

ben Dampfmaschine bewegt wird, wie der Seilapparat. Die Schiffschale ist 32 Met. lang, 4,8 Met. breit und hat eine Höhe von 3 Met., mit Kiel von 3,3 Met. Der mittlere Tiefgang ist 1,5 Met. Die Dampfmaschine hat zwei Cylinder von 0,4 Met. Durchmesser und 0,5 Met. Hub; sie arbeitet mit Expansion und Condensation.

Die beiden Kessel des Schiffes haben je 45 Quadratmeter Heizfläche und sind für 6,5 Atmosphären Ueberdruck gebaut.

Der Seilapparat mußte verschiedener niedriger Brücken in St. Petersburg wegen auf Deck liegend angeordnet werden, ähnlich einem auf der Maas ausgeführten und von Hrn. Ziebarth beschriebenen Schiffe, obgleich die verticale Anordnung der größeren Steuerfähigkeit wegen entschieden vorgezogen worden wäre.

Die Nothwendigkeit einer Reformation der Binnenschifffahrt, soll sie nicht fortwährend unter dem Drucke der Concurrenz durch die Eisenbahnen leiden, hat zu zahlreichen Projecten geführt, die Kabelschifffahrt auf den meisten deutschen Flüssen einzurichten. Es sind hierzu von Gesellschaften und Privatpersonen die Concessionen für Weichsel, Oder, Spree, Havel, Saale, Unstrut, Main, Neckar und andere Gewässer erbeten und vielfach erlangt worden; auch wurde unsere Gesellschaft öfter ersucht, sich über Ausführbarkeit der einen oder der anderen Linie zu äußern und ihre Mitwirkung zuzusagen.

Bei manchen der genannten, ja bei den meisten kleinen Flüssen liegen nach unserer Ansicht die Wasser- und Flußbettverhältnisse nicht so günstig, daß dem zur Anlage der Tauerei nöthigen Capital eine genügende Rente ohne Weiteres versprochen werden kann. Da jedoch die Binnenschifffahrt ein kräftiges, nicht zu entbehrendes Mittel zur Förderung des Verkehrs und Volkswohlstandes ist, besonders aber in Kriegzeiten sehr wichtige Dienste leistet, so dürfte es sich wohl empfehlen, derartige Linien auch bei geringer directer Rentabilität auszuführen. Freilich müßten die zunächst dabei Interessirten, der Schiffer- und Handelsstand, die Uferbewohner, Gemeinden und Provinzen, das Wesentlichste zur Capitalbeschaffung beitragen.

Andererseits mag es nicht überflüssig seyn, darauf aufmerksam zu machen, daß die Kabelschifffahrt einen bedeutenden Vortheil über die gewöhnliche Dampfschifffahrt und den Leinenzug gewöhnlich nur in rasch fließendem Wasser bietet, daß dagegen für Gewässer mit geringem Gefälle, besonders für Canäle, ein Aufschwung des Verkehrs oft schon durch andere Förderungsmittel zu erreichen ist. Wir nennen hier Verbesserung der Fahrstraße, Anlage rasch arbeitender Schleusen, Anwendung zweckmäßig gebauter Lastschiffe, ökonomisch arbeitender Schrauben- und