

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
3. Frage

DARLEGUNG

DER
verschiedenen Arten des Betriebes und der Verwaltung von Seehäfen.

IHR EINFLUSS AUF DIE ENTWICKELUNG DES VERKEHRS

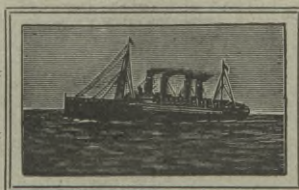
BERICHT

VON

H. GULLINI

Ingenieur, Inspecteur des Chemins de fer du réseau Adriatique-Venise

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)

18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



11-354223

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000316811

300-3-14/2018

DER HAFEN VON VENEDIG.

BERICHT

VON

M. H. GULLINI.

Ingenieur, Inspecteur des Chemins de fer du Réseau Adriatique-Ven. e.

Laguna Veneta oder *Estuario Veneto*, so nennt der Italiener das grosse Becken, das bei *Porto Tesolo* oder *Vecchia Piave* im Norden beginnt und sich bis nach *Brondolo* im Süden erstreckt.

Dieses Becken ist durch eine Landzunge, das Lido genannt, vom Meere getrennt und gleichzeitig geschützt. Das Lido verläuft in leichtgekrümmter Linie und hat von einem bis zum anderen Ende eine Länge von ungefähr 50 km. Es ist an drei Stellen unterbrochen, die die drei Zuflussöffnungen der dahinter liegenden Lagune bilden; diese Oeffnungen sind gleichzeitig die Zugänge zum Meere, sie heissen: der Hafen von Lido, von Malamocco und von Chioggia. Das Wort Hafen bedeutet hier also durch = bzw. Zugang und nicht Hafenplatz mit gutem Ankergrund.

Die Lagune hat eine Wasseroberfläche von 572 qkm und besteht aus zwei Teilen: dem stark und dem weniger stark belebten Teil. Ersterer beträgt ungefähr $\frac{7}{16}$ des ganzen Beckens und ist stets, auch während des niedrigsten Wasserstandes befahrbar. Der andere Teil, der auch die tote Lagune heisst, bildet den inneren Teil des Beckens und ist bei niedrigem Wasserstand trocken.

Der ganze Hafen, in dessen Hintergrund sich die Stadt Venedig erhebt, ist Staatseigentum mit Ausnahme einiger innerer Kanäle, die der Stadt gehören und einiger niederen Gründe, die sich im Privatbesitz befinden.

Der stark belebte Teil der Lagune gilt in seiner ganzen Ausdehnung als der eigentliche Hafen von Venedig; in Wirklichkeit kommen aber nur die Wasserflächen in Betracht, in denen die Schiffe infolge genügender Tiefe und gutem Ankergrund ankern können, sie gelten als wahrer Handelshafen. Es sind folgende:

a) das Becken von S. Marc mit einer Wasseroberfläche von 66 ha und einer Tiefe von 2-12 m,

b) der Kanal von Giudecca mit 67 ha Oberfläche und einer Tiefe von 3-12 m,

c) das Becken vor dem Hafenbahnhof mit 17 ha Oberfläche und einer Tiefe von 7-8,50 m.

Im Becken von S. Marc ankern die Kriegsschiffe, die Packetboote des Lloyd der Linie Triest-Venedig, Yachten und einige Handelsschiffe, die keine Bahnfrachtgüter haben und deswegen längsseits auf Lichter laden und löschen.

Im Becken oder Hafen von S. Marc kann, da es dort keine Quais giebt, nicht angelegt werden, selbst für kleinere Schiffe ist dies unmöglich. Die Schiffe müssen deswegen vor Anker liegen, oder an Baken, Bojen, oder sog. ducs d'Albes anlegen.

Im Kanal oder Hafen von Giudecca, der ungefähr gleich gross ist, reicht der Ankergrund bis auf 7 m hinab. Er war Jahrhunderte lang, bis zum Jahre 1889, als man den Bahnhofshafen dem Handel erschloss, der eigentliche Hafen von Venedig.

Sein südliches Ufer hat eine Quaimauer und Ankergrund in einer Tiefe von nur 1,50-2,00 m, sodass Dampfschiffe nicht anlegen können. Gleichwohl liegen bedeutende Etablissements und die meisten Lagerhäuser der alten Republik an diesem Quai und zahlreiche Schiffe, deren Ladung für diese Gebäude bestimmt ist, müssen hier vor Anker gehen, oder an den ducs d'Albes längs des Ufers anlegen.

Der Quai hat, wie schon gesagt, keinen genügenden Ankergrund, jedoch ist an einigen Stellen die Wassertiefe derart, dass mittlere Schiffe mittels Schiebebrücken eine direkte Verbindung mit dem Quai herstellen können. Hierdurch wird das direkte Laden und Löschen von Schiff an Land und umgekehrt ermöglicht und erheblich an Zeit und Geld gespart.

Das gegenüberliegende Ufer dient, obwohl es eine Quaimauer hat, mehr dem Fussgängerverkehr, als dem Handel. Nur an dem äussersten Uferende, in der Nähe des Hafenbahnhofs, sind neuerdings der S. Basilio-Quai und der von Punto-Franco, ebenfalls allgemeine Warenschuppen errichtet. Hier liegt der Ankergrund bis auf 10 m Tiefe und gestattet somit den Schiffen seitliches Anlegen.

Diese Quais sind sehr stark gebaut, haben Geleise und sog. Fölller zum Antauen der Schiffe; sie könnten auf modernste Weise eingerichtet werden.

Beide Häfen, der von S. Marc und von Giudecca, stellen noch, mit Ausnahme der äussersten Spitze des Letzteren, den alten Hafen von Venedig dar, der also ziemlich unvollkommen ist. Immerhin ist er ein sicherer Unterschlupf gegen Sturm und Wellen, und das ist trotzdem ein sehr grosser Vorteil.

Wenn man von Allem was mit der Kunst und der Geschichte zusammenhängt absieht, so bieten diese Häfen nichts Interessantes; in ihnen spielen sich höchstens 2/10 des Gesamthandels ab.

Das Becken vor dem Hafenbahnhof dagegen, mit den Quais, den Warenniederlagen und dem Punto franco am Westufer des Kanals von Giudecca ist der wirkliche moderne Hafen, in dem sich 8/10 des gesamten Handelsverkehrs abwickeln.

Er wurde gleichzeitig mit dem Hafenbahnhof dem Betrieb übergeben. Man begann mit seinem Ausbau im Jahre 1869, in Betrieb genommen wurde er 1880, obwohl er erst aus der Ostmole — ein Werk des berühmten Peleocapa — bestand.

Der Bahnhofshafen, wie allgemein dieser Teil des ganzen Hafens heisst, ist 3009 qm gross und hat eine Tiefe von 5-10,50 m; die verschiedensten Schiffe ankern an seinen Quais, die alle mit Geleisen versehen sind und Lagerschuppen, Feuerhydranten, elektrische Beleuchtung, u. s. w., haben.

Die Ostmole besitzt:

11 hydraulische Drehkräne von 1500 kg Tragkraft, 1 feststehenden Kran von 20 Tonnen, 2 elektrische Kräne von 1500 kg, 4 elektrische Kräne von 3000 kg Tragkraft. Letztere dienen besonders zur Entladung von Getreide.

Endlich laufen rings um die Ostmole kleine Galerien, die Einrichtungen zum Fortschaffen des Getreides in die Silos haben.

