

4510160

19

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFAHRTS-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

P. JOLY

Generalinspektor der Brücken und Chausseën

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

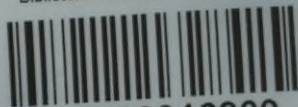
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



11-354221

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316809

3BK 3-14/2018

SCHILDERUNG

DER

Verschiedenen Arten der Verwaltung und des Betriebes von Handelshäfen

BERICHT

VON

M. JOLY

Generalinspector der Brücken und Chausseën

Der Seehandel hat sich seit einem halben Jahrhundert in ganz aussergewöhnlichem Maasse entwickelt. Infolge der Einführung des Dampfes zur Fortbewegung der Schiffe wurde eine vollständige Umwälzung hervorgerufen, welche sich in den Jahren 1840 bis 1860 langsam, in den Jahren 1860 bis 1880 schneller, seit zwanzig Jahren aber, dank den Fortschritten in der Verarbeitung der Metalle, in der Erbauung von Schiffen, von Dampfkesseln und Maschinen ganz besonders schnell vollzogen hat. Man kam zur Erkenntniss der grossen Vorteile, welche für die Schifffahrt bei grossen Reisen aus der Verwendung sehr grosser Fahrzeuge erwachsen und begann Fahrzeuge für die Handelsschifffahrt mit mehr als 13000 Tonnen Gehalt zu bauen. Schon seit 1899 betrug die Zahl von grossen Handelsschiffen von 5000 bis 7000 Tonnengehalt mehr als 300.

Die überseeischen Schifffahrtsgesellschaften blieben aber dabei nicht stehen sondern gaben ihren Fahrzeugen in der Absicht einen immer schnelleren Betrieb einzuführen, immer grössere Längen und grössere Tiefen. Die Länge des Schiffes « Kaiser Wilhelm II » erreicht 215,30 M. und « der Oceanik » hat einen Tiefgang von 9,15 M.

Mit dieser Umwälzung war es naturgemäss verbunden, dass die Schifffahrt an die Handelshäfen andere Anforderungen als bisher stellte und dass diese entsprechend umgebaut werden mussten. In den bisherigen Häfen verkehrten Holzschiffe von höchstens 500 Tonnen Gehalt und von 4 bis 5 m Tauchtiefe, sie bedurften nur geringer Kailänge und geringer Wassertiefen. In den heutigen Dampfschiffen mit ihren gewaltigen Abmes-

sungen steckt ein sehr grosser Geldwert und ihre täglichen Betriebskosten sind bedeutend.

Andererseits sind bei dem heutigen erbitterten Wetterwerb die Schiffsfrachten immer mehr zurückgegangen, die Folge ist, dass die Schiffsbesitzer nur dann auf Verdienst rechnen können, wenn sie ihre Betriebskosten auf das geringste Maass herunterbringen. Sie können nicht mehr ihre Fahrzeuge auf der Reede warten lassen, bis die eintretende Fluth ihnen das Einlaufen in den Hafen gestattet oder bis ein Platz am Kai frei wird.

Die Häfen müssen so eingerichtet werden, dass sie im Stande sind, die Fahrzeuge bei fast allen Wasserständen aufzunehmen und ihnen einen Platz zu gewährend, wo sie mit dem Löschen ihrer Ladung beginnen können, sobald die Zollbehörde hierzu die Erlaubniss erteilt hat. Es müssen ausserdem ausreichend grosse wasserfreie Lagerplätze vorhanden sein, wo die vielen Tausende von Tonnen nach dem Löschen sicher gelagert und untergebracht werden können.

Die grossen für den regelmässigen Dienst des Eilschiffsverkehrs bestimmten Häfen müssen naturgemäss noch erheblich grösseren Anforderungen genügen: sie müssen für die Schiffe bei jedem Wasserstande überhaupt zugänglich sein, und um dies Ziel zu erreichen, bedarf es für die niedrigen Wasserstände ganz besonders schwieriger Arbeiten.

So haben sich aus der Einrichtung, der Verwaltung und dem Betriebe der grossen Handelshäfen eine Menge sehr bedeutungsvoller Fragen ergeben und die Aufgabe der hiermit beschäftigten Behörden wird eine immer schwierigere.

Die den Beratungen des Congresses gestellte Aufgabe, die vorzüglichsten Arten des Betriebes und der Verwaltung von grossen Handelshäfen zu erwägen und festzustellen entspricht also einem sehr dringendem Bedürfniss. Diese Aufgabe, welcher der vorliegende Bericht gewidmet ist, wird freilich angesichts der vorgezeichneten Grenzen in gedrängter Kürze behandelt werden müssen. In einem ersten Kapitel werden Angaben über die Verwaltung und den Betrieb der grossen Häfen in England und Schottland, London, Hull (am Humber), die Häfen am Tynefluss, Glasgow und Liverpool, die Häfen am Bristolcanal, Southampton gebracht werden; im Anschluss daran folgen Angaben über eine Anzahl der bedeutendsten Häfen auf dem Festlande Kopenhagen, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, die französischen Häfen, Bilbao und Barcelona in Spanien, Genua in Italien, Triest und Fiume in Oesterreich-Ungarn.

Ein zweites Kapitel wird allgemeine Betrachtungen über die

in den verschiedenen Häfen zur Anwendung gebrachten Einrichtungen bringen.

Ein drittes Kapitel wird endlich eine Uebersicht und die sich ergebenden Schlussfolgerungen enthalten.

ERSTES KAPITEL.

Verschiedene Arten der Verwaltung und des Betriebes von Häfen.

VERWALTUNG DER HÄFEN.

Englische Häfen. — Der Hafen von London besteht aus zwei Teilen : die Themse und die Docks : Dockhäfen.

Der Themsefluss wird seit 1857 durch einen besondern Ausschuss, die « *Thames Conservancy* » verwaltet, dessen Befugnisse sich auf die obere und untere Themse erstrecken. In dieser von drei und-dreissig Mitgliedern gebildeten Ausschuss sind alle beteiligten Verwaltungen vertreten, die Admiralität, das Handelsgericht, der Grafschaftsrath, die Körperschaft der Stadt London, die Reeder u. A. Zu den Befugnissen dieses Ausschusses gehört die Oberaufsicht über die Schiffe, die Ernennung der Hafenbeamten, das Beseitigen von Hindernissen, die Unterhaltung und Verbesserung des Flusslaufes, das Recht, die Anlage von Kais, Böschungen und allen andern den Fluss berührenden Einrichtungen zu gestatten ; der Ausschuss setzt ausserdem die für die allgemeine Verwaltung gültigen Bestimmungen fest.

Die an den verschiedenen Flussläufen der Themse eingerichteten Docks sind sehr zahlreich. Die ältesten, das Sankt Katharinen und das Londondock reichen zurück bis in den Anfang des vorigen Jahrhunderts ; das neueste, das Tilbrijdock, 32 km stromabwärts von London, ist im Jahre 1886 für den Betrieb eröffnet.

Seit 1901 bestehen nur drei grosse Dockgesellschaften. Die « London und Jndiadock-Gesellschaft », die bei weitem bedeutendste, besitzt alle Docks am rechten Ufer mit Ausnahme des Milwalldocks. Die Ausgaben seit dem ersten Herstellen dieser Docks in ihren Anfängen haben mehr als 400 Millionen Mark betragen. Die Gesellschaft hat im Jahre 1901 in ihre Docks einen Tonnengehalt von 4737946 Tonnen aufgenommen.

