**Bezugs-Preis**
in der Hauptexpedition oder deren Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 3.—, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 3.75. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 4.50, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

**Redaktion und Expedition:**
Johannisgasse 8.
Fernsprecher 153 und 222.
**Filialexpeditionen:**
Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3,
L. Lösche, Katharinenstr. 14, u. Königspl. 7.

**Haupt-Filiale Dresden:**
Marienstraße 34.
Fernsprecher Amt I Nr. 1713.

**Haupt-Filiale Berlin:**
Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg.,
Lützowstraße 10.
Fernsprecher Amt VI Nr. 4603.

**Morgen-Ausgabe.**

# Leipziger Tageblatt
und
# Anzeiger.

**Amtsblatt des Königlichen Land- und des Königlichen Amtsgerichtes Leipzig, des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.**

**Anzeigen-Preis**
die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰.
Reklamen unter dem Redaktionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—

**Annahmeschluß für Anzeigen:**
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

**Nr. 399.** **Sonnabend** den 8. August 1903. **97. Jahrgang.**

## Zum Geburtstage des Königs.

Wenn König Georg an seinem heutigen Geburtstage, dem ersten, der öffentlich gefeiert wird, selbst einen Rückblick auf das vergangene Jahr seines Lebens wirft, so können es im wesentlichen nicht freudige Gedanken sein, die ihn bewegen, und aller Prunk und alles Ceremoniell, die an solchem Tage entfaltet werden, können kaum im stande sein, die Gedanken an das Schmerzliche zu bannen, das dem Monarchen in seinem verflossenen Lebensjahre begegnete. Das wird nur die vom König Georg selbst ausgesprochene Hoffnung tun können, daß auf ernste Tage auch wieder bessere folgen, und dann allerdings auch die Zuversicht, die unser König haben darf, daß er, Gott sei Dank, in seinem Lande noch Untertanen genug zählt, denen die Liebe und Treue zum König ein Begriff voll Leben und Inhalt, eine heilige Pflicht ist, und die alles daransetzen möchten, den Monarchen die trüben Tage, die er durchlebt, vergessen zu lassen.

Kaum waren im Vorjahre die Totenklagen um König Albert verstummt, da brach das Unheil über das Königshaus herein, riesengroß, mit unheimlicher Gewalt. Nicht das Schlimmste war die Schmach, welche jene ehrvergessene Frau dem Königshause direkt antat; schlimmer und schmerzlicher für den greisen König war die unerwartete und bis heute unfaßbare Rückwirkung der Ereignisse am Hofe auf einen Teil des Volkes. Während jeder, der mit Unbefangenheit das ganze tragische Schauspiel verfolgt hat, gerade der überaus korrekten Haltung des Königs, wie man sie bei solch schmerzlicher Erregung kaum hätte erwarten können, die höchste Anerkennung zollen mußte, verbreitete sich, genährt durch gewissenlose Hetzer und eine sensationslüsterne Presse, im Volke eine unheimliche, wüste Bewegung, die, aus gut schlecht, und aus schlecht gut machend, dem Könige und seinem Hause alle Verantwortung für das Geschehene aufbürden wollte. Wie ein reißender Strom schwoll sie an und erfüllte mit ihren beschämenden Manifestationen Haus und Straße, so daß nicht einmal die Mitglieder der Königlichen Familie ihr Heim verlassen konnten, ohne in nächster Nähe auf die Spuren jener verlogenen Sentimentalität zu stoßen, mit welcher damals die beklagenswerten Vorgänge gefälscht und entstellt der Oeffentlichkeit übermittelt wurden.

