

Der Personenverkehr nahm wie folgt zu:

1839: 33441 Personen,	1851: 280079 Personen,	1865: 1 023939 Personen,
1840: 6690 „	1853: 517408 „	1867: 988850 „
1841: 25860 „	1855: 530566 „	1869: 1 170585 „
1843: 33246 „	1857: 590433 „	1871: 1 242266 „
1845: 38559 „	1859: 639913 „	1873: 1 559345 „
1847: 102857 „	1861: 784794 „	1875: 1 804011 „
1849: 130000 „	1863: 853141 „	1876: 1 845550 „

Ausser den Personen gelangten im Anfange viel Güter zur Beförderung.

Im Jahre 1863 beschloss man die Anlage eines Winterhafens bei Loschwitz, dessen Bau im September 1864 begann; 1877 wurde derselbe bedeutend erweitert und verbessert. Die Gesellschaft besitzt endlich in Blasewitz eine ansehnliche Schiffswerfte, auf welcher die eisernen Schiffskörper neu hergestellt und reparirt werden können; ebenso werden daselbst die Reparaturen an den Maschinen ausgeführt.

Die Kettenschiffahrt auf der Elbe erstreckt sich von Hamburg bis Aussig in Böhmen und ist nicht nur die grösste der bis jetzt bestehenden Einrichtungen dieser Art, denn die Kette hat 670 km Länge und es laufen an derselben 26 Dampfer, sondern sie bildete sich auch durch die hohen Anforderungen, welche die Beschaffenheit der Elbe stellte, zu einer der vollkommensten aus. — Nachdem die Kettenschiffahrt sich auf kanalisirten Flüssen, wie Seine und Oise, bewährt und ein 1866 von der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie gebautes Kettenschiff beim Bugsiren durch die Brücken und Stromschnellen bei Magdeburg allen Anforderungen entsprochen hatte, stellte zuerst die hiesige, vom derzeitigen Director, Ingenieur Bellingrath, unter obigem Namen in's Leben gerufene Gesellschaft sich die Aufgabe, die Kettenschiffahrt auch für den durchgehenden Elbverkehr nutzbar zu machen.

Schwierigkeiten entstanden durch die geringe Fahrtiefe der Elbe, welche einestheils nur seicht gehende Schiffe gestattet, andernteils in Verbindung mit Stromschnellen eine grosse Zugkraft erfordert, sodann durch die Veränderlichkeit der Fahrlinie und durch die scharfen Krümmungen zwischen den beweglichen Sändern, welche eine hohe Steuerfähigkeit der Schiffe bedingen.

Die vielseitigen Zweifel, dass es möglich sei, diesen einander widersprechenden Bedingungen in praktischer Weise zu genügen, wurden schon bei der Inbetriebsetzung der ersten Schiffe widerlegt. Die Kettenschiffe haben bei circa 46 m Länge und 7 m Breite einen Tiefgang von nur 50 bis 54 cm, die Maschinen indieiren 100 bis 150 Pferdekkräfte. Die Schiffe, welche vorn und hinten symmetrisch gebaut sind, da sie an der Kette nicht wenden können, haben je vorn und hinten ein Steuer, jedes mit besonderem Steuerrade. Beide Steuer werden gleichzeitig gebraucht und je nach Erforderniss in parallele oder divergirende Stellung gesetzt. Die zu einem Schleppzuge vereinigten Fahrzeuge werden eins hinter das andere gehängt in einfacher oder doppelter Reihe. Das Kettenschiff giebt an das vordere oder an die zwei vorderen Fahrzeuge des Zuges 2 Schlepptrosse ab, welche einander kreuzend geordnet und