Die folgenden Tafeln liefern alle Zahlen in Bezug auf den Bahnhofshafen:

Der Verkehr im Bahnhofshafen :

TAFEL II

*Seit der Eröffnung (1880) bis 1903 im Bahnhofshafen
angekommene Schiffe .*

JAHR	SEGLER		DAMPFSCHIFFE		IM GANZEM		BEMERKUNGEN
	Anzahl	Gelöschle Waren in Tonnen	Anzahl	Gelöschle Waren in Tonnen	Anzahl	Gelöschle Waren in Tonnen	
1880	49	9,670	26	30,858	75	40,528	Eröffnung im März.
1881	133	24,357	69	81,092	202	105,449	
1882	129	13,165	176	87,360	305	100,525	
1883	144	14,535	309	147,021	423	161,556	
1884	77	17,835	379	196,530	456	213,415	
1885	36	15,357	469	268,898	505	284,255	Vom 1. Juni ab gilt der Tarif des Nachtrags 8.
1886	46	13,685	446	320,817	492	334,502	
1887	69	28,700	757	486,400	820	515,100	
(1)							
1888	189	50,800	614	409,500	803	460,300	(1) Die Westmole wird dem verkehr übergeben.
1889	282	41,440	627	525,190	909	566,630	
1890	239	25,840	681	557,100	920	582,940	
1891	96	17,050	656	483,975	752	501,025	
1892	216	18,950	605	442,429	821	461,379	
1893	221	26,663	625	505,742	846	532,405	
(2)							
1894	171	37,792	749	434,431	911	472,223	(2) 1894 wird der Hafen- bahnhof von der Eisen- bahngesellschaft übernom- men.
1895	78	58,180	869	826,218	947	884,398	
1896	349	59,595	778	867,785	1,126	927,390	
1897	242	31,062	879	844,268	1,121	875,330	
1898	274	41,952	874	890,779	1,148	972,731	
1899	126	43,822	928	988,325	1,054	1,032,147	
1900	83	42,440	965	1,028,433	1,048	1,070,873	
1901	60	49,804	994	1,145,484	1,054	1,195,288	
1902	50	36,781	1,103	1,369,810	1,153	1,406,591	
1903	153	42,603	1,113	1,401,745	1,266	1,444,348	

TAFEL III.

Warenumsatz im Hafen von Venedig

JAHR	GESAMT, Ankunft und Abgang im		Kohlen im		GETREIDE im		WEINE Ankunft im		Baumwolle im Hafen	Petroleum im Hafen	Mastfutter im Bahnhofshafen
	Hafen	Bahn- hofshafen	Hafen	Bahn- hofshafen	Hafen	Bahn- hofshafen	Hafen	Bahnhöshafen Weiterverfor- derung mit der Bahn			
1875	414,471	—	52,025	—	83,751	—	3,960	—	—	—	—
1876	384,500	—	80,576	—	112,167	—	6,538	—	—	—	—
1877	387,907	—	69,264	—	91,308	—	10,144	—	15,563	11,801	—
1878	363,528	—	120,466	—	110,527	—	5,159	—	14,525	4,825	—
1879	584,243	—	168,564	—	203,499	—	5,804	—	13,647	10,138	—
1880	494,253	40,528	120,444	—	101,404	—	11,241	—	17,450	5,834	—
1881	532,606	105,449	146,882	—	102,025	—	7,850	—	21,142	10,275	—
1882	777,094	100,525	116,421	—	172,226	—	6,324	—	22,777	6,620	—
1883	912,402	161,556	181,310	—	95,423	—	8,091	—	20,731	8,287	—
1884	833,929	213,415	195,065	—	104,472	—	29,064	—	16,909	12,622	—
1885	874,566	284,255	271,200	—	128,270	—	44,434	—	13,832	14,197	—
1886	840,447	334,502	284,672	—	160,839	—	17,208	—	16,632	5,524	—
1887	960,330	515,100	299,438	—	151,962	—	18,020	—	14,705	11,464	—
1888	971,998	460,300	369,025	—	147,926	34,122	26,951	17,199	17,290	17,176	—
1889	1,019,903	566,630	350,205	—	240,261	68,413	41,112	27,892	15,250	28,327	—
1890	1,137,136	582,940	463,991	—	189,878	68,110	71,527	44,039	22,654	29,628	—
1891	926,668	501,025	386,655	—	116,507	35,544	63,167	38,267	16,279	22,137	—
1892	1,204,870	461,379	392,811	—	136,327	33,812	67,720	37,402	15,863	21,703	—
1893	1,018,836	532,405	385,000	293,964	127,698	15,264	50,226	28,310	20,494	17,215	—
1894	1,130,572	472,223	509,467	316,804	48,518	18,897	35,139	19,439	18,556	26,130	—
1895	1,299,090	884,398	583,846	528,733	188,346	53,589	43,038	25,907	22,831	30,438	—
1896	1,150,580	927,390	502,000	463,748	125,595	57,970	45,661	42,482	19,422	31,804	—
1897	1,267,974	875,330	630,600	522,395	83,136	60,762	63,609	45,731	16,308	32,409	—
1898	1,353,445	932,731	592,760	487,449	205,648	104,352	59,187	34,370	18,482	27,545	70,923
1899	1,455,689	1,032,147	670,689	571,819	143,177	91,751	58,927	35,887	23,869	34,000	82,512
1900	1,484,415	1,070,873	732,397	621,238	159,578	99,500	35,562	31,488	18,321	35,182	93,760
1901	1,707,655	1,195,288	674,111	648,180	219,673	154,192	30,783	11,018	18,805	50,129	77,515
1902	1,779,167	1,346,591	768,273	728,299	209,324	154,225	32,620	17,806	25,968	21,074	87,707
1903	1,896,330	1,444,348	769,657	730,414	307,491	194,873	34,334	19,388	35,663	41,206	99,696

Es ist interessant in der letzten Tafel den Warenumsatz im ganzen Hafen und speziell im Bahnhofshafen zu betrachten ; man erkennt sofort, wie sehr dieser Hafen die anderen Teile des Gesamthafens überragt.

Der Hafen von Venedig wird nicht von einer einzelnen Körperschaft, die den ganzen Dienst umfasst, verwaltet, sondern von verschiedenen gesetzlich eingesetzten Behörden.

Jede ist im Bereich ihrer Befugnisse von den anderen unabhängig. Ausserdem giebt es noch eine ständige Kommission, die den einzelnen Behörden mit beratender Stimme zur Seite steht, sich ihnen jedoch unterordnet. Die Vertreter dieser Kommission haben das Recht sich in die Hafenanangelegenheiten vermittelnd einzumischen.

Die ständige Kommission.

Der Kommission ist vom Staate die Verwaltung des Hafens von Venedig übertragen worden ; sie hat folgende Mitglieder :

1. der Präfekt der Provinz Venedig, Präsident der Kommission,
2. Der Hafenskapitän,
3. Der Chefsingenieur des technischen Amtes, er ist auch Direktor der Hafendarbeiten,
4. der Zolldirektor,
5. ein Gemeindevertreter der Stadt,
6. ein Vertreter der Handelskammer,
7. ein Vertreter der Eisenbahngesellschaft,
8. ein Vertreter der königl. Eisenbahninspektion.

Die Kommission hat alle Anordnungen zu treffen, alle Fragen, die sich auf den Seehandel beziehen, zu lösen, auf gesetzlichem Wege Erleichterungen zu bewirken und eine möglichst schnelle Erledigung aller laufenden Angelegenheiten anzustreben.

Dank der tatkräftigen Unterstützung der Vertreter der einzelnen Behörden kann die Kommission Beschlüsse durchsetzen und Massnahmen ergreifen, die dem Gesetz und den besonderen Verordnungen gemäss erlaubt sind.

Der Präsident vollstreckt die Beschlüsse der Kommission, er muss dieselben jedoch, im Falle der Ueberschreitung seiner Befugnisse, dem Staat unterbreiten.

Die Kommission ist in folgenden Angelegenheiten einzuschreiten befugt :

1. Einteilung des Hafens in Zonen, Bestimmung der Quais und der Stellen, wo die Schiffe gelöscht werden können.

2. Angabe der Stellen, wo Schiffe mit besonderen Warenladungen wie Wein, Kohle, Holz, frische Lebensmittel, u. s. w., anlegen können.

3. Treffen von Massnahmen über Explosivstoffe, ihre Behandlung und Unterbringung im Hafen. Vorsichtsmassregeln gegen Brände.

4. Verkehr der Schlepp- und Dampfboote, Lichter, überhaupt aller Schiffe vom Hafendienst; Bestimmung ihrer Anzahl im Hafen.

5. Arbeitsdienst und Händlerverkehr im Hafen; Kleinverkauf von Lebensmitteln, u. s. w.

6. Zeiteinteilung beim Hauptsteueramt und bei den Nebenämtern, den Zollbureaus und denen der Eisenbahn.

7. Einrichtung der Gebäude. Instandhaltung der Zollwagen und anderer Einrichtungen, die zum Zoll- und Steuerdienst gehören.

8. Bestimmung und Ueberwachung der Warendepots auf den Quais, Rechnungsführung der allgemeinen Handelsbedürfnisse und der besonderen Bedürfnisse der Eisenbahn.

9. Speditionsdienst und Behandlung der Warengüter, soweit dies nicht durch die durchgreifenden Vorkehrungen der Eisenbahn selbst geschieht.

10. Warendepots auf den Quais und den Molen, die nicht im Bereich des Bahnhofshafens liegen. Bewilligung von Grundstücken und Wasserflächen zur Errichtung von Depots für öffentliche und private Zwecke.

