

Müllner Alfons

Ein Bauerntumult wegen der kaiserlichen Wälder in Idria im Jahre 1711.

Von Prof. A. Müllner.

Als im Laufe der Jahrhunderte sich die ländliche Bevölkerung in den Tälern vermehrte und die durch Kolonisation besiedelten Gebirgsgegenden ihre anwachsende Population nicht mehr ernähren konnten, griff dieselbe zum Auskunftsmittel, die noch bestehenden Wälder und Waldparzellen einfach niederzubrennen und sogenannte Gereute anzulegen. Diese wurden zunächst durch einen Holzzaun umfriedet, der Boden mit Zerealien besät und im so gewonnenen Kulturlande ein Blockhaus für den neuen Bewohner gezimmert. Es ist aus den Akten nachweisbar, daß solche Ansiedlungen Jahre, ja Jahrzehnte lang unbeachtet blieben, bis sie, oft zufällig entdeckt wurden. Am wachsamsten erwiesen sich da die Gewerke, da diese ein Interesse an dem möglichst intakten Waldstande hatten. Im Gegensatze zu diesen sahen die Herrschaften das Vordringen der Gereutbauern nicht ungern, ja begünstigten es sogar, da sie von den neuen Untertanen mehr Gewinn hatten als von den Gewerkschaften, welchen sie ihre Wälder gegen einen minimalen Waldzins zur Abstockung überlassen mußten.

Durch dieses langsame Vordringen der Bauern in die Gebirgswälder entstanden im Laufe des 15., 16. und 17. Jahrhunderts eine Menge Gereute und selbst Gebirgsdörfer, von welchen aus die Waldverwüstung wieder weiter um sich griff.

Am übelsten waren die kaiserlichen Wälder daran, weil eben in diesen gewöhnlich die Aufsicht am schlechtesten gehandhabt zu werden pflegte, so daß im Laufe der Jahr-

hunderte die herrlichsten Forste dem Landesfürsten einerseits verloren gingen, anderseits dafür aber doch nur Kulturland zweifelhafter Güte entstand, welches die sich hier wieder vermehrende Bevölkerung abermals nicht genügend zu ernähren vermag und sie heute eben zur Auswanderung zwingt.

Waren Walddistrikte speziell für ein kaiserliches Bergwerk gewidmet, so war die Aufsicht etwas besser und die Eigentumsansprüche des Landesfürsten kamen nicht gar so leicht in Frage, nichtsdestoweniger wurden aber auch in solchen Forsten Gereute gebrannt und Waldschwendungen im möglichst großen Maßstabe geübt.

Dieser Vorgang spielte sich auch an den zum Quecksilberbergwerke Idria gehörigen kaiserlichen Wäldern ab.

Die kaiserliche Hofkammer sandte daher zur Untersuchung der Zustände, Abstellung der Mißbräuche, Bestrafung der Schuldigen, eventuell Abschätzung und Besteuerung der aus den Wäldern gewonnenen Kulturfächen im Jahre 1711 eine Kommission nach Idria, deren Leiter Hofkammerrat Johann Ferdinand Freiherr von Morell war.

Im Hofkammerarchive Faszikel 18.286 erliegt über den Befund ein interessanter Bericht vom 14. August 1711 der Hofkammer an den Kaiser, welchem der Bericht Morells zugrunde liegt.

Wir geben denselben mit kleinen orthographischen Veränderungen in der Originalfassung hier wieder.

Er lautet, nachdem Morells Mission besprochen, wie folgt:

„Nachdem nämlich Morell die Waldvisitation vollendet, die Schwender citiert und deren theils eingeschätzt, theils aber nur gestraft, hatte sich gefunden, daß Andre Podgornik Holzknecht, durch das erste Petschaft oder Citation nicht erschienen, daraus er Morell ihm aber nichts widersetzliches hätte beifallen lassen können, anerwogen wohl öfters sich zugetragen, daß unter so vielen einer oder der andere aus erheblichen Ursachen nicht erscheinen könnte, deswegen hätte er ihn Podgornik das anderemal durch den Gerichtsdiener, wie es gebräuchlich nur mündlich berufen lassen, welcher ihm Morell aber so viel zurücksagen lassen, daß er seinem Befehl, wie gern er auch wollte, nicht nachkommen könnte, weil ihn



seine benachbarten nicht fortgehen lassen wollten, welche Post oder impertinente Entschuldigung ihn Commissarium um so mehr in seiner sodann wieder den renitenten Holzknecht gefaßten praesumption fundiret, weil alle andere durch zugeschickte Petschaft willig und ohne Verzug erschienen wären, derohalben hätte er für nöthig befunden, damit sich andere auf solche Widersetzlichkeit nicht steifen sollten, ihn Podgornik das drittemal, und zwar durch eine Citation sub comminatione vor sich zu fordern, allein die hernachfolgende recht vermessene Antwort war nicht besser als die erstere, aldiweilen er Podgornik bedeuten lassen, er wollte morgen schon erscheinen, es würden aber noch mehrere mit ihm kommen; bei welchen er Morell es auch bis auf fehrere Begebenheit beruhen lassen. Sed sicut dictum ita factum, — denn des andern Tages als den 11. Juni begab es sich wahrhaftig, daß gegen 9 Uhr in der Früh bis 100 Bauern von der Voiska herunter zu dem Bergwerk kamen, und sich auf den ordinari Vorplatz der hl. Barbarae und Achatii Kirche nieder ließen, wobei er Morell nicht ermangelt hätte alle nöthige preecautiones vorzukehren. Zu dem Ende er auch nebst andern zwei heimliche Ausspäher abgeordnet, damit sie alle nomina derjenigen, welche mit und ohne Gewehr erschienen, exacte beschreiben sollten. Bald hierauf und nachdem sie dem damals gehaltenen Gottesdienst und Umgang ordentlich beigewohnt, blaset des Jakob Koggay sein Sohn das Horn zum Zeichen der Versammlung, nach welcher 4 aus ihnen, als der renitente Andre Podgornik, Jakob Koggay, Mathias Tschernalog und Mathias Koggay zu dem Schloß gekommen und begehrt hätten mit ihm Morell zu reden, und als er diese Vier vor ihnen abgeordneten vor sich gelassen, hätten sie alleinig gefragt, was sie dem Verweser schuldig wären, denen er geantwortet, daß er respectu des Verwesers daselbst keine, wohl aber wegen der Waldschwender die Commission hätte, sie sich also weiters gegen die Commission nicht vergreifen und schärferes Einsehen erwarten sollten, worauf sie zwar wieder die geschehene Einschätzung und andictirte Bestrafung protestirt, vorgebend, daß sie schon de praeterito ihre Strafen dem Verweseramte bezahlt und weiters zu keiner ferneren Zinszahlung noch Einschätzung gezogen worden

