

Dilifuna.

Ergählung von Rudolf Ellsberg.

I.

Fritz Haede war ein spärlicher Mensch, das mußte er sich selbst öfter sagen, aber diese Selbsterniedrigung sollte ihm nicht nützen, denn einerseits dachte und handelte er nach Grundregeln, andererseits jedoch gab er insbesondere in Gefühlsfragen augenblicklichen Stimmungen nach. Das mochte auch der Grund sein, daß er bisher seine Junggesellenfreizeit sich bewahrt hatte, ohne sich derselben so recht erfreuen zu dürfen. Mit diesem Menschen hatten endlich auch die beharlich-lichen, künftigen Schwiegermütter zu rechnen aufgehört. Er mußte, wie sie entschieden meinten, mit zu wenig Gefühl auf die Welt gekommen sein. Darin aber lag ihm nicht nur die Beharlichkeit, denn er war nicht nur für sich, sondern auch für andere gefühllos, dabei besaß er ein aufrichtiges Wesen, welches jede Lebensschwärmerei verachtete, was ihm oft genug hinderlich war.

Er hatte auch seine Liebeserwartungen erduldet, pflegte aber davon nicht gerne zu sprechen, außerdem wäre deren Erzählung nicht im Mindesten spannend gewesen. Trotzdem war er sogar ein trefflicher Gesellschaftler, tanzte gut und nicht ungern und spielte meisterhaft die Zither.

Die schönste Jahreszeit war ihm die seines Urlaubs, welchen er alljährlich kaum erwarten konnte. Dann besuchte er die Berliner Straßenschauspiele von den Schützen zu schütteln, nahm sich ein Fahrcheinheft und fuhr geradeaus nach Tiro und Vorarlberg. Der sonstige Stubenhocker, der das ganze Jahr hindurch nur die Ebene sah und nur den Ausflug nach Pantow kannte, wurde dann ein gewaltiger Steiger, dem kein Berg zu hoch, kein Gletscher zu gefährlich war.

II.

Die Sonne stand schon tief im Westen, als Fritz Haede nach einer guten Pause der freundlichen und lustigen Weithin zum Löwen in Tischagguns endlich die Hand reichte, um Abschied zu nehmen, und den Weg einschlug, der zur Dilifunahütte führte. Es war beinahe zu spät geworden, so sehr hatte er sich verplaudert. Freilich war es wieder sein erster Tag, den er im Montafonerthal zubrachte, das Wetter aber schon zu lange schön, als daß man nicht einen Um-schlag befürchten mußte, der für Wanderungen im Hochgebirge nicht geeignet gewesen wäre.

Rüstig stieg er bergauf und schaute nur auf den Weg, ohne auf die Umgebung und die wechselnde Beleuchtung während des Sonnenunterganges zu achten, er war eben zu sehr mit seinen Gedanken beschäftigt.

Ein ganzes, langes Jahr war verfloßen, seit er diesen Weg zum ersten Male gemacht hatte. Da wurden gleich alle Erinnerungen wach. Auch damals war ein sehr schönes Wetter gewesen, welches ihm auf seinen Gebirgs-wanderungen von Galtür durch die Sitretta-gruppen und über das Zeinischoch nach Partenen und Gschurn hold blieb. Als er dann in Schruns angelangt war, ersah er eine förmliche Hochgebirgs-schneefucht, denn wohin er blickte, sah er hohe, schnee- und eisbedeckte Berge. Er ging auf die Mittagspitze, das Nabelhoch, auf die Seefaplana mit ihrer grothartigen Felsenwand, zum Lünecker, auf die Druhen- und Sulzfluh.

Bei dem letzten nächtlichen Ausflug kam er in die Dilifunahütte. Er war zu-fällig der einzige Gast und hatte Zeit, mit dem Mädchen, welches an der Seite eines alten Mannes das Haus bewirth-schaftete, sich in ein Gespräch einzulassen. Er fand sie auffallend geistreich, allerdings sagte sie ihm, daß sie eine-selbstschule besucht habe, und ihr Wesen gefiel ihm, obwohl sie gar nicht hübsch zu nennen war, so gut, daß er beim dril-ten Besuch mit ihr einen Briefwechsel für den Winter vereinbarte.

