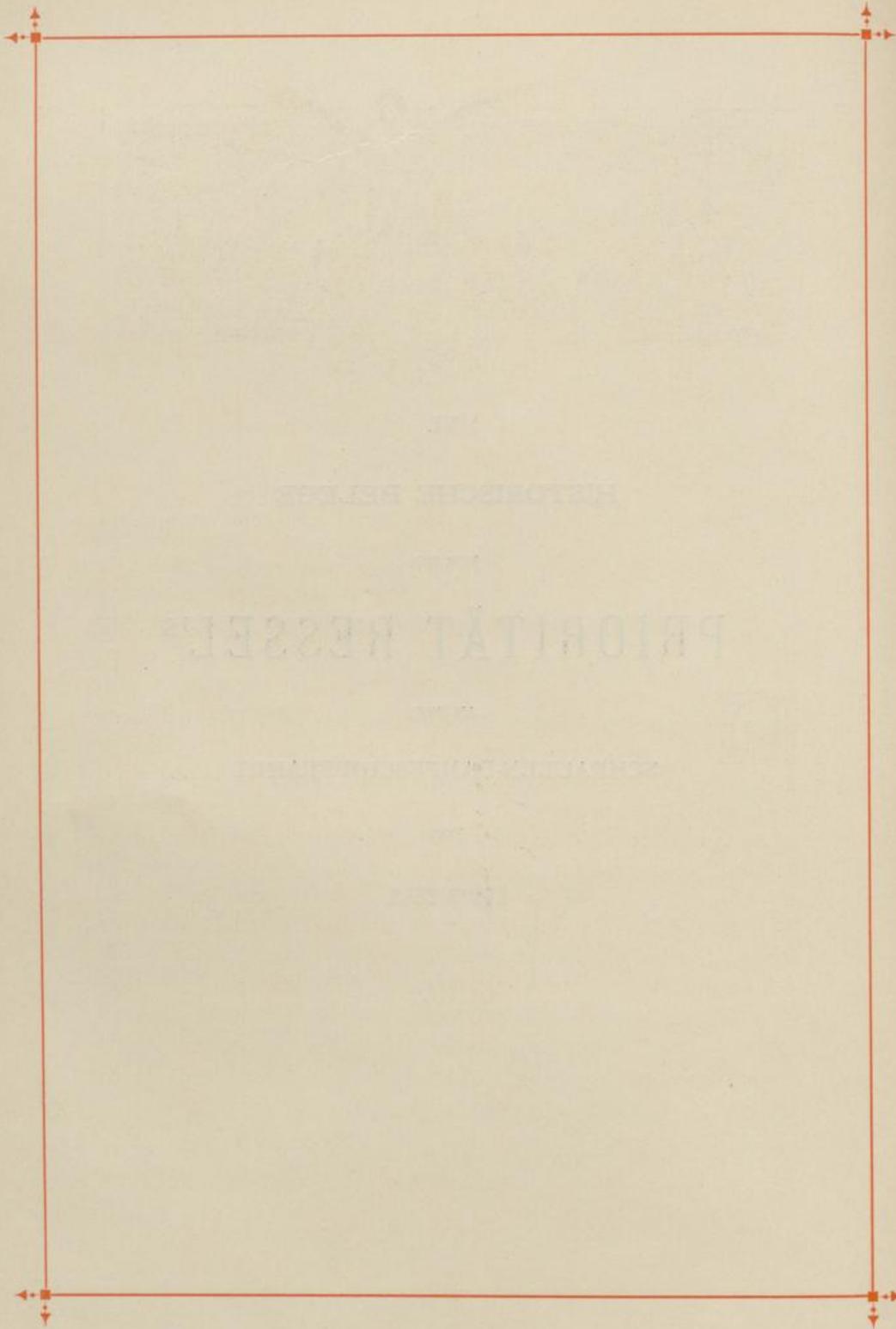


VI.
HISTORISCHE BELEGE
FÜR DIE
PRIORITÄT RESSEL'S
AN DER
SCHRAUBEN-DAMPFSCHIFFFAHRT
VON
LOUIS ZELS.





Motto:

»Der Erfinder und das Vaterland hat
keine Ehre davon,
Endlich ist auch noch die Geschichte
belogen oder wenigstens getäuscht.«

Ressel, »Geschichte des ersten
Schraubenschiffes«. 20. Mai 1857.