Die Dockgesellschaften sind auf Aktien mit Genehmigung des

Parlaments gegründete Gesellschaften ; in den Genehmigungsbedingungen sind die Pflichten und Rechte der Gesellschaften, die Gebühren, welche sie erheben dürfen, festgesetzt. Ihre inneren Betriebsangelegenheiten regeln die Gesellschaften für sich, aber alles was mit der Unterhaltung und der Polizei des Flusses zusammenhängt, unterliegt der Bestimmung der « *Thames Conservancy* ».

Der Hafen von Hull am Humberfluss hat eine ähnliche Verwaltung und Einrichtung wie der von London. Ein Ausschuss mit der Bezeichnung « *Humber Conservancy* » verwaltet den Fluss. Die Docks der drei Häfen Hull, Great Grimsby, Goole werden von besonderen Gesellschaften betrieben.

In Hull hat die Gesellschaft, welche das Alexandradock gebaut hat, gleichzeitig, um dies mit den benachbarten Eisenbahnlagen in Verbindung zu bringen, eine neue Eisenbahnstrecke von 102 km Länge hergestellt.

In Great Grimsby hat die Gesellschaft der Manchester Sheffield und Lincoln-Eisenbahn die Docks erbaut und ausgerüstet.

Die Docks von Goole werden von der Kanalgesellschaft von Aire und Calder betrieben.

Besondere Bevollmächtigte (Tyne Verbesserungsbevollmächtigte) verwalten den Tynefluss und die Docks, welche sich an seinem linken Ufer von Newcastle bis zur Mündung befinden.

Diese Bevollmächtigten, deren Einrichtung bis zum Jahre 1850 zurückreicht, setzen sich zusammen aus unabsetzbaren Mitgliedern, aus Mitgliedern, welche von den beteiligten Städten gewählt werden, aus Mitgliedern, gewählt von den Abgebepflichtigen des Tyne, aus Schiffsbesitzern, aus Kohlenbergwerksbesitzern und aus Kaufleuten. Dieser Bevollmächtigen-Ausschuss verwaltet unmittelbar die in seinem Besitz befindlichen Dockhäfen.

Auf dem rechten Ufer befinden sich sehr bedeutende Dockhäfen, die Tynedocks für den Verkehr eröffnet im Jahre 1855, welche von der Nord-Ost Eisenbahngesellschaft erbaut sind und auch von dieser betrieben werden.

Die Häfen von Glasgow und La Clyde wurden bis zum Jahre 1858 von der Stadtverwaltung der Stadt Glasgow verwaltet.

Diese Einrichtung wurde im Jahre 1858 durch die « *Clyde Schifffahrts-Verhandlung* » abgeändert und durch eine besondere Verwaltung, welche noch heute unter dem Namen « *Bevollmächtigte für die Clyde-Schifffahrt* » in Thätigkeit ist, ersetzt.

Diese Bevollmächtigten setzen sich zusammen aus dem Lordpräsident von Glasgow als Vorsitzender, neun Räten der Stadt

und fünfzehn Vertretern der Interessen der Schifffahrt, des Handels und der Industrie.

Mit der Verwaltung des am rechten Ufer des Merseyflusses gelegenen Hafens Liverpool, des gegenüber am linken Ufer gelegenen Hafens Birkenhead und der ausgedehnten, den Fluss zwischen beiden Häfen bildenden Reede, ist zur Zeit eine einzige Verwaltung das « Merseydocks und Hafenamts » betraut. Diese Verwaltung ist durch eine Verordnung vom Jahre 1875 eingerichtet und durch eine weitere Verordnung vom Jahre 1858 vervollständigt.

Die Verordnung vom Jahre 1858 hat die Machtvollkommenheiten des Amtes genau abgegrenzt und die Anzahl seiner Mitglieder auf 28 festgesetzt, von denen 24 durch Wahl und 4 durch die Königlichen Beauftragten der « Mersey-Conservancy » bestimmt werden.

Um zur Wahl berechtigt zu sein, muss man Engländer sein und zum mindesten 10 Pfund (zweihundert Mark, um wählbar zu sein, muss man mindestens jährlich 20 Pfund (vierhundert Mark) an Abgaben aller Art an das Amt einzahlen.

Das Amt hatte seit seiner Einrichtung bis zum Jahre 1890 für neue Arbeiten etwa 400 Millionen Mark bewilligt. Seit dieser Zeit hat es weitere Ausgaben für die Wegbaggerung der Sandbänke des Merseyflusses und die Verbesserung der inneren Dockhäfen im Betrage von mehr als 120 Millionen Mark übernommen.

Die Erbauung des Kanals von Manchester ist durch einen Parlamentsbeschluss vom 5. August 1885 einer Aktiengesellschaft genehmigt.

Diese Gesellschaft musste es aber bald einstellen mit eignen Mitteln die Ausführung dieser Arbeiten sicher zu stellen. Der Kanal konnte vielmehr nur mit Hülfe der Stadtvertretung von Manchester fertig gestellt werden. Er ist für den Betrieb seit dem November 1893 eröffnet.

Der Bristolkanal hat 5 Häfen : Swansea mit der Anfangstrecke des Kanals, Cardiff und die Barry-Docks, Newport, Bristol. Die vier ersten sind fast ausschliesslich Kohlenhäfen. In Bristol dagegen ist die Einfuhr fremder Waaren vorherrschend.

Der Hafen von Swansea wird durch einen Ausschuss von 27 Mitgliedern verwaltet, davon 5 von Rechtswegen als Vertreter der Grundeigentümer und neun durch die Stadtverwaltung gewählt werden. Der Hafen von Cardiff wird von zwei Privatgesellschaften verwaltet.

Die « Taff Vale » Eisenbahngesellschaft betreibt eine die-

sen Hafen mit den Steinkohlenbezirken verbindende Eisenbahn und ausserdem die von dem Hafen von Cardiff durch den Tafffluss getrennten Dockhäfen von Penarth.

Die Dockhäfen von Cardiff oder die Bute-Docks waren bis zum 1. Januar 1887 das Eigentum eines Privatbesitzers, des Marquis von Bute; sie sind seit dieser Zeit an eine namenlose Gesellschaft übergegangen.

Die Barry-Dockhäfen, deren Erbauung im Jahre 1884 genehmigt wurde, gehören einer eigenen Gesellschaft.

Der Hafen von Newport, an der Mündung des Flusses Usk besteht aus einem Tidehafen, und Docks. Der Fluss und der Tidehafen werden durch einen Ausschuss von 35 aus den verschiedenen Beteiligten bestimmten Mitgliedern verwaltet. Die sämtlichen Dockhäfen werden durch eine eigene Gesellschaft betrieben.

Die Dockhäfen von Bristol gehören der Stadt, welche die ältesten, selbst angelegt und die von Gesellschaften erbauten Docks von Avon-Mouth und von Portishead angekauft hat.

Die Verwaltung ist einem aus Mitgliedern der Stadtvertretung bestehenden Ausschuss, welcher zu diesem Zweck alljährlich gewählt wird, anvertraut.

Der Hafen von Southampton ist der bedeutendste unter allen Häfen im Süden Englands mit regelmässigen Dampferlinien, welche ihn mit den Häfen des Festlandes und mit Amerika verbinden.

Ein Ausschuss, in welchem Mitglieder der Stadtverwaltung ihren Sitz haben, verwaltet die Unterhaltung des offenen Hafens; der Hafen hat Kaianlagen mit grossen Wassertiefen davor. Die Dockgesellschaft hat drei Häfen, einen Dock- und zwei Tidehäfen.

HÄFEN DES FESTLANDES. — Der Hafen von Kopenhagen liegt am Sund. Ein neuer westlich von dem alten angelegter Hafen ist im Jahre 1893 für den Verkehr eröffnet. Er ist als Freihafen eingerichtet, mit Rücksicht auf die benachbarten Häfen von Hamburg und Bremen. Die Anlagen sind ausgeführt und werden unterhalten von der Hafenverwaltung.

