Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 137 (1858)

Artikel: Great-Eastern

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-373003

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

nun an der Durchbrechung des Schuttlegels, hinter dem die Berschütteten lagen, arbeiten konnte. 3 Tage dauerte es, bis der Schuttlegel durchgegraben war. Diese Arbeit konnte nur mit größter Borsicht betrieben werden, und es war nöthig, die Arbeiter nach se einer halben Stunde durch andere zu ersetzen. 8 Aerzte

waren beständig auf dem Plate.

Es war ein entsetzlicher Unblick, als endlich bas weite Grab geöffnet war, in welchem die Berschütteten lagen. Schon dicht hinter dem Schuttkegel fand man die ersten, schrecklich ent= stellten Leichen. Sie lagen da noch mit ihren Werkzeugen in der Hand, die einen auf dem Besicht, die andern auf dem Ruden. Bei wei= terem 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 Unglude, hatte man 31 Todte herausgeschafft, von denen mehrere wahrscheinlich einige Tage noch mit vollem Bewußtsein ihrer schauerlichen Lage gelebt haben mußten. 1900 Fuß tief drin= nen im Tunnel bot sich ein erschütternder Un= blick dar: 21 Leichen lagen um ein erloschenes Feuer, nebst den Ueberresten eines geschlachte= ten Pferdes. So hatten 52 Unglückliche einen schrecklichen Tod tief im Schoof der Erde ge= funden. Wie lange sie noch nach der Verschüt= tung gelebt, ob und welche Qualen sie ausge= standen haben, das weiß nur Gott.

Es waren erschütternde Leichenzüge, als die Verschütteten und früher ihre beim Rettungsverssuch 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 Hochherzigseit, welche uneigennüßige Ausopserung 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

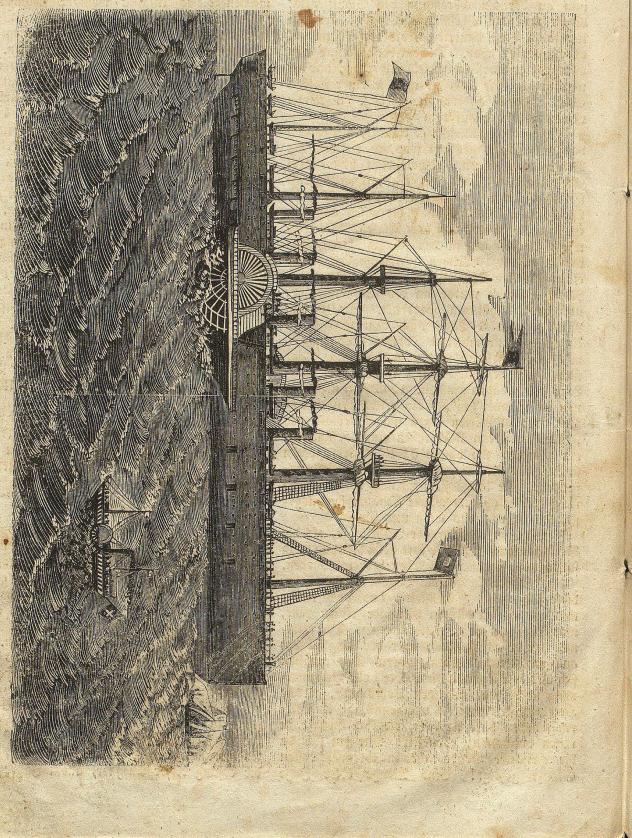
machen bieses Unglück weniger schauberhaft. Männer und Weiber, Jung und Alt, Borge= setzte und Untergeordnete haben da einen schönen Kranz driftlicher Tugenden geflochten. Der Raum dieser Blätter gestattet nicht, Alles nam= haft zu machen. Nur einer heldenmüthigen Frau wollen wir noch gedenken. Ein Arbeiter Eschmann aus dem Kanton Zürich war 4 Mal in den Tunnel zum Rettungsversuch gedrungen und jedes Mal beinahe todt herausgebracht worden. Dennoch fturzte er zum fünften Mal in die todbringende Höhle. Er fehrte nicht wieder zurück. Seine Kameraden, felbst halb= todt, hatten ihn nicht mitnehmen können. Da drang seine junge Frau fühn hinein in den schrecklichen Schlund. Jedes Herz schlug voll banger Erwartung, als dieses heldenmüthige Weib in dem verhängnisvollen Dunkel ver= schwand. In einigen Minuten fehrte sie wie= ber zurück mit dem todten Mann auf den Schultern.

