

Bertin-Rouilleau, J.

Article — Digitized Version

Der Zustand der französischen Binnenwasserstraßen

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Bertin-Rouilleau, J. (1957) : Der Zustand der französischen Binnenwasserstraßen, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 37, Iss. 9, pp. 520-524

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132531>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

strien, deren Tarife aus nationalwirtschaftlichen Erwägungen heraus niedrig gehalten werden. An der Spitze stand 1956 die Eisenbahn mit 145,6 Mrd. ffrs. Die Kohlengruben folgten mit rd. 14 Mrd., die Pariser Verkehrsbetriebe mit 11,4 Mrd., die Gaswerke mit 5,5 Mrd. und die Elektrizitätswerke mit 4,9 Mrd. 9,8 Mrd. ffrs flossen aus der Staatskasse außerdem an die Fluggesellschaft AIR FRANCE und die beiden Schifffahrtsunternehmen „Compagnie Générale Transatlantique“ und „Messageries Maritimes“. Bei den drei letzten Unternehmen handelt es sich zu einem erheblichen Teil um Ausgleichszahlungen für Linien, die im nationalen Interesse ohne Rücksicht auf ihre Rentabilität unterhalten werden müssen.

Einer besonderen Erläuterung bedarf der hohe buchmäßige Fehlbetrag der Eisenbahn, denn dieses Unternehmen unterließ zweifellos nichts, um seinen Betrieb so rationell wie nur möglich zu gestalten, bei sehr starkem Rückgriff auf die Automation und alle anderen Errungenschaften der modernen Technik. Für ungefähr ein Drittel des Fehlbetrages sind soziale und wirtschaftliche Sonderaufgaben der Regierung verantwortlich. In diese Gruppe gehören niedrige Sondertarife für kinderreiche Familien, für den Vorortsverkehr, für den Jahresurlaub der Arbeitnehmer und auch für verschiedene Warenkategorien, nicht zuletzt zur Förderung des Exports. Eine weitere Belastung ergibt sich aus einem unmöglichen Pensionierungsgesetz, das auf die Zeit vor dem ersten Weltkrieg zurückgeht und Altersgrenzen von 50 bis 55 Jahren vorsieht, mit dem Ergebnis, daß es augenblicklich bereits mehr pensionierte als aktive Eisenbahner gibt. Da im Parlament für die Abänderung dieses Gesetzes keine Mehrheit zu finden ist, da es außerdem mit der Verstaatlichungsaktion, die in Frankreich 1936 einsetzte, nichts zu tun hat, darf man hiermit auch finanziell die öffentliche Wirtschaft des Landes nicht belasten. Eine weitere Quelle der Eisenbahnfehlbeträge ist die aus politischen Gründen von so gut wie allen Parteien und nicht zuletzt von denjenigen politischen Gruppen, die mit am schärfsten das Verstaatlichungs-

experiment kritisieren, immer wieder verhinderte Koordinierung des Verkehrswesens mit der Verpflichtung für die Bahn, gegen ihren ausdrücklichen Willen und ihre wiederholten Anträge rund 10 000 km unrentabler Nebenlinien aufrechtzuerhalten. Es ist allgemein bekannt, daß die Stilllegung dieser Linien den Fehlbetrag um eine erhebliche Summe verringern würde. Dies ändert jedoch nichts an einem hartnäckigen politischen Widerstand.

Die Energiewirtschaft leidet unter zu niedrigen Tarifen und außerdem bilanzmäßig unter einer vielleicht etwas zu hohen Eigenfinanzierungsrate. Außerdem sind in allen Ländern die Kohlengruben zunehmend zu steigenden Löhnen verpflichtet, und diese soziale Entwicklung läßt sich finanziell nur schwer verkraften. In den letzten Jahren überstiegen die Mehrbelastungen auf seiten der Gesteungskosten die beachtlichen Produktivitätsfortschritte, so daß man nur durch höhere Tarife die Fehlbeträge hätte vermeiden können. Die Verschuldung der staatlichen Grundindustrie, die auf sehr energische Modernisierung und Rationalisierung Wert legt, erreichte ihrerseits einen vielleicht etwas zu hohen Grad, und es bleibt zu erwägen, ob die sich hieraus ergebende Finanzbelastung in Zukunft durch die laufenden Einnahmen restlos ausgeglichen werden kann. Der Zug nach dem Modernen rückte möglicherweise kritische Rentabilitätsberechnungen etwas in den Hintergrund.

