

der Schiffer braucht darum weniger Fahrzeuge, um jährlich ein bestimmtes Güterquantum zu befördern;

besonders wichtig jedoch wird es, dass er

bei Beginn der Fahrt genau zu berechnen weiss, wann der Kahn zu einer neuen Verladung bereit ist, und welchen Gewinn er von einer bevorstehenden Fahrt erzielen wird.

Es ist zwar eine alltägliche Erscheinung, dass neue Systeme, welche in gewohnte Arbeitsverhältnisse eine Aenderung hineinbringen, von den beteiligten Kreisen mit Misstrauen aufgenommen oder mit Vorurtheil zurückgestossen werden. Eine solche Befürchtung trifft für die Einführung der Kettenschiffahrt nicht zu; das Unternehmen findet im Gegentheil gerade in Schifferkreisen lebhaft und kräftige Unterstützung, und liegt hierin im Voraus eine Garantie für die leichte Einführung wie für den günstigen Erfolg*).

IV. Praktische Bedenken.

Es sind gegen die Kettenschiffahrt eine Menge Bedenken ausgesprochen worden, welche zumeist durch das Vorgesagte ihre Erledigung finden.

Besonders hervorgehoben wird die angebliche Gefahr des Versandens der Kette, welche den Betrieb stören oder ein Reißen der Kette herbeiführen soll. Wie wenig diese Gefahr begründet ist, haben die Erfahrungen auf der Magdeburger Strecke, welche mehrere versandende Stellen enthält, mit solcher Gewissheit dargethan, dass z. B. die Ver.-Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie die Kette für die zu eröffnende zweite Strecke schon im Herbst vorigen Jahres versenkt hat, obwohl dieselbe vor Fertigstellung des neuen bei Niegripp mündenden Elb-Ihle-Canales, welche sich in unvorhergesehener Weise verzögert, nicht in Betrieb gesetzt werden soll. Ist nach einer längeren Betriebsstörung eine solche Versandung eingetreten, so fährt das Kettenschiff ohne Be-

*) Der Jahresbericht des sächsischen Schiffervereins sagt:

„Vor dem speciellen Eingehen auf Wesen und Zweck dieses neuen Unternehmens, das ohne Zweifel die einzige Möglichkeit darbietet, die Schiffahrt vor dem gänzlichen Ruin zu bewahren, der ihr durch die Concurrrenz der Eisenbahnen und namentlich durch die aller Orten angestrebte Einführung des Einpfennigtarifs auf solchen droht, möge zunächst Erwähnung finden, wie der Vorstand dieses Vereins es sich angelegen sein liess, den Mitgliedern desselben den Beitritt zu dem Unternehmen vorzubehalten Der Schiffer ist derjenige, welcher das Institut der Kettenschiffahrt lebensfähig machen kann und muss; der Schiffer dürfte sich das Recht und die Pflicht vindiciren, bei einem Geschäftszweig als Antheilnehmer einzutreten und sich mit seinem Vermögen in grösserem oder geringerem Umfange zu betheiligen, welcher seine innersten Interessen berührt!“