Sonderabdruck aus dem „Archiv für Eisenbahnwesen."
(Verlag von Julius Springer in Berlin N.)

Die finanzielle Entwicklung der französischen Wasserstrafsen.

Von

Dr. Hermann Schumacher.

(Mit einer Uebersichtskarte der französischen Wasserstrassen.)

Frankreich hat vor Deutschland den Vortheil einer langen, vielgestaltigen Küstenlinie, die ihm nach drei Seiten hin den Zugang zur gröfsten Handelsstrafse der Gegenwart, zum Meer, ermöglicht, es am Verkehrsleben sowohl des Atlantischen Ozeans, als auch des Mittelmeeres unmittelbar theilnehmen läfst. Der reicheren Küstenentwicklung entspricht auch ein Flufssystem, das vielseitiger ausgebildet ist. Während in dem in der Mitte des europäischen Kontinents gelegenen, durch eine hohe Gebirgswand gegen Süden abgeschlossenen Deutschland alle Flüsse mit Ausnahme der Donau, die nur auf weiten Umwegen in den entlegensten Theil des Mittelmeeres führt, von Süden nach Norden verlaufen, entsendet Frankreich seine Ströme zugleich nach Norden, Westen und Süden. Während unsere deutschen Flüsse in mehr oder minder paralleler Richtung, partikulare Absonderungen damit gleichsam begünstigend, zur Nord- und Ostsee dahinfliefsen, umfafst das Flufssystem Frankreichs von einem gemeinsamen Mittelgebiete aus mit weitgestreckten Armen das ganze Land nach allen Richtungen. Schon Strabo erklärte deshalb Gallien durch sein Flufsnetz als zur Zentralisation voraus bestimmt. Thatsächlich war es auch Frankreich, das zuerst aus mittelalterlicher Zersplitterung zum Einheitsstaat sich hindurchrang. Und als es Jahrhunderte früher, als sein weniger bevorzugter Nachbar im Osten, die Einheit erlangt hatte, da schritt es in klarer Erkenntnifs und mit muthiger Kraft alsbald dazu, die geographischen Grundlagen seiner Einheit zu stärken und zu mehren.

Zugleich mit der mannigfaltigeren Gestaltung seines Flufsnetzes besitzt Frankreich nämlich den weiteren Vorzug, dafs die grofse europäische Wasserscheide, die sich vom Kap Trafalgar bis St. Petersburg hinzieht, nirgends so leicht zu überwinden ist, wie in Frankreich zwischen der Garonne, Loire, Seine und Rhone. Wie im Süden von der Mündung der

Garonne zum Mittelmeer ein ebenes Gelände sich hinzieht, so liegt auch zwischen der Kanalküste und dem Mittelmeer kein eigentliches Gebirge, das die Verbindung zwischen der Rhone einerseits, der Seine und dem Rhein andrerseits erschwert; nur scheidet das grofse Zentralplateau Frankreichs einigermafsen das Schiffahrtsgebiet der unteren Loire von dem der unteren Rhone, sowie das der unteren Garonne von dem der Saône, der Seine und des Rheins. Allein in Osteuropa ist die Verbindung zwischen Nord und Süd ähnlich gut wie im Land jenseits der Vogesen; dort erfreut man sich aber nicht gleichzeitig einer ähnlich glücklichen Lage zum Meere.[1])

Die Ausnutzung dieser günstigen natürlichen Verhältnisse für die Binnenschiffahrt hatte aber zur Voraussetzung die technische Fähigkeit, Niveaudifferenzen beim Bau künstlicher Wasserstrafsen überwinden zu können. So lange diese Fähigkeit nicht oder nur in bescheidenstem Mafse vorhanden war, so lange blieben dem Kanalbau auch in Frankreich enge Grenzen gezogen,[2]) so lange war es insbesondere, trotz der Gunst der Verhältnisse, unmöglich, die verschiedenen natürlichen Wasserstrafsen des Landes zu einem Netze künstlich zu verknüpfen. Ein glücklicher Zufall war es, dafs zu der Zeit, als die staatliche Konzentration, die Ausbildung der einheitlichen monarchischen Gewalt Frankreich über seine Nachbarstaaten emporhob, auch die technische Voraussetzung eines ausgedehnten, wirksamen Kanalbaus geschaffen wurde, dafs nämlich die Kammerschleuse, durch die Schiffe aus einer Kanalhaltung in eine andere von erheblich verschiedenem Niveau überführt werden können, von italienischen Ingenieuren erfunden und dafs diese Erfindung alsbald unter Franz I. durch Lionardo da Vinci nach Frankreich gebracht wurde.[3])

So vereinigte sich alles, Frankreich früh zum bevorzugten Boden für Kanalbauten zu machen. Die Konfiguration des Landes gewährte die günstigsten natürlichen Bedingungen, die frühe staatliche Konzentration

---

[1]) Peez, der wirthschaftliche Werth der Binnenwasserstrafsen. Schriften des zweiten Binnenschiffahrtskongresses. Wien. 1886. — Friedrich Hahn, Frankreich in Kirchhoffs Länderkunde von Europa, Bd. II.

[2]) Man hatte schon seit dem 14. Jahrhundert, insbesondere in Flandern, kleine Kanäle von lokaler Bedeutung gebaut und dabei auch unbedeutende Niveauunterschiede durch primitive Mittel, hauptsächlich kleine geneigte Ebenen, über die die Schiffe aufserhalb des Wassers hinübergezogen wurden, — sogenannte „Overdracks“ — zu überwinden gesucht. Gröfsere Kanalbauten waren auf diese Weise nicht auszuführen. Vgl. Statistique de la navigation intérieure. Dépenses de premier établissement et d'entretien concernant les fleuves, rivières et canaux. Paris. 1892. S. 16.

[3]) Es ist das allerdings bestritten. Es wird von anderer Seite behauptet, die Erfindung der Kammerschleuse stamme aus Holland und gehe auf das Jahr 1253 zurück. Jedenfalls ist sie nicht vor dem Anfang des 16. Jahrhunderts nach Frankreich gekommen.

schuf die nöthige wirthschaftliche Kraft, die Einführung der Kammerschleuse verlieh früh auch die erforderliche technische Fähigkeit. Wie Frankreich dadurch das Land der ersten modernen Kanäle mit Scheitelhaltung wurde, so ist es bis heute das Land des ausgebreitetsten Binnenschiffahrtsnetzes geblieben. Kein anderes hat gröfsere Aufwendungen für künstliche Wasserstrafsen gemacht.

Es soll hier versucht werden, einen Ueberblick über den Ausbau dieses französischen Wasserstrafsennetzes zu geben. Dabei wird vom finanziellen Standpunkt ausgegangen; die Frage der Einnahmen und Ausgaben steht im Vordergrund; die Berücksichtigung des privater Initiative überlassenen Binnenschiffahrtsbetriebes liegt aufserhalb des Rahmens dieser Arbeit. Zunächst soll dementsprechend dargelegt werden, welche einmaligen Aufwendungen in Frankreich sowohl für künstliche als auch für die natürlichen Wasserstrafsen gemacht worden sind; um ein einigermafsen abgerundetes Bild zu geben, läfst es sich nicht vermeiden, ziemlich weit in die Vergangenheit zurückzugreifen; doch wird bei der jüngsten Periode, die das bekannte sog. Freycinetsche Programm vom Jahre 1879 einleitet, am längsten verweilt werden. Im Anschlufs daran soll untersucht werden, welche fortlaufenden Ausgaben die Unterhaltung der französischen Wasserstrafsen, insbesondere in der Gegenwart, verursacht. Endlich soll dargelegt werden, welche Einnahmen aus den Wasserstrafsen, auf die so grofse Mittel verwendet worden sind, gezogen wurden. Zu diesem Zwecke wird die Entwicklung der Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich bis zu ihrer Aufhebung im Jahre 1880 skizzirt werden, um mit einem Ueberblick über die neueren Bestrebungen, die auf ihre Wiedereinführung gerichtet sind, zu schliefsen.

I.

Der Ausbau des französischen Kanalnetzes bis zum Freycinet'schen Programm vom Jahre 1879.[1])

Schon früh hat man in Frankreich sich mit der Frage ausgedehnter

---

[1]) Die folgende geschichtliche Darstellung des französischen Wasserstrafsenbaues sucht möglichst auf die französischen Originalquellen zurückzugehen. Unter ihnen steht obenan: Statistique de la navigation intérieure. Dépenses de premier établissement et d'entretien concernant les fleuves, rivières et canaux. Documents historiques et statistiques. Paris 1892. In mehr oder minder engem Anschlufs an diese eingehende amtliche Veröffentlichung, die in erster Auflage bereits im Jahre 1888 herausgegeben wurde, ist eine umfangreiche französische Literatur entstanden. Aus ihr ist besonders hervorzuheben der Artikel „Canaux" in Léon Say's Dictionnaire des finances. Bd. I (Paris 1889) S. 850—856; er ist verfafst von Beaurin-Gressier, Ministerialdirektor im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten; er deckt

Kanalbauten beschäftigt.[1]) Bereits unter Franz I. war es geplant worden, durch einen Kanal zwischen der Garonne und der Aude, von Toulouse nach Narbonne, das Mittelmeer mit dem Atlantischen Ozean in direkte schiffbare Verbindung zu setzen. Ein Adam de Craponne hatte sogar die grofsartigsten Kanalprojekte bis in alle Einzelheiten bereits im 16. Jahrhundert ausgearbeitet.[2])

Den Uebergang vom Plan zur That vollführten jedoch erst die beiden grofsen Minister, auf die so vieles in den neueren Einrichtungen Frankreichs zurückgeht, Sully und Colbert. Sully beschäftigte sich mit grofsartigen Gedanken, durch die Anlage eines umfassenden Kanalsystems die entferntesten Provinzen des Landes zu verbinden; er schlug vor, die Seine mit der Loire, die Loire mit der Saône und die Saône mit der Maas durch künstliche Wasserstrafsen zu verknüpfen, um so von den Mündungen des Rheins, der Loire und der Seine bis herab zum Mittelländischen Meere Schiffahrtswege zu schaffen. Nur ein kleiner Theil dieses weitblickenden

---

sich daher zwar vielfach mit der amtlichen Darstellung, erhält aber auch andererseits einen gewissen authentischen Werth. Aus der übrigen mannigfaltigen französischen Literatur seien noch besonders hervorgehoben:

Colson, Transports et Tarifs. Deuxième édition. Paris 1898.

Picard, Traité des eaux. Bd. III. Paris 1893.

In der deutschen Literatur findet sich die ausgedehnteste Darstellung in dem Buche v. Kaufmanns über die Eisenbahnpolitik Frankreichs (Stuttgart 1896). Aus den ausgiebigen französischen Quellen, von denen jedoch die erwähnte wichtigste Originalquelle nicht zitirt, sondern nur vorübergehend und unvollständig im Texte einmal erwähnt wird, ist im 19. Kapitel dieses Buches über das ganze französische Binnenschiffahrtswesen ein mannigfaltiges Detailmaterial wiedergegeben worden.

Hier soll der Versuch gemacht werden, von dem soeben von uns aufgestellten Gesichtspunkt aus unter noch gröfserer Ausnutzung der Quellen den spröden Stoff zu einem abgeschlossenen, möglichst anschaulichen Bilde zu verarbeiten.

[1]) Bereits Marius hat mit seinen Legionen bekanntlich einen Kanal von Arles zum Meere erbaut; doch ist keine Spur von ihm erhalten geblieben.

[2]) Adam de Craponne (1525—1576) projektirte hauptsächlich drei Kanäle. Erstens wollte er einen „Canal de Provence“ bauen, welcher die Durance zunächst mit Aix, später auch mit Marseille verbinden sollte. Zweitens überreichte er dem König Heinrich II. ein Projekt zu einem „Canal du centre“, durch den er in der Grafschaft Charolais in der Bourgogne den Ozean mit dem Mittelmeer in Verbindung setzen wollte. Endlich überreichte er im Jahre 1571 Katharina de Medici einen Plán für den „Canal de Languedoc“, den späteren „Canal du Midi“, für welchen er 5 Jahre lang Studien, insbesondere Nivellements gemacht hatte. Vgl. Martin, L'oeuvre d'Adam de Craponne, in den Annales des ponts et chaussées. 1874 S. 247—298. Zur selben Zeit, als diese Projekte, die erst nach vielen Jahrzehnten ausgeführt werden sollten, aufgestellt wurden, wurden in Frankreich am Ourcq (1528), an der Vilaine (1538) und am Lot (etwa 1540) die ersten Versuche mit dem Bau von Kammerschleusen gemacht. Vgl. de Mas, Rivières à courant libre. Paris. 1899. S. 4.

Planes kam zu Lebzeiten Heinrichs IV. zur Ausführung. Es wurde nur die Seine und zwar durch ihren bereits früher flöſsbar gemachten Nebenfluſs Loing mit der Loire in schiffbare Verbindung gebracht. Das geschah durch den Bau des 59 km langen, 43 Schleusen aufweisenden Kanals von Briare, des ersten Kanals mit Scheitelhaltung in Europa, der hauptsächlich den Zweck hatte, Paris mit Holz aus den reichen Wäldern des Orléannais zu versorgen. Vom Staate im Jahre 1604 unter Aufbietung von 6000 Soldaten begonnen, ist dieser Kanalbau erst im Jahre 1642 unter Richelieu vollendet worden, nachdem zwei Privatleute die Konzession für ihn erhalten hatten oder richtiger mit dem Kanal belehnt worden waren.

Colbert kam auf den Plan von Franz I. zurück, eine Wasserverbindung zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Mittelländischen Meer durch eine Verlängerung der Schiffahrtsstraſse der Garonne herzustellen. In erheblich gröſserem Maſse, als damals geplant war, wurde unter seinem Einfluſs der Bau des Canal de Languedoc oder des Canal du Midi — wie er später regelmäſsig genannt wurde — begonnen. Dieser älteste gröſsere Scheitelkanal, der mit seinen 119 Schleusen früher als ein Wunderwerk der Technik gepriesen und noch neuerdings als die berühmteste Wasserstraſse der Welt bezeichnet worden ist,[1]) wurde erst nach dem Tode Colberts, im Jahre 1684, nach fast zwanzigjähriger Bauzeit, vollendet. Für den Bau dieses Kanals war allerdings einem Privatmann eine Konzession ertheilt worden, doch wurden trotzdem die Kosten überwiegend aus Mitteln des Staates und der hauptsächlich interessirten Provinzen bestritten; der Konzessionär hat bis zum Jahre 1682 nicht mehr als 1 Million Francs gezahlt, während zu gleicher Zeit der Staat bereits 7,5 Millionen und die Stände von Languedoc 5,5 Millionen Francs beigetragen hatten. Auſser diesem wichtigsten, 277 km langen Kanalbau, wurden unter Colberts Verwaltung noch Konzessionen ertheilt für den 73,5 km langen Kanal von Orléans (1679), der im Jahre 1792 vollendet wurde und in 28 Haltungen von der Loire, etwas oberhalb von Orléans, zum Seinenebenfluſs Loing an der Mündung des Briarekanals führt, sowie im Süden, im heutigen Departement Hautes Alpes, für den kleinen Kanal de la Grave (1672). Endlich begann der Staat gleichzeitig auch selbst Kanäle zu bauen, nämlich den allerdings erst fast ein Jahrhundert später vollendeten kurzen Kanal de Neuffossé (1682), der heute einen Theil der wichtigen Wasserstraſse von der belgi-

---

[1]) Keller, Die Wasserstraſsen Frankreichs. Petermanns Mittheilungen. 1881 S. 401—411, 449—458. Diesem Aufsatz, der einen Ueberblick über die französischen Wasserstraſsen im Jahre 1880 giebt, wo die neue Umbaubewegung gerade einsetzte und die Kanäle im allgemeinen — wie angenommen werden darf — noch ihre ursprüngliche Anlage bewahrt hatten, sind in diesem Abschnitt die meisten Angaben über die Schleusenzahl der einzelnen künstlichen Wasserstraſsen entnommen.

schen Grenze nach Paris bildet, und den hauptsächlich für militärische Zwecke geplanten Canal der Breusch (1682).

Nach Colberts Tode brachten die Kriege Ludwigs XIV. und mit ihnen in Verbindung stehenden finanziellen Schwierigkeiten den Ausbau des französischen Wasserstrafsennetzes einstweilen zum Stocken. Das ganze 18. Jahrhundert zeigt auf diesem Gebiete in Frankreich nicht jenen grofsen Zug, jene frische Initiative und strebsame Rührigkeit, die das voraufgegangene Jahrhundert auszeichnete. Allerdings wurden unter Ludwig XV. der Kanal von Orléans und der Kanal von Neuffossé vollendet und auch zwei neue Kanäle konzessionirt, nämlich im Jahre 1719 der fast 50 km lange Seitenkanal des Loing, durch den dieser im wesentlichen bisher nur flöfsbare Flufs von der Einmündung des Briarekanals und des Orléanskanals an bis zum Einflufs in die Seine durch 24 Schleusen besser schiffbar gemacht wurde, und im Jahre 1732 der Kanal Creuzat von St. Quentin nach Chauny, der heute einen wichtigen Theil der belebten Wasserstrafse vom nordfranzösischen Kohlenrevier nach Paris bildet; es wurden für diesen letzten Kanal damals zwar 10 000 Aktien von 500 Frcs. ausgegeben, beendet wurde er jedoch erst in unserem Jahrhundert.

Die umfassenderen Bestrebungen der Vergangenheit lebten erst unter der Regierung Ludwig XVI. in den Ständen Burgunds zum Theil wieder auf; diese beschlossen nämlich im Jahre 1783, mit einem Kostenaufwand von fast 17 Millionen Francs, drei Kanalbauten auszuführen, die den Anfang dazu bildeten, die Rhone mit der Loire, der Seine und dem Rhein zu verknüpfen. Es war das erstens der bereits von Adam de Craponne zur Verbindung von Saône und Loire befürwortete Kanal von Charolais oder der spätere „Canal du Centre," der von Digoin an der Loire mit 30 Schleusen 64 km weit bis zur Wasserscheide ansteigt und jenseits mit 52 Schleusen auf 48 km Länge zum Saônethal herabfällt; er wurde bereits im Jahre 1793 beendet. Zweitens war es der Kanal von Burgund, der mit nicht weniger als 191 Schleusen auf einer Strecke von 242 km die Verbindung zwischen Saône und Seine erstrebte; er wurde erst im dritten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts fertig gestellt. Endlich kam hinzu der Kanal der Franche-Comté zwischen der Saône und dem Doubs, der als erste Strecke des im Jahre 1834 in seiner ganzen Länge von 363 km eröffneten Rhone-Rheinkanals aufgefafst werden kann. Für den letzten Kanal hatten die Stände Burgunds nur 750 000 Frcs. bewilligt, während für den ersten 9, für den zweiten 7 Millionen Frcs. genehmigt worden waren. Beim Sturze der Monarchie waren in ganz Frankreich rund 1 000 km künstlicher Wasserstrafsen in Betrieb, deren Anlagekapital und zwar sowohl das vom Staate als auch das von Konzessionären aufgewendete, auf 116 Mil-

lionen Francs berechnet worden ist;[1]) für fast 800 weitere Kilometer waren aufserdem Konzessionen ertheilt.

Napoleon I. brachte dem Wasserbau wiederum ein lebhafteres Interesse entgegen. Er wollte das bisherige Kanalnetz durch Neubauten in einer Gesammtlänge von etwa 1 000 km verdoppeln; er plante insbesondere die Vollendung eines Kanals Napoleon zwischen Rhone und Rhein, des Burgunder Kanals, sowie des grofsen Nordkanals zwischen Schelde und Rhein. Doch die vielen Kriege verhinderten ihn, seine Pläne in umfassender Weise auszuführen; sie machten es nicht nur unmöglich, aus den allgemeinen Staatseinnahmen die dazu erforderlichen Mittel aufzubringen, sondern sie verschlangen sogar die Gelder, die Napoleon sich ausdrücklich zum Zwecke der Neubauten durch den Verkauf wichtiger Staatskanäle verschafft hatte. Es sind daher gröfstentheils Kanäle von untergeordneter Bedeutung, deren Bau unter Napoleon I. begonnen wurde. Sie sind verstreut über das ganze Land und ein sie verbindender planmäfsiger Gedanke läfst sich nicht entdecken. Zunächst werden eine Reihe von Hafenplätzen mit ihrem Hinterlande in bessere Verbindung gesetzt. Es wurden in der Bretagne die beiden kleinen Kanäle von Blavet (28 Schleusen) und von der Ille und Rance (48 Schleusen) begonnen, um die Hafenplätze Lorient und St. Malo mit ihrem Hinterlande besser zu verbinden; es wurden zu ähnlichen Zwecken der 24 km lange Kanal von La Rochelle nach Marans, der mittels eines Tunnels in einer einzigen Haltung die flache Wasserscheide zwischen dem Meere und der Sèvre Niortaise durchschneidet, und im Süden an der Rhonemündung der 47 km lange, 4 Schleusen aufweisende Kanal von Arles zum kleinen Hafenplatz Bouc, durch den der alte Plan des Marius von neuem aufgenommen und ausgeführt wurde, angelegt. Ihnen gesellten sich andere Kanalbauten zu; so der ein wichtiges Glied in der heutigen grofsen Verkehrsstrafse von Belgien nach Paris bildende, 24 km lange Kanal von Mons nach Condé an der Schelde, von dem heute nur 5 km mit 2 Schleusen zu Frankreich gehören; so der 261 km lange Kanal von Berry im Stromsystem der Loire mit nicht weniger als 114 Schleusen, der insbesondere dem Verkehr von Montluçon und Bourges nach Norden in der Richtung auf Paris dient; so endlich der kleine Kanal der Salinen von Dieuze. Zu diesen staatlichen Bauten kamen noch einige Kanalkonzessionen hinzu. Sie wurden insbesondere ertheilt für die 120 km langen Pariser Kanäle — von Ourcq (8 Schleusen), St. Denis (12 Schleusen) und St. Martin

[1]) Diese Ziffer kann auf volle Zuverlässigkeit keinen Anspruch machen, während die Angaben für die spätere Zeit genau sind; insbesondere ist seit dem Jahre 1822 eine sorgfältige Statistik über die Ausgaben vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten geführt worden.

(9 Schleusen) — die abgesehen von ihrer Bedeutung für die Wasserversorgung der Hauptstadt insbesondere dem Durchgangsverkehr die mühselige Fahrt auf der Seinestrecke innerhalb Paris ersparen, sowie für den 51 km langen und 3 Schleusen enthaltenden Kanal von Beaucaire, der im Mündungsgebiet der Rhone liegt. Die meisten dieser Kanäle wurden unter Napoleon I. nicht vollendet. Nur 200 km künstlicher Wasserstrafsen wurden in der Periode 1789—1814 dem Verkehr übergeben; etwa 75 Millionen Francs sind in dieser Zeit — und zwar anscheinend allein vom Staate — für sie verausgabt worden. Im ganzen waren demnach in Frankreich im Jahre 1814 rund 1 200 Kanäle und das gesammte Kapital, das vom Staate, sowie von Konzessionären auf sie vom Beginn des Kanalbaus an bis zum genannten Jahre verwendet wurde, wird auf 191 Millionen Francs angegeben. Konzessionen waren im ganzen bis zum selben Jahre für Kanallinien von einer Gesammtlänge von 3 100 km ertheilt worden.

Die ganze Zeit bis zum Jahre 1814 nennt Beaurin-Gressier „la période d'indécision et de tâtonnements," die in ihren Ausführungen ebenso einen einheitlichen Bauplan, wie ein finanzielles Prinzip vermissen lasse. Die umfassenden Pläne, die nicht fehlten, hatten auf die Ausführungsarbeiten nur wenig Einflufs ausgeübt und mit der Zeit diesen Einflufs ganz verloren. Erst unter der Restauration machte man ernstlich den Versuch, an das Binnenwasserstrafsennetz Frankreichs praktisch von einheitlichen Gesichtspunkten aus heranzutreten. Im Jahre 1820 wurde, auf Grund umfassender, mehrjähriger Studien, eine allgemeine statistische Zusammenstellung veröffentlicht, die einen programmartigen Ueberblick gab über alle jene Bauten, die man noch zum Ausbau des französischen Wasserstrafsennetzes für nöthig hielt. Danach wurde es für wünschenswerth erklärt, neue Wasserwege in einer Länge von 10 800 km anzulegen und die bestehenden Kanäle in einer Länge von 2 760 km weiter auszubauen. Die Ausführung des ganzen Programms hätte mehr als eine Milliarde Francs gekostet; die Ausführung selbst der Bauten, die für dringend nothwendig gehalten wurden, erforderte einen Aufwand von etwa 200 Millionen Francs.

In diesem beschränkteren Umfange sollte das Programm ausgeführt werden. Und zwar wollte der Staat es selbst als Unternehmer thun. Die bedeutenden Mittel dazu konnte er jedoch nicht selbst unmittelbar aufbringen; deshalb bediente er sich des Auswegs besonderer Anleihen. Durch mehr als ein Dutzend Gesetze, die sämmtlich vom 5. August 1821 oder 14. August 1822 datirt sind, verschaffte er sich einen gesammten Anleihebetrag von 126 100 000 Frcs. Allerdings geschah das unter aufserordentlich ungünstigen Bedingungen. Denn die Geld verleihenden Syndikate, die

ein eigentliches Risiko überhaupt nicht liefen, sollten nicht nur ihr dargeliehenes Geld mit 5—6 % verzinst und in nicht langer Frist amortisirt erhalten, sie sollten nicht nur aufserdem eine bis zu 1,5 % der Darlehnssumme sich belaufende Prämie bekommen, sondern sie sollten auch an den Ueberschüssen, welche die Abgaben, die auf den mit den Anleihegeldern zu erbauenden Wasserstrafsen erhoben werden sollten, etwa ergaben, für die Dauer von 40—99 Jahren theilnehmen; und um dieses Antheilsrecht zu sichern — das erwies sich als die verhängnifsvollste Bestimmung — wurde den Anleihesyndikaten eine Kontrolbefugnifs, eine Mitwirkung bei der Festsetzung der Abgabentarife eingeräumt. Mit grofsen Opfern mufsten später diese Kanalbauten aus dem privaten Abhängigkeitsverhältnifs wieder losgelöst und die verschwenderisch gewährten Rechte zurückgewonnen werden.

Diese Bedingungen fanden auf die folgenden, zum Theil bereits früher begonnenen Wasserstrafsen Anwendung:

	Anleihebetrag Francs
den Kanal der Bretagne, der von Brest nach Nantes, auf eine Entfernung von 360 km mittels 236 Schleusen sich hinzieht und die kleinen Schiffahrtsstrafsen der Bretagne mit der Loire und dadurch lose auch mit dem ganzen übrigen Binnenschiffahrtsnetz Frankreichs verbindet, ...	36 000 000
den Kanal von Burgund, die 242 km lange schleusenreiche Schiffahrtsverbindung, die bereits, wie erwähnt wurde, von den Ständen Burgunds zu Ende des vorigen Jahrhunderts begonnen worden war, ...	25 000 000
den Kanal von Berry, der mit seinen 114 Schleusenbauten schon von Napoleon I. in Angriff genommen war, ...	12 000 000
den Loire-Seitenkanal, der am linken Flufsufer 206 km weit mit 60 Schleusen sich hinzieht, ...	12 000 000
den Rhone-Rheinkanal, die bereits von den Ständen Burgunds auf kurzer Strecke begonnene Wasserstrafse, von deren Gesammtlänge von 363 km heute nur noch der zum Rhonebecken gehörige Theil, der 190 km lang ist und 73 Schleusen hat, zu Frankreich gehört, . .	10 000 000
den Kanal von Nivernais, der von der Yonne, dem Nebenflufs der Seine, zur Loire führt und auf 178 km Länge 116 Schleusenbauten aufweist, ...	8 000 000

	Francs
den Ardennenkanal, der mittels 44 Schleusen auf 88 km Länge die Aisne mit der Maas verbindet, ...	8 000 000
die Somme- und Manicampkanäle, von denen der letzte nur 5 km lange, als ein Glied der grofsen Verkehrsstrafse vom nordfranzösischen Kohlenbecken nach Paris, die Oise mit dem Kanal von St. Quentin verknüpft, während der 157 km lange Sommekanal in 25 Haltungen von St. Valery, bis wo Seeschiffe gelangen können, ebenfalls zum genannten Kanale führt,	6 600 000
den Kanal von Arles nach Bouc, den erwähnten kurzen Kanalbau, den Napoleon I. schon unternahm, . . .	5 500 000
die Oise, die im Anschlufs an den Kanal von St. Quentin, sowie den von Manicamp einen Theil jener belebtesten Binnenschiffahrtsstrafse Frankreichs von Paris zum Norden bildet, ...	3 000 000
zusammen	126 100 000.

Im ganzen Umfange wurden diese Bauten alsbald in Angriff genommen. Da in allen Anleiheverträgen der Zeitpunkt für die Vollendung des betreffenden Baues festgesetzt war und meist im Falle der Verzögerung eine zum Theil sehr empfindliche Erhöhung der staatlichen Lasten einzutreten hatte, so herrschte gröfste Rührigkeit. Bald zeigte sich jedoch, dafs die bewilligten Beträge nicht ausreichten. Um die begonnenen Bauten nicht liegen zu lassen und um die Verzugsstrafen zu vermeiden oder doch möglichst zu verkürzen, mufste der Staat, vom Jahre 1827 an, sich entschliefsen, die Fehlbeträge aus seinen Mitteln — durch sogenannte crédits en participation — aufzubringen.

Zu diesen erwähnten vom Staate gebauten Kanälen kamen in der gleichen Periode noch einige von Privaten unternommene hinzu. Es wurden nämlich noch die folgenden, zum Theil sehr wichtigen Kanäle konzessionirt:

der bereits mehrfach erwähnte, schon vor hundert Jahren auf wichtiger Strecke gebaute Kanal von St. Quentin, der die heute kanalisirte Schelde verlängernd, von Cambrai bis Chauny, zum Ausgangspunkt des genannten mit der Oise verbindenden kurzen Kanals von Manicamp führt und den wichtigsten, 96 km langen, 35 Schleusen enthaltenden Theil der grofsen Verkehrsstrafse vom nordfranzösischen Kohlenbecken nach Paris darstellt;

der 57 km lange und 7 Schleusen besitzende Deûlekanal, der von Lille über La Bassée nach Douai an der Scarpe führt, sowie der etwa 20 km lange Roubaixkanal, der die Wasserscheide zwischen Lys und Schelde mit 13 Schleusen überschreitet — beide im An-

schlufs an das belgische Wasserstrafsennetz und inmitten des lebhaften nordfranzösischen Industriebezirkes;

der 45 km lange Kanal von Aire nach La Bassée mit 2 Schleusen, der den älteren Kanal von Neuffossé verlängert und, wie dieser, einen Theil der grofsen Linie Mons-Paris bildet;

die Sambre, die von Landrecies an auf einer Strecke von 54 km mit 10 Schleusen kanalisirt worden ist;

der schleusenlose, 42 km lange Canal des Etangs, der die Strandseen im Gebiete der Rhonemündung durchzieht und den Südkanal mit Cette in Verbindung setzt;

der Kanal der Dive, eines Nebenflusses der Loire im fruchtbaren Saumurois, der auf einer Länge von 43 km 11 Schleusen hat, und im Norden endlich

der kleine Kanal von Dünkirchen nach Furnes.

Durch diese mannigfachen Bauten erhielt das französische Kanalnetz im ganzen in dem Zeitraum 1814—1830 einen Zuwachs in der Länge von 900 km; es betrug Ende 1829 etwa 2 100 km. Für diese Bauten wurden 188 Millionen Francs und zwar im wesentlichen in dem Jahrzehnt 1820—1830 ausgegeben. Davon entfielen 45 Millionen Francs auf die Konzessionäre, 143 Millionen Francs auf den Staat.

Die wichtigste Periode für den französischen Kanalbau begann mit der Julirevolution. In den 18 Jahren der Regierung Ludwig Philipps wurde das französische Netz künstlicher Wasserstrafsen fast verdoppelt. Kanäle in einer Länge von ungefähr 2 000 km wurden dem Verkehr übergeben, sodafs Ende des Jahres 1847 die Gesammtausdehnung der künstlichen Schiffahrtswege mehr als 4 000 km betrug. In der Hauptsache blieb der Staat Unternehmer. Zunächst führte er die begonnenen Bauten, für die die Anleihen der Jahre 1821 und 1822 aufgenommen waren, zu Ende; beinahe 100 Millionen Francs mufste er dafür in den Jahren 1830—1840 noch aufwenden. Er baute aber auch neue Kanäle.

Zu dieser umfangreichen Bauthätigkeit beschaffte er sich die Mittel durch ein Gesetz vom 17. Mai 1837. Durch dieses wurde im Budget ein aufserordentlicher Fonds für Neubauten eingerichtet, der durch Staatsanleihen in konsolidirten Renten gespeist werden sollte. Dieses Gesetz, das unter der Republik alsbald wieder beseitigt wurde, hat zwar die französische Staatsschuld um den heute noch auf den Finanzen Frankreichs lastenden Betrag von 341 Millionen Francs dauernd erhöht;[1]) es hat aber erst die ausgedehnten Kanalbauten dieser Periode ermöglicht.

---

[1]) Rapport fait au nom de la commission du budget de 1889, par M. Félix Faure, député. Annexe No. 3011 de la séance du 15 octobre 1888.

Es wurden insbesondere die folgenden neuen Kanäle vom Staate gebaut:

der Rhein-Marnekanal, der von Vitry an der Marne ausgeht und mit 180 Schleusen zum Rhein bei Strafsburg führt, heute aber nur noch mit 210 km seiner Gesammtlänge von 320 km zu Frankreich gehört;

der Seitenkanal der Aisne, der im Anschlufs an die 56,5 km lange untere Strecke der Aisne bis Condé mit 7 Schleusen 51,5 km weiter stromaufwärts sich hinaufzieht;

der Seitenkanal der Marne, der im Anschlufs an den Rhein-Marnekanal die Marne unterhalb von Vitry auf eine 13 Schleusen enthaltende Strecke von 63 km verfolgt;

der Aisne-Marnekanal, der die beiden zuletzt genannten Seitenkanäle durch eine 24 Schleusen aufweisende, 58 km lange Wasserstrafse verbindet; und

der Seitenkanal der Garonne, der den berühmten Südkanal 193 km weiter mit Hilfe von 60 Schleusen verlängert.

Ferner wurden zur selben Zeit noch einzelne Kanäle konzessionirt, nämlich der 67 km lange und 38 Schleusen enthaltende Sambre-Oisekanal, der kurze, unbedeutende Kanal zwischen der Vire und Taute in der Normandie und der Kanal der unteren Scarpe, die zum Theil zu der wichtigen Verkehrslinie Mons—St. Omer gehört. Im ganzen wurden für den Bau künstlicher Wasserstrafsen in den Jahren 1830—1847 317 Millionen Francs ausgegeben, von denen 248 Millionen auf den Staat, 69 Millionen auf konzessionirte Unternehmer entfielen.

