©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Referat der von der kais. Akademie der Wissenschaften zusammengesetzten Commission bezüglich des zu errichtenden Ressel-Monumentes.

Gegenstand.

Das Comité, welches sich in Triest am 22. December 1857 für Errichtung eines Monumentes zu Ehren Jos. Ressel's, des angeblichen Erfinders der Schiffsschraube, constituirte, verlangte von dem dortigen Gemeinderathe die Überlassung des Leipziger Platzes zur Aufstellung des genannten, unterm 26. Juli 1859 bei dem Bildhauer und k. k. Hof-Erzgiesser A. Ritt. v. Fernkorn bestellten Monumentes und bat in einer Eingabe an die dortige Statthalterei ddo. Triest 7. Juli 1858 um die bevorwortende Einbegleitung des betreffenden, an den Triester Gemeinderath gerichteten Gesuches.

Der genannte Gemeinderath ertheilte hierauf dem erwähnten Comité mittelst Sitzungsbeschlusses vom 12. Jänner l. J. den Bescheid, dass es dem Comité einen der öffentlichen Plätze in Triest zur Verfügung stellen wolle, unter der Bedingung jedoch, dass die k. Akademie der Wissenschaften in Wien vorerst den Nachweis für Ressel's Priorität in der Anwendung der Schraube auf die Dampfschiffe liefere und dass für diesen Fall das Votum der Akademie an dem Piedestale des zu errichtenden Monumentes ersichtlich gemacht werde.

In Folge dieses Bescheides wendete sich das genannte Comité mittelst Gesuches vom 16. März l. J. an die Statthalterei in Triest mit der Bitte, dieselbe wolle 1. die k. k. Nautische Akademie in Triest

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

beauftragen, auf Grundlage der in ihrem Archive deponirten Documente ihr Gutachten über die Prioritätsfrage Ressel's in der Erfindung und Anwendung der Schraube auf die Dampfschifffahrt amtlich aussprechen und 2. dieses Gutachten an die k. Akademie der Wissenschaften in Wien gelangen lassen, damit dieselbe dem Gutachten durch ihre hohe Sanction und autorisirende Bestätigung die Kraft eines endgiltigen Beschlusses verschaffe.

Die Direction der k. k. Nautischen Akademie legte in Erledigung dieser an sie ergangenen Aufforderung dem Präsidium der k. k. Statthalterei in Triest unterm 27. April l. J. die von ihr verfasste Abhandlung über Jos. Ressel's Prioritätsrecht auf die Erfindung der Schraube als Propeller vor.

Das genannte Präsidium leitete hierauf die bezüglichen Verhandlungen sammt allen Beilagen mittelst Berichtes ddo. Triest 28. Mai 1861 an das hohe k. k. Staatsministerium, welches wieder seinerseits die ganze Angelegenheit unterm 11. Juni l. J. dem Präsidium der k. Akademie der Wissenschaften in Wien zur Einleitung der Prüfung der fraglichen Priorität übermittelte.

Endlich von Seite der verehrlichen mathematisch-naturwissenschaftlichen Classe der k. Akademie als Commissionsglieder zur Berichterstattung über diesen Gegenstand ernannt, haben die Unterzeichneten die Ehre sich ihres Auftrages in folgendem Gutachten zu entledigen.

Gutachten.

Nachdem sich die Unterzeichneten in den Besitz der wesentlichsten geschichtlichen Quellen, wie: John Bourne: *Treatise on the Screw Propeller;* Sam. Clegg: *Appendix to Tredgold's new edition of the Work on the Steam Engine and on Steam Navigation;* E. Paris: *Traité de l'hélice propulsive*; Tredgold: *The Steam Engine*; A. Ortolan: *Machines à Vapeur;* A. de Fréminville: *Machines à Vapeur Marines*, so wie mehrerer darauf bezüglicher, in Dingler's polytechnischem Journal enthaltener Berichte gesetzt hatten, deren Herbeischaffung eine längere Zeit in Anspruch nahm und Ursache der Verzögerung dieses Gutachtens ist, und nachdem sie die sämmtlichen vorliegenden Actenstücke und Beilagen sorgfältig geprüft und gewürdigt, haben die Unterzeichneten Folgendes zu berichten.