Eine namenlose Gesellschaft, genannt « Aktiengesellschaft des Freihafens von Kopenhagen », hat für eine Zeitdauer von 80 Jahren den ausschliesslichen Betrieb des Freihafens übertragen, erhalten. Der Verwaltungsausschuss setzt sich aus 7 Mitgliedern zusammen, wovon zwei durch den Minister bestimmt werden. Die Reineinahmen des Jahres werden zwischen dem Staat und der Gesellschaft geteilt.

Deutsche Häfen. — Die beiden deutschen Häfen Hamburg und Bremen sind Binnenhäfen (soll heissen : sie liegen nicht unmittelbar an der See), der erstere an der Elbe 107 km von der Mündung entfernt, beide haben an der See Aussenhäfen, Cuxhafen und Bremerhafen.

Die Häfen gehören den freien Reichsstädten Hamburg und Bremen welche sie unmittelbar verwalten. Beide sind bezüglich des weitaus grössten Theils ihres Gebiets Freihäfen.

Beide Häfen haben sich in hervorragender Weise entwickelt ; die Einfuhr ist in Bremen von 568316 Tonnen im Jahre 1860 auf 2494000 im Jahre 1900 und in Hamburg in derselben Zeit von 948154 Tonnen auf 8037514 Tonnen gestiegen.

Die Häfen von Hamburg und Bremen werden durch den Senat und die Bürgerschaft verwaltet. Für jeden einzelnen Verwaltungszweig besteht eine besondere, aus Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft zusammengesetzte Abordnung.

Im Hamburg setzt sich die Hafenverwaltung aus drei solchen Abordnungen zusammen, eine für das Finanzwesen, eine für die öffentlichen Arbeiten und eine für Handel und Schiffahrt.

Der innere Dienst wird durch die Hafenverwaltung (Kaiverwaltung) gehandhabt. Eine besondere Behörde ist mit der Ausübung der Polizei beauftragt.

Eine Aktiengesellschaft, « die Lagerhaus-Gesellschaft », hat im Freihafen geräumige Speicher errichtet, welche sie theils selbst betreibt, theils an Geschäftsleute vermietet.

In Bremen beschäftigt sich die Abordnung für die Häfen und Eisenbahnen in erster Linie mit den auf die Schiffahrt und auf die Seeverhältnisse bezüglichen Fragen. Die Lagerhäuser und Lagerplätze werden durch eine Gesellschaft, « Gesellschaft für die Lagerhäuser und Lagerplätze von Bremen » betrieben.

Die Verwaltung des Hafens von Bremerhafen ist einem besonderen örtlichen Ausschuss übertragen, welcher die Geschäfte leitet und die Hafenpolizei ausübt entsprechend den von dem Senat und den Ausschuss für die Häfen und Eisenbahnen erlassenen Bestimmungen.

Holländische und belgische Häfen. — Auch die holländischen Häfen von Rotterdam und Amsterdam sind wie Hamburg und Bremen Binnenhäfen, der erstere an beiden Ufern der neuen Maas 35 km von der neuen Mündung entfernt, der andere am Y, 23 km von der See entfernt und mit dieser durch den Nordseekanal verbunden. Beide Häfen gehören wenigstens zum

Teil, den bezüglichlichen Städten und werden von den städtischen Behörden verwaltet.

In jeder Stadt werden die Geschäfte durch ein Collegium, welches sich aus dem Bürgermeister und Schöffen zusammensetzt, geführt.

Zu den Obliegenheiten des Schöffen für die öffentlichen Arbeiten gehören ganz besonders auch die Arbeiten für den Hafen.

Die Erbauung der Kai's und der Binnenhafenbecken und ihre Ausrüstung obliegen der Stadt; der Staat hat hingegen in Amsterdam den Nordseekanal angekauft und ihn zum grossen Teil auf seine Kosten vervollständigt; auch hat er ausserdem den den Hafen mit dem Rhein verbindenden Merwede-Kanal erbaut. In Rotterdam werden auf Staatskosten die Arbeiten zur Verbesserung der Neuen Maas zwischen Rotterdam und der See ausgeführt.

Der Hafen von Amsterdam ist, wenn auch im Aufblühen begriffen, weit davon entfernt, derartige Fortschritte aufzuweisen, wie sein Nachbarhafen. Rotterdam hat in den letzten Jahren sich von allen Häfen Europa's am raschesten entwickelt. Die Einfuhr, welche im Jahre 1850, 346180 Tonnen und im Jahre 1890, 2918425 Tonnen betrug, steigerte sich im Jahre 1900 auf 6326901 Tonnen, hat also in 10 Jahren um 3408476 Tonnen zugenommen. Der Schiffsverkehrsverkehr steigerte sich nach dem Binnenlande in demselben Zeitraum von 6916442 cbm auf 15703635 cbm.

Antwerpen liegt an der Schelde, 80 km von der See entfernt; der Hafen besteht aus 2 Teilen: die der Stadt gehörenden Dockhäfen und die Kaianlagen an der Schelde. Die Kaianlagen haben eine Länge von 5500 m, eine Wassertiefe vor sich von 8 m bei Ebbe, sind vom Staat gebaut und von der Stadt ausgerüstet.

Der Staat hat ausserdem die Arbeiten zur Verbesserung der Schelde ausgeführt, auf seine Kosten die Gleisanlagen an den Kai's und auf den Hafenbahnhöfen herstellen lassen, zwei grosse Hafenbecken für die Binnenschifffahrt angelegt, und die zum Hafen führenden Wasserstrassen ausgebaut. Verwaltet wird der Hafen von der Stadt.

Die städtische Verwaltung, das Collegium, besteht wie in den holländischen Städten, aus dem Bürgermeister und Schöffen. Die Amtsperiode des Stadtrats ist eine dauernde.

Zu den Obliegenheiten des Schöffen für den Handel und die Finanzen gehört auch die Verwaltung der Seehafeneinrichtungen, das Personal der Polizeiverwaltung im Hafen gehört zu den Obliegenheiten des Schöffen für die öffentlichen Arbeiten.

Die Stadt baut und unterhält die Hafenecken und die Trockendocks und betreibt die allgemeine Ausrüstung des Hafens; sie regelt die Polizei in den Hafenecken und an den Kai's, der Staat hat den Betrieb auf Gleisanlagen.

Französische Häfen. — Die hauptsächlichsten französischen Häfen sind, an der Westküste: Dünkirchen, Calais, Boulogne, le Havre, Rouen, Cherbourg, Brest, Saint-Nazaire, Nantes, la Pallice, und Bordeaux, und am Mittelländischen Meer, Cette und Marseille. Drei Häfen sind im Innern des Landes gelegen: Rouen an der Seine, 100 km von Havre entfernt, Nantes, an der Loire, 52 km von Saint-Nazaire entfernt, Bordeaux an der Garonne, 98 km von der Einmündung der Gironde entfernt.

Den bedeutendsten Verkehr haben die 4 Häfen: Marseille, le Havre, Bordeaux, Dünkirchen.

Alle französischen Häfen unterstehen derselben Verwaltung. Sie gehören zum Eigentum des Staates. Der Staat — das Ministerium der öffentlichen Arbeiten — baut und unterhält die baulichen Anlagen, die Zufahrtskanäle, die Hafenecken, die Kai's, die Trockendocks und verwaltet auch die Hafenpolizei. Die Handelskammern sorgen für die öffentlichen Verkehrseinrichtungen.

Die durch den Staat ausgeführten Arbeiten werden zum Teil aus Staatsmitteln bezahlt, zum andern Teil aus Geldern, welche von den beteiligten Kreisen, Städten und Handelskammern beigesteuert werden. Diese letzteren Gelder werden im Allgemeinen mit Hilfe der Schiffsabgaben aufgebracht.