In derselben Periode, in der der Kanalbau in Frankreich seine höchste Entwicklung erreichte, begann dort auch der Eisenbahnbau. Ende des Jahres 1847 betrug die Länge der konzessionirten Eisenbahnlinien mit 4 042 km bereits ungefähr ebenso viel, wie die sämmtlicher in mehr als zwei Jahrhunderten erbauten Kanäle. In der nächsten Periode, 1848 bis 1870, treten die Eisenbahnen immer mehr in den Vordergrund. An ihrem Ende hat das französische Eisenbahnnetz bereits fast die vierfache Ausdehnung des französischen Kanalnetzes. 17 445 km Eisenbahnen sind im Jahre 1870 in Frankreich im Betrieb; ein Kapital von nicht weniger als 8 168 Millionen Francs ist auf ihre Herstellung verwendet worden. Dieser aufserordentliche Aufschwung des Eisenbahnwesens läfst in den fünfziger Jahren das Interesse an den Binnenschiffahrtsstrafsen begreiflicher

Weise stark zurücktreten. Seit dem Jahre 1860 lebt es jedoch wieder auf. Man beginnt die Macht zu spüren, welche die grofsen Eisenbahngesellschaften über das ganze wirthschaftliche Leben gewinnen. Man sieht sich nach einem Schutzmittel um und glaubt es zu finden in staatlichen Wasserstrafsen. Gerade die Erkenntnifs der überlegenen Macht der Eisenbahnen ist es, die den Wasserstrafsen als einem „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées“ — wie die Parlamentskommission vom Jahre 1872 es nannte — die Gunst wieder zukehrt. Das geschah umso mehr, als die Handelsverträge des Jahres 1860 die Aufmerksamkeit auf die Verhältnisse des Binnenverkehrs auch im Interesse einer Erweiterung des Absatzes einheimischer Industrieerzeugnisse lenkten. Es wurde deshalb im Jahre 1863 von neuem ein aus den verschiedenen Quellen gespeistes „budget extraordinaire“ eingerichtet, ähnlich wie es bereits seit dem Jahre 1837 eine Zeit lang bestanden hatte.

So kommt es, dafs der französische Kanalbau seit dem Jahre 1848 zwar eine erhebliche Verlangsamung, doch keinen Stillstand erfahren hat. Es werden zunächst begonnene Bauten — insbesondere z. B. der Rhein-Marne-Kanal, der Marne-Aisne-Kanal, der Garonne-Seitenkanal — zu Ende geführt und fertige verbessert.

Es wird ferner der Seitenkanal der Marne von Vitry nach Chamouilly fortgesetzt und ein Seitenkanal an der Seine bis Troyes auf eine Gesammtstrecke von 44 km mit 12 Schleusen hinaufgeführt. Endlich wird der inzwischen an Deutschland gefallene Saarkohlenkanal, der auf einer Länge von 43 km 14 Schleusen aufweist, der ebenfalls 43 km lange und 19 Schleusen enthaltende Kanal der Sauldre, der im wesentlichen landwirthschaftlichen Zwecken dient, und der kurze Kanal des Heiligen Ludwig unmittelbar vor der Rhonemündung gebaut. Im ganzen wurden in den 22 Jahren dieses Zeitraums etwa 900 km Kanäle für ungefähr 94 Millionen Francs hergestellt.

Das wiedererwachte Interesse an der Binnenschiffahrt erlitt durch die Ereignisse der Jahre 1870 und 1871 nur vorübergehend eine Abschwächung. Der Krieg selbst, der durch die Abtretung von Elsafs-Lothringen das französische Kanalnetz um 401 km verminderte, indem er wichtige Theile des Rhein-Rhone und des Rhein-Marnekanals, sowie den Saarkohlenkanal von ihm loslöste, hatte neue dringende Aufgaben im Kanalbau gestellt. Die veränderte Grenzlinie durchschnitt nämlich die französischen Kanäle im Osten derartig, dafs auf französischer Seite befürchtet wurde, sie würden mehr dem Verkehr mit dem Feindesland, als dem eigenen Binnenverkehr nützen. Es galt deshalb, Frankreichs verstümmeltes Kanalnetz durch neue Verbindungen auf französischem Boden zu ergänzen und den

industriell hochentwickelten Osten des Landes von der deutsch gewordenen Saarkohle zu emanzipiren und statt dessen mit den belgischen Kohlenlagern, möglichst auch mit den französischen im Norden, wie Süden, in billige Verbindung zu setzen. Zu diesem Zwecke sollte die Maas von der belgischen Grenze an kanalisirt und in Verbindung mit dem Rhein-Marnekanal, der Saône und der Mosel gebracht und der Rhein-Marnekanal zwischen Void und Jarville verbessert werden. So wollte man zwischen der belgischen Grenze und der Saône eine grofse neue Kanallinie herstellen, die später den Namen Ostkanal — Canal de l'Est — erhalten hat. Zunächst wurde die Kanalisirung der Mosel zwischen Toul und Pont-Saint-Vincent in Angriff genommen und hierfür nach dem Gesetze vom 1. August 1872 eine Summe von 2 100 000 Frcs. von den hauptsächlich interessirten Departements vorgeschossen; für die weiteren Bauten wurde auf Grund eines zweiten Gesetzes vom 24. März 1874 eine zu 4 % verzinsliche, innerhalb 20 Jahren rückzahlbare Anleihe von 65 Millionen Francs durch ein „syndicat interdépartemental," das sich aus den vier vorwiegend an den Bauten interessirten Departements zusammensetzte, aufgebracht. Die Gesammtkosten des neuen, 432 km langen und allein zwischen Pont-St.-Vincent und Port sur Saône 98 Schleusen enthaltenden Ostkanals, bezifferten sich auf 102 Millionen Frcs. oder 230 000 Frcs. auf das Kilometer. Aber erst in den achtziger Jahren wurde der Ostkanal vollendet. In den Jahren 1871—79 betrugen die Gesammtausgaben für künstliche Wasserstrafsen nur 52,5 Millionen Frcs., von denen fast 24 Millionen auf das Jahr 1879 entfielen.

Neben dieser besonderen Aufgabe, die der Krieg neu gestellt hatte, behielt man auch die allgemeine Aufgabe im Auge, die insbesondere seit dem Jahre 1860 durch das machtvolle Emporwachsen der Eisenbahnen in den Vordergrund gedrängt war. Um sie besser lösen zu können, setzte man — ähnlich wie vor 50 Jahren — im Jahre 1871 eine grofse Enquêtekommission über das ganze französische Verkehrswesen ein; die eingehenden Arbeiten ihres Berichterstatters Krantz erregten mit Recht Aufsehen. Sie bezeichneten einmal unter dem Eindruck des grofsen Krieges und im Hinblick auf den soeben besprochenen Ostkanal, die Verbesserung der Wasserstrafsen als „la condition première du succès dans la lutte engagée contre la concurrence étrangère." Neben dem Wunsche, das französische Wirthschaftsleben im Konkurrenzkampf mit dem Ausland zu stärken, blieb aber der Kernpunkt der Bestrebungen auch nach dem Jahre 1870 die Absicht, die Wasserstrafsen zu einem staatlichen Verkehrsmittel auszubilden, das den privaten Eisenbahnen gewachsen ist und durch wirksame Konkurrenz sie von einer Monopolisirung des Verkehrs zurückzuhalten vermag. Man erkannte, dafs das nur möglich war, wenn man die Wasserstrafsen aus

der Sphäre des Lokalverkehrs, in der sie trotz der verschiedenen Vereinheitlichungstendenzen bisher überall stecken geblieben waren, loslöse und zu einem ähnlichen geschlossenem Ganzen mit der Möglichkeit eines ununterbrochenen Güterverkehrs auf weite Entfernungen ausgestalte, wie es bei den Eisenbahnen in kurzer Frist in so grofsartigem Mafse geschehen war. Verschiedene Anträge in der Abgeordnetenkammer suchten in diesem Sinne praktische Folgerungen aus den Jahre lang hingezogenen Untersuchungen der Enquêtekommission zu ziehen. Insbesondere forderte der Senator Hubert-Delisle „pour les voies navigables un développement parallèle à celui des chemins de fer".

Das suchte Freycinet, als er Minister der öffentlichen Arbeiten wurde, zu verwirklichen. Er brachte am 4. November 1878 einen Gesetzentwurf über die Klassifizirung und Verbesserung der Wasserstrafsen ein, in dessen Motiven auch als Hauptzweck ausgesprochen wurde: créer tout un système de transport par eau comparable au système des transports par les voies ferrées. In diesem Entwurf, der am 5. August 1879 zum Gesetz wurde und als das grofse Freycinet'sche Programm bekannt ist, wurden zwei Klassen von Wasserstrafsen unterschieden: Hauptlinien (lignes principales) und Nebenlinien (lignes secondaires). Für die in die erste Klasse einzureihenden Wasserstrafsen, die nicht nur einem Lokalverkehr, sondern auch einem Durchgangsverkehr auf gröfsere Entfernungen dienen sollten, wurden einheitliche Mindestforderungen aufgestellt; jede Hauptwasserstrafse, die ihnen nicht bereits entsprach, sollte ihnen sobald wie möglich angepafst werden. Diese Mindestforderungen hatten den Zweck, der zum Normalschiff erkorenen „vlämischen Péniche" von 300 Metertonnen Tragfähigkeit, 38 m Länge, 5 m Breite und 1,8 m Tiefgang, die durchgehende Benutzung aller Hauptwasserstrafsen zu ermöglichen. Es wurde deshalb vorgeschrieben, dafs auf diesen in die erste Klasse eingereihten Wasserstrafsen die Schleusen mindestens eine Wassertiefe von 2 m, eine Breite von 5,20 m und eine Länge von 38,50 m haben und Brücken mindestens 3,70 m über dem Wasserspiegel gespannt werden sollten.

Es wurde ferner bestimmt, dafs diese Hauptwasserstrafsen der Verwaltung des Staates zu unterstehen hätten; wo dies nicht schon der Fall war, sollten sie vom Staate bei der ersten passenden Gelegenheit zurückgekauft werden. Für die Wasserstrafsen der zweiten Klasse, für deren Abmessungen keine Bestimmungen getroffen wurden, konnten Privatleuten oder Gesellschaften auf begrenzte Zeit Konzessionen ertheilt werden und zwar mit oder ohne staatliche Beihülfe.

Von den bereits bestehenden oder im Bau begriffenen Wasserstrafsen wurden durch das Gesetz alle die, die einem Durchgangsverkehr

dienen, in 20 verschiedene Gruppen als Hauptlinien klassifizirt.[1]) Das

[1]) Das Freycinet'sche Gesetz vom 5. August 1879 ist noch heute so wichtig, dafs hier diese 20 Gruppen aufgeführt werden sollen, zumal da sie einen trefflichen Ueberblick über das bestehende, in den letzten 20 Jahren — wie wir sehen werden — wenig erweiterte französische Wasserstrafsennetz geben. Als Hauptwasserstrafsen wurden die folgenden, damals bereits vorhandenen oder im Bau begriffenen Wasserstrafsen klassifizirt:

1. die Linie von Paris nach der belgischen Grenze bei Mons und zwar: die Seine, die kanalisirte Oise, der Oiseseitenkanal, der Kanal von Manicamp, der Kanal von Saint Quentin, die Schelde und der Kanal von Mons nach Condé;
2. die Abzweigung von der vorstehenden Linie nach Charleroi auf dem Kanal von der Oise zur Sambre und auf der kanalisirten Sambre;
3. die Verbindungslinie zwischen der Oise und Maas auf der kanalisirten Aisne, dem Aisneseitenkanal und dem Kanal der Ardennen;
4. die Linie von der Schelde zur Nordsee und zwar der Sensée-Kanal, die mittlere Scarpe, die Deule, der Kanal von Aire nach La Bassée, der Kanal von Neuffossé, die Aa, der Kanal von Calais und der Kanal von Bourbourg;
5. die Abzweigungen der voraufgehenden Linie nach der belgischen Grenze auf den Kanälen von Dünkirchen nach Furnes, von Bergues und von Colme, auf der kanalisirten Lys, auf dem Deule- und dem Roubaixkanal, auf der unteren Scarpe und der Schelde bis Condé;
6. der Kanal der Somme von dem Zusammentreffen mit dem Kanal von Saint Quentin an bis zur Bucht der Somme-Mündung;
7. die Linie von Paris nach der Ostgrenze auf der Marne, dem Marneseitenkanal, dem Rhein-Marnekanal und der kanalisirten Mosel;
8. der Ostkanal von Givet nach Port-sur-Saône, mit der kanalisirten Maas, dem Marne-Rheinkanal, der Mosel und dem Kanal von der Mosel zur Saône, sowie mit den Abzweigungen nach Nancy und Épinal;
9. der Rhone-Rheinkanal;
10. die Verbindung zwischen den Nord- und den Ostlinien durch den Aisne-Marnekanal;
11. die Linie vom Englischen Kanal zum Mittelländischen Meer durch die Seine und Yonne, den Kanal von Burgund, die Saône und Rhone;
12. die Verbindung des Ostkanals mit der vorstehenden Route auf der Saône von Port-sur-Saône nach Saint-Jean-de-Losne;
13. der Kanal der oberen Marne, der bei Vitry-le-François mit dem Marne-Rheinkanal in Verbindung steht und nach Donjeux sich fortsetzt;
14. die Verbindung zwischen Seine und Loire durch die Kanäle von Loing, von Briare und von Orléans;
15. die Loireseitenlinie durch den Kanal von Roanne nach Digoin und den Seitenkanal von Digoin nach Chatillon-sur-Loire;
16. die Verbindung zwischen Saône und Loire durch den Mittelkanal;
17. die Linie vom Atlantischen Ozean zum Mittelländischen Meer auf der Garonne, dem Garonneseitenkanal und dem Südkanal;

waren etwa 4 000 km Kanäle und 3 600 km Flüsse.[1]) Um sie mit den erwähnten Anforderungen in Einklang zu bringen, waren fast an allen mehr oder minder erhebliche Arbeiten und Umbauten vorzunehmen. Während diese Arbeiten und Umbauten in einem Anhang zum Gesetze genau aufgeführt wurden, wurden ihre Gesammtkosten dort nicht veranschlagt; doch in einer Aufstellung der Regierung, die zur Zeit der Gesetzberathung an die Abgeordneten vertheilt wurde, sind sie — abgesehen von den für bereits begonnene Arbeiten durch frühere Gesetze bewilligten Mitteln, die sich am 1. Januar 1878 auf 229 Millionen Francs beliefen[2]) — auf 305 Millionen Francs beziffert worden. Den bereits vorhandenen oder in der Ausführung begriffenen Hauptwasserstrafsen wurden im Gesetze sodann zehn weitere, von einer Gesammtlänge von rund 2 400 km, noch angereiht, die erst gebaut werden sollten.[3]) Die Gesammtkosten dieser Neubauten wurden auf 590 Millionen Francs bemessen. Für die Durchführung des Freycinetschen Programms wurden also im ganzen 895 Millionen Francs beansprucht; davon waren 739 Millionen Francs für Kanäle und 156 Millionen Francs für Flüsse bestimmt.

---

18. die Verbindung der vorstehenden Linie mit der Rhone durch die Kanäle von Beaucaire, la Radelle und Étangs;
19. die Route des Südwestens, nämlich die Charente, die Sèvre Niortaise und der Kanal von Marans nach la Rochelle;
20. der Kanal von Berry und die kanalisirte Cher.

[1]) Heute werden die Hauptlinien regelmäfsig auf etwa 6 000 km beziffert; wie das mit den obigen Ziffern zu vereinigen ist, läfst sich nicht ersehen und ist in der Literatur nicht aufgeklärt.

[2]) Rapport fait au nom de la commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation des recettes et des dépenses de l'exercise 1889 (ministère des travaux publics) par M. Félix Faure. Journal officiel. 1888 Annexe No. 3011.

[3]) Es waren dies die folgenden Kanäle:
1. die Verbindung der Oise mit der Aisne;
2. die Verbindung der Marne mit der Saône;
3. die Verbindung des Doubs mit der Saône von Montbéliard nach Conflandry;
4. die Verbindung der Schelde mit der Maas;
5. ein Loireseitenkanal von Orléans nach Nantes;
6. die Verbindung der Loire mit der Garonne;
7. ein Seitenkanal des Küstensees von Thau, zur Verbindung des Südkanals mit der unteren Rhone;
8. die Verlängerung des Loireseitenkanals von Roanne nach Saint-Rambert und Fouillouse, um den Industriebezirk von Saint Etienne mit der Loire in Verbindung zu setzen;
9. ein Kanal zur Verbindung des nördlichen Industriebezirkes mit Paris;
10. ein Kanal von Hâvre nach Tancarville, um diesen wichtigen Seehafen mit dem Binnenwasserstrafsennetz in bessere Verbindung zu setzen.

Ehe wir auf die Ausführung dieses grofsangelegten Programms eingehen und in die letzte noch heute andauernde Periode des französischen Binnenschiffahrtswesens eintreten, wollen wir auf die bisher betrachtete lange Entwicklung noch einen kurzen Rückblick werfen. Dabei drängt sich zunächst die Frage auf, wie die zahlreichen Kanalbauten auf den Staat und auf Private sich vertheilen. In der ersten Periode bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts trat der Staat noch zurück. Das Konzessionssystem herrschte vor. Der Bau künstlicher Wasserstrafsen wurde an Private von vornherein vergeben; auch die Provinzialstände traten als Unternehmer hervor; oder der Staat baute allerdings selbst Kanäle, verlieh aber die fertigen Wasserstrafsen als Lehen an Mitglieder des königlichen Hauses oder dem Hofe nahestehende Personen. So wurde das französische Kanalwesen in die Lehenswirthschaft und ihre Mifsstände verflochten. Als daher am Ende des 18. Jahrhunderts der Sturm losbrach gegen alles, was feudal war, da brauste er auch über das französische Binnenschiffahrtswesen dahin. Er fegte auch hier fast alle Privatrechte hinweg. Durch ein Dekret vom 15. Januar 1790, das die alten Provinzen beseitigte und die neue Departementseintheilung durchführte, wurden alle Wasserstrafsen, die bisher den Provinzialständen gehörten, dem Staate unterstellt; gleichzeitig damit wurden die meisten in privater Verwaltung stehenden konzessionirten Kanäle konfiszirt. Nur wenige Kanäle von einer Gesammtlänge von 135 km, insbesondere der Briarekanal, entgingen der Verstaatlichung.

Doch der Staat sollte nicht lange behalten, was er so mit einem Schlage bekommen hatte. Um sich Mittel für Neubauten zu verschaffen, verkaufte — wie wir sahen — Napoleon wichtige, dem Staate gehörige Kanäle, nämlich den Südkanal, den Mittelkanal, den Kanal von Orléans, von Loing und St. Quentin (Creuzat); aufserdem wurde das Konzessionssystem wieder auf eine Reihe insbesondere kleinerer Kanäle angewendet, von denen die Pariser Kanäle von Ourcq, St. Martin und St. Denis die weitaus wichtigsten sind. So standen bereits im Jahre 1814 640 km staatlichen Kanälen wiederum fast ebenso viel, nämlich 573 km nichtstaatliche Kanäle gegenüber. Dieses Verhältnifs wurde aber aufserordentlich viel ungünstiger unter der Herrschaft der unglücklichen Anleihegesetze aus den Jahren 1821 und 1822, die den privaten Anleihegebern die erwähnten, in die Eigenthumsrechte des Staates tief einschneidenden Rechte verliehen. Durch sie war es hauptsächlich gekommen, dafs im Jahre 1848 der Staat nur noch freies Verfügungsrecht hatte über Kanäle in einer Länge von 608 km, während Privaten verschiedene, dem Gemeinwohl vielfach widerstreitende Rechte über nicht weniger als 3 595 km zustanden. Streitigkeiten zwischen dem Staat und den Anleihegebern aus den Jahren 1821

und 1822 bildeten den Anlafs, dafs die Regierung in den fünfziger Jahren Mafsregeln ergriff, ihre ungeschmälerte Verwaltungsbefugnifs sich zurück zu erwerben. Es wurden deshalb auf Grund des Gesetzes vom 3. Mai 1853 diese Antheilsrechte beim Rhein-Rhonekanal, beim Loire-Seitenkanal, sowie bei den Kanälen von Burgund, von der Bretagne und von Nivernais für eine Gesammtsumme von 23 281 000 Frcs. zurückgekauft. Durch zwei weitere Gesetze vom 1. August 1860 und vom 20. Mai 1863 wurden die noch verbliebenen dieser Rechte bei den Kanälen von Arles nach Bouc, von Manicamp, von der Somme und von den Ardennen, sowie bei der kanalisirten Oise für eine weitere Summe von 15 153 000 Frcs. abgelöst. Durch dasselbe Gesetz vom 20. Mai 1863 wurden auch eine Reihe von Kanälen zurückgekauft, für die zeitlich begrenzte oder unbegrenzte Konzessionen ertheilt worden waren und zwar:

der Senséekanal	für	3 874 000 Frcs.
„ Briarekanal	„	5 265 000 „
„ Orléans- und Loingkanal	„	16 000 000 „
„ Kanal von Aire nach la Bassée	„	9 442 000 „
„ „ „ Roanne nach Digoin	„	4 150 000 „
	zusammen	38 731 000 Frcs.

Diese lebhafte Rückkaufsbewegung gerieth ins Stocken insbesondere durch den deutsch-französischen Krieg, der die Länge der staatlichen Kanäle Frankreichs um etwa 400 Kilometer verkürzte.

Der Erfolg der geschilderten Rückkaufbewegung in den einzelnen Perioden bis zum Freycinetschen Programm, das aufser Um- und Ausbau des französischen Wasserstrafsennetzes auch die Verstaatlichung aller Hauptlinien vorschrieb, veranschaulicht die folgende Tabelle:[1])

	Kanäle		
	nicht staatliche	staatliche	zusammen
Ende des 17. Jahrhunderts .	383	295	678
Ende des 18. Jahrhunderts .	334	670	1 004
1814	573	640	1 213
1830	1 786	343	2 129
1848	3 595	608	4 203
1870	987	3 952	4 939
1878	981	3 675	4 656

[1]) Zu den nicht staatlichen Kanälen sind, wie im voraufgehenden, nicht nur die dauernd und zeitlich konzessionirten gerechnet, sondern auch die, auf die die Gesetze der Jahre 1821 und 1822, die juristisch das Eigenthumsrecht des Staates zwar nicht antasten, Anwendung finden.

Im ganzen hat die französische Regierung in der Zeit von 1853 bis 1878 77 165 000 Frcs. für die Verstaatlichung der künstlichen Wasserstrafsen ausgegeben.

* *
*

Stellen wir dem — die Einzelausführungen in einer Tabelle zusammenfassend — die Ausgaben gegenüber, die der Staat seit dem Jahre 1814 für Kanalbauten gemacht hat, so ergiebt sich:

	Gesammtausgaben Frcs.	Ausgaben im Jahresdurchschnitt Frcs.
1814—1830 . . .	142 600 000	8 388 000
1831—1847 . . .	248 500 000	14 612 000
1848—1870 . . .	93 900 000	4 087 000
1871—1879 . . .	52 500 000	5 833 000
zusammen	537 500 000	8 144 000

Diese Ziffern umfassen die Ausgaben, die vom Staate — vereinzelt unter Heranziehung von Interessenten — für Kanalbauten gemacht worden sind[1]). Neben ihnen wurden, wie wir sahen, für konzessionirte Kanalbauten von nichtstaatlicher Seite beträchtliche Aufwendungen gemacht. Sie betrugen 1814—1830 45 Millionen Francs, 1831—1847 69 Millionen Francs, zusammen in 33 Jahren 114 Millionen Francs; für die Zeit 1848—1879 sind entsprechende Ziffern jedoch nicht zur Hand. Da sich aufserdem die Scheidung nicht durchführen läfst, wie weit die von den Konzessionären aufgewendeten Summen Kanälen, die später verstaatlicht wurden, wieweit solchen, die im Jahre 1879 noch in Privathänden waren, zu gute gekommen sind, so lassen sich für die Kanäle, die nicht vom Staate gebaut worden sind, aber später von ihm erworben wurden, die Anlagekosten nicht ermitteln. Man mufs sich daher damit begnügen, die Kosten der Verstaatlichung, die 1853—1878 77 Millionen Francs betrugen, in Ansatz zu bringen. Damit wächst die Gesammtsumme für die Zeit von 1814—1879 auf 614 Millionen Francs an. Hierzu kommen endlich die Aufwendungen, die vor dem Jahre 1814 liegen. Sie sind, wie wir sahen, in der Zeit bis zum Jahre 1789 auf 116 Millionen Francs und für

[1]) Sie umfassen auch die Ausgaben für die mit Elsafs-Lothringen an Deutschland abgetretenen Kanäle, die auf 65 Millionen Francs beziffert werden. Vgl. de Mas, Rivières à courant libre. Paris. 1899. S. 10.

die Periode 1789—1814 auf 75 Millionen Francs berechnet worden. Die erste Ziffer von fragwürdiger Zuverlässigkeit bezieht sich auf staatliche und konzessionirte Bauten zusammen, die zweite dagegen scheint — den angeführten späteren Ziffern gleich — sich nur auf Staatsausgaben zu beziehen. Da die meisten Kanäle im Jahre 1790 kostenlos an den Staat fielen und der Staat auch bei konzessionirten Bauten vielfach finanziell erheblich betheiligt war, so möge die ganze Summe von 116 Millionen Francs hier in die Rechnung einbezogen werden. Wir erhalten demnach bei den künstlichen Wasserstrafsen Frankreichs für das Jahr 1879 ein Gesammtanlagekapital von 805 Millionen Francs.

Da am Ende des Jahres 1878 das staatliche Kanalnetz 3 675 km umfafste, so betrug das Anlagekapital für das Kilometer 219 047 Frcs. und ziehen wir nur die Zeit 1814—1879 in Betracht, 167 075 Frcs. Ziehen wir aber, weil die Gesammtziffer sicherlich manche staatlichen Subventionen für Konzessionsbauten enthalten, das Netz nicht nur der staatlichen, sondern aller schiffbaren Kanäle, das am Ende des Jahres 1878 4 656 km betrug, in Betracht, so erhalten wir 171 821 Frcs. und für die Periode 1814—1879 131 872 Frcs.

Ein Ueberblick darüber, wie sich thatsächlich diese Kosten auf die einzelnen Strecken des grofsen Kanalnetzes vertheilen, wird am Schlusse des nächsten Abschnittes gegeben werden.

II. Der Ausbau des französischen Kanalnetzes seit dem Freycinetschen Programm vom Jahre 1879.

Das Freycinetsche Programm schien vor zwei Jahrzehnten eine Aera der Bauthätigkeit auf dem Gebiete des französischen Binnenschiffahrtswesens einzuleiten, die an Umfang sowohl, wie an Planmäfsigkeit alle früheren weit in den Schatten stellen sollte. Doch dem Wollen entsprach nicht ganz das Vollbringen. Eine Reihe von Umständen trafen zusammen, einen starken Rückschlag herbeizuführen.

Zunächst stellte sich im Anschlufs an die alsbald nach Erlafs des Gesetzes begonnenen Bauausführungen heraus, dafs die Voranschläge überall weitaus zu niedrige Ansätze enthielten. Man mufste sie einer Revision unterziehen. Das führte zu einer Erhöhung der zuerst angegebenen Ziffern um nicht weniger als 65 %; die Gesammtkosten für die gesetzlich vorgesehenen Bauten und Arbeiten wurden jetzt auf 1 483 Millionen Francs festgesetzt, von denen $^4/_5$, nämlich 1 160 Millionen Francs auf Kanäle, $^1/_5$, nämlich 323 Millionen Francs auf Flüsse entfielen.

Diese Erhöhung der vorgesehenen Ausgaben um 588 Millionen Francs wirkte um so mehr ernüchternd, als gleichzeitig ein Umschwung in der

allgemeinen Finanzlage Frankreichs sich vollzog. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre herrschten im französischen Staatshaushalt die günstigsten Verhältnisse. In den sechs Jahren von 1875—1880 überstiegen die Einnahmen die Ausgaben um mehr als 529 Millionen Francs. Im Jahre 1880 erreichte dieser Ueberschufs mit 130 Millionen Francs seinen Höhepunkt. Im nächsten Jahre ist er bereits stark vermindert und im Jahre 1883 ist er verschwunden. Statt einen Ueberschufs zu gewähren, erzwang die veränderte finanzielle Lage jetzt Kürzungen in den Ausgaben. Im Jahre 1884 blieben diese bereits um 251,5 Millionen Francs, im folgenden Jahre um weitere 54 Millionen Francs hinter den Ausgaben des Jahres 1883 zurück. Dieser Umschwung in der finanziellen Lage des Landes einerseits, die starke Erhöhung des Voranschlags der geplanten Bauten andererseits, liefsen das Freycinetsche Programm plötzlich in einem ganz anderen Lichte erscheinen, als kurz vorher, zur Zeit des Höhepunktes des Optimismus.

Da zugleich aus verschiedenen, schwer zu fixirenden Gründen, in Verbindung mit dem Umschwung in den wirthschaftlichen Verhältnissen, der „ein immer gröfser werdendes Mifsverhältnifs zwischen den vorhandenen Mitteln und der Masse der geschäftlichen Verbindlichkeiten zu Tage treten liefs“,[1]) das Interesse an der Binnenschiffahrt in der öffentlichen Meinung zu erlahmen begann, so entschlofs sich die Regierung, von dem gesetzlich festgelegten Programm abzugehen. Man wollte zwar den Grundgedanken der bisherigen Bestrebungen nicht aufgeben; man wollte die Vereinheitlichung des vorhandenen Wasserstrafsennetzes fortführen und auch bereits begonnene Neubauten nicht liegen lassen; man wollte aber neue Unternehmungen, auch wenn sie im Programm schon enthalten waren, nicht oder doch nur im Falle gröfster Dringlichkeit beginnen und stets den Geist strenger Sparsamkeit walten lassen. Deshalb strich man von dem Gesammtbetrage des neuen Voranschlags aller Programmarbeiten mehr als 60 %, nämlich nicht weniger als 808 Millionen Francs für Kanäle und 99 Millionen Francs für Flüsse. Es blieben so nur 576 Millionen Francs übrig. Davon waren im Jahre 1883 für bereits vollendete Bauten und Arbeiten 72 Millionen Francs ausgegeben und von den für noch nicht abgeschlossene Unternehmungen verbleibenden 504 Millionen Francs, von denen 324 Millionen Francs den Kanälen und 180 Millionen Francs den Flüssen zugedacht waren, war auch bereits die Hälfte verausgabt. Der nicht erhebliche Restbetrag sollte bis zum Ende des Jahres 1897 reichen. Das hat er auch im wesentlichen gethan, wie die folgende Zusammenstellung der jährlichen Budgetbewilligungen für aufserordentliche Arbeiten

---

[1]) v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Bd. I S. 401.

(Crédits budgétaires pour travaux extraordinaires) zeigt.[1]) Diese haben betragen für:

	für Kanäle Francs	für Flüsse Francs	für beide zusammen Francs
1880	35 000 000	30 000 000	65 000 000
1881	54 500 000	30 000 000	84 500 000
1882	50 000 000	30 000 000	80 000 000
1883	59 000 000	35 710 000	94 710 000
1884	22 875 000	18 570 000	41 445 000
1885	15 730 000	12 475 000	28 205 000
1886	15 425 000	11 750 000	27 175 000
1887	10 830 000	6 435 000	17 265 000
1888	10 115 000	6 400 000	16 515 000
1889	10 115 000	6 400 000	16 515 000
1890	10 115 000	5 200 000	15 315 000
1891	10 000 000	4 885 000	14 885 000
1892	9 799 500	4 885 000	14 684 500
1893	9 993 500	5 285 000	15 278 500
1894	9 993 000	5 285 000	15 278 000
1895	9 636 500	4 500 000	14 136 500
1896	8 474 500	3 452 000	11 926 500
1897	7 000 000	3 000 000	10 000 000
	358 602 000	224 232 000	582 834 000

[1]) Die thatsächlichen Ausgaben betrugen in den Jahren 1879—1890:

	für Kanäle Francs	für Flüsse Francs	für beide zusammen Francs
1879	23 784 109	15 800 912	39 585 021
1880	36 246 384	26 341 381	62 587 765
1881	41 120 753	26 531 628	67 652 381
1882	38 798 416	24 983 701	63 782 117
1883	39 698 131	32 640 617	72 338 748
1884	22 974 444	22 777 391	45 751 835
1885	19 729 667	12 522 684	32 252 351
1886	16 097 235	12 894 503	28 991 738
1887	11 232 320	10 761 421	21 993 741
1888	10 583 526	11 303 309	21 886 835
1889	9 955 087	10 832 512	20 787 599
1890	9 873 916	9 894 491	19 768 407

Diese Ziffern zeigen deutlicher, als Worte es vermögen, die allgemeine Erlahmung des Interesses an der Binnenschiffahrt in Frankreich, zumal da in den letzten Jahren nicht nur die Regierung ihre Anträge beständig vermindert, sondern auch die Abgeordnetenkammer an den beantragten Summen regelmäfsig Streichungen vorgenommen hat. Sie zeigen seit dem Jahre 1883 eine fast ununterbrochene Abnahme der jährlichen Aufwendungen von fast 95 Millionen Francs auf beinahe ein Zehntel dieses Betrages im Jahre 1897.

Was ist mit diesen, in ihrer Gesammtheit immerhin beträchtlichen Mitteln, in der fast 20jährigen Periode, die seit der Aufstellung des Freycinetschen Programms verstrichen ist, erreicht worden?

Ihr wichtiges grofses Ergebnifs ist die Vereinheitlichung des französischen Binnenschiffahrtsnetzes. So sehr auch die Ansichten sich geändert hatten, so sehr auch die Hoffnungen nüchterner, die Wünsche bescheidener, die Mittel geringer geworden waren, dem Freycinetschen Programm blieb man doch in der Ueberzeugung treu, die Binnenwasserstrafsen, insbesondere die künstlichen, als Mittel des Grofsverkehrs in der Aera der Eisenbahnen nur erhalten zu können, wenn man sie aus ihrer historischen Individualisirung zu einem einheitlichen, gleichartigen Netz emporhob. Man hielt im wesentlichen fest daran, die mit einander in Verbindung stehenden, zu durchgehenden Verkehrswegen sich verknüpfenden Wasserstrafsen auch den erwähnten Normalforderungen anzupassen, die im Gesetze vom Jahre 1879 für sie aufgestellt worden waren. Beim Erlafs dieses Gesetzes entsprachen neben 996 km Flufsläufen nur 235 km Kanäle jenen Anforderungen. Alsbald jedoch schritt man zur Verbesserung der übrigen Hauptlinien. Zunächst war es das wichtige engmaschige Wasserstrafsennetz im Norden und Osten Frankreichs, dem man seine Sorgfalt zuwandte. Hier wurde die Vereinheitlichung im wesentlichen schon bis zum Jahre 1887 durchgeführt; in diesem Jahre entsprachen bereits nicht weniger als 1 747 km Kanäle neben 1 819 km Flüssen den aufgestellten Normalforderungen. In Mittelfrankreich und im Südosten des Landes bedurfte es jedoch noch einer Reihe von Jahren, bis man auch hier den Ansprüchen des Gesetzes im wesentlichen genügte. Im Jahre 1895 war das bei 2 213 km künstlichen und 1 991 km natürlichen Wasserstrafsen der Fall, also bei mehr als dreimal so viel, als vor 16 Jahren; bei Wasserstrafsen von einer Länge von 5 092 km war eine Tiefe von 2 m erreicht worden. Im Jahre 1896 hatten dementsprechend von allen Schiffen, die auf den französischen Binnenwasserstrafsen verkehrten, 62 % die Tragfähigkeit des Normalschiffes. Diese vlämische Péniche konnte fast in alle Theile Frankreichs gelangen; Fahrten bis zu 600 km vermochte sie zurückzulegen. Die Durchschnittslänge aller Fahrten, die noch im Jahre

1881 110 km betrug, ist bis zum Jahre 1896 auf 140 km oder um 27 % angewachsen.