Vielleicht wäre es besser gewesen, die französischen Züge etwas langsamer und auf alle Fälle etwas billiger fahren zu lassen. Es ist immer gefährlich, wenn eine kleine Minderheit von Direktoren staatlicher Betriebe ohne unmittelbar fühlbare Kontrolle über sehr große Beträge verfügen kann. Hierin liegt eine nicht abzuleugnende Schwäche des Systems. Aber trotzdem darf man abschließend bei allgemeiner Beurteilung der staatlichen Wirtschaft Frankreichs den Erfolg nicht absprechen. Nach reichlich kostspieligen Kinderkrankheiten gelang es ihr ziemlich schnell, ihre Bewährungsprobe zu bestehen, und es ist so gut wie sicher, daß sie sich auch in Zukunft behaupten wird.

Der Zustand der französischen Binnenwasserstraßen

J. Bertin-Rouilleau, Paris

Das französische Binnenwasserstraßennetz hat lange Zeit als das beste Europas gegolten. Seit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts aber sind nur wenige unbedeutende Verbesserungen und Modernisierungsarbeiten durchgeführt worden. Von den 8500 km der Gesamtlänge des brauchbaren Wasserstraßennetzes sind nur 1100 km für Schiffe von über 600 t schiffbar. Weitere 5800 km sind von den sogenannten „flandes“ befahrbar. Diese Pinassen haben eine Tragfähigkeit von 280 t und einen Tiefgang von 1,80 m, sie entsprechen dem von Freycinet im Jahre 1879 festgelegten Programm. Der Rest des Schifffahrtsnetzes umfaßt Wasserstraßen zweiter Ordnung, die nur für Schiffe von weniger als 200 t befahrbar sind.

DAS WASSERSTRASSENNETZ

Der Seine kommt als der Wasserstraße der Stadt Paris nach den Häfen Rouen und Le Havre besondere Bedeutung zu, sie spielt aber auch eine wichtige Rolle bei der Verkehrserschließung der Gebiete an ihrem Oberlauf. Die Seine ist zwar außerordentlich gut schiffbar (von Marcilly bis zum Meer 537 km), sie verdoppelt aber beinahe leider wegen ihres gewundenen Verlaufes den Weg von Rouen nach Paris. Die Seine ist mit dem Binnenschiffahrtssystem im Norden, Osten und Südosten Frankreichs verbunden. Mit den Küstenstädten in Nordfrankreich ist Paris durch das Oisetal und von Compiègne an durch das Kanalsystem über St. Quentin, Cambrai, das Bassin-

Rond, Douai, Béthune und Arques verbunden. Von dieser Verkehrsader, die in einer Art Delta die drei Seehäfen Dünkirchen, Gravelines und Calais bedient, zweigen einige wenige Schifffahrtswege nach Westen ab, die mit Ausnahme der Somme tot enden. Die Abzweigungen nach Osten dagegen stellen die Verbindung zum belgischen Binnenschifffahrtsnetz her und haben besondere Bedeutung durch die Bedienung der Gebiete um Armentières, Lille, Roubaix und Tourcoing sowie des Industriegebietes von Denain, Trith und Valenciennes, sie schließen ferner das Sambre-Tal, das Gebiet von Soissons, die Ardennen und die Champagne an das Binnenschifffahrtsnetz der Seine an. Dieser Anschluß des Nordens erfolgt also über eine einzige Verbindung, deren Unsicherheit zwei aufeinanderfolgende Kriege offenkundig gemacht haben. Immerhin werden diese Gebiete über die Seine mit Rouen und Le Havre, mit dem Westen, dem Gebiet von Paris, dem Saône-, Rhône- und Loire-Tal, mit dem Centre, Burgund und von dort mit Lyon, Marseille, Sète und Toulouse verbunden. Wenn man bedenkt, daß damit die bedeutendsten Zentren des Bergbaus und der Industrie mit den Hauptgebieten der landwirtschaftlichen Produktion, mit den Seehäfen am Kanal und am Mittelmeer und mit dem mitteleuropäischen Netz verbunden werden, kann man die Bedeutung dieser Verkehrsader ermessen.