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Unter allen diesen Schriftstücken verdient der Bericht des Directors der k. k. Handels- und Nautischen Akademie in Triest, Heinrich v. Littrow, wegen seiner Ausführlichkeit und des Bemühens Alles, was für die Priorität Ressel's sprechen kann, hervorzuheben, die meiste Beachtung, und wenn die Commission auch nicht allen Argumenten und Folgerungen, welche in diesem Berichte zu Gunsten des vermeintlichen Erfinders Jos. Ressel aufgestellt werden, beipflichten kann, ja einigen derselben geradezu als unhaltbar entgegentreten muss, so glaubt sie doch ihrem Gutachten diesen Bericht zu Grunde legen zu sollen.

Die Commission ging bei ihrer Untersuchung von der Ansicht aus, dass es sich dabei keineswegs um die Ermittelung jener Männer handeln könne, welche die erste rohe Idee der Anwendung der Schraube zur Fortbewegung von Schiffen gefasst und veröffentlicht haben, indem man sonst wohl in jene Zeit vor Christi Geburt, in welcher die Windmühlflügel erfunden wurden, ohne Noth und ohne den geringsten Erfolg hätte zurückgreifen müssen. Ohne solchen Projectanten jegliches Verdienst abzusprechen, bleiben doch dergleichen Ideen so lange unfruchtbar liegen, bis sich nicht jene Männer finden, welche durch Muth, Fleiss und Ausdauer endlich alle Schwierigkeiten und Vorurtheile, die ähnlichen Erfindungen bei der praktischen Ausführung und Einführung in's tägliche Leben entgegentreten, zu überwinden wissen und offenbar sind es gerade diese Männer, welche als Wohlthäter der Menschheit den Dank und die Anerkennung der Mit- und Nachwelt verdienen, wenn auch von der ersteren selten erhalten; es liegt dabei wenig daran, dass die erste Idee, welche oft Jahrhunderte lang geschlummert hatte, oder deren Ausführung sogar versucht und misslungen war, nicht von ihnen selbst herrührt.

So zweifelt z. B. heute Niemand, dass wenn von dem Verdienste der Erfindung der Dampfmaschine die Rede ist, James Watt in erster Reihe genannt werden muss und dieser geniale Mann mit Recht jene Auszeichnung verdient, welche ihm durch die Errichtung mehrerer Standbilder oder Denksäulen zu Theil geworden, und doch war die Elasticität des Wasserdampfes schon im grauesten Alterthume bekannt und waren sogar sogenannte Dampfmaschinen lange vor Watt im Gange.

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Ebenso wird die Erfindung der Dampfschifffahrt mit Recht dem amerikanischen Mechaniker R. Fulton zugeschrieben und doch hatte, früherer Projecte gar nicht zu erwähnen, schon Papin im Jahre 1690 eine Idee zur Bewegung der Schiffe gegen Wind und Wellen mittelst Schaufelräder und Dampfmaschinen ziemlich vollständig entwickelt. Ungeachtet dieses Papin'schen Projectes gelang es der grossen Beharrlichkeit Fulton's, nach vielen misslungenen Versuchen und zwölfjähriger Bemühung erst im Jahre 1807 das erste Dampfboot, und zwar, da seine Erfindung weder in Frankreich noch England Unterstützung und Anklang fand, in New-York in's Leben zu rufen und sich dadurch unsterblich zu machen.

