



Illirisches Blatt.

Nr. 35.

Samstag

den 27. August

1836.

„Dem Verdienste seine Kronen!“

an

Herrn Pf. Ch. P. . . . n.

Daß Arzt und Priester in der Prüfungsstunde
Der düstern Sorge, Trübsal und Gefahr,
Die lehtlich über uns verhängt war,
Die schwere Pflicht bewährt, im schönen Bunde,
Muß Jeder, der gerecht ist, anerkennen,
Und beide Stände, ehrend, dankbar nennen.

Denn jeglichem Verdienste seine Kronen!
Allein was auf der Nacht- umfloss'nen Bahn
Vor Allem Du, für unser Wohl gethan,
Das kann Dir nur der Herr der Welten lohnen,
Der Dich für uns und unsrer Kinder Frommen
Beim grausen Sturm in seinen Schuß genommen.

Denn an des Grabes aufgeschloss'nen Tiefen,
Die kürzlich mehr als Tausenden gedroht,
In schwerer Krankheit und in Todesnoth
Wohl Hunderte zu Dir um Beistand riefen;
Und Jedes Wunsch, hast liebeich Du gestillet
Und Jedes Herz mit Muth und Trost erfüllt.

Bei Hoch und Niedern wudest Du gefunden,
(Das selbe Leiden machte Alle gleich!)
Du warst bei Jung und Alt, und Arm und Reich,
An allen Orten und zu allen Stunden,
Um die bedrängten Bangen zu entlinden,
Und Allen Gottes Frieden zu verkünden.

Und sieh! ob Deiner Rede hohen Tönen
Ertrag der Kranke leichter seine Qual,
Erschaut' der Sterbende des Himmels Strahl
Und milder flossen der Verwaisten Thränen!
D'rum lasse Dir als unsers Dankes Zeichen
Die wohlverdiente Bürgerkrone reichen!

M. R. g. P.

Schiffahrts-Windernisse auf der Save.

(Beschluss)

Wenn daher die Verbesserung dieser Flussreise von Dauer seyn soll, wird erfordert, daß 1) die erwähnte Ufer-Erhöhung mittelst Pflanzungen und Schilzäunen bewerkstelligt werde, und daß 2) die ordentliche technische Erhaltung dieser künstlich erhöhten Ufer nicht willkürlich bestimmt, sondern durch die Natur-Gesetze, und die darauf gebaute Hydrotechnik festgesetzt und bestimmt werde. — Die unter 1. bemerkte Erhöhung der viel zu seichten Ufer durch die angegebenen Mittel müssen daher die Grundlagen zu den weitem Fluss-Corrections-Arbeiten bilden, und eben deswegen mit ausharrender Thätigkeit und mit hydrotechnischer Umsicht durch Benützung jeder hiezu günstigen Jahreszeit, nach den fortwährend zum Theil sich ändernden Local-Verhältnissen, mit Beobachtung einer angemessenen Zeit-Eintheilung ausgeführt werden. Was aber die weitere Ausführung der Corrections-Arbeiten sub 2. betrifft, so sind selbe nicht nur in allgemeiner Beziehung, sondern auch schon wegen der sehr wichtigen Save-Brücke bei Agram, nicht möglich, wenn selbe

nicht auf eine bedeutende Entfernung von dort verlegt werden sollte.

Meines Wissens sind zur Revision des Save-Flusses, von den Gränzen Steyermarks und Krains bis Sizizek hinab, mehrfältig gemischte Commissionen abgehalten, und von denselben in Absicht auf die Erleichterung und Sicherstellung der öffentlichen Schifffahrt überhaupt, so wie zur Sicherheit und Erhaltung der Agramer Mauth-Fochbrücke, wiederholt, sowohl umfassende hydrotechnische Regulirungs-Arbeiten in der obbezeichneten Flußstrecke, als auch die Regulirung sämtlicher Save-Schiffmühlen, dann die Räumung des Flußbettes von Bäumen und Stöcken, und die Ausbaumung der Waldungen an den Ufern, nebst der Reinigung und Erhaltung der Husschläge, — als höchst dringend in Antrag gebracht worden. Nicht minder hat die versammelte gemischte Commission, aus mehreren Rücksichten für nothwendig erachtet, auch die untern Strecken des Save-Flusses, so wie dieß in dem angrenzenden Herzogthum Krain bereits geschah, trianguliren, mappiren und nivelliren zu lassen; wozu zwar die höchste Bewilligung im Jahre 1807 erflossen, aber unter den damals ungünstigen Kriegsereignissen ohne Erfolg geblieben ist.