Allerdings machte der Umschwung in den Ansichten und Stimmungen sich auch hier geltend. Einmal wurde — wie die Ziffern zeigen — die Vereinheitlichung nicht auf alle Hauptlinien, die nach dem Gesetze mehr als 4 000 km Kanäle und 3 600 km Flüsse umfassen sollten, heute aber regelmäfsig nur auf rund 6 000 km angegeben werden, ausgedehnt. Auch zeigte in dem Tempo der Durchführung sich eine zunehmende Verlangsamung; wurden nach den angeführten Zahlen in den ersten 8 Jahren nach dem Inkrafttreten des Gesetzes nicht weniger als 2 335 km Wasserstrafsen den gesetzlichen Anforderungen angepafst, so gebrauchte man einen gleichen Zeitraum, um dasselbe für weitere 638 km zu erreichen. Aber die Erlahmung des Interesses an der Binnenschiffahrt hat es doch nicht zu verhindern vermocht, dafs die wichtigeren französischen Wasserstrafsen einem Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen angepafst wurden. Von den etwa 6 000 km Hauptwasserstrafsen, auf die zusammen ungefähr 95 % des gesammten Binnenschiffahrtsverkehrs Frankreichs entfallen, sollen heute 4 200 km der vlämischen Péniche zugänglich sein.[1]) So kann von der Vereinheitlichung der Wasserstrafsen gesagt werden, dafs heute im wesentlichen erreicht ist, was das Freycinetsche Programm in Bezug auf den Umbau des französischen Wasserstrafsennetzes erstrebte.

Auch von der Verstaatlichung aller Hauptkanäle, die das Gesetz vom 5. August 1879 vorschrieb, kann heute fast dasselbe gelten. Allerdings hat es auch hier ein Weilchen gedauert. Anfangs wurde das staatliche Wasserstrafsennetz, das im Jahre 1878 3 675 km lang war, nur sehr unbedeutend durch Ankäufe von Privatkanälen vergröfsert. Nur die kleinen Kanäle der unteren Scarpe, der Vire und Taute, sowie von Beaucaire und la Radelle wurden seit der Aufstellung des Freycinet'schen Programms für 9 320 000 Francs zurückgekauft. Aufserdem fiel im Jahre 1890 infolge der Beendigung der Konzession die kanalisierte Sambre an den Staat zurück. Die wichtigste noch im Privatbesitz befindliche Wasserstrafse, der Südkanal und seine Verlängerung durch den Garonne-Seitenkanal, die zusammen beträchtlich mehr als die Hälfte aller nichtstaatlichen Wasserstrafsen ausmachten, ist erst nach zwei Jahrzehnten, erst im Jahre 1898 in die Hände des Staates übergegangen. Veranlassung dazu bot der Umstand, dafs der Pachtvertrag, den die Südbahngesellschaft mit der eine dauernde Konzession besitzenden Gesellschaft des Südkanals nach jahrelangem, für die Wasserstrafse ungünstigem Konkurrenzkampf im Jahre 1858 abgeschlossen hatte, am 1. Juli 1898 ablief. Der Staat lehnte seine Einwilligung zu einer Ver-

---

[1]) Colson, Transports et Tarifs. II. ed. Paris 1898 S. 126.

längerung des Pachtvertrags ab und erbot sich der Kanalgesellschaft zum bereits im Freycinetschen Gesetze vorgeschriebenen Rückkauf; die Kanalgesellschaft ging bereitwillig darauf ein. Der Rückkaufspreis soll in einer dauernden Rente bestehen, die durch eine besondere Kommission, wie sie früher bereits bei den Kanälen von Orléans und Loing in Wirksamkeit getreten ist, bestimmt werden soll. Für diese Rente wird voraussichtlich der bisherige Pachtpreis vorzugsweise bestimmend sein. Dieser Pachtpreis bestand in den folgenden jährlichen Zahlungen:

1. 710 600 Frcs. für die Aktionäre der Kanalgesellschaft;
2. 32 400 „ als Kosten der Verwaltung;
3. Verzinsung und Amortisation einer im Jahre 1856 aufgenommenen Anleihe in Höhe von 2 400 000 Frcs.;
4. Pensionen für frühere Beamte der Kanalgesellschaft.

Da die beiden letzten Punkte in Fortfall gekommen sein dürften, so betrug der jährliche Pachtpreis nicht ganz 750 000 Francs. Nehmen wir die für den Rückkauf zu gewährende Rente in gleicher Höhe an, so würde der Rückkaufspreis einem Kapital von mindestens 18,75 Millionen Francs entsprechen. Bei dem die Fortsetzung des Südkanals bildenden, seinerzeit vom Staate erbauten Garonne-Seitenkanal, dessen Konzession noch bis Ende des Jahres 1960 lief, doch für die Bahngesellschaft nach Fortfall des Südkanals von geringer Bedeutung ist, besteht der Rückkaufspreis darin, dafs bei der durch die staatlichen Garantiezahlungen erwachsenen Schuld der Bahngesellschaft gegenüber dem Staate, die sich Ende des Jahres 1895 auf rund 139,5 Millionen Francs an Kapital und rund 19 Millionen Francs an Zinsen belief, der Zinssatz von 4 % auf 3 % herabgesetzt wird. Das bedeutet eine Erleichterung der jährlichen Zinsenlast um 1 865 000 Frcs., was einem Kapitalgewinn von mindestens 42 Millionen Francs gleichkommt. Es ist aber zu beachten, dafs bei dieser Festsetzung des Rückkaufpreises Eisenbahninteressen mit im Spiel gewesen sind.

Nach der Uebernahme dieser beiden, zusammen 492 km langen Kanäle durch den Staat, verbleiben im Privatbesitz nur noch wenige Wasserstrafsen. Es sind das die folgenden:

	Länge in km	Konzessionsdauer
Kanalisirte Lez oder Kanal von Grave . .	10	unbeschränkt
Lunelkanal	9	„
Kanäle von Paris (Ourcq, St. Denis, St. Martin)	120	„
Kanal von Furnes nach Dünkirchen . . .	13	1899
Kanal von Dive und Thouet	40	1925
Sambre-Oisekanal	71	1937
Bourguidon- und Sylvéréalkanäle	20	1939
Kanal von Vassy nach St. Dizier	23	1948
Beuvrykanal	3	1950
Kanalisirte Souchez	3	1950

Von diesen sind nur die Kanäle von Paris, sowie der Sambre-Oisekanal, die zusammen eine Länge von 191 km haben, von Bedeutung. Bei der 4780 km betragenden Gesammtlänge der künstlichen Wasserstrafsen Frankreichs verschwinden daher die Privatkanäle heute völlig. Man kann daher auch sagen, dafs, was die Verstaatlichung der Wasserstrafsen anlangt, das Freycinetsche Programm heute so ziemlich erfüllt ist.

Dasselbe kann von dem dritten Theile dieses Programmes — den Neubauten — nicht behauptet werden.[1]) Wie hier die Sache liegt, geht daraus hervor, dafs nicht nur die im Jahre 1883 bereits begonnenen Bauten heute noch nicht gänzlich vollendet sind, sondern dafs sogar sehr ernstlich die Frage aufgeworfen ist, ob man sie vollenden solle. Der Berichterstatter der Budgetkommission der Abgeordnetenkammer sagt in seinem Bericht[2]) für das Jahr 1896: pour ces ouvrages dispendieux — pour lesquels un certain nombre de millions ont déjà été dépensés et qui, pour être achevés, en exigeraient beaucoup encore — la question se pose de savoir si la sagesse ne commande pas de renoncer complètement à l'oeuvre entreprise en sacrifiant les sommes dépensées pour ne point avoir dans l'avenir à faire de nouveaux sacrifices hors de toute proportion avec les avantages à attendre de l'achèvement du canal. In diesem Sinne wurde auch dem Antrag, den die Budgetkommission im Einverständnifs mit der Regierung stellte, den für Kanäle in Ansatz gebrachten Betrag um 1 100 000 Frcs. oder etwa ein Fünftel zu kürzen, der erklärende Satz hinzugefügt: cette réduction doit porter exclusivement sur les canaux dont la condamnation définitive s'impose. Gegen diese radikale Auffassung erhob sich allerdings in der Kammer Opposition.[3]) Aber auch was ihr Wortführer, der Abgeordnete Plichon, sagte, läfst die Lage in keinem erfreulichen Lichte erscheinen, denn er weicht von der Auffassung der Budgetkommission nicht in der sachlichen Beurtheilung, sondern nur in den praktischen Konsequenzen, die er aus ihr zieht, ab, wenn er sagt: on peut se tromper; mais je crois que, quand on s'est trompé, quand on a engagé des dépenses et commencé des travaux, il faut être beau joueur et aller jusqu'au bout; sinon on jette à l'eau les sommes qu'on a déjà déboursées. Jedenfalls hatte er den Erfolg, dafs der Minister der öffentlichen Arbeiten, obwohl er in die Kürzung des Budgetpostens einwilligte, auf seine Anfrage die

---

[1]) Mit Bezug auf die Kanalbauten sagte der Abgeordnete Le Cour in der französischen Abgeordnetenkammer am 26. Juni 1889: le programme de 1879 est resté lettre morte à l'égard des canaux . . . Le pays . . a comparé l'emphase de vos promesses avec la médiocrité des résultats acquits.

[2]) Verhandlungen der französischen Abgeordnetenkammer, 1895. Annexe 1549.

[3]) In der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 28. November 1895.

beruhigende Erklärung abgab: J'affirme donc que tous les canaux en cours d'exécution seront continués, et notamment celui de la Marne à la Saône. Der Minister dürfte aber — wie die folgenden Darlegungen zeigen — vielleicht nicht ohne Absicht nur eine Fortsetzung, nicht eine Vollendung der begonnenen Arbeiten zugesagt haben.

Diese im Bau begriffenen gröfseren Kanäle sind alle bereits vor dem Jahre 1883 begonnen worden.[1]) Es sind die folgenden vier Kanallinien:

von Havre nach Tancarville,
„ der Oise zur Aisne,
„ „ Marne zur oberen Saône,
„ Montbéliard am Rhone-Rheinkanal zur Saône.

Der 25 km lange Kanal von Havre nach Tancarville hat die Aufgabe, den gröfsten französischen Hafen an der atlantischen Küste, der bisher nur durch die Seine-Bai, auf die Flufsschiffe sich regelmäfsig nicht hinauswagen, zu erreichen war, mit der Seine und damit dem ganzen Wasserstrafsennetz des nördlichen Frankreich in direkte Binnenschiffahrtsverbindung zu setzen. Man beabsichtigte damit zugleich den französischen Hafenplatz in seiner Konkurrenz mit Antwerpen zu stärken, indem man den Seeschiffen durch Heranziehen inländischer Massenerzeugnisse mehr Rückfracht zu verschaffen hoffte. Die Kosten des Kanals, die den Hafenausgaben im Budget zugerechnet sind, sind auf 19,5 Millionen Francs veranschlagt worden und haben thatsächlich auf 25 Millionen Francs oder eine Million Francs für jedes Kilometer sich belaufen; von diesen Kosten trugen die betheiligten Kommunen 6 Millionen. Seit dem Jahre 1887 wird der Kanal befahren.

---

[1]) Von neuerdings gebauten kleineren Kanälen sind zu nennen: der Kanal von Lens und der Kanal von St. Dizier an der Marne nach Vassy; beide sind auch bereits vor dem Jahre 1883 begonnen worden. Der 23 km lange Kanal St. Dizier—Vassy hat dadurch ein gewisses Interesse, dafs er der letzte Kanal zweiter Klasse ist, an dessen Bau die Regierung in starkem Mafse sich betheiligt hat. Die Genehmigung für ihn war schon (durch das Gesetz vom 8. April 1879) ertheilt, als das Freycinetsche Gesetz in Kraft trat. Er ist einem Privatmann konzessionirt worden. Seine Kosten sind auf $3^1/_2$ Millionen Francs veranschlagt worden, wovon der Staat $^2/_3$ trägt. Bis zum Ende des Jahres 1891 war diese Summe bis auf einige Tausend Francs ausgegeben. Seit 1883 wird der Kanal bereits befahren. — Der Bau des 8 km langen Kanals von Lens, der die kanalisirte Souchez, einen Nebenflufs der Deûle, verlängert, beruht auf einem Dekret vom 28. März 1881. Seine Kosten waren auf $1^1/_2$ Millionen Francs veranschlagt worden. Im Jahre 1891 waren mehr als 2 Millionen Francs für den Bau ausgegeben. Eine Kohlengesellschaft hat einen Beitrag von 500 000 Francs zu den Baukosten geleistet und aufserdem dem Staate 1 000 000 Francs vorgeschossen. Seit 1886 wird der Kanal befahren.

Der zweite dieser Kanalbauten, der 48 km lange Kanal zwischen Oise und Aisne beruht auf einem Gesetze vom 7. April 1879. Er soll den Wasserverkehr zwischen den Kohlenbergwerken des Nordens und dem Industriebezirk im Osten verbessern, der bisher auf die kanalisirte Aisne angewiesen war, die einen Umweg von 58 km macht und durch ihr starkes Gefälle die Bergfahrt sehr erschwert, bei dem oft sich wiederholenden Hochwasser ganz verhindert. Anfänglich auf 15, dann auf 21,5 Millionen Francs veranschlagt, hat er schliefslich ein Anlagekapital von 35 Millionen Francs oder nicht weniger als 730 000 Frcs. für das Kilometer erfordert. Er ist heute fertig. Ende des Jahres 1891 waren bereits nahezu 34 Millionen Francs ausgegeben. Seit dem Jahre 1889 findet Schiffahrt auf ihm statt. In das Budget für das Jahr 1897 ist der erste regelmäfsige Posten für seine Unterhaltung eingesetzt worden.

Der 151 km lange Marne-Saônekanal,[1]) dessen Bau auf Grund des Gesetzes vom 3. April 1879 erfolgt, sollte vor allen Dingen der französischen Metallindustrie an der oberen Marne dienen. Durch die im Jahre 1868 begonnene, doch erst zehn Jahre später vollendete Fortführung des Marnekanals von Vitry le Français nach Donjeux stand dieses Industriegebiet bereits mit den Wasserstrafsen des Nordens in Verbindung; nach dem Süden aber konnte es bisher zu Wasser nur auf dem grofsen Umweg über Paris und unter Benutzung des Burgunder- und Mittelkanals verfrachten. Die beschlossene neue Wasserstrafse von Donjeux nach Pontarlier an der Saône sollte jetzt auch mit dem Süden, insbesondere den Kohlenfeldern von St. Etienne, eine direkte Verbindung herstellen. Damit sollte zugleich die bisher in Donjeux als Sackgasse verlaufende Wasserstrafse der Marne — neben den Routen des Ostkanals und des Kanals von Burgund — zu einer neuen dritten Durchgangsstrafse zwischen dem Norden und Süden des Landes umgestaltet werden, die insbesondere zusammen mit dem soeben betrachteten Oise-Aisnekanal die kürzeste Verbindung der nordfranzösischen Kohlenbecken mit dem Rhonegebiet herstellt. Die Kosten dieses Kanals waren anfangs auf 44 Millionen Francs veranschlagt worden; Mitte der achtziger Jahre wurden sie auf 66 Millionen Francs, heute auf 85 Millionen Francs oder etwa 560 000 Frcs. für das Kilometer bemessen. In den ersten fünf Jahren bis Ende des Jahres 1884 sind 40,5 Millionen Francs, in den folgenden zwölf Jahren 20 Millionen Francs für diesen Kanalbau ausgegeben worden. Zu Beginn des Jahres 1897 waren an seinen beiden Enden Strecken von zusammen 113 km dem Verkehr übergeben. Der Bau der Verbindungsstrecke von 38 km, der hauptsächlich durch

---

1) Vergl. eine ausführliche Beschreibung des Marne-Saônekanals von G. Keller in der Zeitschrift für Bauwesen 1882 Sp. 329—360 und 447—458.

einen fast 5 km langen Scheiteltunnel erschwert wird, erforderte anschlagsgemäfs noch 25 Millionen Francs, die man noch zum Theil von den Interessenten aufzubringen hoffte.

Was sodann den 82 km langen dritten Kanal von Montbéliard zur Saône betrifft, der die verkehrsarme Südstrecke des Ostkanals mit dem Rhone-Rheinkanal verbinden soll, so scheint es zweifelhaft zu sein, ob er in der geplanten Weise zur Ausführung kommt. Seit dem Gesetze vom 8. April 1879, auf das sein Bau zurückgeht, haben in ähnlichem Mafse die veranschlagten Kosten seiner Ausführung zu und die in ihn gesetzten Erwartungen abgenommen. Die Kosten waren ursprünglich auf 22 Millionen Francs bemessen; seit Mitte der achtziger Jahre werden sie auf 35 Millionen Francs oder etwa 425 000 Frcs. für das Kilometer geschätzt. Von ihnen sind in den zwanzig Jahren erst 12 Millionen Francs ausgegeben worden. Gleichzeitig ist die Hoffnung, dafs durch diesen Bau dem Ostkanal vom Rhone-Rheinkanal her eine beträchtliche Verkehrsmenge zugeführt werden wird, fast allgemein geschwunden; der ganze Kanal ist heute von sehr sachverständiger Seite als „fort peu util" bezeichnet worden.[1]) Er dürfte deshalb aller Voraussicht nach nicht in der anfangs geplanten Weise, sondern nur von dem Doubs bis zu den Kohlenfeldern von Ronchamps fortgesetzt werden; für den Bau dieser Strecke waren am 1. Januar 1897 noch ungefähr 7,5 Millionen Francs erforderlich.

Endlich sei noch erwähnt, dafs der Bau des 141 km langen Schelde-Maaskanals, der den neuen Ostkanal mit dem nordfranzösischen Kohlenbecken in direktere Verbindung setzen soll, zwar durch ein Gesetz vom 8. Juli 1882 beschlossen worden ist, dafs jedoch nichts darüber bekannt geworden ist, dafs der Bau begonnen und von seinen auf 67 Millionen Francs oder 475 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagten Kosten jemals etwas aufgebracht und verausgabt worden ist.

Wenn die Regierung selbst begonnenen Kanalbauten gegenüber ihre Stellung änderte, so ist es begreiflich, dafs sie erst recht neuen Kanalprojekten gegenüber eine abwartende und vorsichtige Haltung einnahm. Als das Freycinetsche Gesetz durchging, da schien es feststehende Ansicht zu sein, dafs es die Pflicht des Staates sei, ausschliefslich mit seinen Mitteln alle wünschenswerthen Kanalbauten auszuführen[2]); beseitigte man

---

[1]) Colson, Transports et Tarifs. 2. Aufl. Paris 1898. S. 135.

[2]) Die kurz nach dem Kriege eingesetzte französische Enquête-Kommission über den Ausbau der Wasserstrafsen in Frankreich hatte sich allerdings gegen dieses Prinzip der staatlichen Freigiebigkeit nachdrücklich ausgesprochen. In dem von Krantz verfafsten Schlufsbericht vom 13. Juni 1874 (Uebersetzung von Ernest Pontzen. Wien. 1875. S. 14 f.) heifst es nämlich:

„Bezüglich dieser — der Herstellung neuer Wasserstrafsen — wird die Mit-

doch zu gleicher Zeit auch — wie wir noch ausführlich betrachten werden — sämmtliche Kanalabgaben.

Aber nur eine glänzende Finanzlage gestattete dieses Prinzip unbedingter Freigiebigkeit. Als die Mittel aus der Staatskasse nach dem Jahre 1883 nicht mehr so reichlich flossen, sondern immer mehr abnahmen, da wandte man sich langsam von ihm ab, indem man es immer mehr als bedenklich erachtete, den Staatshaushalt mit sämmtlichen Ausgaben für das französische Wasserstrafsennetz dauernd zu belasten.[1]) Man strebte nach einer Entlastung des Staates. Zunächst geschah das bei den Flufskorrektionen und in einer sehr milden Form. Es wurde nämlich bei den Vorschüssen, welche die interessirten Körperschaften, insbesondere die Handelskammern dem Staate machten, um die Ausführung der aus dem Freycinetschen Programm noch beibehaltenen Bauten nicht allzu sehr sich verlangsamen zu lassen, die Verzinsung aufgegeben. So hat die Handelskammer in Bordeaux für die Korrektion der unteren Garonne zwischen

---

wirkung der Betheiligten, der Departements, Städte und Privaten unbedingt nöthig, und unter allen Gesichtspunkten empfiehlt es sich, dieselbe nicht nur in Anspruch zu nehmen, sondern sogar zur absoluten Bedingung der Herstellung dieser neuen Wege zu machen.

Dieser Vorgang ist schon deshalb angezeigt, um die Belastung des Staatsschatzes zu verringern. Dieser Grund allein hätte schon seine Bedeutung; aber es giebt noch andere triftigere Gründe, welche die Intervention der Betheiligten absolut nothwendig erscheinen läfst. Es ist diese Theilnahme nämlich in der That das sicherste Kriterium, der unzweifelhafteste Beweis für das Bestehen der zu befriedigenden Interessen. Welches immer die Beharrlichkeit sei, mit der man ein Unternehmen befürwortet, so grofs auch das Aufgebot von Verstand und Geist sei, der zu dessen Begründung entfaltet wird, welches auch das Gewicht der ins Feld geführten Thatsachen und Namen sei, immer bleibt es gestattet, ein Unternehmen für nur wenig nützlich zu erachten, wenn keiner von jenen, die in der Folge die Früchte und Vortheile desselben zu ernten berufen sind, im Interesse desselben irgend ein Opfer bringen will.

Diese Mitwirkung ist somit nicht nur deshalb, weil sie eine Verringerung der den Staatsschatz treffenden Lasten zur Folge hat, sondern, und zwar vornehmlich deshalb entschieden unentbehrlich, weil dieselbe für die Regierung eine moralische Garantie gegen besondere Beeinflufsung und gegen Ueberstürzung bietet.

Obwohl die Kommission das Berechtigte dieser Mitwirkung anerkennt, glaubt sie sich nicht berufen, die Modalitäten und das Mafs derselben näher zu bezeichnen, dieselbe wird in der den einzelnen zur Theilnahme herangezogenen Individuen, Gruppen oder Orten entsprechendsten Weise erfolgen: durch Zinsengarantie, durch Anleihen zu niederem Zinsfufse, durch Geldsubvention, durch Annuitäten, durch Grundabtretungen u. s. w.“

[1]) Beaurin-Gressier sagt (a. O. II. S. 652): un grand nombre d'esprits étaient frappés des dangers que faisait courir à nos finances le système qui met exclusivement à la charge du budget les travaux concernant les voies navigables.

Bordeaux und Pauillac einen Vorschufs von 24 Millionen Francs gezahlt, der innerhalb 12 Jahren in jährlichen Raten rückzahlbar, doch nicht verzinslich ist.[1]) So sind auch für den Seekanal der unteren Loire zwei zinslose Vorschüsse in der Gesammthöhe von 9,5 Millionen Francs von der Handelskammer in Nantes angenommen worden.[2]) Ebenso hat die Handelskammer in Rouen im Jahre 1887 für die untere Seine einen zinslosen, vom Jahre 1896 an in fünf Jahresraten rückzahlbaren Vorschufs von 1 800 000 Frcs. gemacht.[3]) Dasselbe ist auch bei kleineren Unternehmungen der Fall, wie z. B. bei dem Kanal von Lens zur Deûle[4]) und dem von Bourbourg.[5])

Bei den Seehäfen ging man zuerst einen Schritt weiter. Man liefs nicht nur die Verzinsbarkeit, sondern auch die Rückzahlbarkeit fortfallen; man verwandelte die Vorschüsse in Beiträge. Die interessirten Körperschaften, die diese Beiträge leisteten, erhielten zugleich das Recht, sich durch die Erhebung bestimmter Abgaben schadlos zu halten. Kleinere Beiträge solcher Art waren schon früher vorgekommen; sie beliefen sich z. B. im Jahre 1882 auf 426 730 Frcs., noch nicht 1 % der gesammten Aufwendungen für Hafenbauten. Im Jahre 1889 waren sie bereits auf mehr als 4,5 Millionen Frcs. oder 14 % gesteigert worden; in den Jahren 1892 und 1893 erreichten sie das eine Mal mit nahezu 9, das andere Mal mit 7 Millionen Francs gar 33 %. So waren auch in dem Gesetzentwurf vom 8. November 1887, der etwas über 73 Millionen Francs für Hafenbauten in Havre und beinahe 23 Millionen Francs für die Regulirung der unteren Seine forderte, $^1/_3$ der Kosten von den betheiligten Departements, den Stadtverwaltungen und Handelskammern übernommen worden. Der Senat aber versagte dem von der Abgeordnetenkammer angenommenen Entwurf seine Zustimmung; er forderte eine stärkere Heranziehung der Interessenten und eine beträchtliche Entlastung des Staates.[6]) Diesen

---

[1]) Gesetz vom 9. August 1888.

[2]) Gesetz vom 15. Juli 1885.

[3]) Gesetz vom 20. Juli 1887.

[4]) Gesetz vom 1. September 1884.

[5]) Gesetz vom 30. April 1886.

[6]) Der Senat nahm sogar am 28. Juni 1889 die folgende weitgehende Resolution Teisserenc de Bort an:

> Les ressources nécessaires seront créées par le département, les villes et les chambres de commerce intéresses, sous forme d'une annuité suffisante pour rembourser le capital et les intérêts en 45 années au plus et obtenues par des droits de port établis sur la double assiette:
>
> 1. du jaugeage des navires;
> 2. de la valeur et du poids des marchandises destinées à être mises en consommation.

Wünschen entsprach die Regierung, indem sie einen neuen Gesetzentwurf vorlegte, in dem die Kosten auf weniger als die Hälfte, nämlich 27,5 Millionen Francs für den Hafen von Havre und 15 Millionen Francs für die untere Seine ermäfsigt, der Antheil der interessirten Körperschaften von $^1/_3$ auf $^1/_2$ erhöht[1]) und der des Staates durch beides von 72 auf 21,25 Millionen Francs herabgesetzt wurde. Im Anschlufs an diesen Gesetzentwurf sprach sich der Senat mehr oder minder prinzipiell dafür aus, dafs bei allen derartigen Unternehmungen höchstens die Hälfte der anschlagsmäfsigen Kosten als fester Beitrag vom Staate, dagegen die andere Hälfte, sowie ein Theil der den Voranschlag etwa übersteigenden Kosten von den interessirten Gegenden zu tragen sei.

Was von den Hafenplätzen und den natürlichen Wasserstrafsen galt, konnte mit gleichem Recht auch von den künstlichen geltend gemacht werden. So ist das Prinzip der finanziellen Betheiligung der Interessenten auch auf dem Gebiete des Kanalbaues durchgedrungen.[2]) Die Regierung

---

Die Kommission, an die der Gesetzentwurf zurückgewiesen wurde, schlofs sich dieser sehr weitgehenden Resolution allerdings nicht an, sondern empfahl in ihrem Bericht vom 29. Mai 1891 den Staat in Höhe eines Drittels — abgesehen von den natürlich auch von ihm zu tragenden Ausgaben für militärische Zwecke — betheiligt zu lassen. Man einigte sich jedoch in der Sitzung vom 25. Juni 1891 nur darin, die Vorlage wieder an die Regierung zurückzuverweisen.

[1]) Es wurde diese Hälfte der Kosten derartig vertheilt, dafs die Handelskammer von Havre, die vom Departement de la Seine Inférieure eine Subvention von 2 864 500 Francs und von der Stadt Havre eine solche von 1 200 000 Francs erhielt, 13 750 000 Francs und die Handelskammer von Rouen, die vom genannten Departement 1 562 500 Francs und von der Stadt Rouen 1 000 000 Francs erhielt, $7^1/_2$ Millionen Francs übernahm; beide haben das Recht, durch Erhebung von Abgaben sich zu decken. Auch dieses Mal wurde im Berichte der Finanzkommission des Senats vom 23. November 1894 (No. 26) die Frage aufgeworfen: Mais cette participation de l'État pour une somme de 21 250 000 Francs n'est-elle pas trop considérable? Ne pouvait on pas la diminuer sans inconvénient ou même la supprimer? Doch wurde dieses Mal diese Frage verneint und zwar hauptsächlich im Hinblick auf die Konkurrenz der Auslandshäfen, insbesondere Antwerpens, deren geringe Hafenkosten eine Erhöhung der Abgaben in den französischen Häfen über den im Gesetzentwurf vorgesehenen Betrag nicht gestatten und damit eine weitere Heranziehung der Interessenten ausschliefsen. Doch sollten diese nach dem Verlangen des Senats im Falle der Ueberschreitung des Voranschlags noch möglichst mitherangezogen werden; insbesondere sollten die durch die Abgabenerhebung von den Handelskammern erzielten Ueberschüsse für diesen Fall zur Verfügung stehen.

[2]) Im Bericht der Budgetkommission des französischen Abgeordnetenhauses über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1897 — Journal officiel, Séance de 11 juillet 1896, Annexe No. 2047 — heifst es z. B.: On sait que dans tous les travaux neufs de nos ports maritimes l'État ne contribue à la dépense que pour une part, le surplus est à la charge des intéressés, qui sont

hat es insbesondere den beiden Kanalprojekten gegenüber angenommen, die aus dem Boden einer einseitigen Interessenagitation am meisten zu allseitig abgewogenen, klaren Plänen herangereift zu sein scheinen. Es ist das zunächst das Projekt, den grofsen französischen Südhafen Marseille, der bisher nur durch Eisenbahnen mit dem Innern des Landes verbunden ist, unter mannigfacher Benutzung bereits bestehender Wasserstrafsen, durch einen 54 km langen, mindestens 2 m tiefen, schleusenlosen Kanal, mit der mehrere hundert Kilometer langen natürlichen Wasserstrafse der Rhone und damit mit dem ganzen französischen Binnenschiffahrtsnetze in Verbindung zu setzen; dadurch beabsichtigt man zugleich, dem in Regulirung begriffenen grofsen Strome neuen Verkehr zuzuführen, ihm womöglich die früher lange behauptete Rolle zurückzugewinnen, die grofse Warenstrafse vom nahen und fernen Osten nicht nur nach Frankreich, sondern auch nach Belgien, Deutschland und dem ganzen Nord-Europa zu sein, sowie endlich dem gröfsten französischen Seehafen am nahen See von Berre Raum für eine erweiterte industrielle Entwicklung zu schaffen. Dieses Projekt wurde bereits im Jahre 1879 zuerst ausgearbeitet und fünf Jahre darauf nur zurückgestellt, weil die Erfolge der Rhoneregulirung sich noch nicht absehen liefsen; neuerdings ist es wieder in den Vordergrund gerückt worden, nachdem auf der Rhone ein regelmäfsiges Fahrwasser nicht nur von 1,6 m, wie beabsichtigt war, sondern von 2 m Tiefe für den weitaus gröfsten Theil des Jahres erreicht worden ist und nachdem die begonnene Durchstechung des Simplon[1]) Marseille in seinem Konkurrenzkampf mit Genua einen neuen schweren Schlag — ähnlich wie seiner Zeit die Eröffnung der St. Gotthardbahn — zu versetzen droht. Bereits zu Beginn der achtziger Jahre hatten das Departement der Rhonemündung, die Stadt und die Handelskammer von Marseille sich bereit erklärt, zu den auf 73 Millionen Francs veranschlagten Baukosten einen Beitrag von zusammen 20 Millionen Francs zu liefern. Das Anerbieten war im Jahre 1892 erneuert worden und die Handelskammer hatte hinzugefügt, sie wolle im Interesse einer beschleunigten Ausführung den Restbetrag, der jetzt auf 60 Millionen Francs veranschlagt wurde, derart vorschiefsen, dafs sie nur mit 2,75 % zu verzinsen und innerhalb 40 Jahren in bestimmten Jahresraten zurückzuzahlen seien. Auf dieser

autorisés à rentrer dans tout ou partie de leurs avances à l'aide de droits de péage. Il n'y a pas de raison pour que l'on n'agisse pas de même à l'égard des canaux. On y avait songé il y a quelques années.

[1]) Die letzten abschliessenden Vereinbarungen über den Simplon-Durchstich wurden am 3. August 1898 zwischen der Schweiz und Italien getroffen. Am 19. August 1898 wurden bereits die ersten Sprengungen vorgenommen. Vgl. J. Charles Roux, Voies navigables et voies ferrées. Révue politique et parlementaire vom 10. Dezember 1898.

finanziellen Grundlage brachte die Regierung am 21. Juli 1893 einen Gesetzentwurf über den Bau des Kanals ein; der Schlufs der Legislaturperiode verhinderte jedoch seine Verabschiedung. Seitdem veranlafsten die erwähnten höheren Ansprüche, die der Senat an die Interessenten in Bezug auf die untere Seine gestellt hatte, die Regierung, auch hier mit höheren Anforderungen an die Handelskammer von Marseille heranzutreten.[1]) Statt der Uebernahme eines Viertels der Kosten verlangte sie die Uebernahme der Hälfte der auf 80 Millionen Francs oder 1 481 481 Frcs. für das Kilometer veranschlagten, sowie alle etwa darüber hinaus erwachsenden Kosten. Auch das wurde gewährt. Die Handelskammer von Marseille übernahm aufser ihren früheren Verpflichtungen die ganzen weiteren 20 Millionen Francs, sodafs ihr fester Antheil auf $26^2/_3$ Millionen Francs anwuchs, sowie den ganzen Betrag der etwa den Voranschlag überschreitenden Kosten; aufserdem trat sie dem Staate gegenüber für die Verpflichtungen ein, die das Departement und die Stadt in Höhe von je $^2/_3$ Millionen Francs übernommen hatten. Die Handelskammer wurde ermächtigt, die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen nöthigen Summen durch eine vierprozentige Anleihe sich zu beschaffen und durch die Erhebung von Abgaben sich für ihre Aufwendungen zu entschädigen. Es wurde aber nicht gewagt, diese Abgaben in Abänderung des später noch zu betrachtenden, alle Binnenschiffahrtsabgaben beseitigenden Gesetzes vom Jahre 1879 auf den neu zu erbauenden Kanal selbst zu legen; es sollten vielmehr bis zur völligen Deckung aller aufgewendeten Beträge in Marseille Hafenabgaben eingeführt werden und zwar 10 Centimes für die Tonne Raumgehalt von allen eingehenden Schiffen und 15 Centimes für jedes Stück oder jede 1 000 kg oder jedes Kubikmeter eingeführter Waaren. Nicht mit Unrecht ist Widerspruch gegen die Einführung dieser Abgaben erhoben worden, weil durch sie die Kosten für den Kanalbau zum grofsen Theil durch Waaren aufgebracht werden sollen, die gar keinen Nutzen von der neuen Wasserstrafse haben.[2]) Trotzdem dürfte die Ausführung des Projektes, die Annahme des neuen Gesetzentwurfes, den der Minister der öffentlichen Arbeiten am 7. Februar 1899 in der französischen Abgeordnetenkammer eingebracht hat,[3]) durch das bereitwillige Eintreten der Marseiller Handelskammer gesichert sein.

---

[1]) In dem am 12. März 1895 vorgelegten neuen Gesetzentwurf (No. 1226 der Drucks. der Deputirtenkammer) heifst es ausdrücklich: pour se conformer aux indications données en dernier lieu par le Sénat dans la discussion du projet de loi relatif à l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.

