

Sitzen und Vergnügen.

Freitag, den 26. Jänner 1821.

Historisches Tagebuch für Krain.

27. Jänner. So große Kälte, daß der Postknecht im Birnbaumer Wald erfror (1718). — 28. Sigmund Bathory, Fürst von Siebenbürgen, schließt ein Bündniß gegen die Türken, mit Kaiser Rudolph (1595). — 29. Fürst von Lichtenstein hielt sich auf seiner Reise nach Spanien einige Zeit in Laibach auf (1708). — 30. Tököly sucht Frieden mit dem Kaiser durch Vermittlung der deutschen Fürsten (1684). — 31. Die krainischen Stände erhalten gegen ein Äquivalent von 50000 fl. das sogenannte Mittelding (1728).
1. Februar. Der als fromme Stifter berühmte Jacob, Herr von Schellenburg, gebürtig von Sterking in Tyrol, starb im 63. Jahre seines Alters zu Laibach und wurde bey den Ursulinerinnen, deren Convent ihm seine Entstehung verdankt, begraben (1715). — 2. Herzog Friedrich 4., Sohn des Herzogs Ernst des Eisernen und Vater Maximilians 1., dieser für Krain so wohlthätige Fürst (er gab den Krainern einen eigenen Bischof, verbesserte das Landes: Wapen und verlieh den krainischen Städten viele Gnadenbriefe) wurde zum römischen Könige gewählt (1440).

Dampfschiffahrt.

Der Landsmann des unsterblichen Franklins *), Robert Fulton, ein berühmter Mechaniker in Nord-Amerika, ist der Erfinder der Dampfschiffahrt. Das erste Dampfboot wurde unter seiner Anleitung zu New-York in Amerika im Jahre 1807 erbaut. Seitdem sind die Dampfboote fast auf allen großen Flüssen in Nord-Amerika eingeführt, und der große Vortheil, den diese Fahrzeuge in jenem Lande gewähren, ist nicht zu berechnen.

In Europa sind die Dampfboote seit 1812 ebenfalls in Aufnahme gekommen, und im Jahre 1815 wagte sich von England aus, das erste Dampfboot auf das hohe Meer. In Deutschland erschien das erste Dampfboot 1816 auf dem Rhein bey Cöln, und im östereichischen Kaiserstaate ward das erste regel-

mäßig fahrende Dampfboot 1818 im Königreiche Illyrrien, von Triest nach Venedig eingeführt.

Der Vortheil, den die Dampfschiffahrt sowohl auf offener See, als an den Seeküsten und in großen Flüssen gewährt, scheint schon jetzt hinlänglich und allgemein erkannt zu seyn, Fulton's Erfindung ist also ein wichtiger Fortschritt in der Cultur, welchen die alte Welt der neuen verdankt.

Wer zum ersten Mal ein Dampfboot sieht, mag sich erinnern, was Cuvier in Paris über die Dampfboote sprach: „Von jenseits der See ist ein Schiff zu uns herüber gekommen, ohne Segel, ohne Ruder, ohne Matrosen! Die am Bord desselben vorhandene Mannschaft besteht aus mehr nicht, als zwey Leuten, von denen der Eine das Feuer unter dem Dampfkessel unterhält, der Andere das Steuerruder lenkt; es bewegt sich, gleich einem lebendigen Geschöpfe, aus eigener Kraft; wie ein Seevogel schwimmt es auf dem Wasser einher!“

Die gewöhnliche Einrichtung der Dampfboote ist

*) Die Erfindung des Bligableiters 1749, machte seinen Namen durch ganz Europa bekannt.