Die Handelskammern verwalten unmittelbar den Betrieb unter Aufsicht der Minister des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Ihre Rechte und Pflichten werden durch Anweisungen, welche durch nach dem Ermessen des Stadtrats erlassene Verfügungen genehmigt werden, bestimmt. Sie können ermächtigt werden Schiffsabgaben festzusetzen, welche ihnen die Bezahlung ihrer ersten Einrichtungen ermöglichen.

Die Polizeiverordnungen werden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt. Bevor sie eingeführt werden, wird den Handelskammern Gelegenheit gegeben, ihre Meinung zu äussern.

Die Handelskammern sind im Uebrigen jederzeit berechtigt, dem Minister Massnahmen welche sie für den Hafenverkehr für zweckmässig erachten, zu unterbreiten.

Ausser den von dem Staat oder von den Handelskammern ver-

walteten öffentlichen für die Seeschifffahrt bestimmten Anlagen, giebt es in Frankreich nur zwei von Privatgesellschaften geschaffene Anlagen: die Docks von Joliette in Marseille und die Brückenanlagen in Pauillac.

Die Docks von Joliette, erbaut in den Jahren 1856-1862 durch die Dock- und Lagerhausgesellschaft in Marseille, bestehen aus zwei Becken von Lazaret und von Arene mit drei km Kailänge, Die Gesellschaft hat ausserdem die Genehmigung zur Anlage von Trockendocks erhalten. Sie besitzt und betreibt ausser den genehmigten Anlagen geräumige Lagerhäuser.

Die Brückenanlage in Pauillac mit 300 m Länge ist im tiefen Wasser erbaut, 50 km stromabwärts von Bordeaux, und dient als Anlegeplatz für Seeschiffe, welche einen zu grossen Tiefgang haben, um bis Bordeaux hinauf schwimmen zu können.

Spanische Häfen. — Von den spanischen Häfen haben seit dem Jahre 1880 eine grössere Bedeutung erlangt, Bilbao am Meerbusen von Gascogne und Barcelona am Mittelländischen Meer.

Der Hafen von Barcelona wurde bis zum Jahre 1870 durch den Staat verwaltet. Da indessen die der spanischen Staatsregierung für die Verbesserung und den Ausbau der Anlagen zur Verfügung stehenden Mittel durchaus unzureichend waren, kam man auf den Gedanken, eine Hafenverwaltung einzurichten, ähnlich wie dies in englischen Häfen geschehen ist.

Seit dem Jahre 1873 wird der Hafen durch einen Ausschuss verwaltet, dessen Mitglieder durch die Provinzvertretung, durch den Stadtrat — l'Ayuntamiento — durch die Kammer für Landwirtschaft, Industrie und Handel, und endlich aus Kaufleuten und Seeschiffen, letztere vier an Zahl, gewählt werden.

Der Hafen von Bilbao liegt an dem kleinen Fluss Nervion, 13 km von seiner Mündung, er befindet sich in Mitten eines Gebiets von sehr reichhaltigen Eisenbergwerken.

Die günstigen Erfahrungen, welche man in Barcelona mit der Einsetzung eines mit der Hafenverwaltung betrauten Ortsausschusses gemacht hatte, veranlassten die Beteiligten zu dem Antrage für den Hafen von Bilbao einen gleichen Verwaltungsausschuss, wie er durch Gesetz vom 5. September 1877 eingesetzt war unter der Bezeichnung « Junta der Hafenangelegenheiten von Bilbao » einzusetzen. Der Fluss wurde vertieft und ein geräumiger Vorhafen für die Einfuhr wurde geschaffen. Die Einfuhr stieg im Jahre 1902 auf 947747 Tonnen, die Ausfuhr auf 4558409 Tonnen.

Hafen von Genua. — Genua ist einer von den europäischen Häfen, welcher seit dem Jahre 1880 den grossartigsten Aufschwung genommen hat. Die Einfuhr, welche im Jahre 1832, 350410 Tonnen und im Jahre 1880, 1878887 Tonnen betragen hatte, stieg im Jahre 1901 auf 5020717 Tonnen.

Von 1877 bis 1890 wurden dort sehr umfangreiche Arbeiten zur Ausführung gebracht. Die italienische Regierung hat durch ein Gesetz vom 12. Februar 1903 dort eine Selbstverwaltung, welche den Namen « Consortium », führt, eingesetzt.

Diese Selbst-Verwaltung ist verpflichtet, für die Verwaltung der ihr überwiesenen Gelder, für die Ausführung der Hafenanlagen, für die aus der Anlage der Gleise auf den Kai's und auf den zum Hafen hinführenden Eisenbahnlinien, sowie für den Seedienst Sorge zu tragen. Sie ist ausserdem verpflichtet in gesetzmässiger Form und mit allen ihrer Befugniss zustehenden Mitteln die Ineinanderfügung und die Verbesserung der andern im Hafen sich abwickelnden Betriebe in wohlvollender Weise zu überwachen und zu leiten. Diese Gesellschaft ist auf die Dauer von 60 Jahren eingesetzt.

Sie setzt sich zusammen aus 10 Vertretern der Staatsregierung, davon 5, unter ihnen der Vorsitzende, nach Wahl durch Königliche Verfügung, 5 von Rechtswegen ernannt werden, in Genua ansässige Beamte und zwar der Verwalter der Finanzen, der Oberingenieur der öffentlichen Bauten, der Direktor des hydrographischen Dienstes, der Seepräfekt, der Zolldirektor, Zwei Beamte sind mit dem Betriebe und der Ueberwachung der Gleisanlagen betraut ; der Bürgermeister von Genua und der Präsident der Handelskammer von Genua sind Mitglieder von Rechtswegen. Zum Ausschuss gehören ferner wählbare Mitglieder der Provinzen und Gemeinden, welche zu den Ausgaben für den Hafen beisteuern ; ferner ein Schiffskapitän und ein Rheder.

Zu der Generalversammlung werden je ein Abgesandter der Handelskammern von Turin und Mailand und zwei Abgesandte der Hafendarbeiter zugezogen.

Die Staatsregierung zahlt der Gesellschaft einen jährlichen Betrag von 800000 Mark, der je nach der Zunahme des Hafenerverkehrs bis auf 1600000 Mark erhöht werden darf.

Die Gesellschaft ist berechtigt für die im Hafen verkehrenden Waaren von Rechtswegen besondere Abgaben festzusetzen und zu erheben. Die Abgabenfestsetzungen werden von der Staatsregierung genehmigt. Die Entwürfe, deren Anschlagssumme über 80000 Mark hinausgeht, unterliegen allein der Genehmigung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die Staatsregierung hat jederzeit das Recht, die Verwaltung dieser Gesellschaft aufzulösen, aber es muss in diesem Falle eine andere Verwaltung spätestens binnen Jahresfrist neu eingesetzt werden.

Die Häfen von Triest und Fiume. — Der Hafen von Triest ist durch die österreichische Staatsregierung erbaut und wird von dieser verwaltet. Auch die Lagerhäuser gehören dem Staat; sie haben eine besondere Verwaltung, welche der unmittelbaren Aufsicht der Centralregierung untersellt ist.

Der Hafen von Fiume ist erbaut und wird verwaltet von der ungarischen Staatsregierung.

Beide Häfen sind zum Teil als Freihäfen eingerichtet; sie sind sehr vielversprechend. Triest geht bedeutenden Vergrößerungen entgegen, welche ihn etwa 5 km neue Kailängen bringen werden.