Die in nachstehendem Capitel behandelte Angelegenheit stellt sich, streng genommen, als ein internationaler Patentstreit dar, welcher vor vielen Jahren dadurch seine Erledigung fand, dass dem Franzosen Sauvage, dem Engländer Smith, dem Schweden Ericson und dem Oesterreicher Ressel Monumente für ihre Verdienste um die Einführung der Schraubenschiffahrt errichtet worden sind.

Nachdem dies eine historische Thatsache ist, glauben wir unsere Darstellung in Bezug auf die erste Anwendung der Schraubenschraube in kurzer historisch-erzählender Form bieten zu sollen.

Wir belegen unsere Angaben ausschliesslich mit Copien authentischer Acten und benützen auch das zum Theile schon früher von anderer Seite publicirte Material nur aus den Urquellen.

Am 11. Februar 1827 erhielt der damalige Waldmeister bei der k. k. küstenländischen Domänen-Inspection in Triest,

Josef Ressel, ein Patent »für eine Schraube ohne Ende zur Fortbewegung der Schiffe«, nachdem er im Jahre 1826 mit der Schraube oder wie er sie stets nannte, mit dem »Spiral« an kleinen Holzbooten experimentirt hatte.

Nach vorhandenen Aufschreibungen und nach einer Zeichnung, auf welch' letztere wir später eingehend zurückkommen werden, war Ressel vorerst der Ansicht, dass die Schraube am Vordertheil der Schiffe anzubringen sei. Seine Beschreibung zum vorerwähnten Patente lautet deshalb auch ganz positiv in diesem Sinne. (Beilage Nr. 16, § 5.)

Hierbei muss bemerkt werden, dass Ressel seine Patentbewerbung im Jahre 1826 überreichte, weshalb er sich schon früher, d. h. vor seinen ersten Versuchen an Schiffen, mit den Berechnungen hiezu befasst haben musste.

Die Feststellung dieser Daten ist zur Entwirrung mannigfacher divergirender Aeusserungen wichtig.

Das Wenige, was sich hierüber von Ressel's eigener Hand vorfindet, ist für uns um so entscheidender, als die gesammte einschlägige Literatur nach seinem Tode beeinflusst oder irreführt worden zu sein scheint.

Wir wissen, dass Heinrich, der älteste Sohn Ressel's, dem Dr. Edmund Reitlinger das Material zu dessen im Jahre 1863 bei Wilhelm Braumüller erschienenen Festschrift lieferte und befinden uns im Besitze des von Heinrich geschriebenen Originalmanuscriptes der vom nordamerikanischen Ressel-Comité im Jahre 1865 herausgegeben, in New-York bei J. Mühlhäuser erschienenen Denkschrift.

Bereits im Jahre 1827, zur Zeit der Patentertheilung, war Ressel bezüglich der Anordnung der Schraube anderen Sinnes geworden, wie dies aus dem Anfange der Vorbemerkung 3 des in der Beilage Nr. 25 abgedruckten Circulars hervorgeht, welche lautet:

»Die zur Fortbewegung des Schiffes (vermittelt einer Dampfmaschine) bestimmte Schraube wird zwischen der Wasserlinie des Schiffes und dem achteren⁶⁵ Kiel gelagert sein.«

Die Herausgabe der lithographirten Originalien dieses Circulars, dessen Benützung wir der Güte des Eigenthümers

⁶⁵ Hintertheiligen.

Herrn H. Fichtner verdanken, wurde trotz des erlangten Privilegiums und der Bewilligung der Censurbehörde, im Jahre 1827 von der Triester Polizei-Direction verboten.⁶⁶

Diese Massregel war auf einen Recurs des Engländers Morgan zurückzuführen, welcher sich in seinen Privilegienansprüchen auf die Befahrung der Linie Triest—Venedig verletzt fühlte.

Nachdem Ressel von den Kaufleuten Julian und Tossitti im Jahre 1826 60 fl. für die Herstellung einer Schraube zum Handbetrieb erhalten hatte, zogen sich diese, nach der Privilegiumsertheilung, aus Mangel an Mittel zur Erbauung eines Dampfers, von ihm zurück und erst im Jahre 1828 fand Ressel den Grosshändler Ottavio Fontana in Triest geneigt, sein Unternehmen zur Ausführung zu bringen und schloss mit demselben am 4. September 1828 einen Vertrag. »In diesem Contract«, lautet eine Aufschreibung Ressel's hierüber, »obligirt sich Ressel, als Kapital das Privilegium und die persönliche Dienstleistung und Assistenz zu geben«. Das Schiff »La Civetta« wurde im selben Jahre erbaut, deren Maschine in St. Stephan construiert und die erste Fahrt mit demselben im Juli 1829 bewerkstelligt.

