



WIKISOURCE

Wikisource – freie Texte und Quellen sammeln und aufbereiten

Salino01

Wikisource ist ein Projekt zur Sammlung von Textquellen, die entweder gemeinfrei sind oder unter einer freien Lizenz stehen. Ziel von Wikisource ist es, diese Texte als elektronische Texte (E-Texte) wissenschaftlich verwertbar zu präsentieren.

Geschichte

- Nov. 2003: Vorläufer „Project Sourceberg“ (mehrsprachig)
- Dez. 2003: Namensänderung in Wikisource
- 2005 Aufgliederung in einzelne Sprachversionen
- Inhalt: historische Quellentexte in deutscher Sprache (auch deutsche Dialekte und historische Sprachformen wie Althochdeutsch oder Mittelhochdeutsch).

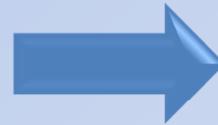
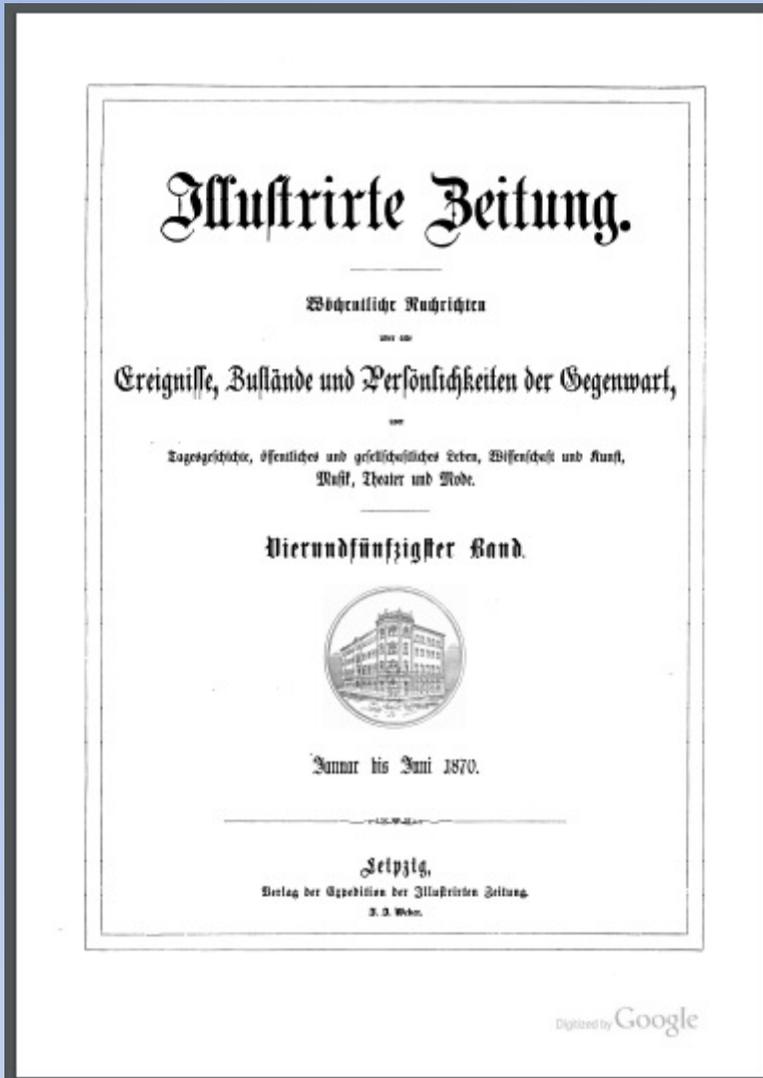
Statistik 2020

Die deutschsprachige Wikisource hat mittlerweile **48.581 Werke** in ihrem Bestand. Diese Zahl umfasst 9.784 [Gedichte](#), 3.623 [Sagen](#), 1.934 [Märchen](#), 124 [Romane](#) und über 4.446 [Rechtstexte](#). Hinzu kommen ca. 197 [Flugschriften](#) und [Einblattdrucke](#), 170 [Briefe](#), 121 [Handschriften](#) und manches Weiteres. Zur Erschließung dieser Texte gibt es bei Wikisource eigene Seiten zu 7.812 [Autoren](#), 603 [Themen](#), 585 [Zeitschriften](#) und 804 [Orten oder Regionen](#).