11. Bewilligung schwimmender Warenlager zum Schutz der Waren, Ueberweisung von Handwerkszeug, Lebensmitteln, und der nötigen Materialien zur Ausrüstung der Schiffe.

12. Stauung und Ankerung der Schiffe für die Zollbehörde, besonders die Sonderung der fremden Waren von denen des eigenen Landes.

13. Festlegung der Zoll- und Steuergrenzen des Hafens und Treffen der Verkehrungen zu ihrer Ueberwachung.

14. Ueberwachung der auf den Quais, in den Waggonen oder den Magazinen ausserhalb des Bahnhofshafens untergebrachten Güter.

15. Zweckmässige Aufstellung der Güterwagen zur bequemen Auf- und Entladung der Waren ausserhalb des Hafenbahnhofs.

16. Vorschläge für das technische Amt über den Handel oder das Meer betreffende Arbeiten.

17. Uebergabe der schon vollendeten Arbeiten an den Hafenskapitän, ausgenommen derjenigen Arbeiten, die der Eisenbahn überwiesen werden.

18. Reinigung des Hafens und Erledigung aller Fragen, die sich daran knüpfen.

19. Anordnung und Instandhaltung der Quais, der Schienenstränge, der Zugangsstrassen, u. s. w., ausserhalb des Hafensbereiches.

20. Beleuchtung der Quais.

21. Zeitweise Belegung der Quais mit Materialien und anderen Gegenständen bei Ausbesserungen und Instandsetzungsarbeiten im Hafen.

22. Zweckmässige Ausnutzung der allgemeinen Magazine und des Freihafens.

23. Treffen von allerlei Vorkehrungen ausserhalb des Hafens für Handel und Industrie. Schaffung direkter Eisenbahnverbindungen, auch vermittelt Fähren.

24. Regelung der Taxen und Begleichung der Unkosten, die der örtliche Hafendienst verursacht.

25. Aufstellung von Tarifen für Spediteure, Kommissionäre und Agenten zur Erleichterung des Verkehr, wie es in anderen Häfen des In- und Auslandes auch geschieht.

26. Studien und Vorschläge über Verbesserungen des Hafensbetriebes im Interesse des Handels und der staatlichen Finanzen.

27. Prüfung spezieller Fragen, die der Kommission von dem Ministerium oder von den einzelnen Hafenbehörden vorgelegt worden sind.

Wenn die Kommission über irgend einen Gegenstand ihres Ressorts einen Beschluss fasst, so teilt ihr Präsident diesen der beteiligten Hafenbehörde mit. Dieselbe trifft dann die nötigen

Vorbereitungen und Vorkehrungen. Ueberschreitet jedoch der Beschluss die Machtbefugnisse der Behörde, so wird er, wie schon erwähnt, dem zuständigen Ministerium überwiesen.

Schliesslich ist die ständige Kommission durch die Vermittlung ihres Präsidenten doch mit genügender Exekutivgewalt versehen, um alle Fragen im Bereich der örtlichen Behörden zu lösen. Aber sie hat nicht die Macht, ihrer hohen Aufgabe gemäss, in allen Lagen frei schalten und walten zu können.

Die ständige Kommission ist immer bemüht bei allen wichtigeren Angelegenheiten alle Massnahmen, die sich auf den Hafen beziehen, in Einklang zu einander zu bringen.

Diese erst im Jahre 1898 eingesetzte Kommission hat schon beträchtliche Resultate erzielt. Sie hat die Hafenverordnungen ausgearbeitet und im Jahre 1901 veröffentlicht, verschiedene Lokalverfügungen erlassen und sich sehr mit dem wichtigen Studium eines Programms beschäftigt, das den leitenden Grundsatz zum inneren Ausbau und zur Vergrösserung des Hafens bilden soll.

Nachdem durch ihre Bemühungen ein rapider Aufschwung des Hafenverkehrs zu verzeichnen ist, hat sie den Beweis erbracht, dass ihr Arbeitsprogramm für alle späteren Bedürfnisse ausreichend sein wird. Nur müsste diese Kommission in eine freie autonome Körperschaft umgewandelt werden, ihre Vollmacht müsste erweitert werden, sie müsste Anleihen machen und zur Schaffung von Einkünften Steuern erheben können, sodass sie die Ausgaben für die notwendigsten Arbeiten selbst zu bestreiten vermöchte.

Eine aus der ständigen Kommission hervorgegangene besondere Kommission beschäftigt sich seit einiger Zeit mit dieser Frage in eingehender Weise.

Dass die in Aussicht genommene neue Verwaltung besser ist, als die jetzige, ist jedoch durchaus nicht als sicher anzunehmen. Jetzt ordnet sich die ständige Kommission ganz den Wünschen der verschiedenen Behörden unter; diese haben also die grösste Freiheit.

Zur genaueren Präzisierung wollen wir kurz die Befugnisse der verschiedenen Behörden, die in der ständigen Kommission vertreten sind, und ihre Mitwirkung bei der Hafenverwaltung auseinandersetzen.

Hafenbehörde.

Die Hafenbehörde, deren Chef ordentliches Mitglied der ständigen Kommission ist, besteht aus dem Technischen- und dem Verwaltungs-Bureau der Handelsmarine. Dem Chef, dem Hafenskapitän, untersteht die Marineverwaltung, der Hafendienst, die Verwaltung der Quais und der Molen. Der Hafenskapitän hat auch staatsbeamtliche und polizeiliche Funktionen.

Das Zentralbureau der Hafenbehörde befindet sich in einem kleinen Gebäude am Hafen von S. Marco ; es hat zwei getrennte Bureaus, eins davon liegt am Bahnhofshafen.

Die Beamten dieser Behörde erheben die Ankersteuer und die allgemeine Hafensteuer.

Sie regeln den Verkehr und den Lotsendienst, der im Hafen obligatorisch ist, auch sorgen sie für die Lieferung von Wasser und Ballast.

Mehrere dieser Funktionen gehören auch zum Ressort der ständigen Kommission. Diese kann infolgedessen ihre Geschäfte teilweise durch die Hafenbehörde ausüben lassen.

Technisches Amt.

Das technische Amt, das dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt ist, besteht aus den technischen Bureaus des Staates. Solche Aemter die ihren Sitz in Seestädten haben, erledigen auch alle Angelegenheiten, die sich auf die Meeresküsten, die Leuchttürme und die Häfen beziehen.

Deshalb versieht das technische Amt der Stadt Venedig zugleich den technischen Teil der Arbeiten der Kommission. Ihm untersteht auch die Verwaltung der Lagune und jede wasser-technische Arbeit. Der Chefingenieur ist ordentliches Mitglied der ständigen Kommission.

Das technische Amt beschäftigt sich auch besonders mit der Verbesserung des Hafens in technischer Hinsicht.

Es hat gewissermassen die Amtsbefugnisse des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, dieselben beziehen sich für Venedig auf folgende Dinge :

- a) Reinigung und Instandhaltung der Lagune und der Kanäle, die dem Staat gehören,
- b) Erhaltung der Kunstwerke im Hafen,

- c) Kräne zum Ein- und Ausladen von Gütern,
- d) Docks,
- e) Kleinere Spezialhäfen und die Handelshäfer,
- f) Neue Hafen- und Uferarbeiten,
- g) Allgemeine Verwendung von Ballast,
- h) Instandhaltung der Leuchttürme und Leuchtfeuer, und die Beleuchtung der Quais,
- i) Regelung des Fischfanges in Bezug auf die wassertechnische Unterhaltung des Hafens und der Ufer, und der hiermit zusammenhängenden anderen Arbeiten,
- k) Instandhaltung der Flüsse und Kanäle, die in den Hafen münden,
- l) Technische Polizei des Hafens und der Ufer,
- m) Hafengebühren.

Zollverwaltung.

Der Hafen von Venedig war bis zum Jahre 1874 ein Freihafen, d. h. er wurde als ausserhalb des italienischen Zollgebiets liegend betrachtet. Seitdem ist er in Folge Aufgabe aller Freihäfen im Königreich in die Zollgrenze eingezogen worden. Es kann somit nichts ohne Erlaubnis und Beistand der Zollbehörde in den Hafen ein- und wieder herausgeführt werden.

Im Hafen giebt es eine Zollbehörde I. Klasse, die ihren Sitz am Endpunkt der « Salute » in einem « Dogana della Salute » genannten Gebäude hat. Sie übt die Kontrolle über die verschiedenen Unterbehörden des Hafenbahnhofs, des Petroleumdepots, der allgemeinen Magazine, des Freidepots und auf den Quais der Giudecca aus.

