

Literatur des Auslandes.

N^o 44.

Berlin, Mittwoch den 11. April

1838.

Frankreich.

Eisenbahnen und Schiffahrtslinien.

Von Michel Chevalier.

Unter den verschiedenen Fragen, die man bei der Betrachtung des neuerfundnen Communicationsystems unserer Zeit, der Eisenbahnen, aufstellen kann, ist eine besonders interessant und wichtig, nämlich die, wie sich die Eisenbahnen in ihren Resultaten zu den Straßen verhalten, die nicht von so neuem Datum sind, sondern so alt, wie die Geschichte, wir meinen die Schiffahrtslinien im Innern der Länder, die gewissermaßen neben den Eisenbahnen herlaufen oder noch ihre Stelle vertreten, die Kanäle und die schiffbaren Flüsse. Denn daß die Eisenbahnen und die Dampfkraft der bisherigen Verkehrsweise selbst auf den besten Landstraßen und durch Pferdekraft in jeder Hinsicht vorzuziehen, darüber waltet kein Zweifel mehr; wohl aber ist es der Mühe werth, zu untersuchen, ob erstens vom rein kommerziellen Gesichtspunkt aus betrachtet, also in Hinsicht des Waaren-Transports, die Schiffahrtslinien in Ländern, z. B. wie Frankreich, mehr oder weniger oder auch nur gleich viel Vortheil gewähren, wie die Eisenbahnen, und zweitens den Personen-Transport anlangend, ob nicht die Wasser-Communication in vielen Fällen, wenigstens für jetzt noch, den Dampfwagen entbehrlich macht.

Sprechen wir zuerst von den künstlichen Schiffahrtslinien, die, indem sie gleichsam das zu Wasser sind, was die Eisenbahnen zu Lande, so gut wie diese von Menschenhand angelegt und nur mit einem großen Aufwand von Kunst und Kosten hergestellt werden, also von den Kanälen, und vergleichen wir diese mit den Eisenbahnen erstens in Hinsicht des Waarenverkehrs. Hier stellt es sich nun zuvörderst heraus, daß der Kanal-Transport für die gewöhnliche schwere Ladung durchaus weniger Kosten macht, als die Eisenbahnen. Man darf nur die verschiedenen Daten und Tarife von den vorhandenen Eisenbahnen näher betrachten, und man wird finden, daß man für dieselben schon sehr günstig gestimmt seyn muß, um anzunehmen, daß der Eisenbahn-Transport durchschnittlich nach Tonnen und Kilometern 10 Centimen koste. Auf den Kanälen dagegen kann man die Kosten des eigentlichen Transports nach Tonne und Kilometer auf 1½ Centimen abschätzen, wozu hier noch der Zoll zu rechnen ist, den der Befizer des Kanals bekommt und der zur Deckung der Unterhaltungskosten und der Zinsen des angewandten Kapitals bestimmt ist. Dieser Zoll beträgt auf sämtlichen Linien in Frankreich, worüber die Regierung verfügt, nicht mehr als 2 Centimen. 3½ Centimen also sind es, die man den obigen 10 Centimen gegenüberstellen muß, um die Kosten des Kanals mit denen des Eisenbahn-Transports zu vergleichen; stellt man erst die Eisenbahnen mit den Strömen und Flüssen in verbessertem oder natürlichem Zustande zusammen, so ist der Unterschied noch viel bedeutender.

Es giebt allerdings manche Einwände, die sich gegen den Kanal-Transport erheben lassen, so vor allen die ermüdende Langsamkeit desselben. Hierin freilich haben die Eisenbahnen nicht nur vor den Kanälen, sondern vor jedem anderen Communicationsmittel, zumal bei uns, einen unberechenbaren Vorzug. Noch vor wenigen Jahren brauchte die Kohlentlast, die von Mons nach Paris gebracht wurde, mehr Zeit, um diese unbedeutende Fahrt von 85 Lieues zurückzulegen, als ein mittelmäßiger Segler, der von Bordeaux nach Guadeloupe fährt, hier seine Mehl- und Weinladung ablegt und eine Fracht Zucker an Bord nimmt, sodann nach der Gironde zurückfährt, sich hier noch einmal seiner Waaren entlastet und, ohne sehr zu eilen, wieder eine Ladung mitnimmt, von da in den Mexikanischen Meerbusen nach Vera-Cruz fährt, hier seine französischen Produkte ausschiffet, mit der weichlichen Trägheit, die durch die laue Atmosphäre der Wendekreise genährt wird, und endlich nach Bordeaux zurückkehrt, nachdem er noch einen Abstecher nach Neu-Orleans gemacht, um sich hier mit Baumwollenballen zu beladen. Jetzt sind diese unerträglichen Verzögerungen bedeutend abgekürzt, und doch haben noch im vorigen Jahre Steinkohlenböte, die ich mir nennen ließ, um von den Minen bei Anzin nach der Spiegelfabrik von Saint-Gobain zu kommen, also zu einer Reise, die ein Fußgänger ohne Mühe in zwei Tagen zurücklegen würde, mehr als zwanzig Tage verbraucht. Indessen darf man aus diesen Einzelheiten keinen nachtheiligen Schluß gegen die Kanäle im All-