folgende: Im Vorder- und Hintertheile des Fahrzeugs befinden sich Zimmerchen (Cajüten) für Reisende, wenn es als Packetboot gebraucht wird, oder leerer Raum für die Waaren. Im mittelsten Theile des Bootes ist die Dampfmaschine. Auf einer Seite des Fahrzeugs ist der von Eisen- oder Kupferblech erbaute Dampfkessel; auf der andern der Cylinder und das Schwungrad. Durch die Bewegung, das Herauf- und Hinabgehen des Cylinder-Kolbens wird an jeder Seite des Boots, durch einen mit einer Kurbel (Krummzapfen) versehenen Arm, ein senkrecht, an einer eisernen geschmiedeten horizontalen Welle befestigtes, Rad mit Schaufeln umgedreht, gleich wie bey Mühlen mit unterschlächtrigen Wasserrädern geschieht, deren jedes 11 bis 12 Fuß im Durchmesser und 3 1/2 bis 4 Fuß Breite hat, und aus dickem Eisenblech verfertigt ist. Von diesen Rädern ist beyläufig der vierte Theil des Halbmessers unter dem Wasser eingetaucht; dieser untere Theil, und jede Schaufel, die in die unterste Stelle kommt, dient statt des Ruders. Die Schaufeln treten, unter einem schiefen Winkel, in das Wasser, durch welche Schaufelstellung, und ihr Eintauchen, das lärmende Geräusch verhindert wird, den sie sonst machen könnten, wenn sie gegen dasselbe schlagen. Durch das außerordentliche schnelle Umlaufen der Schaufelräder wird der geschwinde Gang des Schiffes bewirkt. Man gibt die Geschwindigkeit eines solchen Fahrzeugs mit 5 bis 7 Seemeilen in einer Stunde an, bey gutem Winde und einem nicht zu sehr bewegten Meere, soll es auch 10 bis 12 Seemeilen in einer Stunde zurück legen. Unter dem Kessel der Dampfmaschine muß ununterbrochen ein lebhaftes Feuer unterhalten werden; man rechnet, daß in 24 Stunden 60 bis 100 Centner Steinkohlen zur Feurung erforderlich sind.

Der Rauch wird durch eine weite, aus sehr dickem Schmiedeeisen gefertigte cylindrische Röhre abgeführt, und diesen Schornstein benützt man zugleich als Mastbaum; man setzt eine Segelstange mit einem Segel darauf, wo nicht eine andere Vorrichtung angebracht ist. Der Ofen unter dem Kessel wird von Ziegeln gebaut, die durch eiserne Bänder fest zusammen gehalten werden.

Die hölzernen Schiffswände beschlägt man mit Eisenblech. Um den Ofen ist die Hitze fast unerträglich,

und unter dem Kofte muß fleißig geschürt werden, damit das Zusammenbacken der Steinkohlen verhindert wird.

Der etwas starke Verbrauch an Brennmaterialien macht, daß die Dampfboote, besonders bey weiten Reisen, zu Waarentransporten bisher nicht wohl gebraucht werden können; desto wichtigere Dienste leisten sie jedoch als Avis- und Courierschiffe, als Packetboote mit Passagieren, und zur Beschleunigung des Postenlaufs, besonders in den Sommermonathen, wo öfters Windstillen auf dem Meere eintreten.

Selbst gegen Wind und Fluth kann ein solches Fahrzeug noch zwey bis 3 Seemeilen in einer Stunde zurück legen. Es kommt aber freylich bey der Einrichtung eines Dampfbootes sehr viel auf die richtige Stellung der Schaufeln, auf das gehörige Einsenken derselben ins Wasser und auf die Leitung des Fahrzeugs überhaupt an.

Gegenwärtig sind die Dampfboote so sicher gebaut, daß den früher sich wiederholten Vorfällen von Explosionen ganz vorgebeugt ist. Außer dem hinreichend vermahrten Sicherheits-Ventil wie man z. B. dieses bey dem Dampfboot ersetzen kann, das regelmäßig alle Woche ein Mal Abends von Triest nach Venedig abgeht, bringt man zur noch mehreren Sicherheit einen Spund von einer Metall-Composition*) in Dampfcylinder an, der bey einer gewissen Anzahl Dampfkräfte zu schmelzen oder zu fließen anfängt, und somit jeden Unfall, wenn das Ventil durch einen Zufall einen Augenblick aus seiner Function gesetzt würde, verhindert.

Es ist die Absicht nicht, hier die manigfaltigen Verbesserungen anzuführen, die seit der Erfindung der Dampfschiffahrt bekannt geworden, und in der Einrichtung der Dampfboote vorgenommen wurden; sondern nur eine skizzirte Übersicht des Bekanntesten dieser herrlichen Erfindung soll mitgetheilt werden, um hieraus erkennen zu lernen, wie viel Wissenschaft und Kunst vermögen, und wie sehr wir den Fortschritten des menschlichen Geistes unsere Liebe und Achtung gewähren sollten.

*) Im ersten Bande der vortheilhaften Jahrbücher des polytechnischen Instituts von Wien, finden sich die unständlichsten und befriedigendsten Versuche hierüber.