Für die Zollbehörden ist folgende Arbeitszeit festgesetzt :

Von 6 1/2 Uhr	morgs.	bis 6 Uhr	nachm.	im	Februar, März u. Oktober.
» 5 1/2	»	» 7	»	»	» April, August u. September.
» 5	»	» 8	»	»	» Mai, Juni u. Juli.
» 7	»	» 5	»	»	» Januar, November u. Dezember.

Die Bureauzeit ist von 8 Uhr morg. bis 4 Uhr nachm. vom 1. Oktober bis 31. März und von 7 1/2 Uhr morg. bis 5 Uhr nachm. vom 1. April bis 30. September.

Wünsche auf Verlängerung der Bureauzeit sind dem Zolldirektor vorzutragen ; es muss dafür eine Uebertaxe von 2 frcs für die beiden ersten unteilbaren Stunden und 1 frc für jede weitere Stunde entrichtet werden.

An Feiertagen ist der Dienst auf inländische Waren in der Zeit von 8-12 Uhr morg. beschränkt, für Zeitüberschreitung ist eine Taxe von 3 frcs für die beiden ersten Stunden und 1 fre für jede weitere Stunde festgesetzt.

Mit Dampfschiffen ankommende Waren können indessen während der Nacht auf Lichter oder an den Quais entladen werden.

Das Löschen der Dampfschiffe kann auch unter Aufsicht von Agenten in der Nacht ohne vorhergehende Erlaubnis der Zollbehörde vorgenommen werden, das Laden kann jedoch nur dann geschehen, wenn der Zoll schon entrichtet ist. Der Zolldirektor ist rechtliches Mitglied der ständigen Kommission.

Der Umfang des Zolldienstes geht aus folgender Tafel hervor :

TAFEL IV. — ALLGEMEINE ZOLLVERWALTUNG

Einnahmetabelle der Zoll- und Steuerbehörden in Franks von 1890-1891 bis 1903-1904.

STEUERERHE- BUNG IM JAHRE	EINFUHRZOLL	AUSFUHRZOLL	ANDERE ABGABEN	SEEZÖLLE	IM GANZEN
1890-1891	13,301,513.36	50,150.95	354,657.48	421,423.90	14,127,745.69
1891-1892	11,691,692.79	50,989.42	220,563.94	329,777.00	12,293,023.15
1892-1893	14,271,646.45	53,698.06	183,142.24	393,284.00	14,801,770.75
1893-1894	13,188,838.01	30,696.98	137,496.21	391,647.81	13,748,679.01
1894-1895	14,628,029.67	4,711.37	136,175.18	456,407.00	15,225,323.22
1895-1896	19,728,115.39	7,202.83	157,334.49	542,661.90	20,435,314.61
1896-1897	17,732,059.96	3,362.41	391,878.76	566,496.20	18,693,797.33
1897-1898	20,277,207.19	10,138.41	820,381.54	573,463.15	21,681,190.29
1898-1899	20,388,759.61	9,938.99	855,267.89	657,076.95	21,911,043.44
1899-1900	20,937,281.75	3,217.69	945,900.43	621,606.20	22,508,006.07
1900-1901	24,817,913.10	8,196.42	1,090,963.13	763,963.60	26,681,036.25
1901-1902	26,248,122.00	7,652.00	1,459,120.00	809,277.00	28,524,171.00
1902-1903	28,610,019.00	11,394.00	2,640,109.00	843,896.00	32,105,418.00
1903-1904	22,587,706.00	13,483.00	925,879.00	930,492.00	24,457,560.00

Die Stadtverwaltung von Venedig.

Die Stadt Venedig, die sehr viel Nutzen aus dem Hafen zieht, schickt als ordentlichen Vertreter ihren Bürgermeister in die ständige Kommission.

Einnahmen erzielt die Stadt besonders aus Abgaben, die sie erheben darf und aus dem Handel, z. B. aus den öffentlichen Gewichtsgebühren, dem Stadtzoll, u. s. w. Die Stadt hat ein altes Recht nach besonderen Tarifbestimmungen eine Gewichtssteuer zu erheben ; wir werden später noch davon sprechen.

Ferner hat die Stadt « Sainte Marthe » und mehrere allgemeine Magazine vom Staat in Pacht genommen, dieselben aber wieder an eine Gesellschaft gegen eine entsprechende Miete abgetreten. Sie hat die Aufsicht über den im Zollbereich liegenden Bahnhofshafen, weiter besitzt sie Zollbureaus und einige innere Kanäle, die mit dem Hafen im direkten Zusammenhang stehen.

Im Stadtsbesitz befindet sich die schräge Brücke über den Kanal Scomenzera, welche den Bahnhof mit den Quais der allgemeinen Magazine verbindet, das Freidepot und der Landstreifen, der den nördlichen Rand der Esplanade an dem Kanal Scomenzera bildet. Auf diesem Landstreifen befinden sich das Ferryboat, die Eisenbahn vom Bahnhof bis zu den Quais der Giudecca und einige sonstige Schienenstränge.

Kammer für Handel und Künste.

Wie alle Handelskammern, so wurde auch die in Venedig durch das Gesetz vom 6. Juli 1862 errichtet ; ihre Befugnisse sind durch Art. 2 desselben Gesetzes festgelegt.

Die Handelskammern gehen aus Wahlen hervor, an der Spitze steht der Präsident. In Venedig setzt sie sich aus 21 Mitgliedern zusammen, ihr Präsident ist ordentliches Mitglied der ständigen Kommission. Die Handelskammer besteht aus mehreren Kommissionen, die folgende Befugnisse haben :

1. Die Kommission für Eisenbahn, Post und Telegraphie prüft die ihr übergebenen Gesuche und giebt sie dann mit Begleitschreiben an die Kammer weiter, auch beschäftigt sie sich mit Fragen von allgemeinem Interesse.

2. Die Kommission für Schifffahrt, Hafen und Lagunen beschäftigt sich ausser mit diesen Sachen, mit der Ueberwachung der Arbeiten im Hafen und in der Lagune ; sie sorgt dafür dass

diese Arbeiten mit grösster Schnelligkeit ausgeführt werden ; auch trifft sie die nötigen Vorkehrungen, dass diese Arbeiten im Einklang zu den Bedürfnissen der Schifffahrt stehen.

3. Die Kommission für das Freidepot, die allgemeinen Magazine und die Zölle, sorgt für alle möglichen Erleichterungen und sucht allzu grosse Strengen des Gesetzes zu mildern.

Nach dem Gesetz muss die Kammer zum Speditionstarif ihre Zustimmung geben, weiter hat sie die Vereinigung der Gepäckträger zu überwachen. Diese Kommission hat also unter dem Vorsitz des Kammerpräsidenten einen sehr grossen Wirkungskreis.

Die Handelskammer beobachtet alle Handelsinteressen des Hafens, sie hat ausserdem ein Freidepot (Zolldepot) geschaffen, das ihr Eigentum ist und den wichtigsten Bestandteil ihres Besitzes ausmacht ; wir werden noch näher darauf eingehen.

Königliche Eisenbahninspektion.

Ein Beamter der königl. Eisenbahninspektion befindet sich als Vertreter der Regierung in der ständigen Kommission, er hat den Eisenbahnbesitz zu beaufsichtigen und die Interessen der Bahn wahrzunehmen.

Man kann sich heute keinen Hafen mehr ohne Geleisanlagen, die ein grosses Schienennetz bilden, vorstellen. Ein Hafen kann nur dann gedeihen, wenn er in einer grossen Wirkungszone liegt ; die Wasser- und Eisenbahnwege dienen zur Beförderung der Güter. Im Hafen von Venedig ist es besonders die Eisenbahn, die diesem Zwecke dient, wenngleich sie in Händen einer Privatgesellschaft liegt, die aus dem Besitz des Staates Kapital schlägt.

Da der Staat aber an den wirklichen Einnahmen sehr interessiert ist, so muss er den Eisenbahndienst des Hafens und seine Fortentwicklung stets im Auge behalten und überwachen.

Eisenbahnverwaltung.

(Gesellschaft des adriatischen Eisenbahnnetzes.)

Der Eisenbahndienst des Hafens von Venedig wird von der Gesellschaft der südlichen Eisenbahnen, der das adriatische Eisenbahnnetz zur Verwaltung und Ausbeutung abgetreten ist,

ausgeübt. Ein Vertreter der Gesellschaft ist Mitglied der ständigen Kommission.