Als eine der wesentlichsten Ursachen, daß die vielfältig commissionellen Localerhebungen zum Behufe der Beseitigung der Schifffahrts-Hindernisse auf der Save ohne Erfolg geblieben sind, ist der Umstand zu betrachten: daß in gänzlicher Ermangelung eines eigenen technischen Savefluß - Aufsichts - und sachkundigen Navigations- Personals, jene meistens ohne Einfluß und Mitwirkung der k. ung. Landes-Bau-Behörde der hohen Statthalterei zeitweise vorgelegten commissionellen Erhebungs-Resultate, und darauf gesaßten Fluß-Corrections-Entwürfe immer höchst mangelhaft und zweckwidrig auf- und abgefaßt, hievon aber gleichwohl die als unverschieblich dringend geschilderten Fluß-Räumungs-Arbeiten und Wasserbauten ohne alle hydrotechnische Intelligenz und Umsicht, besonders aber aus Mangel auch nur einer beiläufigen Save-Übersichts-Charte ohne alle gegenseitige Beziehung und Zusammenhang angetragen, und noch unzweckmäßiger ausgeführt worden sind; indem nicht nur auch dermal unzählige Schifffahrts-Hindernisse im Save-Flußbett vorhanden sind, sondern selbst von allen den während einer bestimmten Zeitfrist von etwa 20 Jahren wiederholt mit sehr bedeutenden Auslagen hergestellten, und zum Theil öfter restaurirten Wasserbau-Werken am Save-Fluß, beinahe jede Spur verschwunden ist.

Diesem Uebel könnte, meiner Ansicht nach, nur dadurch ganz abgeholfen werden, wenn daselbst ein

Save-Navigations-Institut, ganz nach dem Geiste und nach den Grundsätzen, wie selbe bereits seit längerer Zeit an der Donau mit bestem Erfolg bestehen, errichtet würde, dessen dienstliche Bestimmung im Wesentlichen folgende vier Haupt-Geschäfts-Abtheilungen umfassen müßte, als: 1) Die immerwährende Räumung des Save-Flußbettes, so wie die Reinhaltung der Treppel-Ufer, und überhaupt die Wegschaffung aller momentanen Schifffahrts-Hindernisse. 2) Die Berechnung sämtlicher zum Behuf der Flußräumungs-Manipulation nothwendigen Gelder, Materialien und Requisitionen. 3) Die permanente Aufsicht über sämtliche an der Save bestehenden Schiffmühlen, dann die technische Mitwirkung bei den, etwa zeitweise auf Anordnung einer hohen Statthalterei gemeinschaftlich mit den betreffenden politischen und Militär-Behörden zu vollziehenden commissionellen Fluß-Befahrungen und sonstigen objectiven Untersuchungen, nebst Berechnung der hiezu nothwendigen Auslagen. 4) Die zu Folge hohen Dicastral-Befürungen, zur Sicherstellung und Beförderung der öffentlichen Schifffahrt auf der Save objectiv und in größerer Ausdehnung zu bewirkenden hydrographisch-hydro-metrischen Flußaufnahmen, dann die Bearbeitung der hydrotechnischen Fluß-Corrections-Entwürfe und Kosten-Überschläge.