wären, sondern vermeint hätten, als ob durch die bezahlte Strafe ihnen zugleich der geschwendete Grundtheil schon ipso facto zuständig sein müßte, also sie es auch in das Künftige nicht anders aufkommen lassen wollten. Da er Commissarius ihnen bedeutet, daß es der landesfürstliche allergnädigste Wille also wäre und sie sich nicht erkeken sollten derentwegen im geringsten sich zu setzen oder ein Tumult anzufangen, wären sie vier Abgeordnete mit dieser Antwort zu ihrem Haufen zurückgekehrt und auf Vermahnung derselben wären sie alle friedlich wieder nach Hause gegangen, ohne daß sie weiters einige Drohigkeiten oder sonst was Unanständiges daselbst in Idria vorgekehrt, wiewohl sie zwar bei ihrem Rückweg einige Schuß in die Luft und etwelche Thätlichkeit gegen die anderen, welche nicht mitgehen wollten und in Specie gegen den Idrianischen Suppan in der Canombla Marco Mahoritsch ausgeübt, als dem sie die Fenster und Öfen eingeschlagen, item 12 Stab Risten Leinwand und einige Strähn dergleichen Garn abgenommen und dem Bergrichter Tschuk, welcher die meiste Ursache wären, daß sie gestraft und eingeschätzt werden wollten, umzubringen gedroht hätten: worauf sich alle übrigen, welche vorher willig gewesen die Strafe so wohl, als die Einschätzung und aufgeschlagenen geringen Zins zu bezahlen, weiters zu solcher Bezahlung nicht bequemen wollten, also daß außer der Sebastian Mainik, welchen man, wie eben vernommen worden, wegen seiner iterato begangener Schwendung und gehaltenen 12 Gaiss um 12 fl. gestraft und ihm die Gaiss zugleich per Contraband abgenommen, — bis dato keiner etwas bezahlte. Es beruhe jetzt alleinig an der weiteren Disposition: ob die von Morell und den zugezogenen Offizieren andictirte ganz geringe Bestrafung und entworfenene Einschätzung sammt den darauf geschlagenen leidlichen Zins als von jedem Gulden Werthes ein Kreuzer von der Kammer placidirt werde, oder selber verschärft und durch das Verweseramts eingebracht, oder dieser noch weiter moderirt, oder gar aufgehoben werde. — Dazu würde er Commissär und die Offziere um so weniger einrathen, als dadurch den Idrianischen hochprivilegirten und reservirten Wäldern erst zu rechter Ruinir- und Ausreutung die freie Hand und Gelegenheit gegeben werden würde. Ja er Morell

müßte bekennen, daß diesfalls das Verweseramts selbst nicht außer Schuld stehe, weil es die ihm bewußten Waldschwender conniviert, und nicht von Zeit zu Zeit abgestraft, noch das gehörige Einsehen darüber getragen hätte. Was aber obgemeldete Zusammenschöckung der Waldschwender weiters anbelangt, so könnte Morell diese seinerseits für keinen Tumult (als wie es bereits durch eine ungegründete Feder in eventum gehörig überschrieben worden, um dadurch seine in Abführung dieser mühsamen und ihm Commissario in Besteigung selbiger Wälder viel Schweiß verursachten Commission gezeigte Integrität und Vigilanz zu verleumden) halte, wohl aber für eine Insolenz, wozu selbe vielleicht auch wohl per tertium quemdam unter der Hand hätte fomentirt werden mögen, ansehen, in sonderlicher Erwägung, weil alle übrigen so gar fremde Unterthanen zu der Commission auf die geschehene Citirung willig erschienen wären und allein der Idrianer Holzknecht nicht hätte pariren und erscheinen wollen, was er wohl vor sich selbst nie würde gethan haben. Auch hätten die zusammenrottirten Leute weder an ihm Morell noch an den andern Offiziers keinen einzigen Actum violentum verübt. Daß aber diese Insolenz gleichwohl einer geziemenden Andung, respective Bestrafung würdig wäre, und förderlich gegen die, welche erstlichen diese Zusammenschöckung proponirt, 2^{do} welche mit Gewehr dabei erschienen, 3^{tio} die dem Idrianischen Amtmann in der Canombla aus Ursach, daß er nicht mitgehen wollte, spoliert, und 4^{to} welche den Bergrichter und Huttmann Tschuk am Leben dröhlich zu sein sich vermessenden hätten, — dies wolle Morell keineswegs verneinen, sondern die Cammer würde schon von selbst dahin bedacht sein, diesen Punkt durch die unterstehende Hofkammer — Procuratur examiniren und anzeigen zu lassen, mit welcher Strafe solche Insolenz geziemend coercirt werden könnte. Zu diesem Zwecke habe er seine Relation sammt der Lista beigelegt, aus welcher des mehreren zu erschen sein werde, wer die 4 Abgeordneten aus dem Schock gewesen, welche zu ihm Commissario begehrt und den Vortrag gemacht, Item wer den Amtmann den Tag vorher mitzugehen angeredet, und wer mit Gewehr dabei versehen gewesen. Es würde unter andern auch auf den Idrianer Holzknecht Andre Podgornik, welchen er

Commissarius interim von seiner gehabten Holzarbeit durch das Verwesamt suspendiren ließ, hauptsächlich zu reflectiren sein, massen dieser allein renitent gewesen und zur Abstrafung nicht erscheinen wollte, daß mithin dieser wohl pro autore zu halten wäre."

Auf diesen Bericht ~~erfolgte~~ unterm 12. September 1711 die Erledigung in welcher es unter anderen unwichtigen Bemerkungen heißt:

„Es sei ein für allemal nicht recht geschehen, daß er Baron v. Morell nicht alsogleich von diesem Auflauf an die Cammer seinen Bericht erstattet hat, massen die Sache an sich selbst nicht von so geringer consideration, wie selbe etwa genommen worden. —

Es werde den weiteren Berichten entgegengesehen."

Man scheint die Sache aber schließlich fallen gelassen zu haben, da sich keine diesbezüglichen Akten oder Verfügungen vorfinden.