Beide Theile hatten Wort gehalten und manche Anregung und Belehrung gefunden.

So hatten sich trotz der großen Ent-fernung ganze Fäden gesponnen, die ihn nun zur Hütte trieben.

Vormittags hatte er die Mutter des Mädchens in St. Antoni besucht und erfahren, wie sich die ganze Familie schon immer auf seine Briefe aus Ber-lin freute, daß es manchmal Thränen gegeben habe, weil seine Schreibweise eine so herliche sei. Wie sich Sabine freuen würde! Er würde doch gleich zur Hütte gehen?

Allmählich war er rascher gegangen und hielt nun aufstrebend still. Die Dunkelheit drach herein, anstatt des Vollmondlichtes, das ihm den Weg gezeigt hätte, senkte sich ein dichter Nebel herab, der ihm die Aussicht verperrete. Der Umstand, daß der Weg nicht leicht zu verfolgen war und er denselben noch gut im Gedächtniß hatte, half ihm über ein Mißgeschick hinweg.

Während der Nebel immer dichter wurde, hatte er noch eine gute Stunde gehen. Es überkam ihn daher ein Gefühl der Angst, als er endlich die beleuchteten Felsen der Hütte wahrnahm, und laut jauchzte er auf.

Was es der Widerhall, oder hatte jemand geantwortet?

III.

Die Hütte war diesmal gut besucht, die vier Tische, welche sich im Gastzim-mer befanden, waren von Damen und

Herren besetzt, und mit Mühe entdeckte Fritz noch einen Platz. Trotz seines Berlinerthums grüßte er artig und sah gleich darauf neben einer hübschen, blonden Wienerin, welche ihn bald in ein Gespräch verwickelte und die seine Aus-sprache heiter zu stimmen schien. Nun kam Sabine. Sie schaute ihn zuerst fragend an, dann lächelte sie.

„Gut Haede! Seien Sie willkommen! So oft habe ich an Sie gedacht, ich hatte Sie kaum mehr erwartet!“

„Das heißt, Sie wollten mich ver-gessen, Sabine!“ sagte er fast ernst, indem er ihr die Hand gab.

„O nein!“ rief sie. „Sie haben doch so schön geschrieben, wir haben fast immer beim Lesen geweint!“

Die Anwesenheit der Gäste hinderte ein längeres Gespräch.

Sabine brachte dem neuen Ankommling eine Flasche rothen Specials und eine Bierpfote mit Schinken. Während er noch aß, brachte sie eine Zither herbei. Er mußte lächeln und sagte: „Ganz haben Sie mich also doch nicht vergessen, Sabine!“

„Wie könnte ich es?“ war die An-twort.

„Nehmt gieb es Zitherspiel!“ rief leb-haft die Wienerin.

„Glauben Sie?“ meinte der Berli-ner. „Wer wird aber spielen?“

„Doch Sie!“

„Dann muß es wohl sein!“ Er zog die Zither zu sich heran, nahm aus der rechten Westentasche den Ring und be-gann zu stimmen. Einige Minuten spä-ter durchdrang eine heitere Weise den trauten Raum. Die Gäste fanden sie recht wirkungsvoll, spendeten Beifall, verlangten Weiteres, und so wechselten Spiel und Gespräch.

Beim vorletzten Stück kam in die Stube ein hämmiger, vollbärtiger Mann, der Sabine die Hand reichte und sich nach einem kurzen Gruß absetzte zum Dien-stelle.

Als die Wanduhr laut die elfte Stun-de schlug, erhob sich Haede.

„Ich muß jetzt aufbrechen, auf den Schlaf möchte ich nicht ganz verzichten, morgen früh aber geht es auf die Sulz-fluh!“

„Schade!“ rief die Wienerin, und ihr sagten es die anderen nach.

„Sabine, kann ich um drei Uhr ze-wedt werden?“

„Gewiß!“

„Dann bitte ich darum! Gute Nacht, meine Herrschaften! Gute Nacht, Sa-bine!“

Er reichte ihr die Hand und sagte: „Sehe ich recht? Ist das de. Verlo-bungsring?“

Sie wurde roth und wusch schnell einen Blick auf den Mann am Dien.

„Sie sind hochhaft, Herr Haede!“

„Ach nee, ich dachte bloß!“

Sie zündete eine Kerze an und er ging damit zu seiner Schlafstube.