Was damals der König mit den Seinen leiden mußte, wird sich für uns kaum völlig nachfühlen und angemessen darstellen lassen. Das aber wissen wir, daß ein Teil des Volkes eine schwere Schuld auf sich geladen und viel zu tun hat, um durch verdoppelte Liebe und Hingebung sein Unrecht gegen den Monarchen wieder gut zu machen. Glücklicherweise ist der Taumel überwunden, und die verständigen Leute sind wieder zu Worte gekommen. Der herzliche Empfang, den König Georg bei seinen Besuchen im Lande gefunden, wird ihm gezeigt haben, daß er wieder mit Vertrauen auf sein Volk blicken kann, und daß die alte Sachsentreue auch für die Zukunft ihren Wert behält. Und dieses Vertrauen hat er auch gegenüber dem Ergebnisse der letzten Reichstagswahlen ausgesprochen, das für ihn nicht minder schmerzlich gewesen sein wird, als für jeden Patrioten.

Am 3. Juli sprach der König in Meißen: „Man wird mitunter irre an seinem Volke, aber ich bin es noch nicht geworden; ich hoffe, daß es mir treu bleiben wird, wenn auch der Schein dagegen ist!"

Und am 7. Juli erwiderte der Monarch in Zwickau auf die an ihn gerichteten Begrüßungsworte: „Meine Herren, den Mut sollen wir nicht sinken lassen, auch wenn die Zeiten ernst sind; gerade in dieser Zeit muß man Mut zeigen, und dann wird es schon wieder besser gehen."

Das waren Worte eines so vollen, herzlichen Vertrauens trotz allem, was sich ereignet, daß sie in dem Herzen eines jeden patriotischen Sachsen ein lautes Echo erwecken mußten. Ein Tag, wie der heutige, der in jedem, auch dem kleinsten Orte unseres Vaterlandes Gelegenheit bietet, dem Könige zu huldigen, mußte förmlich herbeigesehnt werden, um die Schatten endgültig zu verscheuchen, die sich zwischen Thron und Volk gedrängt. Mit aufrichtiger Herzlichkeit wird deshalb heute überall der Geburtstag König Georgs gefeiert werden. Ueberall werden sich die Wünsche treuer Untertanen in dem einen begegnen: Mögen die trüben, für den König wie für sein treues Land gleich schmerzlichen Tage für immer geschwunden sein, und möge dem Könige noch eine vieljährige gesegnete Herrschaft über ein Volk beschert sein, das seinen Fürsten von Herzen liebt und ihm Vertrauen um Vertrauen, Treue um Treue gibt. Gott schütze, Gott segne, Gott erhalte unseren König!

## Die Mauserung der Sozialdemokratie.

Man schreibt uns: Der an sich die „Bourgeoisie" wenig berührende Streit darüber, ob die Sozialdemokratie die Stelle des ersten Vizepräsidenten im neuen Reichstage in Anspruch nehmen soll oder nicht, will innerhalb der sozialdemokratischen Partei nicht zur Ruhe kommen. Jetzt hat Bernstein, der bekanntlich die Frage angeschnitten hat, wiederum das Wort ergriffen und in einem mit historischen Parallelen durchsetzten Artikel den Nachweis zu führen gesucht, daß der Besuch eines sozialistischen Reichstagspräsidenten bei Hofe weder etwas Neues, noch etwas Bedenkliches wäre. Die „Vossische Zeitung" knüpft an die Anschauungen dieses „gemäßigten" Sozialisten und seiner näheren Gesinnungsgenossen, wie Vollmar und Heine, die Bemerkung: „Wer nach alledem immer noch nicht glauben will, daß sich ein erheblicher Teil der Sozialdemokratie in sichtlichem Mauserungsprozeß befindet, mit dem ist ernsthaft nicht zu diskutieren."