Ein sehr großer Verkehr, den diese verschiedenen Wasserwege, oder wenigstens ein sehr großer Teil von ihnen, stromauf und stromab heranführen, belastet die einzige Verbindung zwischen der Pariser Region und Nordfrankreich bis an die äußerste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Die Maßnahmen, die man getroffen hat, um diese Wasserstraße bis zum äußersten zu nutzen, haben ihr Ende des vorigen Jahrhunderts bei den Matrosen den Beinamen „Kanal von Cayenne“ eingetragen. Trotz dieser Maßnahmen und technischer Verbesserungen (elektrische Zugkraft bei der Bergfahrt, Elektrifizierung der Schleusen) stagniert der Durchgang durch die Schleusen seit 1913 und begrenzt den Verkehr auf dieser Wasserstraße und die Entwicklung des Bergbaus und der Industriewerke, die auf ihre Benutzung angewiesen sind.

Die Rhône und ihr Hauptnebenfluß, die Saône, bilden einen günstigen Verkehrsweg, der Marseille mit Ostfrankreich, der Schweiz und Südwestdeutschland verbindet. Marseille könnte zu der Bedeutung von Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg aufwachsen, wenn nicht der reißende Charakter der Rhône und die Stärke der Strömung die Schifffahrt auf ihrem Laufe schwierig gestalten würden und wenn die Geröllmassen, die die Rhône mit sich führt und im Delta ablagert, es nicht notwendig gemacht hätten, den Hafen von Marseille so weit ostwärts anzulegen. Einen gewissen Ausgleich bringt der Durchstich von Rove, der Marseille mit dem See von Berre und über den Kanal von Bouc mit der Rhône bei Aules verbindet. Der Verkehr auf der Rhône ist kostspielig und nicht sehr bedeutend. Der größere Teil des Verkehrsaufkommens im Rhônetal wird von der Eisenbahn bewältigt. Es ist eine bekannte Tatsache, daß der Rhôneverkehr zurückging, als der Rheinverkehr zu-

nahm. Die französischen Behörden sind der Meinung, daß es für eine Restaurierung des Flußverkehrs auf der Rhône unabdingbar ist, die Bauvorhaben zu nutzen, die durchgeführt werden sollen, um die Wasserkräfte dieses Flusses für die Elektrizitätserzeugung zu erschließen. Die Rhône kann eine jährliche Stromerzeugung von 14 Mrd. kWh liefern. Parallel müssen Staudämme, Schifffahrtsschleusen und Bewässerungsanlagen für die Landwirtschaft errichtet werden.

Die Saône ist in ihrem schiffbaren Teil durchweg kanalisiert. Der obere Teil der Saône zwischen Corre und Gray hat auf etwa 99 km 18 Schleusen, die für Fahrzeuge mit Abmessungen bis zu $38,50 \times 5,20$ m passierbar sind. Die zugelassene Tauchtiefe für diesen Teil der Saône beträgt 1,80 m.

Die Kleine Saône zwischen Gray und Verdun (108 km) erlaubt dieselben Tauchtiefen. Auf dem Abschnitt von Gray bis Saint-Jean-de-Losne müssen vier Schleusen mit 39,50 m Länge und 8,00 m Breite, auf dem Abschnitt Saint-Jean-de-Losne bis Verdun vier Schleusen von $39,50 \times 14,50$ m passiert werden.

Die Große Saône zwischen Verdun und Lyon (167 km) ist ebenfalls für Schiffe mit bis zu 1,80 m Tauchtiefe schiffbar. Ihr Gefälle ist durch sechs Staustufen mit Schleusen ausgeglichen. Diese Schleusen sind für freie Durchfahrt eingerichtet, wenn der Wasserstand in den Durchfahrten 2 m übersteigt, was etwa vier Monate im Jahr der Fall ist. Die Abmessungen der Schleusen betragen $150,40 \times 16$ m außer an der Insel Barbe; die dortige Schleuse ist bei einer Länge von 112,50 m nur 12 m breit. An den Ufern der Saône sind eine Reihe wichtiger Häfen entstanden: Lyon, Thoissey, Mâcon, Charles-sur-Saône, deren Umschlag dadurch gehoben wurde, daß sie durch Kaischienen an das Verkehrsnetz der Eisenbahn angeschlossen sind.