Als er aber schon im Bett lag, konnte er laos nicht schlafen. Er hatte sich dieses Wiedersehen ganz anders vor-gestellt und mußte enttäuscht darüber nach-denken. Spät träumte er von den großen Geliebten und den blühenden Verhältnissen, die er im Vorjahr beim Abschied von Sabine erhalten hatte.

len hörte die Stille. Als sie die vorbe-zeichnete Stelle erreicht hatten, bemerkte Fritz freilich, daß der Weg durch die ge-gewöhnliche Witterung nicht ungefährlich war.

„Ich will nur,“ ließ sich der Mann ber-nehmen, „abwarten, bis Sie diese Stelle übergegangen haben, und dann zurück-zukommen. Aber ich habe noch eine Bitte!“

„Ich denke zwar durch diese Mulde ganz gut zu kommen, kann Ihnen jedoch das Warten nicht verwehren, lassen Sie aber erst Ihre Bitte hören!“ Der Mann zögerte eine Weile. Dann blickte er Haede fest in das Gesicht und sagte: „Sie dürfen mich nicht schwerlich kennen, aber ich habe Sie ja schon erkannt. Ihr Besuch im Vorjahr in der Hütte war mir sehr unangenehm, denn ohne Sie wäre Sabine bereits im Winter meine Frau geworden. Was habe ich ihr alles vorgeflehrt, wie habe ich ihr den Gedanken, daß ein Stadt-herz vielleicht doch erste Absichten haben könnte, daß sie jemals in der Großstadt sich wohl fühlen würde, auszubereiten ver-sucht, wie wußte ich ihr die Redlichkeit und Innigkeit meiner Gefühle darzuzei-gen, es fruchtete nichts, sie wartete. Ich wartete auch, und zu Anfang dieses No-vembers endlich nahm sie den Ring, wir verlobten uns.“

Es entstand eine Pause. Der Berliner blieb fest und unbeweglich und schaute auf die entfernten Bergspitzen hinaus, die im Dämmerlicht schon zu erkennen wa-ren.

„Geben Sie nicht mehr in die Hütte zurück, ich bitte Sie darum! Ihre An-wesenheit war mir gestern eine Qual, ob-gleich ich nur heraufkam, weil ich unten von Ihrem Vorhaben erfahren hatte, und jeder Ton Ihres Spieles nach mir in's Herz. Sehen Sie, ich kenne das Mäd-chen seit seiner Kindheit, wie lassen zu-sammen auf der Schulbank, und immer habe ich mich gedacht: Die wird einmal mein Weib! Bei Ihnen ist es doch nur eine Laune, stören Sie mir nicht mein Glück, das ich mir kaum erworben habe!“

Wieder machte er eine Pause. Fritz rührte sich noch immer nicht. Zäufchte das anbrechende Licht, oder zudte es in seinen Mienen? Das Juden seines Herzens aber empfand nur er.

Der Blick der Mannes ruhte fast dro-hend auf ihm, und finstere Gedanken be-schlugen dessen Seele. Abgesehen von Be-messung in Haede, und er sagte: „Sie ha-ben ältere Rechte, ich weiche deshalb. Ich wünsche Ihnen und — Sabine — viel Glück!“

Er drehte sich rasch um und ging ha-ftig davon.

Sabines Bräutigam sah ihm eine Weile betroffen nach, dann stopfte er be-dächtig seine Pfeife, setzte sie in Brand und ging langsam und beruhigt zur Hütte zurück.

V.

Obgleich dem Berliner auf der Höhe der Sulzfluh der Sonnenaufgang ein herliches Schauspiel bot, das sich nicht beschreiben läßt, so übte das selbe auf ihn doch nicht die Wirkung aus die es zu je-der anderen Zeit zweifellos gehabt hätte. Er konnte nicht zum Bewußtsein der be-sonnen, beglückenden Freiheit kommen, da seine Seele im Widerstreit der Empfin-dungen lag. Wenn er sonst über den prächtigen Anblick nur von dem Gefühl der Andacht beherrscht worden wäre und sich, wenn auch nur für Augenblicke, sei-nes unfreien Erdendaseins entäußert hät-te, diesmal mußte seine Seele diesen Flug nicht nehmen. Er konnte den Schmerz, den ihm die Enttäuschung all seiner Hoffnungen bereitete, um beren-zwillen er heraufgeht, nicht betrin-den. Darum wandte er bald dem Schau-spiel, das zu seiner traurigen Stimmung so wenig paßte, den Rücken. Armseliger, unterbewusstlicher Schwärmer!

