

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

I. Abteilung : Binnenschifffahrt
1. Frage

Der Wert und die Einrichtung gemischter Transporte
D. H. MITTELS EISENBAHNEN UND WASSERSTRASSEN

BERICHT

VON

R. TAVERNIER

Chefingenieur der Brücken und Landstrassen in Lyon
Ingenieur-Rat des Transportamtes der Handelskammern des Südostens

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



II 349877

~~II 7276~~

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299493

BPK- B- 362/ 2017

Der Nutzen und die Organisation der gemischten Transporte IM SÜDOSTEN FRANKREICHS.

BERICHT

VON

René TAVERNIER

Chefingenieur der Brücken und Landstrassen in Lyon

Ingenieur-Rat des Transportamtes der Handelskammern des Südostens

Einleitung.

Es wäre gänzlich verfehlt, die geringe Bedeutung der Verbindungshäfen in Frankreich, welche die Wasserstrassen mit den Eisenbahnen vereinigen, als Begründung dafür zu wählen, um den Nutzen der gemischten Transporte zu bestreiten. Es genügt, um auf die gegenteilige Anschauung zu kommen, nur an die Anstrengungen zu erinnern, die seit Jahren von den Vertretern der öffentlichen Interessen: Handelskammern, Verwaltungen, Parlament, oder Schiffahrtsgesellschaften selbst, gemacht wurden, um den Betrieb dieser Häfen zu verbessern, und ihre Zahl zu erhöhen.

Indem wir ihren Verkehr genau prüfen und die Eigenschaften, die ihnen zur Tätigkeit mangeln, werden wir genau, besser als allgemein, auf die Vorteile der gemischten Transporte hinweisen, und ebenso auf die sich zur Verbesserung eignenden Mittel.

Wir werden uns in diesem Bericht ganz auf den Standpunkt der öffentlichen Interessen stellen, und werden mit einigen Einzelheiten, um auch sie etwas näher kennen gelernt zu haben, an die Tätigkeit der Handelskammern des Südostens von Frankreichs erinnern, wenn sie die Umschlagshäfen ihrer Gegend betrifft.

Herr Captier, Generalsecretär des Marinesyndikats, muss denselben Gegenstand viel specieller im Hinblick auf die Schiffahrt behandeln, dabei wird er sich mehr mit dem Norden Frankreichs beschäftigen.

etke 3681/51

Wir sehen uns daher veranlasst, unseren Aufsatz mit der Darlegung der verschiedenen Arten der gemischten Transporte zu beginnen, da oft die Güterumladungen zwischen Eisenbahnwagen und Schiff, wenn mangels von Verbindungen sich die direkte Berührung von zwei Fahrzeugen erlaubt, durch Hilfe mit Karren vor sich gehen, und dass dort, wo selbst Schienengleise bestehen, gewisse kaufmännische oder technische Schwierigkeiten den direkten Umschlag nicht gestatten, und einen kürzeren oder längeren Aufenthalt der Güter auf den Kais und in den Entrepots verlangen. Es folgen dann die verschiedenen kaufmännischen Gliederungen, die dem direkten oder indirekten Umschlag, je nach Art der Güter, dienen, die Tragfähigkeit der Fahrzeuge der Gegenwart, der Einfluss der freien Konkurrenz, oder des Monopols, das der Ausbeutung der Transportwege vosteht.

Die Hauptabteilungen des vorliegenden Aufsatzes, werden nun entsprechend des soeben angegebenen Planes, die folgenden sein :

1. *Verschiedene Arten der gemischten Transporte. — Art der in den Binnenhäfen auszuführenden Umladungen. — Vergleich dieser Umladungen mit denen, die sich in den Seehäfen und in den Bahnhöfen der Eisenbahnen vollziehen.*

2. *Geschichte des Streites zwischen den Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften im Rhönetal. — Die zur Organisation der gemischten Transporte gemachten Versuche.*

3. *Augenblickliche Lage. — Hindernisse für die gemischten Transporte, die von den Eisenbahnen ausgehen.*

4. *Die Ergebnisse der Erhebungen über die Umschlaghäfen, veranlasst durch den Minister der öffentlichen Arbeiten. — Gesetzentwurf über die Verbindungshäfen.*

5. *Die dem Handel, als auch den Eisenbahnen selbst zugefügten Schäden durch die Schwierigkeiten, die man den gemischten Transporten in den Weg legt.*

6. *Schlussfolgerungen. — Rationeller Betrieb eines Umschlagshafens. — Notwendiger Zusammenschluss von Schifffahrt, Staat, Städten und Handelskammern für die Erbauung öffentlicher, gut ausgestatteter und wirtschaftlich betriebener Häfen.*

1. Verschiedene Gattungen der gemischten Transporte. — Art der Umladungen, die in Binnenhäfen auszuführen sind. — Vergleich dieser Umladungen mit denjenigen, die sich in den Seehäfen und in den Bahnhöfen der Eisenbahnen vollziehen.

Betrachtet man im allgemeinen die Wege, die zur Fortschaffung der Güter im Innern eines Landes dienen: Strassen, Wasserstrassen und Eisenbahnen, so erkennt man, dass die Mehrzahl der Transporte gemischte Transporte sind, die entweder beim Laden oder Löschen eine Beförderung durch Rollfuhrwerk auf dem Lande erfordern. Für weite Transportwege muss man entweder Eisenbahnen, oder Wasserstrassen benutzen, und, da es selten vorkommt, dass Lade- und Löscheplatz der Waaren beide durch dasselbe Netz direkt verbunden sind, sei es durch ein Eisenbahn- oder Wasserstrassennetz, oder, dass sie mit dieser Netzen durch besondere Abzweigungen verbunden sind, so werden Umladungen zwischen Schiffen, Wagen oder Karren im allgemeinen notwendig sein.

Um dieses Gebiet der verschiedenen gemischten Transporte ganz allgemein, entsprechend ihrer Wichtigkeit, zu behandeln, wird es auch nötig, die ununterbrochnen Transporte, die sich auf der See vollziehen, zu betrachten, und alle möglichen Arten zu combiniren, indem wir vier Fahrzeuge voraussetzen, von denen das Gut vom einem auf das andre umgeladen wird: Seeschiff, Fluss- oder Canalschiff, Eisenbahnwagen, Karren. Die Wichtigkeit der gemischten Transporte, die auf diese Weise in ihrer Allgemeinheit betrachtet werden, treten ganz besonders hervor, und ihre Vielfältigkeit ist unbegrenzt.

Die vorliegende Frage betrifft nur die gemischten Transporte, welche gleichzeitig die Schiffahrtswege und die Eisenbahnen benutzen. Für dieses begrenzte Gebiet unsrer Abhandlung wird es nötig und nützlich, einen Gesamtblick auf die verschiedenen vier Fahrzeuge, die zum Transport dienen, zu werfen, und unter sich die verschiedenen Arten der Umladungen der Güter zu vergleichen. Wir werden uns darüber Rechenschaft geben aus welchen Gründen passend eingerichtete Transportgesellschaften eine bedeutende Entwicklung genommen haben, und über die Gründe, die einem glauben machen, dass andre, ebenso eingerichtete, eine gleiche Entwicklung nehmen würden.

Beim Vergleich ist es wesentlich, nicht die Hauptmerkmale eines jeden dieser Fahrzeuge zu übersehen, und unter diesen

sind es zwei, welche sie im wesentlichen unterscheiden : 1. die Tragfähigkeit 2. das Vorherrschen der freien Konkurrenz, oder des Monopoles, das sich ihrem Umlauf entgegensetzt.

1. Der Vergleich der mittleren Tragfähigkeiten : Seeschiff, 3,000 t ; Fluss- oder Kanalschiff, 300 t ; Eisenbahnwagen, 10 t ; Karren, 2 t, stellt eine rationelle Abhängigkeit fest, die für sich den Grundsatz rechtfertigt, dass die Wasserstrassen unentbehrlich sind, um im Binnenlande die Wirkung der Seehäfen zu fühlen.

Wenn man für alle Transportwege dieser Art einen gleichmässig starken Verkehr und eine gleich gute Verwaltung voraussetzt, so würde die Rentabilität für jede Art ungefähr durch die Tragfähigkeit der Fahrzeuge und die Kosten für Fortbewegung, die auf dem Wasserwege geringer sind, als auf dem Lande und auf der Bahn dargestellt sein, und die Routen, die in demselben Sinne beeinflussen, würden noch mehr diese grosse Sparsamkeit der Transporte betonen. Man muss daher sagen, dass der normale Verkehr von einem Lande zum andern die Reize der Umladungen durchmachen muss, die der Aufnahmefähigkeit der Fahrzeuge entsprechen.

Diese Betrachtung gilt aber nur für solche Güter, wie Kohle, die in genügend grossen Mengen transportirt werden müssen, um Ladungen zu gestatten, die sich laufend unterteilen lassen, das Seeschiff in 10 Pinassen, die Pinasse in 30 Waggons, der Waggon in 5 Karren. Diese Massentransporte scheinen im Südosten Frankreichs, wo die Kohlenförderungen äusserst zahlreich sind, aber die grossen Industrien verhältnissmässig wenig vorhandenen sind, keine so grosse Rolle zu spielen, wie in Deutschland, oder in Amerika.

Die Verladungen, die in diesem Falle direkt von einem Fahrzeug in das andre nötig werden, erfordern grosse und gut arbeitende mechanische Hilfsmittel. Ihre zweckmässige Einrichtung ist ein verhältnissmässig einfaches Problem, besonders wenn der Verkehr regelmässig ist, und ist in jedem Falle rein technischer Natur. Es ist eine ganz andre Sache, wenn es sich nicht mehr um ganze Ladungen eines und desselben Gutes handelt, das in Mengen von einem bestimmten Ausgangspunkte noch einem wieder ganz bestimmten Endpunkte geht, sondern um einzelne Ladungen, die bei jedem Umschlag der Kennzeichnungsarbeiten, der Wiederherstellungsarbeiten, und der Auslese bedürfen. Diese Zwischenarbeiten, die sich nicht immer beim Umladen von einem in das andre Fahrzeug aus-

führen lassen, und die oft ein Lagern am Quai, oder in den Magazinen erfordern, verlangen umfangreiche Einrichtungen, deren rationeller Betrieb, ungleich wichtiger für den Kaufmann, als für den Techniker, ein Zusammengehen und Einvernehmen aller Interessenten erfordert.

2. Der haushälterische Betrieb jedes Verkehrsinstitutes beeinflusst ebensowohl, wie die Ladefähigkeit der Fahrzeuge, die Entwicklung der gemischten Transporte.

Das Fluss- oder Kanalschiff fährt ebenso, wie das Seeschiff oder der Karren unter dem Zeichen des Wettbewerbs. Der Lauf der Eisenbahnwagen ist im Gegensatz dazu festgesetzt durch die Eisenbahngesellschaften, die Verrechte genießen. Oder gut fundirte Gesellschaften können einen guten Betrieb des gemischten Verkehrs aufrecht erhalten, während es eine zerrissene und schwächliche Schiffahrtsgesellschaft nicht kann.

