

Projecten über dessen Benützung als Motor. Diese Ideen mehren sich, wie wir sehen, zu Ende des XVII. Jahrhunderts gewaltig, und immer mehr arbeitet der menschliche Geist an der Erzeugung des bis jetzt grossartigsten Hebelwerkes der Cultur. 1683 erscheint Moreland mit Vorschlägen der Wasserhebung durch Dampfdruck, und 1687 ist Papin, der gelehrte Professor und der Freund von Leibnitz, mit seiner geistigen Arbeit bereits so weit vorgedrungen, dass er das erste Kolbenspiel in den Apparaten gebrauchte, die Aeolipilen zum Falle brachte und von seinem Apparate die drei, darunter zwei immens wichtigen Dinge verspricht:

- a) Wasser aus Bergwerken zu heben;
- b) Bomben zu werfen und
- c) gegen den Wind zu rudern;

also seit und einschliesslich Leonardo da Vinci muthmasslich der vierte Mann, der mit Dampf rudern will.

Dionys Papin aus Blois, der Mann, welcher nach langem Umherirren zwischen 1688 und 1707 auf deutschem Boden zu Marburg an der Universität endlich seine Heimstätte gefunden hatte, der uns durch seine Erfindungen des nach ihm benannten Topfes und des Tellers der Luftpumpe bekannt ist: dieser Mann hob den Gedanken „nach der Dampfarbeit“ aus dem Roste der Jahrhunderte, er machte ihn flügge und übergab der Menschheit den Schatz, an dem wir heute zehren und der nie versiegen wird, so lange wir Wasser sieden können; denn Papin ist der geistige Urheber der Dampfmaschine, die zum ersten Male (11 Jahre nach dem Auftreten von Papin und 84 Jahre nach jenem von Caus) im Grossen ausgeführt wurde von Savery, welcher am 25. Juli 1698 mit einem solchen Apparate Wasser hob. Die Bemühungen, die Mechanik der Dampfapparate zu verbessern, beschäftigten Savery bis 1702 vollauf und führten von 1705 an, wo sich die erste diesfällige Association von Savery, Newcomen und Cawley bildete und durch ein Patent schützte, zu einzelnen grösseren Versuchen für Zwecke der Wasserhebung. Diese Mechanismen wurden dem grossen Leibnitz auf einer Reise in England bekannt, und theilte derselbe die Zeichnungen dem D. Papin mit. Der Letztere verfolgte nun die von ihm angeregte Sache praktisch, denn ihm gebührt (nach Rühlmann) das Verdienst, dass er die erste grössere Fahrt mit