Bevor wir diesen Überblick der Dampfschiffahrt abschließen, wollen wir der Anzeige erwähnen, welche in Edinburghs Magazin über die Verbesserung derselben sich abgedruckt befindet. Nach dieser Anzeige hätten wir keine Erfindung, welche einen so ausgebreiteten Nutzen gewähren könnte, und nebstbey so einfach ist, als die Dampfschiffahrt. „Wenn nicht die Flüssigkeit,“ heißt es in der Anzeige, „fest wird, und Dampf nicht Eis, und wenn nicht alle Berechnungen falsch sind und die Algebra läßt, so muß der Grundsatz, worauf Alles beruht, sich bewähren, und Alles muß noch die frohesten Hoffnungen des Erfinders übertreffen.“

v. P a n t z

E s t. E s t. E s t.

Ein Fremder bemerkte auf seiner Reise in der kleinen päpstlichen Stadt Montefiascone, die wegen ihres vortrefflichen Weines bey den Bacchus-Verehrern im rühmlichen Andenken steht, das Grabmahl eines deutschen Edelmanns, der den Grundsatz: Omne nimium vitatur in vitium (zu viel schadet), nicht beherzigend, an zu viel genossenem Weine seinen Geist aufgab. Man erblickt sein Bild auf dem marmornen Grabmahl in erhabener Arbeit; auf beyden Seiten zwey Abtheilungen seines Wapens, das zwey große Gläser zieren. Die Inschrift lautet: Est, est, est! Sed propter nimium est, dominus meus Johannes de** non est.

Sein Diener hatte nämlich den erfreulichen Auftrag von ihm erhalten, auf Wein-Recognoscirung voraus zu reisen, und die Thüren der Gasthöfe, wo er vorzügliches Gewächs fand, mit einem est (ist) zu bezeichnen. Da benannter Bacchuscourier und Weinkenner dem in Montefiascone die Krone zuerkennen zu müssen glaubte, so schrieb er, als ein gewissenhafter Abgesandter, drey Mal: est, est, est! auf die Thüre des Gasthofes, um denselben seinem Herrn auf vorzügliche Weise zu empfehlen.

Die Empfehlung machte ihm Ehre, aber sein Herr hoffte sich den Tod in den Armen des Traubengottes. Um die edle Trinkkunst nicht untergehen zu lassen, verordnete er in seinem Testamente, das alljährlich auf seinem, mit jener Inschrift gezierten Graben den Armen 60 Bouteillen dieses edlen Weines ver-

abreicht werden sollten. Der Wille des Testators wurde auch von seinen Erben respectirt, aber es fielen bey diesem Bacchanal so grobe Unordnungen vor, daß die Armen in der Folge den Betrag des Weinwerthes im Gelde erhielten.

Verfertigung der Journier-Hölzer für Tischler in Oesterreich.

Die feinsten Holzblätter werden auf der Journier-Schneid-Maschine geschnitten, welche mit der Sagemühle viel Ähnlichkeit hat, und die dünnen Holzlagen oder Journiere liefert, womit jetzt seit der zweyten Hälfte des 18. Jahrhunderts das Blind- oder Blendholz der Tischler zu den meisten Einrichtungsstücken belegt wird. Die Gebrüder Munding waren in Oesterreich die Ersten, welche diese Maschine in Gang brachten. Zuerst schlug Aloys Munding um's Jahr 1798 eine solche Maschine vor, welche noch durch Menschenhände getrieben wurde; im Jahre 1811 errichtete derselbe in Gesellschaft seines Bruders eine größere Journier-Mühle am Canale zu Wien, welche bereits so weit vervollkommenet war, daß sie einen zollthicken Loden in 20 Blätter schnitt, und die Säge sich in jeder Minute bis hundert zwanzig Mal auf und ab bewegte. Seitdem haben die Gebrüder Munding ihr Journier-Schneidwerk um vieles verbessert, besonders durch die Anbringung einer radförmigen Säge, womit sie nun in Rücksicht der Schnelligkeit der Arbeit das Doppelte leisten. Diese Maschine ist patentirt. Sie befindet sich zu Wien am Rennwege, und ist ohne Zweifel das vorzüglichste Werk dieser Art im österreichischen Staate.

Aufmunterung zur Bereitung des Obß aus Weintraubenkernen in Oesterreich und Ungarn.