Einige Berichterstatter auf dem Düsseldorfer Kongress (1) haben die direkte Verwaltung der Schiffahrtswege durch den Staat vorausgesagt, ganz besonders ermutigt durch die Vorteile, die eine einheitliche Verwaltung bietet, und zwar ähnlich wie bei der Verwaltung der Eisenbahnen, und in der bestimmten Hoffnung, dass durch dieselben Fortschritte dieselben Ergebnisse gezeitigt würden und dass: « Später einmal, wie es M. Behrend ausdrückte, man sehen würde, wie Eisenbahnen und Schiffahrtswege Hand in Hand gingen. »

Aber neben dem Hilfsmittel « Staat » giebt es noch das Hilfsmittel » der Selbsthilfe. « Anstatt in dem Verkehrswesen zu Wasser ein ähnliches Monopol zu errichten, wie bei den Eisenbahnen kann man, auf Grund einer ähnlichen Ueberlegung, die Einrichtung des Seeverkehrs, aber auch mit allen Vollkommenheiten der modernen Einrichtungen, nachahmen. Damit die Schiffer überall, die dem gemischten Verkehr zukommenden Aunehmlichkeiten antreffen, wird es genügen, dass in den Binnenhäfen, wie in den Seehäfen, neben besonderen Einrichtungen, die für die lokalen Schiffahrtsgesellschaften, welche dort ihre Heimat haben, vorhanden sind, auch öffentliche Einrichtungen bestehen, die anderen Gesellschaften und den kleinen Schiffern zugänglich sind.

Der Seehafen ist ein grosser Umladeplatz, der allgemein benutzt: das Seeschiff und das Kanalschiff, den Eisenbahnwa-

(1) Transportamt, Berichte N° 12 und 14. Besprechung der auf dem Congress zu Düsseldorf aufgestellten Wirtschaftstheorien.

gen und den Karren. Es vollziehen sich dort zur gleichen Zeit wie der direkte Umschlag, der dort geringer ist, als man glauben mag (1), wenigstens was die von uns betrachtete Gegend angeht, alle die bereits erwähnten Geschäfte der Kenntlichmachung, der Aufbewahrung am Quai oder in den Entrepôts.

In den grossen Häfen, wie in dem von Marseille, werden diese Geschäfte gleichzeitig, einerseits durch privilegierte Gesellschaften, wie die Gesellschaft der Docks, andererseits durch freie Vermittlungen besorgt; die letzteren benutzen Einrichtungen, die durch Handelskammer geschaffen sind. Zum guten Gelingen dieses schwierigen Unternehmens tragen die Schifffahrtsgesellschaften, die Eisenbahngesellschaften und Handelstreibenden mit gleich guten Willen bei, denn ihre Interessen sind eins.

Der Bahnhof ist eine andre Art des Umschlags, viel kleiner, er benutzt nur den Eisenbahnwagen in Verbindung mit dem Karren. Die Eisenbahngesellschaften sichern sich allein die Ausbeute unter Kontrolle des Staates, der sich das Recht behalten hat auf Grund des Selbstkostenpreises Tarife festzusetzen, die gewisse Zusätze erlauben. Dies ist eine Art von monopolisirter Ausbeutung, zu deren Verbesserung jedesmal die Handelstreibenden durch ihre Reclamationen beitragen. Es genügt die Chaise Sammlung der Tarife der französischen Eisenbahnen durchzulesen, um zu bemerken mit welchem Aufwand von Einzelheiten die Besorgungen geregelt sind. Die Güter sind, entsprechend ihrer Beschaffenheit und den Verkehrsbelingungen, bald auf dem Quai gelagert und wieder auf Karren geladen, bald gehandhabt durch die Eisenbahngesellschaften, bald durch die Handelstreibenden. So einfach die Einrichtung eines Güterbahnhofes ist, im Hinblick hierauf, ist sie sehr weitläufig, und diese Weitläufigkeit hat scheinbar ihren bestimmten Grund, da ein solcher Gegenstand dauernd Gelegenheit zu Reclamationen und zu Aenderungen giebt. Wir können uns dabei berufen auf die Erregung, die in Frankreich in den Kreisen der Kauffleute durch die im Jahre 1900 erfolgte Prüfung der neuen Zusatztarife entstand.

Der Seehafen und der Bahnhof zeigen sich als gut betriebene Umladeplätze im allgemeinen, freilich nicht ganz vervollkommenet, aber man kann von ihnen hoffen, dass sich ihre Mängel

(1) In Marseille ist, ausser den gelöschten Kohlen auf Kosten der P.-L.-M. Gesellschaft, das Tonnengewicht der direkt vom Schiff in den Wagen umgeadnen Güter gering.

allmählich durch das Zusammengehen der Interessenten aufheben lassen ; es hat dies geradezu ein allgemeines Interesse.

So verhält es sich aber nicht, wenigstens in Frankreich, mit den Binnenhäfen, in welchem die Warengüter vom Flussschiff auf den Eisenbahnwagen, oder auf den Karren verladen werden. Es scheint von vorn herein, dass ein Binnenhafen, der dieselbe Eigenschaften haben soll, wie der Seehafen unter dem Einfluss des freien Verkehrs dieselbe Organisation haben muss.

In Wirklichkeit aber ist diese Einrichtung gänzlich neu zu schaffen. Die anfänglichen Einrichtungen gewisser Häfen scheinen auch nicht geeignet, sich unter dem Einfluss des Verkehrs zu entwickeln, selbst nicht einmal durch verständiges Zusammenarbeiten der Interessenten. Dieser Misserfolg der Einrichtung hat seine Ursache, unserer Meinung nach, in zwei ganz besonders wichtigen Gründen :

1. Die Gegnerschaft der grossen Eisenbahngesellschaften, deren mächtige Einrichtung, im Falle einer Unterstützung, genügt hätte in vielen Fällen die Rentabilität der Umschlaghäfen zu sichern, aber nur selten lichen sie dieselbe.

2. Die Schwäche einer allgemeinen Verwaltung, die vom guten Willen der Eisenbahngesellschaften abhängig ist, und die ein öffentliches Arbeitszeug schaffen müsste, das sehr nötig wäre.

Diese beiden Erscheinungen treten in gewissen Ländern wie in Deutschland nicht in dem Masse auf, wie in Frankreich. Man sieht dort die Umschlaghäfen gut eingerichtet durch den Zusammenschluss der Staaten, der Städte, der Handelskammern, der Schiffahrts- und Eisenbahngesellschaften. Die vorhergehenden Schiffahrtskongresse haben uns schon aufgeklärt über das Gedeihen dieser Häfen, der Congress zu Mailand wird zweifellos neue und wertvolle Beiträge hinzufügen.

Indem wir das Kreis unserer Betrachtungen auf das Gebiet der südöstlichen Schiffahrtswege Frankreichs beschränken, werden wir zuerst bei der Gliederung ihres Verkehrs einige Angaben über die Art und den Wert der transportirten Güter finden, wie er aus den beigefügten Tafeln N° 1 und 2 (1) hervorgeht.

(1) Diese Tafeln konnten wegen ihrer Weitläufigkeit, die den verfügbaren Raum, der von der Gesellschaft vorgeschrieben ist, überschritten hätte, nicht im Anhang dieses Berichtes gedruckt werden.

Die beigelegte Tafel N° 3 enthält die statistischen Nachweisungen, die wir uns verschaffen konnten, und die aber noch recht unvollkommen sind, über die Tonnengelder der Haupthäfen der in Betracht kommenden Häfen und ihren Einfluss im Hinblick auf den gemischten Verkehr. Es schien uns geboten, um genau den Einfluss zu taseiren, sich nicht nur auf die direkten Umladungen, die sich in diesen öffentlichen Häfen zwischen der Schifffahrt und den bedeutenderen Eisenbahnen vollziehen, zu beschränken, sondern sich auch über die indirekten Umladungen, die infolge Mangels einer Verbindung sich der Hülfe von Karren bedienen müssen, Rechenschaft zu geben. Die Localeisenbahnen, die Tramways und selbst die Industriebahnen dürfen nicht mehr übergangen werden, denn sie tragen ein guten Teil zu den gemischten Transporten bei, der in deren Statistik nicht fehlen darf. Das direkte Umladen der Schiffe auf Eisenbahnwagen, selbst, wenn sie nur von rein privaten Verwaltungen erfolgt, erhärten einen der Vorteile der Eisenbahnwagen über den Karren bei dem Laden und Löschen der Schiffe, nämlich, den einer grösseren Ertragsfähigkeit, hervorgerufen durch die Benutzung von vollkommen Maschinen, und der geringeren Aufenthalt der Schiffe, sowie einer besseren Ausnutzung der Häfen (1).

Leider war es uns nicht möglich, Nachweisungen zu erlangen, die uns gestatten ziffernmässig die gemischten Transporte, die entweder auf indirekte Art, oder auf Kosten dritter erfolgten, festzustellen. Wir mussten uns begnügen auf Tafel 3, ohne Angabe der Tonnen, die Häfen anzugeben, für welche Umladungen dieser Art uns mitgeteilt wurden.

Die drei beigelegten Tafeln werden uns in Stand setzen, den Verkehr zu schätzen, der zwischen den Haupthäfen der Gegend und den Eisenbahnen überhaupt herrschte.

In der betrachteten Gegend breitet sich rings um die Schifffahrtswege das Eisenbahnnetz, bestehend aus Hauptlinien, alle abhängig von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, und aus einzelnen localen Linien, aus. Wenn man diese Netze auf einer Karte prüft, wird man erstannt sein über den Umstand, dass das Eisenbahnnetz seine grösste Ausdehnung auf der einen und auf der andren Seite der vereinigten Schifffahrtswege, Rhône-Saône, die von Beaucaire nach Chalon an der Saône führen,

(1) In Hinsicht darauf denkt man besonders in Marseille, in Lyon und in Nice daran die Tramweglinien für die Fortschaffung der Güter aus den Häfen zu benutzen.

erreicht. In diesem verlängerten Teil, ungefähr auf 350 kilometer Länge zerteilt sich die Eisenbahn in zahlreiche Aeste. Die Hauptlinie allein ist durch die Schifffahrt beeinträchtigt, alle anderen Linien könnten, im Gegenteil, aus einer guten Organisation der gemischten Verkehre heraus, die Grundlagen zu neuem Verkehr geben.

Ein anderer Umstand macht die Organisation der gemachten Transporte im Süd-Osten Frankreichs wünschenswert, es ist die Lage der Kohlenfelder der Loire und van Gard, der Metallindustriellen von Saint-Etienne, der Mineralquellen, der Cementfabriken von Grenoble und der Werke, die, obwohl kann erschaffen, doch erwähnt werden müssen und sich natürlicherweise den Wasserstrassen zuwenden, nämlich die grossen Wasserkraftcentralen der Alpen. Auf diesen Umstand und auf den augenblicklichen Mangel einer Organisation des gemischten Transportes ist zum grössten Teil die schwache Schifffahrt der Rhône, die fast keine Kohle befördert zurückzuführen; oberhalb Lyon, auf der Saône und dem Mittellandkanal, ist es ganz anders.

Wenn diese Geschäftslage sich so gestalten konnte, so ist nicht Mangel an Bemühungen daran schuld, damit es anders würde, sondern sie sind, wie wir soeben gesehen haben, alle vor dem zähen Widerstand der Paris-Lyon-Mittelmeerbahnverwaltung gescheitert.

2. Geschichte des Streites zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Schifffahrt im Rhônethal. — Versuche, die gemacht wurden zur Einrichtung von gemischten Transporten.

