

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 79.

Sonntag den 20. März.

1853.

### Das calorische Schiff von Ericson.

Zu den neuen Entdeckungen oder wenn man will Erfindungen auf dem Felde der praktischen Wissenschaft, welche Scharfsinn und Genialität durch empirische Auffassung der Naturerscheinungen für den Verkehr nutzbar gemacht haben oder in ihren Konsequenzen große Nützlichkeit verheißen, gehört jedenfalls die von Ericson bis zu ihrer jetzigen Vollendung gebrachte Anordnung, die Expansionskraft der atmosphärischen Luft in einer Weise als bewegendes Mittel zu benutzen, durch welche zunächst der modernen Schifffahrt ihre Lebensfrage beantwortet wird. — Als Fulton 1807 sein erstes praktisches Dampfschiff auf dem Hudson herstellte, hatte er Großes geleistet; einem lange ersehnten Bedürfnisse war abgeholfen worden, man konnte unabhängig von Wind und Strömung dem Laufe der Schiffe durch mechanische Kraft jede gewünschte Richtung geben. Es war eine Substitution des Windes, die dem menschlichen Willen gehorsam, obschon in ihrer Erzeugung kostspielig war. Wir wissen, welchen Impuls Fulton dadurch der Schifffahrt gegeben. Indes mit der allgemeiner werdenden Benutzung dieser mechanischen Einrichtung wuchs auch das Bedürfnis einer größern Dekonomie beim Aufwande des Brennmaterials. — Nachdem James Watt die Dampfmaschinen verbessert, indem er durch Condensation des Dampfes die Luftleere mit zu Hülfe genommen, ging man zu den Verbesserungen der Feuerungen selbst über. Die Dampfessel haben in dem letzten Jahrzehent großen Verbesserungen unterlegen; man hat mit demselben Aufwand an Material jetzt wohl das Vierfache an Dampf erreicht; aber bei der immer allgemeiner werdenden Anwendung der Dampfschiffe für große Leistungen und lange Fahrten wird nicht allein die große Last, welche diese Schiffe an ihrem eigenen Brennmaterial tragen, sondern auch die Ausgabe dafür so fühlbar, daß gewiß eine Verbesserung, die diesem Uebelstande Abhilfe verspricht, im Allgemeinen mit großer Befriedigung aufgenommen wird. Das Ericson'sche Verfahren, wonach die einmal erzeugte Wärme immer wieder zur Anwendung kommt, verspricht dadurch nicht allein Dekonomie des Brennmaterials, was die Lebensfrage der Dampfschifffahrt geworden, sondern auch dem Schiffe eine größere Ladungscapacität an Frachtgütern und Passagieren.

Die mannichfachen Berichte über die mit dem calorischen Schiff „Ericson“ gemachten Probefahrten stimmen alle darin überein, daß das Schiff, obschon nicht die höchste Geschwindigkeit, aber doch 9—10 engl. Meilen in der Stunde erreicht hat; ein Resultat, welches das sachkundige Urtheil über die praktische Anwendbarkeit des neuen Systems feststellen muß, zumal wenn man hört, daß das Schiff von 2200 Tonnen Gehalt und 600 Pferdekraft in 24 Stunden nur sechs Tonnen Kohlen verbraucht, d. h. nur ungefähr den vierten Theil von dem, was andere Schiffe von derselben Größe in dieser Zeit nöthig haben. — Jedenfalls sind die Resultate weiterer Probefahrten und namentlich lange Fahrten mit dem Ericson'schen Schiffe abzuwarten. Es wird sich immerhin noch etwas dabei finden, was die neue Einrichtung modificiren mag, aber dies stößt die große Thatsache nicht um, die Ericson in diesem Falle praktisch bewiesen. Bedenke man nur, welche Gestalt und Einrichtung unsere Schiffsmaschinen jetzt haben im Vergleiche mit denen, die Fulton zuerst anwandte.

