

16

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

GENERALBERICHT

VON

**A. MAZZA**

Hauptdirektor der Abteilung für Häfen, Küsten und Leuchttürme.

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

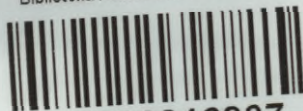
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)  
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



11-354218

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316807

Bpa 3-14/2018

# DARLEGUNG

DER

verschiedenen Arten des Betriebes und der Verwaltung von Seehäfen.

---

IHR EINFLUSS AUF DIE ENTWICKELUNG DES VERKEHRS.

---

## GENERALBERICHT

VON

**Alfredo MAZZA,**

Hauptdirektor der Abteilung für Häfen, Küsten und Leuchttürme.

---

Ueber die 3. Frage der II. Abteilung (Seeschifffahrt) sind 5 Einzelberichte eingegangen. Zwei davon tragen mehr allgemeinen Charakter, nämlich die von Joly und Benduhn. Sie behandeln die verschiedenen Methoden der Verwendung und Verwaltung der Seehäfen und den Einfluss, welchen diese Methoden, auf die Entwicklung des Verkehrs ausüben; die drei anderen von Lampugnani, Winter und Gullini sind spezieller Natur; sie betreffen die Einrichtung und das Verfahren der selbstständigen Gesellschaft des Hafens von Genua und die Verwaltungskörper der Häfen von Hamburg und Venedig.

Joly, Generalinspektor für Brücken- und Wegebau in Frankreich, prüft zunächst alle Ursachen für die Wandlungen, welche die Seehäfen in den letzten 50 Jahren durchmachen mussten. Während früher die Häfen nur Schiffe von weniger als 500 T und 4-5 m Tiefgang aufnahmen, für welche kleine Zufahrten und sehr geringe Wassertiefen genügten, sind jetzt viel grössere Tiefen nötig, die unabhängig von Ebbe und Flut das Einlaufen in den Hafen zu jeder Zeit gestatten. Auch müssen die Kais viel ausgedehnter und mit Vorrichtungen versehen sein, welche schnellstes Be- und Entladen der Schiffe ermöglichen. Die Fragen bezüglich der Einrichtung, Verwaltung und Verwendung der grossen Handelshäfen sind zur Zeit recht verwickelt, und die Aufgabe der an der Spitze der Verwaltung solcher Häfen stehenden ist immer schwieriger geworden. Deshalb ist das Stu-

dium der besten Arten der Verwendung und der Verwaltung der Häfen von hohem Interesse.

Von diesen Voraussetzungen ausgehend prüft Joly, wie die grossen Häfen von England und Schottland, nämlich die des Humber und Tyne, Glasgow, Liverpool, die Häfen des Kanals von Bristol, Southampton, wie auch einige der hauptsächlichsten Häfen des Kontinents : Kopenhagen, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, die französischen Häfen, Bilbao, Barcelona in Spanien, Genua, Triest und Fiume verwaltet werden.

Joly legt zunächst in einem kurzem Abriss die besonderen und wichtigsten Merkmale der Verwaltungsformen in den oben angeführten Häfen dar, und bezeichnet sodann die Einrichtungen, mit welchen sehr wichtige Entladeplätze ausgestattet sein sollen. Einige davon sind in den vorerwähnten Häfen ständig in Gebrauch ; andere, dagegen, werden nur verwandt für besondere Erfordernisse und entsprechend der Natur des Handels, dem der Hafen ganz speziell dient. Man hat an allen bedeutenderen Handelshäfen Krähne, Lagerschuppen, Gewölbe und doppelte Schienengeleise auf den Ausladeplätzen, Seestationen und Räumlichkeiten für die Zollbehörden ; in jeder von den letzteren sind ausserdem Sandereinrichtungen für besondere Bedürfnisse gewisser Waren vorhanden, für solche z.B., die öfter ein- und ausgeladen werden, wie Getreidespeicher und Kohlenbunker, Petroleumbehälter, Tierkäfige und Kühlräume zur Aufbewahrung von Fischen, u. s. w. Der Verfasser deutet auf die Vervollkommnungen bezüglich dieser Einrichtungen bei einigen Häfen hin und macht darauf aufmerksam, dass Krähne und Schuppen gewöhnlich der Hafenverwaltung unterstehen, während die Speicher meistens Privatgesellschaften gehören, zuweilen auch der Gemeinde oder der Hafenverwaltung. Die Einrichtung der Schienenstränge versieht die Eisenbahnverwaltung für gewöhnlich. Schiffsreparaturen werden teils direkt, teils durch Vermittlung von Konzessionaren durch die das Becken besitzende Verwaltungsbehörde ausgeführt. Schwimm-Docks werden gewöhnlich von Privatunternehmern betrieben.

