

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
Herausgeber: Schweizerischer Forstverein
Band: 14 (1863)
Heft: 10

Artikel: Ein Forstmann, Erfinder der Schiffsschraube
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-763588>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

über dieses in allen Revisionsberichten recapitulirt werden, so hätte nach meinem Dafürhalten dieser zweite Theil der speziellen Beschreibung unbedenklich wegbleiben dürfen.

(Schluß folgt.)

Ein Forstmann, Erfinder der Schiffschraube.

Die österreichische Vierteljahrsschrift für Forstwesen bringt im zweiten Heft des XIII. Bandes eine Biographie von Josef Kessel, dem Erfinder der Schiffschraube, der wir Folgendes entheben:

Kessel wurde im Jahr 1793 zu Chrudim in Böhmen geboren, besuchte im Jahr 1806 das Gymnasium in Linz, machte von 1809—1811 einen theoretisch praktischen Kurs des Land-Artilleriewesens mit und studirte Anno 1812 und 1813 an der Universität zu Wien und zwar mit besonderer Vorliebe Mechanik, Physik und Chemie. Mittellosigkeit machte ihm die Fortsetzung seiner Universitätsstudien unmöglich; er suchte daher um Aufnahme als stipendirter Schüler an der Forstschule zu Mariabrunn nach. Da er als solcher nicht aufgenommen wurde, so trat er als zahlender Schüler ein, erhielt aber später ein Stipendium aus der Privatschatulle des Kaisers, das ihm einen dreijährigen Aufenthalt an der Schule möglich machte.

Im Jahr 1817 wurde er k. k. Distriktsförster in Platerjach in Krain, im Jahr 1821 Domänen-Waldmeister in Triest und im Jahr 1834 Oberförster beim Wald- und Rentamt Montona in Istrien. Ende 1837 nahm Kessel Urlaub, um in Venedig die für einen Marine-Forstbeamten erforderlichen praktischen Studien im Schiffbau zu machen, worauf er zum Agente boschivo der k. k. Kriegsmarine für Istrien und Veglia ernannt wurde. Im Frühjahr 1844, nach Aufhebung der Marine-Forstagentien wurde Kessel der Intendanz der Marine-Magazine in Venedig zugetheilt. Nach dem Märzaufruhr des Jahres 1848 beauftragte Graf Gyulai denselben mit der Bildung eines neuen Marine-Kommando's, worauf er zum provisorischen Marine-Sub-Intendanten und später zum Marine-Forst-Intendant ernannt wurde.

Auf einer Dienstreise nach Laibach wurde er vom Typhus befallen, dem er am 10. Okt. 1857 nach 5 tägigem Leiden, fern von seiner Familie, erlag.

Die Besoldung Kessel's betrug nie mehr als zirka 800—900 fl.

Kessel war von Jugend an von dem Wunsche besetzt, durch Erfindungen der Menschheit nützlich zu werden. Seine ersten Bestrebungen —

während seiner Studienzeit an der Universität — gingen auf Lenkung der Luftballone durch eine von elektrischen Kräften getriebene archimedische Schraube. Bald verließ er jedoch das lustige Element, indem er darauf Bedacht nahm, statt der Luft das Wasser zur Schraubenmutter zu machen und statt der elektrischen Kräfte die bewährte Dampfmaschine als bewegende Kraft zu benutzen, und machte schon Anno 1812 eine Zeichnung, in der er die Schaufelräder der Dampfschiffe durch eine archimedische Schraube ersetzte. Im Jahr 1829 trat Kessel mit seinem Projekt zu einem Schraubendampfer öffentlich auf. Dasselbe unterscheidet sich von ältern Projekten anderer Erfinder dadurch, daß es die Schraube nicht seitwärts vom Schiff, sondern am Hintertheil desselben zwischen den Hintersteven und dem Steueruder (Propellerbrunnen) anbrachte, wo sie am vollständigsten geschützt ist und am leichtesten in Bewegung gesetzt werden kann. Kessel nahm auf seine Erfindung ein Patent und ließ zwei kleine, von Menschenhänden in Bewegung zu setzende Schiffe bauen, wovon das eine Anno 1826 in Triest und das andere Anno 1827 auf dem Nil verwendet wurde. Mittellosigkeit des Erfinders, Unerfahrenheit desselben in spekulativen Geschäften, ängstliche Aufrechthaltung bereits ertheilter Privilegien von Seiten der Behörden, große Aengstlichkeit der Polizei und allzuväterliche Sorge für die inländische Industrie machten die praktische Verwendung der Erfindung unmöglich, verwickelten den Erfinder in langweilige Prozesse und brachten ihn in große Noth.

Ein Engländer, Smith, bemächtigte sich nun der Erfindung und fand mehr Unterstützung von Privaten und keine Hindernisse von den Behörden und von England aus verbreiteten sich daher die Schraubendampfschiffe über alle Meere.

Kessel, dem noch verschiedene andere wichtige Erfindungen zu verdanken sind, starb unbemittelt und ohne die wohlverdiente Anerkennung gefunden zu haben. — Erst nach seinem Tod lernte man seine Verdienste kennen und schätzen und errichtete ihm vor dem Wiener Polytechnikum ein Monument, bestehend aus einer in Erz gegossenen Statue, das am 18. Jenner d. J. enthüllt wurde.

Alle Einsendungen sind an Cl. Landolt, Professor in Zürich, Reklamationen betreffend die Zusendung des Blattes an Drell, Füssli & Comp. daselbst zu adressiren.