Fast hätte er den Weg zur Dilifunahütte wieder eingeschlagen, aber er besann sich zur rechten Zeit. Dort hatte er nichts mehr zu suchen, Sabine selbst hatte ihn verbannt.

Er schlug also den Steig zur neuer-bauten Lindauerhütte ein. Wenn ber-selbe auch bedeutend weiter war, das durfte ihn nicht verdrängen.

Als er später vor sich den gefährlichen Grat sah und sich gefand, daß ein ein-ziger Fehltritt seinen Absturz in die gefährliche Tiefe zur Folge haben mußte, da erwachte in ihm der Trost, wie ihn alle Unglücklichen haben, welche glauben, daß sie nichts mehr zu verlieren haben. Kaltblütig ging er darüber, als er aber diesen Todesweg hinter sich hatte, drehte er sich um und schaute lange in den Ab-grund zur rechten und linken Seite hin-ab.

In der Lindauerhütte schien man ihn fast erwartet zu haben. Einige Schrun-sener Bürger, denen er bekannt war, be-grüßten ihn freundlich. Ehe er noch eine Flasche guten Hohenburger Bieres getrunken hatte, stand sich wieder eine Zither vor ihm. Erst bei der zweiten Flasche fühlte er sich zum Spielen auf-gelegt. So anhaltend und so lustig hat-te er vielleicht noch nie gespielt. Dadurch brachte er sein Leid von der Seele los. Er wurde nicht müde, zu spielen, die Anderen wurden nicht müde, zuzuhören, die Folge davon war, daß er spät, als schon längst alle Sterne und Sternchen am Himmel flimmerten, mit zahlreicher Begleitung in Schruns seinen Einzug hielt.

Wie er am nächsten Morgen etwas nach neun Uhr die Veranda im „Golde-nen Löwen“ betrat, sah schon die Ge-sellschaft aus der Dilifunahütte beim Frühstück. Er grüßte, war aber peri-petlich berührt, da man ihm jedoch freund-lich dankte und ihn einlud, am Tische Platz zu nehmen, sah er gleich wieder neben der hübschen Blondine.

Der Vater hatte sich beim Abstieg von der Sulzfluh eine schmerzhaft erkrankte Knieverrenkung am rechten Fuß zu-gezogen und damit die beabsichtigten, größeren Ausflüge wenigstens vorder-hand unmöglich gemacht.

Fritz Haede wurde von der Gesell-schaft in Besitz genommen und verprach sich ganz zur Verfügung zu stellen.

Einmal ging man in's Silberthal und lehrte auf dem Rückweg im Gast-haus „Zur kühlen Raft“ ein, wieder ein-ander Mal stieg man auf eine Zause zur „Montjola“ hinaus, dann ging man auch trotz des nachmittägigen Sonnen-brandes durch die Wiesen in die Wirth-schaft „Junterboden“ oder man kletterte auf den Außer- oder Inner-Bartholo-mäberg. Ein Spaziergang im Walde beim Kloster Gauenstein war auch sehr hübsch. Solcher Spaziergänge und Ausflüge gab es aber noch viele, und daß Haede, der hübschen, blonden Wiene-rin Vater wegen seines tranten Fußes im Gasthof blieb und Kostproben der verschiedenen rothen und weißen Ti-rolerweine anstellte, das konnte die gute, fröhliche Unterhaltung bei diesen Spa-ziergängen und Ausflügen kaum beeinträchtigen. Abends mußte dann Fritz im-mer auf der Zither vorspielen und fand sehr dankbare Zuhörer.

Als Haede Vater endlich glaubte, wie-der hergestellt sein zu dürfen und für den nächsten Tag einen Wagen für die Fahrt nach Gargellen bestellte, wo man sich einige Tage lang aufhalten wollte, da erblickte ihn's Engländer überzuschießen, da erinnerte sich Haede, daß ja sein Ur-laub zu Ende war.