[2]) Vergl. Questions Lyonnaises par M. Noblemaire. Paris 1898.

[1]) Projet de loi portant déclaration d'utilité publique des travaux d'établissement d'un canal de Marseille au Rhône. Journal officiel 1899. Annexe No. 727.

An dem Mangel einer gleichen Bereitwilligkeit der Interessenten scheint das zweite der genannten beiden Kanalprojekte neuerdings gescheitert zu sein. Da die vielleicht wichtigste französische Kanallinie, die vom Norden nach Paris, die die Hauptstadt mit den Kohlenfeldern von Mons und Valenciennes, durch den Senséekanal auch mit denen des Pas-de-Calais und durch den Sambre-Oisekanal mit denen von Charleroi in Verbindung setzt, über ihre normale Leistungsfähigkeit hinaus angestrengt wird und eine weitere Verkehrszunahme kaum noch gestattet, so war bereits seit längerer Zeit der Plan eines Canal Nord sur Paris ausgearbeitet worden, dessen Herstellungskosten auf 105 Millionen Francs veranschlagt wurden.[1]) Da die Verhandlungen mit den Interessenten ein Ergebnifs nicht hatten, so hat die Regierung jetzt dieses vielerörterte Projekt fallen lassen. Sie will sich damit begnügen, auf den bereits bestehenden Linien die Leistungsfähigkeit insbesondere durch Verdoppelung der Schleusen zu erhöhen und hat für diesen Zweck in einem Gesetzentwurf vom 15. Februar 1898 eine Summe von 11,5 Millionen Francs gefordert, die durch die alljährlichen Budgetbewilligungen gedeckt werden soll.[2])

Diese beiden Kanalprojekte standen im Jahre 1896 für den Staat im Vordergrunde des Interesses.[3]) Kein anderes war bereits in gleichem Mafse ausgereift. Doch manches spielt natürlich in der Agitation noch eine Rolle. Insbesondere bedarf der Erwähnung das Projekt eines Seekanals von Paris nach Rouen. Für dieses haben sich selbstverständlich eine Menge Stimmen erhoben, so die von 37 Generalräthen, von 147 an der Seine gelegenen Gemeinden, von 345 000 Wählern des Seine-Departements, von den meisten der französischen Handelskammern. Wichtiger

---

[1]) Dieser Kanal sollte von der oberen Deûle in der Nähe von Courcelles-lès-Lens ausgehen, die Scarpe bei Courchelettes unter Berührung von Douai schneiden, den Senséekanal bis Arleux benutzen, von dort die Richtung auf Péronne einschlagen, dann den Sommekanal bis Ham folgen und von diesem Orte aus, über Noyon, unter Benutzung des Oise-Seitenkanals nach Janville gehen; endlich sollte der Oise-Seitenkanal bis Méry-sur-Oise verlängert werden. — Die Abgeordnetenkammer hatte sich bereits im Jahre 1882 für einen Theil dieses Projektes, dessen Ausführung 56 Millionen Francs kosten sollte, erklärt; doch der Senat hat damals auch diesen Theil abgelehnt.

[2]) Projet de loi relatif à l'amélioration de la ligne de navigation de Mons à Paris, entre Étrun et Janville, abgedruckt mit Motiven im Journal officiel. 1898. Annexe No. 3036. Die Kommission der Abgeordnetenkammer hat unter Zustimmung zu den Gründen der Regierung am 24. März 1898 den Entwurf befürwortet; vergl. a. O. Annexe No. 3162.

[3]) Vergl. z. B. den Bericht der französischen Budgetkommission vom 10. Juli 1896 (Journal officiel. Annexe No. 2012), in dem von beiden Projekten gesprochen wird, als ob ihre Ausführung nah bevorstehe.

ist die Thatsache, dafs sich eine Gesellschaft — Société de Paris port de mer — gebildet haben soll, die nicht nur das Projekt ausarbeiten, sondern auch die zu seiner Ausführung nöthigen 150 Millionen Francs aufbringen will; sie behauptet, bereits jetzt, ohne sich an das grofse Publikum gewandt zu haben, unter der Hand Zeichnungen in Höhe von 70 Millionen Francs erhalten zu haben. Auch hier sind es also die Interessenten, die Kosten und Risiko tragen. In diesem Falle soll sogar der Staat ganz frei ausgehen. Weder ein Beitrag noch eine Garantie wird von ihm verlangt.[1]) Es dürfte jedoch noch viel Wasser durch die Seine fliefsen, ehe dieses Projekt zur Ausführung gelangt, wenn es überhaupt dazu kommt.

Ein zweites Projekt, das mit dem Plane Paris port de mer in den letzten Jahren oft zusammen genannt worden ist, das Projekt des Canal des deux mers, das Seeschiffen die direkte Fahrt von der Mündung der Garonne zu der der Rhone ermöglichen will, mufs heute schon als aufgegeben betrachtet werden. Bereits die beiden Kommissionen, die im Jahre 1886 eingesetzt worden waren, um einerseits den Bau und die Speisung, andererseits den Verkehr dieses geplanten Seekanals zu begutachten, waren zu durchaus negativen Ergebnissen gelangt und hatten sogar erklärt, das Projekt könne nicht als ein gemeinnütziges Nationalwerk betrachtet werden und verdiene keine Folge.[2])

Da trotz dieses ungünstigen Gutachtens die Agitation nicht nachliefs, sondern nur um so lauter ihre Stimme erhob und in umso weitere Kreise drang, wurde von dem Präsidenten Casimir Périer am 21. September 1894 eine neue, aus 26 Mitgliedern bestehende Prüfungskommission berufen. Sie hat den Plan nach allen Richtungen hin einer aufserordentlich eingehenden und sorgfältigen Untersuchung[3]) unterworfen und gelangt zu einem Ergebnifs, das noch ungünstiger ist, als das ihrer Vorläuferin. Unter Annahmen, die so günstig sind, dafs es Vorsicht verbieten würde, sie der Ausführung zu Grunde zu legen, schätzt sie das nöthige Anlagekapital auf 2—2,5 Milliarden Francs. Dabei berechnet sie einen sehr geringen Nutzen für Handel und Verkehr (peu de services à la navigation générale),

---

[1]) Bereits am 2. Dezember 1893 wurde in der Abgeordnetenkammer ein Antrag auf Konzessionirung des Baues dieses Seekanals von Paris nach Rouen gestellt. Eine eingesetzte Kommission sprach sich in einem Bericht vom 18. Juni 1897 mit beträchtlicher Majorität für ihn aus. Zur Verhandlung kam es jedoch nicht wegen Schlufs der Legislaturperiode. Deshalb ist am 4. Juli 1898 ein neuer Antrag eingebracht worden. Vergl. Journal officiel 1898. Annexe No. 165.

[2]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1888 S. 270.

[3]) Vergl. den vom 2. April 1896 datirten Bericht der Hauptkommission nebst den Berichten der drei eingesetzten Unterkommissionen im Journal officiel. 1896. S. 2656—2696.

erklärt sie den Wasserverbrauch des Kanals für so grofs, dafs die Möglichkeit einer Wasserabgabe für landwirthschaftliche und industrielle Zwecke ausgeschlossen sei, hält sie indirekte Vortheile, die aus der ganzen Anlage den durchzogenen Gegenden erwachsen könnten, für verschwindend gegenüber den Nachtheilen aller Art, die sie mit sich brächte (bien minimes en comparasion des inconvénients de toute nature qu'il présenterait). Auf Grund eingehender Berechnungen kommt die Kommission zu dem Schlufs, dafs die Ausführung des Planes des Canal des deux mers ein jährliches Defizit von 75—104 Millionen Francs zur Folge haben würde. Sie bezeichnet es deshalb als eine patriotische Pflicht, die Illusion zu zerstreuen, die man schon seit langen Jahren in den südlichen Theilen des Landes und in ganz Frankreich unterhalten habe (un devoir patriotique en dissipant les illusions que, depuis de longues années déjà, on entretient dans les régions du Midi et dans la France entière). Man müsse im Prinzip auf diesen Kanalbau verzichten. Jedes weitere Eingehen auf das zwar nicht technisch, doch praktisch unausführbare Projekt (pratiquement irréalisable) widerräth die Kommission aufs bestimmteste. Für absehbare Zeit dürfte damit der vielerörterte und oft bejubelte Plan praktisch abgethan sein. Voraussichtlich wird man sich — ähnlich wie bei dem Canal Nord sur Paris — damit begnügen, die aus dem alten Süd- und Garonne-Seitenkanal bestehende Wasserstrafse, die jetzt ja in die Hände des Staates gefallen ist, nach dem Standpunkt der modernen Technik zu verbessern und für den Binnenverkehr auszubauen.

* * *

Ueberschauen wir noch einmal, am Ziele unserer langen Wanderung, die Entwicklung des französischen Wasserstrafsennetzes seit dem Freycinetschen Programm, so läfst sich nicht verhehlen, dafs die Thätigkeit in den beiden letzten Jahrzehnten wenig den hohen Erwartungen entspricht, mit denen diese letzte Periode des französischen Kanalbaus eingeleitet wurde und dafs auch der Ausblick in die Zukunft keine Anzeichen enthält, die auf eine baldige Aenderung schliefsen lassen. Der kurzen Periode sanguinischer Hoffnungen, weitfliegender Pläne, fieberhafter Thätigkeit folgte eine noch heute andauernde lange Periode der Ernüchterung und Ermattung, in der Vorsicht und Sparsamkeit die Aufwendungen immer mehr auf das Niveau des unbedingt nöthigen herabdrücken und an Stelle der staatlichen Freigiebigkeit immer mehr das Bestreben hervortreten lassen, die Interessenten in wachsendem Mafse zu den Ausgaben heranzuziehen. Von Jahr zu Jahr verringerten sich deshalb, wie wir sahen, die aufgewendeten Geldmittel; der begeisterte Eifer von früher ist nicht einmal bei den Interessenten mehr zu spüren; bei allen Arbeiten wird das Tempo immer mehr

ein schleichendes. Der Umschwung ist ein so starker und allgemeiner dafs selbst Krantz, der heute Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich ist, von der kurz zurückliegenden Periode als von einer Zeit spricht, wo „la fièvre des grands travaux sévissait en France“, wo „les pouvoirs publics, qui dépensaient sans compter, se sont parfois laissé entraîner à engager l'État dans les entreprises très couteuses dont l'utilité n'apparaît plus aujourd'hui bien clairment à nos yeux“.[1])

Schliefsen wir die lange Betrachtung des französischen Kanalbaus mit einem kurzen statistischen Rückblick auf die ganze Entwicklung. Es sind für den Bau künstlicher Wasserstrafsen vom französischen Staate seit dem Jahre 1814 ausgegeben worden:

	im ganzen Frcs.	im Jahresdurchschnitt Frcs.
1814—30 . . .	142 600 000	8 388 000
1831—47 . . .	248 500 000	14 612 000
1848—70 . . .	93 900 000	4 087 000
1871—79 . . .	52 500 000	5 833 000
1880—83 . . .	155 900 000	38 975 000
1884—90 . . .	100 400 000	14 291 000
1891—97[2]) . .	75 000 000	10 714 000
zusammen	868 800 000	10 343 000

Diesem Anlagekapital würde — ohne Berücksichtigung von Zinseszins — ein jährlicher dreiprozentiger Zinsbetrag von 26 064 000 Francs entsprechen. Vertheilt auf die Gesammtlänge der französischen Kanäle, die auf 5 000 km angenommen werden soll[3]), ergiebt sich für das Kilometer ein Kapital von 173 760 Frcs. und ein Zinsbetrag von 5 213 Frcs. Vertheilt auf die Anzahl der Tonnenkilometer des jährlich auf den Kanälen

[1]) Bericht der Budgetkommission der französischen Deputirtenkammer über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1896. Journal officiel 1895. Annexe No. 1549.

[2]) Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben. Sie dürften jedoch in diesem Zeitraume nicht nennenswerth von einander abweichen.

[3]) Die Länge der canaux habituellement fréquentés par la batellerie d'intérieur wird auf 4 870 km angegeben. Thatsächlich befahren wurden z. B. im Jahre 1895 nur 4 779 km. Aufserdem bestehen auch heute noch 300 km nichtstaatlicher Kanäle. Die obige Annahme ist also eine sehr günstige.

geleisteten Verkehrs, die mit 2 400 Millionen angenommen werden sollen,[1]) ergiebt sich für das Tonnenkilometer ein Kapitalbetrag von 36 Centimes und eine jährliche Zinsenlast von etwas über 1,08 Centimes.

Dehnen wir die Berechnungen auch auf die Zeit vor dem Jahre 1814 aus, so erhöht sich die gesammte Kapitalsumme, wie wir am Schlusse des vorigen Abschnittes sahen, um 191 Millionen Francs, also auf rund 1 060 Millionen Francs oder 212 000 Frcs. für das Kilometer; dem entspricht eine Zinsenlast im ganzen von 31 800 000 Frcs., für das Kilometer von 6 350 Frcs., sowie eine Belastung des Tonnenkilometer mit 44 Centimes Kapital und 1,32 Centimes Zinsen.

Endlich sind auch hier die Kosten der Verstaatlichung des französischen Kanalnetzes zu berücksichtigen. Für die Zeit bis zum Jahre 1878 hatten wir sie im vorigen Abschnitt auf rund 77 Millionen Francs ermittelt. Seitdem sind, wie wir in diesem Abschnitt sahen, 9 320 000 Frcs., sowie die Kosten des Rückerwerbs des Süd- und Garonne-Seitenkanals hinzugekommen. Da jedoch der Garonne-Seitenkanal ursprünglich vom Staate angelegt und nur im Interesse des Eisenbahnbaus nachträglich konzessionirt worden ist, so soll von den Kosten seiner Verstaatlichung hier abgesehen werden, zumal da die Fixirung des Rückkaufpreises als Zinsenermäfsigung einer Gesellschaftsschuld gegenüber dem Staate auch im Hinblick auf Eisenbahninteressen vorgenommen worden ist und eine genaue Berechnung kaum möglich macht. Für den Südkanal ist dagegen ein Rückkaufspreis in Rechnung zu bringen; es möge das in der berechneten Höhe von rund 19 Millionen Francs geschehen. Es kommen danach in allem 105 Millionen Francs hinzu, sodafs das Anlagekapital im ganzen auf 1 165 Millionen Francs und für das Kilometer auf 233 000 Francs sich stellt; dem entspricht eine jährliche dreiprozentige Verzinsung im ganzen von 34 950 000 Frcs., für das Kilometer von 6 990 Frcs. und eine Belastung des Tonnenkilometer mit 48,5 Centimes Kapital und 1,45 Centimes Zinsen.

---

[1]) Nach der letzten mir zugänglichen Statistik wurden auf den französischen Kanälen Tonnenkilometer geleistet:

1893 . . .	2 065	Millionen
1894 . . .	2 260	„
1895 . . .	2 158	„
	6 483	Millionen oder im Durchschnitt 2 161 Millionen.

Die Ansetzung von 2 400 000 tkm für das Jahr 1897 dürfte demnach nicht ungünstig sein. — Darüber, wie diese tonnenkilometrischen Ziffern gewonnen werden, vergl. H. Schumacher, Die französische Binnenschiffahrtsstatistik und ihre neuesten Ergebnisse im Zentralblatt der Bauverwaltung. 1896. No. 7, sowie vom selben Verfasser, Das Binnenschiffahrtswesen Frankreichs und seine neueste Entwickelung in derselben Zeitschrift. 1895. No. 8.

Dabei ist noch zu beachten, dafs eine Erhöhung des Satzes dafür, dafs von den künstlichen Wasserstrafsen Frankreichs 300 km noch in privaten Händen sind, nicht vorgenommen worden ist.

* * *

Wie sich die Ausgaben im einzelnen in der Zeit von 1814—1891 auf die verschiedenen künstlichen Wasserstrafsen Frankreichs vertheilt haben, veranschaulicht endlich die folgende Tabelle, die einen Ueberblick über alle Kanäle giebt, für die im genannten Zeitraum mehr als 5 Millionen Francs aufgewendet wurden:

Kanäle	1814—30	1831—47	1848—70	1871—78	1879—91	zusammen
Aisne-Marne . . .	—	12 964 334	7 486 424	332 634	3 912 015	24 695 407
Ardennen	9 875 000	4 532 810	271 220	20 438	5 087 143	19 756 515
Arles-Bouc	5 241 617	2 577 764	348 282	—	—	8 167 663
Berry	10 609 650	13 458 752	1 242 909	282 794	2 369 043	27 963 148
Bourgogne	24 041 876	17 841 860	1 435 028	1 021 250	15 885 182	60 225 166
Briare	—	—	184 864	1 087 360	7 369 447	8 641 671
Centre	3 250 103	3 228 300	1 756 419	1 075 915	10 670 040	19 980 477
Deûle	—	—	685 702	211 554	4 574 259	5 471 515
Garonne	—	51 789 193	10 310 427	—	—	62 099 620
Ille et Rance et Vilaine canalisée .	6 184 469	2 703 899	612 724	111 431	7 252	9 619 775
Isle	3 538 749	1 831 402	—	—	—	5 370 151
Loing	—	—	27 263	1 099 256	4 435 818	5 562 337
Loire	11 503 544	21 093 915	1 348 884	—	3 207 060	37 153 403
Marans-La Rochelle	2 793 702	4 137 604	4 082 995	657 518	1 867 837	13 539 654
Marne (Oberlauf) .	—	—	9 024 484	5 880 838	2 135 547	17 040 869
Marne-Saône . . .	—	—	—	103 608	55 788 911	55 892 519
Marne-Rhein . . .	—	57 565 285	18 031 790	1 183 569	11 397 062	88 177 706
Montbéliard-Saône .	—	—	—	—	9 738 320	9 738 320
Mons-Paris	—	—	—	—	10 183 565	10 183 565
Nantes-Brest . . .	24 137 544	21 069 051	1 945 758	628 932	1 634 532	49 415 817
Nivernais	9 736 600	17 847 954	314 512	760 529	203 809	28 863 404
Oise	2 595 000	3 130 461	136 050	—	2 608 212	8 469 723
Oise-Aisne	—	—	—	4 960	33 594 401	33 599 361
Ost	—	—	—	42 697 103	53 746 971	96 444 074
Rhone-Rhein . . .	13 009 995	5 199 626	2 017 994	390 961	4 000 727	24 619 303
Roubaix	—	—	4 448 940	3 132 328	1 673 358	9 254 626
Saar	—	—	16 390 299	82 886	—	16 473 185
Seine (Oberlauf) . .	298 500	3 947 167	3 108 393	1 935 201	2 347 720	10 571 217
Somme	7 882 147	2 086 122	695 748	298 373	1 881 627	12 844 017
Saint Louis	—	—	12 385 100	3 413 589	704 400	16 503 089

III.

Der Ausbau der natürlichen Wasserstrafsen in Frankreich.

Im Gegensatz zu Deutschland ist Frankreich heute ein Land der Kanal-, nicht der Flufsschiffahrt. In früheren Zeiten, als der Wegebau noch tief danieder lag und die Kammerschleuse noch nicht erfunden war, da haben allerdings auch in Frankreich die Flüsse die wichtigste Rolle im Binnenverkehr gespielt. Waren die Wasserstandsverhältnisse auch noch so schwankend und schlecht, auf längere Entfernungen liefsen sich schwere Güter im Schiffe oder Kahne leichter transportiren, als auf dem unwegsamen Lande. Seitdem ein Netz trefflicher Chausseen Frankreich bedeckt, seitdem künstliche Wasserstrassen in grosser Zahl von den natürlichen gespeist werden, seitdem Eisenbahnen in allen Richtungen das Land durchziehen, seitdem ist es anders geworden. Die natürlichen Wasserstrafsen sind aus ihrer früheren Vorzugsstellung herausgedrängt worden und die Kunst des Menschen hat es bisher in Frankreich nicht im gleichen Mafse, wie bei uns verstanden, sie gleichsam zu rehabilitiren. Die französischen Ströme, die durch ihre Laufrichtung eine vielseitige künstliche Verbindung ihrer Systeme so sehr erleichtern, sind selbst nur ausnahmsweise grofse belebte Verkehrsstrafsen. Schroffe, plötzliche Aenderungen des Wasserstandes, Hochfluthen einerseits, Wasserarmuth andererseits, erschweren von Natur die Schiffahrt; ungünstige Geschiebeverhältnisse kommen noch oft hinzu, um die künstliche Beseitigung der natürlichen Mifsstände vielfach unmöglich zu machen. Die die Flüsse verbindenden Scheitelkanäle, bei denen durch das System der Kammerschleuse die Wasserstandsdifferenzen ausgeglichen werden, sind vielfach brauchbarere Wasserstrafsen, als die von Natur vorhandenen. Man hat daher in Frankreich gesagt: „die Flüsse haben den Zweck, Kanäle zu speisen“. Und in der That ist das in Frankreich bisher vielfach ihre bedeutendere wirthschaftliche Aufgabe.

Die Fortschritte im französischen Binnenschiffahrtswesen sind denn auch weniger dadurch herbeigeführt worden, dafs man die Kanäle den Flüssen anzupassen suchte, als umgekehrt dadurch, dafs man diese den Kanälen anpafste. Wo die Geschiebeführung es gestattete, kanalisirte man den Flufs selbst, wie das streckenweise bei der Seine, Oise, Sambre, Marne, Aisne und Mosel geschehen ist; wo die äufseren Verhältnisse die Kanalisirung nicht erlaubten, baute man vielfach vollständige Kanäle in der Richtung des Flufslaufes; so sind kostspielige Seitenkanäle für beträchtliche Strecken der Loire und Garonne, der Marne, Oise und Aisne hergestellt worden. Nicht mit Unrecht hat man die Flüsse Frankreichs

als die Verlängerung der Kanäle bezeichnet.[1]) Das zeigt sich auch noch in anderer Beziehung.

Während in dem Lande einer hochentwickelten Stromschiffahrt, wie Deutschland, der Typus des Flufsschiffes vorherrscht und bei Kanalbauten auf seine gröfseren Dimensionen vielfach Rücksicht genommen werden mufs, dominirt in Frankreich auf den künstlichen wie natürlichen Wasserstrafsen das plumpe, beinahe viereckige, die Schleusenkammer fast ganz ausfüllende Kanalboot, dessen Räumte oft 85 % des umschriebenen entsprechenden Parallelepipedons erreicht;[2]) beim Ausbau des französischen Wasserstrafsennetzes für den durchgehenden Verkehr war darauf Rücksicht zu nehmen, dafs dieses auf freiem Strome kaum verwendbar ist. Das Kanalboot von 300 t Tragfähigkeit, die „Péniche Flamande", die auf den Kanälen des Nordens in ausgedehntem Gebrauch war, wurde durch das Klassifikationsgesetz vom Jahre 1879, wie wir sahen, zum Normalschiff für alle Wasserstrafsen erster Klasse, die natürlichen wie die künstlichen, gleichermafsen erhoben.

Mit diesen allgemeinen Verhältnissen steht es in Einklang, dafs man in Frankreich sehr viel später den natürlichen, als den künstlichen Wasserstrafsen seine Aufmerksamkeit zuwendete, zumal da es begreiflich ist, dafs man früher daran dachte, neue Verkehrswege zu schaffen, als bestehende, für deren Mängel man ein Verständnifs noch nicht hatte, zu verbessern. Zwar hatte man nach Colbert's Tode — bei der Loire (1702), der Eure (1704) und dem Clain (1708) — Versuche gemacht mit Hilfe des Konzessionssystems, hauptsächlich durch Gewährung des Rechtes der Abgabenerhebung, eine Verbesserung auch der Flüsse zu erreichen; doch man erzielte damit keinen Erfolg. Auch die Einnehmer der Flufsabgaben, Schiffervereinigungen und besonders interessirte Uferstädte hatten ab und an bescheidene Mittel auf die Verbesserung und Unterhaltung der Flufsläufe verwendet; sie waren jedoch durchaus unzureichend gewesen. Im allgemeinen befanden sich noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts die natürlichen Wasserstrafsen Frankreichs in einem „Zustand völliger Verwahrlosung". Auch in den Jahren der Restauration, 1814—1830, wurden an aufserordentlichen Aufwendungen nur 6600000 Francs für sie ausgegeben, von denen nahezu 3 Millionen Francs auf die Seine innerhalb Paris entfielen. Erst mit der Erfindung der beweglichen Wehre, deren erstes im Jahre 1834 in der Yonne gebaut wurde, trat ein Umschwung ein. Unter Ludwig

---

[1]) J. Hirsch und M. B. de Mas, Ziehen und Fortbewegen der Schiffe auf Kanälen, kanalisirten Flüssen und freifliefsenden Strömen. Binnenschiffahrtskongrefs. Haag. 1894.

[2]) Colson, Transports et Tarifs, II. ed. Paris 1898. S. 108.

Philipp wurde zugleich mit der lebhaften Pflege des Kanalwesens auch für die Flüsse in nennenswerther Weise etwas gethan. Es wurden in den Jahren 1830—1847 — neben fast 250 Millionen Francs für Kanäle — 93 Millionen Francs für sie verausgabt; insbesondere auf die Seine, Marne, Lot, Aisne und Seine wurden zusammen fast 65 Millionen Francs verwendet. In der Zeit von 1848—1878 überstiegen sogar die Aufwendungen für die Flüsse die für Kanäle erheblich, um mehr als das Doppelte. Es wurden für jene 282 Millionen, für diese 123 Millionen Francs ausgegeben.

Seitdem hat sich das Verhältnifs allerdings wieder geändert. Wir haben bereits gesehen, dafs auf Grund des Freycinetschen Gesetzes neben 739 Millionen Francs für Kanäle nur 156 Millionen Francs für Flüsse vorgesehen waren und dafs diese Beträge durch die Revision des Voranschlags sich noch auf 1160 Millionen Francs für Kanäle und 223 Millionen Francs für Flüsse erhöhten. Die Ermäfsigungen und Kürzungen, die im Jahre 1883 an diesen Summen vorgenommen wurden, betrafen allerdings in weit höherem Mafse die Ausgaben für die künstlichen, als die für die natürlichen Wasserstrafsen; aber diese blieben mit 180 Millionen noch beträchtlich hinter den Kanalaufwendungen, die eine Höhe von 324 Millionen Francs erreichten, zurück. Thatsächlich sind auch die Budgetbewilligungen für aufserordentliche Arbeiten in den Jahren 1880—1897 bei den Flüssen fast 60 % geringer, als bei den Kanälen; sie betrugen dort zusammen 224, hier 359 Millionen Francs. Es ist oben bereits in einer Tabelle[1]) gezeigt worden, wie sich diese Beträge auf die einzelnen Jahre vertheilen, wie sie insbesondere bei den Flüssen von mehr als 31 Millionen Francs im Durchschnitt der ersten vier Jahre 1880—1883 auf 4 Millionen Francs im Durchschnitt der letzten 4 Jahre 1894—1897 herabgesunken sind. Der weitaus gröfste Theil dieser Bewilligungen für die natürlichen Wasserstrafsen entfällt auf die vier grofsen Ströme Frankreichs. Die erheblichen Aufwendungen, die für sie in den letzten 20 Jahren gemacht worden sind, gehen auch fast alle auf Gesetze zurück, die bereits Ende der siebziger oder ganz zu Beginn der achtziger Jahre erlassen worden sind; diejenigen für die Seine und Rhone, die fast die Hälfte der Gesammtaufwendungen seit dem Jahre 1880 ausmachen, beruhen auf Gesetzen, die älter sind, als das Freycinetsche Programm.

Von den vier grofsen Strömen Frankreichs spielen die Garonne und die Loire in ihren natürlichen Läufen als grofse Schiffahrtsstrafsen heute fast gar keine Rolle; an beiden ziehen sich auf weite Strecken Seitenkanäle entlang. Nur für das der Seeschiffahrt dienende Mündungsgebiet beider Flüsse sind in den letzten zwanzig Jahren erhebliche Aufwendungen

---

1) Vergl. oben S. 443.

gemacht worden. An der Garonne bezwecken sie, den Zugang von Seeschiffen nach Bordeaux zu verbessern. Für diese im Bereiche der Ebbe und Fluth liegenden Regulirungsarbeiten sind durch ein Gesetz vom 3. August 1881 30 Millionen Francs bewilligt worden, von denen die Handelskammer Bordeaux 24 Millionen Francs, wie bereits erwähnt wurde, zur Beschleunigung der Bauarbeiten der Regierung zur Verfügung gestellt hat. Am Ende des Jahres 1896 waren hiervon 18 Millionen Francs ausgegeben, so dafs damals Arbeiten im Mindestbetrage von 12 Millionen Francs noch auszuführen waren. Der übrige Theil der Garonne weist sehr mangelhafte Schiffahrtsverhältnisse auf und wird den geringen Verkehr, der ihm unter dem Druck der Abgaben, die von der Südbahngesellschaft auf dem Seitenkanal erhoben wurden, noch verblieben war, jetzt auch verlieren, nachdem dieser Seitenkanal vom Staate angekauft und damit von Abgaben befreit worden ist.

Auch bei der Loire beschränkten sich bisher die Arbeiten auf den untersten Theil ihres Laufes. Dort ist auf Grund eines Gesetzes vom 8. August 1879 ein Seekanal zwischen la Martinière und le Carnet hergestellt worden. Seine Kosten waren auf 22 Millionen Francs veranschlagt; zu ihnen hat — wie auch bereits erwähnt wurde — die Handelskammer zu Nantes zwei unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 9,5 Millionen Francs hergegeben. Ende des Jahres 1896 waren 26 950 000 Francs für diesen Kanalbau ausgegeben worden und nur noch Aufwendungen in Höhe von 550 000 Francs zu machen. Die neue Wasserstrafse hat bereits auf den Handel von Nantes einen sehr günstigen Einflufs geübt. Das hat mitgewirkt, im allgemeinen der Loireschiffahrt die Aufmerksamkeit zuzuwenden. Bereits im Freycinetschen Programm waren Bauten vorgesehen, die dem gröfsten Strome Frankreichs den ihm entsprechenden Verkehr zurückerobern sollten, den er noch in der Mitte des Jahrhunderts, fast mit der Seine rivalisirend, gehabt und erst infolge fortschreitender Vernachlässigung, sowie infolge der Eisenbahnkonkurrenz verloren hat. Man dachte damals an Verlängerungen des Loireseitenkanals und hatte 100 Millionen Francs dafür vorgesehen. Die in den letzten Jahren ins Leben gerufene eifrige und gut organisirte Agitation knüpft an diese Pläne an, hofft aber den heute oberhalb von Nantes kaum schiffbaren Strom durch eine Regulirung, eventuell Kanalisirung seines eigenen Bettes in höherem Mafse nutzbar zu machen. Sie hat einstweilen den Erfolg gehabt, dafs der Minister der öffentlichen Arbeiten im Juni des Jahre 1896 Vorstudien angeordnet hat und dafs die Petitionskommission der Abgeordnetenkammer in einem ausführlichen Bericht[1]) das vielerörterte Projekt warm befürwortet hat. Von der Ausführung ist man jedenfalls noch recht weit entfernt.

---

[1]) Bericht vom 21. Dezember 1897, Journal officiel, Annexe 2928.

Günstiger, als bei der Loire und Garonne, liegen in der Gegenwart die Verhältnisse bei der Seine und Rhone. Die Seine unterhalb von Paris ist heute eine sehr leistungsfähige Wasserstrafse. Doch ist sie das erst in neuester Zeit und hauptsächlich durch Kanalisirung geworden. Bereits seit dem Jahre 1837 versuchte man allerdings, die Seine zu kanalisiren; man wollte sie durch den Bau von 7 Wehren auf eine Tiefe von 1,6 m bringen. Die bis zum Jahre 1866 sich hinziehenden Arbeiten hatten jedoch keinen Erfolg. Daher wurde eine neue Kanalisirung beschlossen. Der heutige Zustand beruht jedoch erst auf einem Gesetz vom 6. April 1878. Dadurch wurden umfangreiche Kanalisirungsarbeiten angeordnet, die den Zweck hatten, für die ganze Seinestrecke von Paris bis Rouen eine Mindesttiefe von 3,2 m herzustellen und dadurch die Schifffahrt mit einem Tiefgang von 3 m zu sichern. Die Kosten dieser Arbeiten waren im Gesetze auf 32 Millionen Francs veranschlagt worden. Thatsächlich haben sie sich auf das Doppelte belaufen. Sie werden heute, wo die Kanalisirung beendet ist, auf 67 Millionen Francs oder 273 000 Frcs. für das Kilometer des vielgewundenen Flufslaufes oder etwa 500 000 Frcs. für das Kilometer der Entfernung auf der Eisenbahn angegeben. Zu diesen Kosten haben die interessierten Gegenden 8,2 Millionen Francs beigetragen.[1]) Ausser dieser Kanalisirung der Strecke zwischen Paris und Rouen, sind auf die Seine auch sonst beträchtliche Mittel aufgewendet worden. Insbesondere ist die Seine unterhalb von Rouen auf Grund eines Gesetzes vom 29. Mai 1883 erheblich verbessert worden; die dazu bewilligten Gesammtbeträge in Höhe von 10 400 000 Frcs. werden voraussichtlich am Schlusse des laufenden Jahres verausgabt sein. Im ganzen sind — wie der Berichterstatter der Budgetkommission, Lasteyrie, in der Abgeordnetenkammer am 9. Dezember 1897 erwähnte —, für die Seine auf der Strecke Marcilly-Rouen 142 750 000 Frcs. und für das Kilometer 341 000 Frcs. ausgegeben worden.

Der einzige grofse Strom Frankreichs, bei dem eine umfassende Regulirung versucht worden ist, ist die Rhone.[2]) Die in der Zeit von 1860—1878 ausgeführten Arbeiten hatten, mit Ausnahme einiger Leinpfadbauten nur den Zweck, gegen Ueberschwemmungen besseren Schutz zu gewähren; die Eisenbahn von Lyon nach Avignon hatte den so mangelhafte Schifffahrtsverhältnisse aufweisenden Flufs fast ganz verödet. Doch auch der Rhone wandte sich in der Zeit der grofsen Baupläne das Interesse zu;

---

[1]) Das Departement de la Seine 6 Millionen Frcs., das Departement de la Seine-Inférieure 1 200 000 Frcs., das Departement de Seine et Oise 500 000 Frcs., sowie die Stadt Rouen 500 000 Frcs.

