

Amerikaner Robert Fulton. Dasselbe war 42,67 Meter lang, 4,57 Meter breit, hatte eine Dampfmaschine von 18 Pferdekraften, zwei Ruderräder von 4,7 Meter Durchmesser an beiden Seiten, eine Tragkraft von 160,000 kg und legte, am 7. Oktober 1807 beginnend, die Strecke von New-York nach Albany am Hudson (150 Seemeilen) stromaufwärts in 32, stromabwärts in 30 Stunden, also mit einer Maximalgeschwindigkeit von beiläufig 5 Seemeilen per Stunde, zurück. Schon auf der Rückfahrt nach New-York wurde es, da es bequem eingerichtete Räumlichkeiten hatte, als Passagierboot benützt, und damit war die Dampfschiffahrt eröffnet.

Fultons Erfindung fand großen Anklang, und so kam es, daß 1811 der schottische Dampfer „Komet“ eine Fahrt um England herum machen konnte und daß schon seit dem Jahre 1812 mehr als 50, seit 1823 mehr als 300 in Amerika erbaute Dampfer die dortigen Flüsse und Küsten befuhren. Auf dem Mississippi wurde im Jahre 1811 das erste Dampfboot vom Stapel gelassen. Schon im Jahre 1812 wurden auch in Europa allgemein Dampfer gebaut. Im Jahre 1815 waren in England und Schottland schon 20, im Jahre 1823 über 160, im Jahre 1836 bereits über 530, seit 1848 über 1100 Dampfschiffe. Bald entwickelte sich auch auf den Flüssen Mitteleuropas, der Weiser (zwischen Bremen und Vegeack bereits im Jahre 1818), dem Rheine, der Spree, Havel, Elbe, Oder, Donau (1830), und auch auf den französischen Gewässern (1816) ein lebhafter Dampfschiffverkehr. Die Schiffe besaßen eine Schnelligkeit von 9—10 Knoten (1,85 km oder 1 Seemeile = 1 Knoten). Die hohe See besuhr der erste Dampfer im Jahre 1819. 1818 wurde das erste Schiff aus Eisen konstruiert.

Im Jahre 1818 lief von New-York das erste Dampfschiff, die „Savannah“, aus, um eine transoceanische Fahrt zu machen, und langte nach 26 Tagen in Liverpool an, um von da nach Stockholm und Kronstadt zu gehen. Doch es hatte den Dampf nur ausbühlsweise benützt, wenn man mit dem Segeln weniger als 4 Seemeilen in der Stunde weiter kam, und daher war der Versuch nicht entscheidend. Im Jahre 1825 benützte ein englisches Schiff die Dampfkraft abermals zur Unterstützung seiner Segelkraft auf der Fahrt nach Calcutta, und ein anderes englisches Dampfschiff vollendete die erste Fahrt nach Ostindien ausschließlich mit Dampfkraft in 113 Tagen, wovon 10 Tage zum Anlegen und zur Aufnahme von Kohlen verwendet worden waren. Erst neunzehn Jahre nach dem ersten Versuche einer transoceanischen Fahrt geschah von englischer Seite ein zweiter von glänzendem Erfolge begleiteter Versuch. Im April 1838 wiesen die Dampfer „Sirius“ und „Great Western“ durch ihre Fahrt von Bristol nach New-York und zurück die Möglichkeit größerer oceanischer Touren mit ausschließlicher Benutzung der Dampfkraft nach, und man richtete nunmehr Postdampferfahrten ein. Die englische Regierung schloß mit Samuel Cunard in Halifax einen Kontrakt ab, wonach Cunard gegen eine bedeutende Beitragsleistung in Geld sich verpflichtete, zweimal monatlich ein Dampfschiff von Liverpool nach Halifax, New-York, Quebec, Boston und zurück abgehen zu lassen. Am 4. Juli 1840 begann die „Britannia“ von Liverpool aus die Fahrten auf der berühmten „Cunard-Linie“, welche gegenwärtig über ein halbes Hundert Schiffe besitzt.