Der Canal du Centre ist die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Lyon mit den niedrigsten Gefällstufen. Er ist zwischen Chalon und Digoin 116 km lang. In Richtung Mittelmeer sind 37, in Richtung Atlantik 30 Schleusen zu überwinden. Er verbindet die Saône mit der Loire und durch den Loire-Seitenkanal und die Kanäle von Briare und Loing mit der Seine. Die Abmessungen der Schleusen aller dieser Wasserstraßen betragen $38,50 \times 5,20$ m und sind für Schiffe bis zu einem Tiefgang von 1,80 m befahrbar.

Der Marne-Saône-Kanal ist zwischen Vitry-le-François, dem Knotenpunkt von Rhein-Marne-Kanal und Marne-Seitenkanal, und Heuilley-sur-Saône 224 km lang und hat 114 Schleusen ($38,50 \times 5,20$ m, Tiefgang bis 1,80 m). Der Wasserstand in diesem Kanal wird durch verschiedene Wasserreservoirs auf dem Plateau von Langres sichergestellt, die jeden Winter etwa 40 Mill. cbm Wasser speichern. Der Marne-Saône-Kanal ist die kürzeste Verbindung zwischen dem nördlichen Industriegebiet und dem Saône-Becken. Gleichzeitig bildet er einen zweiten Weg von Paris zum Saônebecken, zum Kanal von Burgund und zum Canal du Centre. Schließlich ermöglicht er auch die Binnenschifffahrt von der Saône nach dem Kohlenbecken von Charleroi, gegebenenfalls sogar nach den belgischen Häfen, nach Rotterdam und selbst bis zum Ruhrgebiet.

Die Verbindung zwischen Saône- und Rhône-Tal einerseits und dem Industrieviertel von Nancy, dem Erzrevier Lothringens und den Standorten der Eisen- und Stahlindustrie im Osten andererseits ist durch den südlichen Zweig des Ost-Kanals (147 km, Tiefgang 1,80 m, 99 Schleusen von 38,50×5,20 m) hergestellt, der Toul am Rhein-Marne-Kanal mit Corre an der Saône verbindet.

Der Rhein-Rhône-Kanal ist zwischen Saint-Symphorien (oberhalb von Saint-Jean-de-Losne, wo der Kanal von Burgund mündet) und dem Rhein 324 km lang. Er folgt dem Doubs-Tal bis Dampierre, führt an Mülhausen vorbei und erreicht den Rhein bei Straßburg. Zwei Abzweigungen führen nach Neu-Breisach im Osten und Kolmar im Westen. Dieser Kanal überwindet die Wasserscheide mit 77 Schleusen nördlich und 83 Schleusen südlich des höchsten Punktes. Er ist für Schiffe bis zu 1,80 m Tiefgang befahrbar.

Der Abschnitt Saint-Symphorien — Napoleoninsel (224 km, 113 Schleusen) ist hauptsächlich für den Rhône-Rhein-Verkehr in beiden Richtungen wichtig, der Abschnitt von Straßburg nach Hüningen bildet einen weniger befahrenen Seitenkanal des Rheins.

Der Canal du Midi verbindet die Garonne mit Mittelmeer und Rhône. Er ist 250 km lang, überwindet die Wasserscheide und hat auf dem Abschnitt zum Mittelmeer 48, und auf dem Abschnitt zum Atlantik 17 Schleusen. Er ist nur für Schiffe von 110—120 t befahrbar, und seine Schleusen (29,25 m Länge) beschränken die Benutzung auf Fahrzeuge bis zu 27 m Länge. Während er also auf Grund seiner Abmessungen nicht zu den Wasserstraßen erster Ordnung gerechnet werden kann und deshalb nur für einen Verkehr von ausschließlich lokaler Bedeutung angemessen erscheint, muß er auf Grund seiner Lage einen bedeutenden Fernverkehr bewältigen.

Um die Schwierigkeiten der oberen Rheinfahrt zu umgehen, bedang sich Frankreich im Vertrag von Versailles das Recht aus, einen Kanal parallel des Rheins auf elsässischem Gebiet anzulegen, der nahe bei Hüningen vom Rhein abzweigt und bis Straßburg reicht. Im Straßburger Vertrag haben Deutschland, die Schweiz und Frankreich dem Bau dieses Kanals zugestimmt.

