

Jahrbuch
für
Gesetzgebung, Verwaltung
und
Volkswirtschaft
im
Deutschen Reich.

Des „Jahrbuchs für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des Deutschen Reiches“
Neue Folge.

Siebenter Jahrgang.

7

Herausgegeben

von

Gustav Schmoller.

Erstes Heft.

1



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1883.

er es empfangen hat. Beide Theile sind mit dieser Verpachtungsart bis auf den heutigen Tag sehr zufrieden, hier herrscht keine Unzufriedenheit wie sonst in ganz Irland.

„Lauerei; Kette oder Seil?“ Von J. H. Der kleine lehrreiche Aufsatz ist offenbar von einem Sachverständigen, vermuthlich einem Fachmanne, wenn auch mit etwas ungelinker Feder, geschrieben. Die Frage über die vortheilhafteste Art der Güterbeförderung auf unseren wichtigeren Binnenwasserstraßen sei jetzt allseitig zu Gunsten der Lauerei entschieden. Hier stehen sich aber Seil und Kette gegenüber. Praktische und finanzielle Erfolge hat bisher wesentlich nur die Kette gehabt. Ewald Bellingrath in Dresden führte zuerst auf der Elbe von Dresden bis Hamburg, dann auf dem Neckar von Heilbronn bis Mannheim die Kettenlauerei mit glänzendem Erfolge ein, er ist augenblicklich dabei, dieselbe auch auf die Saale zu übertragen. In Hamburg kamen an von der Elbe zu Thal ohne Floßholz 1876 3 202 000 metr. Zentner Güter, 1878 5 939 000 und 1880 7 986 000 metr. Zentner; es gingen von dort zu Berg ab 1876 4 598 000 metr. Zentner, 1878 5 669 000 metr. Zentner, 1880 7 751 000 metr. Zentner. Den bezüglichen Eisenbahndirektionen wanken noch heute die Knie wegen die Tarifierabminderungen, die sie der Konkurrentin halber gewähren mußten. Ähnlich sind die Erfolge auf dem Neckar, allerdings bei vorläufig noch zehnfach kleinerem Betriebe. Die Kette hat aber mannichfache Nachteile gegenüber dem Seile. Die Anschaffungskosten sind bei der Kette bis fünffach so hoch, für die Abnutzung der Kette muß jährlich 12 $\frac{1}{2}$ Prozent abgeschrieben werden, noch mehr Kosten verursachen die Reparaturen der Kettenschiffe. So ungemein einfach auch die Kette arbeitet, so sind doch die Reibungen durch die Natur der Kette so gewaltige, daß man bekanntlich das Knarren in weitester Entfernung hören kann. Das Seil arbeitet viel ruhiger, ohne große Reibung, aber, und das entschied bisher für die Kette, das Aufnehmen und Herablassen des Seiles im Betriebe erforderte komplizierte Vorrichtungen, die sich nicht bewährten, sobald war beim Seilbetriebe bisher mindestens 1 Meter Tiefgang erforderlich, was bei den deutschen Strömen ein solch sanftes Gefälle voraussetzt, daß Lauerei überhaupt unnöthig und finanziell unfähig gegenüber den gewöhnlichen Schleppdampfern ist (z. B. auf dem unteren Rheine). Diese Erfahrungen gaben neuerdings dem Ingenieur Wernigh in Berlin Veranlassung, das ganze bisherige System mit den Preßrollen aufzugeben und an deren Stelle die von ihm erfundene Seilscheibe mit wellenförmiger Rille in Anwendung zu bringen, was sich bei halbjährigen Fahrten auf dem Rhein vollständig bewährt hat. System Bellingrath und System Wernigh bewarben sich neulich um die Ober von Breslau bis Stettin vor dem Forum der schlesischen Provinzialstände, die 4 Prozent Zinsgarantie gewähren sollten; die befragten Sachverständigen entschieden sich für System Wernigh. Da machte die jetzige Strominhaberin, die Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft, einen Strich durch die Rechnung, indem sie erklärte, sie werde später ohne Garantie eine Lauereianlage ausführen. Später, das hieß, wenn es gelungen sei, den kleinen Schiffersmann todt zu machen, sie also das völlige Monopol habe, was ohne obrigkeitliches Eingreifen sehr bald geschehen sein wird. Ihre Schleppdampfer befördern nur ihre eigenen Rähne, fremde zu Berg nur unter der Bedingung, daß der Schiffer seinen Rahn vollständig auf der Bergfahrt unentgeltlich zur Disposition der Gesellschaft stellt, die also alle Frachtsummen einnimmt. Die Existenz der Tausende von Privatschiffen ist so geradezu in Frage gestellt, in kurzer Zeit kann ihr Geschäft nicht mehr betrieben werden. Die Regierung sollte die Sachlage einmal durch sachverständige Beamte prüfen lassen.

„Koalitionen des Kapitals“. Von Dr. E. Wiß. Der Aufsatz besteht aus dem Vortrag von Gemeinplätzen des absoluten Manchesterthums. Koalitionen des Kapitals fänden immer in ihren Erfolgen ihre Grenzen, ein Satz, der selbstverständlich richtig ist; ihre Erfolge seien auch nur momentane, dauernd brächten sie jedem Theilhaftigen fast immer Schaden. Konsequenter Weise muß also der Verfasser an eine übergroße Dummheit seiner Schützlinge glauben. Gegen die Koalition des Schutzolls müsse sich eine Koalition des Freihandels erheben, leider wäre davon wenig zu merken.

M. v. Desfeld veröffentlicht aus einer eigenen großen Arbeit „Geschichte der Okkupation der Freien Deutschen Reichsstadt Nürnberg und deren Vorstädte