Great-Eastern

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **137 (1858)**

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-373003

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

nun an der Durchbrechung des Schuttkegels, hinter dem die Verschütteten lagen, arbeiten konnte. 3 Tage dauerte es, bis der Schuttkegel durchgegraben war. Diese Arbeit konnte nur mit größter Vorsicht betrieben werden, und es war nöthig, die Arbeiter nach je einer halben Stunde durch andere zu ersetzen. 8 Aerzte waren beständig auf dem Platze.

Es war ein entsetzlicher Anblick, als endlich das weite Grab geöffnet war, in welchem die Verschütteten lagen. Schon dicht hinter dem Schuttkegel fand man die ersten, schrecklich entstellten Leichen. Sie lagen da noch mit ihren Werkzeugen in der Hand, die einen auf dem Gesicht, die andern auf dem Rücken. Bei weiterem Vordringen in den schauerlichen Raum waren wieder 10 Leichen, welche wahrscheinlich einen schnellen Tod gefunden hatten. Die ganze Nacht hindurch wurde an der Aufsuchung der übrigen Verschütteten gearbeitet. Bis Freitag Mittag, also 8 Tage nach dem schrecklichen Unglücke, hatte man 31 Todte herausgeschafft, von denen mehrere wahrscheinlich einige Tage noch mit vollem Bewußtsein ihrer schauerlichen Lage gelebt haben mußten. 1900 Fuß tief drinnen im Tunnel bot sich ein erschütternder Anblick dar: 21 Leichen lagen um ein erloschenes Feuer, nebst den Ueberresten eines geschlachteten Pferdes. So hatten 52 Unglückliche einen schrecklichen Tod tief im Schooß der Erde gefunden. Wie lange sie noch nach der Verschüttung gelebt, ob und welche Qualen sie ausgestanden haben, das weiß nur Gott.

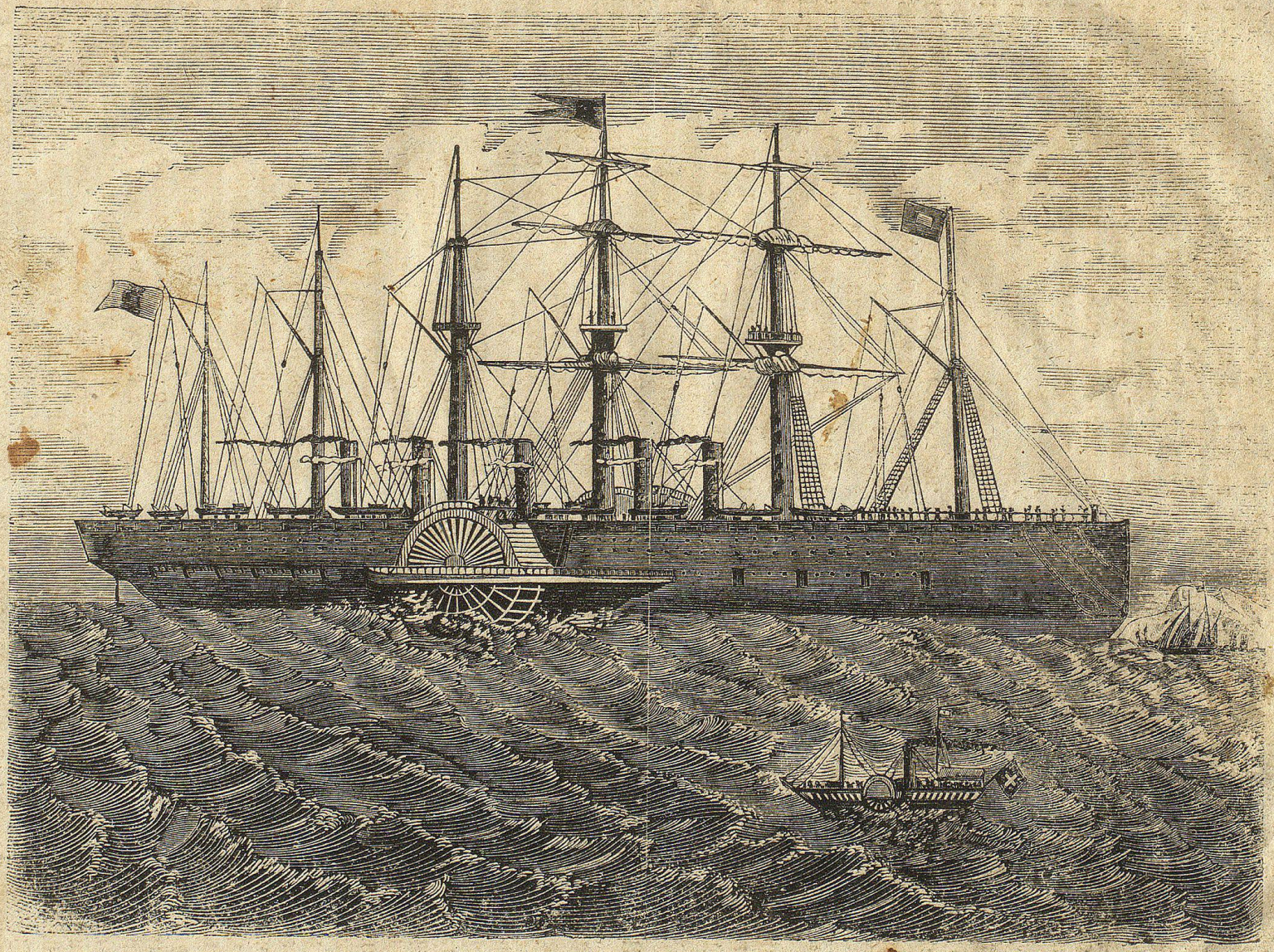
Es waren erschütternde Leichenzüge, als die Verschütteten und früher ihre beim Rettungsversuch verunglückten Mitarbeiter beerdigt wurden.