Der Große Elsässische Kanal wird einen künstlichen Fluß von 111 km Länge bilden. Seine Breite soll am Wasserspiegel 120 m, an der Sohle bei 7 m Tiefe 80 m betragen.

Zwischen den beiden Kriegen wurde nur der Zuflußkanal von Kembs fertiggestellt. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges wurde der Zufahrtkanal von Ottmarshausen eröffnet (1952); die Arbeiten am dritten Kanal bei Fessen werden in Kürze in Angriff genommen.

Ostfrankreichs große Ost-West-Verbindung ist der Rhein-Marne-Kanal, der in Verbindung mit verschiedenen anderen künstlichen und natürlichen Wasserstraßen den Bergbau und die Produktionsstätten dieses Gebietes an das französische Binnenschiffahrtsnetz anschließt. Der Rhein-Marne-Kanal durchschneidet viele Gebirgsketten und Täler und ist deshalb eine

sehr schwierig trassierte Wasserstraße, besonders vom Durchbruch der Saverne bis zu den nördlichen Ausläufern der Vogesen.

Der nördliche Zweig des Ost-Kanals (zwischen Rhein-Marne-Kanal und der belgischen Grenze) hat eine Länge von 272 km. Der Höhenunterschied von 148,58 m wird durch 59 Schleusen ausgeglichen. Die Kanalsohle liegt normalerweise 2,20 m tief und erlaubt Tauchtiefen bis zu 1,80 m. Es bestehen jedoch eine Anzahl fester Wehre für industrielle Nutzung, die durch mit Schleusen versehene Abzweigkanäle umgangen werden müssen. Während im Departement Meuse die Schifffahrt fast immer auf Abzweigkanälen betrieben wird, ist im Departement Ardenne die Fahrt im Flußbett die Regel, dort spielen die Abzweigkanäle nur als Umgehungen von Wehren eine Rolle.

Die kanalisierte Mosel zweigt bei Frouard vom Rhein-Marne-Kanal ab und hat auf der Strecke von Frouard bis Metz 6 Wehre und 13 Schleusen (38,5×6 m) zu überwinden. Die Schifffahrt ist häufig durch Hochwasser behindert. Von Metz stromaufwärts wurde die Kanalisierung zwischen den Kriegen fortgeführt; Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 280 t und einem Tiefgang von 1,80 m können ihn benutzen. Man beabsichtigt, ihn auf den Standard der Rheinkähne zu bringen. Dieser Abschnitt führt 4 Schleusen, 2 Wehre und 3 Fluttore; er ist besonders leicht schiffbar. Sein Betrieb ist einer privaten Gesellschaft übertragen, die Kanalgebühren erhebt.

UBERALTERUNG DES WASSERSTRASSENNETZES

Das französische Binnenschiffahrtssystem entspricht nicht mehr den Anforderungen des modernen Verkehrs an dieses zwar langsamste, aber im allgemeinen auch billigste Verkehrsmittel. Vier Fünftel der Wasserstraßen sind in ihrem Ausbau mindestens 70 bis 80 Jahre im Rückstand. Mehr als die Hälfte der Schleppzüge oder Selbstfahrer fahren auf Kanälen, die ursprünglich dafür vorgesehen waren, daß Tiere, oder häufig genug auch Menschen, als Zugkraft verwendet wurden. Weder die Instandhaltung noch eine Modernisierung ist in ausreichendem Maße erfolgt. Ein wichtiger Nachteil des ganzen Systems ist seine unglaubliche Uneinheitlichkeit:

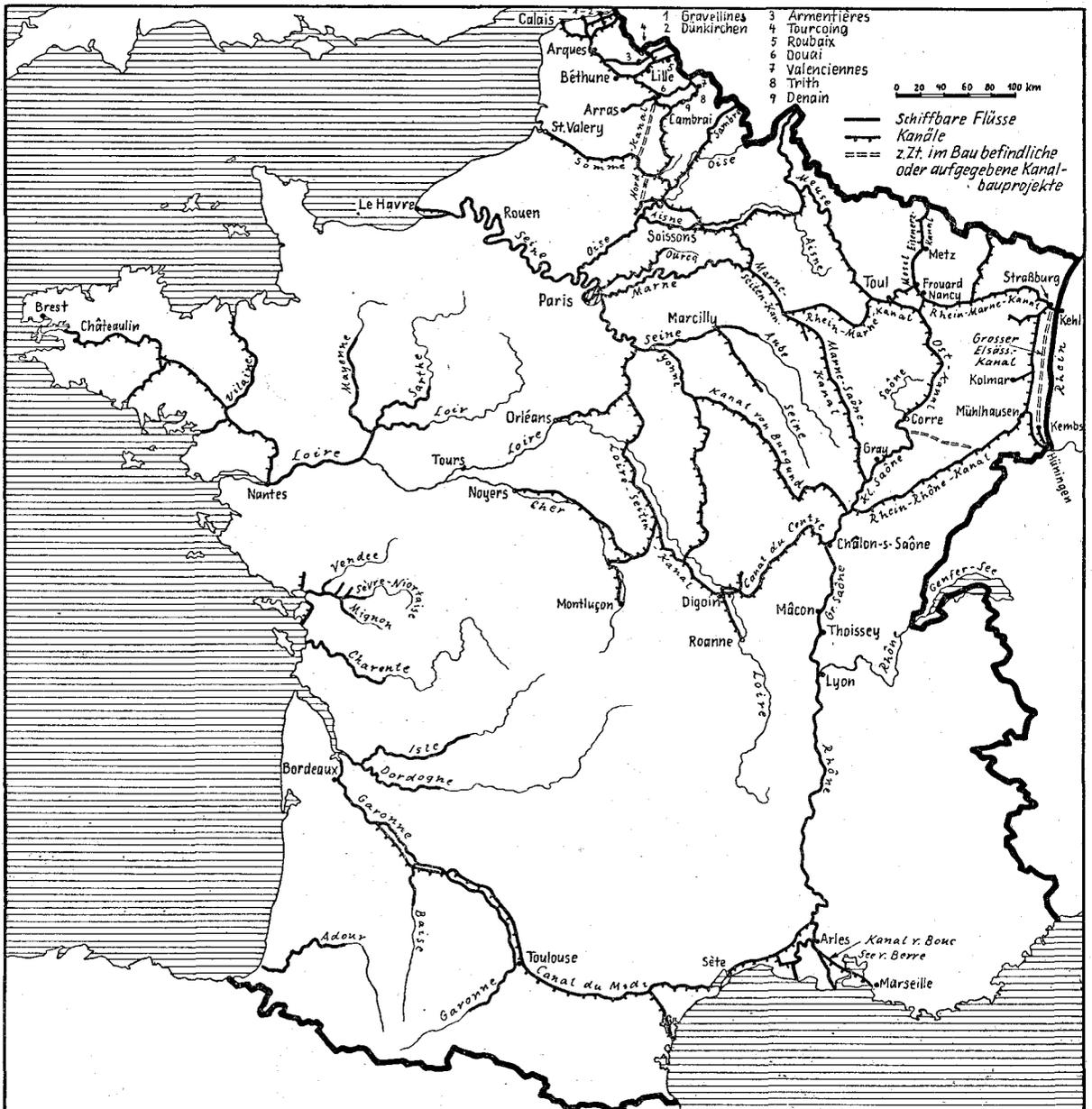
In der Seine gibt es große Schleusen, deren Abmessungen 112,50×12 m und 155,40×16 m betragen. Die Schleuse von Donzère an der Rhône hat bei einer Länge von 195 m eine Breite von nur 12 m. In der Oise gibt es Schleusen von 125×12 m, in der Escaut von 85×7,50 m zwischen Schleusen von 38,50×5,20 m. Zwischen Lille und Dünkirchen gibt es Schleusen von einheitlicher Breite, 12 m, aber verschiedener Länge: 115 m, 120 m, 145 m, dazwischen alte Schleusen von 38,50×5,20 m. Flußabwärts von Lille gibt es eine Schleuse von 85×8 m, der Schleusen von 38,50×5,20 m vorgelagert sind. Im Kanal von St.-Quentin und im Bergbaurevier sind die Schleusen teils 6,50 m, teils 5,20 m breit, und was der Beispiele mehr sind. Nicht viel besser sieht es mit den Tauchtiefen aus. Zwar gibt es Wasserstraßen von 3 m Wasserstand, andere mit zugelassenen Tauchtiefen von 2,20 m, die meisten aber können nur von Schiffen bis zu 1,80 m Tiefgang

befahren werden. Das bedeutet, daß weder die heute vorhandenen Pinassen noch die seit dem Kriege erbauten Schiffe die meisten Wasserstraßen voll beladen passieren können. Einem Tiefgang von 2,80 m bis 3,10 m entspricht etwa eine Ladefähigkeit von 350 t, woraus hervorgeht, daß die Mehrzahl der großen französischen Wasserstraßen für Schiffe von 600 t und erst recht für die großen Typen von 1350 bis 2000 t nicht benutzbar sind.