Ähnliches gilt nun auch von der Erfindung und Einführung der Schiffsschrauben statt der Ruderräder in der Dampfschifffahrt; denn, während Frankreich diese Erfindung vom Jahre 1832 datirt und dem französischen Mechaniker Sauvage zuschreibt, England und Amerika dagegen dieselbe dem englischen Farmer Smith und dem schwedischen Capitän Ericsson zusprechen und vom Jahre 1836 datiren, ist es bekannt, dass ohne die nahe verwandten Ideen von Hooke (1680), Leupold (1724), Du Quet (1731), Dan. Bernouilli (1752), Emerson (1754) u. s. w. zu erwähnen, in einem im Jahre 1768 von Paucton in Paris publicirten Werke die Archimedische Schraube ausdrücklich als Schiffspropeller vorgeschlagen wird, dass ferner der Amerikaner J. Stevens im Jahre 1804, gleichzeitig als Fulton seine Versuche mit den Schaufelrädern anstellte, eine Reihe von Versuchen mit einer Art von Windmühlflügeln durchführte, welche unter Wasser durch eine rotirende und später, da diese Maschine nicht entsprach, mittelst einer Watt'schen Dampfmaschine in Bewegung gesetzt, dem Schiffe für kurze Zeit (es heisst einige Minuten) eine Geschwindigkeit von 7—8 Knoten mittheilten, und dass Stevens in seinem weiteren Erfolge nur durch den Mangel an Dampf des dabei angewendeten Röhrensystems aufgehalten wurde. Eben so ist es bekannt, dass in England bis zum Jahre 1832 nach und nach 21, in Frankreich bis zum Jahre 1836 aber 22 Abhandlungen und Projecte über die Schiffsschraube theils einfach veröffentlicht, theils patentirt und auch versucht wurden, ohne dass nur einem einzigen dieser Projectanten, welche doch alle vor Sauvage, Smith und Ericsson auftraten, die Priorität in dieser Erfindung von ihren

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

eigenen Landsleuten wäre zuerkannt worden und zwar aus dem Grunde, weil bis zur Epoche von Smith und Ericsson die Schiffsschraube keinen eigentlichen praktischen Erfolg hatte und bis dahin in der Schifffahrt nicht eingeführt wurde.

Um auf die Bemühungen Ressel's in dieser Beziehung überzugehen, sei zuerst erwähnt, dass es in dem genannten Berichte der Nautischen Akademie heisst: „Ressel's Versuche, deren Resultate was die Propeller anbelangt, vollkommen gelungen waren, datiren vom Sommer 1829, seine erste Idee sammt Zeichnung aus dem Jahre 1812" und dabei wird die italienische Biographie angezogen.

Allein, was die Zeichnung der Schiffsschraube betrifft, welche der erwähnten Biographie zufolge Ressel schon im Jahre 1812 als Studirender an der Wiener Universität entworfen haben soll, so kann die Commission dieser Skizze keinen Werth beilegen; sie ist vielmehr der Meinung, dass dieselbe ursprünglich gar nicht von Ressel rührt und von ihm eben nur aus irgend einer Quelle copirt wurde, indem es sonst unbegreiflich wäre, warum er davon in der von ihm 1857 verfassten Geschichte seiner Erfindung keine Erwähnung, so wie bei seiner Privilegiumsbeschreibung im Jahre 1827 und bei seinen im Jahre 1829 vorgenommenen Versuchen keinen Gebrauch gemacht haben sollte, da es doch heute factisch erwiesen, dass gerade diese Form der Schraube, welche eine doppelgängige mit halber Windung ist, die zweckmässigere und jener einfachen Schraube mit $1^1/_2$ Windungen, wie sie Ressel bei seinem Versuche wirklich angewendet hat, bei weitem vorzuziehen sei.

Noch mehr wird man in dieser Ansicht durch den Umstand bestärkt, dass in der erwähnten, angeblich vom Jahre 1812 herrührenden Beschreibung offenbare Citate (Tafel I, Jahr 1812 etc.) vorkommen und Schiffsbestandtheile (wie Asta und Contra-Asta) genannt werden, für die Ressel nur die italienischen und nicht auch wie bei den übrigen Theilen die deutschen Benennungen angibt und zu kennen scheint; wohl um so mehr ein Beweis, dass es eben eine italienische Quelle war, aus der er jene Zeichnung gezogen hatte, als Ressel bis zum Jahre 1821 sich in Chrudim, Linz, Budweis, Wien, Mariabrunn, und Kärnthen, also in Orten aufgehalten hat, von denen man schwerlich annehmen kann, dass sie ihm Veranlassung boten sich schon im Jahre 1812 gerade italienische Kunst-

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

ausdrücke der Nautik vor den deutschen anzueignen, oder sich auch nur überhaupt mit den Bedürfnissen der Navigation näher bekannt zu machen.