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

hinterlaffenen!

Great = Castern.

Der Gedanken, Schiffe gegen Strom und Wind durch die Kraft ber Dampfe zu bewegen, ist sebr alt; 1543 schon baute ein Franzose ein Schiff, von welchem man weiß, daß es sich mittelft einer geheimen Maschinerie bewegte, deren Hauptbestandtheile ein Kessel mit erhiß= tem Waffer und Schaufelräder waren. Dies scheint der erste Versuch gewesen zu sein. Alle bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts meift von Engländern unternommenen Versuche hat= ten indessen noch immer wenig Hoffnung auf Erfolg. Erft 1775 fam in Franfreich ein Dampf= schiff zu Stande, mit dem gefahren werden konnte, jedoch nicht stromauswärts. Es mach= ten sich nun immer mehr geschickte Röpfe 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 sielen die Versuche in Amerika aus. Das erste Dampfschiff wurde dort von einem Uhrmacher Fitch in Philadelphia 1788 vom Sta= pel gelassen. Bei seiner ersten Fahrt sprang der Ressel. 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 bennoch nicht benutt wurde. Zirka 20 Jahre verstrichen wieder, bis es endlich einem Ameri= kaner glückte, ein ganz brauchbares Dampfschiff berzustellen. Es war Rob. Kulton, 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 Dampfichiff zu Stande. Bon ba an machte die Dampfschifffahrt in Nordamerika reißende Fortschritte. Nach Fulton's Tode (1815) hatten bereits England, Frankreich und Deutschland Dampfschiffe. Der Bobensee erhielt 1824 seine ersten 2 Dampfschiffe, deren Zahl sich seither verzehnfacht hat. Viele Leser des Ralenders haben wohl mit eigenen Augen den großen Unterschied wahrgenommen zwischen den kleinen Dampfern der Zwanziger=Jahre und denen der Jettzeit. Ungleich großartiger aber sind die Fortschritte im Bau der für das große Weltmeer bestimm= ten Dampfschiffe. Nicht ohne Mühe erhebt man sich von der Vorstellung unserer Bodenseedam= pfer zu derjenigen des ungeheuern "Great-Eastern" (zu Deutsch "das große Destliche" oder nach dem Often bestimmte Dampfschiff), des größten und merkwürdigsten Schiffes der Gegenwart. Im Sommer 1857 wurde bas-selbe 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 Kächer abgetheilt und mit einander ver= bunden, 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 Dampf= keffeln und hundert Defen hervorschießt. Die Timize

Schraube, welche das Schiff in Bewegung set, hat 24 und die Schaufelräder 56 Fuß im Durchmeffer. Nebst 223,520 3tr. Kohlen und einem ungeheuern Gewicht von Maschinen, Vorräthen 2c. faßt es noch 162,560 Zir. Waa= ren aller Art und ist für 4000 Passagiere be= quem eingerichtet, ja im Nothfalle könnten über= dies noch 10,000 Mann Truppen aufgenommen werden. Die Sale und Schlafzimmer fommen in Größe und Pracht densenigen der größten und nobelsten Gasthöfe Londons gleich; an Bibliotheken, wohl affortirten Kellern, warmen und kalten Bäbern fehlt es auch nicht. Dieser schwimmende Palast fährt zudem vermöge sei= ner ungeheuren Schwere und seiner eigenen Konstruktion ruhig und so schnell auf den Mee= reswellen dahin, daß man den Weg nach Auftralien in beiläufig einem Monat zurückzulegen hofft.

Der erste Ruß.