Das Platzen eines Rohres hatte das polizeiliche Verbot zur Benützung dieses Schiffes zur Folge, und alle weiteren Versuche waren damit unmöglich geworden, weil sich der Geldgeber Fontana in Folge des Einspruches Morgan's und des Polizeiverbotes weigerte, seinen Vertrag zu erfüllen.

Im Jahre 1828 machte Ressel die Bekanntschaft eines sicheren Louis Bauer, welcher ihm die Verwerthung seiner Erfindungen in Frankreich und England in Aussicht stellte. Bauer wusste das Vertrauen Ressel's in so hohem Grade zu gewinnen, dass er, nach einer Mittheilung der Witwe Ressel an Cervo Reggio, eine Zeit vor seiner noch im Jahre 1828 stattgefundenen Abreise nach Paris, im Hause Ressel's wohnte und dort dessen Gastfreundschaft genoss.

Hierauf ist die Thatsache zurückzuführen, dass Ressel dem Bauer alle auf die Schraube bezüglichen Berechnungen und

⁶⁶ Siehe Beilage Nr. 27 »Geschichte des ersten Schraubendampfers«.

Zeichnungen zum Zwecke der Verwerthung des Patentes auslieferte. Bauer traf auch wirklich Vorbereitungen in Paris, welche es ermöglichten, dass Ressel gelegentlich seiner Anwesenheit daselbst im April 1829, im Auftrage der Unternehmer Piccart, Malar und Rivierre »auf dem grossen Canal beim Elephanten« eine Probefahrt mit einem Schraubenboote vornahm, welche vollkommen gelang.

Ressel, der ein herzlich schlechter Geschäftsmann war und stets im guten Glauben an die Ehrlichkeit Anderer handelte, hatte es versäumt, einen Präliminarvertrag mit den Unternehmern zu machen. Nach der Probe verweigerten diese einen Vertragsabschluss und Malar nahm für sich ein französisches Patent auf ein Schraubenschiff (bateau »à spiral«).

In der hierüber von ihm vorgelegten Beschreibung wird zwar Ressel wiederholt als Erfinder genannt, doch behauptet Malar, Verbesserungen vorgenommen zu haben.

Im Juli 1829, zur Zeit als Ressel in Triest seine Fahrt mit der »Civetta« machte, nahm der Kaufmann Cummerow in London ein Patent auf eine Schraube.

1832 erhielt Sauvage ein französisches Patent und aus dem Jahre 1836 datiren die Patente des Smith für England und Ericson's für Amerika.

Im Jahre 1840 fuhr der erste Schraubendampfer unter englischer Flagge den Hafen von Triest an und schweren Herzens besichtigte Ressel dessen Construction.

Zwölf Jahre später, im September 1852, las Ressel zufälliger Weise im amtlichen »Osservatore Triestino« folgende Notiz:

»Seit einigen Jahren setzte die englische Admiralität eine Prämie von 20.000 Pfund Sterling für Denjenigen aus, welcher nachweisen könne, den grössten Anspruch auf die Erfindung des Schraubendampfers, nämlich auf die erste Anwendung der archimedischen Schraube zum Betriebe der Dampfschiffe anstatt der Schaufelräder zu haben. Nun sucht Mr. Carpenter, Capitän der königlichen Marine im »Morning Herald«, nachzuweisen, dass er den grössten Anspruch auf diese Prämie habe.«

Diese Mittheilung erfüllte Ressel mit Hoffnungen, die nie realisirt werden sollten. Seine Ansprüche an die englische Admiralität wurden zu seinen Lebzeiten nicht einmal einer Antwort gewürdigt und die Qualen, die er hierüber erduldet, fanden in dem, fünf Monate vor seinem Tode an Erzherzog Ferdinand Max gerichteten Gesuche (Beilage Nr. 26), sowie in der dem Gesuche beigelegten »Geschichte des ersten Schraubenschiffes« (Beilage Nr. 27) beredten Ausdruck.

In den Beilagen Nr. 29 bis 47 veröffentlichen wir den authentischen Inhalt seiner Gesuche und der amtlichen Correspondenzen, aus welchen hervorgeht, dass die englische Admiralität die Prämie von 20.000 Pfund Sterling anderweitig vertheilte und dass die derselben seinerzeit auf amtlichem Wege übersandten Beweisdocumente für die Priorität Ressel's, in London in Verstoß geriethen.

