

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Ein Riesenschiff

[urn:nbn:de:bsz:31-250681](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-250681)

Ein Politiker von Profession bin ich nicht, doch nehme ich regen Antheil an den Begebenheiten des Tages und freue mich über den Aufschwung, den die deutsche Nation offenbar nimmt.

Die Naturgeschichte studire ich mit Liebe; schon meine ländliche Einsamkeit weist mich darauf hin, und da ich mich gern mittheile, so nehme ich jede Gelegenheit, wahr um meine lieben Nachbarn, die Landleute, zu belehren. Sie werden unter dem groben Kittel manchen trefflichen Mann von schlichtem, gesundem Verstande kennen lernen.

Im Frühling, Sommer und Herbst tritt freilich das Studium, und die Beschäftigung mit der Literatur zurück; da gibts nöthigere Dinge zu thun. Ich bin dann von früh bis spät im Freien, und verdanke es, neben meiner einfachen Lebensweise, wohl vorzüglich diesem Umstande, daß ich mich gottlob der kräftigsten Gesundheit erfreue. All den Jammer von Migräne und Hämorrhoiden, Hypochondrie und Schnupfen und wie die städtischen Plagen weiter heißen, kennen wir nicht. Ich reite aus, ich führe mein Pferd wohl auch selbst zur Tränke, ich pflüge einmal ein Paar Duzend Furchen, was ja auch der chinesische Kaiser thut, und was jeden Mann ehrt, ich grabe die Blumenbeete selbst um, bessere einen Zaun aus, binde Bäume fest, und beschneide sie, ich sehe nach den Bienen und thue die Schwärme ein, und führe ein thätiges, aber ruhiges Leben. Und an Gesellschaft fehlt es uns nicht; wir geben und empfangen Besuche, aber nur von Leuten die uns zusagen, denn das steife städtische Visitenwesen ist uns ein

Gräuel. Ich lade auch nicht selten von meinen Nachbarn, den Bauern, einige ein, besonders an Festtagen, und meine Mädchen müssen sich als Gutsbesitzerstöchter eine Ehre daraus machen, dem schlichten Landmann Speise und Trank zu reichen.

Ich bin nun zu Ende. Gefällt Ihnen mein stilles Leben und Treiben, das allerdings eine Art von Idylle ist, so kommen Sie auf einige Wochen, oder wenn Sie wollen, auf Monate, zu uns. Sie finden zwar keine „Conversation“ und keine „Cercles“, keine Kaffee- und Theevisiten, auf dem Tische keine Crèmes, keine ausländischen Weine, keine Perigord-Trüffel, keine Moutarde de Paris, keine Poules de Brie, keinen Chesterkäse, keine Piccles und Glaces und wie all das Zeug heißt, das Magen und Börse schwächt, sondern einen freundlichen Willkommen, eine gesunde einfache nahrhafte Küche und täglich ein Gericht Gern-gesehen; frische Milch und ein Glas guten Rheinwein, weißes Brod und schmackhafte Butter, freundliche Gesichter und heitern Sinn. Und das denke ich, wird für einen Mann von Herz und Kopf mehr werth sein, als alle jene überflüssige Ledereien und das raffinierte städtische Wesen und Treiben, das mich stets krank macht, wenn einmal die Verhältnisse mich zwingen, in der Stadt Geschäfte abzumachen.

Nehmen Sie einen freundlichen Gruß und deutschen Händedruck von

Ihrem

Wilhelm Eichmann.

Ein Riesenschiff.

Welch ein Abstand von dem einfachen Kanot eines Neger's oder Indianers bis zum Linien- und Dampfschiffe von hundert und zwanzig Kanonen; Welch ein Abstand zwischen einer holländischen Kuff, die sich schwerfällig von den Wellen schaukeln läßt und einem leichtgebauneten bremischen oder amerikanischen Schnellsegler; und nun wieder, welcher

Abstand von einem Dampfboote, wie es vor zwanzig Jahren auf Rhein oder Themse lief, und damals für ein Muster aller Vollkommenheit galt, und dem gewaltigen Fahrzeuge, über das wir jetzt Einiges bemerken wollen.

Lange hielt man die Dampfschiffahrt nur für Flüsse und Küstengewässer geeignet; dann wagte man es über

Meerengen zu steuern, und als von Hamburg nach London, quer durch die Nordsee eine regelmäßige Fahrt eingerichtet ward, staunte alle Welt. Allmählig besuhr man auch das Mittelmeer, gewann an Erfahrung und Muth, an Schiffen und Maschinen brachte man neue Verbesserungen an; die Dampfschiffahrt über den indischen und atlantischen Ocean hörte auf eine Sache der Unmöglichkeit zu sein.

Im Frühlinge des Jahres 1838 fuhr das Dampfschiff *Great Western* von Bristol in England nach New-York in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, und seitdem ist diese Fahrt zwischen zwei Erdtheilen mit einer Regelmäßigkeit und mit einer Schnelligkeit unterhalten worden, die nichts zu wünschen übrig lassen. Hat doch schon ein Dampfboot die Fahrt von Neuschottland nach Liverpool in neun Tagen gemacht. Eine Woche Zeit, um von der alten Welt in die Neue zu reisen; mehr braucht man jetzt nicht.