Im Jahre 1827 wurde Herrn Seguin die erste von Saint Etienne nach Lyon gehende Eisenbahn bewilligt, und im Jahre 1829, ungefähr zur selben Zeit, fuhr auf der Rhône das erste Dampfboot. Während eines Zeitraumes von vierzig Jahren, der diesen ersten Anwendungen des Dampfes gefolgt war, hat man mehrere Versuche gemacht, deren sich zu erinnern interessant ist, um innere Beziehungen zwischen der Schifffahrt und den Eisenbahnen festzustellen.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaften wurden ziemlich schnell mächtig, womit die Förderer der Eisenbahnen rechnen mussten. Die ersten Schienenwege von Saint Etienne nach Lyon, von Alais nach Beaucaire, von Marseille nach Avignon mussten die bescheidne Rolle des Rollknechts der Schifffahrt spie-

len. Zu dieser Zeit (1844) gab der zukünftige Gründer des Netzes P. L. M., Herr Talabot dem schönsten Rhôneboot seinen Namen. Die gemischten Verkehre nahmen eine grosse Entwicklung. Sehr wirksame Umschlagshäfen wurden geschaffen und eingerichtet in Lyon-Perrache, Givors, Avignon, Beaucaire. Die Dinge änderten sich, als Herr Talabot die zerstückelten Schienenwege zu verbinden suchte. Herr Clément Reyre, Verwalter der allgemeinen Schiffahrtsgesellschaft, Vorsitzender (1846) des Verwaltungsrats der Eisenbahn von Genf nach Lyon, Geschäftsvertreter (1852) der zu Lyon gebildeten Gesellschaft zur Errichtung der italienischen Bahn (1), wurde Abgeordneter (1849) durch die zehn Rhôneschiffahrtsgesellschaften, um mit der Regierung und den sich bildenden Eisenbahngesellschaften zu unterhandeln. Der Hauptzweck seiner Sendung war, sich gegen die Bewilligung der Eisenbahn von Châlons nach Avignon zu verwahren, und zu erlangen, dass der Schienenweg nach Lyon abgeschnitten würde. Dieser Zweck wurde sofort erreicht, und die Rhôneschiffahrtsgesellschaft selbst schloss einen Vergleich mit dem rechtlichen Vertreter der Linie Lyon-Avignon. Alle diese Unterhandlungen wurden abgebrochen im Jahre 1853 als der Minister, Herr Magne, sich entschieden weigerte die getroffenen Vergleiche zu billigen, indem er sich auf die Notwendigkeit stützte, neben den Eisenbahnen einen ernst zu nehmenden Wettbewerb durch die Rhône bestehen zu lassen. Alsdann begann eine Zeit scharfen Kampfes. Die Rhôneschiffahrtsgesellschaften verbanden sich um leistungsfähiger zu sein. Sie hörten nicht einen Augenblick auf, sich durch Eisenbahnen, über die sie verfügen konnten Verkehrswege nach den Häfen des Mittelländischen Meeres und abseits von Flüssen gelegenen Verkehrszentren zu eröffnen. Sie ersuchten um die Bewilligung einer Eisenbahn nach Marseille; sie wurde ihnen abgeschlagen. Sie hatten ein klein wenig später 1861 die Hoffnung zu sehen, dass die Südgessellschaft ihr Eisenbahnnetz von Cette nach Marseille verlängerte und mit ihr Beziehungen anzuknüpfen, die nur geheim hätten sein können, unstreitbar auf dem allgemeinsten Interesse beruhend (2). Endlich im Jahre 1871 nach Eröffnung des Hafens von Saint-Louis, kamen sie um die Genehmigung einer Eisenbahn von Marseille nach Saint-Louis und nach Teil ein, die notwendig war, um Misserfolgen und schlechten Geschäften der Meerschiffahrt zwischen Saint-Louis und Marseille entgegen zu können, und ihre durch

(1) Die Rhône, von ALBERT BRETTMAYER, Georg., Herausgeber, 1904, S. 91.

(2) BRETTMAYER, S. 67.

schlechte Zeiten oder durch verschiedene unvorhergesehene Ereignisse verschlechterten Verhältnisse zu verbessern (1).

Alle diese Versuche scheiterten. Selbst die Absonderung der Lyoner Eisenbahn wurde nicht aufrecht erhalten. Die mächtige Gesellschaft P.-L.-M. bildete sich, alle Schifffahrtswege des Süd-Ostens in die Maschen ihres weiten Netzes hineinziehend, un barmherzig zu ihren Gunsten verfahren, indem sie Hand auf die nützlichsten Umschlagshäfenlegten, um sie zu Grunde zu richten. Die Rhôneschifffahrt, ebenso des gemischten Verkehrs beraubt, widerstand dennoch; sie entwickelte einen gewissen Durchgangsverkehr zwischen dem Mittelländischen Meere, Lyon, Paris und den Aermelmeer und wusste diesen aufrecht zu erhalten durch die Erbauung des Hafens von Saint-Louis, und durch Regulierungsarbeiten, die die Schifffbarkeit des Flusses verbesserten.

Die Erbauung des Hafens von Saint-Louis in den verlassenem Gegenden des Rhônedeltas ist ein besonders bemerkenswertes Ereignis bei dem Streit zwischen der Schifffahrt und den Eisenbahnen. Seine Wirkungen verdienen erwähnt zu werden, denn sie zeigen gut die glücklichen Folgerungen einer Zusammenfü- gung für alle Verkehrswege, die daran theilnehmen.

Der an der See liegende Kanal von Saint-Louis, der zugleich Fluss und See ist, ist ein Project, an das man sich auf Herrn M. H. Peut's Veranlassung im Jahre 1847 erinnerte.

Erst im Jahre 1880 verlegte die allgemeine Schifffahrtsgesellschaft ihre Einrichtungen von Arles dorthin und suchte Seeschiffe dorthin zu ziehen, um deren Waren mit ihren Schiffen auszutauschen. Im Jahre 1887 belief sich das bare Tonnengewicht der auf dem Meer ein und ausgefahrenen Waren auf 146,000 Tonnen, durch die Schifffahrt befördert. Das ist zu der Zeit, als die Gesellschaft P.-L.-M. einen Vertrag zur Ausbeutung der Eisenbahn von Arles nach Saint-Louis abschliesst, die von einer Privatgesellschaft gebildet worden war, zu dem Zweck, um an dem Seeverkehr, der sich allmählig zu entwickeln begann, theilzunehmen. Die Gesellschaft bewilligte nach Saint-Louis dieselben Preise wie in Marseille und sogar zuweilen noch geringere (2). Sechs Jahre später, 1893, war der Seehandel des Hafens von 146,000 Tonnen auf 292,000 Tonnen gestiegen und verteilte sich so, dass auf die Eisenbahn 122,000 Tonnen und auf die Rhôneschifffahrt 170,000 kamen. Trotz-

(1) MAXIME BARAGNON. *Die Monopole der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Rhôneschifffahrt*. Nîmes, 1871.

(2) GUÉRARD. *Abhandlung über den Hafen von St-Louis an der Rhône*. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, *Frankreichs Seehäfen*; Band VIII, 1^{er} Teil, S. 656.

dem, dass die Eisenbahn besteht, hat der Flussverkehr des Hafens von Saint-Louis nicht aufgehört fortzuschreiten. Im Jahre 1902 hat er es auf 254,000 Tonnen gebracht; 60 % eines Seehandels von 415,000 Tonnen befördernd. Der Teil der Eisenbahn, den man auf ungefähr 160,000 T anschlagen kann, hat sich gleichzeitig vermehrt. Zur selben Zeit hat die Eisenbahn, als sie für sich selbst in Saint-Louis einen durch die Schifffahrt geschaffenen Handel vorfand, günstig dazu beigetragen, indem sie sich die Voraussagungen des Herrn Guérard zu Nutzen machten, die er 1903 in einer Abhandlung über den Hafen von Saint-Louis (1), über die Entwicklung des neuen Hafens sowohl als auch über den Rhônehandel veröffentlichte.

Man darf durchaus nicht glauben, dass die Erbauung des Hafens von Saint-Louis, der eine besondere und begrenzte Entfaltung hat, die Schifffahrt hindern konnte, da er doch Marseille als Hauptort hat.

Auf dieses hinzielend beschliesst Herr Guérard seine Abhandlung mit einigen anregenden Betrachtungen: « Die Verbindungen des Seeverkehrs zwischen Marseille und Saint-Louis sind ein Hindernis bei der Ausnützung des Rhônewegs durch die Industrie und den Marseiller Handel » ... « Zweifellos nimmt der Kanal von Marseille nach der Rhône, der an einem gewerblichen und kaufmännischen Platze ersten Ranges endigt, der Rhône-schifffahrt die Handelselemente, die ihr früher gehörten, ihr aber jetzt fast ganz fehlen, weg »...

« Die sich entfaltende Schifffahrt verminderte ihre Preise. Die nutzbringenden Vorteile, die Saint-Louis verschafft, werden sich sehr vermehren, und dieser Marseille zur Hilfe dienende Hafen für den Durchgang und seine gleichmässige Hilfe für gewisse Unternehmungen und Industrien wird ebenso Nutzen von dem Aufschwung ziehen, als wie die Schifffahrt auf dem Kanal von Marseille nach der Rhône von diesem Flusse. »

Von diesen Ideen eingenommen, gehen heute, die Handelskammern von Lyon und Marseille, obwohl lange Zeit verschiedener Ansicht über die Hafenfragen und Kanalfragen, in gleichem Sinne vor (2).

(1) *Letztgenanntes Werk*, Seite 661.

(2) Am 13. October 1896 gab die Handelskammer von Lyon in ihrer Sitzung auf einen von Herrn Coignet ausgearbeiteten Bericht ihre Genehmigung zu dem Kanal von Marseille nach der Rhône. In seinem Bericht schlug Herr Coignet der Kammer vor, eingehend die Hafenfrage der Rhône in ihrer ganzen Weitläufigkeit prüfend, dem Wunsche des internationalen Schifffahrtskongresses im Jahre 1902 im Hinblick auf diese Häfen zu folgen. Er drückte den Wunsch aus, dass man durch eine Kundgebung die Verwaltung der P.-L.-M. nötigen sollte, eine alte gegenteilige Anschauung zu ändern, nicht nur im öffentlichen, sondern auch im eigenen Interesse.

Vor kurzem wurde ein amtlicher Auftrag erlassen, die Gründe festzustellen, warum der Rhônehandel sich nicht ebenso hatte entwickeln können, als wie man sich dieses nach den mit vollem technischen Erfolg ausgeführten Regulierungsarbeiten durch Herrn Oberingenieur Girardon, versprochen hatte. Auf den Bericht des Generalinspektor de Mas hat diese Kommission unter anderem vorgeschlagen « ohne Verzögerung Untersuchungen anstellen zu lassen über die Massnahmen, die getroffen werden könnten, um den Zugang der senkrechten Thäler zur Rhône zu ermöglichen und besonders die Vereinigungshäfen der Eisenbahnen und dem Flusse wirksamer zu machen.»

Wie auch die Meinung sei über die Möglichkeit die Schifffahrtsbedingung des Flusses durch Bau eines Seitenkanals zu verbessern, so kann es doch nichts vorteilhafteres geben, als den augenblicklichen Verkehr auf der Rhône durch kaufmännischen Betrieb, der ihm fehlt, zu verbessern. Wenn der sich so entwickelte Verkehr wichtig genug wird, ist ein Seitenkanal berechtigt.