II. — AUSNUTZUNG DER HÄFEN.

Ausrüstung. — Alle grossen Häfen sind heutzutage in einer den vorliegenden Bedürfnissen und der jedesmaligen Sonderart entsprechenden vollendeten Ausrüstung versehen. Diese Ausrüstung setzt sich überall zusammen aus Kranen, Lagerschuppen, Magazinen, Gleisanlagen an den Kai's, Hafenbahnhöfen, besonderen Einrichtungen für Eilverkehr und für die Ausbesserung von Fahrzeugen und darüber hinaus, aus besonderen für gewisse Waaren erforderlichen Einrichtungen, Getreidelagerhäuser, Petroleumbehältern, Vorkehrungen zur beschleunigten Uebnahme von Kohlen, Hürden zur Unterbringung von eingeführten Rindvieh, Kühlräume für die Aufbewahrung eingeführten gefrorenen Fleisches, u. s. w.

Die an den Kai's vorhandenen Krane sind fast alle beweglich, am häufigsten findet man Portal- oder Halbportalkrahne. Mit Druckwasser betriebene Krane werden fast ausschliesslich angewandt in England, in Antwerpen, in Frankreich und Italien. In Hamburg, wo man sich sonst grundsätzlich ausnahmslos für Dampfkrane entschieden hatte, werden alle neuen Krane mit elektrischem Antrieb eingerichtet. In gleicher Weise werden die elektrischen Krane in Amsterdam und in Rotterdam bevorzugt.

Die Lagerschuppen müssen hinreichend geräumig angelegt werden, um die ganzen Ladungen der vor ihnen liegenden Schif-

fe ohne Weiteres aufnehmen und bergen zu können. Ihre Abmessungen sind gleichzeitig mit dem Tonnengehalt der Fahrzeuge bedeutend angewachsen. Ihre Breitenausdehnungen haben allmählig von 22 auf 25, 30, 45, 50 und zum Schluss auf 60 m in dem ungeheuren 1285 m langen Schuppen, welchen man zur Zeit in Antwerpen an den neuen Kaianlagen an der Schelde vollendet hat, zugenommen. In den Häfen, wo es an Platz mangelt, wie z. B. in Liverpool und Glasgow, hat man Lagerschuppen mit verschiedenen Stockwerken übereinander gebaut. Sehr gut eingerichtete Magazine und Lagerhäuser findet man seit langer Zeit bereits in gewissen Häfen von England, in Marseille, in Havre. Neuere Lagerhäuser sind in den letzten zwanzig Jahren in Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und an letzter Stelle in Genua erbaut. In einigen von diesen Häfen nehmen sie ganz besonders ausgedehnte Flächen ein.

Neuerdings ist man besonders bestrebt, die Getreidelagerschuppen zu vermehren und in ihnen alle besonderen zur leichteren Ausladung, zur Reinigung und zur Erhaltung des Getreides bestimmten Einrichtungen zu vereinigen.

Ueberall schafft man grössere Kailängen um den unmittelbaren Umschlag, welcher an Ausdehnung mehr und mehr zunimmt, zu erleichtern.

In Antwerpen ist man damit wohl am weitesten vorgeschritten; man hat dort auf den neuen Scheldekais hinter den grossen Lagerschuppen einen kleinen besonderen Verschubbahnhof für jedes am Kai liegende Schiff eingerichtet.

In den Häfen mit erheblicher Binnenschiffahrt hat man für die Flussfahrzeuge besondere Plätze eingerichtet, wo sie bis zur Ankunft der Seeschiffe, welche die für sie bestimmte Ladung bringen, verweilen können.

Antwerpen und Hamburg besitzen sehr geräumige Flusshäfen. Die Krane und die Schuppen der öffentlichen Kai's werden durch die Hafenverwaltungen betrieben. Die Magazine und die Lagerhäuser gehören in den meisten Fällen besonderen Gesellschaften, mitunter den Städten und den Hafenverwaltungen. Die Gleisanlagen werden fast durchweg von den zuständigen Eisenbahnverwaltungen eingerichtet und betrieben.

Die Trockendocks sind in vielen Häfen durch die Hafenverwaltung, welche die Häfen selbst eingerichtet hat, erbaut, sie werden bald unmittelbar durch diese Verwaltungen, wie z. B. in Antwerpen, bald durch Pächter entsprechend der in Frankreich angewandten Art betrieben. Einige Schwimmdocks stehen im Eigentum von Baugesellschaften, welche sie auch ausnutzen. Die

Stadtvertretung von Rotterdam besitzt und betreibt vier Schwimmdocks, wovon das eine, was erst kürzlich in Dienst gestellt ist, 169,50 m Länge und 36 m Breite hat.

Betrieb. — Die allgemeinen Vorgänge bei dem Betriebe lassen sich auf zwei Gesichtspunkte zurückführen; entweder der Betrieb ist frei, der Schiffskapitän und der Empfänger der Waare, jeder zu seinem Teil, bedienen sich der Ueberlade- oder Löschorrichtungen oder der Personen, welche ihnen am zweckmässigsten und passendsten erscheinen oder die ganzen Geschäfte werden unmittelbar durch den Betriebsunternehmer oder durch die Hafenverwaltung nach den durch die Ausführungsbestimmungen der Genehmigung bestimmten oder durch die zuständige Behörde festgesetzten Sätzen erledigt.

Diese Art des Betriebes kommt zur Anwendung in den geschlossenen Gesellschaften gehörenden Dockhäfen, in den Hafenbecken von Liverpool, auf den wasserfreien, mit Magazinen bebauten Lagerflächen, auf den von der Kaiverwaltung in Hamburg betriebenen Kai's.

Die Zollverwaltung legt den Fahrzeugen und den Waaren Unbequemlichkeiten und Zeitverluste auf, welche man möglichst einzuschränken versucht hat. Das geschieht z. B. in der Form, dass Fahrzeuge, welche die Schelde aufwärts mit dem Ziel Antwerpen fahren, sobald sie die belgische Grenze überschritten haben, einen Beamten der Zollverwaltung an Bord nehmen, welcher während der Reise die nötigen Erhebungen anstellt und das Schiff, welches keine abgabepflichtigen Güter an Bord führt, ist nach seiner Ankunft am Kai sofort in der Lage, mit dem Löschen zu beginnen.

In einigen Häfen erlaubt auch die Zollverwaltung an den von ihr besonders bezeichneten Stellen die Lagerung von Waaren, ohne sie vorher festgestellt zu haben. In London kann jeder Kaufmann, der einen hinreichenden Verkehr nachweist, einen «*Sufferancewarf*», d. h. einen Erlaubnisschein erhalten.

Einigen regelmässigen Dampferlinien in Frankreich ist gestattet, bestimmte Magazine unter dem Namen von Schiffssicherheit zu bestimmen, wo die Waaren sofort in Empfang genommen werden können, sobald das Schiff am Kai angelangt hat.

Frei-Häfen. — Die Frage der Freihäfen ist unmittelbar mit der Frage der Betriebseinrichtungen der Häfen verbunden. Man hat den Freihafen als einen ausserhalb der Zollgrenze gelegenen Hafen bezeichnet, offen für alle Handelsfahrzeuge, unabhängig

von ihrer Flagge und der Natur ihrer Ladung, d. h., es ist eine für die Zollverwaltung neutrale Zone, in welcher die Waaren ohne irgend welche Förmlichkeit infolge von Ueberwachung Seitens dieser Behörde gelöscht, in die Lagerhäuser gebracht, ausgesucht und zurückbefördert werden können, ohne irgend eine Abgabe zu zahlen. Zur Zeit besteht in ganz Europa kein einziger Hafen, welcher in seinem ganzen Gebiete frei ist, aber mehrere Häfen, Kopenhagen, Hamburg, Bremen, Danzig, Altona, Stettin, Emden, Triest und Fiume besitzen Freibezirke. Genua allein hat eine zollfreie Niederlage.

