

**Deutsche  
Volkswirtschaftliche Monatshefte.**

---

Herausgegeben

von

**Paul Freiherrn von Koell.**

---

**VII. Jahrgang.**

**Heft 5. — Mai.**

---

**Berlin, 1882.**

**Druck und Verlag von F. A. Günther & Sohn.**

welcher in leitenden Kreisen zu Gunsten der friedericianischen Staatskunst feierlich verkündigt wurde.

Wollte man diesen Umschwung in ein großes System für Vermehrung der Beschäftigungsgelegenheiten und Nahrungsquellen bringen, so würden die volkswirthschaftlichen und socialen Bedenken gegen den Lieblingswunsch des Reichskanzlers, soweit sie Grund haben, schwinden und die Rücksichten auf die festere Existenz des Reichs für die Maßregel bei zahlreichen Patrioten eine wirkliche Begeisterung hervorrufen.

### Ketten- und Seilschiffahrt.

Herr Professor Schlichting (Berlin) hat über dieses, angesichts der neueren Bestrebungen für Förderung der Binnenschiffahrt sehr zeitgemäße Thema, in der General-Versammlung des „Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt“ am 27. April einen instruktiven Vortrag gehalten, der für die nächste Ausschußsitzung des Vereins, welche diesen Mittwoch Abend 7 Uhr im Reichstagsgebäude stattfindet, zur Debatte gestellt worden ist. Prof. Schlichting faßt die Vortheile und Nachtheile beider Transportmittel wie folgt zusammen. Der Kettentauer ist dem Seiltauer vorzuziehen wegen des geringeren Tiefganges, des einfacheren Windapparates, der geringeren Zahl Maschinentheile, sowie wegen der geringeren Anlage- und Unterhaltungskosten. Der Seiltauer verdient dagegen den Vorzug wegen der größeren Steuerfähigkeit. Die Kette selbst ist dem Tau vorzuziehen wegen der leichter und schneller ausführbaren Verlängerung, Verkürzung und Wiederverbindung bei Brüchen, wegen der daraus resultirenden geringeren Betriebsstörung, der größeren Sicherheit gegen böswillige Zerstörung und wegen der längeren Dauer, während das Seil vor der Kette den Vorzug verdient wegen des geringeren Gewichts, der günstigeren Form der geringeren Verschandung, der constanteren Lage in der Fahrrinne und wegen des geringeren Preises.

Ein absolutes Uebergewicht des einen über das andere

Tauereisystem läßt sich aus Allem, was über die Betriebsergebnisse bekannt geworden ist, nicht ableiten. Dazu bedürfte es der genauen Kenntniß aller Interna der bestehenden Unternehmungen. Für uns sind die Resultate in Deutschland von besonderem Interesse, und diese ergeben allerdings für die Seilschiffahrt, mit Ausschluß der Rheinstrecke Bingen—Oberkassel, nur Mißerfolge, von denen indessen diejenigen am Rhein nur zum Theil dem System, zum Theil aber auch, wie dem Vortragenden aus eigener Erfahrung bekannt geworden ist, der Konkurrenz der sonstigen Schiffahrt, namentlich der Schleppschiffahrt mit Schraubendampfern, zur Last zu legen sind.

Dagegen hat die Kettenschiffahrt in Deutschland besonders auf der Elbe bedeutende Erfolge erzielt, wie schon die in den letzten Jahren gezahlten Dividenden (1881 = 8 ½ pSt.) beweisen. Bei der beschränkten Fahrweite der meisten deutschen Wasserstraßen wird die Kettenschiffahrt auf diesen voraussichtlich auch für die nächsten Zeit wenigstens so lange das Uebergewicht behaupten, als der Kettentauer den Seiltauer in Bezug auf geringen Tiefgang übertrifft. Aber auch bei gleichem Tiefgang beider Tauer wird die Kettenschiffahrt Bestand behalten, weil sie trotz mancher Nachteile für den Betrieb wesentliche Vortheile bietet. Ob im speziellen Falle Ketten- oder Seilschiffahrt zweckmäßiger und bezüglich der Rentabilität günstiger ist, hängt von den speziellen Verhältnissen der Wasserstraße ab. Sowohl die Ketten-, als die Seilschiffahrt werden noch manche Verbesserungen einzuführen, noch manche Entwicklungsstadien zu durchlaufen haben.

Uebrigens scheint die Kettenschiffahrt gegenwärtig noch in größerer Ausdehnung betrieben zu werden, als die Seilschiffahrt. Nach ungefähren Ermittlungen ist die Kettenschiffahrt im Betriebe in Deutschland auf Elbe, Saale, Brahe und dem Neckar auf 777 km. Länge, in Oesterreich auf Elbe und Donau auf 199 km. Länge, in Frankreich auf Seine und Yonne auf 441 km. Länge, außerdem noch auf einzelnen kurzen Kanalsectoren, und in Rußland auf der Wolga und dem Chetznier auf 375 + 167 = 542 km. Länge. Die Seilschiffahrt aber ist

2\*

im Betriebe in Deutschland auf dem Rhein von Bingen bis Obercaffel auf 120 km. Länge, in Oesterreich auf dem Donaukanal auf 17,55 km. Länge, in Belgien auf der Maas, dem Charleroi- und Terneuzen-Kanal, deren Längen nicht angegeben werden können, in Rußland auf der Newa von Kronstadt bis Petersburg und in Amerika auf einzelnen Strecken des 563 km. langen Erie-Kanals. Frankreich besitzt somit keine Seil- und Belgien keine Ketten-Schiffahrt.

### Der deutsche Seeverkehr.

Die Lage der deutschen Seeschiffahrt, welche in den letzten Jahren für eine sehr gedrückte gelten konnte, hat neuerdings eine wesentliche Aufbesserung erfahren. Dieselbe ist in der Hauptsache zurückzuführen auf die entschiedene Steigerung des Personen- und Güterverkehrs, wie seit dem Jahre 1880 sich bemerkbar macht. Die deutsche Schutzollpolitik, an die man alle möglichen Befürchtungen für den Bestand unseres Exports knüpfte, hat bekanntlich diese Befürchtungen glänzend zu Schanden gemacht, denn unser Güterexport ist gerade seit 1880 in außergewöhnlichem Maße gestiegen. Ihr ist es nämlich zu danken, daß unsere Industrie wieder an Leben und Energie gewonnen hat. Die Bestrebungen für Verbesserung der Fabrication sind seit 1879 allgemeine geworden, das Princip „billig und schlecht“ ist für unsere Industrie schon längst nicht mehr wahr, man hat mit Erfolg neue Absatzwege aufgesucht und alle Absperrungspolitik der uns umgebenden Länder hat nicht verhindern können, daß wir fast in sämtlichen Industriezweigen von Jahr zu Jahr steigende Exporte aufweisen.

Es leuchtet nun ohne Weiteres ein, daß diese Verhältnisse auch die deutsche Seeschiffahrt nicht unberührt lassen konnten. Wenn auch leider ein großer Theil unserer überseeischen Exporte nicht den Weg über deutsche Häfen nimmt, sondern sich mit Vorliebe nach belgischen Häfen wendet, sehr oft auch sich englischer Vermittlung bedient, so hat der allgemeine Verkehrsaufschwung doch auch das deutsche Schiffahrtsgewerbe gehoben, zumal