Zur Nutzbarmachung dieser Einrichtungen sind zwei Methoden in Anwendung : Entweder ist die Einrichtung frei, dann bedienen sich der Schiffskapitän und der Empfänger der Ware eines beliebigen Mittels und Personals, oder die Arbeiten werden direkt von dem Konzessionsinhaber der Einrichtung besorgt oder von der Hafenverwaltung, gemäss der von der zuständigen Behörde oder in der Genehmigungsurkunde festge-

setzten Gebührenordnung. Bezüglich des Zollverfahrens ist man bestrebt, den notwendigen Zeitverlust möglichst zu beseitigen oder auf ein Minimum zu beschränken. Die Schiffe, welche die Schelde nach Antwerpen hinauf fahren, nehmen den Zollbeamten an Bord, und dieser vollzieht während der Fahrt die amtliche Untersuchung. In andern Häfen gestattet das Zollamt die Niederlegung der Waren an bestimmten Plätzen, bevor es die Untersuchung vornimmt.

Die Freihafenfrage hängt zusammen mit dem Bestreben, einen Hafen möglichst vorteilhaft auszunutzen. Freihäfen die sich einzig auf das von dem Hafen umfasste Gelände beschränken, giebt es nicht mehr. Dafür aber bestehen Freigebiefe, wo man industriellen Werken gestattet, Waren zu bearbeiten und umzuformen, oder Werftplätze für Schiffsbauten. Diese Freigebiefe sind umgrenzt von Gittern oder schwimmenden Einfassungen.

Für die Verwaltung und Verwendung der Haupthäfen Europas giebt es verschiedene Methoden.

In England werden die Häfen von Privatgesellschaften verwaltet oder durch eine besondere Körperschaft (die sogenannten Port Authorities) von verschiedenartiger Zusammensetzung. Nur eine einzige Stadt, Bristol, verwaltet den eigenen Hafen selbst. Gleichgültig welcher Art die den Hafen verwaltenden Gesellschaften oder Körperschaften sind, sie müssen ohne irgendwelche staatliche Hilfe alle laufenden und besonderen Ausgaben für den Hafen tragen. Docks werden durch die Gesellschaften verwaltet, die sie gebaut haben; einige Eisenbahngesellschaften und Kanalschiffahrtlinien haben sich in den Häfen Hilfsbassins angelegt für ihren anwachsenden Handel. Indessen zieht man allgemein die « Port Authorities » Privatgesellschaften vor, besonders im Hinblick auf das wunderbare Wachstum, das man durch den Liverpool-Board erzielte, als es galt, die schreckliche Konkurrenz zu brechen, die der Kanal von Manchester diesem grossen Hafen zu machen drohte.

Die Häfen des Festlandes werden auf verschiedene Weise verwaltet, aber der Staat trägt mehr oder weniger, direkt oder indirekt zu den Unterhaltungskosten bei.

Der neue Freihafen von Kopenhagen wurde gebaut und wird verwaltet von einer Hafenverwaltung unter Aufsicht des Ministeriums des Innern.

Die Häfen von Hamburg und Bremen gehören diesen selbständigen Staatswesen, die sie mit ungeheuerem Aufwande verwalten. Dasselbe gilt für Amsterdam; Rotterdam und Ant-

werpen verwalten die ihnen gehörigen Häfen nur teilweise ; die Zugangswege hat der Staat selbst unter grossen Kosten gebaut. Die Regierung hat in Antwerpen Ausladeplätze, doppelte Schienenstränge sowie See- und Flusstationen für den Hafen angelegt.

In Spanien werden die Häfen Bilbao und Barcelona von Körperschaften verwaltet, die den englischen « Port Authorities » ähnlich sind.

Der Hafen von Genua wird durch eine nach eigenen Gesetzen regierte Genossenschaft verwaltet. Die Verfassung dieser Genossenschaft nähert sich einer Staatsverwaltung mit geeigneten Vollmachten. Die Erfahrung wird lehren, ob dieses sehr komplizierte Räderwerk ohne Schwierigkeiten arbeiten wird.

Triest, Fiume, werden durch den Staat verwaltet.