Das Schiffsschraubenpatent Josef Ressels.

Ein aktenmäßiger Beitrag zu Ressels Biographie.

Von Prof. A. Müllner.

Mit berechtigtem Stolze zählen die Forstmänner Österreichs Ressel zu den ihrigen und darum glauben wir auch, daß jeder Beitrag zur Lebensgeschichte dieses genialen Forstmannes hier mitgeteilt zu werden seine Berechtigung finde.

Unter den Akten des k. k. Hofkammerarchives erliegen unter dem Titel Commerz-Kammer, Fasc. 16., Akten aus den Jahren 1826, 1827, 1828 und 1829, welche sich auf Ressels Erfindung der Schiffsschraube beziehen.¹⁾

Schon im Jahre 1812 träumte Ressel von der Lenkung des Luftballons mittels einer mit Elektrizität getriebenen archimedischen Schraube, welche die Steuervorrichtung bewegen sollte, wendete sie jedoch theoretisch noch im selben Jahre für die Schiffsbewegung an und entwarf diesbezügliche Pläne und Zeichnungen.

Durch die Gnade des edlen Kaisers Franz in der Maria-brunner Forstakademie zum Forstmanne ausgebildet, erhielt er im Jahre 1817 eine Stellung als Distriktsförster in Pleterjach in Krain und kam 1821 als k. k. Waldmeister nach Triest, wo er seine epochale Erfindung praktisch verwirklichen sollte.

Es sind gar viele und mitunter harte, ja ungerechte Urteile über das Auftreten und Benehmen der maßgebenden Faktoren, Behörden etc. Ressel gegenüber abgegeben worden;

¹⁾ Berichterstatter wurde durch Dr. Karl Přibram auf selbe aufmerksam gemacht.

die vorliegenden Patentakten dürften auch hier manches klarstellen, worüber man bisher noch nicht im Reinen war, da es sich um eine juridische Frage handelte, welche vom Rechtsstandpunkte aus behandelt werden mußte.

Ehe wir indes an dieselbe herantreten, wird es notwendig sein, die damalige Situation kurz zu charakterisieren.

Die Napoleonischen Kriege waren soeben vorüber, die ungeheuere Aufregung, in welche die französische Revolution und die ihr folgenden und von ihr hervorgerufenen Ereignisse durch fast zwei Dezennien die Völker Europas und vor allem Österreich versetzt waren, hatte zwar nachgelassen, aber damit war auch das Bedürfnis nach Ruhe und eine gewisse Aversion gegen jedes aufregende Ereignis wachgerufen. Der Name „Genie“ war durch Napoleon gewissermaßen in Verfall geraten.

Auf dem Gebiete des Seewesens überließ man England das Privilegium, das Beste und Praktischste erfinden zu dürfen und man beschränkte sich darauf, das, was man davon eben brauchen konnte, von den Engländern zu übernehmen; hatte ja selbst der angestaunte Napoleon den Antrag eines Erfinders, ihm eine Dampferflotte zur Besiegung Englands zu bauen, noch lächerlich und unausführbar gefunden. Englands Flotte hatte die französischen Marinen bei Abukir und Trafalgar vernichtet und da sollte irgendwo anders als in England etwas die Marine betreffende, ja deren Wesen umwälzende, wo anders als in England selbst erdacht werden? Ein solcher Gedanke war unfassbar. Dazu kam noch der Umstand, daß eben die Zeit, als Ressel in Triest diente, die Glanzzeit der österreichischen Segelflotte war; gerade zwischen 1820 und 1830 genoß die kaiserliche Flagge in den Gewässern des Mittelmeeres, speziell im Orient das größte Ansehen.

Im Jahre 1828 kam es zu einer Expedition gegen Marokko. Am 28. Juni des genannten Jahres hatten nämlich marokkanische Seeräuber eine österreichische Brigantine gekapert, weshalb eine Expedition, bestehend aus zwei Korvetten, einer Brigg und einem Schoner, welche zu einer Schiffsdivision vereinigt waren, unter Kommando Bandieras dahin abgesendet wurde. Die Expedition landete siegreich bei El Araisch, bombardierte

Arsila und Tetuan und zwang den Sultan, alle Ersatzforderungen Österreichs zu erfüllen.

Der erste Raddampfer, die „Maria Anna“, wurde erst 1836 der kaiserlichen Kriegsflotte einverleibt und der erste Kriegsdampfer „Vulkan“ 1842 auf Stapel gelegt.

Als 1848 behufs Reorganisierung der k. k. Kriegsmarine der tüchtige dänische Admiral Dalerup berufen worden war, riet dieser erfahrene und erprobte Seemann „sich mit der Anschaffung mehrerer starker Dampfschiffe auf Kosten der Segelschiffe nicht zu übereilen“, obwohl schon unter seinem Vorgänger im Marinekommando, General Martini, ein eiserner Schraubendampfer von der englischen Firma Maudsley angekauft und mit dem Namen „Seemöve“ in Dienst gestellt war.

Als Ressel 1821 in Triest ankam, fand er einen kleinen Raddampfer vor, welcher regelmäßige Fahrten zwischen Triest und Venedig machte und Güter- und Personenverkehr besorgte. Für diese Dampfschiffahrtslinie hatte nämlich John Allen ein ausschließendes Privilegium erhalten, welches aber später auf William Morgan überging, der zur Zeit, als Ressel auftrat, auch Inhaber des Privilegiums war.

So war die Sachlage, als Ressel nach Triest kam und daran ging, seine Ideen zu realisieren.

Zunächst nahm er auf seine Erfindungen Privilegien; deren finden wir in den Akten des k. k. Hofkammerarchives zwei, beziehungsweise drei angeführt.

a) Unterm 23. November 1826, sub P. $\frac{43506}{1803}$ heißt es:

Erfindung: Mittels eines Mechanismus die Fahrt der Schiffe stromauf- und seitwärts durch die Kraft des Stromes selbst, oder durch eine Dampfmaschine zu bewerkstelligen, wobei bloß die Grundfläche des Flusses als Unterstützungspunkt für die auf das Schiff während der Fahrt wirkenden Extremitäten der Maschine zu dienen habe.

Auf zwei Jahre privilegiert.

b) Unterm 11. Februar 1827, sub Prst. Nr. $\frac{7371}{538}$

heißt es:

Josef Ressel, Waldmeister der k. k. Küstenländischen Domänen-Inspektion in Triest.