Die Höchstgeschwindigkeit wurde nach technischen Gesichtspunkten auf 6 km/h festgesetzt, weil die Uferböschungen nicht mehr vertragen würden. Tatsächlich liegen aber die erreichten Geschwindigkeiten erheblich unter dieser Ziffer. Das liegt an der großen Zahl der Schleusen und an den Verkehrsstauungen, die an vielen Stellen auftreten. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen in manchen Kanälen für Selbstfahrer wie für Schleppzüge bei nur 2 km/h.

Die Schifffahrt kann in bestimmten Fällen nur teilweise am Tage stattfinden. Um Verkehrsstauungen zu vermeiden, mußte man sich entschließen, die Arbeitszeiten in der Binnenschifffahrt zu verlängern. Die Ergebnisse sind aber allgemein enttäuschend, da die Wasserstraßen nachts nicht erleuchtet sind (außer an wenigen besonders stark befahrenen Stellen) und da nicht alle Schiffe für Nachtfahrten ausgerüstet sind.

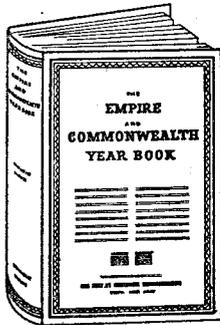
Weitere Schwierigkeiten ergeben sich aus falschem Brückenbau, der seine einzige Entschuldigung in mangelnden Finanzierungsmitteln findet. Schleusen und Ankerplätze sind technisch vielfach schlecht ausgerüstet. Der Nord-Kanal, der zu drei Viertel vollendet ist, wurde sogar völlig aufgegeben, und seine Ladeeinrichtungen mußten dem Verfall überlassen werden, obwohl gerade dieses Projekt von der Handelskammer Douai und den Verkehrsnutzern erheblich mit Finanzmitteln gefördert wurde.



Sechste Ausgabe

THE EMPIRE AND COMMONWEALTH YEAR BOOK

1957-58



Format 22×14×4 cm,
532 Seiten
Preis: £ 2.11.6

*In Deutschland zu beziehen durch alle Buchhandlungen
oder direkt von NEWMAN NEAME LIMITED
50, Fitzroy Street, London W 1, Großbritannien.*

The sixth edition contains 532 pages of detailed up to date information about 80 territories, and gives vital statistics about 90 Commonwealth commodities.

Teil I: Angaben über die mit Commonwealth und Kolonialangelegenheiten befaßten Regierungsstellen usw.

Teil II: Daten für jedes der über 80 Territorien über Geschichte, Verfassung, Regierung, Bevölkerung, Kultur, Finanzen und Wirtschaft.

Teil III: Statistiken über Produktion wichtiger Rohstoffe und Waren und den Handel mit diesen.

Dabei bewältigt die Binnenschifffahrt trotz dieser beklagenswerten Zustände auf den 8500 km der französischen Wasserstraßen ein Transportvolumen von etwa 50 Mill. t jährlich. Sie beschäftigt zwischen 27 000 und 30 000 Personen (darunter 14 000 Mann Schiffspersonal) und erzielt Jahresumsätze von 30 Mrd. ffrs.

MODERNISIERUNGSPROGRAMM

Es ist unbedingt notwendig, daß ein umfassendes Programm auf lange Sicht aufgestellt wird.

Zunächst sind alle diejenigen Kanäle außer Betrieb zu setzen, deren Unterhaltungskosten, Schlepp- und Schleusendienste usw. in der wirtschaftlichen Bedeutung des Kanals keine Berechtigung finden. Dabei sind natürlich die Interessen des betroffenen Gebietes (Bewässerung usw.) zu wahren.