Die französischen Häfen, mit Ausnahme von Marseille, haben in den letzten 20 Jahren keine grosse Verkehrszunahme erfahren. Der Grund hierfür ist in dem Schutzzollwesen zu suchen, das seit 1892 in Kraft ist und in der seit langem in der Handelsmarine wütenden Krise. Die bedeutenden Summen, welche der Staat für Hafendarbeiten von 1879 bis 1890 ausgab, wurden für viele kleine Häfen verbraucht, anstatt für diejenigen verwandt zu werden, die geeignet waren, den internationalen Handel anzuziehen.

Diese Kritik, welche Joly an der Verwaltung der französischen Häfen übt, könnte er mit noch viel mehr Recht auf Italien beziehen. Während man dort hinsichtlich der grossen Häfen : Genua, Venedig, Neapel, Savona, Palermo, Livorno, Catania, geknausert hat, gab man beständig hohe Summen für unbedeutende kleine Häfen aus, welche jährlich nur einen Handel von einigen Tausend Tonnen haben.

Die Verwaltungsmethode der französischen Häfen besteht darin, dass der Staat örtliche Vertreter hält, welche die Arbeiten anordnen und sich über die Ausführung der Verordnungen vergewissern. Die Handelskammern verwalten die verschiedenen Einrichtungen. Man hätte diesen letzteren wohl die Verwaltung des ganzen Hafens anvertraut, aber sie hätten dann doch nur unvollständig die Gesamtinteressen vertreten, denen die Häfen dienen sollen.

In allen Staaten Europas beschäftigt man sich damit, die Hafeneinrichtungen zu vervollkommen und versucht, wo irgend thunlich, die inneren Verbindungswege zu verbessern.

Joly fasst seine Ausführungen dahin zusammen, dass alle Hafenverwaltungsarten gute Resultate erzielen können, ob man

diese nun Privatgesellschaften anvertraut, Hafenbehörden, Gemeinden, dem Staat in Verbindung mit den Handelskammern oder schliesslich dem Staat allein.

Die Ausdehnung, welche einige Häfen auf dem Festland erfahren haben, verdanken sie vor allen Dingen ihrer Lage an den grossen Strömungen des internationalen Handels. Deshalb könnte auch ihre Verwaltungsform gleichgültig erscheinen, vorausgesetzt, dass sie die Bedingungen erfüllt, die Schiffen und Waren günstigste Behandlung zusichern, wie : Arbeiten erleichtern, Förmlichkeiten vereinfachen, Abgaben auf das geringste Mass herabsetzen, dem Handel genügend geräumige Kais und erstklassige Einrichtungen zur Verfügung stellen, die Schöpfung und Ausdehnung regelmässiger Verbindungen, die zum Hafen gehören, begünstigen.

Aber die Gesellschaften neigen dazu, ihr Sonderinteresse dem allgemeinen voranzustellen und ebenso nur diejenigen Verbesserungen ins Werk zu setzen, welche die grössten Gewinne sichern ; unter diesem Gesichtspunkte sind ihnen die Hafenverwaltungen vorzuziehen, die sich nicht nur mit dem höchsten augenblicklichen Ertrag, sondern auch mit dem zukünftigen befassen.

Die Verwaltung des Hafens einer Gemeinde lässt natürlich die rein örtlichen Interessen überwiegen ; wenn sie dagegen in den Händen des Staats liegt, wird es kaum gelingen, örtliche Interessen zur Geltung zu bringen, noch solche der Rheder, Händler oder Industriellen, welche letztere indessen die Bedürfnisse des Hafens wohl kennen werden, sowie auch die Mittel, seinen Handel zu heben.

Selbstregierte Verwaltungen sind entschieden vorzuziehen, wenn sie gut betrieben werden. Die Schwierigkeit dabei besteht darin, ihnen eine solche Verfassung zu geben, dass sie gleichzeitig allgemeinen und örtlichen Interessen gerecht werden können, und die Mittel haben, die sie in Stand setzen, Verbesserungen auszuführen, wie sie die Bedürfnisse des Handels verlangen.

Die unmittelbare Verwertung durch die Verwaltung, die im Besitz der Wasserbecken ist, scheint der freien Nutzbarmachung vorgezogen zu werden, sowohl im Interesse des Schiffes als auch der Partei, für welche die Ware bestimmt ist, besonders, wenn dieselbe sorgfältige Handhabung erheischt. Diese Methode erlaubt am besten aus den Hafeneinrichtungen Vorteil zu ziehen. Dagegen ist die freie Nutzbarmachung die billigste Methode, wo die Ware nur einfachen Löscharbeiten unterliegen soll. Am besten wäre es, beide Formen zu verwenden.