Wenn die „Vossische Zeitung" jede Gelegenheit wahrnimmt, um immer wieder ihre Lieblingsidee von der Mauserung aufs Tapet zu bringen, so sei ihr dies ruhig gegönnt, aber wenn sie die „ungläubigen Thomasse" damit abfertigen will, daß mit ihnen nicht ernsthaft zu diskutieren sei, so ist diese Bemerkung ebenso bequem wie ungezogen. Wollten wir die Ungezogenheit mit einer gleichen erwidern, so würden wir etwa sagen: „Wer nach der Lektüre des neuesten Bernsteinschen Artikels noch immer nicht glauben will, daß das Mauserungsgeschwätz ein heilloser Unsinn ist, mit dem ist ernsthaft nicht zu diskutieren." Da wir aber nicht unhöflich sind und auch nicht bequem sind, so wollen wir an der Hand des Bernsteinschen Artikels nachweisen, wie weit selbst „gemäßigte" Sozialdemokraten davon entfernt sind, ihre Partei zu einer harmlosen sozialen Reformpartei zu machen — was bekanntlich die Mauserungspolitiker immer behaupten.

Es ist charakteristisch für die innersten Ueberzeugungen und Wünsche Bernsteins, daß er zwei historische Parallelen heranzieht: den Besuch Rollands am Hofe Ludwigs XVI. im März 1792 und die Verhaftung Karls I. von England durch den Fähnrich Joyce. Beide Monarchen wurden bekanntlich durch die siegreiche Revolution um einen Kopf kürzer gemacht. Selbst die „Vossische Zeitung" muß zu diesen Vergleichen sagen: „Ob Herr Bernstein mit diesen geschichtlichen Erinnerungen besonders glücklich ist, kann einstweilen dahingestellt bleiben." Doch, diese Erinnerungen sind sehr glücklich gewählt, denn sie enthüllen die letzten Hoffnungen selbst eines Bernstein. Der Bernsteinsche Gedankengang geht auch aus dem Satze hervor: „Wir haben in Deutschland zwar keine Revolution, jedenfalls aber eine Wahl hinter uns, die an demonstrativer Wucht der Wahl zur gesetzgebenden Versammlung 1792 wenig nachsteht."

Für Bernstein ist die letzte Wahl gewissermaßen eine vorbereitende Handlung für die schließliche Revolution. Und so ist auch sein Wunsch, die Sozialdemokratie solle im Präsidium vertreten sein, aufzufassen. Der sozialdemokratische Vizepräsident wird nach Bernsteins Meinung „die gestiegene Bedeutung der Sozialdemokratie illustrieren". Bernstein und seine Anhänger betrachten — und ganz mit Recht — eine derartige äußere Bekundung der sozialdemokratischen Macht zugleich als ein Mittel, diese Macht fortzuentwickeln. Ihnen gilt der Vizepräsident also nicht etwa als eine Brücke zur Verständigung mit den bürgerlichen Parteien, sondern als ein neues in das Lager des Feindes, d. h. des Bürgertums hineingeschobenes Auffallor.

Selbst das von der „Vossischen Zeitung" vertretene volksparteiliche Bürgertum hat kein Vertrauen zu der angeblichen Mauserung der Sozialdemokratie oder großer Teile derselben. Der „Vorwärts" hat vor wenigen Tagen eine Liste von 25 Wahlkreisen veröffentlicht, in denen das freisinnige Bürgertum „Verrat geübt", d. h. dem Gegner der Sozialdemokratie in der Stichwahl zum Siege verholfen hat. Unleugbar stehen die Sozialdemokraten in vielen politischen und wirtschaftlichen Fragen, die den Reichstag beschäftigen (Zollfragen, Abwehr indirekter Steuern, Ablehnung neuer Forderungen für Heer und Marine) der freisinnigen und der süddeutschen Volkspartei sehr viel näher als die konservativen Parteien diesen freisinnigen Gruppen stehen. Wenn die freisinnigen Wähler an die sozialdemokratische Mauserung glaubten, so würden sie also ganz unlogisch gehandelt haben, als sie konservativen Kandidaten gegen die Sozialdemokratie zum Siege verhalfen. Die Wähler aber hatten den richtigen Instinkt, daß es sich ebenso wenig empfiehlt, sich auf die sozialdemokratische Mauserung zu verlassen, wie etwa zu einem momentan friedlich daliegenden Tiger hineinzuspazieren, und sie haben sich deshalb mit Recht gesagt, daß der Gegensatz zu anderen bürgerlichen Parteien in Zollfragen und dergleichen von verschwindend geringer Bedeutung ist gegenüber dem Gegensatze zu der revolutionären Tendenz der Sozialdemokratie.