Ehe der Wagen, in dem Haede mit ih-rem Vater und der übrigen Begleitung fuhr, sich in Bewegung setzte, sagte Haede, daß sie in Berlin eine Tante habe, die sie schon lange besuchen soll, im kom-menden Herbst werde sie sicher dorthin fahren, dann müsse Herr Haede den lie-benswürdigen Führer machen.

Nach einem letzten Gruß rasten die Pferde davon.

Fritz schwankte solange seinen Loden-hut, als er Haede weiches Taschentuch trotz der mächtigen Staubwolke flattern sah. Er hatte wieder neue Hoffnungen.

Die Eroberung des Meeres durch das Dampfgeschiff.

Kulturbilder aus dem technischen Jahr-hundert. Von Franz Bendl.

Der 9. August des Jahres 1803 fand das von den Engländern seines genialen Konsuls berauschte Paris in lebhafter Bewegung an den Ufern der Seine. Auf der großen Bühne Paris, auf der sich damals hauptsächlich die Weltge-schichte abspielte, ging ein Schauspiel in Szene, welches ein Ereigniß vorführte, das von größerer Bedeutung für das Menschengeschlecht werden sollte, als alle Leistungen des französischen Schlach-tergenies mit einander. Auf der Seine manövrirte an diesem Tage ein junger amerikanischer Matrosen mit einem Rad-dampfboot, das praktisch zeigte, wie der Dampf auf dem Wasser als Herrscher wirken konnte.

Robert Fulton, der junge Maler-Genie, war nicht der Erste, der es ver-sucht hatte, das Schiff von Wind und Strömung unabhängig zu machen. Das Her seiner Vorgänger war groß; aber die Geschichte der Wissenschaft hat in ihm den Meister zu feiern, der es verstand, seiner Zeit Leben zu verleihen. Der 9. August 1803 ist daher als der Geburts-tag des Dampfes zu feiern. Bereits im Sommer 1776, also fast 30 Jahre frü-her, hatte der Marquis Jouffroy Ver-suche mit einem Dampfboote angestellt. Das merkwürdige Ungeheuer, das von fern etwa den Eindruck einer Riesenschildkröte machte, besaß auf jeder Seite zwei lange, verhältnismäßig breite Ru-der, die durch eine Dampfmaschine mit kräftigem Rad nach hinten gezogen wurden. Auch die Amerikaner Fitz und Ramsay erreichten mit ihren Dampfbooten, mit denen sie 1787 den Delaware selbst gegen den Strom besu-zen, beachtenswerthe Ergebnisse. Inter-essanter ist doch keine Geringeren als Franklin und Washington für diese Vor-sührungen. Trotz der Unterstützung der großen Staatsmänner gelang es den Er-findern nicht, die Idee durchzuführen, die großen amerikanischen Ströme durch das Dampfboot dem Verkehr zu erlich-ten. Ingenieur Fitz, der eigentliche geistige Urheber dieser Pläne, suchte und fand seinen Tod in den Wellen des Dela-ware, auf dem er seine ersten Triumpfe gefeiert hatte.

Ramsay, Fitz's Gesellschafter, hatte später in England versucht, für das Dampfboot Interesse zu erregen, und das zu finden, was das Vaterland ihm nicht bot. Durch ihn wurde Fulton in seine Pläne eingeweiht. Fulton hatte das Glück, in dem amerikanischen Ge-schlechte in Paris, Livingston, einen verständnißvollen und kapitalkräftigen Gönner zu finden. Das Resultat war der große Erfolg vom 9. August 1803.

Von großem Interesse ist ein Brief Ful-ton's aus jener Zeit an Montgolfier: „Ich sende Ihnen den Entwurf eines Me-chanismus, den ich schon vollendet habe, und der mich befähigen soll, durch Dampf ein Schiff stromauf zu führen.“ Während der Ausführung hatte ich zu-nächst die gewaltigen Ströme meines Vaterlandes vor Augen. Die belligen-den Zeichnungen bieten nichts Neues, denn auch die Wasserräder sind bekannt. In ihre Verwendung glaube ich fest. Die bisherigen Fehler lagen in der nicht hinreichenden Kenntniß der Dampfkraft

und in anderen mangelhaften mecha-nischen Einrichtungen. Sobald die Pro-ben benützt sein werden, hoffe ich die Freude zu haben, Sie zur Betrachtung einladen zu können. Sollten diese Ver-suche gelingen, so will ich meine Erfin-dung entweder der Republik zum Ge-schick machen, oder mir die Vortheile zu wahren trachten, die mir nach dem Ge-seße zukommen. Diese Zeiten, die ich in Ihre Hände lege, haben den Zweck, meine Priorität zu wahren.“