Erfindung eines, einer Schraube ohne Ende gleichenden Rades, welches

1. im Wasser von irgend einer äußeren Triebkraft in Bewegung gesetzt, zum Fortziehen der Schiffe auf dem Meere, auf Seen und selbst auf Flüssen, dann

2. bei Schiff- und Windmühlen als Triebrad anwendbar sei.

Auf zwei Jahre.

Ressel gab zwei Modelle in einer Schachtel der Beschreibung bei.

Es handelte sich nun darum, das Privilegium praktisch zu verwerten und dazu gehörte vor allem Geld, um ein Schraubenschiff herzustellen, und dieses mußte außerdem doch irgendwie eine praktische Verwendung finden.

Da nun Morgans Dampfer ein ganz erbärmliches Fahrzeug war und das Publikum lieber die sogenannte Corriera, einen Trabakel mit lateinischem Segel zur Fahrt nach Venedig benutzte, so fanden sich bald Leute, welche Ressels Patent zu dem Zwecke realisieren wollten, um Morgan Konkurrenz zu machen und eine neue Dampferverbindung zwischen Triest und Venedig zu schaffen; andere kleinere Linien hatten ja damals noch keine Bedeutung.¹⁾

Dagegen remonstrirte Morgan, gestützt auf sein Privilegium als Rechtsnachfolger Allens.

Es entspann sich nun ein Prozeß, dessen Gang wir an der Hand der Akten unseren Lesern vorlegen wollen.

Unterm 1. September 1827, Z. 17507, berichtet das k. k. Gubernium in Triest an die k. k. Hofkammer:

Seine Majestät habe mit 11. Februar dieses Jahres dem Josef Ressel, k. k. Domänenwaldmeister im Küstenlande, auf eine Erfindung eines, einer Schraube ohne Ende gleichenden Rades etc. ein Privilegium verliehen.

„Der Doktor Johann v. Rosmini hat unterm 30. April dieses Jahres als Bevollmächtigter des priv. Dampfschiffeigen-

¹⁾ Höchstens nach dem Badeort Monfalcone und nach Capo d'Istria, auf welche Linien aber Morgan und Graf Raimund v. Thurn spekulierten und schon 1826 dafür Privilegien ansuchten.

thümers William Morgan eine Abschrift der in den öffentlichen Kaffeehäusern verbreiteten Ankündigung von einer sich bildenden Aktiengesellschaft zur Betreibung regelmäßiger Dampfschiffahrten zwischen Triest und Venedig mittels eines Schraubenrades, auf welches Josef Ressel ein ausschließendes Privilegium erhalten habe, mit der Bitte hierher überreicht, daß dieser Unfug abgestellt und Morgan gegen Eingriffe in sein Privilegium geschützt werde."

Das Gubernium „beauftragte am 5. Mai die k. k. Polizeidirektion, dem Josef Ressel zu bedeuten, daß sein Privilegium auf regelmäßige Fahrten mit Dampfschiffen zwischen Triest und Venedig nicht anwendbar sei, so lange Morgans Privilegium nicht abgelaufen sei."

„Am 11. Mai d. J. zeigten die hiesigen Handelsleute Vinzenz Benedetti, Franz Slocovich und S. L. Mandolfo an, daß sie mit Josef Ressel wegen Benützung des dem letzteren erteilten Privilegiums mit Dampfschiffen mit Schrauben anstatt der Räder nach allen in- und ausländischen Häfen fahren zu können in Gesellschaft getreten seien und baten, daß das obgedachte Privilegium auch auf ihren Namen ausgefertigt werde."

„Die Landesstelle ließ die Bittsteller durch die Polizeidirektion im Sinne der oberwähnten Entscheidung bescheiden, weil sie der Meinung waren, daß Ressels zu errichtende Dampfschiffe nach allen inländischen Häfen, folglich auch von Triest nach Venedig und vice versa fahren könnten; daß sie diese Meinung hatten, beweist auch die im Umlauf gesetzte Ankündigung, welche aber laut der von dem hiesigen Kameralzahlmeister Hirschberger der Polizeidirektion gemachten Anzeige zurückgenommen wurde."

Gegen diese Entscheidung ergriffen nun Ressel, Benedetti, Slocovich und Mandolfo den Hofrekurs, welcher sub 8. September Nr. 32.509 zur Berichterstattung an das Gubernium ging.

Dieses äußerte sich dahin, daß Ressel & Comp. abzuweisen seien, da John Allen auf regelmäßige Dampfschiffahrt privilegiert sei und es sich hier nur um eine neue mechanische Verrichtung der Triebmaschine handle.

Gez. Weingarten m. p.

Frapporti m. p.



Die kaiserliche Hofkammer holte nun zunächst unterm 20. September Z. 38448 ein fachmännisches Gutachten über Ressels Erfindung beim polytechnischen Institute ein und übergab letzterem 20 Stück Beilagen und 2 Modelle, welche mit dem Gutachten an die Hofkammer zurückgeleitet werden. Hier heißt es nun:

„Nach dem Inhalte der oben beiliegenden gehörig ausführlichen und deutlichen Beschreibung besteht der Gegenstand des Privilegiums des Josef Ressel in einer schraubenförmigen, am Hinterteile des Schiffes¹⁾ angebrachten von der Dampfmaschine in Bewegung gesetzten Vorrichtung, wodurch vermittels des schiefen Stoßes auf das Wasser das Schiff auf dieselbe Art vorwärts bewegt wird, wie dieses bisher durch die Anwendung der bekannten Ruderräder geschah.“

„Diese Einrichtung ist bisher noch nicht ausgeführt worden und daher als neu anzusehen, vorausgesetzt, daß bei derselben für gleichen Brennstoffaufwand dieselbe mechanische Wirkung, wie bei den Ruderrädern unter denselben Umständen erhalten werde, was sich nur mit Bestimmtheit durch Versuche im Großen entscheiden läßt; so hat diese neue, von dem Bau der Ruderräder wesentlich verschiedene Einrichtung mehrere Vorteile. Sie hat nämlich:

1. Ein bedeutend geringeres Gewicht als zwei Ruderräder.

2. Sie ist beständig gleichförmig im Wasser eingetaucht, wirkt also beständig mit gleicher Stärke und in gleicher Richtung, während bei den Ruderrädern bei einer etwas bewegten See das eine Rad tiefer als das andere im Wasser steht, wodurch der Gang der Maschine ungleichförmig und eine falsche Richtung des Schiffes erzeugt wird, deren Aufhebung durch den Widerstand des Steuerruders einen Teil der Kraft, also des Brennmaterials unnütz verzehrt.