Es ist nie, auch bis heute nicht, officiell bekannt geworden, wem die Prämie zuerkannt worden ist, und nur aus den »Daily News« wurde die Mittheilung geschöpft, dass diese, nachdem sich vierundvierzig Bewerber gemeldet hatten, unter fünf Männern englischer Nationalität vertheilt worden sei.

Die Vertheilung des Preises unter fünf verschiedenen englischen Bewerbern lässt aber darauf schliessen, dass ein Einzelner nicht im Stande war, sein Prioritätsrecht nachzuweisen, und dass sich die englische Admiralität infolge dessen, im Widerspruch mit dem ursprünglichen Programm, veranlasst sah, die Verdienste fünf Verschiedener anzuerkennen.

Ressel's erstes Gesuch an die Admiralität um Verleihung der Prämie datirt vom 10 November 1852. Drei Jahre später fand die vorerwähnte Preisvertheilung statt, mit der sich jedoch die »Times«, die »United Service Gazette« und »The Engineer« nicht einverstanden erklärten und die für den von ihnen protegirten Francis Petit Smith eine Nationalsubscription einleiteten, welche mehrere tausend Pfund Sterling erreichte.

Ein Zufall entdeckte der Welt viele Jahre später den Namen eines der geheimnissvoll Prämirten. Im October 1866 meldeten die meisten Zeitungen, dass »der Erfinder der Schiffschraube, James Lowe, auf einer Strasse Londons überfahren und getödtet worden sei«.

Als sich nach Ressel's Tode das Ressel-Monument-Comité in Triest constituirt und an die dortige Municipalität das Ansuchen um Ueberlassung eines würdigen Platzes für die Aufstellung des Monumentes gerichtet hatte, wurde demselben der Bescheid zu Theil:

»Dass vorerst die k. k. Akademie der Wissenschaften um ihr Votum anzugehen sei und dass dieses auf dem Piedestal des künftigen Monumentes ersichtlich gemacht werden möge.«

Das Comité wandte sich nun durch die k. k. Statthalterei in Triest an das Staatsministerium, welches den Auftrag ertheilte, vorerst das Gutachten des Directors der k. k. nautischen und Handels-Akademie in Triest, des damaligen k. k. Fregatten-Capitains Heinrich Ritter von Littrow einzuholen.

Am 20. März 1861 erging seitens der k. k. Statthalterei in Triest das entsprechende Ersuchen an Littrow, welcher fünf Wochen später, u. zw. am 27. April desselben Jahres mittelst Begleitschreibens⁶⁷ sein in der Beilage Nr. 49 abgedrucktes Gutachten erstattete.

»Es kann daher«, äussert sich Littrow am Schlusse seines Gutachtens, »nicht bestritten werden, dass Ressel's Priorität feststeht, und dass man sich um das Achselzucken böswilliger Zweifler und um den erkünstelten unbegründeten Verdacht der Neider nicht zu kümmern brauche.«

Hierauf ersuchte am 11. Juni 1861 das k. k. Staatsministerium unter Z. 11047/653 die k. k. Akademie der Wissenschaften um das Gutachten ihrer mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe, »betreffend die Frage über die Priorität der Erfindung des Schrauben-Propeller durch Josef Ressel«.

Mit Schreiben vom 3. Jänner 1862, Nr. 363, theilt das Präsidium der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften⁶⁸ dem k. k. Staatsministerium mit:

»Die Classe erklärt sich dahin, dass Ressel die Priorität dieser Erfindung im eigentlichen Sinne des Wortes eben so wenig als den Herren Sauvage und Smith, sowie

⁶⁷ (Beilage Nr. 48.)

⁶⁸ Baumgartner und Schrötter.

überhaupt irgend einem einzelnen Manne allein zugeschrieben werden könne, dass aber Ressel durch seine Bemühungen und praktischen Versuche zur Einführung der Schiffsschraube wesentlich beigetragen habe und seine Verdienste um diese Erfindung eine gleiche Anerkennung verdienen dürften, wie solche Sauvage, Smith und Ericson von ihren Mitbürgern bereits zu Theil wurde.«

Weiters wird mitgetheilt, dass die Akademie die volle Verantwortung für ihr Votum übernehme, die Zumuthung der Ersichtlichmachung desselben auf dem Piedestal des Denkmals jedoch auf das Entschiedenste ablehne.