Diese Ansicht haben in ihrer Gesamtheit (1) die Handelskammern des Rhönethals aufrechterhalten, indem sie ihre Anstrengungen verdoppelten, um die Vereinigungshäfen ihres Gebietes zu verbessern.

Man kann übrigens durch gewisse Angaben sich Rechenschaft geben, dass man mit einer vollendeten kaufmännischen Gliederung Aussichten haben würde, die augenblickliche Lage bedeutend zu verbessern. Zuerst waren die Umschlagshäfen der Rhône, früher sehr belebt Gegenstand eines äusserst hartnäckigen Kampfes von seiten der Gesellschaft P.-L.-M., den man sich nur durch die Furcht erklären kann, dass sie nicht mehr so erträgsfähig werden könnten, wie früher. Die Gesellschaft konnte richtig denken, dass diese Häfen den Verkehr wieder beleben könnten, ganz mit Unrecht an dem Glauben festhaltend, dass ihr Geschäft diesem nützlich werden würde. Zweitens kann man voraussetzen, dass eine angemessene Handelsverbindung erlauben wird Vorteil aus einem selbst unvollkommen Verkehrsweg zu ziehen; jene oder diese Verbindung besteht nicht, die hervorragendsten Wege konnten nicht den Grad der Benutzung erreichen, zu dem sie natürlich erweise bestimmt zu sein schienen. Hierfür genügt es den Saône-Handel mit dem der Rhône zu vergleichen. Die Saône, mit guten Schifffahrtsbedingungen hat nur durchschnittlich einen Ton-

(1) Transportmeldungen, Bericht n° I, S. 139.

nenverkehr von 420,000 Tonnen, nahezu das doppelte von dem der Rhône, immer hin noch sehr wenig, wenn sie mit der Tonnenzahl der gleichlaufenden Eisenbahnlinie verglichen wird; der Grund hierzu kann nur einer mangelhaften kaufmännischen Leitung zugeschrieben werden (1). Kein öffentlicher Schleppverkehr ist organisiert. Den Häfen fehlen Magazine und zugängliche Mittel für die Verladungen, die durch den schlechten Willen der Gesellschaft P.-L.-M. gehindert werden. Die in dieser Gegend fremden Schiffer können nur schwer dort ankommen. Die Schifffahrt zwischen Châlons an der Saône und Lyon ist sozusagen tatsächlich monopolisiert durch die beiden Schifffahrtsgesellschaften, die dort die nötigen Einrichtungen besitzen.

Kurz und gut auf der Saône, wie auf der Rhône von Châlons bis nach Saint-Louis fehlt eine gute Einrichtung für gemischte Verkehre, ebenso fehlen öffentliche Häfen und öffentliche Einrichtungen zum Schiffziehen, und dies hindert die Entwicklung des Verkehrs.

Die vorstehende Geschichte zeigt, dass es an wenigem gelegen hätte, damit es anders wäre.

Wenn die Südgesellschaft die Erlaubnis erhalten hätte, die Linie von Cette nach Marseille zu bauen, und wenn die von Gesellschaft P.-L.-M. abhängige Eisenbahnen in zwei Netzen geblieben wären und in Lyon (2) geendet hätten, würde die Lage eine ganz andere sein. Die Schifffahrt würde in Lyon und in Arles Eisenbahngesellschaften vorgefunden haben, die zur Umsetzung des Verkehrs und zu Gemeinschaftstarifen geneigt gewesen wären. Es würde sich auf der Rhône daselbe ereignet haben, wie auf dem Rhein, wo Umschlagshäfen, wie der von Mannheim ihre Blüte den Anstrengungen der Eisenbahnen zu verdanken haben.

Heute ist es interessant Lehren aus Vergangenen zu ziehen, und es empfiehlt sich alle diese Gegenbeschuldigungen zu unterlassen, und die Lage so zu beurteilen, wie sie eben ist.

Es ist nicht angängig, das Wasserstrassen netz zu verlassen, um ausschliesslich die Eisenbahnen sich entwickeln zu lassen, noch sie über Gebühr auszudehnen, aber das beste aus jedem

(1) Bericht n° IV, S. 33.

(2) Herr Picard scheint vom allgemeinen Standpunkt aus zu bedauern, dass es dem nicht so verhalten hat. Er nennt die starke Entwicklung des Eisenbahnnetzes der P.-L.-M.-Bahn das einzige verfehlte System das in Frankreich angenommen worden ist. *Abhandlung über die Eisenbahn*, T. II, S. 3.

der beiden Verkehrsarten herauszuziehen, indem man sie beide jedesmal mit einander benutzt, wenn diese Zusammensetzung vorteilhaft ist.

Es geht nicht an, die Eisenbahnen auf Kosten der Schiffahrtsgesellschaften mit Rechten auszustatten, aber ebensowenig soll die Ausbeutung der Kanäle den Eisenbahngesellschaften überlassen werden. Die Erfahrung scheint gezeigt zu haben, dass jede dieser beiden Verkehrsarten für sich bleiben muss, aber gleichzeitig müssen Massnahmen getroffen werden, um zwischen ihnen erträgliche Beziehungen herzustellen.

Die beste Politik scheint nach dem Ausspruch der Handelskammern von Lyon im Jahre 1855 zu sein, « der vollkommene Betrieb eines Verkehrssystems, das in seiner Einfachheit alle Eisenbahnen, Wasser und Landstrassen umfasst; bei der Verwirklichung dieses Gedankens, bei dem alle Verkehrswege ein wechselseitiges Zusammenwirken eingehen, muss das Ziel der Thätigkeit eine weit ausgedehntes Strassenwesen sein ».

3. Augenblickliche Lage. — Einchränkungen der gemischten Transporte durch die Tarife der grossen Eisenbahngesellschaften.

Allgemein streben die grossen Eisenbahngesellschaften danach, die Transporte auf langen Strecken in übertriebener Weise durch ihre Vorzugspreise und ganz besonders durch ihre festen Preise zu entlasten, und die auf kurze Fahrten aufgesetzten Tarife möglichst hoch zu halten. Durch diese Tarifierung unterdrücken sie für viele gemischte Transporte die Annehmlichkeit, die bei Anwendung des reinen Kilometertarifes sich ergeben würde. Die Schiffahrt, die unter dieser Politik leidet, verwirft sie ganz energisch. Die Handelstreibenden sind mitunter geteilter Meinung, weil die einen Nutzen daran haben, während die anderen indirekt darunter leiden. Auf welchen Grundsätzen lässt sich eine gerechte Behandlungsweise im Hinblick auf das öffentliche Wohl erreichen? Der Grundsatz der gleichen Behandlungsweise, der oben am Kopf der Bedingnisshefte der französischen Eisenbahnen steht, deckt sich wirklich mit dem Kilometertarif, der entsprechend der Entfernung gemässigt wird, vorausgesetzt allerdings, dass diese Ermässigung eine vernünftige wird. Er verträgt sich weniger mit der Anwendung eines Einheitspreises, dessen Anwendung nur für bestimmte Ausnahmen durch die beratende

Körperschaft der Eisenbahnen erlaubt ist, entweder wenn es sich darum handelt, die Schifffahrt gegen eine missbräuchliche Konkurrenz zu schützen, oder (dieser letzte Fall ist der häufigste) wenn es sich darum dreht, die verschiedenen Produktions- und Verbrauchscentren nach dem Grundsätze der gleichen Berechtigung zu erhalten. Die Eisenbahngesellschaften beklagen sich darüber dass in gewissen Fällen, die geringer an Zahl sind, als sie es vermuten lassen, die Absicht, die Schifffahrt zu unterstützen, den Minister hindert, gewisse Preisreducirungen zu genehmigen, welche sie vorschlagen. Sie behaupten, dass herabgesetzte Tarife trotzdem einkömmlich seien, und dass man sie zugleich hindert, ihre Einnahmen zu verbessern, und gewissen Industriellen Dienste zu leisten. Die Schlussfolgerung ist in vielen Fällen ungerechtfertigt; wenn es sich um gemischte Transporte handelt, ist es nötig, den Tarif der Teilstrecke, die den Wasserweg benutzt mit dem Tarif zu vergleichen, der gültig ist, wenn nur die Eisenbahn benutzt wird. Es kann eintreten, dass der zweite Tarif, obwohl noch rentabel, es noch weniger sein kann als der erste (1). In andren Fällen, kann es sich ereignen, dass die Gesellschaft Vorteile gewinnt, wenn sie die Güten auf dem Wasserwege befördert, als wenn sie dieselben direkt nach ihrem Bestimmungsplatz befördert. In diesem Falle ist die Tarifierung nicht zweckentsprechend. Sie könnte nur den Zweck haben die Schifffahrt zu vernichten, und mit ihr die Ursache zu Verbesserungen, welche sie anstrebt, und ferner dem ganzen Handel einen dauernden und grossen Schaden, auf Kosten einer teilweisen, augenblicklichen Befriedigung, zuzufügen.

In diesem Sinne hat die Handelskammer von Lyon erklärt, den Wettbewerb wünschend, dass dieser sich üben müsse, um ergiebig zu sein, besonders darin, sich Mühe zu geben, etwas besser zu machen, und dies nicht zu verhindern (2).

(1) Dies war im Falle eines festen Preises für die Beförderung von Mineralwasser nach Paris, der vom Minister auf Veranlassung der Handelskammern zurückgezogen wurde (Beförderungszeitung, Bericht n° I, S. 87.

(2) Handelskammer von Lyon, Beratung am 25. Juli 1895.

4. Ergebnisse der Untersuchung über die Verbindungshäfen, angeordnet in Jahre 1900 vom Minister der öffentlichen Arbeiten. — Gesetzenwurf über die Verbindungshäfen.

Eine Untersuchung, zu der die Handelskammern des Süd-Ostens zuerst den Austoss gaben, wurde im Jahre 1901 durch den Minister der öffentlichen Arbeiten eröffnet über die Lage der Verbindungshäfen und die Massnahmen, welche zu treffen seien, ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung finden sich verzeichnet in den Berichten des Transportamtes (1) und in dem Werke Flüsse und Kanäle, von Herrn Paul Léon. Die Beobachtungen, niedergelegt im Jahresbericht N° 3, geben darüber einen ausführlichen Bericht.

Die in dem Gebiet des Eisenbahnnetzes der P.-L.-M. gelegenen Häfen sind sehr ungleichmässig behandelt.

Einzelne, die an den Grenzen des Netzes liegen und die von den benachbarten Gesellschaften der Ostbahn, oder Orleansbahn verwaltet werden, welche ein Interesse an der Entwicklung des Verkehrs haben, entwickeln sich nahezu günstig.

Andre Häfen, die im Inneren des Netzes liegen, aber im Norden von Lyon, werden von der P.-L.-M. Gesellschaft in genügender weise ausgenutzt, ohne Zweifel nur deswegen, weil, mit Ausnahme des Hafens von Roanne, dessen Fall allein dasteht, sie nur weniger wichtigen, aber für die Eisenbahnen günstigeren Verkehren genügen.