In Hamburg umfasst der Freihafen, dessen Einrichtung bis zum Jahre 1888 zurückreicht, den grössten Teil des Hafens und der an die Hafenbecken angrenzenden Gelände; er hat eine Grundfläche von 1027 Hektaren.

Industrielle Werke und sehr bedeutende Schiffsbauwerften werden im Freihafengebiet betrieben.

Das Gebiet des Freihafens ist durch Zäune, und auf der Elbe durch Schwimmbäume, abgegrenzt.

Der Freibezirk von Bremen, welcher zur selben Zeit wie der Freihafen in Hamburg eingerichtet ist, umfasst die neuen Hafenanlagen von Bremen und einen Teil des Hafens von Bremerhafen.

Mit den Waaren kann hier nach Belieben verfahren werden, industrielle Betriebe sind aber innerhalb der Grenzen des Freibezirkes nicht gestattet.

Der Freihafen von Kopenhagen, welcher eine Grundfläche von 60 Hektaren einnimmt, hat eine ähnliche Einrichtung wie der Freihafen von Hamburg.

Die städtischen Gebiete von Triest und Fiume genossen bis zum Jahre 1891 volle Freiheit. Nach dieser Zeit haben die Staatsbehörden von Oesterreich und Ungarn, um dem mit dieser Einrichtung verbundenen Missbrauch ein Ende zu machen, die Freiheit des Verkehr auf bestimmte Teile der Häfen beschränkt. Das Freigebiet von Triest hat eine Grundfläche von etwa 40 Hektaren, davon 20 Hektare Hafenbecken. In diesem Gebiete sind mehrere Fabriken errichtet. Den Staat hat die Verwaltung dieses Freigebiets, welche im Prinzip der Stadtverwaltung und der Handelskammer überlassen gewesen war, wieder in seine Hand genommen. Das Freigebiet im Hafen von Genua umfasst im Gegensatz zu den vorhergenannten Häfen nur Lagerhäuser. Es ist durch den Staatserlass von 22 Januar 1877 der Handelskammer von Genua bewilligt.

Die dort unmittelbar mit der See in Verbindung stehenden

Gebäude sind derart eingerichtet, dass die eingeführten Waaren unmittelbar nach dem Ausladen unter der Aufsicht von Zollbeamten eingebracht werden können, ohne dass es nötig ist, besondere Gewähr zu leisten.

Die Ueberwachung und das Umstauen der Waaren in den Lagerhäusern sind frei von jeder Zollbehandlung. Mit den Waaren können alle als notwendig oder nützlich erachteten Massnahmen vorgenommen werden. Das Freigebiet in Genua umfasst die alten Gebäude des Freihafens mit einer Grundfläche von 16720 Quadratmetern und die alten Gebäude von Dorsena mit einer Grundfläche von 30208 Quadratmetern.

ZWEITES KAPITEL.

Allgemeine Betrachtungen über die verschiedenen Arten der Verwaltung und des Betriebes.

Die Prüfung der verschiedenen in den bedeutendsten europäischen Häfen zur Anwendung gelangenden Arten der Verwaltung und des Betriebes hat zu den nachstehenden Schlussfolgerungen Veranlassung gegeben :

In England findet man verschiedene Arten der Verwaltung : die Verwaltung der Privatgesellschaften, die Verwaltung durch Hafenbehörden in verschiedenen Zusammensetzungen ; eine einzige Stadt, Bristol verwaltet selbst den in ihrem Eigentum stehenden Hafen. Alle Verwaltungen haben einen gemeinsamen Grundsatz, jede muss für alle Kosten unter alleiniger Verantwortlichkeit und ohne irgend welche Beihilfe von Seiten der Staatsregierung erwarten zu können, Sorge tragen. Einige von ihnen haben ihre Befugnisse durch Parlamentsbeschlüsse erhalten.

Die Privatgesellschaften haben sich in den meisten Fällen zu dem Zweck gebildet, die von ihnen angelegten Dockhäfen selbst zu betreiben. Man findet indessen auch Eisenbahngesellschaften und selbst eine Kanalgesellschaft, welche Häfen angelegt und in den Betrieb genommen haben an solchen Stellen, wo sie günstige Vorbedingungen für die Entwicklung ihres Verkehr glaubten gefunden zu haben.

Zwei grosse, neue Gesellschaften sind seit dem Jahre 1880 neu gegründet, die Manchester Seekanalgesellschaft und die Barrydockhafengesellschaft. Mehrere ältere Gesellschaften haben ausserdem neue Häfen eingerichtet und dem Verkehr übergeben.

Nichts destoweniger ist man heutzutage geneigt den Hafenbehörden, « Port Authorities », vor den Privatgesellschaften den Vorzug zu geben.

Die öffentliche Meinung sieht eben mit überraschtem Erstaunen auf die ausserordentlichen Erfolge am Tynefluss und am Clijdefluss, welche die Hafenbehörden seit seit nunmehr bald 50 Jahren hier erreicht haben, auf die von der Stadtverwaltung von Liverpool entwickelte grossartige Thatkraft, welche fortlaufend bemüht ist, diese bedeutenden Häfen entsprechend den unaufhörlich sich steigernden Anforderungen der Schifffahrt auf gleicher Höhe zu halten und gegen den ihren vom Manchestersekanal drohenden gewaltigen Wettbewerb anzukämpfen.

Der in den Jahren 1901-1902 zur Prüfung der Mittel zur Verbesserung der Verhältnisse in London eingesetzte Ausschuss hat sich zu Gunsten des Ankaufs der Dockhäfen und zur Zusammenfassung der gesammten Verwaltung des Londoner Hafens und der Themse unter einer einzigen Hafenbehörde — Port Authority — ausgesprochen.

Die englischen Häfen nehmen in Anbetracht ihrer Lage auf einer Insel, ihrer Mannigfaltigkeit, der Reichhaltigkeit der Ausfuhr in den meisten von ihnen, der Erheblichkeit der Küstenschifffahrt, eine Sonderstellung ein, so dass man sie mit den meisten Häfen Europa's und ganz besonders Frankreichs kaum in Vergleich stellen kann.

Die Häfen des Festlandes werden nach sehr verschiedenen Grundsätzen verwaltet, aber in allen Fällen werden sie von der Staatsregierung in irgend einer Form mehr oder weniger unterstützt.

Der neue Freihafen in Kopenhagen ist durch eine der unmittelbaren Aufsicht des Ministers des Innern unterstellte Hafenverwaltung erbaut und wird auch von dieser unterhalten.

Die beiden deutschen Häfen Hamburg und Bremen stehen im Eigentum dieser unabhängigen Staaten und werden von diesen verwaltet. Beide sind durch diese besondere Lage in weitgehendem Maasse begünstigt. Und es ist nur den von diesen Staatsregierungen aufgewendeten grossartigen Opfern zu danken, dass sie sich in ausserordentlich kurzer Zeit haben entwickeln können.

Wie man in England, mit Ausnahme von Bristol es nicht für zweckmässig erachtet hat, die Stadtverwaltung die Hafenverwaltung zu überlassen, so verwalten die Städte Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen nur die in ihrem Eigentum stehen-

den Hafenabschnitte ; die Zufahrtsstrassen zu den Häfen, sowol von der See als vom Binnenlande her, werden unter Aufwendung grosser Kosten von der Staatsregierung ausgeführt und verbessert.

In Antwerpen hat die belgische Regierung im Hafen selbst 5.500 m. Kai's mit grosser Wassertiefe davor entlang der Schelde, alle Gleisanlagen, die Hafenbahnhöfe und die Bahnhöfe an den Binnenhäfen ausgeführt.