Dieses Gutachten hat eine gewisse Aehnlichkeit mit der seinerzeitigen Entscheidung der englischen Admiralität, welche gleichfalls mehreren Bewerbern den Preis zuerkannte, ohne einen Einzelnen als Prioritär anzuerkennen.

Das Gutachten selbst, erstattet von A. Ritter von Burg, A. Ritter von Eittingshausen und Karl von Littrow ist hier in der Beilage Nr. 50 abgedruckt.

Im 78. Heft »Unsere Zeit« (Jahrbuch zum Conversations-Lexikon, Leipzig, F. A. Brockhaus) vom Jahre 1863, veröffentlicht unser berühmter Landsmann K. Karmarsch einen Artikel »Josef Ressel«, dessen gutachtlichen Theil wir den Beilagen unter Nr. 51 anfügen.

Nach Aufzählung der verschiedenen Schraubenprojecte aus früherer Zeit, äussert sich Karmarsch:

»Jede dieser verschiedenen Ansichten mag sich für berechtigt halten, aber die Meinung, welche für Ressel spricht, ist gewiss nicht die am wenigsten berechtigte, und wir fühlen uns in unserem Gewissen verpflichtet, das Erfinderrecht des deutschen Landsmannes aufrecht zu erhalten.«

Wir haben in Vorstehendem die wichtigsten Daten für die Beurtheilung der Sachlage geboten und sehen uns nunmehr veranlasst, unsere eigenen Wahrnehmungen auf Grund der Einsichtnahme in alle zur Zeit der Begutachtungen schon vorhandenen

Originalacten, von denen viele jedoch den Experten nicht zugänglich waren, sowie auf Grund einiger bis jetzt unbekannter Briefe zu publiciren, wobei bemerkt wird, dass laut Bekanntgabe des hohen k. k. Ministeriums des Innern vom 1. Mai l. J. Z. 10.318 an das gegenwärtig bestehende Comité, die in dem Gutachten Heinrich v. Littrow's angeführten Beilagen seither scartirt worden sind.

In allen die Ressel'sche Erfindung behandelnden Schriften aller Autoren, wird besonders hervorgehoben, dass Ressel bereits im Jahre 1812, zur Zeit des Beginnes seiner Universitätsstudien in Wien, also in einem Alter von neunzehn Jahren, eine Zeichnung der Schiffsschraube anfertigte.

Entstanden ist diese Annahme durch die Behauptung in der ersten, nach dem Tode Ressel's im Jahre 1857 in Triest erschienenen Brochure »G's« (Gold), eines Hausfreundes Ressel's und Mitgliedes des Ressel-Monument-Comités, durch die officiële Darstellung des Comités selbst in ihrer Brochure »Biografia di Giuseppe Ressel« (Triest 1858), welcher ein Abdruck der betreffenden Zeichnung aus dem Jahre 1812 beigegeben war, derselben Zeichnung, deren damals benützte Clichés im IV. Capitel dieses Buches zum Abdruck gelangten und durch die Original-Handzeichnung selbst, welche sich nun in unserem zeitweisen Besitze befindet.

Diese Zeichnung sowohl, wie ein aus dem Jahre 1830 stammendes Manuscript, wurden am 21. Jänner 1858, also nach Ressel's Tode, von Mathias Schmidt, k. k. Marine-Verwaltungs-Official und Wilhelm Kreuth, k. k. Marine-Maschinen-Ingenieur, dahin beglaubigt, »dass Zeichnung und Schrift wirklich von der Hand des Marine-Forst-Intendenten Josef Ressel gefertigt, und mithin authentisch sind«.

Der Stadtmagistrat Triest legalisirte am selben Tage die Unterschriften vorgenannter Zeugen.

Das gesammte Redactions-Comité vorliegenden Buches hat die innigste Ueberzeugung erlangt, dass besagte Documente thatsächlich von der eigenen Hand Ressel's herrühren, es bemerkte jedoch gleichzeitig auffallende Anzeichen dafür, dass sowohl der Zusammenhang beider Documente untereinander, sowie andere wesentliche Merkmale derselben von fremder Hand durch Ein-

Sein Rutuchst sein ein Experiment des Spindel auf der
Sein machen, was haben schon ein Menge verschiedene
Angelegenheiten. Die Familien sind in England, Holland
und Belgien, und in der Rheinischen Provinz bei der Stadt
und der Spindel auf 15 Jahren gemacht.
Dann ist schon fast in etwas sein Sinn, so die
Sein aber nicht zu befehlen, seine Arbeit sein
Herrn immer bester geworden.
Gewandigen zu die Befragung seiner Familien
Lagebestimmungen

Louis Bauer

Loy. Mr. Larson, Malan
Rue Fairbault N^o. 17.



zeichnungen, beziehungsweise durch Ergänzung von Buchstaben und Worten herbeigeführt worden seien.