Dürfen wir uns über die Construction der Ericson'schen Maschine, so weit wir dieselbe aus Beschreibung und Skizze kennen gelernt haben, ein Urtheil erlauben, so will es uns einigermaßen bedenklich erscheinen, die Cylinder allzugroß anzuwenden, da es doch

schwer zu vermeiden sein möchte, daß sich der Boden der arbeitenden Cylinder, worunter das Feuer brennt, auf die Dauer nicht wirft oder zieht, wie dies bei großen eisernen Flächen, die nur an ihren Begrenzungen unterstützt und dem Feuer ausgesetzt sind, häufig der Fall ist, was dann große Undichtigkeiten oder gar Brüche herbeiführt. Zwar ist hier die dem Feuer ausgesetzte Fläche von unten sehr concav, doch schließt dies das Bedenken nicht aus, daß sie bei anhaltender Hitze nicht Neigung finden sollte, ihre Form zu verändern. Jedenfalls ist hier aber die verwundbarste Stelle der ganzen Maschine.

Den neuesten Nachrichten zu Folge ist das calorische Schiff wohlbehalten in Norfolk (Virginien) angekommen; es wird daher gewiß in nächster Zeit alle die Fragen, Bedenken und Vermuthungen, welche von vielen Seiten und aus allerhand Gründen dagegen aufgestellt werden, durch sprechende Thatsachen beantworten. — Jedenfalls aber wird es Pflicht, nicht allein allen denkenden Technikern, sondern auch allen Freunden der Schifffahrt überhaupt diese neue Sache, die so ungemein wichtig für den Gesamtverkehr zu werden verspricht, mit Theilnahme und Interesse zu begleiten.

Man will von einigen Seiten behaupten, Ericson sei nicht der Erfinder seiner Sache, er habe sie nur erst von Andern gelernt und sich dann zu eigen gemacht. — Dergleichen Urtheile sind flach und gewöhnlich; sie bleiben nie aus, wo das Genie vorwärts strebt.

Das aber ist der Segen der Ueberlieferungen, daß man von ihnen lernt. Wer die Steine zusammensügt, die die Vorgänger behauen, und den Tempel aufrichtet mit Geduld und Beharrlichkeit, wenn ihm das Leben die Zeit dazu gönnt, der ist der Baumeister; es ist nun einmal nicht anders. Aber Alles zu entdecken oder zu erfinden aus den Elementarbegriffen, dazu ist das Leben eines Menschen viel zu kurz.

### Ver mis ch t e s.

Die Stadt der Todten. In verschiedenen Orten des Königreichs Neapel sind wieder sehr erfolgreiche Nachgrabungen getroffen worden. Ein neues Pompeji scheint erstanden: Cavaliere Carlo Bonucci, Architekt und Generaldirector der Antiquitäten und Ausgrabungen im Königreich Neapel, hat in der Nähe von Canosa, einer Stadt im alten Apulien (wenige Stunden vom Busen von Manfredonia im adriatischen Meer), die einst der Sage nach der griechische Held vor Troja, Diomedes, gegründet, eine unterirdische Todtenstadt aufgedeckt. Der Eingang ist mit einer Reihe dorischer und jonischer Säulen geziert, welche an die besten Zeiten der Kunst zwischen Perikles und Alexander erinnern; er war in verschiedenen Farben bemalt und giebt eine wohl erhaltene Probe der polychromatischen Baukunst; in der Stadt, über welche Zeit und Tod ein ewiges Schweigen ausgebreitet haben, finden wir Straßen, die zu verschiedenen Gruppen von Wohnungen führen. Die Thüren der Häuser zieren elegante jonische Säulen. Signor Bonucci erzählt, daß er beim Betreten der Zimmer Alles so vorfand, wie es wohl vor 2000 Jahren gelassen worden. Die Wände waren mit goldbestickter Leinwand ausgeschlagen; Blumenguirlanden, verwitert, aber alle ihre Formen bewahrend, hingen in Festsens von der getäfelten Decke. Alle Sorten von Möbeln und kostbaren Vasen waren in der mannichfaltigsten und geschmackvollsten Weise vertheilt; Marmorstatuen, Büsten von Göttinnen und Priesterinnen in gebrannter Erde, herrlich bemalt, Vasen in großen Verhältnissen, auf welchen die interessantesten Scenen aus dem Privatleben und klassische Ueberlieferungen der Mythologie dargestellt waren.