Bei Errichtung eines Navigations-Instituts an der Save müßte daher zugleich dafür gesorgt werden, daß eine brauchbare Flußkarte bearbeitet, selbe fortwährend evident erhalten, eben so auch die hydrotechnische Flußvermessung vorgenommen, und mittelst der aufzustellenden Wassermarken oder Pegeln, die täglichen Wasserstände vorgemerkt, eingesendet und bei der Central-Direction in Ofen in Übereinstimmung mit den Wasserständen der Donau, als des Haupt-Recipientens, zusammenhängend verzeichnet, und in täglicher Vergleichungs-Übersicht erhalten werden. Es würden hieraus, besonders wenn eine gleiche Einrichtung auch bei den bedeutendern Seitenflüssen Statt finden sollte, besonders in nautischer Hinsicht, und in Bezug auf die allmählig vorzunehmenden Flußverbesserungen, noch mehrere andere sehr nützliche hydrotechnische Daten hervorgehen.

Die Donau-Stromstrecke, welche die beiden zu diesem Behuf errichteten Navigations-Abtheilungen, nämlich des obern und untern Districts, jährlich befahren, und die nach Behebung aller vorgesundenen Schifffahrts-Hindernisse mit Anbeginn des Winters wieder in die Amts-Station Ofen eintücken, beträgt von Theresen bis Peterwardein bei 100 Längen-Meilen; während die Schifffahrts-Hindernisse in der Flußstrecke

von der Gränze Krains bis Sizfel hinab, im Ganzen kaum 18 geographische Meilen betragen. Hieraus folgt, daß ein etwaiges Amts- Personale, durch die jährliche Wasserfahrt mit allen daselbst obwaltenden Schiffahrts-Hindernissen am allergenauesten bekannt, in den Stand gesetzt würde, die besten, und den Localverhältnissen ganz entsprechenden Corrections-Anträge zu machen, so wie auch zugleich die Vermessung des Flusses selbst, nach erhaltener Instruction einzuleiten, und sowohl im Großen als im Kleinen zu besorgen. Hiemit würde der Fluß in kurzer Zeit von allen, die Wasserfahrt gefährdenden Hindernissen befreit, und der Handel würde allsobald ausblühen, welcher jedem Lande (wie überall, auch hier) Reichthum, Wohlstand und Überfluß verschafft. Möchte daher dieser wohlgemeinte Vorschlag bald Gehör finden!

Das Neueste und Interessanteste im Gebiete der Kunst und Industrie, der Länder- und Völkerkunde.

Hr. Mullins, Parlamentsmitglied für Kerry, hat die wichtige Entdeckung gemacht, daß zur Fortbewegung von Schiffen und Wagen Galvanismus, statt des Dampfes, angewandt werden kann. Er baut jetzt einen Wagen nach diesem Princip, und mehrere ausgezeichnete Ingenieure, die ihn gesehen haben, sind der Meinung, daß dieses Locomotiv den Dampf ersetzen werde. Die Dublin Evening Post vindicirt das Verdienst dieser Erfindung Hrn. J. W. Macgahaley, einem katholischen Geistlichen in Dublin, der in der dortigen Versammlung britischer Naturforscher im August v. J. eine Abhandlung darüber gelesen habe. »Die Entdeckung, sagt dasselbe Journal, hat das Interesse der deutschen Gelehrten erregt, und dürfte bei der bevorstehenden dießjährigen Versammlung britischer Naturforscher in Bristol einen der wichtigsten Gegenstände der Besprechung bilden.« — Auf der Themse hat man abermals den Versuch gemacht, ein Schiff durch Quecksilber zu bewegen; er ist aber, wie die frühern, mißlungen.

Das »Allgemeine pommerische Volksblatt« in Cöslin meldet, daß man auf einer Wiese bei Cöslin, etwa 10 Fuß tief unter der Oberfläche, neben einer vermutheten Birke, die eine Hälfte eines fossilen Elengeweihes gefunden habe. Es ist das rechte Horn, gegen 3 Fuß lang, 22 Zoll hoch und 12 Pfund schwer. Bekanntlich besitzt das schöne naturhistorische Museum in Berlin eine ganze Reihe auf diese Weise, meist unter

Torfmoor auf vaterländischem Boden, selbst in der Mark aufgefundenen Geweihe, welche dem urweltlichen Elenthiere angehörten, das riesiger als das jetzige war, denn die Geweihe haben zum Theil eine ganz enorme Schwere und Ausdehnung.