3. Da die neue Vorrichtung unter dem Hinterteil des Schiffes angelegt ist, folglich die Oberfläche des Schiffes nicht vermehrt, so gibt sie auch dem Winde viel weniger Spielraum, als die großen Überdeckungen der bisherigen Ruderräder.

¹⁾ Die 1785 und 1787 von Bramah und Fitch gebauten Schrauben waren seitlich und äußerlich angebracht. Die Versuche mißlangen daher.

Es erhellt hieraus, daß dieser privilegierte Gegenstand, welcher in einer neuen Anwendungsart der Kraft der Dampfmaschine auf die Fortbewegung eines Schiffes besteht, vollkommen die in dem § 4 des k. k. n. ö. Regierungszirkulares vom 22. Nov. 1817, betreffend die Erteilung ausschließender Privilegien auf die Schifffahrt mit Dampfbooten geforderte Eigenschaften besitze."

Wien, 16. Oktober 1827.

Ph. Prechtl m. p.

Unterm 29. Oktober ging der Akt von der k. k. Hofkammer an die k. k. Hofkammerprokuratur zur Äußerung.

Die Hofkammerprokuratur folgte diesem Ersuchen unterm

5. Dezember 1827, Z. $\frac{8607}{1088}$.

In dieser gutächtlichen Äußerung heißt es:

„Die vorliegenden Verhandlungen entstanden aus dem Umstande, daß Josef Ressel kraft seines Privilegiums eine regelmäßige Dampfschifffahrt zwischen Triest und Venedig betreiben will, während doch schon hierzu William Morgan privilegiert ist."

Es müßten in der Frage die Direktiven von 1817 in Anwendung gebracht werden.

„Nach § 1 derselben werden Privilegien auf die Dampfschifffahrt nicht für den ganzen Umfang der Monarchie, sondern nach bestimmten Richtungen der Seefahrt von einem Punkte der Monarchie zum andern verliehen."

Die Bewilligung zur Fahrt nach einer bestimmten Richtung ist also der eigentliche Gegenstand eines Dampfschiffahrtsprivilegiums und in der Regel kann nur ein Kompetent ein solches Privilegium erhalten. Eine Ausnahme von dieser Regel kann nur dann stattfinden, wenn die Konstruktion der Schiffe oder der Dampfmaschine oder ihre Anwendung wesentlich von der Verfahrungsweise eines anderen Kompetenten verschieden ist (§ 4); allein um aus diesem Grunde auf den nämlichen Umfang ein ausschließendes Privilegium zu erlangen, muß die Bedingung eintreffen, daß diese zwei Kompetenten zugleich für eine und denselben Umfang des ausschließenden Privilegiums angesucht haben, wie dieses aus der Kombinierung des § 3 mit dem § 4 der Direktiven vom Jahre 1817 erhellt."

„Mag daher Ressels Konstruktion des Schiffes allerdings bedeutende Vorteile in der Dampfschiffahrt gewähren, so kann er sich doch nicht berechtigt halten, aus dem Grunde seines Privilegiums auch Fahrten zwischen Triest und Venedig zu errichten, weil auf diese Richtung der Fahrt schon früher William Morgan ein ausschließendes Recht erlangt hat, mithin jetzt nicht mehr der Zeitpunkt vorhanden ist, wo Ressel gestützt auf den § 4 der Direktiven vom Jahre 1817 auf den nämlichen Umfang ein ausschließendes Privilegium erlangen kann.

In Ermangelung des Hof-Kam.-Prokurators:

v. Segenschmid m. p.

Die k. k. Hofkammer beriet über dieses Gutachten der Hofkammerprokurator in der Sitzung vom 19. Dezember 1827.

Das Referat ist dd. 6. Januar 1828, Exped. 10. Januar. Als Referent fungierte Hofrat Freiherr v. Krieg.

Die Hofkammer findet das Gutachten der Prokurator nicht stichhältig und hält dafür, man müßte dem Josef Ressel sogar dem Wortlaute der Direktive von 1817 gemäß „das Recht zur Ausübung der Dampfschiffahrt zwischen Triest und Venedig ungeachtet des früheren Morganschen Privilegiums zuerkennen.“

Es habe nämlich schon John Allen, welchem das Morgansche Privilegium ursprünglich verliehen worden ist, gebeten, ihn vor den Wirkungen des § 4 so sicherzustellen, daß nur ihm allein ein Privilegium auf Dampfbote auf dem Adriatischen Meere von einem österreichischen Seehafen zum anderen, und zwar zunächst für Triest nach Venedig erteilt werde, und wenn er binnen einem Jahre den Erwartungen entspräche, auch für andere Seehäfen Österreichs den Betrieb ausschließend erhalte.

Es wurde ihm erwiedert, „daß nachdem ihm das ausschließende Privilegium auf eine regelmäßige Fahrt mit Dampfschiffen zwischen Triest und Venedig in Art der Paketbote für Passagiere und Waren verliehen worden sei, und regelmäßige Fahrten nach Venedig die Hauptsache und Dampfschiffe Bedingung des Privilegiums ausmachen, der § 4 auf Allens Privilegium keine Anwendung fände.“ Er könnte dann auch auf regelmäßige Fahrten zwischen anderen Häfen ansuchen.

Das Recht auf regelmäßige Fahrten wäre somit den Besitzern des Resselschen Privilegiums auch ohne Kombination der §§ 3 und 4 abgesprochen, „und die Entscheidung des Guberniums zu bestätigen“.¹⁾

Nun erklärten aber „die Privilegiumsbesitzer in ihrem Hofrekurse ausdrücklich, daß sie keineswegs regelmäßige Fahrten bezielen und daß sie kein zwischen Triest und Venedig und an periodisch bestimmte Zeiten auf- und abfahrendes Paketbot errichten wollen, sondern sie wollen nur mit Schiffen, bei denen ihre Erfindung angebracht sei, aus und nach jedem beliebigen Seehafen ab- und einfahren, ohne Venedig auszuschießen.“

„Ressels Zessionäre, welche bisher nur ein Erfindungsprivilegium nach den Bestimmungen vom 8. Dezember 1820 besitzen, verlangen somit gar kein Dampfschiffahrtsprivilegium nach den Direktiven von 1817, sondern sie wünschen außer dem Schutz für ihre Erfindung auch noch die Bewilligung zu erhalten, diese Erfindung zum Behufe der Dampfschiffahrt zu benutzen, wobei sie sich weder auf eine bestimmte Richtung beschränken, noch irgend einen anderen in der Ausübung der Dampfschiffahrt im allgemeinen beirren würden.“

Ob nun das ohne Kollision mit Morgan geschehen könne, darüber solle die Hofkammerprokuratur neuerdings begutachten und schleunigst Bericht erstatten.

