

W o c h e n b l a t t

1111

Nußen und Vergnügen.

Nro. 3.

Freitag den 16. Jänner 1818.

✓ Tobias Gruber, Weltpriester und k. k. Bau- und Navigations-Director im Temeswarer-Banat, über den Fluß Laibach, über Canalbau und Morastaustrocknung, aus seinen Briefen gezogen.

(Fortsetzung.)

Die Pläne ihrer (der Canäle) Anlage^r Schleußenkammern, Schügenthore, welche die zwei Ingenieur Durchlasser und Kenner, als Ausführer dieser Werke selbst haben in Kupfer stechen lassen und 1739 an das Licht getreten, sind bekannt. Die Canäle selbst wurden 1735 mit 200000 Gulden zu Stande gebracht, hatten aber nach ihrer Vollendung höchstens nur 13 oder 14 Schiffe von Saloch bis Laibach befördert; dann machte man von ihnen keinen Gebrauch mehr. Eine Tafel, worauf die Handabhanung durch eine Art vorgestellt war, konnte sie kaum vor Mißhandlungen schützen; man schaffte die Tafel weg und überließ sie ihrem Schicksale.

Ursachen ihres Verfalles sollen gewesen seyn:

1) daß die Schleußenwerke nicht ganz kunstmäßig angelegt waren, weil die Schiffe durch allzuviel Schleußenthore und durch zu lange Kammern gehen mußten, wobei sehr viel Zeit, sowohl zu den Anschwellungen, als zur Deffnung und Schließung der Thore vonnöthen war, also, daß sie auch 1 1/2 bis 2 Tage auf der Wasserfahrt zubrachten, da man doch die Landstraße höchstens binnen 4 Stunden machen kann.

2) Daß man auf die Unterhaltung der Schleußenauffseher und ihrer Knechte nicht das Gehörige verwenden wollte, wodurch dann das Auf- und Niederlassen der Schügenthore sehr spät und unrichtig geschah. Dieses Zweyte mochte vermuthlich die Folge des Ersten gewesen seyn.

Der erste Canal befindet sich gleich unter der Stadt bey der sogenannten Garzarolischen Mühle, hat in seiner Länge 40 Klafter und eine Schleußenkammer, worinn mit 2 Schüsthoren auf und abgeschlossen ward. Die auf 2/3 der Länge noch stehenden steinernen Wände des Canals würden bey seiner Herstellung einen beträchtlichen Theil der Kosten vermindern, wenn nicht etwa der einst

ausgeführte Abzapfungscanal des Morastens den Gebrauch einer Schleuße hier überflüssig macht, weil die Schifffahrt alsdann auf dem Abzapfungscanale könnte fortgesetzt werden, wobey sich aber eben der Anstand der Länge und der wenigen Wassermasse bey trockner Zeit einzufinden dürfte. Die Schleuße scheint, wenn man den Gebrauch der Schüzenthöre ausnimmt, keinen großen Zeitverlust bey der Wasserfahrt verursacht zu haben, denn ihre Länge ist von den bisher allgemein üblichen nichts unterschieden, aber statt der Schüzenthöre wäre zu wünschen, daß sowohl sie, als alle übrigen, Stemmthöre mit Haspeln oder Erdwinden gehabt hätten, weil die Ursachen, welche gegen die Schüzenthöre sind, hier um desto mehr gelten, da dieser Fluß sehr wenig Schlamm, Sand, Schotter und Eis mit sich führt. Etwa 300 Klafter von dieser Mühle abwärts bekommt die Laibach einen sehr starken Fall auf einem steinigen Grundbette, welcher eine Untiefe verursacht und vielleicht sehr großen Anlaß zum Verfall der oben gelegenen Schleuße mag gegeben haben. Wenn die Schifffahrt wiederum einmal sollte hergestellt werden, so müßte man hier diese Untiefe zu heben suchen, vielleicht am bequemsten durch eine Mühlwehre, bey welcher jedoch ein künstliches Schleusenwerk für die Schifffahrt sollte angebracht werden. Ungeachtet man gemeinlich für die Mühlwehren in Ansehung der Schifffahrt wenig vortheilhafte Gestaltungen hat, so dürften sie dennoch, wo Flüsse durch starkes Gefälle ihre Tiefe verlieren, oder, wo ihre ganze Wassermasse sehr klein ist, der Schifffahrt einen wesentlichen Dienst erweisen

können; denn sie schwellen das Wasser und machen gleichsam Behältnisse, wo jedes größere Schiff seine Wassertiefe findet, und von einem in den andern vermittelst der Schleusenwerke fortbefördert werden kann.

