

Entwicklung der Dampfschiffahrt.

Schon in sehr früher Zeit sind von den Chinesen und Ähmern Versuche gemacht worden, die Schiffe ohne Gebrauch von Rudern und Segeln durch Ruder- oder Schaufelräder fort zu bewegen. Die Anwendung der Naturkraft des Dampfes an Stelle der menschlichen oder thierischen Zugkraft zur Fortbewegung von Schiffen war von außerordentlicher Wirkung und mußte eine großartige Umwälzung des ganzen Verkehrs zur See zur Folge haben.

Die Erfindung, den Dampf als Triebkraft zu benutzen, hat man früher fälschlich dem um die Mitte des 16. Jahrhunderts lebenden spanischen Capitän Blasco de Garay zugeschrieben. Veglaubigt ist die Nachricht, daß der berühmte Physiker Papin in seinem im Jahre 1681 herausgegebenen physikalischen Werke zuerst den Vorschlag gemacht hat, die Dampfkraft zur Bewegung der Schiffe zu benutzen und daß er selbst am 27. September 1707 mit einem von Dampfkraft getriebenen Ruder- radschiffe die Strecke von Kassel nach Minden auf der Fulda gefahren ist. Von Minden wollte sich der Gelehrte mit seinem Fahrzeug nach England begeben, das Dampfschiff wurde ihm aber von neidischen Schiffern zerstört. In der Folgezeit construirten viele Physiker und Mechaniker, darunter namentlich Daniel Bernoulli, Auziron, Förier, Joffroy, Patrick Miller, Rumsey, Symington verschiedene Arten von Dampfbooten, allein diese Boote liefen viel zu langsam, als daß sie praktische Verwendung hätten finden können. Das erste für längere Fahrten geeignete, mit hinreichender Schnelligkeit sich bewegende Dampfschiff, den „Clermont“, (mit der Dampfmaschine von Watt, den verbesserten Ruderrädern von Miller, der Verbindung der Räder mit der Maschine nach Symington ausgestattet) erbaute im Jahre 1807 der Amerikaner Robert Fulton. Dasselbe war 42,67 Meter lang, 4,57 Meter breit, hatte eine Watt'sche Dampfmaschine von 20 Pferdekräften, zwei Ruderräder von 4,7 Meter Durchmesser an beiden Seiten und legte, am 7. October 1807 beginnend, die Strecke von New-York nach Albany am Hudson (120 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.

Fulton's Erfindung fand großen Anklang und so kam es, 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 von Stapel gelassen. Schon im Jahre 1812 wurden auch in Europa (England) Dampfer gebaut und als Passagierboote zwischen Helensburgh und Glasgow benützt. 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 Weser (zwischen Bremen und Begefaß bereits im Jahre 1818), dem Rheine, der Spree, Havel, Elbe, Oder, Donau (1830), und auch auf den französischen Gewässern ein lebhafter Dampfschiffverkehr. Die Schiffe besaßen eine Schnelligkeit von 9—10 Knoten.

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 ausbühungsweise benützt, wenn man mit dem Segeln weniger als 4 Seemeilen in