[2]) Vgl. ausführlich Girardon, Flufsregulirung bei niedrigem Wasserstande. 6. Binnenschiffahrtskongrefs, Haag 1894.

durch ein Gesetz vom 13. Mai 1878 wurde ein Regulirungsprogramm aufgestellt, dessen Kosten auf 45 Millionen Francs bemessen wurden. Bis zum Ende des Jahres 1895 waren 43 700 000 Francs davon ausgegeben. Die Regulirung war so gut wie beendet und zwar mit dem gröfsten Erfolg. Während vor der Regulirung die Schiffahrt jährlich 71—145 Tage im Jahre wegen zu niedrigen Wassers versperrt war, war das bereits in den ganzen zehn Jahren 1884—1893 nur an 23 Tagen der Fall; während eine Fahrwassertiefe von mehr als 2 m in der Rhone im Jahre 1878 nur an 101 Tagen vorhanden war, wurde sie im Jahre 1893 an 282 Tagen erreicht und eine solche von 1,6 m war gar an 342 Tagen vorhanden. Im ganzen sind auf die Rhone unterhalb von Lyon — mit Einschlufs des früher erwähnten Kanals des Heiligen Ludwig, der die schiffbare Verbindung mit dem Meere darstellt — seit dem Jahre 1860 81 Millionen Frcs. oder 240 000 Frcs. für das Kilometer aufgewendet worden.[1])

Wenn auch neben den vier grofsen Strömen Frankreichs noch mancher kleinere Flufs, wie die auf längerer Strecke kanalisirte Charente, wie der aus den Pyrenäen herabkommende Adour, wie insbesondere die wichtigen Nebenflüsse der Seine Beachtung verdienen, so kann hier doch nicht im einzelnen auf sie eingegangen werden. Es genüge hier, die folgende Tabelle anzuführen, die über die staatlichen Aufwendungen in der Zeit von 1814—1891 für alle natürlichen Wasserstrafsen, für die mehr als 5 Millionen Francs im genannten Zeitraum ausgegeben worden sind, einen Ueberblick giebt. Die Ausgaben betrugen:

für	1814—30	1831—47	1848—70	1871—78	1879—91	zusammen
Aisne	—	8 996 626	1 950	225	1 454 922	10 533 733
Charente	—	1 820 073	759 948	468 822	3 409 893	6 458 736
Garonne	138 838	1 396 634	5 957 227	1 581 824	16 139 305	25 333 828
Loire	—	—	4 549 425	457 233	25 741 697	30 749 355
Lot	—	11 631 028	5 562 871	1 894 964	2 553 344	21 242 207
Marne	—	11 613 880	19 072 194	852 012	1 285 383	32 913 469
Mayenne	—	545 619	14 114 439	3 058 520	1 500 924	19 219 502
Maas	—	7 000 000	1 056 380	56 601	—	8 112 981
Mosel	—	725 000	6 524 620	3 122 250	33 200	10 680 070
Rhone	—	228 647	13 247 761	11 680 803	48 013 314	73 170 525
Saône	800 000	16 550 420	2 917 960	8 301 251	12 568 972	41 138 603
Sarthe	—	738 198	6 106 268	925 994	1 238 464	9 008 924
Seine	2 947 605	10 448 843	38 979 531	7 487 363	83 094 910	142 958 252
Seine maritime . .	—	269 389	12 609 765	3 118 192	13 168 413	29 165 759
Var	—	—	8 649 070	193 261	—	8 842 331
Yonne	—	2 494 440	14 708 712	4 266 153	4 543 290	26 112 595

[1]) Vgl. auch de Mas, Rivières à courant libre (Paris 1899), der auf S. 478 f zu etwas niedrigeren Gesammtsummen gelangt.

Ueberblicken wir die gesammte finanzielle Entwicklung des auf die Flüsse bezüglichen französischen Wasserbaus, so ergiebt sich die folgende Tabelle über die aufgewendeten Beträge:

	zusammen Frcs.	im Jahresdurchschnitt Frcs.
1814—1830	6 600 000	388 235
1831—1847	92 800 000	5 458 823
1848—1870	182 600 000	7 939 130
1871—1878	99 000 000	12 375 000
1879—1883	126 300 000	25 260 000
1884—1890	92 000 000	13 142 857
1891—1897[1]) . . .	36 500 000	5 214 285
zusammen	635 800 000	7 569 047

Zu 3 % verzinst würde diesem Anlagekapital — ohne Berücksichtigung von Zinseszins — eine Zinsenlast von 19 074 000 Frcs. entsprechen. Vertheilt auf die Gesammtlänge der schiffbaren Flüsse Frankreichs, die zu rund 7000 km angeommen werden kann,[2]) ergiebt sich für das Kilometer ein Kapital von rund 90 000 Frcs. und eine jährliche Zinsenlast von rund 2700 Frcs., fast genau die Hälfte der am günstigsten berechneten entsprechenden Beträge für die Kanäle. Vertheilt auf die Tonnenkilometer des jährlich auf den Flüssen geleisteten Verkehrs, die mit 1750 Millionen angenommen werden mögen,[3]) ergiebt sich für jedes Tonnenkilometer ein Anlagekapital von 36,5 Cts. oder eine jährliche Zinsenlast von etwas über 1,10 Cts. Das entspricht genau den bei der günstigsten Berechnungsart für die Kanäle gewonnenen Ziffern.

* * *

---

[1]) Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben, die jedoch in diesem Zeitraume nicht nennenswerth von einander abweichen werden.

[2]) Die Länge der „fleuves, rivières, lacs et étangs habituellement fréquentés par la batellerie d'intérieur“ wird auf 6975 km angegeben; thatsächlich befahren wurden im Jahre 1895 nur 6662 km. Zu beiden kommen aber noch Strecken blofs flöfsbarer natürlicher Wasserstrafsen hinzu.

[3]) Nach der letzten mir zugänglichen Statistik wurden auf den französischen Flüssen Tonnenkilometer geleistet:

1893 : 1539 Millionen
1894 : 1652 „
1895 : 1608 „

4799 Millionen oder im Durchschnitt: 1600 Millionen. Die Annahme von 1750 Millionen für das Jahr 1897 dürfte deshalb nicht zu niedrig erscheinen.

Stellen wir am Schlusse für das gesammte französische Binnenschifffahrtsnetz — sowohl die natürlichen, als auch die künstlichen Wasserstrassen — die Zahlen der staatlichen Bauausgaben für die Zeit 1814—1897 zusammen, so erhalten wir den folgenden Ueberblick:

	Gesammtausgaben Frcs.	Ausgaben im Jahresdurchschnitt Frcs.
1814—1830	149 200 000	8 776 000
1831—1847	341 200 000	20 071 000
1848—1870	276 600 000	12 026 000
1871—1878	127 700 000	15 962 500
1879—1883	306 000 000	61 200 000
1883—1890	192 400 000	27 486 000
1891—1897[1]) . . .	111 500 000	15 929 000
	1 504 600 000	17 905 000

Diesem Kapital von rund 1,5 Milliarden Francs würde, von Zinseszins abgesehen, ein dreiprozentiger jährlicher Zinsenbetrag von 45 Millionen Francs entsprechen. Nehmen wir auch hier wieder eine Vertheilung des Kapitals und seiner Zinsen auf das Kilometer und das Tonnenkilometer vor; wenn wir den früheren Annahmen gemäfs die Gesammtlänge des französischen Wasserstrafsennetzes auf 12 000 km und seine gesammte Verkehrsleistung auf 4150 Millionen Tonnenkilometer beziffern, so erhalten wir für das Kilometer ein Kapital von rund 125 000 Frcs. und einen Zinsbetrag von rund 3750 Frcs. und für das Tonnenkilometer ein Kapital von 36 Cts. und eine jährliche Verzinsung von etwas mehr als 1,08 Cts.

Rechnen wir auch hier die Ausgaben, die vor dem Jahre 1814 liegen, in Höhe von 191 Millionen Francs, sowie die Verstaatlichungskosten in Höhe von 105 Millionen Francs hinzu, so steigt das Anlagekapital auf rund 1800 Millionen Francs im ganzen oder 150 000 Francs für das Kilometer, die Zinsenlast entsprechend auf 54 Millionen Francs einerseits, 4500 Francs andererseits, die Belastung des Tonnenkilometer Verkehr auf 43 Cts. Kapital und 1,29 Cts. Zinsen.

[1]) Ziffern der Budgetbewilligungen, nicht der wirklichen Ausgaben.

IV.

Die Kosten der Unterhaltung des französischen Wasserstrafsennetzes.

Wir haben im Voraufgehenden versucht, einen Ueberblick über die Entwicklung des französischen Binnenschiffahrtsnetzes vom finanziellen Standpunkt aus zu geben. Wir haben dabei bisher nur die aufserordentlichen Aufwendungen, die Anlagekosten, berücksichtigt. Es handelt sich jetzt noch darum, kurz einen Ueberblick über die ordentlichen, die fortlaufenden, sich regelmäfsig wiederholenden Ausgaben, unter denen die sächlichen Unterhaltungskosten die wichtigsten sind, sowohl für die künstlichen als auch für die natürlichen Wasserstrafsen zu gewinnen.

Anfangs wurden Flüsse und Kanäle verschieden behandelt. Für Kanäle sind nämlich bis zum Jahre 1837 Unterhaltungskosten nie besonders ausgeworfen worden. Das ist darum nicht geschehen, weil erstens eine beträchtliche Anzahl von Kanälen unter der Verwaltung konzessionirter Privatgesellschaften standen und weil zweitens die meisten künstlichen Wasserstrafsen, die dem Staate verblieben waren, noch aufserordentliche Zuwendungen für ihren Ausbau oder ihre Vollendung erhielten, aus denen gleichzeitig die Kosten der Unterhaltung für die bereits fertigen Strecken bestritten wurden.

Umgekehrt war es bei den Flüssen. Fehlte es für sie zunächst an Bewilligungen von Ausgaben für aufsergewöhnliche Arbeiten, so bezifferten sich die ordentlichen Ausgaben für sie bereits in den Jahren 1814—1830 auf 33 600 000 Frcs. Im ganzen betrugen diese ordentlichen Ausgaben bis zum Gesetze vom 5. August 1879

	für Kanäle Frcs.	für Flüsse Frcs.	zusammen Frcs.
1840—1830 . . .	—	33 600 000	33 600 000
1831—1847 . . .	38 900 000	102 200 000	141 100 000
1848—1870 . . .	107 200 000	150 200 000	257 400 000
1871—1879 . . .	43 600 000	46 200 000	89 800 000
	189 700 000	332 200 000	521 900 000

oder im Jahresdurchschnitt:

1814—1830 . . .	—	1 976 000	1 976 000
1831—1847 . . .	2 288 000	6 012 000	8 300 000
1848—1870 . . .	4 661 000	6 530 000	11 191 000
1871—1879 . . .	4 844 000	5 133 000	9 978 000.

Der Jahresdurchschnitt der Ausgaben beträgt für den ganzen Zeitraum von 1831—1879 bei den Kanälen 3 870 000 Frcs. und für den noch längeren Zeitraum von 1814—1879 bei den Flüssen 5 033 000 Frcs.; bei beiden zusammen beläuft er sich für die Zeit 1831—1879 fast genau auf 10 Millionen Francs.

In diesen Ziffern für die natürlichen Wasserstrafsen sind auch die Spezialkredite enthalten, die durch ein Gesetz vom 30. Juni 1835 nicht ausschliefslich zur Unterhaltung, sondern auch zur Verbesserung einer Reihe von Flüssen eingerichtet wurden. Durch ein Gesetz vom 22. Dezember 1878 sind sie wieder aufgehoben worden; in den letzten Jahren dienten sie ausschliefslich zur Unterhaltung der Flüsse, und sie werden in ihrer Gesammtheit in den amtlichen Veröffentlichungen zu den ordentlichen Ausgaben gerechnet. Sie machten in der Zeit ihres Bestehens, 1836—1878, etwas mehr als die Hälfte aller ordentlichen Aufwendungen für Flüsse aus und vertheilten sich, wie folgt:

	1836—1847	1848—1870	1871—1878	1831—1878
Rhone	10 646 562	18 132 430	3 458 682	32 137 674
Saône	5 410 454	8 030 110	2 092 193	15 532 757
Isère	1 516 775	4 170 292	1 257 103	6 944 170
Rhein	6 772 499	18 562 859	—	25 335 358
Loire	12 505 693	14 050 497	3 912 932	30 469 122
Allier	1 284 413	1 942 575	509 154	3 736 142
Sèvre niortaise . . .	961 261	1 736 082	380 292	3 077 635
Garonne	12 075 854	8 207 442	1 801 373	22 084 669
zusammen .	51 173 511	74 832 287	13 411 729	139 317 527

Für die übrigen ordentlichen Aufwendungen für Flüsse, sowie für sämmtliche ordentliche Aufwendungen für Kanäle kann eine ähnliche Spezialisirung in diesem Zeitraum nicht gegeben werden.

Seit dem Gesetz vom 5. August 1879 hat sich in den ordentlichen Aufwendungen wenig verändert. In den seither fast verflossenen zwei Jahrzehnten haben sie sich stets auf der Durchschnittshöhe der voraufgegangenen 50 Jahre gehalten. Es wurden bewilligt im einzelnen für:

	Kanäle Frcs.	Flüsse Frcs.
1880	4 500 000	5 000 000
1881	4 500 000	5 000 000
1882	4 750 000	5 150 000
1883	5 650 000	5 250 000
1884	5 650 000	5 250 000
1885	5 600 000	5 220 000
1886	5 600 000	5 220 000
1887	5 575 000	5 205 000
1888	5 575 000	5 205 000
1889	5 575 000	5 239 000
1890	5 575 000	5 239 000
1891	5 560 000	5 100 000
1892	5 559 000	5 199 000
1893	5 524 000	5 185 000
1894	5 624 000	5 585 000
1895	5 623 000	5 583 000
1896	5 507 000	5 577 000
1897	5 655 000	5 970 000
1880—1897 . . .	97 602 000	95 177 000
im Jahresdurchschnitt	5 422 333	5 287 611.

Nehmen wir die Länge der nichtkonzessionirten Kanäle auf rund 4000 km und die der schiffbaren Flufsstrecken auf rund 7000 km an, so gewinnen wir als durchschnittliche Jahresausgabe für ein Kilometer bei den Kanälen 1355 Frcs., bei den Flüssen 755 Frcs.

Diese ordentlichen Ausgaben umfassen aufser den eigentlichen Unterhaltungskosten noch die Kosten für gewöhnliche Reparaturen und im Laufe der Verwaltung sich ergebende kleine Neuanlagen (grosses réparations et travaux neufs), sowie für Schiffahrtszeichen. Die eigentlichen Unterhaltungskosten bleiben bei Flüssen etwa um $^2/_5$, bei Kanälen um $^1/_5$ hinter den ordentlichen Ausgaben zurück. Im Jahre 1891 beliefen sie sich beispielsweise auf 2 973 169 Frcs. für die natürlichen und 4 135 893 Frcs. für die künstlichen Wasserstrafsen oder für das schiffbare Kilometer auf rund 425 Frcs. im ersten und auf rund 1000 Frcs. im zweiten Fall.

Einen Ueberblick, wie sich diese ordentlichen Ausgaben, getrennt nach ihren wichtigsten Verwendungszwecken, auf die Hauptwasserstrafsen im einzelnen vertheilen, giebt die folgende Tabelle, in der die eigentlichen Unterhaltungskosten, sowie die Ausgaben für Schiffahrtszeichen für das Jahr 1891, die Ausgaben für gewöhnliche Reparaturen im Durchschnitt der fünf Jahre 1887—1891 angegeben sind:

	Schiffbare Länge in km	Ordentliche Ausgaben				Ordentliche Ausgaben für das Kilometer
		für die eigentliche Unterhaltung	für gewöhnliche Reparaturen	für Schifffahrtszeichen	zusammen	
I. Flüsse:						
Loire	810	372 447	366 145	—	738 592	911
Seine	525	562 431	515 435	2 000	1079866	2 057
Rhone	489	343 797	5 332	950	350 079	716
Saône	374	277 053	14 939	850	292 842	783
Garonne	363	143 726	134 087	1 250	279 063	768
Marne	327	91 334	100 022	—	191 356	585
Allier	246	6 299	2 308	82	8 689	35
Isère	154	35 928	8 304	550	44 782	290
Yonne	108	105 074	81 895	—	186 969	1 731
Schelde	63	120 000	1 500	—	121 500	1 928
Aisne	59	51 700	2 780	125	54 605	915
Sèvre Niortaise	54	19 600	6 512	—	26 112	363
II. Kanäle:[1])						
Aisne	51	36 545	—	—	36 545	716
Aisne-Marne	58	32 504	4 840	—	37 344	643
Ardennen	100	89 180	6 614	—	95 794	958
Berry	261	267 116[2])	107 898[2])	—	375 014[2])	1 437
Blavet	60	33 275	14 087	—	47 362	789
Bourgogne	242	214 179	52 062	18 134	284 375	1 175
Briare	59	83 193	9 876	—	93 069	1 577
Centre	130	148 395	7 359	—	155 754	1 198
Deûle	70	95 000	44 240	—	139 240	1 989
Est	429	615 335	22 484	150	637 969	1 487
Ille-et-Rance	85	44 300	17 498	—	61 798	727
Loing	50	48 138	580	—	48 718	974
Loire	206	157 500	83 305	—	240 805	1 168
Marne (Seitenkanal)	63	32 374	3 542	—	35 916	570
Obere Marne	77	59 800	52 188	—	121 988	1 584
Marne-Rhein	210	206 255	73 881	—	280 136	1 334
Nantes-Brest	265	207 982	68 714	—	276 696	1 043
Nivernais	178	183 000	110 810	—	293 810	1 650
Orléans	74	49 816	13 759	—	63 575	859
Saint Quentin	97	229 076	36 424	—	265 500	2 737
Rhone-Cette	102	132 418	49 218	400	182 036	1 784
Rhone-Rhein	186	167 500	52 963	—	220 463	1 185
Roanne-Digoin	56	47 500	27 380	—	74 880	1 335
Somme	156	114 435	16 083	—	130 518	836

[1]) In der Tabelle sind alle Kanäle von einer schiffbaren Länge von 50 km und mehr aufgeführt.

[2]) Diese Zahlen umfassen Ausgaben, die sich auch auf den kanalisirten Cher beziehen.

Die angeführten Ziffern umfassen jedoch nicht die gesammten Ausgaben für das Personal von den Ingenieuren an bis herab zu den Schleusenmeistern. Sie werden auf etwa 3 Millionen Francs jährlich geschätzt.[1]) Damit wachsen die sich alljährlich regelmäfsig wiederholenden Ausgaben für Kanäle und Flüsse insgesammt auf rund 15 Millionen Francs an.[2])

Nehmen wir als Anlagekapital nur die Summe der aufserordentlichen Aufwendungen, die in der Zeit von 1814—1897 gemacht worden sind, an, also rund 858 Millionen Francs für Kanäle und rund 636 Millionen Francs für Flüsse, so betragen die Unterhaltungskosten, ohne Einrechnung der Ausgaben für das Personal, bei den künstlichen Wasserstrafsen nicht ganz $^3/_4$ %, bei den natürlichen nicht ganz 1 % des Anlagekapitals; und rechnet man die Ausgaben für das Personal in Höhe des angegebenen Betrages mit, so beziffern sich die Unterhaltungskosten für Kanäle und Flüsse zusammen noch immer nicht auf ganz 1 % des Anlagekapitals.

Dieser Prozentsatz ist im Laufe der Jahre dauernd herabgegangen. Denn während die Anlagekosten beständig und erheblich gewachsen sind, sind die ordentlichen Ausgaben Jahrzehnte hindurch sich, wie wir sahen, fast gleich geblieben. Das Anlagekapital hat sich seit dem Jahre 1869 reichlich verdoppelt; die Unterhaltungskosten betrugen im Jahre 1896 bei Kanälen nur 0,6 %, bei Flüssen 6,4 % mehr, als vor 27 Jahren.[3]) Die aufserordentlichen Aufwendungen für Kanäle, Flüsse und Häfen sind für das Jahr 1876 auf 1281 Millionen Francs, für das Jahr 1897 auf 2441 Millionen Francs berechnet worden; die Unterhaltungskosten betrugen im Jahre 1876 15 240 000 Frcs. oder 1,2 %, im Jahre 1897 18 175 000 Frcs. oder 0,74 % des Anlagekapitals.[4]) Diese Abnahme des Prozentsatzes ist nicht durchweg ein günstiges Zeichen. Einmal ist sie zum Theil dadurch erzielt worden, dafs die Regierung, wie zu Anfang des Jahrhunderts, aufserordentliche Bewilligungen für Neubauten, z. B. beim Marne-Saône-Kanal, solange auch zur Bestreitung der Unterhaltungskosten herangezogen hat, als ein Unternehmen noch nicht in allen seinen Theilen fertig war. Je mehr Bauten jedoch — wie es in der Gegenwart der Fall ist — vollendet werden, umsomehr wird dieser Ausweg verschlossen. Zweitens ist die Abnahme der Verhältnifszahl aber anscheinend auf Kosten der Wasser-

---

[1]) Colson, Transports et Tarifs. II ed. Paris 1898. S. 133.

[2]) Zu demselben Ergebnis gelangt de Mas, Rivières à courant libre (Paris 1899), wenn er auf S. 9, nach Abzug der etwa 2 Millionen Francs betragenden Einnahmen, die alljährliche finanzielle Belastung des französischen Staates durch seine Wasserstrassen auf 13 Millionen Francs beziffert.

[3]) Lasteyrie als Berichterstatter der Budgetkommission in der Abgeordnetenkammer am 9. Dezember 1897.

[4]) Projet de loi portant fixation du budget général de l'exercise 1897. S. 1043.

strafsen selbst erfolgt. Wenigstens hat der Berichterstatter der Budgetkommission in den letzten Jahren in der Abgeordnetenkammer diese Abnahme geradezu als einen ziffernmäfsigen Beweis dafür angeführt, dafs die Wasserstrafsen vernachlässigt würden, dafs die Gegenwart in nicht zu rechtfertigender Weise auf Kosten der Zukunft lebe. C'est la conservation même des ouvrages qui en souffre — wie der Abgeordnete Lasteyrie sagt. Und die Regierung hat sich im wesentlichen auf denselben Standpunkt gestellt. Auch sie bezeichnet im Budgetentwurf für das Jahr 1897 die in Rede stehende Abnahme als einen unbefriedigenden und ungesunden Zustand. Zumal da die Zuhilfenahme der aufserordentlichen Bewilligungen mit der Vollendung der Bauten immer mehr ausgeschlossen wird, erklärt sie deshalb, dafs in den nächsten Jahren eine Erhöhung der jährlichen Unterhaltungskosten zum mindesten im Betrage von 4—5 Millionen Francs unbedingt erforderlich sei. Von diesem Betrage dürften wenigstens 3 Millionen Francs auf Kanäle und Flüsse entfallen.

Zu diesen Erhöhungen der bisherigen Beträge kommen noch die Unterhaltungskosten für die im letzten Jahr auf den Staat übergegangenen Kanäle des Südens und der Garonne. Für die zweite Hälfte des Jahres 1898 ist die Summe von 435 500 Frcs. zu diesem Zweck bereits bewilligt worden. Für das ganze Jahr würde dieser Mehrbetrag also fast 900 000 Frcs. erreichen.

Es dürften sich danach in der Zukunft die ordentlichen Ausgaben, also insbesondere die Unterhaltungskosten, für Kanäle und Flüsse zusammen auf etwa 20 Millionen Francs im Jahre belaufen. Wie sich in der Vergangenheit diese Ausgaben bei den natürlichen und künstlichen Wasserstrafsen die Waage gehalten haben, so dürften sie auch in der Zukunft ungefähr zu gleichen Theilen sich auf beide vertheilen, sodafs auf ein Kilometer bei den Flüssen (7000 km) rund 1430 Frcs., bei den Kanälen (5000 km) rund 2000 Frcs., bei beiden zusammen 1670 Frcs. entfallen. Für das Tonnenkilometer geleisteten Verkehrs würde das bei den Flüssen (1750 Mill. tkm) 0,57 Cts., bei den Kanälen (2400 Mill. tkm) 0,42 Cts., bei beiden zusammen 0,48 Cts. ausmachen.

Rechnen wir zu diesen jährlich wiederkehrenden Beträgen der ordentlichen Ausgaben die in den voraufgehenden Abschnitten gewonnenen Summen hinzu, um einen Ueberblick über die von den französischen Wasserstrafsen erforderten Gesammtausgaben zu erlangen. Dann ergiebt sich als jährlich hinfort aufzubringende Gesammtsumme unter Annahme einer nur dreiprozentigen Verzinsung und unter Verzicht auf Amortisation und Zinseszins,

1. wenn nur das Anlagekapital vom Jahre 1814 an in Höhe von 1,5 Milliarden Francs in Rechnung gesetzt wird: 20 + 45 = 65 Millionen Francs,

2. wenn auch das früher verausgabte Anlagekapital, sowie die Verstaatlichungskosten in der angegebenen Weise einbezogen werden: 20 + 54 = 74 Millionen Francs.

Auf den Kopf der Bevölkerung, die im Jahre 1896 38,5 Millionen betrug, berechnet, ergiebt das im ersten Fall 1,55 Frcs., im zweiten Fall 1,92 Frcs. Ziehen wir von der Bevölkerung den unselbständigen Theil, der im selben Jahre auf fast 20 Millionen beziffert wird, ab, so ergiebt es 3,51 Frcs. im ersten, 4,00 Frcs. im zweiten Fall.

Führen wir die entsprechende Rechnung auch für das Kilometer der französischen Wasserstrafsen durch, so gewinnen wir bei den Flüssen 1430 + 2700 = 4130 Frcs., bei den Kanälen, wenn wir von den vor dem Jahre 1814 liegenden Aufwendungen, sowie den Kosten der Verstaatlichung absehen, 2000 + 5213 = 7213 Frcs. oder, wenn wir sie hinzurechnen, 2000 + 6990 = 8990 Frcs ; für beide zusammen würden sie sich im ersten Fall auf 1670 + 3750 = 5420 Frcs.; im zweiten Fall auf 1670 + 4500 = 6170 Frcs. stellen.

Führen wir endlich die entsprechende Rechnung für das Tonnenkilometer aus, so ergiebt sich für dieses eine Belastung von 0,57 + 1,10 = 1,67 Cts. bei Flüssen, 0,42 + 1,08 = 1,5 Cts. (oder: 0,42 + 1,45 = 1,887 Cts.) bei Kanälen und 0,48 + 1,08 = 1,56 Cts. (oder: 0,48 + 1,29 = 1,77 Cts.) bei beiden zusammen. An Kosten für Unterhaltung und Verzinsung des Anlagekapitals ruhten demnach auf jeder Tonne, die auf den französischen Wasserstrafsen ein Kilometer weit transportirt wird, mindestens rund 1,5 Cts. oder bei der heutigen Durchschnittslänge des Transportes von 140 km im ganzen rund 2,10 Frcs. Eine Amortisationsquote ist in diese Ziffern — wie gesagt — ebensowenig, wie Zinseszins, eingerechnet worden.

Versuchen wir endlich neben diesen theoretischen Durchschnittssätzen, die wir für das gesammte Netz von künstlichen und natürlichen Wasserstrafsen gefunden haben, noch einen flüchtigen Ueberblick darüber zu gewinnen, wieviel thatsächlich auf einigen der wichtigsten einzelnen Wasserstrafsen die Jahreskosten in ihrer Gesammtheit, sowie vertheilt auf das Kilometer ihrer Länge und das Tonnenkilometer ihres Verkehrs betragen. Zu diesem Zwecke sind in der folgenden Tabelle neben den Längen der einzelnen Wasserstrafsen und den im Jahre 1893 auf ihnen geleisteten Tonnenkilometern die Jahresausgaben zusammengestellt worden, und zwar ein dreiprozentiger Zinsbetrag des in den Jahren 1814—1891 aufgewendeten Anlagekapitals und die ordentlichen Ausgaben in der Art, wie sie in diesem Abschnitt für das Jahr 1891 zum gröfsten Theil bereits angeführt worden sind; die so gewonnenen Gesammtsummen der Jahresausgaben sind sodann in den beiden letzten Spalten einerseits durch die Länge, andererseits durch die geleistete Verkehrsmenge dividirt worden. Auf diese Weise ergiebt sich:

	Länge in km	Verkehr in Tonnen-kilometern	Jahresausgaben			Ausgaben für das km	Ausgaben für das tkm
			Verzinsung des Anlagekapitals	ordentliche Ausgaben	zusammen		
			Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Cts.
I. Kanäle:							
Aisne-Marne . . .	58	63 763 000	741 000	37 000	778 000	13 414	1,22
Ardennen	88	30 601 000	592 000	96 000	688 000	7 818	2,24
Berry	261	72 766 000	840 000	375 000	1 215 000	4 693	1,67
Bourgogne	242	45 847 000	1 800 000	284 000	2 084 000	8 611	4,32
Centre	116	52 301 000	600 000	156 000	756 000	6 517	1,44
Est	429	243 354 000	2 880 000	638 000	3 518 000	8 200	1,44
Loing	50	33 661 000	167 000	49 000	216 000	4 320	0,64
Loire	206	122 587 000	1 110 000	241 000	1 351 000	6 558	1,10
Marne (Oberlauf) .	73	19 343 000	510 000	112 000	622 000	8 520	3,22
Marne-Rhein . . .	210	213 680 000	2 640 000	280 000	2 920 000	13 904	1,36
Nantes-Brest . . .	360	21 023 000	1 470 000	277 000	1 747 000	4 852	8,32
Neuffossée	18	29 518 000	125 000	30 000	155 000	8 611	0,52
Nivernais	178	14 121 000	870 000	294 000	1 164 000	6 539	8,25
Oise	34	91 509 000	255 000	198 000	453 000	13 323	0,49
Oise-Aisne	48	55 686 000	1 008 000	—	1 008 000	21 000	1,80
Saint-Quentin . . .	97	315 364 000	114 000	265 000	379 000	3 908	0,12
Rhone-Rhein . . .	190	13 002 000	750 000	220 000	970 000	5 105	7,46
II. Flüsse:							
Charente	164	6 361 000	194 000	69 000	263 000	1 604	4,13
Garonne	387	29 160 000	760 000	279 000	1 039 000	2 684	3,56
Loire (von Briare nach St. Nazaire)	353	31 488 000	922 000	643 000	1 565 000	4 433	4.96
Rhone (von Parc bis zum Meer) . . .	489	78 266 000	2 190 000	350 000	2 540 000	5 194	3,24
Saône	374	105 810 000	1 230 000	293 000	1 523 000	4 339	1,44
Seine: Marcilly-Montereau	74	2 631 000	232 000	115 000	347 000	4 689	13,19
Montereau-Paris .	98	152 124 000	660 000	199 000	859 000	8 765	0,56
innerhalb Paris .	12	33 307 000	595 000	195 000	790 000	65 833	2,37
Paris-Rouen . . .	234	428 487 000	2 511 000	466 000	2 977 000	12 508	0,69
Rouen-Havre . .	129	30 602 000	870 000	104 000	974 000	7 550	3,18
Marcilly-Havre . .	547	647 151 000	4 868 000	1 079 000	5 947 000	10 871	0,92
Yonne	108	34 084 000	780 000	187 000	967 000	8 954	2,83

Es zeigen sich also zwischen den einzelnen Wasserstrafsen sehr erhebliche Verschiedenheiten, die sich zum Theil aus den Unterschieden in der Dichtigkeit des Verkehrs erklären, zum Theil aber auch dadurch, dafs ein beträchtlicher Theil der Anlagekosten bereits vor dem Jahre 1814 aufgewendet worden ist. Es würde zu weitläufig sein, in eine Einzelbetrachtung der verschiedenen Wasserstrafsen hier noch einzutreten.

V.

Die Entwicklung der staatlichen Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich.[1])

Ehe nennenswerthe Ausgaben für die Wasserstrafsen gemacht wurden, dienten sie schon als eine Einnahmequelle. In jeder unentwickelten Volkswirthschaft spielen Verkehrsabgaben eine bedeutende Rolle, da kaum sonst so leicht beträchtliche Werthe sich fassen lassen, wie auf der Reise von einem Orte zum andern. Auch ist es nur natürlich, dafs in Zeiten, in denen ein Grenzzollsystem noch nicht besteht, noch unmöglich ist, die Zölle sich den bedeutenderen Verkehrsstrafsen entlang ziehen, insbesondere also den gröfseren Flüssen, die, so lange der Landtransport noch mühsam und wenig entwickelt ist, die wichtigsten Vermittler des Waarenverkehrs auf gröfsere Entfernung sind. Wie in Deutschland, geriethen die Flufszölle, deren Erträge ursprünglich dem König zufliefsen sollten, auch in Frankreich bald in die Hände lokaler Feudalherren und nahmen in ihnen immer mehr den Charakter nicht einer blofsen Bezollung, sondern einer rücksichtslosen Ausbeutung an. Allerdings bemühten sich die französischen Könige, wie die deutschen Kaiser bei uns, diesen Mifsbräuchen zu steuern. Ludwig XI. verbot alle Abgaben, die mehr als 30 Jahre zurückgingen; Karl VIII. hob alle Zölle auf, die seit dem Tode Karls VII. begründet worden waren; Franz I., Heinrich II. und Ludwig XIII. widerriefen alle, die auf der Loire, der Seine und ihren Nebenflüssen seit 100 Jahren er-

---

[1]) Die folgende geschichtliche Darstellung beruht wiederum in erster Linie auf dem angeführten Hauptwerk der Statistique de la navigation intérieure aus dem Jahre 1892. Neben ihm sind hauptsächlich zu nennen:

Beaurin-Gressier, Navigation intérieure in Léon Says Dictionnaire des finances. Bd. II (1894) S. 645 ff.

Couvreur, Gebühren und Zölle auf den Wasserstrafsen Frankreichs. Referat auf dem 5. internationalen Binnenschiffahrtskongrefs in Paris 1892.

Renaud, Die Abgaben auf den französischen Schiffahrtsstrafsen. Referat auf dem 6. internationalen Binnenschiffahrtskongrefs im Haag 1894.

hoben wurden.[1]) Doch alle diese Versuche, ungerechte Zölle zu unterdrücken, waren in Frankreich fast ebenso vergeblich, wie bei uns in Deutschland. Die schlimmsten Zölle blieben doch bestehen, und wenn kleinere wirklich beseitigt wurden, so schossen alsbald andere statt ihrer empor.

Und doch hatte Frankreich einen Vortheil. Die Selbsthilfe war hier wirksamer, als im partikularistisch schlimmer zerklüfteten Nachbarstaat. Während man auf deutschem Boden über Versuche und Pläne einer Abhilfe kaum herausgekommen ist, sind in Frankreich früh Organisationen geschaffen worden, die eine gewisse Abhilfe gewährten. Es bildeten sich dort nämlich auf fast allen gröfseren Wasserstrafsen starke Vereinigungen von Kaufleuten und Schiffern, die ursprünglich blofs dem gegenseitigen Schutz dienen sollten; indem sie aber zu diesem Zwecke den Handel auf der einzelnen Wasserstrafse einheitlich ordneten und leiteten, suchten sie ihn zugleich zu monopolisiren. So trat allerdings ein Ausbeutungsbestreben an die Stelle des anderen, aber immerhin wurde auf die Interessen des Handels und Verkehrs gröfsere Rücksicht genommen.

Bereits seit dem 12. Jahrhundert sehen wir derartige Gilden hervortreten. Schon in dieser Zeit übte die Hanse des marchands de l'Eau de Paris das Recht aus, allein auf der Seine Handel zu treiben. Im 14. Jahrhundert vereinigen sich die Kaufmannsgesellschaften der Picardie, die in Orléans, Saumur, Angers und Nantes ihren Sitz hatten, zu einer grofsen communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendant en icelle. So gewinnen auch die marchands de vin de Bordeaux die Herrschaft über den Handel auf der Garonne und ebenso schliefsen sich die marchands de l'Eau auf der Somme zu einer Gesammtgilde mit ihrem Sitz in Amiens zusammen.[2]) Aehnliches hat auch auf der Mosel und Rhone stattgefunden. Alle diese Vereinigungen ordneten und regelten nicht nur den Schiffahrtsbetrieb, sondern übernahmen auch die Verwaltung des betreffenden Verkehrswegs selbst; sie waren die ersten, die für die Wasserstrafsen wirklich etwas thaten; sie räumten Schiffahrtshindernisse fort und führten Verbesserungen durch. Dafür erhielten sie die Befugnifs, durch die Erhebung von Abgaben unter ihren Mitgliedern ihre Ausgaben zu decken. Die erstarkende königliche Gewalt nahm sie unter ihren besonderen Schutz, regelte ihre Stellung durch besondere Charten und gestattete ihnen „gerechten Widerstand wider die Anmafsungen der Uferherren".[3])

---

[1]) Piaut unter Transports im Dictionnaire des finances. Bd. II S. 1428.

