

## L'ORGANISATION DU PORT DE HAMBOURG

Un ingénieur très documenté, en même temps que très compétent dans les questions économiques, vient de publier un mémoire dans lequel il expose les causes principales de la prospérité de cette place industrielle et commerciale. Un résumé de cette étude intéressera sans doute nos lecteurs.

Hambourg, par le chiffre de son tonnage, a distancé tous les autres ports du continent européen, et, dans un avenir très prochain, dépassera comme importance les ports les plus actifs de l'Angleterre. Les statistiques constatent que la jauge des navires de mer entrés à Hambourg a passé de 400,000 tonnes en 1850 à 2,500,000 tonnes en 1880, et à près de 9,000,000 tonnes en 1899. A cet accroissement rapide correspond un accroissement proportionnel du commerce et de l'industrie en Allemagne du Nord.

La première et la plus importante cause de cet état si florissant est la situation de Hambourg à l'embouchure de l'Elbe. L'auteur insiste beaucoup sur ce point : ce fleuve procure à Hambourg des avantages énormes, en y amenant les produits de toutes les régions traversées par lui et ses affluents, en permettant aussi d'importer à bon marché dans ces mêmes régions les matières premières et surtout les charbons anglais.

Les Allemands ont si bien compris combien était grand pour un port l'avantage d'être situé sur une voie navigable, qu'ils ont été effrayés de l'avenir réservé à Rotterdam, assise à l'embouchure de la Meuse et du Rhin. Aussi ont-ils dérivé sur Emde le courant de ce dernier fleuve qui emportait les marchandises vers le port hollandais. Emde, qui n'est encore qu'à sa naissance comme ville de commerce, se transformera bientôt en un vaste port. Par là s'écouleront les exploitations de Westphalie, qui délaissent le Rhin, et par là arriveront les houilles d'Angleterre dont ce district a besoin malgré ses propres ressources. De même le canal de Hambourg à Lubeck, sur la Baltique, amènera les produits de Suède, de Finlande et de Russie.

En ces vingt dernières années, la population de Hambourg a passé de 300,000 à 1 million d'habitants, parmi lesquels on en compte près d'un millier ayant déclaré, suivant la loi un revenu de \$12,500.

La ville est baignée par la rivière

l'Alster, qui traverse les deux lacs du même nom. Elle se divise en nombreux canaux, navigables pour les chalands de commerce, et sur les bords desquels s'élèvent d'immenses entrepôts qui ont jusqu'à dix étages.

En suivant l'Alster on arrive à l'Elbe, dont la largeur atteint près d'un mille et qui dessert de magnifiques bassins à flot. Le mouvement des bateaux est incessant ; les navires du plus fort tonnage remontent jusqu'à Hambourg, bien que cette ville soit à 70 milles de la mer. Les quais se développent sur 10 milles sillonnés partout de voies ferrées. L'outillage, en 1898, comprenait 479 grues, dont une, la plus puissante alors connue, de 150 tonnes. De 1872 à 1898 il a été dépensé \$65,000,000 pour accroître le port, et l'on creuse actuellement de nouveaux bassins qui ne coûteront pas moins de huit millions.

Le port de Hambourg compte à lui seul, d'après l'ingénieur Cambon, plus de navires que l'ensemble des ports français. La population commerçante comprend 100,000 travailleurs qui trafiquent avec le monde entier, parlent couramment l'anglais et le français, souvent aussi l'italien, l'espagnol, le russe, les idiomes scandinaves, les langues orientales ; ils se tiennent au courant de ce qui se passe dans les deux hémisphères, ont des correspondants partout, calculent avec un grand sens pratique les probabilités de hausse ou de baisse des denrées et des frets ; ils étudient patiemment les affaires qu'on leur apporte, et les entreprennent, s'il y a lieu, avec confiance dans le résultat de cette étude.

L'Allemagne devient de plus en plus le pays par excellence des communications par voie d'eau ; on y comprend depuis longtemps que la navigation est l'aide le plus puissant, le plus actif de la voie ferrée. Il résulte d'ailleurs de documents statistiques que dans les pays, tels que la Belgique et l'Allemagne, qui ont fait des dépenses énormes en vue du développement de leur réseau de canaux, les chemins de fer, loin d'enrayer le mouvement, y ont coopéré et ont vu, comme résultat, leur trafic augmenter dans de très fortes proportions.

Il est certain que tous les organes propres à faire circuler dans un pays la richesse sont solidaires ; on pourrait dire qu'en d'autres pays on a trop longtemps vécu sur ce préjugé que les transports par chemins de fer et par canaux sont inévitablement rivaux, que les services qu'ils rendent au pays font double emploi.

Ce préjugé disparaît d'ailleurs aujourd'hui, et déjà, l'an dernier, l'un des rapporteurs du budget français présentait les considérations suivantes en faisant allusion à la prospérité de l'Allemagne : " Dans ce pays, disait-il, les voies ferrées se soudent aux voies fluviales dites de transbordement. Ainsi, à Riesa, qui est un lieu de croisement de six voies ferrées, tous les produits apportés par les chalands de l'Elbe se dispersent par chemins de fer. Le trafic de Riesa a passé de 4 millions de tonnes en 1881, à 12 millions de tonnes en 1896. C'est l'exemple le plus frappant que l'on puisse citer des résultats de la combinaison et de l'harmonie des moyens de transports dans un pays. "

Devons nous citer encore, au risque de faire double emploi, l'avis d'un autre auteur estimé, M. Schwaub, sur le danger allemand, en matière de concurrence industrielle ou commerciale ? Nous le jugeons instructif :

" L'Allemagne est devenue par excellence le pays des voies d'eau ; on y comprend depuis longtemps que la navigation est l'aide le plus puissant, le plus actif de la voie ferrée. Elle seule peut permettre, par le transport économique des matières premières, la création d'usines sur tout le territoire, y repandant la fortune et fournissant par le transport de leurs produits ouvrés, un élément de prospérité nouveau aux chemins de fer.

Revenons, maintenant, au mémoire de l'ingénieur Cambon, qui nous fournit l'appréciation suivante bien à considérer :

" Le but, l'idée fixe de tous les Allemands, est d'arriver à la conquête du marché international ; ils ont foi dans leur entreprise et, sous des allures de modestie, ils croient fermement au triomphe final. Une des garanties les plus sûres du succès de leurs entreprises commerciales, c'est l'entente de vue parfaite qui existe entre les négociants et les pouvoirs publics, qui concourent par tous les moyens dont ils disposent à l'œuvre commune, c'est-à-dire à l'œuvre nationale. C'est là une force immense, inconnue à bien des pays qui se trouvent en rivalité avec l'Allemagne. "

Nous trouvons dans cette dernière citation, un optimisme qui est en contradiction manifeste avec les faits.

Les négociants et les industriels allemands d'une part, les agrariens d'autre part, forment deux partis rivaux, plus puissamment organisés que ne le sont en France, par ex-