Es waren schreckliche Tage des Jammers, diese Tage am Hauenstein, und doch treten uns aus diesem düstern Gemälde einige helle, wohlthuende Lichtstrahlen entgegen. Der Himmel hat dieses Unglück, aber das Unglück hat auch unsterbliche Helden geboren. Da enthüllen sich uns edle Thaten, die unsere volle Bewunderung verdienen. Welchen Todesmuth, welche Hochherzigkeit, welche uneigennützige Aufopferung haben diese Arbeiter, die ihre Brüder zu retten versuchten, bewiesen! Wie hat sich da die christliche Bruderliebe in ihrem schönsten Glanze gezeigt! Eine Menge edler Züge machen dieses Unglück weniger schauderhaft. Männer und Weiber, Jung und Alt, Vorgesetzte und Untergeordnete haben da einen schönen Kranz christlicher Tugenden geflochten. Der Raum dieser Blätter gestattet nicht, Alles namhaft zu machen. Nur einer heldenmüthigen Frau wollen wir noch gedenken. Ein Arbeiter Eschmann aus dem Kanton Zürich war 4 Mal in den Tunnel zum Rettungsversuch gedrungen und jedes Mal beinahe todt herausgebracht worden. Dennoch stürzte er zum fünften Mal in die todbringende Höhle. Er kehrte nicht wieder zurück. Seine Kameraden, selbst halbtodt, hatten ihn nicht mitnehmen können. Da drang seine junge Frau kühn hinein in den schrecklichen Schlund. Jedes Herz schlug voll banger Erwartung, als dieses heldenmüthige Weib in dem verhängnißvollen Dunkel verschwand. In einigen Minuten kehrte sie wieder zurück mit dem todten Mann auf den Schultern.

Die Schreckenstage am Hauenstein haben überall große Theilnahme hervorgerufen. Es flossen über 50,000 Fr. Liebesgaben zur Unterstützung der Familien, welche dieses Unglück mit schwerem Verluste heimgesucht hat. Auch die Direktion der schweizerischen Zentralbahn hat zweckmäßig für die Hinterlassenen der am Hauenstein Verunglückten gesorgt. Gott segne jede edle That und tröste die tief trauernden Hinterlassenen!

Great-Eastern.