Das Datum 1812 der Zeichnung ist demnach ebensowenig authentisch, wie die Beschreibung hiezu auf Seite 32 und 33 vorerwähnter »Biografia di Giuseppe Ressel«.

Mit Ressel's Prioritätsrecht haben aber beide Documente nichts zu schaffen, selbst den Fall angenommen, dass die Zeichnung wirklich aus dem Jahre 1812 und das Concept aus dem Jahre 1830 stammen würden, was aber nicht der Fall ist.

Ueber die wirkliche Zeit der Schraubenerfindung gibt der in der Beilage Nr. 14 abgedruckte Brief ddo Triest, 9. December 1861 des Augenarztes Dr. Fenderl, eines persönlichen Freundes Ressel's, an den Erbauer der Maschine für die »Civetta« Johann Fichtner, seinerzeitigen Besitzers der Atzgersdorfer Maschinenfabrik, plausiblen Aufschluss. Der Originalbrief sowie zwei andere Originalien, von denen später die Rede sein wird, wurden dem Comité von dem noch lebenden Sohne Fichtner's zur Benützung überlassen. »Vom Sommer 1825«, schreibt Dr. Fenderl, »datirt die Erfindung.«

Nachdem sich Ressel selbst in keiner der vorhandenen Schriften der Erfindung im Jahre 1812 rühmt, vielmehr immer das Jahr der Patentertheilung oder dasjenige der Proben, also die Jahre 1827 beziehungsweise 1826 zum Ausgangspunkte seiner Darstellungen macht, kann mit Sicherheit angenommen werden, dass seine Darstellung, wie er sie namentlich Eingang seiner »Geschichte des ersten Schraubenschiffes« (Beilage Nr. 27) macht, im Zusammenhange mit jener Dr. Fenderl's die richtige ist.

In Bezug auf die Zeichnung sind wir der Ansicht, dass sie aus dem Jahre 1828 stammt und eine Copie jener ist, welche Ressel dem Bauer im selben Jahre nach Paris sandte. (Siehe Beilage Nr. 52, Concept eines Briefes Ressel's an Piccart.)

Diese Annahme drängt sich uns auf, weil aus einem erst jetzt bekannt gewordenen Briefe Bauer's (siehe Beilage Nr. 53 und hieraus entnommenes nebenstehendes Faksimile) mit Sicherheit hervorgeht, dass dieser Patente auf die Schraube in England, Holland und Russland genommen habe, und weil die nachstehenden,

aus dem Werke Bourne's entnommenen Patentzeichnungen Cummerow's die wir hier im verkleinerten Massstabe unter Fig. 43 bis 45 wiedergeben, bis auf die Stagketten mit der Ressel'schen Zeichnung übereinstimmen.⁶⁹ Die Type des dargestellten Schiffshintertheils aber ist identisch mit den Typen der zu jener Zeit in Venedig erbauten Segelbriggen oder Brigantinen.

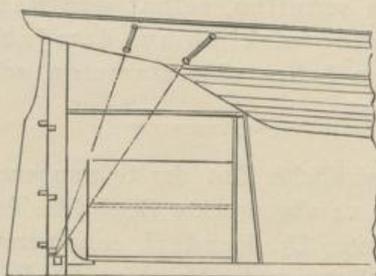


Fig. 43.

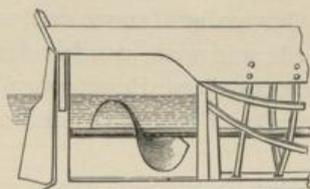


Fig. 44.



Fig. 45.

Der Zusammenhang zwischen dem Ressel'schen und dem Cummerow'schen Patente, welches letzteres übrigens auf keiner begutachtenden Seite ernst genommen wurde, tritt erst hierdurch klar hervor.

Allerdings könnte hier das Bedenken auftauchen, dass Ressel ebensogut die Cummerow'sche Zeichnung copirt haben könne.