Der Eisenbahndienst des Hafens ist vollkommen von dem der Stadt getrennt. Demgemäss sind auch 2 Bahnhöfe vorhanden : 1. der Zentral- oder S. Lucia-Bahnhof, der wie sonst ein Bahnhof dem Verkehr für Güter — auch Eilgüter—und für Reisende die zur Stadt wollen, oder dieselbe verlassen, dient. 2. Der Hafenbahnhof, er nimmt nur Güter auf, die aus der See kommen, oder dorthin verladen werden sollen.

Hafenverwaltung vor 1904.

Der Hafen von Venedig, der eine historische Vergangenheit hat, nimmt erst seit einigen Jahren den zweiten Platz unter den italienischen Handelshäfen ein.

Der Bahnhofshafen besteht seit 1846, aber bis zum Jahre 1880 hatte er weder Anlegequais, noch irgend eine Schienenverbindung zwischen Hafen und der Eisenbahn. Die aus der See kommenden Waren mussten erst umgeladen werden, bevor sie in den Magazinen (fondaci) der Stadt untergebracht werden konnten ; von dort wurden sie mit der Bahn, oder zu Wasser, weiter expediert, im letzteren Falle mussten sie also nochmals eine doppelte Umladung über sich ergehen lassen.

Erst nach der Eröffnung neuer Eisenbahnlinien durch Venedig, die Lombardei und Emilien, die sich der Hauptverkehrsader Mailand-Venedig anschlossen, nach der Eröffnung des Brennerpasses und nachdem man den Einfluss gesehen, den die Eröffnung des Suezkanals hervorrief, da verschloss man sich nicht mehr der Notwendigkeit, die Hafeneinfahrten zu verbessern und einen Hafenbahnhof zu errichten.

Nach langen Erörterungen billigte man das von einer Kommission vorgelegte Projekt. Der berühmte Paleocapa war Vorsitzender dieser Kommission.

Im Jahre 1868 wurde die Eisenbahngesellschaft für Oberitalien mit der Ausführung des Projektes betraut, und im Jahre 1880 eröffnete man die erste Mole des Bahnhofshafens.

Er umfasste damals :

1. 617 m Quais mit 8 m Wassertiefe für grosse und 500 m Quais mit 4-6 m Wassertiefe für mittlere Schiffe.
2. Die Hälfte der heutigen äussersten Mole.
3. Die zweigeleisige Brücke über den Canale Grande.

4. Die Fussgängerbrücke S. Andrea über den Kanal Scomenzera.
5. Das Bureaugebäude.
6. Die Magazine No. 1-5.
7. 8635 m Schienenstränge.
8. Handdrehkräne von 2-7 Tonnen Tragkraft.

Diese erste Einrichtung wurde, wie aus folgender Tafel zu ersehen ist, vergrössert :

		Eröffnungsjahr	Vergrösserung der Quais m	Tiefe m	Höhe des Planums über Meeresspiegel m
Ostmole	Hafenseite	1880	482	8	2,40-3,45
			250	6	2,40-3,30
			250	4	1,00-2,40
	Seite Scomenzera.	1880	81	8	2,40
Teil am äussersten Ende		1884	80	8	2,40
Westmole		1884	405	8	2,40
St-Marthe	Seite Scomenzera	1886	64	6	2,00
	Seite Giudecca	1886	131	8	2,00
Allgemeine Magazine		1886	336	9	2,00
Freidepot		1897	191	9	2,00
Neue Ostmole	Hafenbecken	1902	245	—	—
	Silos	1902	92	—	—
	Scomenzera	1902	227	—	—
S. Basilio		1904	175	10	2,00

Es sind noch hinzuzufügen : 26000 m Schienenstränge, 16 hydraulische Kräne von 1500-20000 kg Tragkraft ; 6 elektrische Kräne von 1500-13000 kg Tragkraft und 4 Spezialvorrichtungen zum Entladen von Getreide.

Seit der Eröffnung des neuen Hafenbahnhofs besteht eine Verfügung, wonach an derartig ausgerüsteten Quais nur Schiffe mit Bahngütern anlegen dürfen oder solche, die Bahngut aufnehmen wollen ; der alte Hafen ist für die anderen Schiffe bestimmt.

Zur gleichen Zeit wurden auch die Gepäckträger und Arbeiterkolonnen gebildet. Die Eisenbahn empfing die angekommenen Waren auf eigenen Waggons und schaffte dieselben in die Magazine, die abgehenden Güter schaffte sie bis unter die Schiffswinden, von wo sie direkt auf die Schiffe geladen wurden; weitere Verrichtungen tat sie nicht. Da letztere wieder von anderen Unternehmern ausgeführt wurden, so erwuchsen hieraus den Beteiligten manche Unannehmlichkeiten. Der ganze Speditionsbetrieb war infolgedessen unregelmässig, ohne Sicherheit und verursachte viel Plankereien; das Laden und Löschen ging langsam vor sich.

Neben den allgemeinen Gesetzesbestimmungen gab es keine besonderen Verfügungen, ausgenommen ein Tarif, der 1877 veröffentlicht und von der Handelskammer und der Polizei genehmigt wurde. Dieser wurde 1883 und 1888 umgeändert. Im Jahre 1889 gab die Handelskammer einen neuen Tarif heraus, der jedoch seine gesetzliche Genehmigung nicht fand.

Im demselben Jahre übernahm aber auf Grund eines Abkommens mit der Staatsverwaltung die Gesellschaft der adriatischen Bahnen die Verwaltung des Bahnhofshafens. Sie gab einen Tarif heraus, nach welchem sie alle Löscharbeiten zum Preise von L. 0,618 f. d. Tonne übernahm. Die Ladungen bestanden besonders aus: Kohle, Thonerde, Soda, Heu, Kies, Schwefelkies, Holz, Ziegelsteine und andere wertlose Waren.

Dies war zwar ein Fortschritt, es bestanden jedoch noch: 1. das freie Löschen und 2. der Fehler, dass nur solche Schiffe, die Bahngüter hatten, an den Quais des Bahnhofshafens anlegen durften. Besonders für Schiffe mit gemischten Ladungen war dies sehr unangenehm.

Um all diese Uebelstände aus der Welt zu schaffen, kam zwischen der Regierung und der Gesellschaft ein Vergleich zustande. Dieser wurde die Grundlage der heutigen Hafenverordnungen. 8/10 des gesamten Hafenverkehrs wickeln sich heute allein in dem Bahnhofshafen ab.

Hafenorganisation.

Die heutige Hafenorganisation ist dieselbe, wie die der anderen italienischen Häfen, sie beruht ausserdem noch auf folgenden besonderen Bestimmungen:

1. Auf die Verfügung des Stadtpräfekten von Venedig vom 31. Dezember 1893 No. 3859.

2. Auf die Bestimmungen und den Speditionstarif über Waren, die aus der See in den Hafenbahnhof gelangen. (20. Januar 1893.)

3. Auf besonderen Verfügungen aus den Verträgen für die Eisenbahnen Italiens vom Jahre 1885 (Zusatz 8 zum Tarif und zu den Transportbedingungen).

Die infolge der Streiks im Jahre 1892 vom Stadtpräfecten getroffene Verfügung bestimmt:

a) dass Lastträger zur Arbeit im Bahnhofshafen nur dann zugelassen werden, wenn sie einen durch den Hafenchef erteilten Erlaubnisschein besitzen.

b) dass die Güterspedition ausschliesslich von der Eisenbahngesellschaft ausgeübt werden darf.

Wollen Privatpersonen löschen oder laden, so müssen sie sich an den Hafenchef wenden um die nötigen Leute nebst dem Ueberwachungspersonal zu erhalten.

Zur Regelung und Vereinfachung des Hafendienstes haben die Eisenbahnverwaltung und die Handelskammer übereinstimmende Tarife herausgegeben, die wir noch später erwähnen werden.

Nach diesen Tarifen weiss ein jeder Kaufmann sofort, welche Kosten ihm das Laden und Löschen verursachen werden, ohne dass er dabei von den kleinen Speditionsgesellschaften abhängig zu sein braucht, die ihrerseits auch durchaus keine Sicherheit boten.

Sogleich nach Vollendung al'ler Speditionsarbeiten setzt die Bahnverwaltung tarifmässig die Rechnung auf.

Die Stauung im Schiffsraum selbst übernimmt die Bahn nicht; es ist dies Sache des Kapitäns und wird meist von einer besonderen Gesellschaft (Dei stivatori genannt) besorgt.