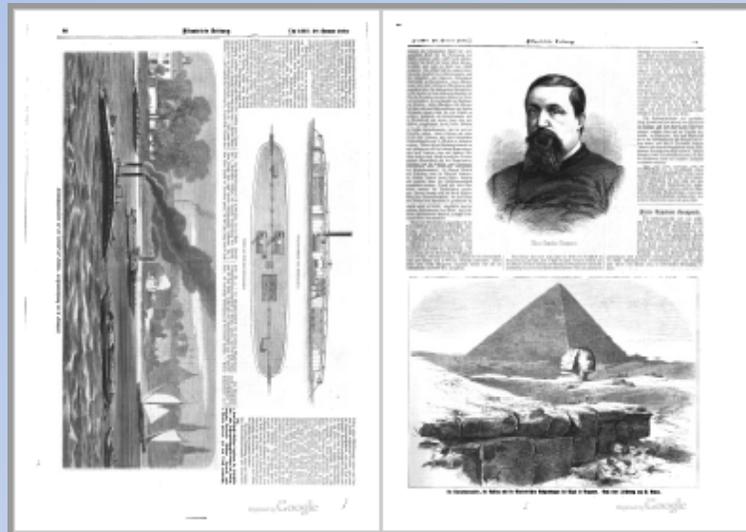
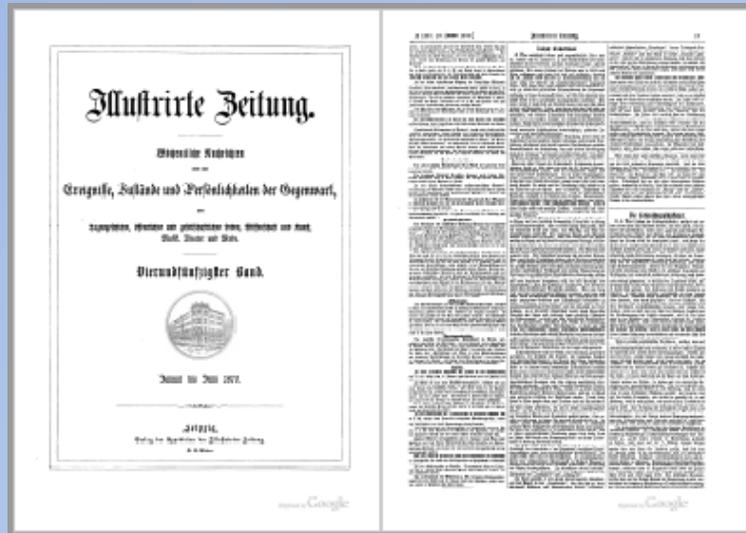
Wikisource – Workflow

- Hochladen der Datei auf Commons (PDF)
- Indexseite auf Wikisource anlegen
- Seiten anlegen für Transskription
 - Korrekturlesen der Texte
- Textseiten anlegen
- Autorensseiten oder Themenseite ergänzen

Hochladen des Scans auf Commons



Bildbeschreibung auf Commons



Beschreibung [Bearbeiten]

Beschreibung Deutsch: H. G.: Die Kettenschleppschiffahrt, In: Illustrierte Zeitung, Band 54, Verlag J. J. Weber, Leipzig 1870, Seite 79–81

Datum 29. Januar 1870

Quelle Illustrierte Zeitung, Band 54, J. J. Weber, Leipzig 1870 & [Google Books](#)

Urheber H. G.

Genehmigung
(Weiternutzung
dieser Datei)

Dieses Werk ist **gemeinfrei**, weil seine urheberrechtliche Schutzfrist abgelaufen ist. Dies gilt für das Herkunftsland des Werks und alle weiteren Staaten mit einer gesetzlichen Schutzfrist von **70 oder weniger Jahren nach dem Tod des Urhebers**.

Index (Verknüpfung zu Commons)

Index:Die Kettenschleppschiffahrt Illustrierte Zeitung.pdf



Deckblatt des 54. Bands

Autor [Johann Jacob Weber \(Red.\)](#)

Titel [Illustrierte Zeitung \(54. Band\)](#)

Verlag [J. J. Weber](#)

Erscheinungsjahr [1870](#)

Erscheinungsort [Leipzig](#)

Quelle [Commons](#) und [Google](#)

Seiten 1 [79](#) [80](#) [81](#)

Editionsrichtlinien

- Als Grundlage dienen die [Wikisource:Editionsrichtlinien](#).
- G e s p e r r t gedruckte Wörter werden **fett** wiedergegeben.

Projektfortschritt

- [Übersicht Projektfortschritt](#)

- [\(geplant\) unvollständige Seiten](#)
- [unkorrigierte Seiten](#)
- [korrigierte Seiten](#)
- [fertige Seiten](#)
- [Sofort fertige Seiten](#)
- [Korrekturprobleme](#)

```
<pagelist  
1=empty  
2=79  
>/>
```

Seitencache leeren (Korrekturstände anzeigen)

- unkorrigiert
- korrigiert
- fertig

Seite: Umwandlung in E-Text

Vorherige Seite

Nächste Seite

Index

< > Seite Diskussion Scan ^ Lesen Bearbeiten Versionsgeschichte Weitere

Seite:Die Kettenschleppschiffahrt Illustrierte Zeitung.pdf/3

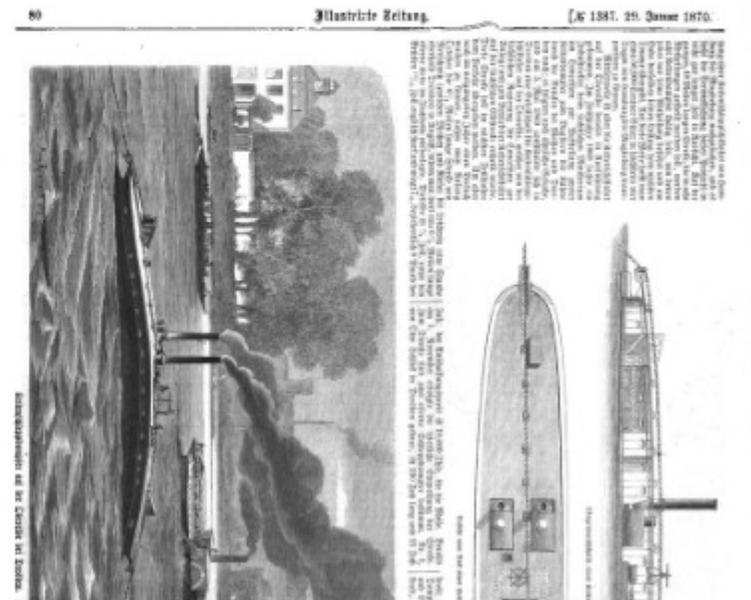
H. G.: Die Kettenschleppschiffahrt



Fertig. Dieser Text wurde zweimal anhand der Quelle korrekturgelesen. Die Schreibweise folgt dem Originaltext.