In der Besetzung eines Präsidialpostens durch einen Sozialdemokraten eine Annäherung an das Bürgertum zu erblicken, erscheint uns als in jeder Hinsicht verkehrt.

# Feuilleton.

## Fultons erstes Dampfschiff.

Ein Erinnerungsblatt
zur Säkularfeier der Dampfschiffahrt.
Von Rudolf Curtius.

Unter den Säkularerinnerungen technischen und naturwissenschaftlichen Inhalts, die das zwanzigste Jahrhundert als Nachfolger seines in dieser Beziehung bahnbrechenden Vorgängers feiern kann, steht diejenige, welche die Erfindung des Dampfschiffes betrifft, sowohl zeitlich wie sachlich fast an erster Stelle. Im Sommer des Jahres 1803 soweit gediehen, daß sie durch den genialen amerikanischen Ingenieur Fulton aus der Theorie in die Praxis übersetzt werden konnte, inaugurierte sie 20 Jahre früher als Stephensons Dampflokomotive „Rocket" ihren unaufhaltsamen Siegeszug über das feste Land antrat, die Eroberung der Meere, deren sicheres Befahren bis dahin im höchsten Grade vom Wind und Wetter abhängig gewesen war. Reisen nach fremden Ländern konnten nunmehr mit einer früher undenkbaren Sicherheit und Geschwindigkeit ausgeführt werden. Denjenigen, denen es in der alten Heimat zu eng geworden war, erschlossen sich eigentlich erst von jetzt an bequeme Wege nach fernen, schwachbewohnten Ländern, und die nunmehr möglich gewordene schnelle und billige Heranschaffung überseeischer Rohprodukte eröffnete den Zurückgebliebenen durch das Aufblühen der Industrie neue Erwerbsgelegenheiten, dank denen die Bevölkerung Europas erst ihre heutige Zahl und Kulturhöhe erreichen konnte.

