

Auch der Landmann lebt zuweilen gern auf einsamen hohen Gebirgsgegenden in der Nähe der Eisberge. So hat sich auf dem 14000 Fuß hohen Ortler ein Tyroler angebaut, der 6000 Fuß hoch über den Ländern der Menschen wohnt. Hier plagt ihn freilich kein böser Nachbar, und die gesunde frische Luft hat er aus der ersten Hand. — In sonstigen Zeiten entfernte sich auch mancher von dem Getümmel der Welt, und floh in die stille Einsamkeit des Waldes, leidete sich in eine härene Kutte und lebte daselbst als Einsiedler. Diese Einsiedler lebten für sich und für die sündige Menschheit, nützten auch der Kräuterkunde, indem sie in dieser einsamen Waldgegend den Gebrauch manches heilsamen Kräutleins kennen lernten.

Bei den Griechen gab es auch einen sogenannten Einsiedler, den berühmten Weltweisen oder Philosophen Diogenes, dieser wohnte nämlich in einem Fasse statt in einem Hause. (Fig. 13.) Er wollte damit den andern Leuten durchaus nicht weiß machen, als sollten auch sie in ein so einfaches Logis sich einquartieren, sondern er wollte den ungenügsamen Weltleuten nur Folgendes damit andeuten: „Kann ich mit einer so einfachen und schmucklosen Wohnung mich begnügen, so möget ihr euch mit dem zufrieden stellen, was euch der liebe Gott gegeben hat und nicht alle Tage euch etwas Neues wünschen.“ — So beklagte einmal sich eine Dame, die mit einer Hausjungfer und einem Bedienten ein Haus von fünfzehn Zimmern allein bewohnte: sie habe nicht genug Platz! — Ein Truntenbold fühlte sich oft unglücklich, weil sein Geld nicht so weit reichte, um wenigstens täglich sechs Flaschen Wein zu trinken. Der war freilich auf eine andere Weise als der genügsame bescheidene Diogenes ein Freund der Tonne.

Ein und zwanzigste Tafel.

Schiffahrt.

Der liebe Gott hat den Menschen zum Herrn der Erde gemacht, daher soll er sie auch kennen lernen. Die Gewässer des Landes und die Meere sind, außer den Chausseen, die großen Wasserstraßen, wodurch er nach entfernten Gegenden fahren und selbst entfernte Welttheile auffuchen, ja sogar um die ganze Erde herumfahren kann. Wie schon im ersten Theil bemerkt wurde, bilden mehrere Quellen Bäche, aus diesen entstehen Flüsse, dann endlich Ströme, die zuletzt ins Meer sich münden. Diese Gewässer werden durch Ufer begrenzt, die entweder eben, sandig oder felsig oder auch durch Kunst befestiget sind, daher die verschiedenen Benennungen Strand, Küste, Gestade. Eine nicht sehr tiefe nicht weit vom Ufer entfernte Gegend wird Rbede (Reede) Fig. 1. genannt.

