

Leider mußten wir darauf verzichten, die Leistungen des Seilschiffes durch praktische Versuche direct zu vergleichen mit denen zweier Ketten- schiffe, welche die Donau-Gesellschaft auf einer anderen Strecke in Betrieb hat; wir mußten uns vielmehr damit begnügen, unter Zugrundelegung der uns gemachten Mittheilungen und unter Berücksichtigung der ver- schiedenen relativen Geschwindigkeiten und anderer einflußhabenden Fac- toren, durch sorgfältige Vergleichsrechnungen uns die Ueberzeugung zu verschaffen, daß der Seilapparat unter sonst gleichen Umständen einen besseren Nutzeffect gibt als der Kettenapparat. Erklärt ist dieses Er- gebniß durch den ganz ruhigen Gang der Seilmaschinerie und das Ver- meiden starker Vibrationen und Reibungen, welchen der Kettenapparat unterworfen ist.

Nachdem durch eine Reihe von Fahrten und die eingehendsten Mes- sungen die Leistung und der Kohlenverbrauch des Seilschiffes, sowie seine leichte Steuerfähigkeit erprobt waren, wollte die Donau-Dampfschiff- fahrts-Gesellschaft dasselbe im October 1871 in regelmäßigen Betrieb nehmen und ließ zu dem Zwecke das Seil weiter nördlich bis Gönyö verlegen. Allein jetzt machte die ungarische Regierung ganz unerwartet Schwierigkeiten in den Verhandlungen über die Verleihung der Betriebs- concession, und untersagte den Dienst bis auf Weiteres. Veranlassung dazu fand sie durch eine Petition, welche zahlreiche Schiffsbefitzer und besonders die fusionirten ungarischen Schleppgesellschaften dem Reichs- tage vorgelegt hatten, und in denen sie, unter ausdrücklicher Anerken- nung der Wohlthätigkeit der Erfindung der Seilschiffahrt, sich dagegen aussprachen, daß eine einzige Gesellschaft mit Ausschluß der übrigen, das Recht der Ausnutzung des Systemes haben solle. Die Petenten verlangten einen Erlaß eines Gesetzes, wornach unter bestimmten Modali- täten und gegen Bezahlung einer gewissen Gebühr an die Donau-Gesell- schaft, jedes geeignete Fahrzeug das Drahtseil solle benutzen dürfen. Daß die Patentinhaberin aus finanziellen und technischen Gründen auf dieses Verlangen nicht eingehen konnte, ist leicht begreiflich. Andererseits fand die ungarische Regierung noch nicht den Weg, um die sich gegenüber- stehenden Interessen zu versöhnen, und man erwartet erst von dem neuen Reichstage eine erspriessliche Lösung der Frage.

Inzwischen hatte sich die lange vorbereitete Betriebsgesellschaft auf dem Rheine wirklich constituirt zu Köln am 5. December 1871, unter dem Namen „Central-Actien-Gesellschaft für Tauererei.“ Zweck derselben ist der Betrieb der Schleppschiffahrt, insbesondere mittelst Kabelschiff- fahrt auf dem Rheine und Nebenflüssen, sowie weitere Ausbildung des Systemes und ihre Einführung auch auf fremden Linien, in welcher Ab-