einer Kettenschleppschiffahrt von Hamburg bis Magdeburg nachzusuchen, und es steht die Verwirklichung dieses Projekts in nicht gar langer Zeit in Aussicht. Auf der ganzen, 48 Meilen langen Strecke, die in acht Abtheilungen getheilt werden soll, werden acht Kettendampfer thätig sein, von denen jeder nur seine Abtheilung befährt und am Ende derselben seinen Lastzug dem nächsten Toueur^[WS 1] übergibt. Auf diese Weise hofft man etwa 50,000 Centner Güter in höchstens vier Tagen von Hamburg bis Magdeburg transportiren zu können.

Mittlerweile ist aber die Kettenschiffahrt auf der Oberelbe bereits in



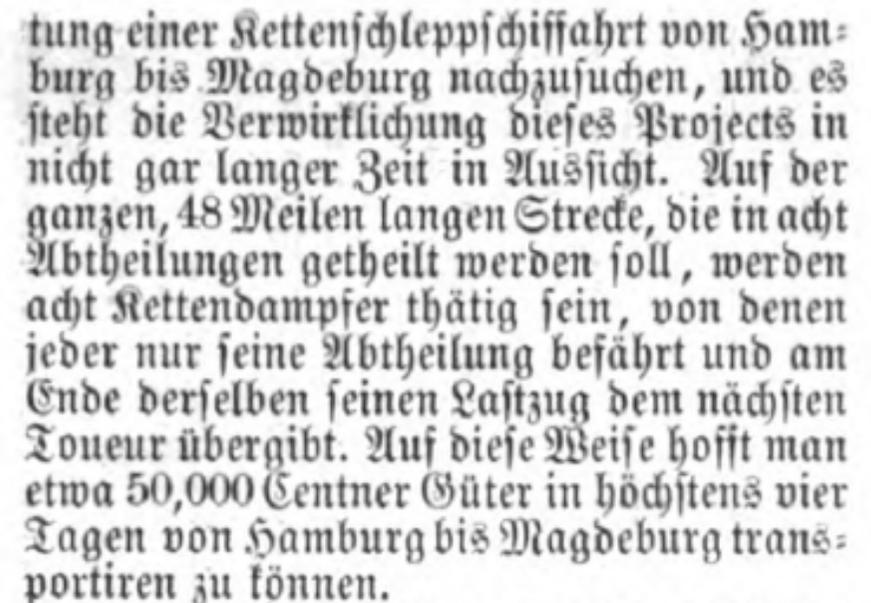
Anmerkung zur Erklärung von Fachbegriffen

Seite: Umwandlung in E-Text

E-Text folgt der Schreibweise des Originaltextes.

einer Kettenschleppschiffahrt von Hamburg bis Magdeburg nachzusuchen, und es steht die Verwirklichung dieses Projekts in nicht gar langer Zeit in Aussicht. Auf der ganzen, 48 Meilen langen Strecke, die in acht Abtheilungen getheilt werden soll, werden acht Kettendampfer thätig sein, von denen jeder nur seine Abtheilung befährt und am Ende derselben seinen Lastzug dem nächsten Toueur^[WS 1] übergibt. Auf diese Weise hofft man etwa 50,000 Centner Güter in höchstens vier Tagen von Hamburg bis Magdeburg transportiren zu können.

Ursprünglicher Text in Frakturschrift und mit Flecken.



tung einer Kettenschleppschiffahrt von Hamburg bis Magdeburg nachzusuchen, und es steht die Verwirklichung dieses Projects in nicht gar langer Zeit in Aussicht. Auf der ganzen, 48 Meilen langen Strecke, die in acht Abtheilungen getheilt werden soll, werden acht Kettendampfer thätig sein, von denen jeder nur seine Abtheilung befährt und am Ende derselben seinen Lastzug dem nächsten Toueur übergibt. Auf diese Weise hofft man etwa 50,000 Centner Güter in höchstens vier Tagen von Hamburg bis Magdeburg transportiren zu können.

Anmerkungen (Wikisource)

- ↑ Toueur ist die französische Bezeichnung für einen Kettendampfer.

Seite: Umwandlung in E-Text

Empfohlene Zitierweise:

Illustrierte Zeitung, Band 54. J. J. Weber, Leipzig 1870, Seite 79.
Digitale Volltext-Ausgabe bei [Wikisource](#), URL:
[https://de.wikisource.org/w/index.php?
title=Seite:Die_Kettenschleppschiffahrt_Illustrierte_Zeitung.pdf/2
&oldid=-→](https://de.wikisource.org/w/index.php?title=Seite:Die_Kettenschleppschiffahrt_Illustrierte_Zeitung.pdf/2&oldid=-→) (Version vom 7.2.2021)

Kategorien: [Tauerei](#) | [Fertig](#)

- Zitierhinweise ergeben sich aus der Indexseite und erlauben ein wissenschaftliches Zitieren
- Der Inhalt wird immer von zwei verschiedenen Personen korrekturgelesen.
- Unter den „Korrekturen des Monats“ findest du oft kürzere Texte, mit denen man erste Erfolgserlebnisse haben kann. **w.wiki/3vJ**
- Weitere Informationen zum Korrekturlesen findest du unter **<https://de.wikisource.org/wiki/Hilfe:Korrekturlesen>**

Fertig transskriptierter Text

Die Kettenschleppschiffahrt

Infobox mit den Daten zum Text.