Der Zweyte Canal ist eben nicht weit von dieser Strecke entfernt; seine Länge beträgt beyläufig 170 Klafter, auf welche ein Gefälle von etwa 1 Klafter 4 Schuh eingetheilt war. Dieser hatte zwei Schützenkammern und drey Schüzenthöre. Von seinen steinernen Wänden und Thören ist so wenig mehr übrig, daß in dem leeren Erdgraben, welcher vorne verdammt ist, weiter nichts, als einige kleine Klumpen zerstörter Mauer gefunden werden. *)

Der dritte Canal ist bey Kaltenbrunn, der längste aus diesen dreien; seine Länge beträgt 480 Klafter; darauf stunden 9 Schleusenthöre, zwischen welchen 8 Kammern mit 6 Klaftern 3 Schuh Gefälle eingetheilt gewesen seyn solten. Ursache zur Anlage dieses so langen Canals war das Felsenbett zu Kaltenbrunn, welches eine sehenswürdige Scene eines durch ungeheurer Bruchstücke fallenden Flusses vorstellet, und die aber diesem Falle wegen einiger Landmühlen eingebaute Wehre, wozu eben der aufbrechende Steingrund Anlaß gegeben hat. In diesem ganzen Canal wurde kein anderes Ueberbleibsel eines Wassergebäudes gesehen,

*) Heut zu Tage sind die Spuren dieser Canäle noch um vieles unkenntlicher, ja man hat, so gut sich thun ließ, einzelne Theile des Rinnsaales oder Grabens ausgefüllt und Erdäpfel oder Getreide angebaut.

als zwei brüchige Steinwände bey dem unteren Schützenhore; und wenn der gradlinichte Graben keine Anzeige gäbe, würde man nicht einmal den Ort von einem so großen Schlüßenwerke, als hier gestanden hat, finden können. Etwa eine halbe Stunde unter Kaltenbrunn sieht man noch einen kleinen Kanal, der die Spur einer verunglückten Schleuße trägt.

Für jenen glücklichen Zeitpunkt, in welchem einmal diese Schleußenwerke möchten hergestellt werden, scheint eine der wichtigsten Anmerkungen zu seyn, daß man nicht mehr so viele Schleußenkammern hintereinander anbringen, sonder vielmehr ein größeres Gefälle auf wenigere aber besser gebaute vertheilen solle.

Ob dieser glückliche Zeitpunkt je kommen wird? Gruber meinte ja und unterstützte seine Prophezeiung mit folgender Kalkulation: Man berechnet überhaupt nach dem geringsten Verhältnisse den Vortheil der Wasserschiffahrt zu jenem der Landstraße wie 10 zu 1; denn da man auf ein Pferd zu Lande 10 Zentner rechnet, so pflaet man auf dasselbe zu Wasser am wenigsten 100 oft 150 auch 200 Zentner zu rechnen. Wenn Zeitverlust bey der Schiffahrt, Aufwand auf Wasserwerke, Unterhaltung nöthiger Leute, Unsicherheit und Gefahr 10/10 = 1 betragen, so hat die Schiffahrt keinen Vortheil vor der Landstraße. Nun der Weg zu Lande von Saloch bis Laibach verhält sich zum Wege der Schiffahrt wie 12 zu 17, das ist, der Weg der Schiffahrt beträgt um 3/10 mehr als die Landstraße. Setze man, daß auf dem Laibachflusse die nöthigen Schleußenwerke kunstmäßig hergestellt werden (und zu einer kunstmäßigen Herstellung wird