Ottenfeld m. p.

Schilder m. p.

Unterm 24. Januar 1828 erstattet die Hofkammerprokuratur diesen Bericht, in welchem auf sechs Folioseiten mit höchster Gründlichkeit der § 4 der Direktiven vom Jahre 1817, sogar vom grammatikalischen und logischen Gesichtspunkte erörtert wird. Zum Schlusse kommt die Prokuratur zur Ansicht, daß Ressel dem Morgan Konkurrenz machen wolle und wenn er auch erst nicht regelmäßig nach Venedig fährt, er „auch wieder Willen seine angeblich unregelmäßigen

¹⁾ Bemerkenswert ist, daß hier von Besitzern gesprochen wird; es scheint also Ressel schon Geschäftskompagnone bei Erwerbung des Privilegiums gehabt zu haben. — Auch ist zu bemerken, daß es sich hier um den Hofkurs Ressels & Comp. handelt, da das Triester Gubernium bereits zu Gunsten Morgans entschieden hatte.

Fahrten in regelmäßige zu verwandeln wird genötigt sein”.
— Er sei somit abzuweisen.

Gez. v. Segenschmid m. p.

Die Entscheidung der Hofkammer ist vom 12. März 1828
datiert. Z. $\frac{5245}{374}$.

Da heißt es, daß Ressel & Comp. nach allen Richtungen mit einem neuen Schiffe fahren wollen, ohne gerade Regelmäßigkeit aufzustellen.

Das Gutachten der Technik sagt, die Sache sei neu, unterm § 4 zu subsummieren, sowie „daß sie vollkommen die im § 4 der Dampfschiffahrtsdirektiven von 1817 geforderten Eigenschaften zur Verleihung eines neuen Privilegiums auf einer schon mit Dampfschiffen befahrenen Strecke besitze.”

Dagegen sei die Hofkammerprokuratur der Ansicht, daß Ressels Privilegium zur Fahrt von Triest nach Venedig nicht das Recht gebe, da dazu schon Morgan ein Privilegium besitze. Für dieselbe Richtung der Seefahrt aber nach Kombination der §§ 3 und 4 selbst bei wesentlicher Verschiedenheit der Konstruktion der Schiffe die Verleihung zweier Dampfschiffahrtsprivilegien nur dann stattfinden dürfe, wenn sich zwei Kompetenten zugleich melden sollten.

Die Hofkammer bedeutet der Prokuratur, daß der „§ 4 keine ausdrückliche ausnahmsweise Beziehung auf den § 3 enthalte, sondern seiner ganzen Textierung nach als eine allgemeine Vorschrift erscheine, deren beschränkende Auslegung auch dem Geiste des Privilegiumswesens überhaupt widerspreche, daß er nur aus den eben erst angeführten Gründen in betreff der Befahrung der offenen See unwirksam sei, daß jedoch gerade aus diesen Gründen den Inhabern des Ressel-schen Privilegiums die Bewilligung zu der beabsichtigten, keineswegs regelmäßigen Fahrt nicht leicht versagt werden dürfte, wonach denn die Hofkammerprokuratur ein neuerliches Gutachten zu erstatten hätte.” Dieses liege nun vor (oben dto. 24. Januar) und laute konform dem früheren.

Es werden nun die grammatikalischen Konklusionen des Gutachtens der Prokuratur bekämpft und bemerkt, daß das Privilegium Allen-Morgan auf die 1. „regelmäßige Packetbootfahrt zwischen Triest und Venedig nicht die Dampf-

schiffahrt in dieser Richtung an und für sich, die selbst abgesehen von dem Inhalte der Urkunde, natürlich nur den Ort der Ausübung eines Privilegiumsgegenstandes selbst bezeichnen kann.”

2. Gibt die Besorgnis eines etwaigen Mißbrauches noch keinen Grund zur Zurückweisung eines gesetzlichen Anspruches.

3. Ist der Unterschied zwischen der regelmäßigen Fahrt eines sogenannten Paketbotes und zwischen zeitweiligen gewöhnlichen Fahrten auffallend genug, um einen eventuellen Streit zu schlichten.

4. Wäre es nicht die Pflicht der Staatsverwaltung, sondern einzig Sache der Parteien, zu überlegen, ob ihre Privilegien leicht oder schwer gegen Eingriffe zu schützen sein.

5. Paßt das Motiv wegen der vermutlichen unvorteilhaften Existenz zweier Unternehmungen von der Art, wie Morgan die seinige betreibt, durchaus nicht hierher, weil gezeigtermassen kein zweites solches Unternehmen etabliert werden soll.

Die Besitzer des Resselschen Privilegiums können demnach die Bewilligung zur gewöhnlichen Fahrt mit Dampfschiffen nach ihrer Konstruktion ohne Zweifel im ordentlichen Wege ansuchen und die Verweigerung derselben würde nicht nur eine ungesetzliche Beschränkung für sie sein, sondern auch dem Interesse des Publikums umsomehr Eintrag tun, als Morgans Privilegium mit Allerhöchster Entschließung vom 22. Juni 1826 aus Gnade um 4 Jahre verlängert worden ist.

Aus der bisherigen Erörterung ergibt sich schon folgende Expedition:

Dekret

an das Küstenländische Gubernium.

Da das dem Großhändler John Allen in Triest zu Theil gewordene, in das Eigentum des William Morgan übergegangene Privilegium auf eine regelmäßige Fahrt mit Dampfschiffen zwischen Triest und Venedig etc. verliehen, und somit die regelmäßige Fahrt zwischen Triest und Venedig zum Objekte des Privilegiums gemacht ist, etc. so könnte dem Waldmeister Josef Ressel etc. (folgt die Be-

zeichnung der Erfindung), der auf die Erfindung ein Privilegium erhielt, die Begründung einer regelmäßigen Fahrt zwischen Triest und Venedig nach Art der Paketbote für Passagiere und Waren auf keine Weise gestattet werden.