Textdaten	
Autor:	H. G.
Titel:	Die Kettenschleppschiffahrt
aus:	Illustrierte Zeitung
Erscheinungsdatum:	1870
Verlag:	J. J. Weber
Erscheinungsort:	Leipzig
Quelle:	Commons und Google [↗]
siehe auch: Tauerei	
Bearbeitungsstand	
fertig	
Fertig! Dieser Text wurde zweimal anhand der Quelle Korrektur gelesen . Die Schreibweise folgt dem Originaltext.	
Um eine Seite zu bearbeiten, brauchst du nur auf die entsprechende [Seitenzahl] zu klicken. Weitere Informationen findest du hier: Hilfe	
Indexseite	



Die Kettenschleppschiffahrt.

H. G. Das System der Schleppschiffahrt, welches wir unsern Lesern hier kurz schildern wollen, hat den Zweck, eine raschere und pünktlichere, dabei aber zugleich auch billigere Beförderung von Gütern auf Flüssen und Strömen zu ermöglichen als die bisherige. Für die Fahrt stromabwärts gibt allerdings der Strom selbst die bewegende Kraft, und wenn der Wasserstand einigermaßen günstig ist, so kann der Schiffer die Fahrzeit ziemlich genau im voraus bestimmen und seine Fracht zur festgesetzten Zeit abliefern. Für Güter, die keine außerordentlich rasche Beförderung verlangen, ist daher der Transport zu Wasser stromabwärts nicht bloß die billigste, sondern auch eine im allgemeinen hinlänglich zuverlässige und pünktliche Beförderungsweise. Anders bei der Bergfahrt. Bisweilen steht allerdings dem Schiffer ein günstiger Segelwind zur Verfügung, der namentlich unbeladene Fahrzeuge auch stromaufwärts rasch vorwärts bringt; ist aber das Flußthal eng und vielfach gewunden, so ist auch der Segelwind selten, wenigstens läßt er sich selten auf längere Strecken benutzen. Wenn es dann nicht genügt, das Fahrzeug mit Staken vorwärts zu schieben, so läßt man dasselbe gewöhnlich an einer langen Leine ziehen, entweder durch Menschen, an der Elbe Bomätscher genannt, oder durch Zugthiere. Hat das Flußufer, wie dies bei der Elbe in Sachsen der Fall ist, einen Leinpfad, so ist dies Verfahren verhältnißmäßig bequem, aber immer kostspielig, denn es wird nur ein Theil der thätigen Zugkraft auf die Fortbewegung des Schiffs verwandt, weil ja die Leine nicht in der Richtung des Fahrwassers gespannt ist, sondern bald einen größern, bald einen kleinern Winkel damit bildet. Wenn kein regelmäßiger Leinpfad vorhanden ist, dann hilft sich der Schiffer oft dadurch, daß er einen Anker an einer langen Leine seinem Fahrzeuge vorausfahren und auswerfen läßt und hieraus vom Schiff aus die Leine aufwindet.

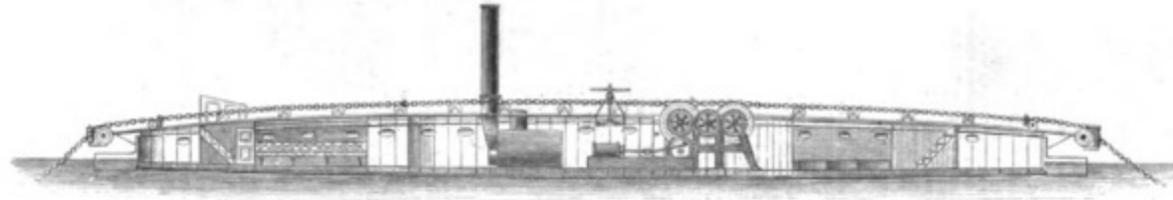
Dieses ziemlich umständliche Verfahren, welches man auf der Unterelbe vielfach beobachten kann, ist im Princip der Kettenschleppschiffahrt nahe verwandt, ja dieses letztere System ist eigentlich aus jenem ältern hervorgegangen. Denken wir uns die Leine, welche immer von neuem oberhalb des Fahrzeugs befestigt werden muß, ersetzt durch eine Kette, die im Flußbett, auf der ganzen vom Schiff zu befahrenden Strecke, versenkt und an beiden Enden gut verankert ist, nehmen wir dann an, es gehe diese Kette am Vordertheil des Schiffs in die Höhe, sei dann mehrfach um ein Paar aus dem Schiff angebrachte Trommeln gewunden und laufe am Hintertheil des Schiffs wieder ins Wasser, so haben wir die wesentliche Anordnung der Kettenschleppschiffahrt. Die in das Wasser versenkte Kette findet am Boden so viel Reibung, daß sie einen Zug in ganz bestimmter Richtung ausübt; hat dieselbe nun aus den beiden Trommeln, um welche sie gewickelt ist, so viel Reibung, daß sie nicht gleitet, und werden diese Trommeln in Umdrehung versetzt, so ist klar, daß das Schiff vorwärts gezogen wird. Zur Drehung