Wie es bei vielen andern großen technischen Fortschritten der Fall gewesen, ist auch die Erfindung des Dampfschiffes nicht durch die glückliche Eingebung eines Augenblicks, wie Pallas Athene aus dem Haupte des Wolkendonnerers Zeus, in die Wirklichkeit getreten. Schon lange, ehe überhaupt die Dampfmaschine durch Denis Papin (1690), ferner durch Newcomen und Cowley (1705) und endlich durch das mehr als dreißigjährige Bemühen von James Watt (1769 bis 1800), der unablässig an ihrer Vervollkommnung arbeitete, eine brauchbare Gestalt erhielt, hat der Gedanke, Schiffe durch die Gewalt des ausströmenden Dampfes zu bewegen, die Köpfe zahlreicher Erfinder beschäftigt. So soll bereits der spanische Schiffskapitän Blasco de Garay im Jahre 1543 den Bau von Dampfschiffen angeregt haben, ohne daß es dabei jedoch überhaupt nur zu Versuchen gekommen ist. Dagegen wurden schon im Jahre 1618 in England die ersten Patente auf Methoden erteilt, die die Fortbewegung von Schiffen durch mechanische Kraft bezweckten. Auch diese Projekte scheinen nie zur Ausführung gekommen zu sein, und deshalb beginnt die Vorgeschichte der Dampfschiffahrt erst mit dem Jahre 1681, in dem ein Buch Papins, des Erfinders des nach ihm benannten Dampftopfes, erschien, worin bestimmtere Vorschläge über die Möglichkeit der Konstruktion von Dampfschiffen gemacht wurden. Papin, der bald darauf Professor der Physik in Marburg wurde, baute im Jahre 1707 auch wirklich ein Schiff mit Ruderrädern, die durch Wasserdampf bewegt wurden; er fuhr mit diesem Fahrzeug am 27. September desselben Jahres auf der Fulda von Kassel nach Münden hinunter und hatte den kühnen Gedanken, die Fahrt die Weser weiter hinab und von Bremen auf der Nordsee bis nach England fortzusetzen. In Münden verweigerte man ihm jedoch die Durchfahrt, und als er diese mit Gewalt zu erzwingen suchte, benutzten fremde, durch den Brotneid aufgestachelte Weserschiffer dies als willkommenen Vorwand, um sein Schiff von Grund aus zu zerstören, worauf Papin mißmutig alle weiteren Versuche aufgab. In der Folgezeit versuchten sich die Engländer Jonathan Hull (1736) und Patrick Miller (1788) mit dem in Rede stehenden Problem. Auch in Frankreich erbauten im Jahre 1774 Auxiron und im folgenden Jahre Périer verschiedene Versuchsschiffe, während Rumsey in Philadelphia im Jahre 1787 die Reaktionskraft des aus Röhren ausgestoßenen Wassers, also den Rückstoß, für ein Versuchsboot als bewegende Kraft benutzte. Andere Erfinder, wie Bramah, Joffroy in Lyon, Livingstone Kingsley, Roosevelt und Fitch, der als erster auf den Gedanken kam, die Schraube zum Vorwärtstreiben von Schiffen zu benutzen, bemühten sich vergeblich, es zu einer effektvollen Leistungsfähigkeit ihrer Schiffe zu bringen.

Trotz mancher Teilerfolge, wie sie sich namentlich an die Namen Papins und Périers heften, wird dennoch Fulton immer als der eigentliche Erfinder des Dampfschiffs gelten, der den Sprung vom Künstler zum Ingenieur mit dem glänzenden Erfolge unternahm, daß er in seinem neuen Wirkungskreise die Menschheit mit einer der wichtigsten Erfindungen aller Zeiten beschenken konnte. Fulton, der im Alter von 28 Jahren Pinsel und Palette hinwarf, um sich den technischen Wissenschaften zu widmen, war bald nach seinem Berufswechsel nach Paris gegangen, wo er sich zunächst rastlos mit der Konstruktion von Torpedos und Torpedobooten beschäftigte und in seinem Landsmann, dem amerikanischen Gesandten bei der französischen Republik, Livingstone, einen stets zu materieller Unterstützung seiner Pläne bereiten Gönner fand. Die fruchtlosen Versuche seiner Vorgänger auf dem Gebiete des Dampfschiffahrtsproblems waren ihm wohlbekannt, und auch von einem im Jahre 1802 von Symington erbauten, mit einem Heckrad ausgerüsteten Dampfschiff, mit welchem dieser Erfinder auf dem Forth- und Clyde-Kanal zwei Kanalboote mit einer stündlichen Geschwindigkeit von etwas mehr als drei englischen Meilen schleppte, hatte er genaue Kenntnis erhalten. Nachdem er im Frühjahr 1802 seine Zeichnungen und Modelle an Livingstone gesandt und im Laufe des darauffolgenden Winters sein erstes Fahrzeug vollendet hatte, konnte er an Montgolfier, den berühmten Erfinder des Luftballons, die selbstbewußten Worte schreiben, daß er fest an die Verwendbarkeit seines Bootes glaube, weil er die Fehler seiner Vorgänger zu vermeiden gewußt habe, die durch unzureichende Kenntnis der Dampfkraft und andere mechanische Mängel verursacht worden seien.