Da sich jedoch laut der im Anschlusse zurückfolgenden Beilagen des Berichtes vom 1. September v. J. Z. 17507 die gegenwärtigen Besitzer desjenigen Privilegiums, welches dem Jos. Ressel am 11. Hornung v. J. auf gedachte Erfindung verliehen wurde, ausdrücklich dahin erklären, daß sie mit Benützung dieser Erfindung zwar die Dampfschiffahrt von Triest aus nach jedem beliebigen Hafen, Venedig nicht ausgenommen, betreiben wollen, daß sie jedoch keineswegs eine regelmäßige Fahrt zwischen Triest und Venedig nach Art der Dampf-Paketbote beabsichtigen, wozu ihnen auch das Zugeständnis nicht erteilt werden könnte, da also ihr Vorhaben mit dem eben nur auf eine solche Fahrt lautende Privilegium des Morgan und seiner Gesellschaft nicht im Widerspruche steht, so erhält das Gubernium den Auftrag, wegen Ertheilung der Bewilligung zum Betriebe der Schiffahrt nach den bestehenden Schiffahrtsgesetzen und unter den nötigen besonderen Vorsichten in Betreff der Benützung der Dampfkraft und des neuerfundenen Rades, ohne Anstand Amt zu handeln etc.

Wien 12. März 1828.

Gez. Ottenfels m. p., Schibler m. p.

Einer Schlußbemerkung zufolge wurde die Privilegiumsurkunde Ressels am 5. März vom hiesigen Seidenzeugfabrikanten Sebastian Kargl behoben.

Unterm 27. Mai 1828 Z. 10638 berichtet das Gubernium in Triest an die Hofkammer, daß Ressels Patent vom 11. Februar datiert, aber wegen Geldmangel noch nicht ausgeführt worden sei; der erste Versuch mit einer Barke wäre erst vor acht Tagen gemacht worden. — (Somit am 19. Mai 1828.)

Nun habe sich eine Gesellschaft gefunden, welche ein Schraubenschiff für die Fahrten nach Monfalcone und Istrien bauen lasse wolle.

Das Gubernium erinnerte den Ressel unterm 22. März l. J. in Erledigung dieser Anzeige, daß sein Privilegium nach

dem Gesetze vom 8. Dezember 1820, Absch. IV. §§ 20 und 23 lit. d erloschen sei, da binnen Jahresfrist die Erfindung ausgeführt werden müsse. Das Patent datiere vom 11. Februar 1827, seine Anzeige aber vom 8. März d. J.

Ressel bittet nun, ihm die Dauerzeit bis zur Ausübung vom 10. Mai an zu rechnen, da er die Ausübung suspendieren mußte, bis die Entscheidung über seinen Hofrekurs herabgelangte, nämlich das Hofdekret vom 12. März d. J. Z. 5245. Das Gubernium befürwortet Ressels Ansuchen und rät ein, ihm zu willfahren, da ihm einerseits die Mittel gefehlt, anderseits sein Unternehmen der „Bequemlichkeit des Publikums Vorteile gewähren dürfte“.

Der Magistrat in Triest aber sei beauftragt, Auskünfte einzuholen, ob und welche Veränderungen im Besitze des Privilegiums eingetreten seien.

Die Hofkammer erledigt diesen Amtsvortrag des Triester Guberniums unterm 20. Juni Z. $\frac{24184}{1564}$ dahin, daß aus den

geltend gemachten Rücksichten die Entscheidung des Guberniums wegen Ungiltigkeit des Privilegiums aufgehoben wird. Dagegen kann ihm die Privilegiumsdauer nicht vom 10. Mai an gerechnet werden, um so weniger, als ihm laut § 16 des Patentgesetzes vom 8. Dezember 1820 das Einschreiten um Verlängerung freisteht. Hiervon sei Ressel zu verständigen und ihm, soferne er die Fahrt zwischen Triest und Monfalcone und Istrien beabsichtigt, auf die wegen Verleihung von Privilegien zu regelmäßigen Fahrten nach den gedachten Richtungen an William Morgan und an den Grafen v. Thurn im Zuge begriffene Verhandlung aufmerksam zu machen, in welcher letzterer Beziehung das Gubernium zur unverzüglichen Erstattung der bereits unterm 24. März v. J. Z. $\frac{50255}{2092}$ abgeforderten Äußerung angewiesen wird.

Gez. Ottenfels m. p., Schilder m. p.

Unterm 23. Juni 1828 Z. 13534 berichtet das Gubernium in Triest an die Hofkammer, daß laut Mitteilung des Magistrates Ressel versichert habe, den Besitz des Privilegiums niemanden abgetreten zu haben. Nur habe er mit den

Handelsleuten Vinz. Benedetti, Franz Slocovich und Sabato Levi Mandalfo einen Gesellschafts-Kontrakt in Absicht auf die Fahrten zur See geschlossen und dieselben zu Soci aufgenommen. Letztere haben die Erklärung mitgefertigt. Es sei daher Ressel alleiniger Eigentümer des Privilegiums.

Gegen die Entscheidung der Hofkammer vom 12. März welche zu Gunsten Ressels lautete, beschwerte sich Morgan, direkt beim Kaiser in einer ihm gewährten Audienz. Über das überreichte Majestätsgesuch wird in der Hofkammer am 12. Oktober verhandelt. Im Vortrage an Seine Majestät wird zunächst der Gang der bisherigen Verhandlungen dargestellt, dann heißt es, daß die Entscheidung der Hofkammer „den Morgan bewog, Euer Majestät die weiter anverwahrte, der a. h. Bezeichnung gewürdigte Darstellung zu überreichen“, in welcher er bemerkte, daß das privilegierte Schraubenrad bereits in Schottland und Nordamerika, jedoch nicht mit entsprechendem Erfolge angewendet worden sei, dann, daß durch Ressels Konkurrenz, für die sich keine bestimmte Grenzlinie ausmitteln lasse, das Privilegium des Beschwerdeführers und seiner Mitinteressenten vereitelt würde.

Es werden nun nochmals die ganzen Verhältnisse erörtert, die Paragraphe des Patentgesetzes und der Direktive von 1817 erwogen und zum Schlusse gefolgert, daß John Allens Privilegium nur auf die regelmäßige Packetbootfahrt zwischen Triest und Venedig lautete, keineswegs aber auf die Schifffahrt in dieser Richtung überhaupt, wie es die Hofkammerprokuratur erachtet.

