

Das Grundcapital der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe betrug vor der kürzlich vorgenommenen Erweiterung 2 400 000 \mathcal{M} . Davon wurden 150 000 \mathcal{M} verbraucht für Entschädigungen und Bauten bei Beseitigung von 24 im Strome befindlichen Querketten. Die Anträge auf Expropriation dieser Fährketten waren ohne Erfolg geblieben. Die meisten Kettenfähren wurden in Gierfähren (fliegende Fähren) umgewandelt, nur mit dem Unterschiede gegen die bisher übliche Art, dass das Langseil nicht mittelst Buchtnachen über Wasser, sondern mittelst Bober in einer solchen Höhe unter dem Wasserspiegel schwebend gehalten wird, dass den auf- und niederwärts verkehrenden Schiffen daraus kein Hinderniss mehr erwächst.

Die nach festem Tarife erhobenen Schlepplöhne betragen pro Centner und Meile 0,3 $\frac{1}{2}$, ausserdem für das Fahrzeug pro Centner seiner Tragfähigkeit 0,3 $\frac{1}{2}$ bei kleinen, bis 0,1 $\frac{1}{2}$ bei grossen Fahrzeugen.

Insgesamt werden von hiesiger Gesellschaft jährlich über 10 000 Kähne befördert auf durchschnittlich 90 km.

Der Kohlenverbrauch stellt sich pro Stunde auf circa 6,25 hl, wovon 80 Procent böhmische Braunkohlen und 20 Procent Steinkohlen des Plauen'schen Grundes. Die Maschinen haben meist Expansion mit 0,3 bis 0,6 Füllung und Condensation. Woolf'sche Maschinen haben sich wegen geringerer Manipulationsfähigkeit nicht bewährt.

Die Fahrten erstrecken sich auf Wasserstände von 1,60 m unter bis 2,50 m über Null; bei letzterem Wasserstande hört jede Schifffahrt auf.

Die Kettenschiffe können an der Kette einander nicht ausweichen; die Beförderung eines Zuges geschieht in der Weise, dass der bergwärts gehende Dampfer den Schleppzug an den thalwärts entgegen kommenden abgibt, oder der letztere wirft die Kette ab und nimmt dieselbe erst dann wieder auf, wenn der bergwärts gehende Dampfer mit seinem Zuge inzwischen vorbeigefahren ist.

Im Allgemeinen ist die Anordnung von Schiff und Maschine dieselbe geblieben, welche dem 1850 auf der Basse-Seine in Betrieb gesetzten ersten Kettendampfer gegeben wurde. Es darf den französischen Ingenieuren das Verdienst, die Kettenschiffahrt zuerst ausgebildet und zur fortdauernden praktischen Verwerthung gebracht zu haben, nicht bestritten werden. Wenn dieselben jedoch ebenso die Erfindung der Kettenschiffahrt als eine allein französische und als den Urheber der Idee den Marschall Moritz von Sachsen bezeichnen, welcher schon im Jahre 1732 auf dem Rheine Versuche vornehmen liess, so ist es nicht ohne Interesse, Notiz davon zu nehmen, was bisher darüber festgestellt werden konnte. Es schreibt nämlich Marperger, welcher in Dresden lebte und mit dem der, an gleichem Orte erzogene, Prinz Moritz von Sachsen bei seinen Studien der mathematischen Wissenschaften ohne Zweifel vor seinem Eintritt in französische Dienste in Berührung gekommen sein muss, S. 95 des 1723 erschienenen Werkes: „Wasserfahrt auf Flüssen und Kanälen“ Folgendes:

„Wir können hier nicht umbhin, der, von den berühmten Mechanico, und Math. Prof. Herrn Nicolaus Molwitz, zu Magdeburg zwar angegebenen, aber nicht zum Gebrauch gekommenen Maschine, vermittelt welcher die schwer beladene die Elb herauff kommende Schiffe