In den Bergwerken von Auzin hat man auf 1100 Fuß Tiefe einen versteinerten Palmbaum gefunden, der aufrecht stand und dessen Stamm etwa 36 Zoll im Durchmesser hatte; er soll in das naturhistorische Cabinet nach Paris geschickt werden.

Englische Zeitungen sprechen von einem mächtigen Dampfpfluge, den ein Herr Heathcoat, Parlamentsmitglied für Eiverton, baute; sehr glückliche Proben sollen damit in Lancashire angestellt worden seyn.

Oeconomische Notiz.

Aus Knochen wird der Phosphor, der Salmiak, der Hirschhorngeist gewonnen, Leim wird daraus gesotten, Knochen sind eines der vorzüglichsten Düngemittel; nicht allein in Brasilien braucht man sie als Feuerung, in Deutschland gibt es Fabriken, welche ihre Dampfmaschinen damit treiben. Werden die Knochen, welche verkoht werden sollen, ausgefotten, so gibt es gute Seife; das Knochenfett an sich ist eine gute Mülhenschmiere; das Knochenöhl, welches beim Verkohlen gewonnen wird, brennt mit heller Farbe und kann im Freien benützt werden. Wichtiger noch, ja unerseßlich ist die Kohle der Knochen, ohne dieselbe hätte die Bierbrauerei kein Mittel gegen das Sauerwerden und die faule Gährung; die Branntweinbrennerei kein Mittel zum Entfäulen; die Essigbereitung braucht jetzt auch die Anwendung der Knochenkohle, die Reinigung des indischen Zuckers ist ohne dieselbe eine schwierige und unsaubere Arbeit, und die Gewinnung des europäischen Zuckers aus der Runkelrübe, gelang, 60 Jahre nach der ersten Erfindung, erst mit Hülfe der Knochenkohle, welche mit ihrer entfärbenden, die Säuren anziehenden und der Fäulniß widerstehenden Kraft noch unerklärte Eigenschaften verbindet, welche den Rübensaft reinigen und von schädlichen Theilen befreien. Und doch erfüllt der Gedanke dieser Anwendung der Knochen manche Bäuerin mit solchem Abscheu, daß Zucker nicht mehr genossen und behauptet wird, er werde aus Knochen gemacht!

Miscellen.

Mehrere große, theils metallene, theils gußeiserne Kanonen, welche im Jahre 1782 mit dem Royal

George unterfanfen, liegen jetzt in Tower in London. Die metallenen sind in Folge des langen Verweilens in der See wenig verändert; die gußeisernen aber sehen durch und durch wie Graphit oder Reißblei aus und können wie diese leicht mit einem Messer zerschnitten werden. Gußeiserne Röhren, die 150 Faden tief an einem Pumpapparat in einem Bergwerke des nördlichen Englands angebracht waren, wurden in fünf Jahren so erweicht, daß sie kaum mehr zusammenhalten, wenn man sie wegnimmt.

Jetzt, wo man von der Möglichkeit einer französischen Expedition gegen Marocco spricht, dürften die nachstehenden Angaben von Interesse seyn: »In dem Staate Marocco gibt es keinen Staatsschatz, sondern einen kaiserlichen Schatz, der dem regierenden Monarchen eigenthümlich zugehört.« Diese »Kammer der Capitalien« (Beil el mell) befindet sich in einem Gebäude der Stadt Mequinez, das von 200 Negerfoldsaten bewacht wird. Die Juwelen, die Gold- und Silberstangen und das geprägte Geld, größtentheils spanisches, sollen sich auf wenigstens 50 Millionen spanische Piaster belaufen. Um in die Schatzkammer zu gelangen, muß man durch fünf eiserne Thüren gehen, von denen jede mit eben so vielen Schlössern versehen ist, deren Schlüssel sich immer in den Händen des Sultans oder der Favorit-Sultanin befinden. Sonst wurden die unglücklichen Träger, welche Geld hineinschafften, unmittelbar darauf getödtet, damit sie nichts ausplaudern konnten. Jetzt scheint man aber minder grausame Vorsichtsmaßregeln angenommen zu haben. Der Schatz des Kaisers soll sich jährlich um wenigstens anderthalb Millionen Piaster vermehren.