Die Eisenbahnverwaltung verfügt über zwei Bureaus:

1. Das Oberaufsichtsbureau, und

2. Die Handelsagentur.

Oberaufsichtsbureau.

Dieses von einem Inspektor geleitete Bureau des Hafenhofes hat folgende Funktionen :

1. Die Aufsicht über das hydro-elektrische Werk, das den Strom für die hydro-dynamischen Lade- und Löschorrichtungen und für die Beleuchtung liefert.
2. Aufsicht über das Arbeitspersonal.
3. Abschluss von Verträgen mit den Behörden über die Zulassung von Arbeitern.
4. Ausübung der Güterspedition für bestimmte Firmen.
5. Die Oberaufsicht über die von dem Bahnhofsvorsteher getroffenen Anordnungen zur Ueberweisung von Material und Anweisung von Ankerplätzen für die Schiffe. In betreff dieses Punktes muss das Bureau mit dem Hafenskapitän zusammengehen.
6. Abnahme der Güter, die für die Bahn selbst bestimmt sind, wie Kohlen, Schwellen.
7. Ausführung derjenigen Arbeiten, die gewisse Firmen der Handelsagentur zur Erledigung vertragsmässig übertragen haben.
8. Verantwortliche Aufsicht über die Kassen, in die Einkünfte aus dem Speditionsdienst fliessen, weitere Aufsicht über die Löhnung der Tagelöhner.
9. Terrainbewilligung zur Lagerung von Kohlen und anderen Gütern, wie es gerade verlangt wird.

Handelsagentur.

Diese befasst sich ausschliesslich mit dem Handel, den zu fördern, ihr eigentlicher Zweck ist ; sie besteht seit 1887, konnte sich aber erst nach der neuen Hafenorganisation recht entfalten.

Sie beschäftigt sich besonders mit Folgendem :

1. Untersuchung der Güter beim Empfang und bei der Ablieferung an Bord, Anstellung von Untersuchungen bei Havarien.
2. Hafentransport der Waren, die aus der See kommen.
3. Herausnahme, Anfertigung, Versendung und Behandlung von Proben.
4. Vornahme von Verpackungen.

5. Vorschüsse auf Eisenbahn- und Schiffsfrachten, Zollunkosten, Sicherheitsleistungen.
6. Beaufsichtigung der Zollabfertigung in sanitärer und polizeilicher Hinsicht.
7. Berichterstattung über Transportverhältnisse zu Wasser und zu Lande.
8. Erledigung der auswärtigen Korrespondenz.
9. Auskünfte die sich allgemein auf den Handel, besonders aber auf die Fracht und den Transport beziehen.

Die Handelsagentur befindet sich in den Händen eines kaufmännischen Agenten, der jedoch nicht im Dienst der Bahn steht; er ist aber infolge Vereinbarung mit der Bahnverwaltung an den Einnahmen beteiligt.

Mit Rücksicht auf die Förderung des Verkehrs, auf das Prüfen und das Studium aller einschläglichen Mittel ist er vollkommen unabhängig, jedoch müssen seine Massnahmen die Billigung der Eisenbahnverwaltung finden. Er kann Verpflichtungen, selbst solche, die sich auf den direkten Handel beziehen, eingehen.

Vorschriften für die aus der See kommenden Waren.

Diese Vorschriften sind einem Abkommen zwischen der Handelskammer und der Eisenbahnverwaltung gemäss aufgestellt. Auf Grund derselben dürfen Schiffe mit gemischter Warenladung im Bahnhofshafen frei anlegen und ihre Ladung in den Magazinen und auf den freien Stellen der Quais aufstapeln.

Uebernahme der Güter in dem Hafbahnhof.

Die Uebernahme der Güter geschieht durch Bahnagenten, die dieselben auf den Quais vor den Schiffen, wie es im Hafen üblich ist, in Empfang nehmen.

Die Art der Uebernahme ist kontradiktorisch zwischen der Eisenbahnverwaltung, den Kapitänen der Schiffahrtsgesellschaften (Generale Italiana, Puglia, Lloyd A. U.) und den Mäklern der anderen Schiffe festgesetzt, und zwar derart, dass die ausgeladenen Waren sofort unter die unmittelbare Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung gelangen. Diese stellt am Ende des Tages auf Grund der Schiffspapiere unter den üblichen Formalitäten eine Quittung über den Empfang aus.

Unterbringung der Seegüter im Hafbahnhof.

a) Die Eisenbahnverwaltung übernimmt die Verantwortlichkeit für die auf den Quais, in den Magazinen, Schuppen und auf den Plätzen des Hafbahnhofes untergebrachten Güter und haftet sowohl für Anzahl wie für Gewicht. Im letzteren Falle aber nur dann, wenn die Beteiligten vor der Unterbringung der Waren die offizielle Kenntnissnahme davon verlangen. Die Verwaltung stellt dann über die Anzahl und das Gewicht der übernommenen Waren Bescheinigungen aus.

b) Sie haftet auch für Beschädigungen, die die Waren von ihrem Empfang an Land bis zu ihrer Ablieferung erleiden, wenn diese Schäden durch Verschulden des eigenen Personals auf dem Speditionswege oder auf andere Weise entstanden sind.

c) Jede Verantwortlichkeit lehnt die Verwaltung jedoch bei Schäden ab, die durch Lagerung der Waren unter freiem Himmel entstanden sind, oder im Falle dass — wenn die Waren unter Dach und Fach sind — die Schäden durch höhere Gewalten, wie Stürme, Hagelschlag, u. s. w., hervorgerufen sind.

d) Für aus der See kommende Waaren, die zeitweise in den Magazinen oder Schuppen des Bahnhofs untergebracht sind, weil sie eine bestimmte Ordre von Seiten der Interessenten erwarten, haftet die Verwaltung für alle Brandschäden bis zu einer Summe von 500000 Lires im ganzen; sie hat deswegen mit der Versicherungsgesellschaft *Assicurazione generali in Venedig* ein Abkommen getroffen.

Uebersteigen die Brändschäden diese Summe von 500000 Lires, so wird dieselbe unter den Betroffenen geteilt. Die Art und Weise der Teilung wird von der Verwaltung unwiderrufflich bestimmt.

e) Der Schadenersatz wird nach dem Originalwert laut Rechnung festgesetzt, in Ermangelung der letzteren bestimmt man den Schadenersatz nach dem Wert ähnlicher Waren derselben Qualität, die aus demselben Lande stammen und erhöht dann die Summe um den Betrag der Seefracht.

f) Beschwerden über Mängel, Beschädigungen, Unregelmäßigkeiten in der Warenspeidition sind an den Bahnhofsvorsteher zu richten, dieser muss sie zur Prüfung und Erledigung weitergeben.

Aufbewahrung der Güter.

Die zeitweise Aufbewahrung der Güter geschieht gegen Vorzeigen der Frachtbriefe oder der Aufbewahrungsscheine, die von den Agenten der Schiffahrtsgesellschaften oder von Schiffsmaklern unterzeichnet sein müssen. Diese Papiere verbleiben im Eisenbahndepot bis die Agenten dieselben gegen Aushändigung der Quittung, die sie vorher erhalten, zurückfordern. Hiermit ist die Bahnverwaltung von jeder Verantwortlichkeit befreit.

Längere Lagerung der Güter.

Die längere Lagerung der Güter im Hafenbahnhof ist, wenn sie später mit der Bahn weiter befördert werden sollen, bis zum 6. Tage nach erfolgtem Ausladen unentgeltlich gestattet. Güter die nicht mit der Bahn weiter befördert werden sollen, haben nur 3 Tage lang freie Lagerung.

Nach dieser Zeit sind die Güter einer Magazintaxe unterworfen, die an die Bahnverwaltung zu entrichten ist und 5 cents täglich für je 100 kg beträgt. Von diesen Einnahmen ist dem Staat ein Teil zu entrichten.

Nachtrag 8 zum Tarif.

Dieser Nachtrag, der anfänglich nur auf solche Schiffe angewendet wurde, die an der Ostmole anlegten, gilt heute für alle Quais des Hafens, für die allgemeinen Magazine, das Freidepot und S. Basile. Nach ihm verfährt die Bahnverwaltung mit den Gütern der 5 ersten Bordklassen unter den üblichen Bedingungen. Sie hat dabei folgende Verpflichtungen :

a) Sie muss die Güter aller vor Anker gegangenen Schiffe übernehmen, sie sofort auf Waggonn laden, auf der Erde aufspeichern oder in den Magazinen zur späteren Weiterverladung unterbringen ; sie muss auf den Quais, nicht an Bord, des Wiegen vornehmen und hierauf die Güter ins In- oder Ausland weiter-senden.

b) Die Bahnverwaltung muss die mit der Bahn ankommenden Güter sofort zum Hafenbahnhof umrangieren, und sofort an Bord der verschiedenen Schiffe, oder zur späteren Einschiffung in die Magazine schaffen.

