

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 137 (1858)

Artikel: Der erste Kuss
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-373004>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 Dampsschiff 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 Dampsschiff, das alle Erwartungen übertraf, aber dennoch nicht benutzt wurde. Circa 20 Jahre verstrichen wieder, bis es endlich einem Amerikaner glückte, ein ganz brauchbares Dampsschiff herzustellen. Es war Rob. Fulton, der nun als Erfinder des Dampsschiffes gilt, während sein bedeutendster Vorarbeiter in dieser Erfindung, Jonathan Fitch, bei seinen Lebzeiten als Narr verlacht wurde. 1807 brachte er das erste fahrbare Dampsschiff zu Stande. Von da an machte die Dampsschiffahrt in Nordamerika reißende Fortschritte. Nach Fulton's Tode (1815) hatten bereits England, Frankreich und Deutschland Dampsschiffe. Der Bodensee erhielt 1824 seine ersten 2 Dampsschiffe, 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 Dampsschiffe. Nicht ohne Mühe erhebt man sich von der Vorstellung unserer Bodenseedampfer zu derjenigen des ungeheuern „Great-Eastern“ (zu Deutsch „das große Dostliche“ oder nach dem Osten bestimmte Dampsschiff), 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 Dampfrohren, 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, Borräthen u. 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.