[2]) Vergl. u. a. Doren, Untersuchungen zur Geschichte der Kaufmannsgilden des Mittelalters. 1893. S. 67 ff., sowie Couvreur a. O.

[3]) Statistique de la navigation intérieure. Paris 1892. S. 14.

Wurde auch durch diese Vereinigungen der willkürlichen Ausbeutung durch die Uferbesitzer ein gewisser Halt geboten und vor allem dafür gesorgt, dafs die wichtigen Wasserstrafsen nicht einer zunehmenden Verwahrlosung anheimfielen, so konnten sie es dauernd doch nicht verhindern, dafs auch in Frankreich die Binnenschiffahrtsverhältnisse wenig erfreulich sich gestalteten. Die Loire war beispielsweise im Jahre 1662 auf der Strecke von Saint Rambert en Forest bis Nantes mit 28 verschiedenen Zöllen so stark belastet, dafs Waaren von Paris nach Nantes den Landweg vorzogen;[1]) auch auf der Saône und Rhone zwischen Gray und Arles bestanden 30 Zollstationen, die Abgaben im durchschnittlichen Gesammtbetrage von 25—30 % des Waarenwerthes erhoben.[2]) Colbert war es, der auch hier zuerst mit Energie eingriff. Er veranstaltete im Jahre 1661 eine grofse Erhebung über die Binnenzölle. Er wollte den Verkehr erleichtern durch eine Beseitigung und, wo sie nicht erfolgen konnte, durch eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Flufs- und Wegeabgaben. Er verordnete zu diesem Zweck, dafs hinfort alle Abgaben nur noch im Namen des Königs erhoben werden sollten. Unrechtmäfsige Zölle, die in den letzten hundert Jahren entstanden waren, wurden auch wirklich beseitigt. Eine Menge Abgaben waren aber vorhanden, bei denen der rechtmäfsige privatrechtliche Erwerb sehr wohl nachweisbar war; sie blieben auch dann bestehen, wenn den Einnahmen irgend welche Verpflichtungen nicht gegenüberstanden. Colbert hatte bekanntlich auch bereits den Plan, durch Verlegung aller Zölle an die Grenzen ein einheitliches Zollgebiet mit freiem inneren Verkehr herzustellen. Allerdings blieb dieses Bestreben beschränkt auf die Provinces des cinq grosses fermes und auch für sie war es nicht völlig erfolgreich; doch wurde gegenüber dem Süden eine erhebliche Verbesserung erreicht. Gleichzeitig wurden die erwähnten den Verkehr monopolisirenden Schiffergilden, die früher in mancher Beziehung staatliche Funktionen wahrnahmen, jetzt, wo der Staat sich dem bisher von ihm vernachlässigten Gebiet der Binnenschiffahrt selbst zuwandte, beseitigt. Die Seine war bereits früher dem freien Verkehr eröffnet worden; Colbert setzte das Gleiche auch für die meisten anderen Wasserstrafsen durch.

Zur selben Zeit jedoch, wo diese Erleichterungen im Flufszollwesen geschaffen wurden, begann die Aera der Kanalabgaben. Für den ersten französischen Kanal, den Briarekanal, wurden die Abgaben im Jahre 1642 festgesetzt. Sie betrugen:

---

[1]) Forbonnais, Recherches et considérations sur les Finances de France. Basel 1758. I S. 304.

[2]) Lexis im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. II S. 611.

für Wein	6,00	Frcs. für die Tonne
„ Holz	7,40	„ „ „ „
„ Schiefer	5—9,00	„ „ „ „
„ die übrigen voluminösen Waaren . .	10,00	„ „ „ „
„ die übrigen nicht voluminösen Waaren	8,00	„ „ „ „

Der Durchschnittssatz war etwa 7,5 Frcs. Dividirt man ihn durch die 56,25 km betragende Länge des Kanals, so ergiebt sich eine Durchschnittsgebühr von 13 Centimes für das Tonnenkilometer.

Dieser Tarif wurde im Jahre 1679 auf den Kanal von Orléans und im Jahre 1719 auf den Loingkanal ausgedehnt. Er blieb auf allen drei Wasserstrafsen bis zur grofsen Revolution in Kraft. Ueberall wo die Kanäle auf Grund privater Konzessionen gebaut wurden, wurden ähnlich, wie auf diesen drei Kanälen, Abgaben eingeführt, um möglichst nicht nur die Kosten zu decken, sondern noch einen Gewinn zu machen. Da bis zum Beginn unseres Jahrhunderts das Konzessionssystem, wie wir sahen, weitaus vorherrschte, so wurden ursprünglich fast alle künstlichen Wasserstrafsen Frankreichs, deren Gesammtlänge am Ende des Jahrhunderts etwa 1 000 km betrug, mit dergleichen Abgaben belastet und, da die Konzessionen vielfach Lehnszwecken dienstbar gemacht wurden, so wurden auch diese Abgaben vielfach in die allgemeine Lehnswirthschaft mit verflochten.

Diesem Zustand machte die grofse Revolution ein jähes Ende. Sie hob auch auf dem Gebiete der Wasserstrafsen fast alle Privatrechte auf. Zunächst wurden — wie bereits dargelegt ist — fast alle konzessionirten Kanäle konfiszirt. Sodann wurden durch verschiedene Gesetze, insbesondere das vom 17. Juli 1793 alle aus der Feudalzeit stammenden Binnenzölle — alle péages seigneuriaux — aufgehoben. Dadurch wurden vor allem auf den Flüssen die Zölle beseitigt. Auf einzelnen Kanälen, wie z. B. dem Südkanal, dem Orléans- und Loingkanal, blieben sie zu Gunsten des Staates theilweise bestehen. Von diesen Ausnahmefällen abgesehen, trat das französische Binnenschiffahrtswesen in unser Jahrhundert ein, befreit von fast allen Abgaben.

Dieser Freiheit entsprach aber auch ein Mangel an den nothwendigsten Mitteln. Die bisherigen Einnahmen, aus denen die Ausgaben für die Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstrafsen bestritten wurden, waren gröfstentheils gestrichen worden; statt ihrer neue Einnahmequellen zu eröffnen, daran hatte niemand gedacht. So konnte Jahre lang nicht das Nothdürftigste für Kanäle und Flüsse geschehen; völlige Verwahrlosung trat ein; Anlagen, in die man so grofse Kapitalien gesteckt hatte, „fielen in Ruinen“. Um diesem Zustand finanzieller Anarchie ein Ende zu machen, sah man sich genöthigt, auf Binnenschiffahrtsabgaben zurückzukommen. Das Gesetz vom 30. Floréal des Jahres X (20. Mai 1802), das mit 225

Stimmen gegen 8 Stimmen angenommen wurde, führte auf allen schiffbaren Flüssen und Kanälen eine Abgabe ein. Allerdings stellte es sich streng auf den Standpunkt des Gebührenprinzips. Es sollte sogar nicht nur alles, was die Abgaben einbrachten, zu Gunsten der Wasserstrafsen — au balisage, à l'entretien des chemins et ports de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation — verwendet werden, sondern es sollte jede einzelne Wasserstrafse von den Einnahmen, die sie aufbrachte, Nutzen haben; das Gebührenprinzip wurde noch durch das Prinzip der Spezialisirung der Einnahmen weiter beschränkt. Die Spezialisirung dehnte sich aber von den Einnahmen auch auf die ganze Art der Erhebung und Verwaltung aus. Die auf jeder Strafse einzuführende Gebühr sollte durch besondere Verordnung festgesetzt und für jede Strafse dauernd unter dem Vorsitz des Präfekten ein Kollegium von 12 Mitgliedern aus dem Kaufmanns- und Schifferstande gebildet werden. Zu dieser formellen Individualisirung kamen sachliche Gründe, die eine Gleichartigkeit ausschlossen. Es mufsten bestimmte Summen auf den einzelnen Wasserstrafsen eingebracht werden und man suchte auch sonst in der Art der Erhebung den Besonderheiten der einzelnen Wasserstrafsen Rechnung zu tragen. So gelangte man zu einer weitgehenden Differenzirung der Abgaben und weit über berechtigte Gründe hinaus wurde jede Rücksicht auf Gleichartigkeit der Tarife auf den einzelnen Strecken aufser Acht gelassen. Schon der Mafsstab der Erhebung war überall verschieden; die Abgabe wurde bald nach der Tragfähigkeit des Schiffes, bisweilen unter Berücksichtigung seiner Länge oder Breite, bald nach der thatsächlichen Ladung, bisweilen unter Abstufung nach der Art der Waaren, bemessen; bald hatten leere Schiffe dasselbe wie beladene zu zahlen, bald nur einen gröfseren oder geringeren Bruchtheil. In der Höhe schwankte die Abgabe gar zwischen 0,236 und 3,05 Cts. für das Tonnenkilometer oder ein Verhältnifs von 1 zu 14; der für das Tonnenkilometer bei der Thalfahrt auf 0,438 Cts. und bei der Bergfahrt auf 0,320 Cts. berechnete Durchschnitt der verschiedenen Abgaben hat deshalb nur geringen Werth.

Wie diese Ungleichartigkeit in der Abgabenbemessung bei den Abgabepflichtigen Unzufriedenheit hervorrief, so wurde die enge Beschränkung in der Verwendung der Einnahmen dem Staate lästig. Als der Geldbedarf infolge der vielen Kriege ein dringender wurde, zauderte die Regierung auch nicht, die Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben nicht nur nicht auf die einzelne Strecke, auf der sie erzielt waren, sondern überhaupt nicht für die Wasserstrafsen zu verwenden. Sie flossen einfach in die allgemeine Staatskasse. So thatsächlich bereits lange unterhöhlt, wurde der Grundsatz der Spezialisirung auch gesetzlich bald wieder be-

seitigt. Das Gesetz vom 23. September 1814 hob ihn auf. An Stelle der finanziellen Autonomie der einzelnen Wasserstrafsen wurde jetzt im Budget ein fonds commun begründet, aus dem für alle Wasserstrafsen sowohl die Kosten von Neubauten, als auch die der Unterhaltung zu bestreiten waren.[1]) Dieses Gesetz änderte jedoch blofs die Vorschriften über die Verwendung der Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben; es berührte nicht die Abgabentarife, beseitigte nicht ihre geschilderte Ungleichartigkeit.

Die Kommission, die um das Jahr 1820 die Frage der Vereinheitlichung des französischen Wasserstrafsennetzes studierte, sprach sich auch gegen diese Ungleichartigkeit aus und schlug die Einführung einer einheitlichen Abgabe von 4 Cts. für jede Tonne Schiffstragfähigkeit und jede 5 km zurückgelegter Fahrt vor; nur Kohlen sollten davon eine Ausnahme machen und nur mit weniger als der Hälfte belastet werden. Es dauerte jedoch noch einige Zeit, bis diesem Vorschlage entsprochen wurde und als es nach mehr als einem Jahrzehnt endlich geschah, da war es auf der Grundlage der Abgabenbemessung nicht nach der Tragfähigkeit, sondern nach der thatsächlichen Ladung. Dieses Prinzip, das den Verschiedenheiten der Schiffbarkeit besser Rechnung trägt und deshalb einem Durchgangsverkehr förderlicher ist, wurde zuerst durch ein Gesetz vom 23. Mai 1834 auf der Seine zwischen Paris und Rouen und auf den schiffbaren Strecken der Oise, Aisne und Eure eingeführt. Die Abgabensätze wurden abgestuft nach der Art der Waaren in zwei Klassen, sowie nach der Berg- und Thalfahrt; sie betrugen für das Tonnenkilometer in der ersten Klasse auf der Bergfahrt 0,5, auf der Thalfahrt 0,4 Cts., in der zweiten Klasse auf der Bergfahrt 0,25, auf der Thalfahrt 0,2 Cts. Da diese Neuerung günstig aufgenommen wurde, wurde sie durch das Gesetz vom 9. Juli 1836 auf alle unter freier staatlicher Verwaltung stehende Wasserläufe ausgedehnt; nur für den Mittelkanal wurde eine Ausnahme gemacht.[2]) Solange Abgaben auf den staatlichen Wasserstrafsen Frankreichs erhoben wurden, blieben die Grundzüge ihrer Regelung aus dem Jahre 1836 bestehen. Es mufs auf sie daher genauer eingegangen werden.

Die Ladung des einzelnen Schiffes, nach der die Abgabenbemessung erfolgt, wird festgestellt auf Grund einer obligatorisch eingeführten Schiffs-

---

[1]) Allerdings lebte der Grundsatz der Einnahmespezialisirung in beschränktem Mafse noch wieder auf. Zu Gunsten besonderer Bauten wurde er auf Grund eines Gesetzes vom 24. März 1825 auf die Garonne, Sèvre Niortais und Allier wieder angewandt und brachte für sie bis Ende der dreifsiger Jahre etwa 1,8 Mill. Frcs. auf.

[2]) Auf dem Canal du Centre wurden Berg- und Thalfahrt nicht unterschieden. Es wurde vielmehr für die ganze Strecke eine einheitliche Gebühr von 20 Cts. für die Waaren der ersten, von 10 Cts. für die Waaren der zweiten Klasse und von 6 Cts. für Kohlen festgesetzt.

aiche; durch sie wird die Wasserlinie des leeren und des vollbeladenen Schiffes möglichst genau festgesetzt und der Zwischenraum zwischen beiden an der Aufsenwand des Schiffes in eine Skala derartig eingetheilt, dafs man jederzeit das der Abgabenbemessung zu Grunde gelegte Gewicht der Ladung wenigstens mit annähernder Genauigkeit ablesen kann. Ueber die Aichung wird ein Mefsbrief ausgestellt, den das Schiff stets mit sich führen mufs. Aufserdem müssen die Schiffspapiere stets einen genauen Ausweis über die Ladung, ihre Art und ihr Gewicht, ihren Abfahrts- und Bestimmungsort geben, sodafs sie stets zur Kontrolle benutzt werden können. Die Eintheilung in die beiden Waarenklassen ist in der Weise vorgenommen worden, dafs die geringer belasteten Güter der zweiten Klasse besonders aufgezählt sind. Es sind das einheimisches Holz aller Art, Holz- und Steinkohle, Torf, Rinde und Lohe, ferner Dungmittel und Steine aller Art, Gips, Sand, Kalk, Zement, Ziegelsteine, Dachziegel, Kacheln und Schieferplatten, endlich Erze, Bruchglas, Erden und Ocker. Alle anderen Waaren müssen die höheren Abgaben der ersten Klasse bezahlen. Schiffe, die Waaren beider Klassen geladen haben, müssen für die ganze Ladung die höheren Abgabensätze entrichten, wenn nicht die Waaren der ersten Klasse weniger als $^1/_{10}$ der ganzen Ladung ausmachen; in diesem Falle werden die Abgaben getrennt für beide Bestandtheile erhoben. Schiffe, die dem Personentransport dienen, haben stets die höheren Sätze zu zahlen. Was die Art der Entrichtung anlangt, so brauchen die Abgaben nicht an jeder Erhebungsstelle thatsächlich bezahlt zu werden; es ist das vielmehr für die ganze befahrene Strecke sowohl zu Beginn als auch am Ende der Reise möglich. Im ersten Fall erhält man von der Hebestelle des Abfahrtsortes oder der dem Abfahrtsorte nächstgelegenen Hebestelle einen Passirschein (laissez-passer) nebst Quittung, im zweiten einen Kautionsschein (acquit-à-caution); beide werden von jeder Hebestelle, die passirt wird, visirt, müssen, wie Frachtbriefe und Kannossemente, auf Verlangen jederzeit den Aufsichtsbeamten vorgezeigt und schliefslich der Hebestelle am Bestimmungsorte ausgeliefert werden. Für Schiffe, die auf bestimmten Linien in regelmäfsiger Fahrt verkehren, sowie für kleine Lokalfahrzeuge können Abonnements ausgegeben werden. Von der Abgabenentrichtung gänzlich befreit sind leere Schiffe, Kriegsschiffe, Schiffe der Flufs- und Kanalverwaltung, Fischerböte, Fährböte sowie Fahrzeuge, die ausschliefslich in einem landwirthschaftlichen Betriebe benutzt werden. Was endlich Flöfse anlangt, so haben sie für das „decastère“, d. h. 323 Kubikfufs regelmäfsig einen Centime für das Kilometer zu zahlen,[1]) beladene

[1]) Auf dem Mittelkanal sind für die ganze Strecke 40 Cts. für das „decastère“ zu zahlen.

Flöfse jedoch das Doppelte, Flöfse auf nicht schiffbaren Strecken die Hälfte.

Diese Grundzüge der Abgabenerhebung sind, wie gesagt, im wesentlichen bis zu ihrer völligen Beseitigung beibehalten und im Laufe dieser mehr als dreifsigjährigen Periode auf eine Menge weiterer Wasserstrafsen ausgedehnt worden. Das Gesetz vom 9. Juli 1836 hatte ja nur Anwendung auf die unter freier staatlicher Verwaltung stehenden Wasserstrafsen; das waren damals nur 319 km von 2978 km Kanälen. Sowohl die 1149 km Wasserstrafsen, für die eine Konzession auf die Dauer oder für eine bestimmte Zeit ertheilt worden war, als auch die weiteren 1510 km, die unter dem Zwang der Bestimmungen der Anleihegesetze aus den Jahren 1821 und 1822 standen, entzogen sich der unmittelbaren staatlichen Verfügungsgewalt. Erst mit den Fortschritten der Verstaatlichungsbewegung konnte das Geltungsgebiet des Gesetzes vom Jahre 1836 erweitert werden. Durch Verordnungen vom 4. September 1849 wurde es auf die Wasserstrafsen im Bezirke der Schelde und Aa, sowie auf die Kanäle von St. Denis, Manicamp und St. Quentin, durch Verordnungen vom 2. August und 15. September 1858 insbesondere auf den Rhein-Rhone-Kanal, den Burgunder-, Mittel-, Berry-, Nivernais- und Loireseitenkanal, durch die erwähnten Rückkaufsgesetze vom 28. Juli und 1. August 1860 endlich auf die grofse aufgezählte Reihe hauptsächlich der Kanäle, die auf Grund der Finanzgesetze der Jahre 1821 und 1822 erbaut worden waren, ausgedehnt.

Doch geschah diese Erweiterung unter vielfachen Modifikationen der ursprünglichen Bestimmungen und insbesondere der Tarifsätze. Einerseits ging man über sie hinaus. Die konzessionirten Kanäle waren vielfach mit so hohen Abgaben belastet gewesen, dafs es noch immer eine beträchtliche Verkehrserleichterung darstellte, wenn man höhere Abgabensätze beibehielt, als sie im Jahre 1836 für die staatlichen Wasserstrafsen festgesetzt worden waren. Andererseits ging man unter diese Sätze herunter. Sogleich nach ihrem Inkrafttreten erhoben sich die üblichen Klagen über ihre Höhe so nachdrücklich, dafs die Regierung alsbald von dem ihr zugestandenen Ermäfsigungsrechte Gebrauch machte. Bereits durch eine Verordnung vom 27. Oktober 1837 wurden die Abgaben in der ersten Klasse auf 0,35 Cts., in der zweiten Klasse auf 0,15 Cts. und zwar gleich für die Berg- und Thalfahrt herabgesetzt. Zwei Jahre darauf wurde durch eine Verordnung vom 30. November 1839 eine weitere Ermäfsigung und zwar auf die Hälfte der bisherigen Sätze dadurch vorgenommen, dafs die Erhebungseinheit, die bisher 5 km betragen hatte, auf ein Myriameter heraufgesetzt wurde.

So wurde die im Gesetze erstrebte Einheitlichkeit gar bald illusorisch; die Mannigfaltigkeit der Abgabensätze nahm beständig zu. Der Tarif

vom 22. August 1860 unterschied nicht weniger als 7 Gruppen von Wasserstrafsen, von denen für jede besondere Tarifsätze aufgestellt worden waren; der niedrigste Tarif — der Normaltarif gewissermafsen — betrug in der ersten Waarenklasse $^1/_5$, in der zweiten $^1/_{10}$ Cts. für das Tonnenkilometer, also weniger als die Hälfte der ursprünglichen Sätze aus dem Jahre 1836; die höchsten Abgaben, die in vier Waarenklassen auf 2, 1, $^1/_2$ und $^1/_4$ Cts. für das Tonnenkilometer sich beliefen, hatte eine Gruppe von Wasserstrafsen zu entrichten, zu der beispielsweise der Rhein-Rhone-Kanal, der Burgunder Kanal, der Mittelkanal, die Kanäle von Briare, Orléans, Loing und Sensée gehörten.

Diese Mannigfaltigkeit beseitigte wiederum das kaiserliche Dekret vom 9. Februar 1867. Es führte von neuem eine einheitliche Regelung durch, indem es alle territorialen Besonderheiten aufhob. Allerdings behielt es eine Unterscheidung von Wasserstrafsen bei. Es unterschied nämlich — in einer dem Dekrete beigegebenen ausführlichen Liste aller Wasserstrafsen — Flüsse und ihnen gleichgestellte Kanäle einerseits, Kanäle und ihnen gleichgestellte Flüsse andererseits; die letzten wurden doppelt so stark belastet, wie die ersten. Aufserdem wurden, wie im Gesetze vom Jahre 1836, zwei Waarenklassen aufgestellt; doch wurden nicht die zur geringer belasteten Klasse gehörigen Waaren besonders aufgezählt, sondern die mildere Form der besonderen Aufführung der schwerer belasteten Waaren gewählt, sodafs im Zweifelsfalle stets die geringere Abgabe zu zahlen war. Die erste Klasse umfafste hauptsächlich Weine, Kolonialwaaren, verarbeitete Metalle und Webstoffe. Nach diesen beiden Unterscheidungsmerkmalen betrugen die kilometrischen Abgaben

	auf Flüssen	auf Kanälen
bei Waaren der ersten Klasse für die Tonne	0,2 Cts.	0,5 Cts.
„ „ „ zweiten „ „ „ „	0,1 „	0,2 „
bei Flöfsen für das Kubikmeter	0,02 „	0,2 „ .

Diese Abgaben wurden bisher auf Grund einer obligatorischen Schiffsaiche erhoben, die durch eine Verordnung vom 17. November 1880 neu geregelt wurde.[1]) Gegenüber der Regelung im Jahre 1836 war noch eine erleichternde Aenderung vorgenommen worden. Bei der gleichzeitigen Verladung von Waaren beider Klassen fand nämlich stets eine getrennte Abgabenberechnung statt und auf Flöfsen transportirte Waaren wurden ebenso, wie die auf Schiffen transportirten, behandelt. Nichtbeladene Fahrzeuge blieben von Abgaben befreit.

---

[1]) Diese Verordnung blieb auch nach Aufhebung der staatlichen Binnenschiffahrtsabgaben bestehen; die Schiffsaiche ist noch heute für jedes Fahrzeug, das die französischen Wasserstrafsen befährt, obligatorisch.

Als Freycinet Ende der siebziger Jahre das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm, da unterzog er auch das bestehende Binnenschiffahrtsabgabenwesen einer genauen Kritik. Der Conseil supérieur des voies de communication, der auf seine Veranlassung durch ein Dekret des Präsidenten vom 31. Januar 1873 aus 16 Mitgliedern der beiden Kammern, 16 Beamten und 16 Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft berufen wurde, erhielt auch eine Anzahl von Fragen, die auf das Binnenschiffahrtsabgabenwesen, seine Berechtigung und Ausgestaltung Bezug hatten, vorgelegt. Zu ihrer Prüfung und Beantwortung setzte er eine besondere Commission de la navigation intérieure ein. Diese stellte sich in ihrem Bericht[1]) auf den Standpunkt, dafs die prinzipielle Berechtigung der Erhebung von Binnenschiffahrtsabgaben unbestreitbar sei; ebenso wie die Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstrafsen als eine Aufgabe des Staates zu betrachten sei, ebenso unzweifelhaft erforderten die aus ihr erwachsenden Lasten eine Kompensation in der Form von Abgaben. Soweit diese bereits erhoben würden, müfsten sie als mäfsig bezeichnet werden und sei die Art der Veranlagung nach Tonnenkilometern und nach zwei Waarenklassen zu billigen. Aber darüber hinaus sei ihre Erhebung wünschenswerth. Auf finanzielle Beihilfen von den Departements, Gemeinden und Handelskammern sei bei Neuaufwendungen zu rechnen. Es empfehle sich deshalb mit Bezug auf sie, das System der bestehenden Abgaben zu erweitern; wo es sich um den Ausbau und die Verbesserung bereits bestehender Wasserstrafsen handele, sei ein Zuschlag zu ihnen in Höhe von 20 % vom Zeitpunkt der gänzlichen Vollendung der Verbesserungsarbeiten an zu erheben; wo neue Wasserstrafsen gebaut würden, sei eine Sonderabgabe von 0,5 oder 0,6 Cts. von den Waaren erster Klasse, von 0,3 oder 0,4 Cts. von denen zweiter Klasse einzuführen.

Im Conseil stellte man sich allerdings nicht vollständig auf den Standpunkt der Kommission.[2]) Man war eher für eine Ermäfsigung, als für eine Erhöhung der bestehenden Abgaben. Der bekannte Präsident der Handelskammer Rouen, Pouyer-Quertier, und der Senator Waddington stellten sogar wegen der bedrängten Lage der Binnenschiffahrt die völlige Beseitigung aller Binnenschiffahrtsabgaben als erstrebenswerthes Ziel hin. Aber schliefslich nahm man doch die Anträge des Senators Varroy an, der seine Ansicht dahin zusammenfafste: quant à la suppression absolue, elle dépasserait le but et elle n'aurait pas d'intérêt pratique; allgemein

[1]) Conseil supérieur des voies de communication. Paris. Imprimerie nationale. 1878. Documents-annexes No. 2. Dazu die Verhandlungen im Annexe No. 11.

[2]) a. a. O. S. 47—93.

stimmte man der Ansicht zu, dafs eine Aufhebung der Abgaben einstweilen nicht in Frage kommen könne. Man beschlofs daher am 11. März 1878, dafs das Prinzip der Abgabenerhebung aufrecht zu erhalten sei, wenn es auch wünschenswerth erscheine, dafs mit zunehmendem Verkehr die Abgabensätze herabgesetzt würden, und dafs aufserdem die Erhebung von Abgaben von beschränkter Dauer stets im Einvernehmen mit den Departements, den Gemeinden und den Handelskammern zu Gunsten von Neu- oder Umbauten angeordnet oder genehmigt werden dürfe.[1])

Trotz dieses Beschlusses sollten in kürzester Frist die Binnenschifffahrtsabgaben in Frankreich doch ganz beseitigt werden. Das Dekret vom 9. Februar 1867[2]) hatte mit seiner Ermäfsigung der Abgabensätze um etwa 50 % auch die alten Gegner nicht versöhnen, den Widerspruch nicht zum Verstummen bringen können. Die Interessenten ziehen eben naturgemäfs volle Abgabenfreiheit einer jeden Abgabe, sie mag sein wie sie will, vor; sie hören daher nicht eher mit ihren Klagen auf, als bis sie ihr eigentliches Ziel, die Beseitigung der sie besonders treffenden Abgaben erreicht haben. Seit dem Gesetze des 30. Floréal des Jahres X, das die in der Revolutionszeit beseitigten Abgaben in modernerer Form wieder einführte, ist trotz aller Umänderungen die Unzufriedenheit der Betheiligten nie verstummt; im Gegentheil ist sie unter dem Druck der neu entstan-

---

[1]) Der nicht uninteressante Beschlufs möge im Wortlaut hier mitgetheilt werden: Le conseil supérieur des voies de communication émet l'avis:

1. que le principe d'une taxe soit maintenu, en exprimant le voeu que le taux puisse en être abaissé, quand les améliorations projetées sur les voies navigables auront développé les transports;
2. que toutefois on pourra autoriser des relèvements de taxes d'une durée restreinte, lorsque ces relèvements seront, après enquête, sollicités par les departements, les communes ou les chambres de commerce, à titre de contribution des intéressés aux travaux, dans les conditions du paragraphe ci-après:

Pour opérer ou hâter l'exécution des travaux d'extension ou d'amélioration des voies navigables, l'Administration des travaux publics ne devra pas négliger le concours des départements, des communes ou des chambres de commerce, non seulement lorsque ce concours sera offert sous forme de subvention à fournir sur leurs ressources ordinaires, mais encore lorsqu'ils demanderont le droit de percevoir des taxes dont le produit sera affecté à l'interêt et à l'amortissement des emprunts qui auront été gagés sur ces taxes, et dont le montant sera versé au Trésor public, soit à titre d'avance, soit à titre de subvention, suivant les conditions arrêtées entre le Gouvernement et les dits départements, communes ou chambres de commerce, sous la sanction de la loi.

[2]) Dieser letzte französische Binnenschiffahrtsabgabentarif, der am 1. April 1867 in Kraft trat und auf den elsafs-lothringischen Kanälen in Geltung war, als sie in deutsche Verwaltung übergingen, ist abgedruckt im Deutschen Handelsarchiv 1867 S. 358.

denen und beständig sich verschärfenden Konkurrenz der Eisenbahnen fast in gleichem Mafse, wie die stetig sich wiederholenden, nicht unbeträchtlichen Ermäfsigungen, nur noch gewachsen; auch der soeben erwähnte Conseilbeschlufs besänftigte sie nicht. Wie man früher über die Verschiedenartigkeit der Abgaben Klage führte, so fand man jetzt die schablonenhafte Einheitlichkeit tadelnswerth. Man behauptete aufserdem, durch Beseitigung der Spezialisirung hätten die Binnenschiffahrtsabgaben den Gebührencharakter vollständig verloren; statt einer Entschädigung für staatlich gewährte Vortheile seien sie ein blofser Beitrag zu den allgemeinen Staatsausgaben geworden. Und zweifellos gab es manche Fälle von Härte, wie sie ja bei keiner Abgabe sich vermeiden lassen. Jetzt kam die Zeit für die Interessenten zum letzten entscheidenden Vorstofs. Alles begünstigte ihn.

Die Erkenntnifs der den einzelnen Gewerbetreibenden oft bedrohenden Macht der grofsen Eisenbahngesellschaften hatte — wie wir sahen — das Interesse und die Sympathie für die Binnenschiffahrt in breiten Kreisen aus langem Schlafe wieder geweckt und schliefslich, unter dem Antrieb einer sanguinischen Agitation, zu dem betrachteten zukunftsfrohen Freycinetschen Gesetz vom 5. August 1879 anschwellen und sich verdichten lassen. Wenn man über Hunderte von Millionen Francs leichtherzig verfügte, konnte man auch im kleinen nicht knausern; wenn man mit so weitschauenden Plänen sich trug, konnte man auch für die kleinen Leiden der Gegenwart nicht taub bleiben. Die Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben erschien sogar als eine Folge der grofsen Pläne für die Zukunft. Die Befürchtung lag nämlich nah und wurde vielfach getheilt, die Eisenbahngesellschaften würden jede Anstrengung machen, ihren Konkurrenten, die Binnenschiffahrt, noch ehe sie durch die geplante Vereinheitlichung und Erweiterung des Wasserstrafsennetzes gestärkt wäre, zu vernichten. Man durfte ihr gegenüber — wie man sagte — nicht dem Manne gleich handeln, der einem Verhungernden ein üppiges Festmahl in acht Tagen in Aussicht stellt, doch die Schnitte Brod sogleich verweigert. Und ebenso wurde die Beseitigung aller Binnenschiffahrtsabgaben als Folge einer zweiten Mafsregel gefordert. Es war nämlich durch ein Gesetz vom 26. März 1878 die 5 prozentige Abgabe aufgehoben worden, die auf die Erträge aus allen nichteiligen Güterverfrachtungen der Eisenbahnen gelegt war und dem Staate eine Einnahme von 23 Millionen Francs im Jahre einbrachte. Bei der Einführung dieser Abgaben hatte die Nationalversammlung ihre Ausdehnung auf die Binnenschiffahrt im Hinblick auf die bereits die Wasserstrafsen belastenden Abgaben abgelehnt; man hatte damit beides als etwas Gleichartiges, sich gewissermafsen Ergänzendes betrachtet. Daher erklärte man es jetzt, wo diese Eisenbahnabgabe beseitigt wurde,

für eine Unbilligkeit, für eine Hinderung jeglichen gleichen Kampfes, wenn die so viel weniger einträglichen und doch viel lästigeren Abgaben auf dem Wassertransport bestehen gelassen würden, zumal da die Eisenbahnen vom Staate Beihilfen im jährlichen Gesammtbetrage von 130 Millionen Francs erhielten, und der Verkehr auf ihnen in 15 Jahren von 2 auf 8 Milliarden Tonnenkilometer sich gehoben, der auf den Wasserstrafsen aber in gleichem Zeitraum um 10 % abgenommen habe.

Diese Hauptgründe, die in zahlreichen Petitionen der Handelskammern sich vorfinden, führte der Abgeordnete Guyot ins Treffen,[1]) als er in der Abgeordnetenkammer am 1. August 1879 bei Gelegenheit der Etatberathung in längerer Rede den Antrag stellte, die Binnenschiffahrtsabgaben, die er „un droit suranné, ridicule, anti-économique, qui déshonore notre budget et qui n'est plus perçu qu'en France" nannte, vom 1. Oktober 1880 an zu beseitigen; ohne ein Wort der Gegenrede wurde dieser Antrag sogleich angenommen. Später wurde dieser Beschlufs der Abgeordnetenkammer — gegen den Wunsch des Finanzministers und der Budgetkommission — durch ein Gesetz vom 21. Dezember 1879 ratifizirt; dieses Gesetz wurde alsdann durch ein zweites vom 19. Februar 1880 insofern noch abgeändert, als es die Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben nicht erst am 1. Oktober 1880, sondern sogleich in Kraft treten liefs.

* * *

Welchen Einnahmeverlust bedeutete diese Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben für den französischen Staat?

Im Budget für das Jahr 1880 figurirten die Binnenschiffahrtsabgaben mit 4 173 000 Frcs.; davon sind die Erhebungskosten, die auf 400 000 Frcs. veranschlagt wurden,[1]) sowie die Einnahmen aus Brückengeldern in Abzug

---

[1]) Er sagte z. B. mit Bezug auf das Gesetz vom 5. August 1879: Les chemins de fer veulent tuer la batellerie avant que les grands travaux proposés par M. de Freycinet soient exécutés. . . . . La batellerie se meurt, et elle sera morte quand le magnifique réseau qu'on lui promet sera réalisé. Mit Bezug auf das Eisenbahngesetz sagte er ferner: Depuis que vous avez supprimé cette taxe (sur les chemins de fer de petite vitesse), la batellerie succombe dans une lutte inégale. Er verlangte Aufhebung der difference de traitement und fügte hinzu: vous subventionnez l'un et vous faites payer l'autre.