Der Anfang der Schiffahrt begann wahrscheinlich auf eine höchst einfache Weise; ein schwimmender, ausgehöhlter Baum vertrat die Stelle eines Schiffes. Der Sicherheit wegen wurden mehrere Baumstämme aneinander befestiget, wodurch der Floß Fig. 2. entstand. Die Phönizier haben vorzüglich die Schiffahrt in den ältesten Zeiten vervollkommenet. Das einfachste Schiffchen, das nur aus einigen Brettern zusammengesetzt ist, heißt Rachen oder Rahn, Woot oder Barke Fig. 3. Ein mit Handelsgütern beladenes großes Schiff heißt Frachtschiff Fig. 4. wie sie gewöhnlich auf dem Rheine, auf der Donau ic. vorkommen. Handelsschiffe auf dem Meere heißen Kauffahrtenschiffe. In frühern Zeiten, als man noch nicht den Gebrauch des Compasses kannte, waren Sonne, Mond und Sterne die nicht immer zuverlässigen Führer auf dem Meere, ja man fuhr deshalb nur längs den Küsten und wagte sich nicht auf die offene See. Jetzt aber durchkreuzt man nach allen Richtungen den großen Ocean und zwar mit dem Riesenbau von ungeheuer großen Seeschiffen. Ein Kriegsschiff Fig. 11. vom ersten Rang hat ein Gewicht von 54000 Centner. Es besteht aus drei ungeheueren Masten, aus einer verhältnismäßigen Anzahl Segel und aus 120 Kanonen. Der große Anker hat ein Gewicht von 90 Centnern. Von einem Ende des Schiffes bis zum andern gehen drei Verdecke. Das untere, wo die Kanonen stehen, mißt 205 Fuß Länge. Das Admiralzimmer am Vordertheil des Schiffes ist sehr geschmackvoll eingerichtet, wo der Admiral mit seinen Officieren zu Mittag speist. Das ganze Schiffpersonal beträgt 850 Mann im Durchschnitt, unter denen sich außer dem Admiral, 1 Seehauptmann, 3 Lieutenants, 4 Sergeanten, 4 Corporals, 2 Tamboure und ein Wundarzt ic. befinden. Auf manchen Schiffen ist auch ein Schiffsprediger und ein Schulmeister. Auf einem solchen Schiffe herrscht eine beispiellose Pünktlichkeit, Ordnung und Reinlichkeit und der unbedingteste Gehorsam vom Matrosenjungen an bis alle Grade hindurch.

Ein Kriegsschiff geht gewöhnlich dreißig Fuß im Wasser. Kleinere Kriegsschiffe nennt man Fregatten Fig. 5., die schneller als obige Linienschiffe laufen. Die kleinste Art derselben heißt Cutter Fig. 6., bei den Franzosen Corvette und bei den Spaniern Brigantine (von Brigg). Die Galeere Fig. 7. ist ein kleines Kriegsschiff, welches durch Segel und durch Ruder fortgetrieben und besonders im mittelländischen Meere gebraucht wird. Verbrecher worden zu dieser Arbeit verurtheilt und an die Ruderbänke — wenigstens sonst — mit Ketten angeschmiedet. Die Venetianer bedienen sich auch auf ihren Kanälen der kleinen Gondeln Fig. 8., welche im Innern oft geschmackvoll tapeziert sind. Es wurde auch sonst auf ihre Außenseite ein außerordentlicher Luxus verwendet; allein diesem wurde dadurch entgegen gearbeitet, daß die Regierung befahl, von nun an müßten alle Gondeln schwarz behängt werden. Jachten Fig. 9. sind kleine Schiffe mit einem Verdeck, mit denen man kleine Reisen zu Wasser macht.

Eine sehr schöne Erfindung in der neuesten Zeit sind die Dampfschiffe Fig. 10., die mittelst zweier an den beiden Seiten des Schiffes angebrachten Wasserräder, die, wie am Mühlrade, mit Schaufeln versehen sind und durch die Gewalt der im Innern des Schiffes angebrachten Dampfmaschine vor- und rückwärts gelenkt werden, mit ungewöhnlicher Schnelligkeit nicht bloß den Strom abwärts sondern auch gegen den Strom getrieben werden. Schon am Anfang des 18. Jahrhunderts soll der Engländer Hull auf die Kraft des Dampfes als auf ein Fortschaffungsmittel aufmerksam gemacht haben. Der Franzose Jouffroy soll schon 1781 auf der Saone nahe bei Lyon einen Versuch damit gemacht haben. Ebenso der Amerikaner Fulton, der gewöhnlich für den Erfinder der Dampfschiffe angegeben wird. Dieser machte seinen ersten Versuch im Jahre 1807, und im Jahre 1813 fuhr das erste Dampfschiff auf der Themse. Das erste niederländische Dampfschiff auf dem Rheine erschien 1826, und seit dieser Zeit wurde die Dampfschiffahrt auf diesem Strome durch Aktiengesellschaften in Köln und zu Düsseldorf eingeführt. Durch die vermehrte Schnelligkeit der Fahrten wurden dadurch Länder und Städte einander viel näher gerückt, was besonders für Amerika von unbeschreiblichem Nutzen ist. Durch die Verbesserung eiserner Dampfschiffe, die noch schneller gehen und weit leichter sind, stellt sich dieser Nutzen weit erheblicher heraus. Das Reisen zu Wasser wird durch die Dampfschiffe angenehmer und höchst bequem. So befuhren im Jahre 1835 zwischen Mainz und Köln über 100,000 Personen den Rhein. Die Schiffe auf dem Rhein sind auch so bequem und elegant eingerichtet, daß nichts zu wünschen übrig bleibt. Auch die Donau wird jetzt mit wohleingerichteten Dampfschiffen bis nach Constantinopel befahren.