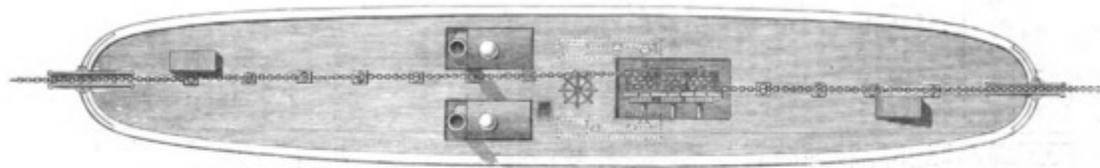
Die Kettenschleppschiffahrt hat ihre heutige Ausbildung in Frankreich erhalten. In Deutschland kommt der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrtscompagnie das Verdienst zu, zuerst dieses System in Anwendung gebracht zu haben, und zwar auf der $\frac{3}{4}$ Meilen^[WS 1] langen Strecke von Neustadt-Magdeburg bis Buckau. Im Sommer 1866 wurde hier eine Kette ins Flußbett gelegt, und seit dem 15. August 1866 ist ein Kettendampfer von 60 Pferdekraft damit beschäftigt, stromauf- und stromabwärts leere und beladene Kähne zu schleppen. Nachdem die ersten Bedenken überwunden waren, wurde der Kettendampfer gern von Schiffern benutzt; während vom 15. August bis Ende 1866; im ganzen 374 Fahrzeuge bugsirt wurden, betrug deren Anzahl 1867 schon 2716 und 1868 sogar 3076. Die trefflichen Resultate, welche man aus der kleinen Strecke bei Magdeburg erzielte, veranlaßten die Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrtscompagnie, bei der preußischen Regierung um die Concession zur Errichtung [80] einer Kettenschleppschiffahrt von Hamburg bis Magdeburg nachzusuchen, und es steht die Verwirklichung dieses Projekts in nicht gar langer Zeit in Aussicht. Auf der ganzen, 48 Meilen langen Strecke, die in acht Abtheilungen getheilt werden soll, werden acht Kettendampfer thätig sein, von denen jeder nur seine Abtheilung befährt und am Ende derselben seinen Lastzug dem nächsten Toueur^[WS 2] übergibt. Auf diese Weise hofft man etwa 50,000 Centner Güter in höchstens vier Tagen von Hamburg bis Magdeburg transportiren zu können.

Mittlerweile ist aber die Kettenschiffahrt auf der Oberelbe bereits in Ausführung gekommen. Im Frühjahr 1868 suchte ein Industrieller beim sächsischen Ministerium um Concession zur Aufstellung zweier Kettendampfer zum Bugsiren der Kähne durch die Brücken bei Meißen und Dresden nach; es folgten noch ähnliche Gesuche, und am 5. Mai 1860 constituirte sich in Dresden eine Gesellschaft für Kettenschleppschiffahrt auf der Oberelbe, welcher von der sächsischen Regierung die Concession zur Anlage und zum Betrieb der Kettenschiffahrt auf der sächsischen Elbstrecke ertheilt wurde.

Diese Strecke soll im nächsten Frühjahr dem Verkehr übergeben werden. Um aber noch im vergangenen Jahre einen Versuch machen zu können, nahm man Anfang Oktober die $6\frac{1}{4}$ Meilen lange Strecke von Merschwitz (zwischen Meißen und Riesa) bis Loschwitz (eine Stunde oberhalb Dresden) in Angriff, indem man dort eine $6\frac{1}{2}$ Meilen lange eiserne Kette im Flußbette niederlegte. Dieselbe ist $\frac{7}{8}$ Zoll, unter den Brücken $\frac{15}{16}$ Zoll englisch stark und wiegt 7,1 beziehentlich 8 Pfund der Fuß: der Anschaffungspreis ist 10,000 Thlr. für die Meile. Bereits am 1. November erfolgte die feierliche Einweihung der Strecke. Zum Dienste sind zwei eiserne Schleppdampfer bestimmt. Nr. 1, von Otto Schlick in Dresden gebaut, ist 130 Fuß lang und 21 Fuß breit. Nr. 2, in der Maschinenfabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Buckau gebaut, hat 140 Fuß Länge und 23 Fuß Breite. Jeder hat eine Dampfmaschine von 60 Pferdekraft, die wesentliche Einrichtung ist bei beiden dieselbe. – Unsere beiden ersten Abbildungen zeigen uns den von Schlick construirten Toueur, und zwar im Längendurchschnitt und vom Deck aus