Endlich constatiren auch die beiden auf der Skizze unterfertigten Zeugen Math. Schmidt, k. k. Marine-Verwaltungs-Official und Wilhelm Kreuth, k. k. Marine-Maschinen-Ingenieur ddo. Triest 21. Jänner 1858 nichts weiteres als „dass die vorliegende Zeichnung sowie Schrift wirklich von der Hand des k. k. Marine-Forst-Intendanten Jos. Ressel verfertigt und somit authentisch sei", ohne hinzufügen zu können, dass die darin niedergelegte Idee Ressel's Eigenthum sei, wie denn auch Ressel selbst nirgends solchen früheren Ursprung seiner „Erfindung" behauptet hat.

In gleicher Weise kann die Commission dem, im eben erwähnten Directions-Berichte hervorgehobenen Umstande, dass Charles Cummerow in London im Jahre 1829 ein Patent auf einen Schrauben-Propeller erhielt, welcher dem Cummerow von einem Fremden mitgetheilt, und wobei die betreffende Zeichnung jener von Ressel schon im Jahre 1812 angefertigten auffallend ähnlich sei, keinesweges, wenigstens nicht aus den darin angeführten Gründen, jene Beweiskraft für die Priorität der Erfindung Ressel's zugestehen, welche diesem Umstande in dem genannten Berichte beigelegt wird; denn mit Ausnahme der Art der Anbringung der Schraube zwischen Hintersteven und Ruder, die allerdings genau dieselbe ist, sind die beiden Schrauben wesentlich von einander verschieden, indem die Schraube des Cummerow'schen Patentes eine einfache mit einer vollen Windung (d. i. mit einem ganzen Schraubengang), jene, welche sich in Ressel's Biographie skizzirt findet und, wie behauptet wird, vom Jahre 1812 datiren soll, eine sogenannte zweifache Schraube von halben Gängen ist.

Es ist übrigens merkwürdig oder doch auffallend, dass sich dieselbe doppelgängige Schraube auch in der „Abschrift der autographischen Abhandlung über die Archimedische Schraube zum Betrieb der Dampfschiffe von Joseph Ressel im Jahre 1826" wieder vorfindet, ohne dass in der bezüglichen Beschreibung nur mit einem Worte angedeutet wäre, dass dies keine einfache, sondern eine zweifache Schraube sei, die doch eine andere Erklärung als die erstere fordert und dass diese nicht dieselbe ist, welche er bei seinem demnächst beabsichtigten Versuch anzuwenden gedenkt.

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Übrigens liegt gerade in dem Umstande, dass Ressel bei seinen Versuchen diese angeblich von ihm herrührende doppelgängige kurze Schraube nicht, dafür eine einfache Schraube von $1\frac{1}{2}$ Windungen angewendet, eher ein Beweis dafür, dass Cummerow das eigentlich Ressel'sche Project gekannt habe, was keineswegs der Fall wäre, wenn wie in dem mehr erwähnten Berichte angenommen wird, Cummerow die kurze doppelgängige Schraube, welche vom Jahre 1812 herrühren soll, seinem Patente zu Grunde gelegt hätte.

Noch nach der heutigen Aussage des Herrn Fichtner, damaligen Leiter der mechanischen Werkstätte in St. Stephan, wo die Dampfmaschine für Ressel's Schiff und Schraube ausgeführt wurde, welcher bei den genannten Versuchen im Jahre 1829 auf dem Schiffe anwesend war, schien Ressel diese mehr erwähnte doppelgängige Schraube ignorirt zu haben, wenigstens war davon niemals die Rede. Es ist aber erwähnenswerth, dass sich Smith, in dessen erstem Patente vom Jahre 1836 nur von einer einfachen Schraube von Einer Windung gesprochen wird, drei Jahre später ausdrücklich die doppelgängige Schraube mit halben Windungen in England patentiren liess, genau dieselbe Schraube, die in Ressel's Papieren in eine so räthselhafte Verbindung mit den Jahreszahlen 1812 und 1826 tritt.