Trotzdem die Versuche auf der Seine gut ausgefallen waren, fand Fulton das-mals in Frankreich weder bei der Bevol-kerung noch bei der Regierung das ver-diente Interesse. Allein Napoleon scheint den bedeutenden Werth des Dampf-schiffes erkannt zu haben. Fulton hatte Napoleon den Plan unterbreitet, die französische Flotte mit Dampf-schiffen auszustatten und sie dadurch der eng-lischen Flotte überlegen zu machen, ja ge-gebenen Falles eine Landung an der englischen Küste in wenigen Stunden er-möglichen zu können. Wir haben über die Meinung, die sich Napoleon über diese Angelegenheit gebildet hatte, folgende in-teressante Ausführungen: Der Brief war an den Minister des Innern Mr. de Champagnie gerichtet.

„Ich habe von dem Projekt des Inge-nieurs, des Bürger's Fulton gelesen. Sie haben mich viel zu spät darauf aufmerk-sam gemacht, da dieses Projekt fähig ist, das Aussehen der Welt zu verändern. Mag das nun auf sich beruhen, jedenfalls wünsche ich, daß Sie sofort das Pro-jekt zur Prüfung einer Kommission über-geben, die aus Mitgliedern aus den verschie-denen Abtheilungen des Instituts zu-sammengesetzt sei. Dort wird das ge-lehrte Europa die Richter suchen müssen, die über die Frage zu entscheiden haben. Eine großartige Wahrheit, eine thatsäch-liche handgreifliche Wahrheit steht vor meinen Augen. Sache der betreffenden Herren wird es sein, sich zu bemühen, sie zu erfassen. Sobald Bericht darüber er-stattet ist und Ihnen zugegangen sein wird, ist er mir zu überreichen. Sorgen Sie dafür, daß die Angelegenheit in höch-stens acht Tagen erledigt ist, denn ich bin ungeduldig. Im Uebrigen, Mr. de Champagnie, bitte ich Gott, Sie in seinen besonderen Schutz zu nehmen.“

Napoleon scheint später die Angelegen-heit nicht weiter verfolgt zu haben. Die Hülfen der Siege erfüllte damals in Frankreich alle Köpfe. Es ist aber eine alte Erfahrung, die gerade in der Ge-schichte der Erfindungen ihre härtesten Be-weise findet, daß der Ruhm der Waffen auch die besten einer Nation für die Wer-te der Kultur im patriotischen Hohe-gelübde unempfindlich zu machen pflegt.

Fulton fand nicht den Boden in Frank-reich, auf dem seine Pläne gedeihen konn-ten. Er verließ es und schiffte sich nach seiner Heimath ein. Aber obgleich durch Fitz und Ramsay bereits Interesse für das Dampfboot erregt worden war, fand Fulton dennoch kein Entgegenkommen bei seinen Landsleuten. Nicht mit techni-schen Schwierigkeiten, mit Spott und Spöhn und bösem Willen hatte er zunächst zu kämpfen. Allein der Unterthützung Livingston's ist es zu danken, daß er seine Bestrebungen weiter fortsetzen konnte.

Es war Fulton klar geworden, daß die geringen Erfolge seiner Vorgänger in den zu kleinen Maschinen ihren Grund hatten, die sie zum Antrieb ihrer Boote verwen-deten. Nur mit verhältnismäßig sehr gro-ßen Betriebskräften konnte das Leber-gewicht der neuen Fahrzeuge über das Segel- oder gar das Ruderboot nachge-wiesen werden. Er bestellte darauf bei dem ersten „modernen Dampfmaschinen-werk“, das die Erde gesehen hat, „Ful-ton & Watt“, eine Dampfmaschine von achtzehn Pferdekraften.