Dagegen aber sprechen Umstände, bei deren Betrachtung diese Annahme sofort schwindet.

Am 26. September 1828 theilt Bauer dem Fichtner mit (Beilage Nr. 53), dass Patente auf das Spiral für die Zeit von 15 Jahren genommen worden seien, ohne die Namen mitzutheilen, zu deren Gunsten dies geschehen sei.

⁶⁹ Siehe Zeichnungen auf Seite 160 und 161.

Aus Ressel's Brief an Piccart vom 14. Februar 1829 (Beilage Nr. 52) geht jedoch unzweifelhaft hervor, dass Ressel dem Bauer solche Informationen ertheilte, »die es einem Mechaniker und Schiffbaumeister ermöglichten, jedes Dampfschiff mit der Spirale, dem Zweck entsprechend, zu bauen«.

Dies im Zusammenhang mit der Bemerkung Bourne's (Heft 2, pag. 21 und 22 »Treatise on the screw propeller, London Longman Brown Green and Longman«), dass die Patentbeschreibung Cummerow's »wegen der orthographischen Sprachfehler von einem Fremden herrühren müsse, der wenig vertraut mit der englischen Sprache war«, lassen mit Sicherheit annehmen, dass Cummerow es war, der Ressel copirte und nicht umgekehrt.

Eine Stylprobe von Cummerow's Patentbeschreibung, die in ihrer Uebersetzung mit Ressel's Beschreibung auffallende Aehnlichkeit hat, gibt »The Artizan« auf Seite 34 in Nr. 2 Vol. 1, fourth series. Sie lautet:

»To have an exact idea of the spiral, one must figure to one's self a pivot, for instance, of wrought iron, on which is fixed, in the shape of a vice or wing of brass, wire of a quarter of an inch thick, of an elevation of 3ft. from the centre of the pivot, and which runs round it along a length of 9ft. One must likewise figure to one's self, with this vice, the water as the original vice, and with a force giving a central motion to the vice, which, applied to a boat, will produce, by this same motion, the translation of the boat. To recognize all the advantages of the spiral on the wheels made use of till now in steamboats, one must examine the effect of both, and the following results will be found &c.«

Hier finden sich neben viel Anderem die Bezeichnungen »Spiral« und »Wasser als Schraubenmutter« identisch mit Ressel's charakteristischen Styl und eigenthümlichen Bezeichnungen vor.

Heinrich v. Littrow wie Karmarsch haben sich in ihren Gutachten ebenso wie Burg, Ettingshausen und Carl v. Littrow mit allen Projectanten vor und nach Ressel beschäftigt, sind aber im Gegensatze zu den Akademikern, welche die Zuerkennung der

Priorität an einen einzelnen Mann überhaupt negiren, zu dem Resultate gelangt, dass dem Ressel die Priorität zuzuerkennen sei.

Die Schraube als solche, durch Archimedes gegeben, wurde in ihrer Anwendung zur Bewegung von Schiffen seit Jahrhunderten versucht — wird ja schon Leonardo da Vinci im fünfzehnten Jahrhundert als Schraubenprojectant genannt. Auch die Form der Schraube kann heute nicht in Betracht kommen, da alle Systeme vor und von der Zeit Ressel's bis zu jener Smith's überholt sind und schon zur Zeit der Begutachtung in den Jahren 1861 bis 1863 überholt waren.

Die Prioritätsansprüche auf die Schraubenanwendung kann sich deshalb unserer Ansicht nach nur

1. auf die erste richtige Anordnung der Schraube auf Schiffen, u. zw. auf die Tauchung der Schraube zwischen der Wasserlinie des Schiffes und dem Kiel desselben vor dem Steuerruder und
2. auf die erste praktische Einführung der Schrauben-Dampfschiffahrt beschränken.

Wenn aber von einer Priorität die Rede sein kann, dann darf sich diese nur auf jene Erfinder beschränken, welche von einzelnen Staaten als solche promulgirt worden sind, also auf Sauvage, Smith, Ericson und Ressel.

Es ist sichergestellt, dass Ressel im Jahre 1826 Versuche mit der Schraube machte, 1827 sein Patent erhielt, 1828 die »La civetta« erbauen liess und 1829 mit derselben eine gelungene Fahrt — insoweit hier die Schraube und nicht die Maschine berücksichtigt wird — zurücklegte.