Anders verhält es sich mit den übrigen in dem angezogenen Berichte zu Gunsten Ressel's angeführten Thatsachen. So ist es erwiesen, dass sich Ressel schon im Jahre 1826 mit der Herstellung einer kleinen Schiffsschraube beschäftigte und diese, von zwei Männern betrieben, zur Fortbewegung einer Barke benützte; dass Ressel im Februar 1827 für Österreich ein zweijähriges Privilegium auf die Erfindung eines der Schraube ohne Ende gleichen Rades, zum Fortziehen der Schiffe erhielt; dass der Maschinist Herrmann in Triest die Schiffsschraube von 5 Fuss Durchmesser im November 1828 begann und im März 1829 lieferte, und dass gleichzeitig vom Schiffsbauer Zanon das Schiff von 60 Fuss Länge, so wie die sechspferdige Dampfmaschine in St. Stephan von Joh. Fichtner ausgeführt wurde und dass die erste Probefahrt mit diesem Schiffe im Hafen von Triest und auf einer kleinen Strecke in die hohe See im Herbste desselben Jahres 1829 stattfand. Erwiesen ist ferner, dass die Fahrt, obschon nur mit geringer Geschwindigkeit, vielleicht während 10 Minuten ohne Anstand vor sich ging und nur durch das Losschmelzen des angelötheten kupfernen Dampf-

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

rohres und der dadurch herbeigeführten Dampfentweichung unterbrochen und beendigt wurde.

Nach Fichtner's Angabe, welcher, wie bereits erwähnt, diesem Versuche beiwohnte, hätte dieser Schaden nach wenigen Stunden wieder reparirt werden können; allein es scheint, dass der Grosshändler Ottavio Fontana, welchem Ressel sein Privilegium unter der Bedingung eines Antheiles am Gewinne und der Verpflichtung die nöthigen Kosten zu tragen überlassen oder abgetreten hatte, diesen kleinen Unfall zum Vorwande nahm, um sich zurückzuziehen und sowohl die Sache als Herrn Ressel im Stiche zu lassen, wobei ihm auch noch der Umstand zu Statten kam, dass gerade in jene Zeitperiode das Verbot der Anwendung von gusseisernen Dampfkesseln fiel und daher die Sicherheitsbehörde die weiteren Versuche untersagte, weil der Dampf in einem gusseisernen Röhrenapparate erzeugt worden war.

Auf diese Weise scheiterte das ganze Unternehmen, und es wurde Ressel jede Gelegenheit zu weiteren Verbesserungen in der Maschine und Schiffsschraube benommen, hingegen wurde er mit Fontana und dessen Erben in einen fünfjährigen Process verwickelt.

Obschon nun durch die Ungunst der Verhältnisse die Bemühungen Ressel's die Schiffsschraube zur Geltung zu bringen und in's praktische Leben einzuführen scheinbar ihr Ende erreichten, so ist es doch mehr als wahrscheinlich, dass dieser von dem ideenreichen, wenn gleich in der Ausführung meist unglücklichen Manne ausgestreute Same nicht so ganz verloren ging und so lange fortkeimte, bis er sieben Jahre später, zu welcher Zeit sowohl der englische Farmer Francis Pettit Smith als der englische Ingenieur John Ericsson ihre Patente auf Verbesserungen in dem Schiffspropeller nahmen, zur Frucht reifte, indem durch das fortgesetzte Bemühen dieser beiden Männer, der erstere die Schraubendampfschifffahrt in England, der letztere aber in Amerika zur allgemeinen Anwendung brachte.

Dass Ressel's praktische Versuche, wenn auch als missglückt anzusehen, nicht ohne Einfluss auf die später viel rationelleren, mit grösseren Geld- und sonstigen Hilfsmitteln von Smith in England ausgeführten Experimente, welche endlich zu günstigen Resultaten führten, gewesen sein mögen, ist um so leichter denkbar, als es erwiesen ist, dass durch den Commissionär Bauer, welcher sich durch längere Zeit im Hause Ressel's aufhielt und von diesem die

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Pläne und Beschreibung seiner Schiffsschraube erhielt, um diese auch im Auslande in Ausführung zu bringen und zu verwerthen, diese Schraube nach Frankreich und England colportirt wurde.

Smith, welcher sich mit dem Banquier Wright verband, erhielt sein Patent, wie bereits bemerkt, am 31. Mai 1836; er brachte das erste Dampfboot von sechs Tonnen im November desselben Jahres zu Stande und steuerte dasselbe auf den Paddingtoner Canal mittelst einer einfachen Schraube von zwei vollen Umwindungen, die also noch unzweckmässiger als jene, von Ressel construirte war. Im September 1837 befuhr er mit derselben bereits die Themse und da diese Schraube durch einen glücklichen Zufall bis zur halben Länge zerbrach und das Schiff jetzt schneller als vorher ging, so war dadurch der Schraube mit Einer Windung das Feld eröffnet und in der Verbesserung des Apparates ein wichtiger Schritt vorwärts gemacht.