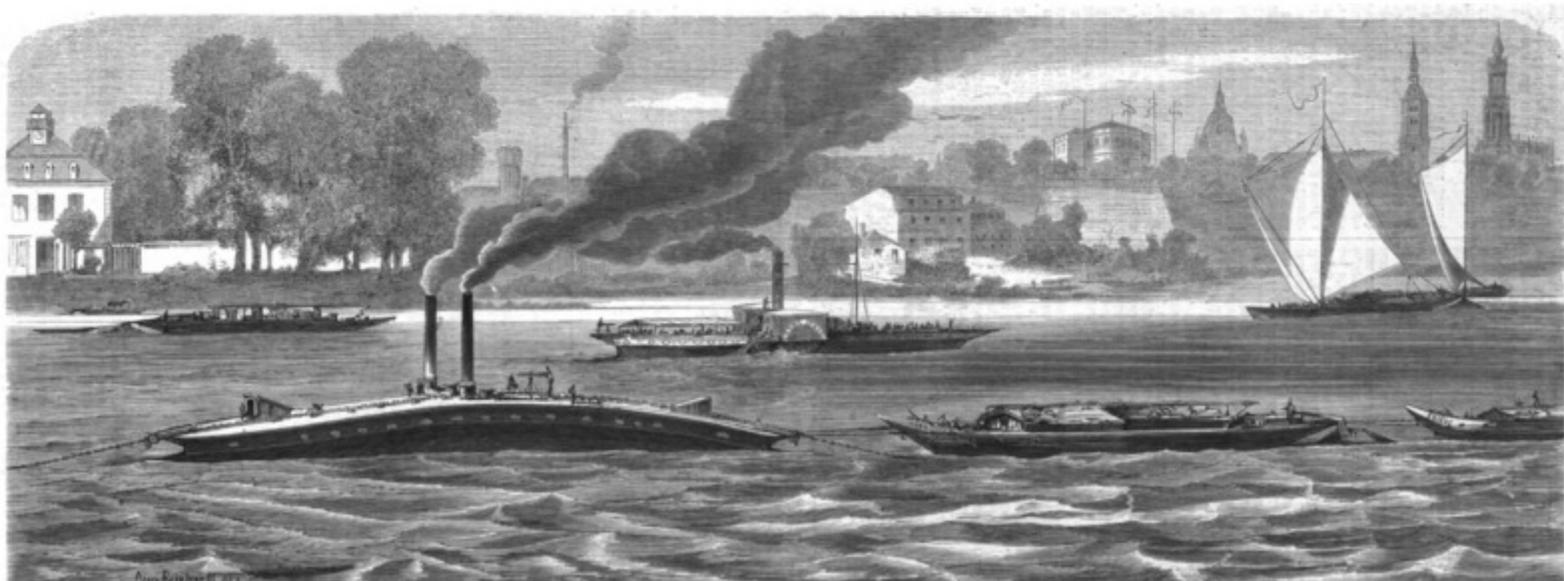


Längendurchschnitt eines Kettendampfers



Aufsicht vom Deck eines Kettendampfers

Die dritte Abbildung zeigt uns denselben Kettenschleppdampfer mit einem Lastzuge.



Umfang klappenähnliche Gelenke angebracht sind, welche das Drahtseil zwischen sich aufnehmen und klemmen, sodaß das Gleiten verhütet wird, ohne die Fortbewegung zu hemmen. Ein solches Drahtseil ist bedeutend billiger als eine Kette, bei Anwendung desselben fallen die Erschütterungen weg, welche das Auf- und Abwinden der Kette auf den Rollen verursacht, auch ist das Drahtseil weniger leicht Brüchen ausgesetzt als eine Kette.

Die Schlepsschiffahrt auf versenkter Kette ist auch auf dem Kanal von Charleroi in Belgien, auf dem Kanal von Beveland in Holland und auf dem Kanal von Terneuzen, welcher Gent mit der Schelde verbindet, in Thätigkeit. Auf dem Rhein soll sie in der Stromschnelle bei Bingen ins Leben treten, und am 9. December vorigen Jahres sind dort in Gegenwart vieler Fachmänner Versuche angestellt worden. Wegen Bruches eines Transmissionsrades ist aber die Eröffnung noch auf nächstes Frühjahr verschoben worden.

Man darf wohl erwarten, daß die Kettenschiffahrt der in Deutschland etwas vernachlässigten Flußschiffahrt einen neuen Aufschwung geben wird. Zu einer segensreichen Entfaltung ist aber nicht nur eine bessere Pflege und Regulirung der natürlichen Wasserläufe, sondern auch die Schöpfung künstlicher Wasserstraßen, eines ausgebreiteten Kanalsystems nothwendig. das unserm Vaterlande noch fast ganz fehlt.

Anmerkungen (Wikisource)

1. ↑ Gemeint ist hier die preußische Meile (~7,5 km)
2. ↑ Toueur ist die französische Bezeichnung für einen Kettendampfer.
3. ↑ Remorquer ist die französische Bezeichnung für einen Radschleppdampfer.

Kategorien: [Fertig](#) | [Werke](#) | [Neuhochdeutsch](#) | [1870er Jahre](#) | [Darstellung](#) | [Schiffahrtstechnik](#) | [Tauerei](#)

Zeitschrifteninformationen

Quellentext

Diskussion

Lesen

Bearbeiten

Versionsgeschichte



Weitere ▾

Wikisource durchsuchen



Illustrierte Zeitung

Inhaltsverzeichnis [\[Verbergen\]](#)

[Update](#)

[Nachweis der Digitalisate](#)

[Systematisches](#)

[Bild-/Abbildungsregister](#)

[Volltexte bei Wikisource](#)

[Jg. 1843](#)

[Heft 1](#)

[Heft 2](#)

[Heft 3](#)

[Heft 4](#)

[Heft 5](#)

[Heft 6](#)

[Heft 7](#)

[Sekundärliteratur](#)

Zeitschrift

Titel:	Illustrierte Zeitung
Herausgeber:	Johann Jacob Weber
Auflage:	7.500–100.000
Verlag:	J. J. Weber
Ort:	Leipzig
Zeitraum:	1843–1944
Artikel bei Wikisource:	Illustrierte Zeitung
Fachgebiete:	Gesellschaft , Illustrierte

[Artikel in der Wikipedia](#)

[Bilder und Medien bei Commons](#)

[Eintrag in der ZDB: 715543-8](#)

[Eintrag in der GND: 4161280-2](#)

[Weitere Angebote](#)

Bild

Update [\[Bearbeiten\]](#)

- in 2020 werden von U Illinois gescannt

- v.124, 1905 + 125, 1905,

Autoreninformationen (Hrsg.)