Das französische Wasserstraßennetz soll an das europäische angeschlossen und nach dessen Standard ausgebaut werden, d. h. es muß in seinen wichtigsten Teilen für Schiffe bis zu 1350 t (Tiefgang 2,20 m) ausgebaut werden. In das Programm sollten die Verbindungen zwischen Le Havre und Rouen, Dünkirchen, Paris, Straßburg und Marseille einbezogen werden. Alle Wasserstraßen, deren Wirtschaftlichkeit gesichert erscheint, sollten für die Benutzung durch die heute gebräuchlichen Schiffe von 38,50 m Länge ausgebaut werden. Die Schleusen sollten so erweitert werden, daß ihre Breite an allen Stellen einer Breite von zwei aneinandergeschlossenen Kähnen der üblichen Länge von 38,50 m entspricht.

Die Arbeiten zur Vergrößerung der Sohlentiefe auf 2,20 m sollten bei allen wichtigen Kanälen, insbesondere aber beim Rhein-Marne-Kanal, zwischen Straßburg und Nancy, beim Rhein-Rhône-Kanal, beim Eisenerz- und Kohlen-Kanal und an der kanalisiertem Saar fortgesetzt oder bald aufgenommen werden.

Nach Vollendung dieses Arbeitsabschnittes wäre der Abschnitt Straßburg—Nancy nach Westen zu verlängern, um diesen Teil des Netzes mit der Seine zu verbinden.

Durch technische Verbesserungen in der Kanalführung, an den Profilen und an den Ufern muß die Verkehrsabwicklung beschleunigt werden. Das gilt aber insbesondere für die Schleusen, deren Zahl herabgesetzt und deren Tiefe in vielen Fällen vergrößert werden muß. Wichtig ist auch die Elektrifizierung der Schleusentore und der Zugvorrichtungen sowie die allgemeine Beleuchtung der Schleusen und der Zufahrtskanäle, damit im Bedarfsfalle zur Vermeidung von Verkehrsstauungen Nachtbetrieb stattfinden kann.

Es wäre ferner zu überlegen, ob nicht auf allen geeigneten Flüssen und Kanälen anstelle des Bugsierbetriebes mechanische oder elektrische Zugvorrichtungen eingeführt werden sollten.

Die im Inneren gelegenen Häfen (von denen viele als weiter landeinwärts gelegene Einrichtungen für den Seehafenumschlag betrachtet werden können) sollten aus öffentlichen Mitteln unterstützt werden. Dabei müßte besonders auf die Koordinierung von Straßentransport, Eisenbahn und Binnenschifffahrt beim Zulauf nach den Seehäfen geachtet werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen dürften eine erhebliche Senkung der Frachtraten in der Binnenschifffahrt ermöglichen. Sie müßten aber noch durch einige weitere Maßnahmen bei der Erneuerung der Binnenschifffahrtsflotte ergänzt werden.

Die französische Flotte ist im Vergleich zu den Nachbarländern (besonders Holland, Belgien und Deutschland) erheblich im Rückstand, was allein daraus schon hervorgeht, daß es in Frankreich noch eine sehr große Zahl von Holzschiffen gibt. Diese etwa 2000 Holzschiffe stellen einen erheblichen Ballast für die Flotte dar und sollten jetzt, nachdem die Kriegsschäden einigermaßen ausgeglichen sind, in einem Programm von jährlich 400 bis 500 Einheiten ersetzt werden. Bei diesem Erneuerungsprogramm sollte der Bau großer Einheiten von 1350 t bevorzugt werden, die für die rationelle Nutzung der Wasserstraßen mit großem Profil eine unumgängliche Notwendigkeit sind. Da fast alle überalterten Schiffe Partikulieren gehören, müßten die Baukosten zum Teil aus öffentlichen Anleihen gedeckt werden.

Da Einheiten von mehr als 38,50 m Länge für den Seine-Verkehr der Häfen Rouen und Le Havre mehr als ausreichend sind, sollte man einen Teil der Seine-Flotte nach dem Ausbau des Kanalsystems im Norden auf ein größeres Profil dort einsetzen.

Was den Rhein und die Rhône betrifft, so scheint die gegenwärtige Flotte ausreichend, die Frage der Erstellung neuer Einheiten dürfte aber jetzt wieder aktuell werden, da die Kanalisierung der Mosel endgültig beschlossen ist.