Im März 1838 wurde ein kleines Boot unter den Augen der englischen Admiralität versucht und da die Resultate günstig waren, so wurde die Schiffsschraube als für den Seedienst brauchbar und nützlich anerkannt. Bevor man sich jedoch für die definitive Annahme entschloss, verlangte die Admiralität, dass noch Versuche in grösserem Massstab und zwar mit einem Schiff von wenigstens 200 Tonnen ausgeführt werden sollten.

Zu diesem Behufe bauten Smith und dessen Associé den „Archimedes“ von 237 Tonnen, womit der erste Versuch im Jahre 1839 gemacht wurde. Dieses Schiff war durch eine einfache Schraube von Einer Windung und zwei Dampfmaschinen von zusammen 90 Pferdekraft getrieben und ergab so günstige Resultate, dass von dieser Zeit an die Schrauben-Dampfschifffahrt, trotz des noch immer bestehenden Unglaubens und Widerwillens, in England eingeführt war; denn schon im Jahre 1841 wurde das erste grössere Schiff, der „Rattler“ von 888 Tonnen für die englische Marine nach dem Muster des „Archimedes“ und zwar, da auch dieses Schiff bei einer Reparatur im Jahre 1840 eine doppelgängige Schraube mit halben Windungen erhalten hatte, mit Anwendung einer solchen Schraube gebaut. Später wurden die Schrauben von $1/2$ auf $1/6$ der Windungen verkürzt.

Es wurde bereits bemerkt, dass Smith auf diese doppelte um die Hälfte verkürzte Schraube im Jahre 1839 sein nachträgliches

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

Privilegium nahm, und es gerade diese Schraube ist, welche in Ressel's Papieren vorkommt und von welcher die Commission bezweifelt, dass deren Erfindung Ressel und zwar schon seit dem Jahre 1812 zuzuschreiben sei.

Welche Schwierigkeiten und Vorurtheile sich selbst noch zu Smith's Zeit der Einführung der Schrauben-Dampfschifffahrt entgegenstellten, geht daraus hervor, dass Capitän Ericsson, ein bei weitem tüchtigerer Mechaniker als Smith, welcher sein Patent in England in demselben Jahre 1836 (im Juli) erhielt und mit seinem Propeller schon im April 1837 als ersten Versuch ein Schiff von 44 Fuss Länge mit einer Geschwindigkeit von 10 Meilen bewegte, einen Schooner von 140 Tonnen mit 7 Meilen Geschwindigkeit remorquirte, Ericsson in England mit seiner Erfindung doch keinen Anklang und keine Unterstützung fand, und er sonach genöthigt war diese nach Amerika zu tragen und dort zur Geltung zu bringen.

Die Commission erwähnt aller dieser Thatsachen, um zu zeigen, wie ausserordentlich schwierig es war, eine so tief eingreifende Erfindung, wie es die Schrauben-Schifffahrt ist, in's praktische Leben einzuführen, und dass, da auch diese Erfindung nicht mit Einemmal vollendet wie Minerva aus dem Kopfe Jupiter's sprang, alle jene Männer, welche durch ihre aufeinanderfolgenden oder gleichzeitigen Bemühungen zur endlichen Erreichung dieses grossen Zieles beigetragen haben, einen ihren Verdiensten entsprechenden Antheil an dem Ruhme und der Anerkennung seitens ihrer dankbaren Mitbürger verdienen.

Wie sehr schwer es aber hält jedem Verdienste dabei gerecht zu werden und Jedem seinen Antheil an der Erfindung oder endlichen Realisirung zu bestimmen, geht wohl schon aus dem Umstande hervor, dass sich die englische Admiralität zu Anfang des vorigen Decennium, ungeachtet der mehr erwähnte Engländer Smith bereits als der eigentliche Erfinder galt, zur Ausschreibung eines Preises von 20.000 L. Sterl. entschloss, welche Summe demjenigen ausbezahlt werden sollte, welcher documentirt nachweisen könnte, dass er die meisten Ansprüche auf die Erfindung des Schraubendampfbootes, d. h. auf die erste Anwendung der Archimedischen Schraube statt der Schaufelräder auf Dampfschiffe habe.