Der ganze Vortrag ist eine Wiederholung des Akteninhaltes der bisherigen Verhandlungen.

Die Hofkammer hofft, Seine Majestät werde ihre Entscheidung bestätigen.

Die Sache lag nun dem Kaiser zur endgiltigen Entscheidung anheimgestellt, welcher sich für die Ansicht der Hofkammer oder die der Hofkammerprokuratur zu entscheiden hatte.

Inzwischen bittet Ressel wieder um Bewilligung, mit seinem Schraubendampfer zwischen Triest und Monfalcone und Istrien schiffen zu dürfen (Datum nicht angegeben), wie

dies aus der Erledigung der Hofkammer an das Triester Gubernium dd. 18. Okt. 1828 Z. $\frac{39227}{2478}$ ersichtlich ist.

In der Erledigung heißt es: es sei am Schlusse des Dekretes vom 20. Juni l. J. Z. $\frac{24189}{1564}$ das Gubernium ange-

wiesen worden, den Ressel auf die wegen Privilegiumsverleihung an Morgan und den Grafen Raimund v. Thurn für Fahrten in gedachten Richtungen im Zuge begriffenen Verhandlungen aufmerksam zu machen.

„Durch diese Weisung hat sich, wie aus der Anlage erhellt, das Gubernium veranlaßt gefunden, dem Ressel das Recht zuzuerkennen, sich mit den gedachten Bittstellern in die Kompetenz zu setzen, — da diese jedoch schon 1826 eingeschritten sind und die Verhandlungen ohne die Verzögerung des Grafen Thurn lange vor Ressels Eingabe vom 8. März l. J. beendet gewesen wären, so kann er nicht als gleichzeitiger Bewerber angesehen werden“.

Unterm 2. Dezember 1828 Z. 26673 berichtet das Triester Gubernium, daß Ressel um Verlängerung seines Privilegiums auf ein Jahr bittet, „weil er einige Verbesserungen an diesem Mechanismus vorzunehmen gedenke, von deren Erfolge er sich jedoch nur erst im künftigen Frühjahr bei anzustellender Probe auf der Donau¹⁾ überzeugen könne.“

Das Gubernium glaubt, es sei kein Anstand zu nehmen und das Gesuch zur Willfährung vorzulegen.

Die Hofkammer rät nun unterm 14. Dezember 1828 Z. 7659 auf die Privilegiumsverlängerung ein, bringe er aber Verbesserungen an, so müsse er ein neues erwirken.

Dieser Vortrag erhielt auf a. h. Befehl Sr. Majestät durch Erzherzog Ludwig das Placet dd. Wien 9. Januar 1829.

Inzwischen trennten sich Ressel und seine Kompagnons und ersterer trat mit Karl Ottavio Fontana in Geschäftsverbindung.

Unterm 19. Januar 1829 Z. 1270 berichtet nämlich das Triester Gubernium der Hofkammer, daß Josef Ressel und dessen Mitinteressent Karl Ottavio Fontana um Verlängerung des Privilegiums auf 13 Jahre eingeschritten seien

¹⁾ Dieses Privileg bezieht sich nicht auf die Schiffsschraube, sondern auf das erste unterm 23. November 1826 erteilte, cf. Ofen, S. 5.

und die Hälfte der Taxe für das erste Jahr pr. 2 fl. 30 kr erlegt hätten.

Die Bewilligung erfolgte unterm 11. Februar 1829
Z. $\frac{4389}{242}$.

Unterm 8. September 1829 Z. 6340 dd. Weinzierl erfolgte endlich die a. h. Entscheidung über den Rekurs des Morgan.

Der Kaiser resolvierte wie folgt:

„Der Rekurs des William Morgan ist ganz nach dem Antrage der Hofkammerprokuratur, welche hiermit meine Genehmigung erhält, zu erledigen.“

A. a. h. Befehl S. M.

Eh. Ludwig m. p.

Nach dieser zu Gunsten Morgans und seines Privilegiums gefällten a. h. Entscheidung finden wir nur mehr noch eine Eingabe Ressels bei den seine Patente betreffenden Akten, welche aber nicht mehr die Schraube, sondern seinen unterm 22. November 1826 patentierten Flußschiffsmechanismus zum Gegenstande hat.

Unterm 30. November 1829 Z. 26407 legt nämlich das Gubernium in Triest die Bitte des Josef Ressel um einjährige Verlängerung seines Privilegiums auf die „Erfindung mittels eines Mechanismus die Schiffe stromauf- und seitwärts durch die Kraft des Stromes selbst, oder durch eine Dampfmaschine zu bewerkstelligen, welches ihm am 23. November 1826 auf zwei Jahre verliehen wurde“, vor.

„Seine Reise nach Frankreich und die Verzögerung in der Vollendung des Spiral-Dampfschiffes und eingetretene rauhe Jahreszeit, welcher wegen er die Schifffahrt auf der Donau nicht vornehmen kann, sind Gründe, seine Bitte zu unterstützen“.

Diesem Antrage des Guberniums wird mit Erledigung dd. Wien 2. Dezember 1829 Z. $\frac{47954}{1308}$ willfahrt.

Dies der nüchterne Sachverhalt, wie er in den Akten niedergelegt erscheint, aus welchem sich klar ergibt, daß von

¹⁾ Edmund Reitlinger: J. Ressel, Festschrift 1863, S. 20.

einem „Druck der Polizeibevormundung, der so viele Jahre jeden kühnen Aufschwung von Gewerbe, Handel und Industrie in unserem Vaterlande hemmte, und der zuletzt seiner Erfindung verhängnisvoll werden sollte“, ¹⁾ so wenig die Rede sein kann als von mißgünstiger Beurteilung seiner Erfindung durch die Behörden. Daß er die praktische Ausführung seiner Erfindung in einer Form und mit Leuten versuchte, welche die Sache vom Rechtsstandpunkte als unzulässig erscheinen ließ, war sicher nicht Schuld der Behörden, welche ihm, wie aus den vorliegenden Akten ersichtlich, sogar so weit, als es ohne mit den Gesetzen zu kollidieren möglich war, wohlwollend entgegenkamen.

¹⁾ Eduard Reitlinger: J. Ressel 1863, S. 20.