Die Seeschiffe haben einen Kiel zur Grundlage ihres gewölbten Bodens, dann Segel, um die Schiffe durch den Wind fortzutreiben, doch die großen Rheinschiffe fahren auch schon mit Segeln. An den Mastbäumen sind die Segelstangen und an diesen die Segel angebracht, welche von dichter Leinwand sind und gegen den Wind ausgespannt werden. Der Anker dient zum Festhalten des Schiffes, der größte heißt gewöhnlich Nothanker. Der Steuermann führt das Steueruder, das am Hintertheil des Schiffes angebracht ist, und wodurch das Schiff gelenkt wird. Die kleinern Schiffe lenkt man durch Ruder. Der Schiffsnabel ist am Vordertheil des Schiffes, der oft zierlich geformt ist. An den großen Handels- und Seeschiffen sind Fahnen oder Flaggen von verschiedener Farbe angebracht, woran die Schiffe erkannt werden, welchen Städten oder Nationen sie angehören, und die auch bei feierlichen Gelegenheiten aufgezogen werden. Die Schiffe auf der Donau, Dampfschiffe ausgenommen, haben keine Segel und sind sehr kunstlos zusammengezimmert.

An dem in der Mitte eines Seeschiffes angebrachten Mastbaum ist nahe an der Spitze desselben der Mastkorb, der gleichsam die Warte des Schiffes ist, von wo aus man um so besser in die weite Ferne sehen kann. So befand sich einst Peter der Große, der russische Czar oder Kaiser, auf dem Mastkorb eines holländischen Schiffes, denn er hielt sich eine Zeit lang in Holland auf, um den Schiffsbau zu erlernen, worin damals die Russen noch sehr zurück waren. Als er gedankenvoll in die weite Ferne hinaus sah, wurde ihm durch einen Schiffsmann angekündigt: es sei eine Deputation aus Moskau da, um im Namen der russischen Nation ihm zu seinem Namenstage Glück zu wünschen, der gerade an diesem Tage war. Peter ließ den russischen Abgeordneten wissen: sie seien ihm willkommen, sie möchten nur zu ihm herausspazieren. Die alten Herren kamen dadurch in die größlichste Verlegenheit, denn noch nie hatte einer von ihnen in seinem Leben eine Strickleiter bestiegen. Sie mochten aber wollen oder nicht, sie mußten den fatalen Gang wagen, denn sie wußten gar wohl, daß mit dem russischen Alleinherrscher nicht zu spaßen war. Diese alten Herren mit ihren großen Allongeperücken und im schwarzen Kostüm kletterten nun mit zitternden Knien auf der schwankenden Strickleiter hinauf und zwar der Redner voran. Als sie dem Kaiser nahe genug waren, brachte der Letztere seine Segenswünsche an, der Kaiser dankte ihnen und so entließ er sie mit kaiserlichem Wohlwollen. Nach diesem feierlichen Akt traten sie nun den fatalen Krebsgang wieder an.

Die Masten sind mit Tauen oder dicken Seilen befestiget. Da ein großes Seeschiff tief im Wasser geht, so wirft es wegen der Seichtigkeit des Bodens unweit des Ufers den Anker aus, es sei denn, daß ein Hafen am Ufer angebracht ist, der tief genug ist, Seeschiffe aufzunehmen. Um die Tiefe zu erforschen, wird das Senkblei ausgeworfen. Solche große Schiffe führen auch einige Boote mit sich, um Waaren ein oder auszuladen und die Menschen ans Land zu bringen. Sie heißen auch Schaluppen Fig. 12.