In eine dritte Abteilung können diejenigen Häfen eingereiht werden, die entweder mit Lokaleisenbahnen, oder mit Tramways, oder auch mit Industriebahnen verbunden sind. Im Falle, dass sie mit Industriebahnen verbunden sind, ist der Verkehr sehr beträchtlich, sofern es sich um grössere Werke handelt. Aber diese Häfen haben nicht öffentlichen Charakter; es bleibt nichts anderes übrig, als die Interessanten, wie früher, ihre Angelegenheiten selbst ordnen zu lassen. Wenn es sich um Lokaleisenbahnen handelt oder um Tramways, so würde ihr Verkehr mit den Wasserstrassen, der allgemein gering ist, sicherlich fähig sein sich zu entwickeln auf Grund gewisser Massnahmen, die die Benutzer aus eignen Interesse

(1) Bericht n° III, S. 37.

treffen müssten (1). Zum Schluss eine letzte Art von Häfen. Es sind dies Häfen, denen die P.-L.-M. Gesellschaft, die einige der wichtigsten besitzt, mit Beharrlichkeit jede geeignete Betätigung vorenthält. Diese Häfen sind grösstenteils im Rhönethal und in der Lyoner Gegend gelegen. Einige davon, derjenige von Lyon in erster Linie, scheinen geeignet zu sein eine bedeutende Entwicklung zu nehmen, wenn es gelingt sie passend zu organisieren und die Schwierigkeiten, die sich dort entgegenstellen, zu überwinden.

Seit einer Reihe von Jahren war die Aufmerksamkeit des Publicums ganz besonders auf diese ungleichmässige Behandlung, die unerträglich schien, gerichtet. Eine Meinungskundgebung fand statt, der sich auch das Parlament anschloss.

Ein Gesetzentwurf wurde durch die Regierung, am 26. Oktober 1903 vorgelegt, um die Gesellschaften zu nötigen, allen Verbindungshäfen eine einheitliche Behandlung zu geben, ähnlich derjenigen, welche sie auf Grund des Artikels 62 ihres Bedingnisshftes auf den Zweigbahnen, die die « Bergwerke » oder die « Fabriken » bedienen.

(1) Die Mehrzahl der Zusammenschmelzungen von Lokaleisenbahnen mit Wasserstrassen sind verhältnismässig neuen Ursprungs. Wie die Erfahrung lehrt, scheint es, dass dieses Zusammengehen nicht so innig und ertragfähig gewesen ist, wie man es hatte hoffen können, und ein wirkliches Zusammengehen der Interessen nicht zu erreichen war; es mag das zuerst an gewissen Ursachen liegen, die man als gekünstelt bezeichnen muss, und die man aus gleichen, wenn nicht gar verschwinden lassen muss. Erwähnen wir, beispielsweise, in dieser Art die Abhängigkeit in welcher sich die lokalen Gesellschaften gegenüber des grossen Gesellschaften befinden, inbezug auf die Verträge, die die gemeinschaftlichen Bahnhöfe betreffen, inbezug auf den Verkehr des Materials und der Güter. Das geringe Interesse, welches die lokalen Gesellschaften haben, die sich durch das Gesetz von 1880 vorgeschriebener Garantien erfreuen, ihren Verkehr zu entwickeln, hat zur Folge die Handhabung der Prohibitivtarife. Auf den meisten Locallinien sind die geringsten allgemeinen Tarife sechs Centimes für Tonne und Kilometer, auf einigen erreichen sie sieben, acht oder zehn Centimes. Die Specialtarife, die spezielle Reductionen vertragen, sind weniger zahlreich. Die gewöhnlichen Tarife mit anderen Transportgesellschaften sind sehr selten und diejenigen mit den Schifffahrtsgesellschaften sind unbekannt.

Es besteht trotzdem in allen Bedingnisshften der Eisenbahnen ein Absatz, der den Artikel 14 des Gesetzes von 15. Juli 1845 wiedergibt, der die gegenseitigen Verträge zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen vorsieht, indem er sie unter die Verwaltungskontrolle stellte. Dieser Artikel lautet:

« Der Gesellschaft ist es bei den Strafen des Artikels 419. des Strafgesetzbuches verboten, Vereinbarungen zu treffen, entweder direkt, noch indirekt » mit Unternehmungen zum Transport von Reisenden oder Gütern *zu Wasser*

Die grossen Gesellschaften haben nur in einer Collectivnote, ohne allerdings sehr viel Wert darauf zu legen, den Nutzen der Binnenverbindungshäfen bestritten. Dieser Nutzen ist aber genügend zu Tage getreten, besonders was den Südosten Frankreichs betrifft, durch die Reihe von Tatsachen, die wir angezogen haben, und sogar durch die Aeusserung, die der Herr Direktor der P.-L.-M. Gesellschaft im Jahre 1900 tat, als er auf die Entgegnungen der Handelskammern, auf dem Kongress in Lyon vereint, antwortete: « Dass die Vermehrung der Verbindungen zwischen der Eisenbahn und der Wasserstrasse für den Handel vorteilhaft sei, das sei nicht im geringsten zu bezweifeln, ferner nützlich sei für die Wasserstrassen, darüber herrsche auch kein Zweifel, ob sie für die Eisenbahnen geeignet seien, das sei eine andre Sache. »

Die Gesellschaften protestiren besonders damit, indem sie sich auf die Wahrung der Contrakte berufen, und leugnen, dass die einschränkenden Bestimmungen des Artikels 62 ohne

» oder *Lande* under welcher Form oder Benennung es auch sein mag, die nicht » gleichlautend für alle anderen Unternehmungen sind, die dieselben Linieen » benutzen. »

Warum haben die Eisenbahngesellschaften, die dauernd gegenseitige Verträge für Landtransporte schliessen, nichts in dieser Hinsicht für Wassertransporte übrig? Dies erklärt sich für die grossen Gesellschaften dadurch, dass sie in den Schiffern Konkurrenten sehen, aber haben die lokalen Gesellschaften, die doch nur Hilfstruppen finden würden, noch nicht daran gedacht die Stetigkeit der gemischten Transporte durch gegenseitige Verträge zu sichern, die von Anfang bis Ende nur einen Frachtbrief, der einen einmaligen Stempelabgabe unterworfen ist (in Frankreich von 0,70 frcs.) bedürfen?

Ausser diesen zahlreichen gekünstelten Ursachen, liegen viel tiefere vor, die mehr in der augenblicklichen Verwaltung beider Gesellschaften ihre Ursache haben. Die Frachten auf dem Wasser sind dauernd verschieden, den Schiffern ist es immers freigestellt verschiedene Preise von diesem oder jenem Kunden zu verlangen, oder solche Aufträge anzunehmen oder zurückzuweisen. Wie lässt sich damit das Princip der gleichen Behandlung, welches den Betrieb der Eisenbahnen beherrscht, vereinbaren? Die Lösung dieser Frage ist schwierig. Man kann sie lösen durch ein System gegenseitiger Verträge, die etwas die Gegensätze beider abschwächt. Die Verwalter der Bahnhöfe der Eisenbahnen würden auch die Geschäftsfreunde der Schifffahrtsgesellschaften sein, sie würden alle Kaufleute mit den Frachtnachweisungen, welche sie wünschen, versehen, und die Güter, zu gewissen Bedingungen empfangen, letztere würden wohl zweifellos verschieden sein, aber sie würden zu gleichen Zeiten für alle die gleichen sein. Dazu kommt noch, dass die Schifffahrtsgesellschaften, die für den Transport von Stückgütern eingerichtet sind, zweifellos für kleinere Gewichte eine feste und öffentliche Tarifrung vornehmen, indem sie allein den Massentransporten das Recht der Festsetzung des Preises aus freier Hand zustehen.

ihren Willen auf die Binnenhäfen ausgedehnt werden können. Dieser Gesichtspunkt hätte die besonders eifrigen Handelskammern veranlassen sollen den Vereinbarungen gar keine Beachtung zu schenken, wenn es sich im öffentlichen Interesse darum gehandelt hätte, einen Artikel des Bedingnisheftes zu verletzen. Aber es schien ihnen, dass es dem nicht so sei (1). Es wäre nötig, damit es sich so verhält, dass beim Entstehen der Eisenbahnen, die Verfasser der Bedingnishefte einfach die Verbindungshäfen absichtlich geopfert hätten, während sie den Artikel 62 verfassten, oder dass sie dieselben einfach vergessen hätten. Es ist viel wahrscheinlicher anzunehmen, dass die Binnenhäfen, ebensowenig die Seehäfen im Artikel 62 aus denselben Gründen nicht angeführt worden sind, weil beide, den Artikel 61 beanspruchen können, und nicht wie Privatabzweigungen, auf die der Artikel 62 allein Bezug hat. Wenn die Vereinbarungen verletzt worden sind, so ist das ganz besonders durch die P.-L.-M. Gesellschaft geschehen, welche allmählich die Ausbeutung einer grossen Zahl von Linien, die ganz besonders zum Zwecke der Verbindung mit den Wasserstrassen gebaut waren, in Beschlag nahm, und sie ganz von dem Zwecke abbrachten, den die ersten Concessionare verfolgten. Ausser diesen teilweisen Verletzungen, haben die die Concessionsverträge eine allgemeine und tiefe Einbusse in einer ihrer wesentlichsten Grundlagen erlitten, in dem Grundsatz den gleichmässigen Behandlung. Das System der endlich aufgegebenen Einzelverträge hätte nicht gegen die Wasserstrassen angewendet werden können zum Schaden der Handelstreibenden, die sich ihrer bedienen, und der Magazinbesitzer, die die Güter vorher aufbewahren. Indessen sieht man noch Eisenbahngesellschaften die Industrielle durch gewisse Preisermässigungen dazu zu bewegen, ihren Verkehr nur den Eisenbahnen zu überlassen; man beobachtet, dass sie die Entrepots oder Docks nicht benutzt, welche mit Wasserstrassen verbunden sind. Es giebt da eine Reihe von Verfahren, welche zweifellos genügen dass die Interressenten den willkürlichen und etwas armseligen Charakter beweisen, um etwas mehr Hilfe zu erlangen.

Wenn es sich, anstatt eines einzigen Werkes, um ein Kohlenbecken, eine ganze industrielle Gegend handelt, so ist die erwähnte Politik ebenso verdammenswert, wie sie auch die

(1) Siehe Bericht des Verkehrsamtes, N° 13, S. 99. Beratungen der Handelskammern von Lyon (10. März 1904. Bericht des Herrn Coignet), von Marseille (25. Januar 1904, Bericht des Herrn Dufay).

schlimmsten Folgen nach sich ziehen kann, weil es sich um allgemein wichtige Dinge handelt. Es ist nicht zulässig, dass gewisse Kohlen und Metallcentren, wie diese von Creusot und van Blanzj verbunden sind, während andre es nie dazu bringen konnten, obwohl die ersten französischen Bahnen zu diesem Zweck gebaut worden sind. Eine durch den Staat concessionirte und unterstützte Eisenbahngesellschaft, dürfte in dieser Hinsicht nur zwischen zwei Sachen sich entscheiden : entweder die Verbindungen selbst zu bauen und auszubeuten, oder sich denen zur Verfügung stellen, die sie bauen und benutzen. Der von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf legt den Eisenbahngesellschaften diese erste Verpflichtung nicht auf, aber er schreibt die practisch nötigen Massnahmen vor, dass die zweite immer zu erfüllen ist. Zu diesem Zwecke legt er den Gesellschaften die Verpflichtung auf, ihr Material zu denselben Bedingungen für die Ausbeutung der Verbindungshäfen herzuliehen, als für den Betrieb der industriellen Zweigbahnen. Diese Anpassung erscheint im allgemeinen gerecht, da die Sachlage die gleiche ist, aber es ist nicht wesentlich, dass in allen Fällen der Gesetzentwurf es auferlegt. Man hätte voraussehen können, dass verschiedene Behandlungsweisen vorkommen, ähnlich denjenigen der Seehäfen, oder gewissen Binnenhäfen, wie derjenige von Roanne (1).