[2]) Nach amtlichen Mittheilungen — Conseil supérieur etc. S. 72 — setzten sich die dépenses afférentes au personnel spécial de la navigation, wie folgt, zusammen:

traitement de 82 receveurs	196 400 Frcs.
traitement de 200 surveillants, préposés et buralistes . . .	142 617 „
remises aux buralistes	11 696 „
allocations aux receveurs pour frais de loyer, frais de bureau et commis auxiliaires	48 481 „
zusammen	399 194 Frcs.

zu bringen, sodafs die Reineinnahmen aus den Abgaben auf Flüssen und Kanälen auf rund 3,5 Millionen Francs sich gestellt hätten. An diesen Einnahmen waren die verschiedenen Theile des Wasserstrafsennetzes sehr verschieden betheiligt; sollten doch 2 400 km Wasserstrafsen im ganzen Jahre nicht mehr als 8 230 Frcs. oder 3,40 Frcs. für das Kilometer und das Jahr aufbringen.[1]) Auch vertheilten sich die Abgaben sehr verschieden zwischen Flüssen und Kanälen; auf jene entfiel nicht einmal ganz $^1/_4$ der Gesammteinnahme.

Im Jahre 1880, wo die Budgetbewilligungen für aufserordentliche Bauten 35 Millionen Francs für Kanäle, sowie 30 Millionen Francs für Flüsse betrugen, hätten die voranschlagsmäfsigen Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben also bei jenen etwa $^1/_{12}$, bei diesen noch nicht $^1/_{30}$, bei beiden zusammen etwas mehr als $^1/_{20}$ der genannten Aufwendungen gedeckt. Die Einnahmen blieben aber auch hinter den gleichzeitigen Unterhaltungskosten zurück, die — wie wir sahen — für das Jahr 1880 auf 4,5 Millionen Francs für Kanäle und 5 Millionen Francs für Flüsse beziffert waren; sie betrugen also nur etwas mehr als $^1/_3$ der Gesammtunterhaltungskosten und zwar etwa $^2/_3$ der Unterhaltungskosten der Kanäle und noch nicht $^1/_5$ derjenigen der Flüsse.

Jedoch ist dieses letzte Jahr der französischen Binnenschiffahrtsabgaben für derartige Gegenüberstellungen besonders ungünstig, weil in ihm die Ausgaben einem Höhenpunkt sich nähern, die Einnahmen dagegen eher einen gewissen Tiefpunkt erreichen. Es ist daher nöthig, die Einnahmen und Ausgaben für einen längeren Zeitraum ins Auge zu fassen. Zu diesem Zweck soll in der folgenden Tabelle eine Uebersicht gegeben werden über die jährlichen Bruttoeinnahmen aus den französischen Binnenschiffahrtsabgaben, sowie über die gleichzeitigen ordentlichen und aufserordentlichen Ausgaben vom Jahre 1838 an, wo zum ersten Mal die regelmäfsig wiederkehrenden und einmaligen Aufwendungen geschieden wurden, bis zum letzten Jahr der Abgabenerhebung 1879; es ist dabei zu bemerken, dafs die Einnahmen Bruttoeinnahmen bezeichnen und dafs die ordentlichen Ausgaben die Kosten der Unterhaltung und gewöhnlichen Reparatur, dagegen nicht Kosten für das Personal umfassen, so dafs der Vergleich um ein Beträchtliches zu günstig ausfällt. Es betrugen:

Das machte ungefähr 9,5 % der Bruttoeinnahmen aus. Es ist allerdings zu beachten, dafs die erwähnten Beamten nicht nur mit der Abgabenerhebung, sondern mit der Ueberwachung der Wasserstrafsen auch in anderen Beziehungen, sowie mit statistischen Erhebungen betraut waren, sodafs ein Theil der Ausgaben auch nach der Beseitigung der Binnenschiffahrtsabgaben bestehen blieb.

[1]) Guyot in der Abgeordnetenkammer am 1. August 1879.

im Jahre	Einnahmen aus Binnenschiffahrtsabgaben Frcs.	Ordentliche Ausgaben Frcs.	Verhältnifs der Einnahmen zu den ordentlichen Ausgaben %	Aufserordentliche Ausgaben Frcs.
1838	5 013 316	8 549 835	59	16 109 467
1839	5 477 098	9 979 158	55	23 211 911
1840	5 286 861	10 977 547	48	33 140 823
1841	6 794 361	11 469 154	59	26 342 841
1842	6 585 821	11 348 918	58	27 714 425
1843	7 604 282	11 748 254	65	29 988 128
1844	7 302 055	12 162 558	60	26 942 898
1845	8 726 690	12 899 383	68	17 337 763
1846	9 144 401	13 205 517	69	18 817 979
1847	9 674 623	14 005 599	69	16 814 581
1848	6 866 356	14 086 051	49	14 794 901
1849	8 028 395	10 752 639	75	9 191 836
1850	9 224 309	10 302 438	90	8 000 923
1851	9 387 796	9 616 149	98	5 804 379
1852	10 359 129	9 589 884	109	7 619 969
1853	10 682 484	10 689 324	100	8 267 721
1854	9 556 109	11 107 914	86	7 172 030
1855	10 399 559	10 908 208	95	5 818 530
1856	11 008 348	10 581 688	105	5 805 409
1857	10 584 528	10 756 876	99	6 175 887
1858	7 892 782	10 711 003	74	5 351 974
1859	7 071 179	10 520 682	67	5 867 289
1860	6 597 133	11 196 199	59	8 043 266
1861	4 096 950	11 371 902	36	17 194 495
1862	4 259 020	11 634 604	37	18 636 529
1863	4 832 903	12 640 017	38	20 601 321
1864	4 977 166	12 051 295	41	16 678 116
1865	4 871 249	11 807 186	41	12 695 140
1866	5 379 476	12 308 712	43	14 070 546
1867	3 826 188	10 941 977	35	16 373 020
1868	3 721 624	11 553 645	32	20 776 637
1869	3 984 408	11 371 241	35	23 550 153
1870	2 972 688	10 955 754	27	18 093 757
1871	3 283 479	10 119 655	32	9 383 793
1872	3 777 225	9 718 029	39	10 380 013
1873	3 705 276	9 783 410	38	11 678 633
1874	3 842 490	9 953 222	38	11 137 842
1875	4 276 869	9 792 493	43	13 998 897
1876	4 154 626	9 902 603	42	18 566 738
1877	4 402 288	10 268 513	43	24 046 866
1878	4 293 813	10 380 312	41	28 448 573
1879	4 390 781	9 843 854	44	39 585 021
	268 316 134	463 563 402	58	680 231 020

Die im Jahre 1880 erlöschenden Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben, die also innerhalb des betrachteten Zeitraums von 42 Jahren, der bei einer Amortisationsquote von 1 % etwa zur Kapitaltilgung ausreichen würde, 58 % der ordentlichen Ausgaben allein, 39 % der ausserordentlichen Ausgaben allein, 23,5 % beider zusammen betragen haben, werden durch die Kosten der Abgabenerhebung, sowie durch die Ausgaben für das Personal noch verringert. Die Erhebungskosten werden gewöhnlich auf 10 % der Bruttoeinnahmen veranschlagt, sodafs die Reineinnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben in dem betrachteten Zeitraum auf rund 240 Millionen Francs angenommen werden können. Die Kosten für das Personal werden heute, wo die Abgabenerhebung ja nicht mehr in Betracht kommt, auf 3 Millionen Francs im Jahre, wie wir sahen, geschätzt. Man darf annehmen, dafs diese Ausgaben etwa aufgewogen werden durch die kleinen Einnahmen, die der Staat von seinen Uferländereien durch Grasschnitt oder sonstwie, durch die Verpachtung der Fischerei, durch Fährenkonzession und Aehnliches aus seinen Wasserstrafsen zieht. Diese Einnahmen, die seit der Aufhebung der Binnenschiffahrtsabgaben die einzigen besonderen Einnahmen sind, die der Staat von seinen Wasserstrafsen hat,[1]) sind in langsamer Steigerung begriffen und betrugen im Jahre 1891 bei den Flüssen 1 407 872 Frcs., bei den Kanälen 1 202 862 Frcs., zusammen also 2 610 734 Frcs., von denen 220 672 Frcs. auf die Tauerei entfallen, die der Staat streckenweise auf dem St. Quentin-, Marne-Rhein-, Ost- und Burgunder Kanal, sowie auf der Scarpe ausübt.

Es ergiebt sich demnach für den betrachteten Zeitraum von 42 Jahren, dafs einer ordentlichen, sich alljährlich in fast gleichem Betrage wiederholenden Ausgabe von zusammen 464 Millionen Francs und einer aufserordentlichen, einmaligen Ausgabe von zusammen 680 Millionen Francs eine Gesammteinnahme aus den Binnenschiffahrtsabgaben in Höhe von 240 Millionen Francs gegenübersteht. Die französischen Binnenschiffahrtsabgaben haben also in ihrer Gesammtheit nicht nur zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals des französischen Wasserstrafsennetzes nichts beigetragen, sondern sie haben auch die regelmäfsig fortlaufenden Ausgaben für die Unterhaltung und seine gewöhnlichen Reparaturen nur zur Hälfte gedeckt.

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt man, wenn man die Höhe der aufgehobenen Abgaben mit dem Satze vergleicht, der heute zur Deckung der ordentlichen und Verzinsung der aufserordentlichen Ausgaben für die Wasserstrafsen erforderlich ist. Als solchen Satz fanden wir unter der

[1]) Die Einnahmen aus den Steuern, die auf der Binnenschiffahrt ruhen, sind aufserordentlich gering. Vergl. unten Abschnitt VII.

günstigsten Annahme 1,5 Cts. für das Tonnenkilometer; die Sätze der aufgehobenen Abgaben dagegen bewegten sich, wie wir soeben sahen, zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_2$ Cts. für dieselbe Einheit. Unter der günstigen Annahme eines rechnungsmäfsig nicht richtig zu ermittelnden Durchschnittssatzes von $^1/_3$ Cts., würden die Abgaben auch hiernach nur $^1/_5$ der zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Unterhaltung der Wasserstrafsen erforderlichen Beträge aufbringen können. Auch hier ist von Amortisation, wie von Zinseszins völlig abgesehen.

Aus diesen Ausführungen und insbesondere aus der Tabelle über die Einnahmen aus den Binnenschiffahrtsabgaben geht hervor, dafs eine Amortisation eines Theiles des Anlagekapitals von dem Jahre 1838 an nicht stattgefunden hat; die seitdem gemachten aufserordentlichen Aufwendungen sind deshalb — vom finanziellen Standpunkt aus — auch heute noch ungeschmälert als Anlagekapital in Ansatz zu bringen. Und wenn man bedenkt, dafs im Jahre 1838, wo der französische Eisenbahnbau eine nennenswerthe Ausdehnung noch nicht gewonnen hatte, die Abgabenerträge nicht mehr als 59 % der ordentlichen Jahresausgaben aufbrachten, so wird man auch in der voraufgehenden Periode, obwohl in ihr die Eisenbahnkonkurrenz ganz fortfällt, eine auch nur theilweise Amortisation des Anlagekapitals nicht wohl annehmen können. Da in den Jahren 1793 bis 1802 Binnenschiffahrtsabgaben im allgemeinen überhaupt nicht erhoben wurden, so dürfte die Zeit, in der eine Amortisation des Anlagekapitals ausgeschlossen erscheint, bis zum Jahre 1789 zurückzudatiren sein. Nur vor dieser Zeit wird das unzureichend berechnete Anlagekapital als getilgt betrachtet werden können. Man dürfte deshalb berechtigt sein, als Anlagekapital der heutigen französischen Wasserstrafsen die Summe der aufserordentlichen Aufwendungen mindestens seit dem Jahre 1814 zu betrachten, wie es in einer Reihe der im Voraufgehenden vorgenommenen Berechnungen geschehen ist.

VI.

Die Binnenschiffahrtsabgaben auf den nichtstaatlichen Wasserstrafsen Frankreichs.[1])

Neben den staatlichen Abgaben, die im Jahre 1880 aufgehoben worden sind, kommen in Frankreich auch nichtstaatliche vor.

So lange das Abgabenwesen auch auf den staatlichen Wasserstrafsen in die Lehnswirthschaft verwirkt war, überwucherten die Privatinteressen

[1]) Vergl. hauptsächlich Renaud, Die Abgaben auf den französischen Schiffahrtsstrafsen. Referat auf dem 6. internationalen Binnenschiffahrtskongrefs im Haag 1894.

überhaupt und die staatlichen Versuche eines regelnden Eingriffs blieben, wie wir sahen, anfangs im wesentlichen erfolglos. Auch in unserem Jahrhundert war die staatliche Abgabenerhebung, deren Wandlungen wir soeben betrachtet haben, in ihrer Geltung vielfach beschränkt. Der vom Staate aufgestellte Gebührentarif fand, wie bereits erwähnt wurde, keine Anwendung auf alle Kanäle, für die eine zeitlich begrenzte oder dauernde Konzession ertheilt worden war, und die im ersten Abschnitt betrachteten Anleihegesetze aus dem Beginn der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts engten aufserdem auf weiteren Wasserstrafsen von einer Länge von 2 337 km die Tarifhoheit des Staates zeitweise ein. Erst die im Jahre 1853 kräftig einsetzende Verstaatlichungsbewegung läfst das staatliche über das private Abgabenwesen auf den französischen Wasserstrafsen das Uebergewicht erlangen; der weitaus gröfste Theil aller Kanäle, nicht viel weniger als 4000 km, konnten sich neben den Flüssen im Jahre 1880 der Aufhebung der Abgaben erfreuen.

Hinfort bestanden nur noch Abgaben auf den wenigen konzessionirten Kanälen, die in privaten Händen geblieben waren. Unter ihnen war am wichtigsten die berühmte alte Wasserstrafse zwischen dem Atlantischen und dem Mittelländischen Meere, die vom Südkanal und dem Garonneseitenkanal gebildet wird. Die Südbahngesellschaft, die den ersten gepachtet und für den zweiten vom Staate eine Konzession erhalten hatte, erhob auf beiden Abgaben, die den Zweck hatten, zu Gunsten des Schienenweges den Wasserverkehr niederzuhalten und im wesentlichen nur die laufenden Ausgaben zu decken. Die Abgabensätze waren denn auch in der Hauptsache erheblich höher, als wir sie für die staatlichen Wasserstrafsen kennen gelernt haben. Sie waren für beide Kanäle verschieden. Auf dem 213 km langen Garonne-Seitenkanal wurden nur zwei Waarenklassen unterschieden; aber die Berg- und Thalfahrt wurde nicht gleich belastet. Es wurde dort erhoben für das Tonnenkilometer:

	auf der Bergfahrt Cts.	auf der Thalfahrt Cts.
bei Waaren der I. Klasse	4	3
„ „ „ II. „	3	2.

Auf dem Südkanal hingegen wurde schon wegen der natürlichen Verhältnisse ein Unterschied zwischen Thal- und Bergfahrt nicht gemacht; es wurden hier aber nicht weniger als 5 verschiedene Waarenklassen aufgestellt. Es betrug hier die Abgabe für das Tonnenkilometer bei den Waaren

I. Klasse	6 Cts.	IV. Klasse	3 Cts.
II. „	5 „	V. „	2 „ .
III. „	4 „		

Die Erhebungseinheit war hier aber nicht, wie auf dem Garonne-Seitenkanal, das Tonnenkilometer, sondern der Transport einer Tonne auf eine Entfernung von 5 km; jede angefangenen 5 km Fahrt wurden für voll gerechnet.

Von diesen beiden Generaltarifen wurden jedoch so viele Ausnahmen gemacht, dafs ihre Anwendung selbst fast zur Ausnahme wurde. Es bestanden neben ihnen nämlich nicht weniger als 15 Spezialtarife für besondere Arten von Gütern. Sie sind von Renaud[1]) in die folgenden vier Gruppen getheilt worden:

1. zehn Spezialtarife für gewisse Waaren, die die ganze Länge der beiden Kanäle von Bordeaux nach Cette und umgekehrt zurücklegen. Es sind das Stahl, Eisen, Schwellen, Holz, Marmor, Salz, Hafer, Weizen, Mais, Hanf, Oelkuchen und chemische Erzeugnisse. Sie geniefsen gegenüber den Sätzen der allgemeinen Tarife eine Ermäfsigung von 15—60 %;
2. ein Spezialtarif für eine Reihe von Waaren, die von einem ausländischen Hafen am Mittelmeer nach einem solchen am Atlantischen Ozean gehen; für sie beträgt die Ermäfsigung gar 80 %;
3. drei Spezialtarife, die für Anthrazitkohlen, Bauholzflöfse, Stalldünger u. s. w. eine allgemeine Ermäfsigung von mehr als 60 % einführen;
4. ein Spezialtarif, der eine Ermäfsigung von ungefähr 30 % gewährt, für den Transport gewisser Güter zwischen bestimmten Orten am Kanal.

Aufserdem bestanden auf beiden Kanälen besondere Tarife für leere Schiffe; sie setzten für das Fahrtkilometer die folgenden Abgaben fest:

	Südkanal	Garonne-Seitenkanal	
		Bergfahrt	Thalfahrt
	Cts.	Cts.	Cts.
Schiffe von 80 t Tragfähigkeit und mehr	10	10	4
Schiffe von 20—79 t Tragfähigkeit .	7,5	7,5	3
Schiffe von weniger als 20 t Tragf. .	5	5	2,5.

Zur Nachtzeit mufste jedes beladene und unbeladene Schiff an jeder Schleuse eine Zuschlagsgebühr von 30 Cts. zahlen.

Der jährliche Durchschnittsertrag aller dieser Abgaben auf den beiden Kanälen wird für die Zeit von 1884—1893 auf rund 1,25 Millionen Francs angegeben. Ihm standen Ausgaben gegenüber, die nur eine Höhe von 1 080 000 Frcs. erreichten, weil sie wahrscheinlich in den engsten Grenzen

---

[1]) a. a. O. S. 7.

des unumgänglich Nothwendigen gehalten wurden. Da aufserdem beide Kanäle insbesondere aus Ufernutzungen und Verpachtungen aller Art auch noch Nebeneinnahmen lieferten, die im genannten zehnjährigen Durchschnitt nicht weniger als rund 310 000 Frcs. betrugen, so erzielte die Südbahngesellschaft aus beiden Kanälen einen jährlichen Gewinn, der nicht weit hinter $^1/_2$ Million Francs zurückblieb. Dabei ist allerdings zu beachten, dafs das Anlagekapital sehr unvollständig, für den Garonne-Seitenkanal überhaupt nicht in Anschlag gebracht worden ist; doch haben beide Kanäle, ehe die konkurrirende Eisenbahnlinie gebaut wurde, einen so starken Verkehr gehabt, dafs angenommen werden darf, dafs das Anlagekapital gröfstentheils amortisirt worden ist.

Heute hat auch auf dem Süd- und auf dem Garonne-Seitenkanal die Abgabenerhebung aufgehört. Beide Kanäle sind, wie wir sahen, im Jahre 1898 verstaatlicht worden; damit fallen sie unter die betrachteten Gesetze, die dem Staate die Erhebung von Binnenschiffahrtsabgaben verbieten.

Heute ist deshalb auch die nichtstaatliche Erhebung von Abgaben auf den französischen Wasserstrafsen sehr eingeschränkt. Im wesentlichen kommt sie nur auf dem Sambre-Oisekanal und den Kanälen von Paris in Betracht, denen noch der kleine Kanal von St. Dizier nach Vassy hinzugesellt werden kann.

Der Sambre-Oisekanal, der durch Verknüpfung der beiden seinen Namen bildenden Nebenflüsse die Maas mit der Seine in schiffbare Verbindung setzt, hat einen Tarif, der nicht weniger als 6 Waarenklassen unterscheidet. Die Abgaben, die, wie auf dem Südkanal, nach Wegestrecken von 5 km berechnet werden, betragen für das Tonnenkilometer:

in der	I.	Klasse	4	Cts.
„ „	II.	„	3	„
„ „	III.	„	2	„
„ „	IV.	„	1,6	„
„ „	V.	„	1,2	„
„ „	VI.	„	1	„ .

Leere Schiffe haben für je 5 km 2 Frcs., für die ganze 38 km betragende Länge des Kanals also 16 Frcs. zu zahlen. Die Höhe dieser Sätze, insbesondere auch für unbeladene Schiffe wird dadurch gemildert, dafs die Kanalgesellschaft kostenlos das Ziehen aller Schiffe im Kanale übernimmt. Die Einnahmen aus diesen Abgaben sind recht beträchtlich. Sie betrugen im Durchschnitt der Jahre 1884—1893 jährlich 843 000 Frcs.; zu ihnen kamen noch Nebeneinnahmen in der Durchschnittshöhe von 26 000 Frcs. hinzu, sodafs die Gesammteinnahme sich auf 869 000 Frcs. stellte. Diesen Einnahmen standen im Jahresdurchschnitt des gleichen Zeitraums nur 482 000 Frcs. Ausgaben für Unterhalt, Betrieb und Ver-

waltung gegenüber. Es dürfte deshalb nicht nur eine Verzinsung und eine Amortisation des Anlagekapitals sich ergeben, sondern auch darüber hinaus noch ein Gewinn für die Kanalgesellschaft.

Aehnlich liegen die Verhältnisse auf den Kanälen der Stadt Paris, dem Ourcq-, St. Martin- und St. Deniskanal. Die Stadt Paris, die zu Anfang des Jahrhunderts für diese drei Wasserstrafsen eine unkündbare Konzession erhielt, überliefs anfangs die Kanäle Unternehmern, erwarb jedoch in den Jahren 1861 und 1876 alle ihre Rechte zurück. Seitdem hat sie beträchtliche Summen — in den Jahren 1884—1893 16 Millionen Francs — auf die Kanäle für Reparaturen und Verbesserungen verwendet; seitdem leitet sie auch den Betrieb selbst und nimmt selbst die Kanalabgaben ein. Die Regelung dieser Abgaben ist auf allen drei Kanälen verschieden. Auf dem 6,6 km langen St. Deniskanal und dem nur 4,5 km messenden St. Martinkanal werden je 5 Waarenklassen unterschieden, die sich jedoch auf beiden Wasserstrafsen keineswegs decken. Die Abgaben werden nach der Tonne und der Schleuse erhoben; der St. Martinkanal zählt 9 Schleusen, der St. Deniskanal heute 7 Schleusen, doch werden bei diesem letzten der Abgabenerhebung noch die 12 Schleusen zu Grunde gelegt, die vor dem neuerlichen Umbau bestanden. Die Abgaben betragen nach der Tarifeinheit der Schleuse, sowie berechnet auf ein Tonnenkilometer:

	St. Deniskanal		St. Martinkanal	
Waarenklasse	für die Tonne und Schleuse Cts.	für das Tonnenkilometer Cts.	für die Tonne und Schleuse Cts.	für das Tonnenkilometer Cts.
I.	7	12,7	20	40
II.	6	10,9	10	20
III.	5	9	7,5	14,8
IV.	4	7,3	5	10
V.	2	3,6	3	6.

Auf dem dritten, dem Ourcqkanal, werden 6 Waarenklassen unterschieden und die Abgaben nach Tonnen und Wegstrecken von 5 km und zwar verschieden für die Thal- und Bergfahrt berechnet. Auf das Tonnenkilometer berechnet, betragen diese Abgaben in Centimes:

	Thalfahrt	Bergfahrt
I. Waarenklasse	2,0	0,8
II. „	1,2	0,8
III. „	1,0	0,8
IV. „	0,8	0,8
V. „	0,6	0,4
VI. „	0,4	0,4.

Unbeladene Schiffe sind auf dem Ourcqkanal abgabenfrei. Auf den beiden anderen Kanälen unterliegen sie jedoch beträchtlichen Abgaben. Es müssen nämlich an einer jeden Schleuse zahlen:

	auf dem St. Deniskanal Frcs.	auf dem St. Martinkanal Frcs.
Schiffe von einer Tragfähigkeit von 200 t und mehr	3,75	5,00
„ „ „ „ „ 150—199 t . .	3,00	4,00
„ „ „ „ „ 100—149 „ . .	2,25	3,00
„ „ „ „ „ weniger als 100 t	1,50	2,00.

Allerdings besteht für diese hohen Tarife eine wichtige Beschränkung. Die angeführten Sätze werden nämlich nur dann erhoben, wenn die Schiffe, weder vor noch nach der Fahrt ohne Ladung, den Kanal beladen befahren; sonst geniefst ein leeres Schiff für so viele Schleusen Abgabenfreiheit, wie es vorher mit Ladung durchfahren hat oder nachher mit Ladung durchfahren wird.

Bei Fahrten zur Nachtzeit hat jedes Schiff auf allen drei Kanälen an jeder Schleuse und an jeder beweglichen Brücke eine einheitliche Gebühr von 50 Cts. zu zahlen.

Diese allgemeinen Bestimmungen, die wir bisher betrachtet haben, sind auf allen drei Kanälen vielfach durchbrochen worden durch eine grofse Reihe von Spezialtarifen. Ihrer sind so viele, dafs es unmöglich und zwecklos ist, zu versuchen, über sie einen Ueberblick zu geben. Sie setzen beträchtliche, bis zu 75 % gehende Ermäfsigungen fest für durchgehende Güter, für Güter, die von bestimmten Orten, z. B. Rouen, kommen, für Güter, die zwischen bestimmten Plätzen verfrachtet werden, für gewisse Güter, die eine bestimmte Mindestzahl von Kilometern zurücklegen, für Güter bestimmter Art und bestimmter Herkunft. Ein äufserst komplizirtes, durch zahllose Rücksichten bestimmtes System, in dem die Ausnahmen so überwiegen, dafs die Regel nur noch vereinzelt zur Anwendung kommt.

Auch hier ist der finanzielle Erfolg ein durchaus günstiger. Im Durchschnitt der zehn Jahre 1884—1893 brachten die Abgaben ein auf dem

Ourcqkanal	126 000 Frcs.
St. Martinkanal	261 000 „
St. Deniskanal	430 000 „
zusammen	817 000 Frcs.

An sonstigen Einnahmen gingen im selben Zeitraum im jährlichen Durchschnitt 265 000 Frcs. ein, sodafs die Gesammteinnahme auf 1 082 000 Francs im Jahre stieg. Dem stand ein Aufwand von 440 000 Frcs. im

Jahresdurchschnitt an Unterhaltungskosten gegenüber. Von dem verbleibenden Rest von 642 000 Frcs. gingen zunächst noch die Kosten für die Verwaltung ab und sind die Anlagekapitalien, also insbesondere die erwähnten, kürzlich von der Stadt aufgewendeten 16 Millionen Francs zu verzinsen. Von den Pariser Kanälen kann demnach, wie vom Sambre-Oisekanal, gesagt werden, dafs sie sich selbst bezahlt machen.

Ungefähr dasselbe kann von einem kleinen Kanal gesagt werden, der endlich noch erwähnt werden möge, weil er erst kürzlich gebaut worden ist. Es ist das der nur 23 km lange Kanal von St. Dizier nach Vassy, der von dem Kanal der oberen Marne abgezweigt ist, um die Eisenerzlager und Wälder im Thale der Blaise besser auszunutzen und den Absatz den dortigen Eisenwerken zu erleichtern. Auf diesem Kanale werden die folgenden Abgaben für das Tonnenkilometer erhoben:

I. Klasse	(Eisenerze, Steine und Sand) . . .	3,5 Cts.
II. „	(Steinkohlen und Koks)	4,0 „
III. „	(Holz, Gufseisen und Roheisen) . .	5,0 „
IV. „	(alle anderen Güter)	6,0 „ .

Jedes leere Schiff zahlt 50 Cts. für jedes Kilometer Fahrt.

Trotz des geringen Verkehrs, der im Jahre 1895 181 424 t nicht überstieg, deckt auch dieser Kanal einigermafsen seine Kosten. Die Einnahmen aus den hohen Schiffahrtsabgaben beliefen sich im Durchschnitt der zehn Jahre 1884—1893 auf 107 000 Francs, wozu aus sonstigen Nebeneinnahmen noch 9 000 Francs hinzukamen. Dieser Gesammteinnahme von 116 000 Francs stand eine gesammte durchschnittliche Jahresausgabe von 24 000 Francs gegenüber. Es blieb also der freilich nicht ganz ausreichende Betrag von 92 000 Francs übrig, um das Anlagekapital, das auf 3,5 Millionen Francs veranschlagt worden war, zu verzinsen.

Von allen in diesem Abschnitt betrachteten Kanälen kann demnach behauptet werden, dafs sie im allgemeinen befriedigende finanzielle Erfolge erzielten. Das ist nicht verwunderlich, wenn man die Höhe der Abgaben sich vergegenwärtigt. Die im Jahre 1880 beseitigten Binnenschiffahrtsgebühren des Staates bewegten sich zwischen $^1/_{10}$ und $^1/_2$ Cts. für das Tonnenkilometer; hier betrugen sie für dieselbe Einheit auf dem

Ourcqkanal	0,4— 2 Cts.
Sambre-Oisekanal	1,0— 4 „
Garonne-Seitenkanal	2,0— 4 „
Südkanal	2,0— 6 „
Kanal von St. Dizier nach Vassy . . .	3,5— 6 „
St. Deniskanal	2,0— 7 „
St. Martinkanal	6,0—40 „ .

Nur auf einem dieser Kanäle, dem zuerst genannten, sinken demnach die Abgaben in ihren niedrigsten Sätzen auf das Maximum des staatlichen Tarifs vom Jahre 1867 herab. Auf allen anderen bewegen sie sich schon in ihren Mindestsätzen zwischen dem Doppelten und dem Zwölffachen des ehemaligen Höchstbetrages. In den am meisten belasteten Waarenklassen wachsen die Abgaben auf diesen nichtstaatlichen Wasserstrafsen gar bis zum Achtzigfachen des ehemaligen Höchstbetrages an.

Merkwürdiger als die Thatsache, dafs mit Abgaben von solcher Höhe beträchtliche Einnahmen erzielt werden, ist der Umstand, dafs der Verkehr solche Abgaben erträgt. Während die um das Vielfache geringeren staatlichen Gebühren eine solche allgemeine Unzufriedenheit erregten, dafs sie ihr schliefslich zum Opfer fielen, hat man von Beschwerden über die Abgabenhöhe auf den heutigen nichtstaatlichen Kanälen Frankreichs — von dem Süd- und Garonne-Seitenkanal sehen wir hier ab[1]) — wenig gehört. Woher kommt das? Woher sind diese hohen nichtstaatlichen Binnenschiffahrtsabgaben nicht nur weniger unbeliebt, sondern wahrscheinlich auch thatsächlich weniger drückend, als es die niedrigen staatlichen Abgaben waren? Die Antwort liegt auf der Hand. Abgesehen von dem psychologischen Erfahrungssatze, dafs das Publikum — fast instinktmäfsig — ein ganz anderes Recht auf Kritik und Unzufriedenheit dem Staate, als privaten Unternehmern gegenüber zu besitzen glaubt, so erklärt sich der anscheinende Widerspruch leicht dadurch, dafs die Besitzer der heutigen nichtstaatlichen Kanäle von der staatlichen Abgabenfreiheit profitiren. Sie besteuern nicht nur den Verkehr, der auf den kurzen Kanalstrecken, die ihnen gehören, sich vollzieht; sie besteuern den ganzen Durchgangsverkehr, der gezwungen ist, ihr Bereich zu passiren. Da auf den weitaus längsten Strecken seit dem Jahre 1880 keine Abgaben mehr erhoben werden, sind auf kleinen Theilstrecken um so höhere Abgaben möglich geworden. Was unerträglich erscheint, wenn es auf die wenigen Kilometer, die ein jeder der heutigen nichtstaatlichen Kanäle nur lang ist, vertheilt wird, verliert seine Unerträglichkeit, wenn es sich auf die 140 km betragende heutige Durchschnittslänge aller Binnenschiffahrtsfahrten in Frankreich oder gar weitere Entfernungen vertheilt. So ist die staatliche Abgabenfreiheit die Voraussetzung für die heute bestehenden nichtstaatlichen Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich. Nur durch dieses Korrelat werden sie in ihrer heutigen Höhe erträglich, ja möglich.

[1]) Ueber diese beiden, heute staatlichen Wasserstrafsen sind zahlreiche Beschwerden laut geworden; insbesondere in den Jahren 1863—1865 gelangten viele Petitionen über sie an den Senat. Der Südkanal mit seiner Fortsetzung, dem Garonne-Seitenkanal, ist aber auch nicht der Theil eines grofsen Wasserstrafsennetzes, sondern eine isolirte Verkehrsstrafse.

VII.

Die Bewegung zur Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben in Frankreich.

Wenn auch heute Binnenschiffahrtsabgaben beschränkt sind auf die kleine Gruppe der noch übrig gebliebenen nichtstaatlichen Kanäle, so ist doch auch auf diesem Gebiet ein ähnlicher Umschwung der Anschauungen eingetreten, wie wir ihn gegenüber den Bauplänen des Freycinetschen Programms kennen gelernt haben. Allerdings vollzieht sich der Umschwung hier nicht so schnell. Bei den Neubauten von Kanälen handelte es sich nur um einen negativen Entschlufs und der wurde, wie wir sahen, bereits im Jahre 1883 gefafst; hier, wo es sich um die positive Wiedereinführung eines komplizirten, niemals gern gesehenen Verwaltungsapparates handelt, stellen der Aenderung sich beträchtliche Hemmnisse entgegen. Aber trotzdem macht die Bewegung für Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben seit etwa 10 Jahren in Frankreich bemerkenswerthe Fortschritte.

Man empfindet es heute in Frankreich vielfach als „antidemokratisch", die Gesammtheit für Vortheile zahlen zu lassen, die nur einer kleinen Schaar Bevorzugter zu gute kommen.[1]) Man hebt hervor, dafs die Wasserstrafsen nicht, wie die Landstrafsen, fast gleichmäfsig das ganze Land durchziehen und jedem mehr oder minder von Nutzen sind, sondern auf bestimmte Gegenden, insbesondere den Norden und Nordosten — „le tiers environ de notre territoire" — beschränkt sind und nur von einer kleinen Zahl von Interessenten, mit denen der Staat sich unmöglich zu identifiziren vermag, benutzt werden können. Fehle es aber an allgemeinem Interesse, so fehle es auch an einer Veranlassung, einer Berechtigung des Staates, die Kosten für den Bau, die Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstrafsen zu tragen.[2]) Das sei umsomehr der Fall, wenn man in Betracht ziehe, wem eigentlich die kompensationslosen Aufwendungen des Staates zu gute kämen. Dann zeige sich, dafs gerade die reichsten und fortgeschrittensten Theile Frankreichs es seien, die des Vorzugs einer kostenlosen Benutzung kostspieliger Wasserstrafsen sich erfreuten, sodafs das Eintreten der Gesammtheit für dieselben das Eintreten des schwächeren Theiles für den stärkeren bedeute. Die gerechte Gleichheit in der Behandlung der verschiedenen Theile des Landes sei deshalb wieder herzustellen durch die Einführung von Binnenschiffahrtsabgaben,

---

[1]) Vergl. sogar Beaurin-Gressier in Says Dictionnaire des finances II S. 654.

