

viel kleiner als bei einem freien Dampfer, dafür müssen die Zinsen und die Amortisationsquoten des Capitals der Kette oder des Seiles bestritten werden, welche besonders bei mäßigem Verkehre die Regie stark belasten. Schiffe, an derselben Kette fahrend, können einander nicht ausweichen; in nicht durchwegs regulirten Strömen, wo das Fahrwasser rapiden Aenderungen unterworfen ist und bei windigem Wetter ist das Lenken eines Seil- oder Kettenschiffes, welches einen Convoi von anderen Schiffen remorquirt, sehr erschwert und dadurch auch für die entgegenkommenden freien Dampfer das Ausweichen schwierig. Endlich kann für den Personenverkehr Kette oder Seil stromaufwärts ebenfowenig wie für die Thalfahrt überhaupt dienen, für diese Verkehrszwecke ist also das in der Kette oder dem Seile ruhende Capital unbenutzbar.

All' diese zusammen sonach sehr gewichtigen Nachtheile vermochte indess die Kohlenersparnis, welche durch diese Schifffahrtsweise erzielt wird, auszugleichen, und zwar in ganz entschiedener Weise und allenthalben, so lange die Schiffsmaschinen nicht den heutigen Grad der Vollkommenheit hatten. Heute ist die Sache für große Ströme bereits weniger evident, und je mehr die Schiffsmaschinen vervollkommenet werden, je kleiner also der Kohlenverbrauch überhaupt wird, desto kleiner wird auch der absolute Werth der Differenz der durch die Ketten- oder Seilschiffe ersparten Kohlen, und um so wahrscheinlicher wird dieser immer kleiner werdende Vortheil durch die vorerwähnten, ziemlich constant bleibenden Nachtheile aufgehoben werden.

Für die oberen Läufe von Strömen und großen Flüssen hingegen ist die Ersparnis eine so große, daß der Bestand dieser Schifffahrtsweise als ein gesicherter zu erachten ist. * Ebenso in Canälen, wo das Wasser keine Strömung hat, die Kette oder Seil also sowohl für Berg- als Thalfahrt dient, wo überdies die kleine Fahrgewindigkeit für den Nutzeffect der Schiffschraube oder Schaufelräder sehr ungünstig ist und die von denselben erzeugten Wellen in dem engen Fahrwasser die Canalböschungen schädigen würden. — Von gleichem Nutzen ist die Ketten- oder Seil-Schiffahrt in kleineren Flüssen, deren starke Strömung und geringe Tiefe die Bergfahrt für freie Dampfer um so schwieriger machen, als daselbst nur kleine Schiffe verwendet werden könnten.

Zwischen Ketten- und Seilschiffen endlich: Die Kette ist wohl sehr theuer, dafür ist sie dauerhaft und ein Kettenbruch durch Einfsetzen eines Halbgliedes sehr leicht in kaum einer halben Stunde wieder gut gemacht, während bei einem Seilbruche die Herstellung eines neuen Verbandes schwierig ist und mehrere Stunden erheischt, für diese Zeit also die ganze Schiffahrt unterbricht. Beim Drahtseil ist auch der Umstand sehr misslich, daß es durch seine Ausdehnung und Deplacirung, zum Theile auch durch die vielen Biegungen, welche es während der Passirung der verschiedenen Leitrollen des Drahtseil-Schiffes erleidet, oft Schlingen und Knoten bildet, welche, wenn das später kommende Seilschiff nicht rasch genug zum Stillstande

* Auf der Strecke zwischen Prefsburg und Wien z. B., wo die Strömung an den verschiedenen Stellen zwischen 3 und 5 Seemeilen per Stunde beträgt, befördert bei mittlerem Wasserstande das Kettenschiff „Waag“, welches 50.000 fl. kostet, stromaufwärts bis 15.000 Centner Nettolast mit 3 Seemeilen durchschnittlicher Geschwindigkeit, verbrennt hierbei 6 Centner Kohle per Stunde und erheischt an Monatslöhnung für die Besatzung 540 fl. Der Raddampfer „Almas“, welcher auf der gleichen Strecke ebenfalls 15.000 Centner mit circa $3\frac{1}{4}$ Seemeilen Geschwindigkeit remorquirt, kostet 100.000 fl., verbrennt per Stunde 16 Centner Kohle und verausgabt an Mannschaftsgage 14- bis 1500 fl. Auf der mittleren Donau von Komorn zu den Katarakten, wo die Stromgeschwindigkeit durchschnittlich nur 2 Seemeilen beträgt, befördert der gleiche Dampfer „Almas“ stromaufwärts bereits 30.000 Zollcentner Nettolast in 6 Fahrzeugen vertheilt und fährt da bei dem gleichen Kohlenverbrauche von 16 Centner per Stunde mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 2 bis 3 Seemeilen. Auf dieser Strecke würde das vorerwähnte Kettenschiff „Waag“ höchstens 20.000 Centner befördern und noch immer 6 Centner Kohle verbrauchen. Auf dieser Strecke würde also die Ersparnis an Kohle nicht mehr hinreichen, die übrigen Unzukömmlichkeiten der Ketten-Schiffahrt auszugleichen, und unterhalb des eisernen Thores, wo die Strömung nur noch $1\frac{1}{2}$ Seemeilen beträgt und bis zu 1 Seemeile per Stunde abnimmt, fahren die Schiffe bereits mittelst Segel stromaufwärts, was umso leichter, als häufig Ostwinde wehen, und entfielen somit die Ketten-Schiffahrt von selber.