Ein neues Boot, der „Claremont“ oder „Fulton's North“, wie seine Land-leute meinten, wurde mit dieser Maschine ausgerüstet. Der „Claremont“ übertraf alle bis dahin gebauten Dampfboote, er war 143 Fuß lang und besaß 160 Ton-nen Tragkraft.

Der Sieg des „Claremont“ gab Ver-anlassung zum Bau vieler großer Dampfboote, die die Riesenströme des ge-waltigen Landes nach allen Richtungen besu-zen, und so wesentlich zur schnellen Befriedigung der Staaten beitrugen.

Die letzte That Fulton's bestand im Bau der ersten großen schwimmenden Batterie mit Dampftrieb: des „Demo-logos“. Er war bestimmt zum Schutz des Hafens von New York. Um das Rad vor Geschossen zu schützen, war die selbstsame Batterie in Form eines Doppel-schiffes gebaut, in dessen Mitte der Be-wegungsmechanismus sich befand. Auch andere höchst merkwürdige Maschinen hatte Fulton mit dem ersten Kriegs-dampfer, wenn man dem „Demologos“ so nennen darf, in Verbindung gesetzt. Er besaß zum Beispiel an beiden Seiten lange Gondeln, die sich mit großer Kraft hin- und herbewegen, um das Entern zu verhindern; und tockende Wasser-massen wurden auf die Angreifenden durch die Dampfmaschine geschleudert.

Fulton's Dampfboot war mit Rädern ausgestattet, die zu beiden Seiten des Schiffes das Wasser peitschten und so die Bewegungen veranlaßten. Für Kriegs-zwecke zeigte sich diese Betriebsart, wie man schon beim „Demologos“ erkannte, höchst ungeeignet. Die Räder waren eben schuldig der Vernichtung durch Geschosse ausgeföhrt. Aber auch für fried-liche Zwecke ist ein Raddampfer mit die-sen Nachtheilen besetzt. Bei hoher See z. B., wenn der Schiffskörper fertig hin- und hergeschwankt, pflegen die Räder aus dem Wasser gehoben zu werden und sich frei in der Luft, ohne zum Betrieb des Schiffes mitzuwirken, in tockten Touren zu drehen. Abgesehen von der wirth-

schafflichen Verschwendung verliert nat-ürlich auch gerade, wenn es am nöthig-sten ist, der Kapitän die Gewalt über sein Schiff.

Den Ocean eroberte sich in der That erst das Dampfgeschiff, nachdem die Räder durch die Schraube (Propeller) ersetzt worden waren.

Der geniale Erfinder der Schiffs-schraube, der österreichische Forstbeamte Joseph Ressel, hatte schon um 1812 die Idee verfolgt, die sogenannte archime-dische Schraube zum Antrieb von Fahr-zeugen in Luft und Wasser zu verwen-den. Er trug sich u. A. als Student mit der Konstruktion eines lenkbaren Luft-schiffes mittels der Schraube. Ressel war ein Erfindergenie erster Ranges. Sein Leben war leider reich an Sorgen und Mühsälen aller Art; ist ihm doch keine glänzendste Erfindung, die der Schiffschraube, lange Zeit hindurch be-stritten worden. Er hatte unter dem Stenb kleinlicher Angriffe zu leiden und unter der engherzigen Beamtenwirth-schaft, wie sie in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts innerhalb der schwarz-gelben Grenzpläthe herrschte. Er hatte sich zwar das persönliche Wohl-wollen des Kaisers Franz durch seine außerordentlichen kaligraphischen Rünfte erworben; für seine genialen technischen Pläne vermochte er aber seinen hohen Gönner niemals zu erweichen. Das war auch bei einem Monarchen nicht zu erwarten, dessen Absichten vor allem „Ge-nie“ bekanntlich in der Geschichte Oes-terreichs eine so traurige Rolle gespielt hat. Im Jahre 1821 kam Ressel als kaiser-lich-königlicher Waldmeister nach Triest. Hier am Ufer des adriatischen Meeres gelangten seine Pläne zur vollen Reife.