5. Die dem Handel sowohl, wie auch der Eisenbahngesellschaften selbst verursachten Schäden durch die den gemischten Transporten gemachten Schwierigkeiten.

Die Eisenbahngesellschaften zeigen einen Mangel an Logik, wenn sie die Wasserstrassen verwerfen, und nicht die ganze Umgegend bedienen, sondern nur die am Flusse liegenden Industrien und wenn sie, so oft es in ihrer Macht liegt, sei es durch ihre Tarife, sei es durch Schwierigkeiten, welche sie den Vereinigungen machen, diese ungleiche Behandlungsweise betonen. Die Wahrheit ist, dass die Industrien auf weite Entfernungen in den Wasserstrassen, ähnlich wie auf der See, gewisse Erleichterung der Versorgung und Ausdehnung findet, die für sie unentbehrlich sind. Das Vorhandensein der Eisenbah-

(1) Siehe Bericht, N° XIII, S. 18.

nen kann nicht den industriellen Wert gewisser Plätze bestimmen, noch ihn vermindern, oder vermehren, sondern nur auf sie rechnen und Nutzen aus ihnen ziehen. Man hat sehr oft bemerkt, dass die grossen Fabriken, die an Ufern von Flüssen erbaut waren, die besten Kunden der Eisenbahnen wurden, um ihre Erzeugnisse fortzuschicken und zu verteilen. Eine Gesellschaft, die durch engherzige Politik nicht die Schaffung dieser Werke an ihrem Netze begünstigt, verliert eine wichtige Verkehrsquelle, von der die benachbarten Landesteile die Vorteile geniessen. Um diese Fabriken dazu zu gewinnen, ihre Production zu vergrössern, darf man nicht ihre Transporte zu Wasser durch ein Tarifübergerbot der bereits reducirten Schiffahrtstarife zu gewinnen suchen, sondern vielmehr ihre Eisenbahntransporte, die von den Bahnen monopolisirt sind, und für welche ein Tarifverminderung viel einschneidender ist.

Diese Ueberlegung, wie diejenige, die zeigt, dass nur eine kleine kilometrische Länge der Strecken direkt durch die Wasserstrassen in Hinsicht auf Nebenlinien beeinträchtigt werden, sollte den Eisenbahngesellschaften im allgemeinen, und besonders der P.-L.-M. Gesellschaft im besonderen zeigen, dass sie tatsächlich mehr gewinnen würden, als verlieren, wenn sie ihre Politik gegenüber der Schifffahrt ändern würden. Die Meinungen, die selbst im Interesse der Eisenbahnen ein Zusammengehen vorhersagen, stützen sich nicht auf klare Beweise. Aber auch die engengesetzte Ansicht kam sich nicht auf schärfere Beweise stützen.

Im Bereiche der positiven Tatsachen hat die Politik der Absonderung für die Eisenbahnen gewisse Folgen, die nicht nur in Vorteilen bestehen.

Zuerst trägt sie dazu bei, die Erbauung neuer Kanäle, zu veranlassen die die Verkehrscentren verbinden, die sich vielleicht benützt hätten die Wasserstrassen durch gemischte Transporte und gut eingerichtete Verbindungshäfen zu benutzen. Der Misserfolg der Bemühungen Marseille und Cette durch Eisenbahnen an die Rhône anzuschliessen, dat sicherlich zur Erbauung des Hafens von St. Louis beigetragen, und zu der heute entschiednen Erbauung des Kanals von Marseille zur Rhône. Vielleicht verhält es sich auch so mit dem Kanal von Roanne nach Givors über Saint-Etienne. Die Kohlenbergwerke und die Eisenwerke der Gegend von St. Etienne sind nicht weiter entfernt von der Rhône, als es die gleichen Einrichtungen des Ruhrbeckens vom Rhein sind, und man kann aus dieser Bemerkung den Schluss ziehen, dass die Industrieen von Saint-Etienne ebensoviel Nüt-

zen davon haben können, wie diejenigen an der Ruhr durch nahegelegne Wasserstrassen und keinen sehr schwierigen Verbindungskanal bauen müssen ; allerdings sind die deutschen Tarife für Kohlen auf Wasserstrassen nicht höher als 3 % für Tonne und Kilometer, während sie sich auf 7 % zwischen St. Etienne und Givors erhöhen. Auf der einen Seite die grossartigen Einrichtungen von Duisburg und Ruhrort, auf der anderen Seite tragen die zerstörten fast unbrauchbaren Häfen von Givors und von Lyon-Perrache dazu bei diesen Unterschied begreiflich zu machen.

Uebrigens verursachen dieselben Anlässe, dieselben Wirkungen. Moulins und le Morvau fordern in Rücksicht darauf Kanäle, dass später ein guter Betrieb des gemischten Transportes befriedigt werden kann.

Die nachhaltige Gunst, welche sich seit zwanzig Jahren den Wasserstrassen in Frankreich und in Deutschland zugewendet hat durch grosse Ausgaben, ist in der Art verschieden : In Deutschland hält man sich besonders an die Verbesserung vorhandner Kanäle, an die Erbauung und Ausstattung von Häfen, ebenso an die Organisation der gemischten Transporte. In Frankreich hat man besonders neue Kanäle geschaffen. Das Programm der öffentlichen Arbeiten in Frankreich war viel zu viel ausgedehnt (1). Man kann glauben, dass, wenn man die erhaltenen Resultate vergleicht, die Uebertreibung des angedehnten Systems, als direkte Folge der Politik der grossen Eisenbahngesellschaften gegen die Schifffahrt betrachten kann, die weder für das Land, noch für sie glücklich war.

Zweitens hat sich die Rhôneschifffahrt, gehindert durch die geographische Lage der Bergwerke der Loire und von Gard und durch die künstlichen Hindernissen der Kampftarife die für die bequemsten Massentransporte von leichten und geschütteten Material zu übernehmen, auf die andren Waren geworfen und sogar auf Kleingüter. Da sie keinen genügenden Ersatz fand in den Binnentransporten auf mittleren Strecken, so richtete sie sich für Transporte auf langen Strecken von Marseille nach Lyon, von Paris nach Havre ein. Auf diesem Gebiet verliert der Kampftarif seine Wirkung. Die Tarifierung der Schifffahrtsgesellschaft H.-P.-L.-M., die das Monopol des Transitverkehr auf der Rhône besitzt, ist auf sehr einfachen Grundlage

(1) Bericht des Transportamtes, N° 14. *Vergleich der Lage der Wasserstrassen in Deutschland und in Frankreich.*

errichtet. Sie gewährt eine Vergünstigung von 10 bis 30 %, je nach Fall, über die Tarife der P.-L.-M. Da sie eine begrenzte Anzahl von Schiffen besitzt, so sucht sie sich die bequemerer Güter heraus und wenn sie kaufmännisch organisirt ist, auch die kleineren. Sobald sie einen Transport etwas zahlreicherer Güter übernimmt, setzt sie sich einem Kampfzoll aus. Bei den Einzelbeförderungen wird die Sache noch schwieriger; wenn die Eisenbahngesellschaft wagen würde den verlorenen Verkehr, der nicht so wichtig ist, wie beispielsweise der auf der Rhône, wieder zu erlangen zu suchen, so würden sie ihre Einnahmen durch Taxenverminderung auf eine sehr grosse Zahl von Gütern schmälern.

Man darf glauben, dass die auf solche Weise von ihrer natürlichen Mission weggedrängte Schifffahrt, ebenso wenig dem Handelsstand nützt, wie sie mehr den Einnahmen der Eisenbahnen schadet.

Die gemischten Transporte sind nicht allein begründet in der Sparsamkeit geeignete Transportkosten zu erreichen. Andre Dinge treten dazwischen, die in der Wahl des Reiseweges eine oft wichtige Rolle spielen. Die in Masse hergestellten und verladnen Waren müssen, bevor sie im geeigneten Augenblick zur Benutzung hergegeben werden, in den Entrepôts angehäuft werden. Obgleich langsam und besondern, nicht vorhergesehenen Umstände unterworfen, erlauben die Wassertransporte häufig für gewisse Waren eine bequemere und sparsamere Anpassung an den Absatz, als die Eisenbahn. Beispielsweise Sand, Kies, Steine, Ziegelsteine, die aus den Flüssen selbst, oder ihren Ufern gewonnen werden, finden einen sehr passenden Platz in den Häfen der grossen Städte oder gerade, wo man sie landet, um den Zeitpunkt zu erwarten, wo der Baumeister sie nötig hat. Es ist augenscheinlich, dass, indem man diese Produkte auch durch gut eingerichtete Verbindungshäfen nicht an ihrem Ursprung zu suchen hat, die Eisenbahnen einen wichtigen Verkehr verlieren, und ihrer Kundschaft Erleichterungen raubt, die ihr sehr wertvoll sein würden.

Dasselbe gilt auch für Kalk und Kohle (1). Auf alle Fälle haben diese Materialien schon besser eingerichtete, überwachte, gedeckte Entrepôts nötig, und der Aufenthalt in dem Hafen bie-

(1) Herr Grüner erwähnt in seinem Bericht auf dem Düsseldorfer Congress über die Wertverminderung des Kalkes infolge des Schifftransportes die Vorteile des «schwimmenden Behälters», das den Industriellen den Transport zu Wasser ermöglicht.

tet ihnen nicht dieselben Vorteile. Die Eisenbahnen streben darnach, mehr und mehr die Lagerfristen der Güter einzuschränken. Die Reform der Zusatzfrachten, im Jahre 1900 ausgeführt auf Veranlassung der Gesellschaften, hat den Lagerpreis ebenso erhöht, als die Schadloshaltungen für Verspätungen in dem Laden oder Entladen der Eisenbahnwagen. Es ist nichts seltnes zu sehen, dass eine zeitlang vergessne Ware Frachten kostet, die oft nicht nur der Wert des Transportes, sondern auch den Wert der Ware selbst übersteigen (1). Um diesem Uebelstand abzuhelpen, über den sich der Händel bitter beklagt, bleibt nichts anderes übrig, als neben den Bahnhäfen Entrepôts zu errichten. Aber oft fehlt der Platz hierzu. Es scheint im Gegenteil, dass längs der Flüsse beim Durchfliessen der grossen Städte, wie Paris oder Lyon, sich wohlgeeignete Plätze finden, aus denen man mehr Geld ziehen könnte wenn man sie besser verwertete.

Schiffe voll Aepfel kommen auf der oberen Rhône in Lyon aus Savoyen an. Die Aepfel werden durch die Eisenbahn den Schiffen zugeführt und durch Karren umgeladen; der Selbstkostenpreis dieses gemischten Transportes ist höher, als derjenige des direkten durch die Eisenbahnen. Der ganze Vorteil dieser Einrichtung besteht in dem Umstand, dass die an den Quais von Lyon verankerten Schiffe vorzügliche und billige Magazine bis zum Verkauf der Ware darstellen.