Quellentext Diskussion Lesen Bearbeiten Versionsgeschichte ☆ Weitere ▾

Johann Jacob Weber

Herausgeber [Bearbeiten]

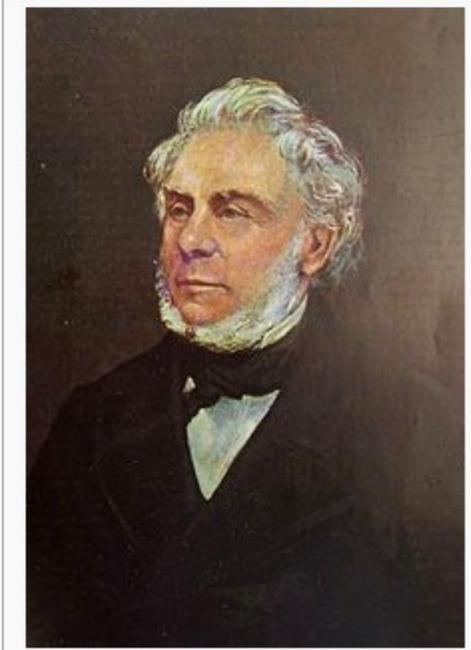
(Auswahl)

- *Bibliopolisches Jahrbuch* (mit Carl Berendt Lorck) 1836–1841 [ZDB](#) ↗
 - **Jg. 1841**
- **Das Pfennig-Magazin** (Redakteur)

Sekundärliteratur [Bearbeiten]

- Julius Loewenberg: **J. J. Weber**. In: *Die Gartenlaube*. 1880, Nr. 28, S. 460–463
- **Weber 21)**. In: *Meyers Konversations-Lexikon*. 4. Auflage. Leipzig 1888–1889, Bd. 16, S. 457–458
- Carl Berendt Lorck: *Ein Glückauf der „Illustrierten“ beim Betreten der hundertsten Stufe von einem alten Jünger Gutenberg's*. In: *Illustrierte Zeitung*, Band 100 (1893), Nr. 2584, S. 1–3
- Karl Friedrich Pfau: **Weber, Johann Jacob**. In: *Allgemeine Deutsche Biographie* (ADB). Band 41. Duncker & Humblot, Leipzig 1896, S. 311–314
- Rudolf Schmidt: *Deutsche Buchhändler. Deutsche Buchdrucker*. Band 6. Berlin / Eberswalde 1908, S. 1025–1028 [zeno.org](#) ↗
- *Verlagsbuchhandlung J. J. Weber, Leipzig ... 1834–1934*. Leipzig 1934 [Google-](#)

Johann Jacob Weber



J. J. Weber

* 3. April 1803 in [Basel](#)

† 16. März 1880 in [Leipzig](#)

Verlagsinformationen

Quellentext

Diskussion

Lesen

Bearbeiten

Versionsgeschichte



Weitere ▾

Wikisource durchsuchen



J. J. Weber

Inhaltsverzeichnis [\[Verbergen\]](#)

ausgewählte Titel

Monografien

Nachschlagewerke

Reihen

Periodika

Kataloge

Sekundärliteratur

Suche

ausgewählte Titel [\[Bearbeiten \]](#)

Monografien [\[Bearbeiten \]](#)

- *Beiträge zur Geognosie von Tyrol*, von Alexander Petzholdt, 1843 [e-rara.ch](#)
- *Briefe aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika*, von ***, 1853 [Internet Archive](#)
- *Das Burgtheater*, von Heinrich Laube, 1868 [Internet Archive](#)
- *Geist der Goethezeit*, von H. A. Korff, 1923, 1. Teil [Internet Archive](#)
- *Geologische Bilder*, von Benhard von Cotta, ⁵1871 [Internet Archive](#)

J. J. Weber



1834–1951

Leipzig

[Artikel in der Wikipedia](#)

Eintrag in der [GND: 5331728-2](#)

von Johann Jacob Weber gegründete
Verlagsbuchhandlung

Themenseiten

Tauerei

 Siehe auch die bei Wikisource verfügbaren Texte in der Kategorie *Tauerei*.

Inhaltsverzeichnis [\[Verbergen\]](#)

Lexikonartikel

Abhandlungen, Beschreibungen,
Protokolle

vor 1870

1870–1879

1880–1889

1890–1899

nach 1900

Darstellungen und Illustrationen

Dissertation

Rechtstexte

englische Texte

Französische Texte (Touage)

Tauerei



Literatur zu den Themen Seil- und
Kettenschiffahrt (Touage)

Siehe auch [Schiffahrt](#)

 [Artikel in der Wikipedia](#)

 [Bilder und Medien bei Commons](#)

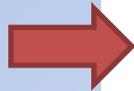
Lexikonartikel [\[Bearbeiten \]](#)

- **Kettenschleppschiffahrt**. In: *Supplement zur elften Auflage des Conversations-Lexikon*, Band 2, F. A. Brockhaus, 1873 [Google-USA](#)^{*}
- *Kettenschleppschiffahrt*. In: *Brockhaus' Conversations-Lexikon*, Band 10, F. A. Brockhaus, 1885 [Internet Archive](#)^{*} = [Google-USA](#)^{*}
- **Tauerei**. In: *Meyers Konversations-Lexikon*, Band 15, 1888, S. 543–544 [Google-USA](#)^{*}, [E-Text eLexikon](#)^{*}
- *Kettenschleppschiffahrt*. In: *Brockhaus' Conversations-Lexikon*, Band 17, F. A. Brockhaus, 1898 [Google-USA](#)^{*}

Themenseite Tauerei

1870–1879 [Bearbeiten]