Die erste Probefahrt, die im Frühling 1803 stattfand, schien seine Hoffnungen Lügen strafen zu sollen; der Rumpf des Schiffes erwies sich nämlich für die schwere Maschine als zu schwach, und das Fahrzeug ging in der Seine unter. Unverdrossen ging er an die Hebung seiner Maschine und an den Bau eines stärkeren Bootes, das im Juni 1803 vollendet wurde und zu dessen Erprobung er die französische Akademie der Wissenschaften und eine große Zahl von Gelehrten, Technikern und Genieoffizieren einlud. In Gegenwart dieser Persönlichkeiten und einer großen Menge schaulustiger Pariser vollzog sich nun am 9. August das Ereignis, das die Geburtsstunde der Dampfschiffahrt bedeutete. Hatten auch die besten von früheren Erfindern erbauten Boote beim Fahren stromaufwärts entweder gänzlich versagt, oder nur eine so geringe Bewegung entwickelt, daß sie praktisch unbrauchbar waren, so manövrierte Fultons Schiff zum Erstaunen der Anwesenden nach allen Seiten mit großer Leichtigkeit, und das lange umstrittene Problem mußte als endlich gelöst anerkannt werden.

Dem Erfinder schien nun als Frucht seiner Mühen ein goldener Weizen in die Halme zu schießen. Auf einen an den „Ersten Konsul der Republik" erstatteten Vorschlag, Kriegsdampfer zu bauen, die der englischen Flotte überlegen sein und sogar eine Landung in England ermöglichen müßten, schrieb Napoleon an den Minister de Champagne, daß eine große Wahrheit und handgreifliche Tatsachen vor seinen Augen stünden. Man habe ihn viel zu spät auf das Projekt aufmerksam gemacht, das im Stande sei, das Ansehen der Welt zu verändern. Ungeduldig erwarte er von einer zur Prüfung der Erfindung eingesetzten Kommission eine Erledigung der Anlegenheit in höchstens acht Tagen.

Wie so oft im Staatsleben, wurde auch hier aus der Prüfungskommission eine Beerdigungskommission. Auch Bonaparte scheint in dem Wirrwarr der sich fast überstürzenden politischen Ereignisse den Erfinder und seine verheißungsvollen Projekte vergessen zu haben. Im Mai 1804 verließ Fulton, des langen Wartens müde, Frankreich, nachdem er durch Livingstones Vermittelung vom Staate New York ein Monopol für die Dampfschiffahrt auf den nordamerikanischen Strömen erhalten hatte. Zunächst wandte er sich nach England, wo er von der Firma Boulton & Watt, der ersten und einzigen leistungsfähigen Anstalt für den Bau von Dampfmaschinen, eine neue Maschine bauen ließ. Er war zu der Ueberzeugung gelangt, daß sein Dampfschiff nur dann definitiv den Sieg über Ruderboot und Segelschiff behaupten könne, wenn es von wirklich starken mechanischen Kräften bewegt wurde, und bestellte deshalb eine Maschine von 18 — sage 18 — Pferdekräften, die im Vergleich mit den heutigen Riesenmaschinen der transozeanischen Schnelldampfer, welche durch eine oft fast tausendfache stärkere Kraft fortbewegt werden, ein Zwerg von allerwinzigsten Dimensionen war. Mit der im Jahre 1806 vollendeten Maschine begab sich Fulton nach New York, und begann den Bau seines berühmten Schiffes „Claremont", das eine Länge von 42,5 und eine Breite von 4,5 Meter und zwei seitlich angebrachte Räder von 4,7 Meter Durchmesser und eine Tragfähigkeit von 162 Tonnen hatte.

Am 7. Oktober 1807 fand die entscheidende Probefahrt statt. Der massenhaft versammelte Mob, bei dem blutiger Hohn und Begeisterungstaumel jederzeit so nahe bei einander liegen wie im antiken Rom das Kapitol und der tarpejische Felsen, brach in Spottgeheul aus, als das Schiff gleich im Anfange wegen eines vorübergehenden Versagens der Maschine nicht von der Stelle rückte. Als dann aber Leben in den erzitternden Rumpf kam und das Schiff stolz gegen Albany zu davondampfte, verwandelte sich das Hohngelächter in tobenden Beifall.