[2]) Piaut, Sous-chef de bureau à la Direction générale des contributions indirectes, sagt im Dictionnaire des finances II. S. 1429: En équité l'État ne devrait intervenir dans la dépense que proportionnellement aux avantages généraux qui peuvent résulter pour le pays de l'utilisation des voies navigables.

die nicht Unbetheiligte, vielleicht gar minder günstig gestellte Konkurrenten, sondern nur die Nutzniefser der Wasserstrafsen selbst belasteten und damit der Binnenschiffahrt ihre nothwendige finanzielle Unabhängigkeit gäbe. Das sei umsomehr geboten, als die französischen Wasserstrafsen nicht nur von Inländern benutzt würden; seien doch von den 15 925 Schiffen von einer Gesammttragfähigkeit von 2 996 230 t, die im Jahre 1891 auf den französischen Wasserstrafsen gezählt wurden, 1892 mit einer Tragfähigkeit von 562 448 t belgisch, 301 mit einer Tragfähigkeit von 68 304 t deutsch, 128 mit einer Tragfähigkeit von 14 210 t holländisch und luxemburgisch gewesen und seien doch im Jahre 1895 von 27 Millionen Tonnen, die auf allen Wasserwegen Frankreichs verfrachtet wurden, reichlich 2,8 Millionen auf Belgien und mehr als eine halbe Million auf Deutschland entfallen. Nach diesen letzten Zahlen kämen also die grofsmüthigen Aufwendungen des Staates zu $^1/_8$ Ausländern, nach den Zahlen über die Schiffstragfähigkeit gar zu $^1/_5$ Ausländern zu gute. Dazu komme, dafs die in den Ozean mündenden natürlichen Flüsse Einfallstrafsen für die ausländische Konkurrenz bildeten; namentlich auf der Seine, deren Bergverkehr den Thalverkehr weit übertrifft, sei durch die neuesten Kanalisirungs- und Regulirungsbauten eine Frachtermäfsigung herbeigeführt worden, die den die Fremdwaaren treffenden Einfuhrzoll reichlich kompensire. Man hat daher gesagt: „La gratuité des voies navigables (canaux) qui crée aux produits étrangers des transports privilégiés est en contradiction avec le régime économique légal du pays.“[1]) Das erleidet allerdings thatsächlich in der Hinsicht eine gewisse Einschränkung, als über die Landgrenzen auf den Kanälen überwiegend Kohlen nach Frankreich eingeführt werden.

Zu diesen allgemeinen Argumenten kommen die Spezialgesichtspunkte der Interessenten hinzu. Es ist selbstverständlich, dafs die Eisenbahninteressenten, wie für jede andere Mafsregel, die ihre Stellung im Konkurrenzkampf mit der Binnenschiffahrt stärkt, auch für die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben auf den Wasserstrafsen eintreten. Sie können auch ihre durch das eigene Interesse gebotene Stellungnahme durch allgemeine Gründe stützen. Die Besonderheit der französischen Verhältnisse läfst das allerdings vielfach in einer uns eigenartig erscheinenden Weise geschehen.

In Frankreich liegen ja Eisenbahnen und Wasserstrafsen — von Ausnahmen abgesehen — nicht in derselben Hand; diese gehören vielmehr heute fast ausschliefslich dem Staate, jene überwiegend Privatgesellschaften.

---

[1]) Albert Jubault, Étude sur le rétablissement des droits de péage sur la navigation intérieure. Dieppe. 1895. S. 17.

Diese Privatgesellschaften haben das natürliche Bestreben, in ihrem Geschäftsinteresse möglichst jede Konkurrenz zu beseitigen und den Verkehr zu monopolisiren. Daraus erwächst die Gefahr, dafs sie ihre grofse Macht zum Schaden des Landes und zum Schaden einzelner rücksichtslos ausnutzen. Dieser Gefahr, die man in Preufsen durch die Eisenbahnverstaatlichung beseitigen zu müssen glaubte, mufs auch der Staat in Frankreich begegnen. Ein Mittel dazu findet er in den staatlichen Wasserstrafsen, die — wie wir schon gesehen haben — gerade unter diesem Gesichtspunkte als „modérateur nécessaire de la toute-puissance des voies ferrées" mannigfacher Förderung sich zu erfreuen hatten. In Frankreich handelt es sich demnach für den Staat nicht in erster Linie darum, durch Schaffung einer gleichen oder ähnlichen finanziellen Grundlage das „Gleichgewicht" zwischen beiden rivalisirenden Verkehrsmitteln herzustellen, sondern darum, die Wasserstrafsen zu einem möglichst wirksamen Gegengewicht gegenüber der gefahrvollen Macht der Eisenbahngesellschaften auszubilden. Das ist aber umso mehr der Fall, je weniger die Wasserstrafsen belastet werden.

Aber auch wenn es gelte, das Gleichgewicht herzustellen, so würde die Lage in Frankreich vielfach eigenartig, verschieden von der in Preufsen sein. Während der Staat bei uns sehr bedeutende Einnahmen aus den ihm gehörenden Eisenbahnen zieht, hat der französische Staat für das Netz von Privatbahnen sehr grofse Ausgaben gemacht, denen unmittelbare Einnahmen nicht gegenüber stehen. Diese Aufwendungen sind zweierlei Art. Sie sind erstens staatliche Beihülfen beim Bau der Privatbahnen; sie sind zweitens staatliche Zinsbürgschaften, staatliche Zuschüsse zu den jährlichen Betriebseinnahmen. Zu Beginn des Jahres 1896 belief sich die Betheiligung des Staates an den rund 15 800 Millionen Francs betragenden Anlagekosten der konzessionirten Hauptbahnen auf 4023 Mill. Francs. Das staatliche Bürgschaftserfordernifs in den 30 Jahren 1864—93 betrug nach v. Kaufmann[1]) 1188 Millionen Francs, zu denen in den Jahren 1894—97 noch weitere 194 Millionen Francs hinzugekommen sind. Die durch die Steuerzahler aufzubringende Gesammtausgabe für die Eisenbahnen ist für das Jahr 1896 auf 250 Millionen Francs berechnet worden.[2]) Der Staat hat also in Frankreich weit gröfsere Aufwendungen für Eisenbahnen als für Wasserstrafsen gemacht. Auf Grund dieser Thatsache ist die Forderung der finanziellen Gleichstellung der beiden rivalisirenden Verkehrsmittel in die Forderung der Verringerung der auf den Steuerzahlern drückenden Eisenbahnlast umgeschlagen. Man will dem Staate

---

[1]) Die Eisenbahnpolitik Frankreichs Bd. II S. 468.

[2]) Colson, Transports et Tarifs. 2 ed. S. 330.

die erheblichen Jahresausgaben an Zinsbürgschaften ganz oder wenigstens theilweise ersparen. Man erstrebt also eine Erhöhung der Eisenbahneinnahmen und hofft diese dadurch zu erreichen, dafs man die Konkurrenz der Wasserstrafsen durch die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben verringert. So glaubt man im gemeinsamen Interesse der Eisenbahnen und des Staates die Forderung der Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben aufstellen zu müssen.

Bei dieser Argumentation wird jedoch zweierlei aufser Acht gelassen. Erstens sind die unzureichenden Einnahmen keineswegs stets oder überwiegend auf den Wettbewerb der Wasserstrafsen zurückzuführen. Gerade die Eisenbahnnetze, die dieser Konkurrenz am schärfsten ausgesetzt sind, machen keine oder geringe Anforderungen an den Staat; so erhält das Nordbahnnetz keine staatlichen Bürgschaftszahlungen, und die Gesellschaft, welche die Bahn von Paris zum Mittelmeer besitzt, bedarf ihrer auch nicht mehr; dagegen die Eisenbahnnetze, die fast gar keiner Binnenschiffahrtskonkurrenz begegnen, wie das des Südens und das von Orléans, nöthigen den Staat zu beträchtlichen Zuschüssen.[1]) Zweitens ist aber auch nicht berücksichtigt worden, dafs den Ausgaben des Staates sowohl Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften, als auch Einnahmen aus den privaten Eisenbahnen gegenüberstehen.

Zunächst stellt die Zinsgarantie sich rechtlich nur als ein rückzahlbarer Vorschufs dar, der jährlich um einen Zinsbetrag von 4 % erhöht wird. Von den 151 Millionen Francs, die im Jahre 1898 die Bürgschaftsschuld der Paris-Lyon-Mittelmeer-Linie betrug, entfielen beispielsweise 17 Millionen Francs auf Zinsen. Es ist zwar fraglich und viel umstritten, ob die ganze Bürgschaftsschuld jemals an den Staat zurückgezahlt werden wird; vereinzelt geschieht das aber schon heute; von der genannten Eisenbahngesellschaft, die im Jahre 1893 noch einen Zinszuschufs von 30 Millionen Francs vom Staate erhielt, sind im Jahre 1897 10 Mill. Francs zurückbezahlt worden. Zweitens stehen den staatlichen Kapitalbeihilfen nicht unbedeutende Vortheile gegenüber, die der Staat mittelbar aus den Privatbahnen zieht. Die Berechnung dieser Vortheile ist nicht leicht und daher streitig. Es können natürlich nur die Einnahmen den Eisenbahnen gut geschrieben werden, die der Staat infolge des Konzessionssystems erhält, die mit der Verstaatlichung fortfallen würden. Als solche sind zu betrachten die Steuer auf Personenbillette und Eilgut, deren Erträgnifs seit dem Jahre 1892 auf etwa 50 Millionen Francs jährlich sich beläuft, ferner die Stempelsteuer für Frachtbriefe und Empfangsscheine, die etwas mehr als 30 Millionen Francs im Jahre einbringt, endlich auch

---

[1]) Say, Dictionnaire des finances. Bd. II S. 653.

die verschiedenen Abgaben von den Eisenbahnpapieren, durch die auch eine Einnahme von mehr als 50 Mill. Francs im Jahre erzielt wird. Die beiden ersten dieser Steuern lasten allerdings rechtlich ebenso auf der Binnenschiffahrt, wie auf den Eisenbahnen, sie bringen dort thatsächlich aber so gut wie gar nichts ein, weil der Personen- und Eilgutverkehr auf den Wasserstrafsen fast verschwindet und der Gebrauch von Frachtbriefen und Empfangsscheinen nicht vorgeschrieben ist.

Zu diesen mittelbaren Einnahmen des Staates aus den Eisenbahnen, die zusammen für das Jahr 1886 — allerdings unter Einschlufs der Kleinbahnen — auf 159 Millionen Francs berechnet worden sind,[1]) kommen noch Ersparnisse hinzu, die der Staat in verschiedenen Zweigen seiner Verwaltung durch unentgeltliche Transporte oder Transporte zu ermäfsigten Sätzen macht. Der Geldwerth dieser Ersparnisse ist natürlich nicht leicht zu ermitteln; er ist früher stark übertrieben worden; neuerdings ist er amtlich nach mafsvolleren Grundsätzen, als bisher, auf 77 Millionen Francs im Jahre berechnet worden. Danach stellen sich der auf 250 Millionen Francs bezifferten Gesammtjahresausgabe des Staates Einnahmen in der Höhe von 235 Millionen Francs gegenüber, sodafs beide sich nahezu gleichkommen. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gewährte nach einer Berechnung ihres Direktors im Jahre 1897 Einnahmen und Ersparnisse im Werthe von 67 Millionen Francs oder 8 % des 796 Millionen Francs betragenden staatlichen Kapitalbeitrags.

Diesem Zustand gegenüber wird von der Seite der Eisenbahninteressenten auf die Wasserstrafsen verwiesen, die nicht nur mit ihrem Anlagekapital dem Staate zur Last fallen, sondern deren Unterhaltung und Beaufsichtigung sogar aus Staatsmitteln bestritten werden, ohne dafs andere direkte und indirekte Einnahmen, als die geringen Erträgnisse aus Grasschnitt, Fischerei und ähnlichem und die noch geringeren aus den erwähnten auch die Binnenschiffahrt treffenden Steuern ihnen gegenüber stehen. So gelangt man auch in Frankreich, wenn auch nicht vom staatlichen, so doch vom Eisenbahnstandpunkt aus zur Forderung nach gleicher finanzieller Behandlung der beiden rivalisirenden Verkehrsmittel, zur Forderung der Herstellung des „Gleichgewichts“ zwischen ihnen. Besonders nachdrücklich ist diese Forderung in einer Rede aufgestellt worden, die der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, am 25. April 1898 vor der volkswirthschaftlichen Gesellschaft in Lyon gehalten hat.[1]) Wollte

---

[1]) Colson a. a. O. S. 333.

[1]) Questions Lyonnaises. Discours prononcé par M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M. au banquet annuel de la Société d'Économie politique de Lyon le 25 avril 1898. Paris 1898.

der Staat dieselbe grofsmüthige Freigiebigkeit, wie den Wasserstrafsen gegenüber auch den Eisenbahnen gegenüber üben, so würde seine Gesellschaft, wie der viel beachtete Redner ausführte, ihre Gütertarife für das Tonnenkilometer, die im Jahre 1886 noch fast 6 Cts. betragen hätten, gegenwärtig 5 Cts. betrügen, auf 2 Cts. herabgesetzt werden können. Da es aber natürlich ausgeschlossen sei, dafs in dieser Weise das Gleichgewicht, das die Gerechtigkeit und die gesunden Prinzipien der Wirthschaftslehre erforderten, hergestellt werde, so fordert er, dafs der Staat aufhöre, den ganzen Betrag der Anlagekosten der Wasserstrafsen ausschliefslich sich, d. h. der Gesammtheit der Steuerzahler aufzubürden und dafs er einen beträchtlichen Theil von den Gegenden tragen lasse, die allein von ihnen unmittelbar Nutzen hätten. Da Interessentenbeiträge in Binnenschiffahrtsabgaben ihr nothwendiges Korrelat finden, so ist die Forderung in letzter Linie auch auf die Wiedereinführung dieser gerichtet.[1])

Wichtiger als die Thatsache, dafs eine solche Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben auf Seiten der Eisenbahninteressenten befürwortet wird, ist der Umstand, dafs auch bei den Freunden der Wasserstrafsen sich ein Stimmungsumschwung angebahnt hat. Hier ist es die zunehmende Beschränkung der vom Staate für die Wasserstrafsen verfügbaren Mittel, die am meisten dazu beigetragen hat, diesen Erfolg zu zeitigen. Sie hat erkennen lassen, dafs die völlige Abhängigkeit von der Staatskasse auch Nachtheile hat. Denn diese Abhängigkeit hat zur Folge, dafs jede unerwünschte Entwicklung der Staatsfinanzen einen Gegenstofs gegen das Binnenschiffahrtswesen ausübt, zumal wenn dieses nicht gerade der Gunst der öffentlichen Meinung sich erfreut. Es erscheint aber sehr zweifelhaft, ob jemals wieder, wie vor 20 Jahren, ein enthusiastisches allgemeines Interesse für die Binnenwasserstrafsen in Frankreich sich wird erwecken lassen. Es erscheint gleichzeitig — wie Felix Faure in der Abgeordnetenkammer in einem Bericht vom 16. März 1893 ausführte[2]) — für lange Zeit fast ausgeschlossen, dafs der Staat für die Verbesserung und den Ausbau der Binnenwasserstrafsen beträchtlich mehr als 15 Millionen Francs im Jahr wird erübrigen können. Auf einen weiteren Ausbau des Kanalnetzes kann daher kaum gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, eine andere regelmäfsige Einnahmequelle sich zu erschliefsen. Auch läfst die Scheu vor neuen Ausgaben nur durch die Gewifsheit sich mildern, dafs ihnen fortlaufende Einnahmen gegenübertreten werden, die zum

[1]) Vergl. auch die Einleitung von Henry Haguet, des Direktors des „Journals des Transports" zu seiner Uebersetzung der Ulrichschen Schrift „Die Staatseisenbahnen und Staatswasserstrafsen". Paris 1898. Vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 6. VII. 1898.

[2]) Journal officiel, 1893, Annexe No. 2645.

mindesten annähernd eine Verzinsung und Amortisation des angelegten Kapitals verbürgen. Derartige Zweckmäfsigkeitserwägungen waren es, welche selbst in die Kreise der Wasserstrafsenfreunde dem Gedanken der Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben Eingang verschafften.

Auch im Parlamente gewinnen diese Ideen Vertreter. Sie drängen sich insbesondere in die Berichte der Budgetkommission der Abgeordnetenkammer über den Etat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Schon in dem für das Jahr 1891 heifst es:[1]) ils — le Gouvernement et le Parlement — ont manifesté l'un et l'autre leur inclination vers un système qui ferait payer à l'usager au moins une partie importante, sinon la totalité des améliorations apportées à chaque voie ou même à chaque portion de voie navigable. Derselbe Gedanke klingt immer wieder an. In dem Bericht für das Jahr 1897 kleidet er sich beispielsweise in die folgende Form:[2]) nous avons donc intérêt à hâter l'achèvement de notre réseau de navigation intérieure; et pour y arriver plus promptement, sans accroître les charges du budget, il conviendrait peut-être de faire contribuer à la dépense les intéressés, c'est-à-dire ceux qui se servent des ouvrages. Dabei verwahrt man sich stets emphatisch dagegen, dafs man die gesetzlich aufgehobenen Binnenschiffahrtsabgaben wiederherstellen wolle. Die aufgehobenen Abgaben sollen aufgehoben bleiben. Man ermüdet nicht, de repousser le rétablissement des droits de navigation tels qu'ils etaient appliqués avant leur suppression prononcée par la loi du 19 février 1880, parce qu'ils avaient alors le caractère d'un véritable impôt, apportant à la circulation toutes les entraves d'une barrière inflexible et d'un surcroît de charge sans aucun lien avec le service rendu par la voie de communication.[3]) Im Interesse des guten Zwecks einerseits und der Konsequenz des Handelns andererseits redet man sich wirklich ein, dafs die Abgaben, die man jetzt einführen wolle, nicht nur gegen früher einige Aenderungen in ihrer praktischen Veranlagung aufweisen würden, sondern etwas prinzipiell anderes seien, als jene vor fast zwei Jahrzehnten beseitigten Abgaben, bei denen auch ein Ueberschufs der Einnahmen über die Ausgaben nicht erzielt wurde und bei denen in den verschiedenen Perioden ihrer oft wechselnden Regelung ganz dieselben Gesichtspunkte strengen Gebührenprinzips, zumal in der Theorie, hervorgetreten sind, wie jetzt.

Und es blieb nicht ausschliefslich bei Betrachtungen. Es wurde vielmehr sowohl im Parlamente, als auch von der Regierung die Initiative zur Einführung von neuen Binnenschiffahrtsabgaben ergriffen. Zuerst geschah

---

[1]) Journal officiel, 1890, Annexe 644.

[2]) Journal officiel, 1896, Annexe 2047.

[3]) Journal officiel, 1890, Annexe 644.

das im Jahre 1887. Bereits in diesem Jahre wurde in der Abgeordnetenkammer bei der Budgetberathung ein Amendement, das auf die Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben gerichtet war, eingebracht; es wurde jedoch alsbald wieder zurückgezogen. Im folgenden Jahre stellten die Abgeordneten Versigny, Mercier, Marquiset und Levrey bei der Berathung des Budgets für das Jahr 1889 wiederum denselben Antrag in der Absicht, de diminuer les charges de la garantie d'intérêt aux chemins de fer, en égalisant les conditions de la concurrence entre la batellerie et les voies ferrées. Ihr Wortführer Versigny nannte, bei der Verhandlung des Antrags am 8. Dezember 1888, die Beseitigung aller staatlicher Einnahmen aus der Binnenschiffahrt une erreur financière et économique. Er erklärte, dieser Irrthum müsse um so mehr wieder beseitigt werden, als die Verhältnisse seit dem Jahre 1880 sich so völlig verändert hätten; erstens sei die Finanzlage des Staates aus einer Periode des Geldüberflusses dauernd in eine solche des Gegentheils umgeschlagen; zweitens hätten die Wasserstrafsen aber auch nicht mehr eine so wichtige Funktion, wie früher den Eisenbahnen gegenüber zu üben, weil diese inzwischen ihre Tarife herabgesetzt hätten und der Staat selbst durch die Verträge vom Jahre 1883 zum Theilhaber der Eisenbahngesellschaften geworden sei, der sich nur selbst Konkurrenz mache, wenn er die Wasserstrafsen begünstige; durch eine solche Begünstigung schmälere er nicht nur seine Einnahmen, sondern erhöhe er infolge seiner Bürgschaft gleichzeitig seine Ausgaben. Da aber die Binnenschiffahrt, wie Versigny meinte, bei völliger Beseitigung ihrer Vorzugsstellung den Wettbewerb der Eisenbahnen nicht auszuhalten vermöge, so begnügte er sich mit der Forderung, sie solle nur einen Theil der Kosten aufbringen. Anfangs beantragte er, von Waaren aller Art einen einheitlichen Abgabensatz von $^1/_4$ Cts. zu erheben; später aber gab er im Interesse der Möglichkeit einer Anpassung an den verschiedenen Werth der Güter seinem Antrage die folgende Fassung:

> A partir du premier avril 1889, il sera perçu un péage ou droit de navigation par chaque tonne kilométrique de marchandise transportée sur les canaux et rivières navigables, d'après un tarif dressé par un réglement d'administration publique dont le maximum ne pourra dépasser 2 Centimes par tonne.

Doch der Antrag, der mit rücksichtsloser Offenheit das Eingeständnifs eines begangenen Irrthums, die Rückkehr zu dem vor dem Jahre 1880 bestandenen Abgabenwesen forderte, fand wenig Beifall. Die Budgetkommission erklärte sich einstimmig gegen ihn. Die Abgeordnetenkammer wies ihn am 8. Dezember 1888 mit 481 gegen 47 Stimmen zurück.

Aber wenn er auch unmittelbar eine schwere Niederlage erlitt, so sollte er doch mittelbar nicht ohne Erfolg bleiben. In demselben Schrift-

stück, in dem der Antrag Versigny scharf bekämpft wurde, machte nämlich der Berichterstatter der Budgetkommission, Felix Faure, selbst einen Vorschlag, der schliefslich auf eine Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben hinauslief.[1]) Der Ausgangspunkt dieses Vorschlags war der Wunsch nach einer besseren Organisation der Binnenschiffahrt. Die bestehenden politischen und wirthschaftlichen Organisationen waren unter ganz anderen Gesichtspunkten geschaffen worden, als im Hinblick auf die Binnenschiffahrt; die Anlieger decken sich nicht mit den Verkehrsinteressenten, um so weniger, je mehr es um einen Durchgangsverkehr sich handelt; die Handelskammern, die Departements und Gemeinden sind deshalb mit den Angelegenheiten der Binnenschiffahrt nicht genügend vertraut und nicht geeignet, ihre Interessen zu vertreten. Damit hängt es zusammen, dafs die von Fall zu Fall gemachten Versuche, die Interessenten durch die bestehenden lokalen Organisationen, unter Gewährung des Rechts einer beschränkten Abgabenerhebung, unmittelbar zu den Kosten der Wasserstrafsen heranzuziehen, regelmäfsig mit grofsen Schwierigkeiten verbunden sind, oft erfolglos bleiben.[2]) Faure wollte deshalb neben den Handelskammern besondere Schiffahrtskammern ins Leben rufen, die die Regierung in allen Schiffahrtsfragen berathen sollten, die den Betrieb auf den Wasserstrafsen regeln, auch selbständig in die Hand nehmen durften, an die der Staat mit gröfserer Aussicht auf Erfolg, als bisher, zur Aufbringung von Interessentenbeiträgen sich wenden konnte. Sollten aber diese Schiffahrtskammern Ausgaben machen, so mufsten ihnen auch Einnahmequellen erschlossen werden. Faure befürwortete deshalb „une légère redevance sous forme de péage". Er wollte also die Abgabenerhebung unter Vermittlung der Interessenten einführen, in der Hoffnung, sie auf

[1]) Annexe 3011 de la séance du 15. Octobre 1888.

[2]) Camille Krantz, der heutige Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, hat in seinem Bericht über das Budget des von ihm jetzt verwalteten Ministeriums für das Jahr 1896 — Journal officiel 1895, Annexe No. 1549, S. 511 — gesagt: Les chambres de commerce, les départements et les villes n'ont en effet que bien rarement un intérêt assez direct à l'exécution des travaux de cette nature pour les décider à intervenir.

Das hat bereits die Commission de la navigation intérieure, die vom Conseil supérieur des voies de communication eingesetzt wurde, im Jahre 1878 ausgeführt. Bei ihren eingehenderen Betrachtungen kam sie zum Schlusse: Donc, pour la navigation intérieure, l'intervention des chambres de commerce, comme celle des conseils généraux ou des communes, paraît difficilement réalisable. Un seul moyen des lors se présente: une taxe spéciale portant sur les marchandises qui circules sur ces voies. Vgl. die amtliche Veröffentlichung des genannten Conseils (Paris 1878) S. 138—140. Aehnlich sprach sich in der Sitzung des Conseil vom 11. März 1878 insbesondere der Directeur des routes et de la navigation, Rousseau, aus. Vgl. a. a. O. S. 90—92.

diese Weise von sachlichen Mifsständen, vielleicht aber auch die Verwaltung von unberechtigten Klagen zu befreien.

Die Regierung ging auf diese Anregung ein. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot brachte am 15. Juli 1890 in der Abgeordnetenkammer einen Gesetzentwurf über die Binnenschiffahrt ein, die die angeführten Gedanken Faures in Gesetzesparagraphen fafste.[1]) In ihm wurde ebenfalls im Anschlufs an neu zu errichtende Schiffahrtskammern die Einführung wenigstens vorübergehender Abgaben — nach dem Vorbilde des Gesetzes vom 19. Mai 1866, das im Anschlufs an die Handelskammern für die Seehäfen dasselbe erfolgreich bestimmt hatte — beantragt. Es sollte hinfort nach Anhörung der Interessenten gestattet sein, von Schiffen, Waaren oder Reisenden Abgaben — als rémuneration d'un service spécial que l'on a reçu directement d'un certain outillage public — für die Durchfahrt einer neugebauten oder verbesserten Wasserstrafse oder den Aufenthalt auf ihr zur Deckung der gemachten Aufwendungen zu erheben. Sobald die Einnahmen zu dieser Deckung ausreichen, sollen die Abgaben wieder aufgehoben werden, sodafs sie einerseits dem Theil des Wasserstrafsennetzes zu gute kommen, auf dem sie erzielt werden, und dafs andererseits ein Druck ausgeübt wird, nur solche Aufwendungen zu machen, die wirklich rentabel sind, d. h. trotz einer die Kosten wieder einbringenden Abgabenerhebung noch eine Erleichterung für die Schiffahrt bedeuten.

Die Abgabenerhebung kann der Staat sich vorbehalten; er kann sie aber auch den Departements oder Gemeinden, den Handelskammern oder neueinzurichtenden Schiffahrtskammern übertragen; anscheinend ist ihre Uebertragung an die Schiffahrtskammern in erster Linie beabsichtigt gewesen, schon um die Regierung den beständigen Klagen der Schiffahrtsinteressenten zu entziehen und diese an der Abgabenerhebung möglichst selbst zu interessiren.

Zur möglichsten Vermeidung jeder Vorzugsbelastung sollen die Abgaben auf den Schiffahrtsverkehr in allen seinen Theilen sich erstrecken; um daher den Verschiedenheiten des Schiffahrtsbetriebes, sowie des Wasserweges sich überall anpassen zu können, sind die verschiedensten Erhebungsprinzipien für die Abgaben aufgestellt worden. Es werden zur Wahl gestellt:

1. die Schiffstragfähigkeit und zwar entweder die thatsächliche im Einzelfall oder die gröfste polizeilich zulässige,
2. die Dauer des Aufenthalts des Schiffes,
3. die Anzahl der Passagiere oder andere Verkehrseinheiten,

---

[1]) Projet de loi sur la navigation intérieure, Annexe No. 838 de la séance du 15 juillet 1890.

4. das Gewicht der Waaren,
5. die Dauer des Aufenthalts der Waaren auf dem Wasser oder am Lande,
6. die zurückgelegte Entfernung.

Man kann auf jeder Strecke zwischen allen diesen Mafsstäben frei wählen, man kann sie auch nach Belieben mit einander verbinden. Ueberhaupt ist in der Veranlagung der Abgaben eine schrankenlose Freiheit gelassen worden. Für die Höhe der Abgaben sind jedoch Maximalbeträge festgesetzt worden und zwar die folgenden:

1. wenn die Abgabe auf die Durchfahrt durch eine Wasserstrafse, die durch einen Neu- oder Umbau verbessert worden ist, sich bezieht:
   5 Cts. für die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung sowie für den Passagier;
2. wenn die Abgabe sich auf den Aufenthalt in einem Hafen oder auf einem bestimmten Theil einer Wasserstrafse sich bezieht:
   2,5 Cts. täglich für die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung, mit dem Höchstbetrage von 25 Cts. für die Tonne,
   25 Cts. für den Passagier;
3. wenn die Abgabe auf die zurückgelegte Entfernung sich bezieht:
   $^1/_{10}$ Cts. für das Kilometer und die Tonne Tragfähigkeit oder Ladung.

Es sind ferner besondere Ermäfsigungen und Befreiungen, insbesondere die Einführung von Abonnements gestattet; ein Mindestbetrag der Abgabenzahlung darf auch festgesetzt werden.

Ueberblicken wir die Gesammtheit der Bestimmungen dieser Gesetzesvorlage, so wird man kaum leugnen können, dafs es sich um einen Versuch der Rückkehr zum Binnenschiffahrtsabgabenwesen handelt. Allerdings knüpft man nicht unmittelbar an das Gesetz wieder an, das im Jahre 1880 aufgehoben worden war. Man geht eher auf die Versuche zurück, die man bereits im Gesetz vom 30. Floréal des Jahres X gemacht hatte. Man nimmt neben dem Gebührenprinzip das Prinzip der Spezialisirung der Abgaben wieder auf und fafst beide noch insofern enger, als man nur zukünftige Ausgaben decken und deshalb die Abgabenerhebung auch einstellen will, sobald das erreicht ist. Man kann aber daran zweifeln, ob dieser vorübergehende Charakter der Abgaben sich wirklich bewahren läfst, weil einmal die Nothwendigkeit von Aufwendungen sich immer von neuem wiederholt und weil es zweitens immerhin fraglich ist, ob die in Aussicht genommenen Abgaben überhaupt in kurzer Frist erhebliche Ausgaben wieder einbringen können. Jedenfalls ist es sachlich etwas gewagt,

wenn auch politisch vielleicht nicht ungeschickt, geschickter als der offenherzige Antrag Versigny, dafs im Gesetzentwurf gesagt wird, man denke nicht daran, die Binnenschiffahrtsabgaben, die im Jahre 1880 gerechter Weise aufgehoben worden seien, wieder einzuführen[1]), und die Vorschläge des Gesetzes enthielten etwas wesentlich anderes.

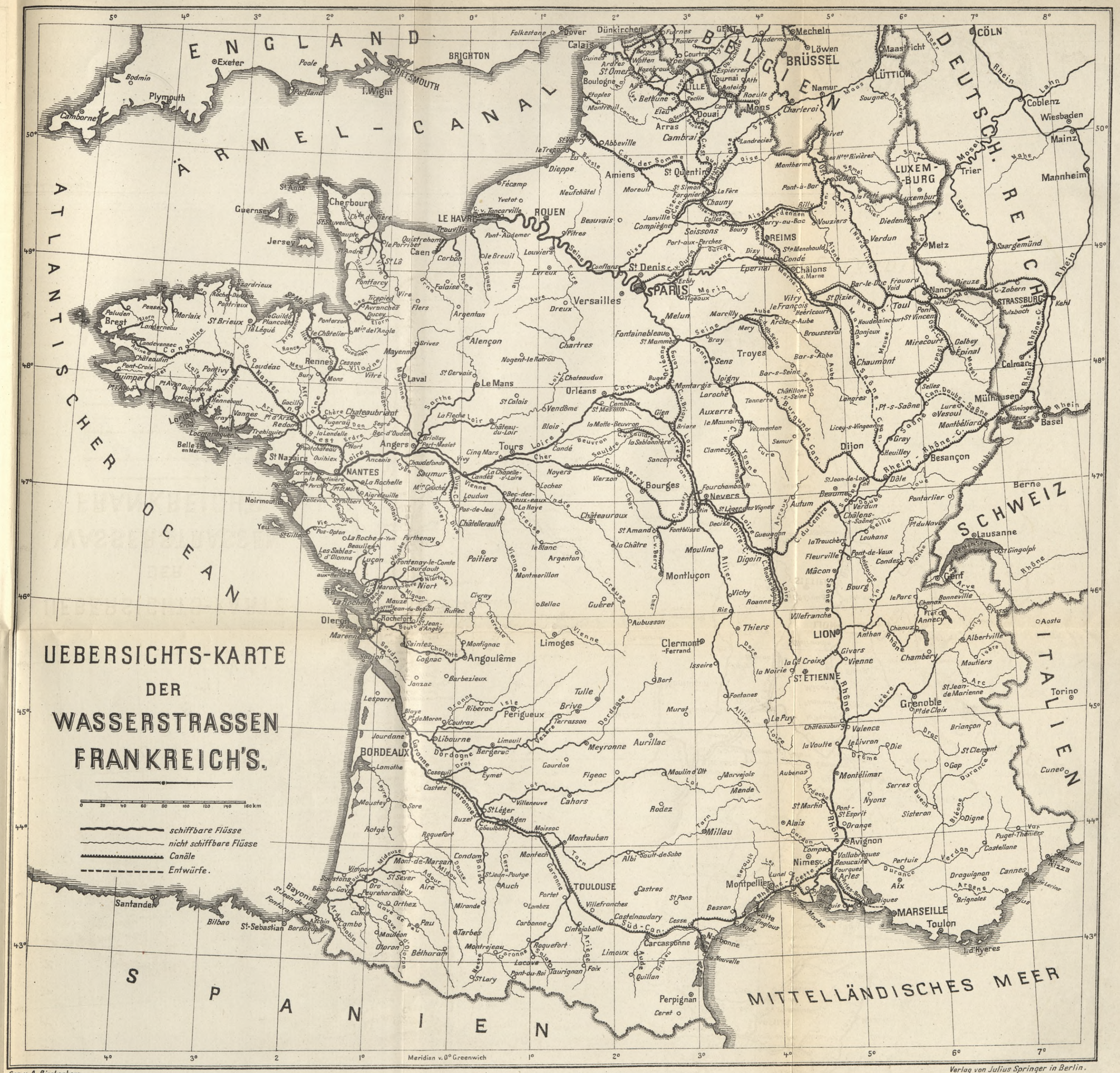
Dieser Gesetzentwurf über die Binnenschiffahrt ist mit vielem Beifall aufgenommen worden. Seine Vorschläge wurden den Handelskammern unterbreitet und ihre weit überwiegende Mehrzahl erklärte sich für sie. Nur aus den Schifferkreisen erklangen lebhafte Protestrufe gegen die beabsichtigten neuen Abgaben, die in Wirklichkeit nichts anderes sein würden, als die gewesen wären, die sie vor dem Jahre 1880 bedrückt hätten. Auch von der Kommission der Abgeordnetenkammer wurde der Gesetzentwurf sehr günstig beurtheilt; Felix Faure als Berichterstatter trat begreiflicherweise warm für ihn ein.[2]) Zur Verabschiedung ist er jedoch nicht gekommen. Man darf aber annehmen, dafs er noch einmal zu neuem Leben erwachen wird, da fast bei jeder Budgetberathung auf ihn lobend verwiesen wird. So hiefs es beispielsweise in dem Kommissionsbericht über das Budget des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr 1897: il est regrettable qu'on n'ait pas encore donné suite à cette idée, et nous croyons devoir la rappeler à l'attention du Gouvernement et du Parlament.

Da, wie wir berechnet haben, unter der günstigsten Annahme 1,5 Cts. erforderlich sind, um die ordentlichen Ausgaben zu decken und die ausserordentlichen zu verzinsen, so reicht die geplante Abgabe von 0,1 Cts. bei weitem nicht aus, um die französische Binnenschiffahrt finanziell selbständig zu machen.

---

[1]) les droits de navigation ont été dûment supprimés en 1880; il ne saurait être question de les rétablir.

[2]) Annexe No. 2645 de la séance du 16 mars 1893.



Gez. v. A. Rieckenberg.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

BIBLIOTEKA
KRAKÓW
Politechniczna