

Mit der Vervollkommnung des gesamten Mechanismus eines Dampfers, namentlich aber seit der Erfindung der Dampfschraube durch den Böhmen Joseph Kessel (1829) und deren erfolgreicher Verwendung durch den Engländer Smith, den schwedischen Kapitän Ericsson, den Franzosen Sauvage Brunel, Scot Russell u. a., und der Vervollkommnung des bereits 1608 erfundenen Fernrohres wurde den Dampfschiffen eine größere Unabhängigkeit von Wind, Witterung, Strömung und Wogendrang und demzufolge auch dem Verkehr mit denselben eine größere Regelmäßigkeit und Berechenbarkeit verliehen. An Stelle der alten Raddampfer traten auf hoher See die schnellen Schraubendampfer, das erste Schraubendampfschiff, der „Great Britain“, durchschnitt 1845 die Bogen, und die Segelschiffe blieben fortan nur auf die Küstenfahrten beschränkt. Die Unabhängigkeit von Wetter und Schwankungen der See ist bei Dampfern gegenüber den Segelschiffen eine so große, daß z. B. die Fahrt über die ganze Breite des Großen Oceans zwischen San Francisco und Yokohama und umgekehrt in der Regel pünktlich auf Tag und Stunde berechnet werden kann. Übrigens können gute Segelschiffe mit vervollkommenen Apparaten allerdings nur unter günstigen Umständen eine gleiche oder eine noch größere Schnelligkeit entwickeln wie die Dampfer, allein letztere haben überall da ein entschiedenes Übergewicht, wo es sich um pünktliches Eintreffen und Lenkbarkeit handelt, also bei der Vermittelung des Postverkehrs. Ein Segelschiff braucht von Southampton nach New-York in der Regel 32, ein Dampfschiff nur 10 bis 12 Tage, von England nach der Kapstadt ein Segelschiff 62, ein Dampfschiff nur 34 Tage. Während man 1852 noch 16 Tage brauchte, um von Europa nach Amerika zu gelangen, führten heutzutage Dampfer wiederholt diese Fahrt in 6½ Tagen aus. Die schnellste Seefahrt von England nach China ward in ca. 30 Tagen, jene von England nach der Kapstadt in 15 Tagen gemacht. Die Dampfer laufen dabei mit einer Geschwindigkeit von 12—17 Knoten in der Stunde, sogenannte Schnelldampfer auch mit einer solchen von 18—21 Knoten in der Stunde. Lange Fahrten mit schwerer Ladung werden in der Regel nur mit einer Geschwindigkeit von 8—10 Knoten ausgeführt. In Zukunft glaubt man die Schnelligkeit der Dampfer bis auf 40 Knoten steigern zu können.

War einmal die Möglichkeit großer transoceanischer Touren mit ausschließlicher Verwendung der Dampfkraft durch die erwähnten Fahrten des „Sirius“ und des „Great Western“ erwiesen, so schritt man allenthalben an die Errichtung von Postdampferfahrten selbst nach den entlegensten Häfen, ganz besonders jenen der europäischen Kolonien in fremden Erdteilen. Neben England war es besonders Österreich, das durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Österreichisch-ungarischer Lloyd“ bereits im Jahre 1837 seine Dampferfahrten auf dem Adriatischen Meere und nach der Levante betrieb, während die großen Dampfschiffahrtsgesellschaften von Hamburg und Bremen erst Ende der 1850er Jahre ins Leben gerufen wurden und die erste größere französische Gesellschaft für Seedampfschiffahrten gar erst 1860 ihre Thätigkeit begann. Nach und nach füllten sich die Océane mit einem dichten Netze von regelmäßigen Dampferlinien, und die Betriebsmittel wurden in einem derartigen Maßstabe vermehrt, daß es gegenwärtig, die mit Dampf betriebenen größeren Fahrzeuge der Handels- und Kriegsmarinen aller Völker zusammengenommen, wohl weit über 11,000 Dampfer geben mag.