- Martens: *Ueber die Schleppschiffahrt mit versenktem Drahtseil nach dem System von Eyth und de Mesnil, und die Versuche bei Lüttich; Bericht von Wasserbau-Inspector Martens in Stuttgart.* In: *Polytechnisches Journal*, Band 195, Nr. VIII., 1870, (S. 17–28) [Dingler Online](#), [SLUB Dresden](#) = Deutsche Bauzeitung, 1869, Nr. 42 und 44. Mit Abbildungen auf Tab. I.
- E. Stuert: **Vermischtes: Reserve-Kettenglied.** In: *Deutsche Bauzeitung*, Jg. 4, H. 24; Carl Beelitz: Berlin 1870, S. 197–198 [BTU Cottbus: H. 24 = S. 191–198](#) und [Google](#) = Polytechnisches Centralblatt, Band 36, Verlag Wigand, 1870, S. 1172–1173 [Google](#)
- *Vorträge über Ingenieur-Wissenschaften an der polytechnischen Schule zu Aachen*, A. v. Kaven: Hannover 1870
 - *Capitel II: Kurze Uebersicht der verschiedenen Arten von Communicationen und der benutzten oder vorgeschlagenen Motoren. Abschnitt Wassertransporte*, S. 40–42 [Google](#)
 - *Capitel III. Vergleichung der Communications-Wege und Charakteristik derselben.*
 - C. Wasserwege
 - *I. Charakteristik der Wasserstrassen.* S. 61–64 [Google](#)
 - *II. Vorgleichung der Transportkosten auf Eisenbahnen und Canälen.* S. 65–78 [Google](#)
 - *III. Vergleichung der Transporte auf Eisenbahnen und schiffbaren Flüssen.* S. 78–80 [Google](#)
- *Technologie: Die Kettenschiffahrt.* In: Hermann Julius Meyer (Hrsg.): *Ergänzungsblätter zur Kenntniss der Gegenwart.* Band 6, Verlag des Bibliographischen Instituts, Hildesburghausen 1870, Seite 320, [Google](#)
- Consularberichte: **Kettenschiffahrt auf der sächsischen Elbe.** In: *Austria*, Archiv für Consularwesen, volkswirtschaftliche Gesetzgebung und Statistik, Jahrgang XXII, Nr. 34, Wien 1870, Seite 638–639 [Google](#)
- H. G.: **Die Kettenschleppschiffahrt**, In: *Illustrierte Zeitung*, Band 54, Verlag J. J. Weber, Leipzig 1870, Seite 79–81 [Google](#)
- Heinrich Ressel: *Die Ketten-Dampfschiffahrt auf der Donau und ihre Rentabilität: mit einem Anhang über die Leistungen und Ergebnisse der im Auslande bisher zur Anwendung gekommenen Touagen mit Ketten- und Drahtseil-Betrieb.* Wien 1870 [Google](#)



Zusammenfassung Wikisource

- Wikisource stellt die nächste Verarbeitungsstufe für Digitalisate von Büchern und Schriften dar. Durch diese Art der Datenaufbereitung wird der Zugang zu den Originalen sehr erleichtert und damit dem breiten Publikum barrierefrei zur Verfügung gestellt. So wird die Lesbarkeit und Erschließung, z. B. die Suche über Suchmaschinen wie Google durch das Übertragen der alten Fraktur-Texte in die moderne Antiqua-Schrift sehr erleichtert.
- Zum Qualitätsanspruch des Projekts gehört es auch, die Quellen zu erschließen, zu kommentieren und zusammen mit Bildern und anderen Inhalten ansprechend zu präsentieren.

- Export als Epub (E-Book-Format) oder PDF möglich

Fehlerhafte Scans!

Kettenschiffahrt auf der oberen **Donau.** Der **Zeitschrift** des Oesterreichischen Ingenieur-Vereins (1885 Seite 11) entnehmen wir einige Mittheilungen aus dem Vortrage des Ingenieurs J. Deutsch über die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau oberhalb Wiens. Seit 1869 liegt eine Kette zwischen Prefsburg und Wien auf etwa 60 km Stromlänge. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte die Absicht, im Laufe der letzten Jahre die Donau auf der 301 km langen Strecke von Wien bis Passau, vielleicht sogar bis zu dem 59 km weiter stromaufwärts gelegenen bayrischen Umschlagsplatze Deggendorf mit einer Kette zu versehen. **Thatsächlich** wurde jedoch nur der 121 km lange untere Theil bis Pöchlarn verlegt, weil die längs des sogenannten „Struden“ bei Grein, einer 153 km oberhalb Wiens befindlichen felsigen Stromschnelle, ausgeführten Ver-

Verlag von Ernst & Korn in Berlin. Für die Redaction des nichtamtlichen Theiles

Fehlerhafte Scans!

Donau.

Donau. Der Zeitschrift des
1885 Seite 11) entnehmen wir
des Ingenieurs J. Deutsch

über die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau oberhalb

Wiens. Seit
etwa 60 km S
hatte die Abs
301 km langen
dem 59 km w
platze Deggen

Zeitschrift

Thatsächlich

heiles

Traue keinem Scan!

Weiterführende Informationen:

- David Kriesel: Traue keinem Scan, den du nicht selbst gefälscht hast

<https://www.youtube.com/watch?v=7FeqF1-Z1g0>

Lizenzhinweise

- [!Original: Nicholas Moreau](#) creator QS:P170,Q59095635Vektor: [Otourly](#), [Wikisource-logo-with-text](#), [CC BY-SA 3.0](#)
- [Wikimedia Foundation](#), [Commons-logo-en](#), [CC BY-SA 3.0](#)

Weitergehende Informationen:

File:Wikisource-Broschüre.pdf

<https://de.wikisource.org/wiki/Wikisource:Editionsrichtlinien>

