

rifa, ist, wie man glaubt (it is believed) ein geborner Engländer, oder hat wenigstens in diesem Theile von Schottland sich aufgehalten, ging aber später nach Amerika, wo er das Verdienst und die Ehre hatte, das Dampfboth in einem größeren Maaßstabe auf den großen Flüssen und Seen einzuführen; so daß wir diese Erfindung ganz unbezweifelt (most indisputably) als brittischen Ursprunges aufstellen können.“ Ob in England ein Beweis, der bloß auf Hörensagen, auf Glauben beruht, als unbezweifelt angesehen wird, oder angesehen werden kann, wissen wir nicht: bei uns in Deutschland wenigstens gelten solche Beweise soviel wie nichts.

Der civil Engineer bemerkt zwar sehr richtig, daß, wie auch Hr. Stevenson früher schon angab, der Umstand, daß an den bisherigen Dampfbothen die Räder und Treibwerke außen an dem Bothe angebracht sind, manche Schwierigkeiten herbeigeführt. Er will daher die Räder innerhalb des Bothes, und der Länge desselben nach, angebracht wissen, und bedient sich zweier Dampfmaschinen statt einer. Indessen existiert diese neue Einrichtung des Dampfbothes, soviel wir wissen, bisher nur auf dem Papiere, und der hier entworfene Plan ist nur einstweilen gezeichnet und gestochen, ohne daß ein Dampfboth darnach erbaut worden und damit glücklich gefahren wäre. Es ist uns sogar wahrscheinlich, daß, wenn der civil Engineer des Gelingens seines Stevenson's Dalswinton Dampfbothes nur etwas sicher gewesen wäre, er sich nach englischer Sitte, nach welcher man sich jede auch noch so kleine Erfindung und Verbesserung eines alten Hofenträgers verpatentisieren läßt, auch alsogleich mit einem Patente versehen haben würde.

Da wir jedoch vermuthen, der civil Engineer habe irgend eine nähere Kunde von Miller's ersten Versuchen, der, wie Hull's, anfänglich auch nur auf ein Ziehboth dachte, welches Schiffe ziehen (bugsieren) soll, und er so-