Die Gesellschaft welche den *Great-Western* baute, der die erste Ueberfahrt gemacht hat, wurde durch das glückliche Ergebnis, welches die sogenannte atlantische Fahrt lieferte, angespornt ihre Schiffe immer mehr zu vervollkommen, und beschloß, ein Fahrzeug zu bauen, welches den *Great-Western* in demselben Maaße übertreffen sollte, in welchem dieses Schiff Alles hinter sich zurückgelassen hatte, was je da gewesen. Alle Verbesserungen, welche seither im Schiffbau gemacht worden sind, sollten angebracht, alle Erfahrungen benützt werden; ein Schiff wie das neue, sollte noch nie auf dem Wasser, welches unsern Erdball umgibt, geschwommen haben. Welchen Namen sollte es aber erhalten? Sollte man es *Mammoth* nennen oder *Großbritannien*? Mit richtigem Takte und Bewußtsein, daß das Werk auch das Land ehre, in welchem es vollendet ward, zog man den Namen *Great-Britain* vor, und so heißt nun das gewaltige Fahrzeug.

Die *Great-Britain* ist mit Ausnahme der Bohlen auf dem Berdeck und dem Fußboden und einigen Verzierungen der Kajüten, ganz von Eisen; sie mißt, vom Bugspriet bis zum Stern, in der Länge dreihundert und vier und zwanzig Fuß; ist also etwa so hoch wie der *Andreasthurm* in Braunschweig, den man in Meilen weiter Ferne sieht (318 Fuß), und hundert Fuß länger als das größte Linienschiff, welches je gezimmert worden ist. Die Breite beträgt ein und fünfzig, die Tiefe des Raums zwei und dreißig Fuß. Sie ist zu dreitausend zweihundert Tonnen geacht, hat demnach zweimal so viel Körpervolumen, als die beiden anderen größten Dampfschiffe zusammengenommen. Sie hat vier

Berdecke; das unterste derselben ist von Eisen, und in diesem werden die Waaren verladen. Das obere Berdeck ist, einen kleinen Absatz am Vorkastell ausgenommen, ganz flach, ohne irgend eine Erhebung, so daß sie, Segel und Takelwerk abgerechnet dem Winde gar keinen Gegenstand darbietet. Die beiden Zwischendecke sind durchaus für die Reisenden und die Mannschaft eingerichtet, und enthalten vier große Salons oder Kajüten, die zusammengenommen ein Speisezimmer von 350 Fuß Länge bilden würden, zwei große Frauen- und Familienzimmer, und 180 Wohnungen, jede von zwei geräumigen Schlafstätten, so daß, von der Mannschaft ganz abgesehen, 360 Reisende ein bequemes Unterkommen und geräumiges Bett finden. Die große Kajüte ist hundert Fuß lang, zwei und dreißig Fuß breit und acht Fuß drei Zoll hoch. Das Schiff kann tausend Tonnen Kohlen und zwölfhundert Tonnen Güter laden. Es hat drei Kessel, die zweihundert Tonnen Wasser zu fassen im Stande sind; sie werden von vier und zwanzig Feuern geheizt; die vier Maschinen, jede von 250, haben zusammen tausend Pferdekraft. Man mag sich einen Begriff von der Mächtigkeit des Schiffes machen, wenn man weiß, daß vierzehnhundert Tonnen Eisen zum Bau verwandt wurden. Es hat keine Radkasten und Räder, sondern wird vermittelt der sogenannten archimedischen Schraube fortbewegt. Die Schraube leistet dieselben Dienste wie die Räder, ist aber diesen weit vorzuziehen, besonders bei Gegenwind, weil sie diesem keine Fläche bietet; auch ist die Maschinerie einfacher. Die Schraube hat sechszehn Fuß im Durchmesser, und ist unter dem Stern des Schiffes angebracht, während die Räder, Radkasten und was dazu gehört, sonst bekanntlich in der Mitte sind. Jetzt ist nun den Maschinen die passendste Stelle gegeben worden, und man spart hundert Tonnen Gewicht. Die *Great-Britain* hat sechs Masten, die zwar nicht die Höhe jener auf den Segelschiffen haben, doch hat der größte die immerhin ansehnliche Länge von fünf und neunzig Fuß, und die nöthige Segelwand würde drei Viertelmorgen Land bedecken. Die *Britannia* soll, je nach Wind und Wetter, sechszehn englische Meilen in der Stunde zurücklegen; sie würde, falls die Noth es erforderte, tausend Mann Soldaten aus England nach Indien in fünf Wochen schaffen, und zwar auf dem Wege um das Vorgebirge der guten Hoffnung herum. Sie verbraucht täglich fünf und fünfzig Tonnen Kohlen, hat also für vierzig Tage Feuerung an Bord.

Auf ein solches Schiff, das seines Gleichen noch nicht gehabt hat, dürfen die Engländer mit Recht stolz sein.