Wie groß der jährliche Ertrag seyn könnte, wenn ein so weinreicher Staat, wie der österreichische, und insbesondere das Königreich Ungarn, diese Kerne, die häufig ganz unbenützt bleiben, zur Öblerzeugung verwenden wollte, läßt sich einiger Maßen daraus berechnen. Nach einem im Jahre 1811 gemachten sehrmäßigen Anschlags konnte Ungarn auf's geringste 425,045

Pfund Weinkern-Öhl gewinnen. Am ältesten möchte die Benutzung dieses Stoffes ungezweifelt in Italien seyn, und noch jetzt gewinnt man in dem lombardisch-venetianischen Königreiche aus diesem unbedeutend scheinenden Artikel bedeutende Summen Geldes. In der Provinz Verona wurden im Jahre 1817 nicht weniger als 5433 Centner Weinkern-Öhl gepreßt — ein Eintrag, der alle Berücksichtigung verdient. Dieses Öhl brennt langsamer, als das Olivenöhl, macht schwächeren Dunst und setzt weniger Schmutz ab; seine Güte und Süßigkeit steigt mit der Güte des Weines.

Die Menge der Schaffelle in Oesterreich.

Der Stand der Schafzucht hat im österreichischen Staate zwar eine bedeutende Stufe der Vollkommenheit erreicht, und auch in numerärer Hinsicht zugenommen; doch da dieselbe mehr der Wolle, als des Pelzwerks wegen betrieben wird, so müssen noch jährlich erhebliche Quantitäten von ausländischem Pelzwerk dieser Gattung eingeführt werden, wozu Rußland unstreitig das meiste liefert. Nach den Zolllisten vom Jahre 1807 sind damahls schon in die deutsch-österreichischen Erbstaaten 328,250 Stück Schaf- und Schöpfenfelle, und 660,737 Stück Lamm- und Kitzfelle eingebracht worden. Nach Wien allein betrug von 1812 bis 1816 die Einfuhr aus dem Lande (wozu jedoch, wie bekannt, die ungrischen Erbstaaten gezählt sind) 132,295 Stück rohe Lammfelle, Zmaschel, feine Baranken 237743 Stück halbgearbeitete Lammfelle und Zmaschel, 246,655 Stück ganz gearbeitete *ic. ic.*, während die Ausfuhr zusammen nicht 30,000 Stück erreichte.

Das ungrische Selbholz.

Bloß in der Gegend von Wien rechnet man den jährlichen Verbrauch zu gelben und grünen Schattirungen auf mehr als 1000 Centner, und eben so groß dürfte der Bedarf in Brünn wegen der vielen Tuch-Manufacturen seyn. Das Inland könnte einen noch bedeutenderen Handel mit diesem wichtigen Artikel treiben, der sich mit großem Vortheil, sowohl in

Färbereyen als Druckereyen verwenden läßt; und schon jetzt rechnet man, daß das Stuhlweissenburger Comitat allein mehrere tausend Centner dieses Holzjes jährlich nach Oesterreich, Böhmen, Mähren und selbst in's Ausland versendet.

S a l b e n b l a t t.

Gesezt die politische und moralische Welt drehe sich, gleich den Planeten, nach bestimmten Richtungen kreisförmig um sich selbst und um den Mittelpunkt des Weltsystems, also daß gewisse Perioden der Weltgeschichte entweder in Materie oder Form wiederkehren, ohne doch ganz dieselben zu seyn, so dürfte dieß doch auch von jener Zeit zu erwarten sehn, da die Massen der Menschheit, statt zu herrschen, lieber gehorchen wollten, da die Treue das Controliren, die Gottesfurcht, irdische Schreckmittel, die Liebe, den Zwang entbehrlich machten.

D a ß S c h a c h s p i e l.

Das Schachspiel gleichet einem Staate:
Die Zahl der Bauern ist die Macht.
Sie schützt den Herrscher, mit dem Rathe,
Den Heerd, die Gränzen sie bewacht.

Seht, wie er bey den festen Thürmen
Des Feindes Übermacht nicht scheut!
Die Westen, die den König schirmen,
Nennt nam Gesez, Gerechtigkeit.

Will ihn der schlaue Feind bezwingen,
Der ihn mit seinem Garn umstellt,
Dann sey, mit ihren schiefen Sprüngen,
Der Macht die Politik gesehlt.

Doch nicht unschlüssig, nicht verlegen,
Er handle offen, unverhüllt
Mit seinem Volke. Schnell bewegen
Muß er sich, wie des Läufers Bild.

Den schönsten Stein in seiner Krone
Gäß' er um keine Schätze hin:
Des Volkes Liebe zu dem Throne,
Das ist die wahre Königinn.

Auflösung des Anagramms in Nr. 2.

N e b e u n d E b e r.