Die großen Linienschiffe nennt man Dreidecker, weil sie aus drei Abtheilungen oder Verdecken bestehen, zwischen denen die Kanonen angebracht sind.

Auf den Flüssen, namentlich auf dem Rhein, sind auch Schiffbrücken Fig. 13. angebracht. Mehrere Schiffe sind nämlich in gewissen Zwischenräumen, damit man mit Rähnen durchfahren kann, aneinander befestiget und der Länge und Breite nach mit dicken Balken und Brettern belegt und an den Seiten mit Geländern versehen. In Kriegszeiten sind Schiffbrücken von großem Nutzen, und die Pontoniers oder Schiffsoldaten verstehen es, in einem sehr kurzen Zeitraum sie auf- und wieder abzuschlagen. Es wird erzählt, daß der Kaiser Rudolf von Habsburg die erste Schiffbrücke in Deutschland soll haben bauen lassen.

Zwei und zwanzigste Tafel.

Von den Beschäftigungen der Menschen.

Der Becker. Fig. 1.

Aus Mehl von Weizen, Roggen und Dinkel wird Brod gebacken und zwar in der Form von runden oder viereckig-länglichen Brodlaiben, Kuchen, Semmeln oder Wellen, Dreheln, Ringen und Milchbroden. Das durch das Sieb gebeutelte und im Backtrog mit Wasser angefeuchtete Mehl wird zu Teig geknetet und in die bestimmte Form gebracht. Darauf legt es der Becker auf die Backschaufel und schießt es in den Ofen, nachdem er vorher das Feuer mit den Kohlen herausgescharrt und unten zusammengeworfen hat.

Das Brod ist eine köstliche Gabe Gottes, und wenn dieses mangelt, dann steigen gleich andere Lebensmittel im Preise, wie Manche sich noch aus dem Hungerjahre 1816 erinnern können. Eine fürchterliche Hungersnoth war unter Kaiser Ludwig V. von Baiern, wo man sogar sich nicht scheute, menschliche Leichname zu verzehren. Auch nach dem unglückseligen dreißigjährigen Kriege gab es Hungerjahre, so daß man sogar Ratten um Geld verkaufte. Die Becker, die uns das Brod liefern, haben sich auch in der Geschichte verewigt. Als nämlich die Türken 1529 Wien belagerten, wollten sie, um in die Stadt zu kommen, einen Theil derselben durch unterirdische Pulverminen in die Luft sprengen. Die Becker hörten während der stillen Nacht, als sie mit Brodbacken beschäftigt waren, ein unterirdisches Klopfen und Hämmern und machten davon sogleich Meldung. Man überzeugte sich endlich von der Gefahr, daß die Türken durch Pulverminen sich einen Eingang in die Stadt zu verschaffen suchten. Es blieb also nichts übrig, als einen Ausfall zu wagen, der auch so glücklich ausfiel, daß nicht nur die Stadt von dieser schrecklichen Gefahr befreit, sondern die türkische Armee total geschlagen und ihr Lager erobert wurde. Aus Dankbarkeit räumte daher der deutsche Kaiser den Beckern in allen deutschen Landen das Vorrecht ein, daß sie bei feierlichen Umzügen einen Degen tragen und in ihren Fahnen den kaiserlichen Adler führen dürfen, denn Ehre dem Ehre gebührt.

Der Fleischer. Fig. 2.

Zu den nothwendigen Nahrungsmitteln der Menschen gehört auch das Fleisch mancher Hausthiere, nämlich der Ochsen, Kühe, Kälber, Schafe, Hammel, Lämmer, Ziegen und Schweine. Ochsen und Kühe werden mit dem Beil im Schlachthause todtgeschlagen und nachher ausgeweidet, die andern Thiere aber mit dem Schlachtmesser abgestochen. Die abgezogenen Häute dieser Thiere sowie auch der Pferde, deren Fleisch nur noch im Norden von Norwegen und Schweden gegessen wird, werden von dem Rothgerber zu Leder verarbeitet. Der Weißgerber bearbeitet die Häute mehr für den Sattler, Beutler und