erfordert, daß der ganze Fluß durch Meisler in der Hydrotechnik untersucht, je der Vortheil in Acht genommen und dann der Bau nach den besten Regeln einer mit der Ausübung übereinstimmenden Theorie auf das standhafteste nicht auf das wohlfeilste geführt werde;) so mag der Zeitverlust, den die Schiffahrt durch das Auf- und Abschleußen leiden muß höchstens 2/10 betragen. Setze man ferner, daß sowohl zu einem kunstmäßigen Bau, als zu dessen Unterhaltung und Bestellung des erforderlichen Schleußenpersonals jährlich 3/10, welches gewiß als das höchste angenommen werden kann, verwendet werden, so bleiben dennoch 2/10, das ist 20 Procent reiner Nutzen übrig; obwohl hier noch keinesweges die Nebenvorteile mit in Rechnung gebracht sind, als: daß man dadurch die Packungskosten zu Saloch vom Schiffe an das Land und zu Laibach vom Lande in das Schiff ersparte; daß die Mühlenwerke, welche bey jeder Schleuße auf Unkosten des hohen Aerariums errichten und in Pachtung gegeben werden könnten, einen gewissen jährlichen Fond zur Unterhaltung der Wassergebaude abwürfen, oder daß das Schleußenpersonale mit dem Mühlenpersonale durch eine schickliche Verbindung zusammengebracht werden könnte.

(Die Fortsetzung folgt.)

Mannigfaltigkeiten.

Zähmer Wolf.

Bis jetzt glaubte man, daß sich der Wolf nicht zähmen laße. — Nachstehens des Beispiel zeigt das Gegentheil, oder doch, daß keine Regel ohne Ausnahme ist. Im Jahre 1813 erzog der Lieuten-

nant Chassay einen jungen Wolf und machte ihn so zahm, wie einen Hund. Er spielte besonders gern mit Frauen und Kindern, ließ sich das Fleisch von dem Mund wegnehmen, und verlangte es nur durch bittende Mienen wieder. Als Hr. Chassay sich von ihm trennen mußte, übergab er ihn dem Jardin des Plantes in Paris, wo er noch jetzt ist und Hr. Chassay mit großer Freude entgegen kommt, sobald er ihn besucht. Selbst nach einer Abwesenheit von 18 Monaten erkannte ihn der Wolf unter mehreren Personen bloß an seiner Stimme. Wenn er wieder fortgeht, so wird er traurig, und hat schon oft zwei und drei Tage nichts gefressen. Als ihn kürzlich Hr. Chassay mit ungefähr 12 Personen besuchte, gab er seinen Hut einer Person, um den Wolf zu streicheln. Als dieser nun bemerkte, daß er seinen Hut nicht mehr habe, eilte er auf jene Person zu, nahm ihn ihr ab, und brachte ihn Hr. Chassay. Ein anderer Zug seiner Klugheit ist, daß er ein Mädchen von Bourbonne, nach 22 Monaten Abwesenheit gleich wieder erkannte, und demselben, wie man bemerkt haben will, weit sanfter und delikater schmeichelt, als seinem ehemaligen Herrn.

Die Mannschaft eines Schiffes bildet, so lange sie auf dem Meere ist, einen abgeschlossenen Staat. Ohne Verbindung mit außen, ist sie oft viele Monate lang, ganz unter sich selbst, wenn nicht von Zeit zu Zeit ein vorbeigehender Segler einige Worte durchs Sprachrohr oder Zeichen mit ihnen wechselt. Daher erklärt sich die große Neugierde der Seelente, und ihre Freude wenn sie bei der Rückkehr von einer Jahre langen Reise

zum erstenmahl wieder Nachrichten vom Vaterlande, oder auch nur von den Ereignissen auf einen kleinen Theil ihres Welttheils erhalten. Selbst diese haben dann Interesse für sie. Unerwarteter war aber vielleicht keine Nachricht, als die welche Campell in offener See erhielt, als er auf dem Lion nach mehrjähriger Reise, und nachdem er seit 8 Monaten nicht das geringste von Europa erfahren hatte. Er war am 30. April 1815 von einem Schiffe angerufen worden, und nachdem dieß fand, daß er nichts von europäischen Neuigkeiten wisse, telegraphirte es, wie folgt:

Friede mit Frankreich!

Bonaparte entthront!

Bourbons und Statthalter eingesezt!

Frankreich besiegt!

Die Allirten in Paris!

Von Staunen erfüllt, betrachtete auf dem Verdeck einer der andern, und alle schienen eine Zeitlang zu träumen, bis der durch die großen Neuigkeiten verwirrte Geist, sich faßte, und die stumme Scene in eine laute Scene der Freude überging. Sehnsuchtsvoll blickten sie nach dem Lande, wo sie die Lösung des europäischen Räthsels zu erwarten hatten, und fanden Befriedigung, zwei Tage später, bei der Ankunft in Plymouth.

A u f l ö s u n g

des in No. 103 enthaltenen Räthsels.

Sire. Eris.