Die bedeutendsten Schwierigkeiten be-standen zunächst darin, der Schraube die geeignete Stellung am Schiffsrumpf zu geben. Mit dem Scharfblid des Erfin-derers von Gottes Gnaden bestimmte er für sie den kleinen Raum unmittelbar zwischen Steuer und Pump, der jetzt gewöhnlich als Propellerbrunnen be-zeichnet wird. Hier liegt die Schraube innerhalb des Wassers selbst, durchaus geschützt gegen den Anprall der Wogen und die Geschosse feindlicher Geschütze. Größere Schwierigkeit als die Ueberset-zung des Planes bereitete dem Erfin-der die Gewinnung der nöthigen Mittel, um ihm Leben zu verleihen. Die Kaufleute Julian und Zoffitti bewilligten ihm 60 Gulden. Damit war er im Stande, ein kleines, seinen beiden Kompagnons ge-bildetes Boot mit einer Schraube von 18 Zoll Durchmesser auszurüsten. Sie empfing ihren Antrieb durch zwei Mann.

Das Schiffchen, durch welches Ressel, wie die Triester behaupteten, das Meer anobzte, durchschnitt das Wasser mit großer Geschwindigkeit. Für den Erfin-der hatte der glückliche Versuch den prak-tischen Erfolg, daß ihm ein Privileg auf die neue Beförderungsmittel erteilt wurde. Ressel trug sich damals, etwa um 1827, mit großen Plänen. Er beschloß eine Ge-sellschaft zu begründen, die mit Schraubendampfern die österreichischen Flüsse besahren sollte. Kurze Hand be-fohlen aber die Behörden — und der Be-amte mußte natürlich gehorchen — alle derartigen Unternehmungen. Kurze Zeit hindurch wollte es scheinen, als ob sein Glück aus Egypten kommen dürfte.

Nachdem Ali, der berühmte und be-rückte Vizekönig von Egypten, besuch-ten den Nil mit kleinen Schraubendampfern zu beleben; aber im letzten Augenblick verzagten auch hier die Hilfsmittel, und der Plan wurde wieder aufgegeben.

Endlich schien dem unermüdeten und unverzagten Mann das Glück zu lächeln. Der Großkaufmann Otta-vio Jentana bewilligte die Mittel zum Bau eines Schraubendampfers. Leider war es Ressel nicht gestattet, die Maschine aus England zu beziehen; er mußte sich österreichischer Produkte bedienen, die da-mals mehr als mittelmäßig waren. Das erste Schraubendampfboot, die „Cinetta“, die im Anfang 1829 vollendet wurde, war 60 Fuß lang, 11 Fuß breit und 6 Fuß hoch und besaß eine Maschine von sechs Pferdekraften. Während der Pro-befahrt legte sie sechs Seemeilen in be-sten Stunden zurück. Da wollte es das Unglück, daß in der schlecht gelöteten Ma-schine sich Theile lösten, und die Ma-schine versagte. Die Polizei verbot da-rauf alle weiteren Versuche. Interessant dürfte die Begründung der Behörde für dieses Verbot sein. Sie verfügte: „Von den drei Bestandtheilen, dem Schiffskör-per, der Schraube und der Dampfma-schine, ist die Dampfmaschine zerbrochen und die Schraube unversehrt geblieben, also ist die Schraube (!) zum Betrieb des Dampf-schiffes nicht tauglich.“

Ressel hat seitdem sich nicht mehr mit seiner größten Erfindung beschäftigt dürfen. Auch im Auslande gelang es ihm nicht, thätige Freunde für die prak-tische Ausführung seiner großen Erfin-dung zu gewinnen. Seine zu freigeigigen Mittheilungen führten vielmehr da-zu, daß sein Eigenthum in schamloster Weise vom Auslande ausgehört wurde.

Das erste Schraubenschiff, das 1845 über den Ocean fuhr, war der „Great Britain“.

Als das Schraubenschiff sich bereits das Meer erobert hatte — sieben Jahre nach der Fahrt des „Great Britain“ — wurde von der englischen Admiralität ein Preis von 20,000 Pfd. Sterl. für den „unbekannten“ Urheber der Schiffs-schraube ausgeschrieben. Ressel hat da-mals seine Zeichnungen, Pläne und Do-kumente eingeholt, aus denen sein Recht auf den Preis klar hervorging. Seine Angabe ist damals nicht einmal einer Antwort würdig! worden. Der Preis wurde später an fünf Unbekannten theilhaft.