Unmittelbar nach dieser Probefahrt wurde mit dem „Clarement" der Personenverkehr eröffnet, und bald darauf mit dem Bau dreier neuen und größeren Schiffe, des „Skrican", des „Car of Neptune" und des „Paragon", begonnen, welche bis zum Jahre 1812 in Amerika weitere 50 Nachfolger erhielten. In diesem und im folgenden Jahre konstruierte Fulton die ersten großen Dampffähren für den Verkehr zwischen New York und ihren Schwesterstädten Brooklyn und Jersey-City, und im Jahre 1814 erhielt er vom Kongreß den Auftrag zum Bau des ersten Kriegsdampfers.

Fulton sollte den Erfolg dieses Schiffes, das 44 Seemeilen in 8½ Stunden zurücklegte, nicht mehr erleben. Er starb am 24. Februar 1815, und es ist bezeichnend für sein Erfinderschicksal, daß er bei seinem Scheiden eine Schuldenlast von 120 000 Dollar zurückließ. Während in England in den Jahren 1812 und 1813 die ersten Dampfschiffe in den Verkehr gestellt wurden, dauerte es in Deutschland bis zum Jahre 1818, bis die ersten Dampfer auf dem Rhein und der Elbe erschienen, und in Oesterreich furchte das erste Dampfschiff sogar erst im Jahre 1830 die Wellen der Donau. Inzwischen war längst (1818) in New York der erste transozeanische Dampfer „Savannah" vom Stapel gelaufen, der die Strecke von Savannah nach Liverpool in 26 Tagen zurücklegte, und im Jahre 1825 stach zum ersten Male ein Schiff unter teilweiser Benutzung der Dampfkraft von England auf die große Ostindienfahrt in See, wobei die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung in 113 Tagen zurückgelegt wurde.

Der ausgedehnten Verwendung der Dampfschiffe auf hoher See war der Umstand hinderlich, daß die seitlich angebrachten Schaufelräder bei stark bewegtem Wasser aus den Wellen gehoben wurden, so daß die Maschine in diesen Augenblicken nutzlos arbeitete und die Gewalt über das Schiff gerade in bedenklichen Momenten verloren ging. Diesem Uebelstande abzuhelfen, war der Erfindung der Schiffsschraube durch den Oesterreicher Ressel vorbehalten, der damit eigentlich eine noch viel gewaltigere technische Großtat als Fulton vollbrachte. Von Haus aus Forstmann, hatte er schon 1812 die Idee gefaßt, Schiffe durch die mittels Dampfes bewegte archimedische Schraube vorwärts zu treiben. Als er aber im Jahre 1829 seine Erfindung in die Praxis einführen wollte, stellte ihm die geistig beschränkte Bureaukratie ein Bein, indem sie wegen eines unbedeutenden Unfalls an der Maschine alle weiteren Versuche mit der klassischen Begründung verbot: „Von den drei Bestandteilen, dem Schiffskörper, der Schraube und der Dampfmaschine, ist die Dampfmaschine zerbrochen und die Schraube unverletzt geblieben. Also ist die Schraube zum Betrieb der Dampfschiffahrt nicht tauglich."

Im Auslande hatte man ein tieferes Verständnis als in Ressels Heimatlande. Den Ruhm, den man ihm abgeschnitten, erntete statt seiner der Engländer Smith, der im Jahre 1836 die Leistungsfähigkeit der Schiffsschraube so augenfällig nachwies, daß von da ab die Einführung derselben bei allen seefahrenden Völkern und damit eine neue Aera der Dampfschiffahrt begann, die zu den stolzen schwimmenden Palästen und den mit Schnellzugsgeschwindigkeit vorwärts eilenden Ozeanrennern der Gegenwart geführt hat.

SLUB
Wir führen Wissen.