Wie wir schon gesagt haben, waren die Ladungen der 3 letzten Klassen von diesen Bestimmungen ausgenommen, da die Absender das Löschen selbst vornehmen, oder auch von der Bahn ausführen lassen konnten. Dies wurde jedoch, wie wir schon erklärt haben, durch die Verfügung des Präfecten abgeschafft, sodass jetzt alle Waren nur durch die Bahnverwaltung, und dies mit Rücksicht auf die allgemeine Hafenordnung, geladen und gelöscht werden können.

Diese Neuerung hatte sehr viel Gutes für sich.

Tafel No. 2 zeigt in Tonnen, wie viel Waren im Jahre 1903 im Hafen gelöscht wurden ; man erkennt hieraus die hervorragende Wirkung der im Jahre 1894 vorgenommenen Organisation.

Lastenträgerdienst im Hafen.

Dieser Dienst wird von Lastenträgerkolonnen ausgeübt, die jede eine bestimmte Art von Arbeit übernimmt.

Einige Kolonnen sind gesetzmässig entstanden, diese haben sich zu einem Verband zusammengeschlossen. Seit dem letzten Hafentarbeiterstreik vom 1.-15. Januar 1905 wird das Umladen von diesen Lastenträgern besorgt ; ihr Gehalt wird vorläufig von einer aus Kauffleuten und den Trägern bestehenden Kommission festgesetzt. Man hat sich, jedoch ohne behördliche Genehmigung, vorläufig auf ein bestimmtes Gehalt geeinigt. Die bestehenden Bestimmungen reichen eben in diesem Punkte noch nicht aus.

Frachten und Tarife. Lotsendienst. Wasser- und Ballasttaxen.

Der Lotsendienst wird auf allen inneren Kanälen unter der Aufsicht und Gerichtsbarkeit der Hafenbehörde ausgeübt. Den Schiffen ist es freigestellt, sich, wenn sie vom Meere in die Lagune wollen, in den Hafeneingängen ebenfalls eines Lotsens zu bedienen.

Schiffe unter 200 Tonnen brauchen keinen Lotsen an Bord zu nehmen.

34 Lotsen versehen im Hafen von Venedig diesen Dienst.

Es ist folgender Tarif aufgestellt worden :

a) Auf der Strecke Piave-Maestra 6 cents für die Register-
tonne, jedoch als niedrigster Satz 20 francs, als höchster, 108
francs.

b) Bei Pelorosso, oder bis 2 Meilen vor den Hafenmündungen (Lido oder Malamocco) 2 cents für die Registertonne, als niedrigsten Satz 13 francs, als höchsten 36 francs.

c) Auf den inneren Kanälen 4 1/2 cents für die Registertonne, als niedrigsten Satz 20 francs, als höchsten 90 francs.

Schiffe, die bei der Ankunft gleich die ganze Taxe zahlen, brauchen bei dem Verlassen des Hafens nur die Hälfte zu zahlen, haben ausserdem noch das Recht, sich bis eine Meile weit aus dem Hafen heraus lotsen zu lassen.

Hafensteuern.

Die Auferlegung der Steuern, die durch den Zolleinnehmer erhoben werden, gehört zum Ressort des Hafenskapitäns.

Es werden folgende Steuern erhoben :

a) Ankersteuer.

b) Steuern für Sanitätspässe, Gewerbescheine, ärztliche Schiffsuntersuchungen und Verträge.

c) Stempelsteuer.

Die speziellen Steuern sind in folgender Tafel verzeichnet :

Ankertaxe.

		für die Tonne	
Dampfschiffe.	{	fremde { für jede Reise	£ 1,40
		Abonnement für 12 Monate.	4,20
	{	einheimische { für jede Reise	0,50
		Abonnement für 12 Monate .	1,50
Jährliche Taxe für Segler, die weiter als aus dem Mittel- ländischen Meere kommen	{	für die 100 ersten Tonnen .	0,50
		für mehr als 100 Tonnen. .	0,80
Jährliche Taxe für Segler, die aus dem Mittelländischen Meere kommen	{	von 20-50 Tonnen	0,20
		von 50-100 Tonnen. . . .	0,40
		von mehr als 100	0,60

Segler von weniger als 20 Tonnen sind von der Ankersteuer befreit.

Einheimische Schlepper für jede indic. Pferdekraft £ 0,50

Sanitätspässe für Segler mit weniger als 51 Tonnen 0,25

» für Segler von 51 bis 100 Tonnen . . . 0,50

» für Dampfschiffe mit weniger als
501 Tonnen 2,00

» für Dampfschiffe über 501 Tonnen . . 5,00

Die Ankersteuer ergiebt ohne Einnahmen, die anderen Steuern dagegen geringere.

Wasser und Ballast.

Die Lieferung von Wasser geschieht durch die Hafenbehörde und zwar auf zweierlei Weise :

- a) direkt durch die Wasserleitung,
- b) durch Wasserboote.

Die erste Art ist natürlich nur auf den Quais möglich, es giebt dort Wasserentnahmehähne, die durch die Wasserleitungsgesellschaft angelegt sind. Unter hohem Druck gelangt das Wasser durch Schläuche in die Behälter des Schiffes.

Die Wasserboote schaffen vermittels Pumpen das Wasser in die Schiffsbehälter.

Die Versorgung der Schiffe mit Ballast geschieht durch eigens zu diesem Zweck gebaute Boote.

Es gilt folgender Tarif :

Wasser, das in einer Menge von mehr als 10 Tonnen der Leitung entnommen wird, für jede Tonne . . . L.	1,00
Wasser aus Wasserbooten	1,25
Ballast durchschnittlich	1,75

Reparaturwerften.

Im Hafen von Venedig giebt es keine Reparaturwerft für grosse Schiffe.

Bis in die neuere Zeit standen die beiden Werftbassins des Militärarsenals zur Verfügung, jedoch nur dann, wenn sie nicht mit Kriegsschiffen besetzt waren. Das kleinere Bassin ist 90 m lang und 6,30 m tief, das grössere 160 m lang und 9 m tief.

Für die Benutzung besteht folgender Tarif :

TARIF	Für die ersten 24 Stunden	Für jeden weiteren Zeitraum von 24 Stunden
	Lires	Lires
Für jedes Schiff unter 250 T.	200.00	100.00
Für jede Tonne { bei Schiffen von 250-1,000 T.	0.40	0.20
" " " 1,000-2,000T.	0.30	0.15
" " " über 2,000 T.	0.20	0.10

Neuerdings ist ein Schwimmdock System Clark und Stanfield gebaut worden, es ist im Kanal von Giudecca verankert worden, und hat folgende Abmessungen :

111 m lang, 27 m breit, 12 m tief und eine Hubkapazität von 5500 Tonnen.

Da das Dock, das einer Privatgesellschaft gehört, erst provisorisch in Benutzung genommen ist, so lässt sich noch nichts genaueres darüber sagen.

Speditionstarif.

Nach dem letzten Streik (Januar 1905) ist zwischen den Grosshändlern und den Löscharbeitern für Laden und Löschen folgender Tarif aufgestellt worden :

Stückkohle und Briketts f. d. Tonne	0,75
Feinkohle in vollständiger Ladung	0,66
Gaskohle in vollständiger Ladung, f. d. Tonne	0,70
Fein- und Gaskohle gemischt	0,75
Steinkohle	1,30
Gleisschienen, Eisen, Gussstücke, f. d. Tonne .	0,90
Altes Feineisen und Formstücke	1,20
Pech von Glasgow	1,20
Pech von London	1,50
Puzzolanerde	0,60
Harz in Tonnen	0,75
Soda und Schwefel in Stücken	0,65
Reis in Säcken	0,60
Gerste und Hafer in Säcken	0,70
Oel, Zucker, Kaffee, Kupfersulfate und andere Waren in Säcken und Tonnen, zu löschen .	0,55
zu laden	0,75
Ziegelsteine	0,80
Lochsteine und Dachziegel	1,20
Superphosphate in Stücken und Säcken . . .	0,80
Amerikanische Phosphate	0,85
Amerikanische Baumwolle in Ballen	0,90
Amerikanische Baumwolle in Stücken oder indische Baumwolle in Ballen	0,65
Salpeter in Säcken	0,70
Salz in Stücken und Säcken	0,55
Feiner Schwefelkies	0,65
Grober Schwefelkies	0,80

Phosphate aus Amerika, Sfax oder Giarina	0,75
Schmelzerde in Säcken	0,65
Feuerfeste englische Ziegelsteine	0,80
Kantholz	
Rundholz	1,15

Am Sonn- und Feiertagen erhöhen sich die Preise um 20 %, während der Nacht um 50 %. Für Verrichtungen auf der Strecke von den Gärten bis zur Alberoni-Reede tritt ein Preiszuschlag von 25 % ein.