Ein amerikanisches Journal gibt über das Kriegsschiff »Pensilvanien« folgende Schilderung: »Es ist eines der erstaunlichsten Gebäude, welches jemals den Ocean durchschnitten; seine Länge beträgt 225 Fuß, seine Breite 58 Fuß englisches Maß. Es ist groß genug, um 2000 Menschen aufzunehmen, zählt also mehr als viele Städtchen zweiter Classe in Deutschland an Einwohnern. Es hat 3000 Tonnen Last, und wenn es mit Mehl beladen würde, so könnte es so viel führen, daß 15,000 Personen ein ganzes Jahr lang mit Brod versorgt werden könnten. Es führt 140 Kanonen und geht 28 Fuß tief im Wasser. Einer seiner Anker wiegt 11,669 Pfund, die Pumpen sind von Eisen und können 100 — 200 Gallonen Wasser halten.

Ein Pariser Schachclubb hat den Londoner Schachspielern eine Ausforderung zu einer Schachparthie zugesandt, wobei eine Summe von 25,000 Fr. der Preis seyn soll. Es ist bereits eine Deputation der Londoner Schachclubbs zu Paris angekommen, um die näheren Bedingungen des Kampfes festzustellen, und von den Ausforderern mit einem glänzenden Bankett empfangen worden.

Der löblichen Schneider - Innung in Danzig wird in den Zeitungen eine Klappe angehängt, weil sie einen Meister, ob sie gleich nicht läugnen konnte, daß er geschickt und brav sey, bloß darum ausschloß, weil er dem mosaïschen Glauben zugethan war; zu ihrem Geschäfte, sagte einer, seyen christliche Finger lang genug.

Der König von Siam soll, zum Dank für die gute Aufnahme der siamesischen Zwillinge, der Menagerie in Paris einen schönen weißen Elephanten zum Geschenke bestimmt haben.

A n e k d o t e .

Ein englischer Matrose kam zu einem Uhrmacher brachte ihm eine kleine französische Uhr und fragte ihn, wie hoch die Reparatur derselben kommen werde. Der Uhrmacher untersuchte sie und sagte dann, »die Reparatur wird höher kommen, als die Uhr ursprünglich gekostet hat.« — »Das thut nichts«, sagte der Matrose, »ich will Ihnen sogar das Doppelte von dem geben, was sie mich gekostet hat.« — »Nun, was haben Sie dafür gegeben?« fragte der Uhrmacher. »Ich gab einem meiner Feinde«, antwortete der Matrose, »einen Schlag auf den Kopf, und wenn Sie die Uhr repariren, so will ich Ihnen gern zwei geben.«

N a c h s t o f f .

Das Einmal Eins auf Lebzeiten war auf der letzten Leipziger Messe ein stark gesuchter Artikel. Kinder, welchen es durchaus nicht in den Kopf ging, brachten es auf diese Weise wenigstens in den Magen. Ein kleiner sächsischer Junge ward mit einem ganzen Duzend regalirt, und verzehrte dasselbe in wenigen Minuten. Nun, mein Vörtlchen, hör' mal, sagte eine liebenswürdige Leipziger Mutter, nu wirst du doch das Einmal Eins behalten können? — Ne, Mamachen, sagte der Kleine; inwendig habe ich es wohl, aber auswendig ist's mir ganz fremde!