Jeder der grossen zwischen Elbe und Schelde gelegenen Häfen verfügt über ein sehr ausgedehntes Binnenschiffahrtsgebiet und verdankt diesem Umstande in der Hauptsache, seine aufblühende Entwicklung.

Hamburg erhält seine Zufuhr durch das räumlich sehr ausgedehnte Elbegebiet ; Rotterdam ist der natürliche Rheinhafen ; Antwerpen ist durch ein Netz von gut unterhaltenen Flüssen und Kanälen mit ganz Belgien in Verbindung gebracht und an die Gebiete der Maas und des Rheins sowie an den ganzen Norden und Nordosten von Frankreich angeschlossen.

Man darf hierbei nicht vergessen, dass die ausserordentliche Zunahme des Verkehrs der Häfen von Hamburg und Rotterdam und zu einem gewissen Teil auch von Antwerpen der grossartigen Entwicklung von Handel und Industrie in Deutschland zuzuschreiben ist.

Die Häfen Bilbao und Barcelona in Spanien haben ähnliche Verwaltungen wie die englischen Häfen — Port Authorities.

Der Hafen von Genua hat seit dem Jahre 1903 eine Selbstverwaltung, das « Consortium », in welcher diejenigen Mitglieder, welche die öffentlichen Interessen vertreten, sich in der Minderzahl gegenüber den Beamten, oder den auf Veranlassung der Staatsregierung gewählten Mitgliedern befinden. Diese Verwaltung ist sehr ähnlich einer Staatsverwaltung mit eigenen Befugnissen. Eine derartige Einrichtung erscheint dort sehr am Platze wo von der Entwicklung im Hafenverkehr das ganze Land Vorteil haben soll, oder wo, was ungefähr dasselbe sagen will, die allgemeinen Interessen vollständig vorherrschen. Ob diese mit Schwierigkeiten verknüpfte Einrichtung ohne Reibungen wird durchgeführt werden können, muss die Erfahrung und die Zukunft lehren.

Der Hafen hat unter seiner alten Verwaltung einen ganz vorzüglichen Fortgang gezeigt. Seine grossartige Entwicklung war den grossen, in den Jahren 1877 bis 1890 zur Ausführung gelangten Arbeiten und vor allem der Schaffung der neuen Zufuhrstrasse, im besondern der Eröffnung des St. Gotthard Tun-

nels zu verdanken, welcher Genua in unmittelbare Verbindung mit einem Teil der Schweiz und mit Süddeutschland gebracht hat.

Triest und Fiume sind Häfen im Eigentum und unter der Verwaltung der Staatsregierung.

Die Häfen Frankreichs haben an dem grossen Aufschwung des Seehandels in den letzten 20 Jahren nur einen geringen Anteil gehabt.

Marseille allein hat einigermaßen einen Zuwachs in seinem Verkehr zu verzeichnen, obwohl in geringerer Masse als sein Wettbewerbshafen Genua. Der Tonnengehalt der Häfen von Dünkirchen, Le Havre und Bordeaux ist seit zehn Jahren fast derselbe geblieben.

Es liegen hier besondere wirtschaftliche Veranlassungen in Frankreich vor, welche diese wenig günstige Lage der französischen Häfen begründen.

Das, seit dem Jahre 1892, ganz offen in Geltung befindliche schutzzollnerische Regiment, welches die Landwirtschaft und bestimmte inländische Industrien begünstigte, hat für die Häfen sehr ungünstige Wirkungen gehabt. Die Handelsmarine geht somit schon seit langer Zeit einer sehr entscheidenden Wendung entgegen.

Anderseits hat man das Verfahren beobachtet, die seit den Jahren 1879-1890 für die Verbesserung der Häfen von der Staatsregierung bewilligten, sehr bedeutenden Gelder auf die sehr zahlreichen Häfen, von welchen man mehreren keine Zukunft versprechen konnte, zu verteilen, anstatt sie allein denjenigen zuzuwenden, welche geeignet gewesen wären, einen internationalen Verkehr anzuziehen. Diesen letzteren Häfen sind nicht die unentbehrlichen Vervollkommnungen, welche ihnen der Kampf mit den fremden, dem Wettbewerb führenden Häfen erlaubt haben würden, zu Teil geworden und zwar in derselben Zeit, wo man in den letzteren alles tat, um sie immer besser einzurichten und auszugestalten.

Was nun die Verwaltungsform in den französischen Häfen anlangt, so hat die Staatsregierung an den einzelnen Orten amtliche Vertreter, welche die Arbeiten ausführen lassen und für die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen Sorge tragen. Der Betrieb selbst ruht in den Händen der Handelskammern, welche aus Kaufleuten und Industriellen des Bezirks bestehen und mit den für den Verkehr notwendigen Massnahmen hinreichend vertraut sind.

Man hat in der letzten Zeit dem Gedanken Raum gegeben, es könne von Vorteil sein, den Handelskammern die gesammte

Verwaltung der Häfen zurückzugeben. Die Handelskammern aber erstrecken sich allgemein auf nur gering ausgedehnte Amtsbezirke und vertreten die Gesamtheit der an den Häfen berührten Interessen nur unvollständig.

Eine Verwaltung, ähnlich der « des Consortium in Genua » würde freilich diesem Einwurf nicht unterliegen, aber sie würde in den meisten Häfen schwer durchzuführen sein.

Es scheint, trotz der französischen Verwaltungs und politischen Verhältnisse den Vorzug zu verdienen an der zur Zeit vorhandenen Einrichtung, welche sich gut bewährt, festzuhalten, welche man im Ubrigen leicht dadurch verbessern könnte, dass man dem Studium der besonderen Vorkehrungen, welche geeignet sein können, den Betrieb zu vervollkommenen, grösseren Wert beilegte.

Diese Art der Verwaltung eignet sich für alle Neuerungen und Verbesserungen, die man zweckmässig dem Häfen angeheihen lassen kann, zum Mindesten ebenso wie die in andern Staaten eingeführten Verwaltungsformen.

Überall in Europa beschäftigt man sich sorgfältig, mit den Fragen, wie man Betrieb und Einrichtung der Häfen immer weiter entwickeln kann.

Sämmtliche Hafenverwaltungen des Festlandes haben die ganz besondere Bedeutung richtig erfasst, welche in den Binnenwasserstrassen für ihre Fortentwicklung liegt und suchen diese immer weiter auszudehnen und vollkommener zu gestalten.

Der freie Betrieb kommt zur Anwendung in den holländischen, französischen, italienischen und in den meisten englischen Häfen.

Der von der Hafenverwaltung ausgeführte Betrieb, wie er in den abgeschlossenen Häfen und an den Kai's in Hamburg besteht, erscheint für den Handel vorteilhafter als der freie Betrieb, wenn die Waaren nicht einfach aus, oder übergeladen werden sollen, sondern einem zusammengesetzten Verfahren unterliegen. Die Schiffskapitän hat nicht mehr seine Ladung an den Empfänger abzuliefern, welcher oft den Ablauf der durch die Hafenordnung vorgeschriebenen Fristen abwartet. Die Beteiligten haben anderseits sich nur an einen einzigen Vermittler zu wenden, statt dass sie in anderem Falle genötigt sind, sich oft dreier Betriebsunternehmer zu bedienen, des einen für das Ausladen, des Obmannes der Lasträger und des Karrenführers. Der ganze Betrieb ist viel vorteilhafter. Die hiermit verbundenen Vorteile werden bedeutend abgeschwächt wenn eine Gesellschaft das alleinige Recht zum Betriebe hat.