Der Gedanken, Schiffe gegen Strom und Wind durch die Kraft der Dämpfe zu bewegen, ist sehr alt; 1543 schon baute ein Franzose ein Schiff, von welchem man weiß, daß es sich mittelst einer geheimen Maschinerie bewegte, deren Hauptbestandtheile ein Kessel mit erhitztem Wasser und Schaufelräder waren. Dies scheint der erste Versuch gewesen zu sein. Alle bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts meist von Engländern unternommenen Versuche hatten indessen noch immer wenig Hoffnung auf Erfolg. Erst 1775 kam in Frankreich ein Dampfschiff zu Stande, mit dem gefahren werden konnte, jedoch nicht stromaufwärts. Es machten sich nun immer mehr geschickte Köpfe an die Lösung dieser Aufgabe, allein Jahre lang,



Great-Eastern.

ohne viel weiter zu kommen, so daß selbst Napoleon I. nicht an sie glaubte. Glücklicher als in Europa fielen die Versuche in Amerika aus. Das erste Dampfschiff wurde dort von einem Uhrmacher Fitch in Philadelphia 1788 vom Stapel gelassen. Bei seiner ersten Fahrt sprang der Kessel. Auch mit spätern Versuchen hatte er viel Unglück, so daß er bei seinem Tode viele Schulden hinterließ. Fast gleichzeitig baute ein Anderer ein Dampfschiff, das alle Erwartungen übertraf, aber dennoch nicht benutzt wurde. Zirka 20 Jahre verstrichen wieder, bis es endlich einem Amerikaner glückte, ein ganz brauchbares Dampfschiff herzustellen. Es war Rob. Fulton, der nun als Erfinder des Dampfschiffes gilt, während sein bedeutendster Vorarbeiter in dieser Erfindung, Jonathan Fitch, bei seinen Lebzeiten als Narr verlacht wurde. 1807 brachte er das erste fahrbare Dampfschiff zu Stande. Von da an machte die Dampfschifffahrt in Nordamerika reißende Fortschritte. Nach Fulton's Tode (1815) hatten bereits England, Frankreich und Deutschland Dampfschiffe. Der Bodensee erhielt 1824 seine ersten 2 Dampfschiffe, deren Zahl sich seither verzehnfacht hat. Viele Leser des Kalenders haben wohl mit eigenen Augen den großen Unterschied wahrgenommen zwischen den kleinen Dampfern der Zwanziger-Jahre und denen der Jetztzeit. Ungleich großartiger aber sind die Fortschritte im Bau der für das große Weltmeer bestimmten Dampfschiffe. Nicht ohne Mühe erhebt man sich von der Vorstellung unserer Bodenseedampfer zu derjenigen des ungeheuern „Great-Eastern" (zu Deutsch „das große Oestliche" oder nach dem Osten bestimmte Dampfschiff), des größten und merkwürdigsten Schiffes der Gegenwart. Im Sommer 1857 wurde dasselbe unweit London vom Stapel gelassen. Die Länge dieses Riesenschiffes ist beinahe 700 Fuß. Sein Rumpf (die Schiffswände) besteht aus einer äußern und innern Wand von dicken Eisenplatten, in unzählige wasserdichte Zellen oder Fächer abgetheilt und mit einander verbunden, welche nöthigenfalls mit 76,300 Eimern Wasser gefüllt werden können. Außer den Segeln und 6 Mastbäumen gleich dem größten Segelschiffe hat es 5 große Dampfrohre, aus welchen der Dampf und Rauch von 10 Dampfkesseln und hundert Oefen hervorschießt. Die Schraube, welche das Schiff in Bewegung setzt, hat 24 und die Schaufelräder 56 Fuß im Durchmesser. Nebst 223,520 Ztr. Kohlen und einem ungeheuern Gewicht von Maschinen, Vorräthen ꝛc. faßt es noch 162,560 Ztr. Waaren aller Art und ist für 4000 Passagiere bequem eingerichtet, ja im Nothfalle könnten überdies noch 10,000 Mann Truppen aufgenommen werden. Die Säle und Schlafzimmer kommen in Größe und Pracht denjenigen der größten und nobelsten Gasthöfe Londons gleich; an Bibliotheken, wohl assortirten Kellern, warmen und kalten Bädern fehlt es auch nicht. Dieser schwimmende Palast fährt zudem vermöge seiner ungeheuren Schwere und seiner eigenen Konstruktion ruhig und so schnell auf den Meereswellen dahin, daß man den Weg nach Australien in beiläufig einem Monat zurückzulegen hofft.

Der erste Kuß.