Die Kohlenbecken, die Anschluss an die Wasserstrassen haben, vertrauen ihnen nur einen Teil ihrer Produkte. Die Auswahl ist durch Ueberlegungen debingt ähnlich denjenigen, die wir soeben schilderten, aber die Schifffahrt, selbst wenn sie für ihr Teil nicht so wichtig ist, spielt eine gewichtige Rolle im Hinblick auf die Möglichkeit der Ausdehnung jedes Beckens.

Die Politik der P.-L.-M. Gesellschaft hat in Hinsicht auf die Verbindungshäfen der Gegend des Süd-Ostens auf dieses Resultat hingearbeitet; wenn man die vollständig geringfügigen Tonnenzahlen, die in Roanne verschifft werden, übergeht, so befördern die Becken an der Loire und das Garder Becken die grösste Menge ihrer Förderung durch die Eisenbahn, während für die Becken des Nordens, derjenigen der Meerenge von Calais und der Saône une Loire, die Transporte zu Wasser nahezu die Hälfte der Eisenbahntransporte erreichen. Diese Sachlage ist

(1) Bericht N° XII. p. 75.

durch folgendes Tafel, die einer statistischen Studie des Komitee's der Kohlen-Bergwerke der Loire (1) entnommen :

*Vergleich des Verkehrs van brennbaren Mineralien
zu Wasser und auf der Eisenbahn, im Jahre 1897.*

	Zahl der transportirten Tonnen		
	zu Wasser	auf der Eisenbahn	Insgesamt
Norden und Meerenge van Calais	5,357,000	10,214,000	15,571,000
Saône und Loire.	311,250	571,450	882,700
Loire.	7,695	2,268,400	2,276,095

Die im Jahre 1897 eingeführten Verbesserungen für Umladungen zu Roanne haben nicht genügt. Ein verlornen Posten lässt sich schlecht wieder gewinnen. Der Tarif von 0.05 für den Kilometer, jetzt auf 79 Kilometer angewandt, die St.-Etienne von Roanne trennen, bleibt hinderlich. Ebenso wird es zwischen Saint-Etienne und Givors (36 km) mit dem Tarif 0.075 für den Kilometer sein und ebenso zwischen Saint-Etienne und Lyon (58 km) mit dem Tarif 0.061, selbst wenn die Häfen von Perrache und von Givors in Stand gesetzt würden (2).

Im Jahre 1900, in Folge der längeren Streiks, die in den Kohlenbecken von Saint-Etienne und von Blanzay ausbrachen, konnte man zum ersten Male in Lyon zugleich mit englischen Kohlen durch die Rhône, belgische und deutsche Kohlen (17.500 Tonnen) durch die Saône auf den Markt in Lyon ankommen sehen. Man hatte die Schifffahrt gehindert, der Ausdehnung der Bergwerke an der Loire zu nutzen, sie konnte nur dazu beitragen die Produkte zurückzudrängen. Diese neuen Kohlentransporte aus dem Norden nach Lyon liessen sich nur auf dem Wasserwege billig machen, es bestand kein Tarif, der vermindert war, zwischen dem Becken des Nordens und der Gegend von Lyon.

Der Handel verlangte einen niedrigen Tarif, der ihm nötig war, um sich in Falle eines Streikes rasch zu versorgen, die P.-L.-M. machte keine Schwierigkeiten den fraglichen niedrigen

(1) Komitee der Kohlenbergwerke der Loire. Ausgeführte Transporte der Kohlenbecken der Loire durch die Eisenbahn und die Wasserstrasse. Jahre 1880, 1893 und 1897. St-Etienne, Druckei Theolier.

(2) Man muss indessen bemerken, dass in Lyon, wo die Ausladungen bedeutend die Ladungen überwiegen, die Schifffahrt vielleicht bessere Rückfrachten nach Roanne, wo die Sache umgekehrt ist, bieten könnte.

Tarif im December 1902 in Kraft zu setzen, nur um den Wasserstrassen besonders den Verkehr zu entziehen. Jedoch, die Benutzung dieses Tarifes für die Lyoner Gegend musste plötzlich aufgegeben werden im April, 1904, durch die Proteste der Steinkohlengruben der Loire und des Mittelkanals, und es ist merkwürdig zu konstatiren, dass es nicht die Schifffahrt selbst war, die den gegen sie gerichteten Tarif zurückziehen liess, sondern die Producenten, die keine Mühe hatten, zu zeigen wie ungerecht die für sie geschaffne Lage war. Trotz des Zurückziehens des Tarifes, hörte die Ungerechtigkeit nicht auf. Die Statistiken der Kohlenbergwerke zeigen, dass die Ausdehnungsgrenzen der Kohlenbecken durch die Transporte zu Wasser und nicht durch die auf der Bahn geregelt sind, deren Preise sich nach der bei der Schifffahrt üblichen Frachten bilden. Selbst ohne Hilfe des niedrigen Tarifes 107, könnten die Kohlen des Nordens, ebenso die von Blanzly, gleichzeitig auf der Saône eintreffen.

Das Princip der gleichen Behandlung fordert gebieterisch, dass man endlich die Hindernisse aus dem Wege schafft, welche das Loirebecken von den Schifffahrtswegen trennt, indem es dazu verurteilt wird, sein eignes Gebiet durch diese eingenommen zu sehen. Wenn die P.-L.-M. nicht auf diese dringende Notwendigkeit nachgibt, ist sie früher oder später gezwungen, eine unvermeidliche Umwälzung gegen sich eintreten zu sehen, sei es nun durch den Bau eines Kanales, dessen Ausführung nur durch gewisse Schwierigkeiten verzögert ist, sei es durch industrielle oder bergbauliche Vereinigungen, die direkt mit den Wasserstrassen verbunden werden; die Kohlenbecken des Landkanals, die Werke von Creusot erfreuen sich dieser Vorteile. Warum sollen die Bergwerke und die Eisenwerke der Gegend von St.-Etienne dieser Vorteile bar sein?

6. Schlussfolgerungen.

Indem wir in dieser Abhandlung das Bild der augenblicklichen Lage der gemischten Transporte des Südostens darstellten, waren wir bestrebt die Umstände, die offen oder verborgen in gewisser Hinsicht ihre Entwicklung gestatteten, oder sie anderenfalls hinderten, zu beleuchten. Es bleibt uns übrig in den Schlussfolgerungen die Zukunft ins Auge zu fassen, und die Gründe, gleichzeitig als Entwicklungsprogramm, zu formuliren, die für dieses Programm als nützlich erscheinen.

Das private Interesse scheint in dieser Hinsicht das hergege-

ben zu haben, was es in der Lage war, zu geben. Sie schien für gewisse Werke von hervorragender Bedeutung zu genügen, mit Ausnahme von Creusot, auch für gewisse Bergwerks- oder Steinbruchgegenden, wie Blanzay, le Teil, Befbes, die gut gelegen und durch genügend starke Gesellschaften ausgebeutet werden. Grosse Umschlagshäfen konnten durch Interessenten zu ihrem eignen Gebrauch erbaut werden. Man muss für das ganze Land bedeutend wichtige Ergebnisse beachten, obwohl sie nur den einzelnen Bemühungen einiger weniger zu verdanken sind.

Aber diese Ergebnisse sind nicht vorhanden gewesen, ohne Eifersucht zu erregen. Man kann scheinbar nur dann von den Kaufleuten oder Industriellen verlangen, die so erhaltenen Vorteile mit Sympathie zu betrachten, wenn sie von dem glücklicheren oder besser gestellten Konkurrenten gewinnen.

Die Sache der Schifffahrt wird nicht eher populär in der gesammten industriellen oder kaufmännischen Welt, als an dem Tage, an dem die Industriellen, ob klein oder gross, am Flusse wohnend oder nicht an Wasserstrassen, alle ohne Unterschied, Zutritt zu den Vereinigungshäfen haben, die dann durch einen normalen Betrieb so eingerichtet sind, dass man sich ihrer von weitem bedienen kann.

Auf wen muss man nun rechnen, um dies Resultat zu erhalten? Sicherlich nicht auf die grossen Eisenbahngesellschaften. Obgleich Gründe vorliegen, die hoffen lassen, dass sie in ihrem eignen Interesse auf die Fortsetzung des Streites verzichten, den sie der Schifffahrt, bereits Gebieterin des Verkehrs, sofort aufgenötigt hat, so es wäre ebenso illusorisch zu warten, wie das besprochne Werk zu unternehmen, auf den Tag, an welchem sie bereit sein werden, hierzu ihre Unterstützung zu leihen, anstatt sich nur durch die blasse Furcht vor ihrer Gegnerschaft leiten zu lassen. Um Genugung von dieser Gegnerschaft dort zu holen, wo sie sich weiter zeigen würde, wäre es nicht weiter angebracht, sich nur auf gesetzgeberische Massnahmen zu stützen. Man ist nicht sehr weit davon entfernt annehmen zu dürfen, dass der französische Staat, beauftragt mit der Unterhaltung und dem Betriebe der Wasserstrassen, noch darüber hinaus geben müsse und sich in ihre kaufmännische Ausbeutung kömmern müsse, alsdann wäre es nötig, um den freien Umlauf des Schiffes zu sichern, das tatsächlich nur Freiheit bedeutet, öffentliche Schlepp- oder Treideldienste, oder öffentliche Häfen, die mit jedermann zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln ausgerüstet wären, einzurichten. Die Schifffahrt konnte ohne Hilfe des Staates den Treideldienst auf gewissen, besonders schwie-

rigen Canälen monopolisieren (1), und sie hat sehr gute Ergebnisse aus diesem Geschäft gewonnen. Jedenfalls ist die Verwaltung unter dem Druck einer wirklichen Notwendigkeit in diesem Falle vermittelnd eingetreten. Diese Vermittlung kaum umso schwieriger sein, als es sich um eine sozusagen gelegentliche Verbesserung handelte, deren finanzielle Folgen sehr bestritten werden können. Die Organisation einer öffentlichen Schleppdienstes auf der Saône und auf der Rhône, die Schaffung öffentlicher Häfen, die mit passenden Einrichtungen versehen sind, sind zwei Massnahmen, die unumgänglich nötig sind, um der Schifffahrt aller Provinzen, der Schifffahrt des Nordens, derjenigen von Belgien oder Deutschland, den freien Zugang zur Gegend von Lyon und selbst zum mittelländischen Meere zu gestatten. Ebenso wie im Hafen von Marseille, neben den privaten Einrichtungen, die den dort beheimateten Schifffahrtsgesellschaften zur Verfügung stehen, auch öffentliche Einrichtungen bestehen zur Benutzung für die fremden Schiffe, die zum vorwiegenden Teil zur Hebung des Importverkehrs beitragen, können auch in einem Binnenhafen wie in Lyon Fortschritte in Transporten zu Wasser nicht erzielt werden, als durch öffentliche Einrichtungen, die neben diejenigen der grossen Gesellschaften gesetzt werden müssen, und auch die in öffentlichen Schleppdiensten oder Kettendampfschiffahrten bestehen.