Die Preise würden in diesem Falle sich bedeutend höher stellen als diejenigen einzelner Betriebsunternehmer welche unter sich durch den Wettbewerb gebunden sind.

Den mit Freibeirten ausgestatteten Häfen scheint das Vorhandensein dieser Freibeirte besondere Vorteile zu bieten. Die Einrichtung derartiger Beirte in andern Häfen, wo sie noch nicht bestehen, würde dort um so grössere Vorteile mit sich bringen, wo die Abhängigkeit von der Zollverwaltung besondere Erschwerungen mit sich bringt.

Jedenfalls ist es von besonderer Wichtigkeit, bevor man sich für die Einrichtung eines Freibeirte entscheidet, die voraussichtlichen Kosten für diese Einrichtungen gegenüber den daraus für den Hafen zu erwartenden Erfolgen genau und sorgfältig abzuwägen.

DRITTES KAPITEL

Übersicht und Schlussfolgerungen.

Übersicht. — Fasst man die vorstehenden Ausführungen zusammen, so sieht man, dass sich in den hauptsächlichsten Häfen von Europa sehr verschiedene Verwaltungsformen finden: die Verwaltung durch Gesellschaften, durch Hafenbehörden, durch Städte, durch die Staatsregierung und die Handelskammern, durch die Staatsregierung allein und man findet Häfen, welche mit der einen oder andern von diesen Formen einen guten Erfolg gehabt haben. In England ist man zur Zeit der Meinung, dass die Hafenbehörden vor den Gesellschaften den Vorzug verdienen.

Wenn man ganz besonders diejenigen Häfen des Festlandes, welche in den letzten Jahren den besten Erfolg gehabt haben, betrachtet, so erkennt man, dass ihre ganze Entwicklung, wenn auch durch einsichtsvolle und tätige Verwaltungen erleichtert, vor allem durch äussere Einflüsse, welche in diesen Häfen ein ganz besonderes Anschwellen des Verkehrs herbeiführten, begründet war.

Solche Verwaltungen hätten allerdings auch wohl wenn auch geringere Erfolge zu verzeichnen gehabt haben können, wenn die Begleitumstände nicht ganz ausnahmsweise günstig gewesen wären.

Die Wahl der besten Verwaltungsform hängt jedenfalls von

sehr verwickelten Fragen ab, verschiedenartig je nach der Lage der Häfen in diesem oder jenem Lande.

Die Verwaltung muss in allen Fällen bestimmten Bedingungen entsprechen. Wesentlich ist, dass sie bestrebt ist, für das Schiff und die Waaren die vorteilhafteste Behandlung sicher zu stellen durch Erleichterung der verschiedenen Verrichtungen, Vereinfachung der Förmlichkeiten, durch Ermässigung der Abgaben, durch Anordnung von ausreichend geräumigen Kai's und die vollkommensten Ueberladevorrichtungen, durch die Unterstützung der Einrichtung und der weiteren Ausbildung der die Häfen regelmässig benutzenden Dampferlinien.

Die Verwaltung muss ausserdem bestrebt sein, sich fortgesetzt auf dem Laufenden zu erhalten über alle auf dem Gebiet der Schifffahrt erreichten Fortschritte in dem Betriebe der Häfen; sie muss mit Sorgfalt auf die Bedürfnisse im Voraus Bedacht nehmen, welche in einer näheren oder weiteren Zukunft eintreten können und im Stande sein, ihnen so rechtzeitig zu entsprechen, dass ihr darin nicht andere im Wettbewerb stehende Häfen zuvorkommen; sie muss für eine weitere Verkehrsentwicklung und für die Vervollkommung der Zufahrtsstrassen Sorge tragen, welche den Häfen neue Güter zuführen und die Beförderungspreise verringern.

Schlussfolgerungen. — Es können die folgenden Schlussfolgerungen aufgestellt werden :

1. Die Arten der Verwaltung und des Betriebes, welche sich am besten für die Entwicklung des Verkehrs in einem Handelshafen eignen, sind von sehr verschiedenen Dingen abhängig, von der Lage des Hafens, von der Natur seines Verkehrs, von dem Gebiet, welches er befriedigen kann, von den Verwaltungs-Wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen des Landes, welchem der Hafen angehört.

2. Besondere Gesellschaften erscheinen zum Betriebe von Häfen mit zufriedenstellendem Erfolge geeignet, aber ihr natürliches Bestreben wird sein, ihren eigenen Vorteil über den Vorteil der Allgemeinheit zu stellen und nur die für diesen vorteilhaften Verbesserungen einzuführen.

Von diesem Gesichtspunkt aus müssen ihnen die Verwaltungen vorgezogen werden.

Die von den Städten ausgeübten Verwaltungen geben den rein örtlichen Verhältnissen einen vorherrschenden Einfluss.

Die Verwaltung durch den Staat verhindert die Heranziehung

der Vertreter der örtlichen Interessen, der Reeder, der Kaufleute und der Industriellen, welche ganz besonders geeignet sind, die Bedürfnisse und die Mittel zur Hebung des Verkehr des Hafens zu erkennen.

Die Form der Selbstverwaltungen, welcher mehrere grosse englische Häfen und Häfen des Festlandes ihr Aufblühen verdanken, bietet, wenn sie gut geführt wird, bemerkenswerte Vorteile.

Die Schwierigkeit liegt darin, diese Arten der Verwaltung in der Form einzusetzen, dass sie zu gleicher Zeit die allgemeinen, die Landes und die örtlichen Interessen wahrnehmen und dass sie anderseits sich ausreichende Hilfsquellen sicher stellen, um im Stande zu sein, zur richtigen Zeit die für den Hafen erforderlichen Verbesserungen durchzuführen. Die französische Einrichtung, wo das allgemeine und die örtlichen Interessen unter einer Oberaufsicht verschiedene Vertreter haben ist zum Mindesten ebensogut wie die andern Einrichtungen dazu geeignet, alle Vervollkommungen und Verkehrsentwicklungen der Häfen zu betreiben, mit einer taktkräftigen Regierung, welche nur das öffentliche Wohl im Auge hat und vor keinen Opfern, welche die für notwendigen Verbesserungen sicher stellen können, zurückschreckt.

3. Der unmittelbare Betrieb durch die Verwaltung, in deren Eigentum die Häfen stehen, scheint den Vorzug vor dem freien Betriebe zu verdienen, sowol für das Schiff, wie für den Empfänger, wofern die Waaren, aus denen die Ladung besteht, verschiedene Handhabungen notwendig machen, sie lässt ausserdem eine bessere Nutzbarmachung der Hafeneinrichtungen zu.

Der freie Betrieb kann wirtschaftlicher sein, wenn es sich nur um einfaches Löschen oder Laden der Waaren handelt.

Zweckmässig ist es, wenn ein Hafen über beide Arten von Betrieben verfügt.

Es ist überdies von Wichtigkeit, den Betrieb derart einzurichten, dass dieser soviel als möglich vor Anforderungen von Gesellschaften und Syndikatsvereinigungen sicher gestellt ist.

4. Diejenigen Häfen, welche einem schutz-zöllnerischen Lande angehören und deren Durchgangsverkehr entwicklungsfähig ist, haben ein lebhaftes Interesse daran, Freibezirke einzurichten, in welchen die Schiffe ungehindert verkehren können, wo die Waaren empfangen und den Handelsbedürfnissen entspre-

chend verarbeitet werden können, ohne das Dazwischentreten der Zollbehörden.

Dagegen sind die Vorteile der Freibezirke im Gegenteil dort nicht angebracht, oder es lässt sich wenigstens darüber streiten, wo die Waaren verhältnismässig wenig Beschränkungen unterworfen sind.

Paris, 30 Januar 1905.

JOLY.