

Der erste Kuss

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **137 (1858)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-373004>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ohne viel weiter zu kommen, so daß selbst Napoleon I. nicht an sie glaubte. Glücklicher als in Europa fielen die Versuche in Amerika aus. Das erste Dampfschiff wurde dort von einem Uhrmacher Fitch in Philadelphia 1788 vom Stapel gelassen. Bei seiner ersten Fahrt sprang der Kessel. Auch mit spätern Versuchen hatte er viel Unglück, so daß er bei seinem Tode viele Schulden hinterließ. Fast gleichzeitig baute ein Anderer ein Dampfschiff, das alle Erwartungen übertraf, aber dennoch nicht benutzt wurde. Circa 20 Jahre verstrichen wieder, bis es endlich einem Amerikaner glückte, ein ganz brauchbares Dampfschiff herzustellen. Es war Rob. Fulton, der nun als Erfinder des Dampfschiffes gilt, während sein bedeutendster Vorarbeiter in dieser Erfindung, Jonathan Fitch, bei seinen Lebzeiten als Narr verlacht wurde. 1807 brachte er das erste fahrbare Dampfschiff zu Stande. Von da an machte die Dampfschiffahrt in Nordamerika reißende Fortschritte. Nach Fulton's Tode (1815) hatten bereits England, Frankreich und Deutschland Dampfschiffe. Der Bodensee erhielt 1824 seine ersten 2 Dampfschiffe, deren Zahl sich seither verzehnfacht hat. Viele Leser des Kalenders haben wohl mit eigenen Augen den großen Unterschied wahrgenommen zwischen den kleinen Dampfern der Zwanziger-Jahre und denen der Jetztzeit. Ungleich großartiger aber sind die Fortschritte im Bau der für das große Weltmeer bestimmten Dampfschiffe. Nicht ohne Mühe erhebt man sich von der Vorstellung unserer Bodenseedampfer zu derjenigen des ungeheuern „Great-Eastern“ (zu Deutsch „das große Ostliche“ oder nach dem Osten bestimmte Dampfschiff), des größten und merkwürdigsten Schiffes der Gegenwart. Im Sommer 1857 wurde dasselbe unweit London vom Stapel gelassen. Die Länge dieses Riesenschiffes ist beinahe 700 Fuß. Sein Rumpf (die Schiffswände) besteht aus einer äußern und innern Wand von dicken Eisenplatten, in unzählige wasserdichte Zellen oder Fächer abgetheilt und mit einander verbunden, welche nöthigenfalls mit 76,300 Eimern Wasser gefüllt werden können. Außer den Segeln und 6 Mastbäumen gleich dem größten Segelschiffe hat es 5 große Dampfrohre, aus welchen der Dampf und Rauch von 10 Dampfkesseln und hundert Defen hervorschießt. Die

Schraube, welche das Schiff in Bewegung setzt, hat 24 und die Schaufelräder 56 Fuß im Durchmesser. Nebst 223,520 Ztr. Kohlen und einem ungeheuern Gewicht von Maschinen, Vorräthen zc. faßt es noch 162,560 Ztr. Waaren aller Art und ist für 4000 Passagiere bequem eingerichtet, ja im Nothfalle könnten überdies noch 10,000 Mann Truppen aufgenommen werden. Die Säle und Schlafzimmer kommen in Größe und Pracht denjenigen der größten und nobelsten Gasthöfe Londons gleich; an Bibliotheken, wohl assortirten Kellern, warmen und kalten Bädern fehlt es auch nicht. Dieser schwimmende Palast fährt zudem vermöge seiner ungeheuren Schwere und seiner eigenen Konstruktion ruhig und so schnell auf den Meereswellen dahin, daß man den Weg nach Australien in beiläufig einem Monat zurückzulegen hofft.

Der erste Kuß.