Die Arbeitszeit ist in den Monaten Oktober bis März von 7 Uhr morgens bis 5 Uhr abends; in den anderen Monaten von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends. Die Beiträge zur Unfallversicherung trägt der Arbeiterverband.

Stauerlohn.

Die Dampfschiffgesellschaft hat für den Stauerlohn folgenden Tarif aufgestellt:

Waren im allgemeinen, f. d. Tonne	0,55
Leere Fässer, f. d. Stück	0,10
Eingemachte Früchte, f. d. Tonne	0,55
Eisen	1,20
Holz	1,00
Getreide	0,52
Hafer	0,65
Schwefel	0,52

Arbeiter 5 francs pro Tag und 1 franc für jede Stunde in der Nacht.

An Warenmengen müssen täglich geladen und gelöscht werden:

	auf Segler	auf Dampfschiffe
Baumöl und Petroleum, Fässer	250	800
Petroleum in eisernen Behältern	1000	1000
Oel, Wein und Liqueure, Fässer	40	600
Papier, Kisten	400	400
Holz, cbm	50	300
Getreide, Tonnen	90-100	300-350
Schwefel in Säcken	50	350

	auf Segler	auf Dampfschiffe
Schwefel in Stücken	60	700
Braunkohlen (adriatisches u. Mittelländ. Meer)	40	
Steinkohlen (adriatisches u. Mittell. Meer) . .	25	
Englische Braunkohle	50	400
Englische Steinkohle	30	250
Amerikanische Baumwolle	120	600
Indische Baumwolle	150	800
Reis	70-100	300-350
Salpeter	100	300-350
Allgemeine Waren in Säcken	100	300-350

Tarif für das Laden und Löschen.

Infolge Verfügung des Präfekten wurde folgender Tarif aufgestellt; nach ihm entrichten die Händler an die Bahnverwaltung die Abgaben für die drei letzten Warenklassen.

Steinkohlen, f. d. T. L.	0,37
Steinkohlen bis 20 m weit	0,56
Steinkohlen von Land an Bord	0,39
Entschwefelte Steinkohle u. Gussstücke . . .	0,37
Entschwefelte bis 20 m weit	0,56
Entschwefelte von Land an Bord	0,39
Ziegelsteine	0,37
Ziegelsteine incl. Stauerlohn	0,40
Zement in Säcken	0,40
Getreide	0,40
Salz	0,40
Gemischter Dünger	0,37
Altes Eisen	0,45

Der Preis für den Transport der Waren der fünf ersten Klassen von Schiff auf die Waggon beträgt, wie schon erwähnt, L. 0,618 f. d. Tonne.

Öffentliches Wiegen.

Dieses wird von der Stadtverwaltung, die dies Amt aber einem Unternehmer übertragen hat, vorgenommen. Auf Verlangen geschieht das Wiegen auch an Bord zum Preise von L. 0,15 f. d. Tonne.

Depots und Aufbewahrung der Güter.

Allgemeine Magazine (Freie Niederlage).

Die allgemeinen Magazine dienen zur Unterbringung und Aufbewahrung der Güter, die von auswärts kommen. Sie stehen unter der ständigen Kontrolle der Zollbehörde. Für diese Waren wird kein Zoll erhoben, solange sie in den Magazinen Zoll wird erst bei der Beförderung ins Inland erhoben. Die bleiben, selbst wenn sie wieder ins Ausland gehen sollen. Der Magazinverwaltung stellt nur eine Empfangsbescheinigung und einen Warenschein aus. Die Errichtung der Magazine, wozu man einen Teil der Summe verwandte, die der Stadt bei Abschaffung des Freihafens bewilligt wurde, geschah durch eine Privatgesellschaft mit einem Kostenaufwand von 1250000 francs einschliesslich innerer Einrichtung.

Die Magazine wurden 1896 dem Handel eröffnet. Sie haben eine direkte Schienenverbindung mit dem Hafenbahnhof, liegen am äussersten Ende des Kanals von Giudecca und haben mit den Nebengebäuden eine Grundfläche von 37500 qm. Die eigentlichen Gebäude bedecken eine Grundfläche von 9291 qm, davon 5807 qm zur ebenen Erde, der Rest in darüberliegenden Etagen. Sie können mit Leichtigkeit 15000 Tonnen Waren in sich aufnehmen. In Ausnahmefällen können fast noch mal so viel Waren untergebracht werden.

Freidepot.

Die Errichtung eines Freidepots wurde 1876 beschlossen. Diese Depots haben Aehnlichkeit mit den allgemeinen Magazinen. Ein Unterschied besteht jedoch darin, dass in den allgemeinen Magazinen die dort niedergelegten Waren unbedingt uneröffnet liegen bleiben müssen; im Freidepot dagegen können die Waren entpackt und gemischt werden, überhaupt man kann alles mit ihnen vornehmen, ohne dass sich die Zollbehörde einmischt.

Das Freidepot ist auf Betrieben und aus Mitteln der Handelskammer errichtet; es befindet sich in dem sogenannten « Squeri », am Kanal von Giudecca.

Die im Jahre 1887 begonnenen Arbeiten wurden 1891 beendet; die Bausumme beläuft sich auf 1120000 francs, nicht einbegriffen ist die Kaimauer, die von der Regierung errichtet wurde. Das Freidepot wurde 1892 eröffnet, es ist mit dem Hafenbahnhof durch eine zweigeleisige Eisenbahnbrücke verbunden.

Es bedeckt eine Gesamtfläche von 14300 qm, die zur Waren-niederlage ausnutzbare Fläche beträgt 12328 qm.

Getreidesilos.

Die Getreidesilos liegen auf der Ostmole, bedecken eine Fläche von 2747 qm und können 25000 Tonnen Getreide in sich aufnehmen.

Man unterscheidet einen Etagenbau mit 8000 Tonnen und einen Zellenbau mit 17000 Tonnen Fassungsvermögen.

Das Gebäude hat 1400000 francs gekostet und ist seit 1902 regelmässig im Betrieb. Die Verwaltung geschieht durch eine Privatgesellschaft.

Neues Hafenverwaltungsprojekt.

Die Hafenverwaltung soll einer Aenderung unterzogen werden.

Man möchte gern, nach dem Beispiel der Hafenverwaltung von Genua, auf gesetzlichem Wege eine autonome Körperschaft bilden, die auf Grund eigener Hilfsquellen und Einkünfte nach Gutdünken schalten und walten dürfte, die den Gesamtbetrieb und die ganze Verwaltung des Hafens in den Händen hielte. Die von der ständigen Kommission erstrebte Reform will also der späteren Hafenverwaltung grundsätzlich alle Mittel in die Hand geben, die sie befähigen würde, eine alles umfassende und vollständigere Exekutivmacht, wie die der jetzigen Kommission, auszuüben, ihr weiter finanzielle Mittel durch Steuererhebungen und sonstige feste Einkünfte sicherstellen, die ihr erlauben, die Ausführung aller Arbeiten zu unternehmen und den Hafenverkehr stetig zu heben.

Eine Spezialkommission müsste sich mit der Ueberwachung der verschiedenen Dienstzweige und mit der Erledigung sämtlicher laufenden Arbeiten befassen. Diese Kommission, die aus Mitgliedern der Hauptverwaltung bestände, wäre dann die eigentliche Hafenbehörde, eine den ganzen Hafenbetrieb umfassende Behörde.

Diese grosse Reorganisation ist bestimmt beabsichtigt, und es sind die besten Aussichten zur ihrer Verwirklichung vorhanden; auch ist zu erhoffen, dass die Arbeiterunruhen, die die Ruhe und Sicherheit im Hafen sehr störten, infolge dieser Aenderung für die Zukunft nicht mehr stattfinden.

H. GULLINI.