gemeinen ziehen. Dies sind traurige Thatsachen, die nur beweisen, daß, wenn wir in Frankreich mit der Kunst bekannt sind, Kanäle anzulegen, wir noch ziemlich weit zurück sind in der Kunst, sie zu benutzen. Bei anderen Völkern geht die Circulation der Waaren auf den Kanälen viel rascher vor sich. In den Vereinigten Staaten, auf dem großen Erie-Kanal, der New-York mit dem großen See der Nord-Amerikanischen Binnenseen verbindet, werden die 146 Lieues, welche die beiden äußersten Enden dieses schönen Kanals trennen, von den Schnellböten, die Tag und Nacht fahren, in siebenmal 24 Stunden zurückgelegt, was eine mittlere Geschwindigkeit von 21 Lieues täglich voraussetzt. Auf den Englischen wie auf den Amerikanischen Kanälen ist eine Schnelligkeit der Art etwas ganz Gewöhnliches.

Selbst in Frankreich wird man jetzt auf einigen Kanälen, die nicht dem Staate gehören und nicht von ihm administrirt werden, mit einer Schnelligkeit und einer Regelmäßigkeit befördert, die ihres gleichen sucht: ich spreche von dem Kanal du Midi und einigen damit zusammenhängenden Kanälen, auf welchen eine verständige Administration seit 1834 eine Reihe von Schnellböten organisiert hat, die dem Handel und noch mehr den Gesellschaften, denen sie gehören, täglich größeren Gewinn bringen. Diese Böte durchfahren den Kanal du Midi, den Kanal des Etangs und den Kanal de Beaucaire, die zusammen eine Strecke von 90 Lieues bilden, in 6 Tagen 16 Stunden, die sich aber in der That auf 118 Stunden eigentlicher Fahrt reduzieren, die Zeit des Aufenthalts mitgerechnet, wo die Waaren ausgeschiffet und neue aufgenommen werden, da die Böte von 9 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens fast halten. Ihre eigentliche Geschwindigkeit also beträgt 6000 Metres stündlich. Die gewöhnlichen Böte können die Fahrt von Toulouse nach dem Hafen von Cette in 6 Tagen zurücklegen, wenn man 10 bis 12 Lieues auf den Tag rechnet. Doch da sie sich gewöhnlich aufhalten müssen, um ihre Ladung auszuladern oder zu vervollständigen, so dauert ihre Fahrt meist 14 Tage. Im Vergleich mit dem gewöhnlichen Dienst der Englischen oder Amerikanischen Kanäle ist das etwas lang; doch ist es eine fast fabelhafte Geschwindigkeit mit dem verglichen, was auf den übrigen Französischen Kanälen geleistet wird.

Die Geschwindigkeit von 20 Meilen täglich ist noch lange nicht die äußerste Gränze, die man auf den Kanälen erreichen kann. Es ist bekannt, daß man in England seit 1830, erst auf dem Paisley-Kanal und dann auf mehreren anderen, Böte für die Reisenden hergestellt hat, welche sich mit einer Geschwindigkeit von 3½ bis 4½ Lieues stündlich bewegen, wobei noch die Zeit mitgerechnet ist, die man braucht, um die verschiedenen Schleusen zu passiren.

In den Vereinigten Staaten sind auf den meisten Kanälen, welche die Staaten angelegt haben, Packetböte, die einzig und allein für den Gebrauch der Reisenden bestimmt sind und die beinahe 7 Kilometer stündlich oder 40 Lieues alle 24 Stunden zurücklegen; denn sie fahren Tag und Nacht, und nur die Anordnungen der Administration verhindern es, daß sie nicht noch über diese Geschwindigkeit hinausgehen. Aber auch hier giebt es Kanäle, die Privat-Gesellschaften gehören, auf denen man das Englische System der Schnellböte mit Erfolg angewendet hat, und auf dem großen Kanal vom Karitan nach dem Delaware, zwischen Philadelphia und New-York, fuhr ich selbst in einem Fahrzeug von einer ganz besonderen Bauart mit einer Geschwindigkeit von etwas mehr als 3 Lieues stündlich. — So hat man in Frankreich auf dem Kanal du Midi einen Kurs von Postschiffen, der sich noch von der Anlegung des Kanals herschrieb, vervollkommenet. Diese Böte, die jetzt sehr gebraucht werden, bewegen sich mit einer mittleren Geschwindigkeit von 11 Kilometern (2½ Lieues) stündlich, das Passiren der Schleusen nicht mitgerechnet, so daß sie im Ganzen in 36 Stunden von Toulouse nach Cette und in 51 von Toulouse nach Beaucaire fahren und ihre wirkliche Geschwindigkeit etwas weniger als 2 Lieues stündlich beträgt.

Bei dieser Schnelligkeit von 20 Lieues täglich für die Waaren und bei einer doppelten, ja drei- bis vierfachen für den Personen-Transport sind die Preise überall noch niedrig genug, und man kann rechnen, daß bei Tarifen, welche den Transport-Unternehmern und den Kanalbesitzern einen hübschen Profit ließen, der beschleunigte Kanal-Transport von 20 Lieues in 24 Stunden für Waaren, die auf den Eisenbahnen nach Tonne und Kilometer auf