Häfen von Ländern mit starken Schutzzöllen sind bestrebt Freigegebiete abzuschaffen, in denen die Waren ohne Dazwischenkunft der Zollbehörde ungearbeitet werden können.

Zu solchen Schlüssen kommt Joly.

---

Benduhn, Stadtbaurat in Stettin, untersucht nun in seinem Bericht die Ursachen der grossen Ungestaltung, welche die Häfen in letzter Zeit durchgemacht haben, um den immer wachsenden Ansprüchen des Handels gerecht zu werden, wobei in den meisten Fällen aussergewöhnliche und verschiedenartige Schwierigkeiten überwunden und wirklich ungeheure Summen verausgabt werden mussten. Während es früher zur Verwertung und Verwaltung eines Hafens genügte, wenn Lotsen- und Polizeidienst mehr oder minder gut eingerichtet waren, muss man jetzt eine einheitliche Nutzbarmachung und strenge Verwaltung haben, die jedoch frei sein muss von Bureaokratismus. Darnach strebt man überall, und dennoch erreicht man gerade das nirgends, sei es nun, weil man die alten Einrichtungen noch so viel wie möglich ausnutzen will, die heutzutage den wirklichen Handelserfordernissen wenig angepasst sind, sei es infolge der Spaltung der Befugnisse der Hafenbehörden und wegen ihrer Streitigkeiten, oder endlich durch den Gegensatz wirtschaftlicher Interessen.

Sogar in dem Kanal zwischen offenem Meer und dem eigentlichen Hafen (Aussenhafen), ist man im Machtbereiche verschiedener Behörden. Zunächst ist der Lotsendienst, der mindestens noch Sondervorschriften unterworfen ist, abhängig von verschiedenen Behörden, die gemäss verschiedener Gesichtspunkte tätig sind. Die Unterhaltung des Kanals und die Signallvorrichtungen unterstehen einer anderen Behörde. Ebenso sind besondere Behörden betraut mit dem Polizeidienst, der Wahrnehmung der Zollinteressen, sowie der Beobachtung der von der Kriegsmarine ausgegebenen Vorschriften. Die Entrichtung der Abgaben geschieht in verschiedenen Amtsstellen, und noch mehr als die Zahlung selbst, wird den Schiffen der dabei entstehende Zeitverlust lästig.

Es wäre wünschenswert, alle Befugnisse der Hafenbehörden auf ein einziges Hafenamts zu übertragen. In einigen Häfen versehen die Lotsen den Zolldienst, in anderen sind die Beamten, welche die Instandhaltung und Beleuchtung des Kanals überwachen, gleichzeitig im Besitz der Polizeigewalt.



Andere Förmlichkeiten und neue Schwierigkeiten giebt es dann wieder im eigentlichen Hafen infolge der unseligen Spaltung der Befugnisse, bei der man kaum weiss, wo die eine aufhört und die andre anfängt. Polizei und Zollbehörde bestehen beide darauf, den Platz zu bestimmen, wo Lade- und Löscharbeiten vorgenommen werden sollen, und haben dabei vor allen Dingen die persönliche Bequemlichkeit ihrer Beamten im Auge. So sollen beispielsweise die Lade- und Löscharbeiten in bestimmten Stunden und nicht zu anderer Zeit ausgeführt werden, und man macht den Gebrauch der Einrichtungen abhängig von Vorschriften und allerlei Scherereien, die demjenigen, der sie braucht, ganz ungeheure Ausgaben verursachen. Die Zollbehörde sollte sich auch klar machen, dass ihre Befugnisse eine unangenehme Plackerei für den Handel sind und dass sich infolgedessen ihre Thätigkeit innerhalb der Grenzen des unumgänglich Notwendigen halten sollte.

Ausserordentlich wichtig ist die Behörde, welche den Hafenausbauten vorsteht. Die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten sollen in möglichst kurzer Zeit und so geschehen, dass sie den Verkehr so wenig wie möglich stören. Der Wettbewerb rechnet mit jedem Pfennig, und wer Ware verschifft, wird sie vorzugsweise nach dem Hafen senden, wo das Risiko an Zeitverlust und unvorhergehenden Ausgaben am kleinsten ist.