Obschon Ressel, welcher sich um diesen Preis bewarb, indem dessen Gesuch sammt allen Documenten der englischen Admiralität

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

von Seite des österreichischen Consulats im Jahre 1853 vorgelegt wurde, diesen Preis nicht erhielt, indem sonderbarer Weise nach vielem Urgiren erst im Jahre 1857 und zwar erst nach Ressel's Tode aus London der Bescheid kam, dass Ressel nicht berücksichtigt werden konnte, indem der Preis bereits an mehrere Personen — an wen wurde nicht gesagt — vertheilt worden sei, so ist doch officiell neben Ressel Niemand als der eigentliche Erfinder genannt oder bekannt worden.

Aus dieser gedrängten Darstellung des Sachverhaltes glaubt die Commission die Verdienste Ressel's um die Erfindung und Einführung der Schraube als Schiffspropeller dahin richtig stellen zu können, dass ihm die Priorität dieser Erfindung im eigentlichen Sinn des Wortes eben so wenig, als dem Franzosen Sauvage und dem Engländer Smith, so wie überhaupt, so viel bekannt ist, irgend einem einzelnen Manne allein zugeschrieben werden könne, dass aber Ressel durch seine Bemühungen und praktischen Versuche zur Einführung der Schiffs-Schraube wesentlich beigetragen habe und seine Verdienste um diesen Fortschritt eine gleiche Anerkennung verdienen dürften, wie solche den mehr erwähnten Männern Sauvage, Smith und Ericsson von ihren Mitbürgern bereits zu Theil wurden.

Die Commission schliesst diesen ihren Bericht mit dem Antrage: Die k. Akademie der Wissenschaften könne sich wohl aus den hier angeführten Gründen mit der Errichtung des projectirten Ressel-Monumentes, keinesweges aber auch mit der angeblich vorgeschlagenen Inschrift einverstanden erklären. Anstatt der Worte: *Josepho Ressel, Patria Austriaco Natione Bohemo, Qüi Omnium Prior Rotam Cochlidem Pyroscaphis Propellendis Adplicuit Anno 1827,* müssten der Wahrheit entsprechendere gewählt werden, welche nichts weiter auszudrücken hätten, als dass dem Jos. Ressel dieses Denkmal für seine wesentlichen Bemühungen und Verdienste um die Einführung der Schraube als Propeller errichtet wurde.

Was endlich das Ansinnen des Triestiner Gemeinderathes, das betreffende Votum der k. Akademie der Wissenschaften auf dem Piedestale des künftigen Denkmales ersichtlich zu machen betrifft, so glaubt die unterzeichnete Commission, dass eine solche Zumuthung auf das Entschiedenste abzulehnen, und das hohe k. k. Staatsministerium gehorsamst anzugehen sei, irgend eine ähnliche Massregel gnädigst hintanzuhalten. Die k. Akademie übernimmt die

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

volle Bürgschaft für ihre Voten nicht nur durch ihre Protokolle, sondern nöthigenfalls durch Bekanntmachung der Gutachten in ihren Druckschriften, und kann den ganz ungewöhnlichen und überflüssigen Vorgang des Anschlagens auf öffentlicher Strasse um so weniger zugeben, als man darin ein ungebührliches Sichgeltendmachen von ihrer Seite oder ein unverdientes Misstrauen in ihre Gewissenhaftigkeit von Seite des Publicums erblicken müsste.

A. Ritt. v. Burg. A. Ritt. v. Ettingshausen. Karl v. Littrow.

Vorstehende Anträge wurden von der Classe einstimmig angenommen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse

Jahr/Year: 1861

Band/Volume: 44_2

Autor(en)/Author(s): Burg Adam Freiherr von, Ettingshausen Andreas von, Littrow Karl Ludwig von

Artikel/Article: Referat der von der kais. Akademie der Wissenschaften zusammengesetzten Commission bezüglich des zu errichtenden Ressel-Monumentes. 721-732