Kann man vom Staate verlangen den Anfang zu einem derartigen Unternehmen zu machen? oder nur eine Rolle darin zu spielen? Der zweite Congress der öffentlichen Arbeiten (2) hat einen Beschluss gefasst, auf Vorschlag des Herrn Captier und den unsrigen, der diese Frage beantwortet:

« Der Congress beantragt, da er die Flusshäfen unter demselben Gesichtspunkt behandelt als unentbehrliches Beiwerk der Schifffahrtsstrassen für ihre Ausbeutung, wie die Bahnhöfe bei der Ausbeutung den Eisenbahnen, dass der innere Ausbau den Häfen mit Hilfe derselben Mittel ausgeführt werde, wie die der Wasserstrassen selbst.

Der weitere Ausbau und die Ausstattung sollen an Einzelne oder Gesellschaften, ähnlich denjenigen der einzelnen, oder

(1) Bericht van Larivière und Bourguin, auf dem VIII. Internationalen Schifffahrtskongress.

(2) Zweiter nationaler Congress der französischen öffentlichen Arbeiten Paris, 9-13. Februar 1903. Generalsecretariat, rue de Peletier, 35, Paris. pp. 46 und 217.

verbundenen Handelskammern, mit günstigen Bedingungen übertragen werden, derart, dass sie sich den jeweiligen Bedürfnissen des Handelsstandes anpassen können.

Jedoch im Falle eines Unvermögens der Staatskasse ist der Congress der Ansicht, dass der Staat Hilfe finden könne in den Concessionären für den Bau, als auch für Ausstattung und Ausbeutung des Hafens, die ganz oder teilweise die Ausgaben der ersten Einrichtung übernehmen, und sich an den Einnahmen bei der Ausbeutung schadlos halten.

Wir sind uns einig darin, Herr Captier und ich, diesen Vorschlag zu empfehlen; er erscheint genügend dehnbar sich den verschiedenen Fällen, die ein Verbindungshafen bieten kann, anzupassen, an die Concessionen, an die Handelskammern, an die lokalen Unternehmer oder an die zur Gegend gehörigen Eisenbahngesellschaften.

Allgemein zu behaupten, welche die beste Lösung sei, wäre unmöglich. Das ist eine Frage der Zukunft. Jeden Verbindungshafen wird einen speciellen Charakter tragen, bei dem verschiedene Interessen vorherrschen werden, denen man bei der Annahme Rechnung tragen muss.

Im übrigen ist die Einigkeit zwischen den Interessen der Schifffahrt, zwischen den Localinteressen und den allgemeinen Interessen, die in dieser Hinsicht grösser ist, als man es glauben sollte, derart, dass das notwendige Zusammenarbeiten erleichtert wird.

Ein gut eingerichteter Verbindungshafen wird die Rücktransporte sehr erleichtern und so, durch günstigere Ausnutzung der Schiffe die Frachtkosten für die Hinfahrt vermindern. Wenn man die Tafel im Anhang N° III durchsieht, wird man merken wie ungleich die gelöschten und geladenen Tonnengewichte für die meisten Häfen sind. Es kommt häufig vor, aber sehr selten, dass sich durch einen glücklichen Umstand die Verkehre zweier weniger entfernten Häfen in dieser Hinsicht ergänzen; aber häufiger kommt das Schiff leer zurück, und der Frachtsatz muss diesem Umstand Rechnung tragen. Es wäre wohl anders, wenn einige gute Verbindungen, die auf Schiffsverfrachtungsmärkten zusammen kämen, in geeigneten Städten vorhanden wären. Es wäre nicht nötig, dass diese Vereinigungen grösserer Zahl seien; es verhält sich mit den grossen Binnenhäfen, ebenso wie mit den grossen Seehäfen. Wenn man auf eine kleine Anzahl von Orten alle möglichen Erleichterungen vereinigt, gelangt man auf Frachtermässigkeiten, die man nicht mit zahlreicheren und ebensogut ausgerü-

steten Häfen erreichen würde. Die Hauptsache ist, keine Verkehrsquelle zu übersehen, und besonders die auzusuchen, welche an Flussläufen liegen.

Eine so bedeutende Stadt wie Lyon stellt mit der Mehrzahl unserer Seeplätze den Beweis dar, dass die Einfuhr zu Wasser bedeutend die Ausfuhr überwiegt. Aber wenn die Kohlenbeken, die Cement und Kalkwerke, die Erzgruben, die sich, durch glücklichen Zufall, in ihrer Nachbarschaft befinden, in der Lage gewesen wären durch eine gute Einrichtung der Verbindungshäfen die Wasserstrassen zu benutzen und durch sie ihr Gebiet zu bewahren, so wären für die Schifffahrt Vorteile entsprungen, von denen auch der Gesamthandel der Stadt Nutzen gehabt hätte. Es scheint von vornherein, dass die Ladungen von Gütern, die nur einen Hafen durchfahren, nur durch die Arbeit ihm Nutzen bringen, welche sie erfordern. Aber das Zurückgehen dieser Ladungen ist wirklich stark und sie beeinflussen den gesamten Transport.

Kurz und gut, wenn es sich um einen Hafen mit grossen Verkehr handelt, wie die gesammte Hafenanlage von Lyon, die einem Seehafen sehr ähnlich ist, soll man nach unserem Dafürhalten besonders bestrebt sein, die gesamte Einrichtung der Seehäfen nahezu nachzuahmen, unter dem Vorbehalt jedesmal Nutzen aus den gemachten Erfahrungen zu ziehen, um auf bereits verworfne Grundsätze zu verzichten und gewisse glückliche Neueinrichtungen anzunehmen, wie beispielsweise den Grundsatz der Autonomie.

Wenn man zugleich als unzureichend die Initiative des Privaten, die Initiative der Eisenbahngesellschaften und diejenige des Staates bezeichnet, so hat man keinen anderen Ausweg, als durch die gemeinschaftliche Initiative, das will sagen, dass wir ihn finden in den Syndicaten oder der localen Concessionären, die durch den ersten Gesetzentwurf von Baudin als nationales Arbeitszeug vergesehen sind. Dieser Teil des Gesetzes wurde vorläufig durch den Senat zurückgestellt, der nur den Teil, ausschliesslich Neubauten betreffend, zurückbehielt. Man darf glauben, dass die vertagten Bestimmungen nicht weniger wichtig waren, als die anderen und, dass sie nicht nur die projektirten Linieen betrafen, sondern mehr noch die bereits im Betriebe befindlichen. Wie die zu bildenden Gesellschaften nicht nur den Zweck haben würden, nur auszubreiten und Erfahrungen zu sammeln, sondern mehr eine praktische Rolle zu spielen, zugleich in finanzieller und verwaltungstechnischen Hinsicht, ebenso wäre es wünschenswert,

dass sie grundsätzlich einen rein lokalen Charakter hätten, und mehr darauf hinarbeiteten, Häfen zu bauen und zu betreiben mit den dazu in Betracht kommenden Proviantanstalten, Entrepôts, Eisenbahnen und Rollfuhrwesen. Nichts wird sie hindern, wenn sie ihre Geschäfte auf befremdete Verbindungen ausdehnen, ihre Austreibungen vereinen, um allgemein wichtige Unternehmungen, wie den Schleppdienst, die Ketten-dampfschiffahrt oder die Treidelei zu schaffen, ebenso aber auch mit einer gewissen Geschicklichkeit die Gefahren zu umgehen, die man beim Benutzen von Häfen für Transporte zu fürchten hat, die umgeladen und vorbereitet werden müssen, und welche in den auf Seite 24 und 25 angezogenen gegenseitigen Verträge enthalten sind. In diesen Gesellschaften würden Vertreter aller Interessen Städte, Kreise, Handelskammern, Schiffahrtsgesellschaften, Eisenbahngesellschaften oder Tramways ihren Platz haben. Solche Gesellschaften wirken unter der Kontrolle des Staates, der gänzlich seine Aufsichtsrechte behalten würde, und werden wichtig, nicht nur um Verbesserungen herbeizuführen, sondern auch um einen höheren Nutzen aus wirklich verfügbaren Plätzen herauszusehen, die sonst dem ersten Besitzer übergeben werden ohne bestimmte Grundsätze, ohne wohl durchdachte Tarifrung und ganz besonders ohne jegliche Wirtschaftlichkeit. Sie müssten dort die nötige Verbindung zwischen Kaufmann und Schiffer herstellen, wo Frachtenvermittlungstellen fehlen. Diese lokalen Gesellschaften würden unter sich vereinigt, sozusagen die Moleküle einer allgemeinen Gesellschaft, die ähnlich wäre der Gesellschaft « für die Entwicklung der Binnenschiffahrt », die in Deutschland eine wichtige Rolle gespielt hat. Einer derartigen Gesellschaft kommt es zu, das Werk weiterzuführen und zu ergänzen, welches das beratende Comité für Schiffahrt und Häfen, im Jahre 1902 durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten geschaffen, ausführen sollte, und ausserdem eine Lücke auszufüllen, indem sie jährlich einen Bericht (1) über die Lage der Häfen, ihrer Ausrüstung, ihres Verkehrs, über die Lage der Schiffahrt, ihres Materials, ihrer Hilfsquellen, der Verfrachtungsbureaux, der Schlepperei, der gegenseitigen Verträge, etc. herausgeben. Dieser Bericht, dessen Anga-

(1) Auf dem Eisenbahnnetz P.-L.-M. sind durch die *Kursbücher von Chaix* nur elf *Verbindungshäfen* angeführt : Roanne, Chalons an der Saône, Dijon, Saint-Jean de Losne, Besançon-Mouillère, Chagny, Montargis, Gray, Sens, Ivry, Pont de Bord (Corneloup).

ben die Berichte der Eisenbahnen ergänzte, würde der wichtigste Anlass sein zur Entwicklung der Schifffahrt. Er würde Forderungen hervorrufen, die die Schifffahrt über die Wünsche des Handelsstandes belehrten.

Eine derartige Gesellschaft ist nicht das Werk eines Tages. Sobald sie Gestalt gewonnen hat, darf man hoffen, dass gewisse Hindernisse verschwinden werden, die herrühren von dem Fehlen eines Einvernehmens und einer Organisation der Schifffahrt, aber noch viel mehr von den Austreibungen ihrer Gegner, und dass man der Entwicklung der gemischten Transporte helfen wird. Zum Schluss wollen wir, um die gesuchten Resultate festzulegen, uns an die Zusammenstellung folgender Massnahmen wenden :

1. Die eigentlichen Bauten der Hauptverbindungshäfen sind aus denselben Mitteln zu bestreiten, wie die der Wasserstrassen und möglichst gleichzeitig mit diesen zu bauen.

2. Es ist durch geeignete gesetzliche Massnahmen, ähnlich denjenigen, die im ersten Entwurf des Baudin'schen Gesetzes vorgesehen waren, die Ausstattung und Verwaltung dieser Häfen durch lokale Gesellschaften zu erleichtern.

3. Es sind den Eisenbahnen die Auschlüsse, zu denen sie nicht gesetzlich verpflichtet sind, durch ein gleiches Gesetz, wie es kürzlich durch die französische Regierung zurückgezogen wurde, aufzuerlegen.

4. Den Eisenbahnen, die hierzu bestimmt werden, sind die gegenseitigen Verträge, wie sie im Artikel 14 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 vorgesehen und in allen Bedingnisheften der Eisenbahnen veröffentlicht sind, zu erleichtern.

R. TAVERNIER.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-349877

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299493