

Anwendung, die Kette über die Mitte des Schiffes laufen zu lassen, mancherlei Anstände hervorgerufen und wurden deshalb auch dort schon Schiffe mit dem Treibapparat auf der Seite construirt. Noch mehr ist dieß aber bei Anwendung von Drahtseilen geboten, weil diese eine größere Steifigkeit als Ketten besitzen und die Klappenrolle deshalb auch einen entsprechend größeren Durchmesser erhalten muß als die Trommel der Kette. Da aber der untere Schiffsraum durch die Dampfmaschine und ihren Kessel in Anspruch genommen ist, muß der Treibapparat auf dem Deck aufgestellt werden; das Drahtseil müßte also auf eine bedeutende Höhe über die Flußsohle emporgehoben werden, wenn es noch über eine auf dem Deck befindliche verticale Rolle weggeleitet werden wollte; auf der Seite des Schiffes können aber die Rollen so tief angebracht werden, als es der Tiefgang des Schiffes überhaupt zuläßt.

Um indessen trotzdem das Seil in der Mitte des Schiffes führen zu können, hat die Gesellschaft in Lüttich für die Schelde ein Schiff construirt, bei welchem das in der ersten Skizze dargestellte verticale Rollensystem in einem längs durch das Schiff gehenden Canal, in der Mitte und so tief angebracht ist, daß die großen Leitrollen, welche hier zugleich die kleinen ersetzen müssen und sich deshalb nach jeder Richtung drehen können, bis in das Niveau des Schiffsbodens hinabreichen. Die Schwierigkeit dieses Systemes, welches im Uebrigen das Schiff möglichst unabhängig von der Lage des Seiles macht, soll darin bestehen, daß dabei nur schwer rückwärts gefahren werden kann und auch fremde Körper, welche das Seil mitunter heraufbringt und welche bei den beiden anderen Anordnungen durch die kleinen Leitrollen zu beiden Enden des Schiffes abgehalten werden, direct in die große Rolle geführt und zuvor gar nicht wahrgenommen werden können. Die für den Rhein bestimmten Schiffe sind indessen ähnlich construirt und ohne Zweifel werden die Hindernisse, welche diesem sonst zweckmäßigsten System bis jetzt entgegenstehen, von den intelligenten Erfindern der Tauschlepper noch überwunden werden.

Um nun noch der Versuche selbst zu erwähnen, so ist hierüber zu bemerken, daß die erste Probefahrt von Lüttich nach Seraing mit dem Schleppboot Nr. 1 und einem Train von 4 Booten mit circa 600 Tonnen Ladung, und die zweite von Lüttich nach dem 19 Kilometer entfernten Wehr bei Chokier gemacht wurde. Bei diesen Fahrten kamen die drei vollendeten Schleppboote der Reihe nach zur Verwendung; ihre größte Leistungsfähigkeit (10 Boote mit 1500 Tonnen Ladung) konnte indessen dabei nicht erprobt werden, weil es an der entsprechenden Anzahl beladener Schiffe fehlte. Es wurde aber einstimmig der gleichmäßige, ruhige Gang des Zuges, sowie die Leichtigkeit mit welcher die Steuerung des