Ebenso ist es sichergestellt, dass Ressel als der erste, die Schraube auf der »Civetta« am Hintertheile des Schiffes, zwischen Steven und Ruder, ganz im Wasser getaucht anbrachte, eine Anordnung, welche sich bis auf den heutigen Tag als die richtigste erwies.

Aus den Beilagen Nr. 14, 53 und 54 ist ersichtlich, dass Ressel vor seiner Fahrt mit der »Civetta«, also vor der ersten praktischen Einführung der Schrauben-Dampfschiffahrt auf österreichischem Gewässer, schon in Paris öffentliche Probefahrten mit der Schraube unternahm.

Drei Jahre nach der ersten Fahrt in Triest erhielt Sauvage und sieben Jahre später Smith sein Patent auf die Schraube.

Die Abbildung der letzteren Zeichnung bringen wir nach Bourne hier in Fig. 46 und 47.

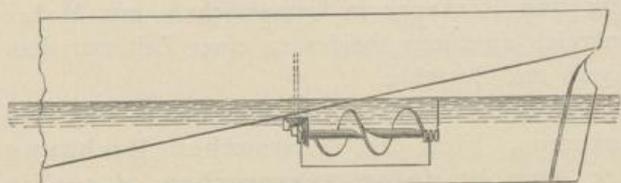


Fig. 46.

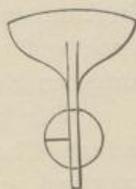


Fig. 47.

Während die vorstehende Smith'sche Patent-Zeichnung durch Bourne bekannt gemacht wurde, ist vom Sauvage'schen Patente nur bekannt, dass er eine oder mehrere archimedische Schrauben anwenden wollte: »Dans le Recueil des brevets expirés, on parle de la presentation d'un plan pour pousser les navires par une ou plusieurs helices d'archimède pour lequel un brevet fut accordé a Mr. Sauvage en 1832.« (E. Paris. Traité de l'helice propulsive. Seite 24.)

Insoferne es sich also um die Priorität der richtigen und praktischen Anwendung der Schraube für die Schifffahrt zwischen Ressel, Sauvage und Smith handelt, müssen wir unsere Ansicht dahin aussprechen, dass diese unzweifelhaft dem Josef Ressel gebührt, wenn dieser auch nicht so glücklich wie Smith, jene Unterstützung fand, um seine Erfindung selbst praktisch zu Erfolgen führen zu können, im Gegentheil, das Unglück hatte, dass ihm seine Fahrten, wegen eines mit der Schraube nicht im Zusammenhange stehenden Gebrechens an der Schiffsmaschine, polizeilich verboten wurden.

Aus der »Geschichte des ersten Schraubenschiffes«, jenes classischen Actenstückes von der Hand Ressel's, geht hervor, dass dieser in Folge des Unfalles der »Civetta« auf den Erbauer der hiezugehörigen Maschine, Fichtner, nicht gut zu sprechen war, und dass zwischen diesen Erörterungen unangenehmer Natur stattgefunden haben mussten.

Nichtsdestoweniger finden wir auf dem in der Beilage Nr. 53 citirten Briefe Bauer's schwer wiederzugebende Bleistiftnotizen Fichtner's, welche auf Bauer und Rivierre (dem Associé Malar's) Bezug haben, und diese Beiden charakterisiren.

Diese Notizen bieten einen Anhaltspunkt dafür, dass Fichtner den Ressel durch diese beiden Leute für betrogen hielt, da Bauer offenbar Ressel's Patent an Cummerow nach England verkaufte und Rivierre in Gemeinschaft mit Malar dasselbe für Frankreich ausnützte, beides zu einer Zeit vor dem Auftreten Sauvage's und Smith's.

Wir können demnach mit gutem Gewissen, frei von jedem Chauvinismus, blos den Thatsachen Rechnung tragend, unsere Ansicht dahin aussprechen, dass die Verdienste Sauvage's, Smith's und Ericson's um die Einführung der Schrauben-Dampfschiffahrt im ganzen Grossen wohl anerkannt werden müssen, dass aber ganz entschieden Josef Ressel nicht nur der Zeit, sondern auch dem Wesen nach der Erste war, der die Schraubenanordnung, wie sie heute noch in Uebung ist, erdacht und praktisch zur Reife gebracht hat.

Wir schliessen sonach unser Buch mit den Worten Ressel's in seiner Vorstellung an Erzherzog Max:

„Der Propeller ist ein Oesterreicher und soll als solcher in der Weltgeschichte auch erscheinen.“