Der Handel verlangt, dass Ein- und Ausladearbeiten energisch betrieben werden. Daraus folgt, dass die Verwaltung und der Betrieb der Krähne, Schuppen, Warenhäuser und, wenn irgend möglich, auch die der Schienenwege des Hafens einer einheitlichen, gleichzeitig handels- und technischen Oberleitung unterstellt werden sollten. Wenn man dagegen Privatunternehmern den Betrieb der Einrichtungen überlässt, so werden diese wohl zuweilen kleine Vorteile davon haben, aber das allgemeine Handelsinteresse muss zweifellos darunter leiden. Man beobachte nur, wie der Wettbewerb die Ursache dafür ist, dass man nirgends daran gedacht hat, die bedeutenden in diesen Einrichtungen angelegten Kapitalien zu amortisiren, dadurch dass man die, welche sie benutzen, die gehörigen Zinsen bezahlen liess, so dass man sich bemühen muss, aus diesen Einrichtungen grösstmögliche Nutzbarkeit herauszuschlagen und ihren vorzeitigen Verfall zu verhindern.

Im Laufe des Jahres unterliegt der Handel regelmässigen Schwankungen, die bestimmt werden durch den Einfluss der Jahreszeiten auf die Schifffahrt, durch Eisgang, durch die inneren Schifffahrtswege, Anfertigungs- und Bedarfszeiten dieser

oder jener Ware, die Ernten des In- und Auslandes, u. s. w. Man hilft sich bei diesen Schwankungen mit Einstellung von Hilfsarbeitskräften, mit Lagerhäusern (für Holz oder Granit), oder mit Schuppen (für Baumwolle und Früchte), sowie mit Speichern (für Korn und Kaffee). Andere Schwankungen im Verkehr machen sich im Laufe einer Woche bemerkbar, infolge von kirchlichen Feiertagen : Während im Anfang der Woche grosse Nachfrage nach Arbeitskräften ist infolge der Ankünfte, und am Ende wegen der Abfahrt von Schiffen, beobachtet man in der Mitte eine ruhigere, geregeltere Bewegung. Auch gegen diese Schwankungen kann man in gleicher Weise Vorsorge treffen, entweder durch stundenweise Hilfsarbeit, oder indem man weniger dringende Sachen bis auf gelegener, nicht so besetzte Zeit liegen lässt.

Andere Zufälle beeinflussen die Tätigkeit eines Hafens in unregelmässiger und ausserordentlicher Weise : Stürme, Nebel, niedriger Wasserstand in den Wasserstrassen, die mit dem Hafen in Beziehung stehen, Strike, grosse Handelsunternehmungen und Krieg. Gegen solche Ausnahmefälle muss sich die Hafenbehörde entschliessen, zu gegebener Zeit aussergewöhnliche Massnahmen zu treffen (zeitweise Vermehrung oder Verminderung von Arbeitskräften oder Arbeitsstunden, sowie Nacharbeit).

Die Freigegebiete verdanken ihren Ursprung dem Bestreben der Lösch- und Ladearbeiten, sich unabhängig zu machen und ihre Tätigkeit zu vergrössern. Sie dienen auch dazu, die Strenge der Zollaufsicht zu verringern. In Häfen, wo der Dienst durch regelmässige Dampferlinien versehen wird, empfiehlt es sich sehr, ein für alle mal den Schiffen dieser Linien feste Anlegeplätze anzuweisen ; aber, wofern es sich nicht um eine grosse Gesellschaft handelt, die finanziell und wirtschaftlich an dem Hafen Anteil hat, ist es immer vorzuziehen, im allgemeinen Interesse, das Recht der Verfügung über die für den öffentlichen Handel bestimmten Einrichtungen nicht aus den Händen zu geben.

Die Arbeitseinteilung ist in gleicher Weise notwendig, um einen geordneten Verkehr aufrecht zu erhalten.

In Anbetracht der zahlreichen Interessen, die auf dem Spiele stehen, sollte die Hafenverwaltung in Händen einer Gruppe von Beamten liegen, welche die Körperschaft bildet, der die Sorge für die Hafenausgaben und die Aufrechterhaltung seiner bedeutendsten Interessen zufällt. Dieses Kollegium müsste sich hinsichtlich Geld-, technischer, Handels- und seemännischer Fragen aus Fachleuten zusammensetzen. Auf diese Weise wird dazu

beigetragen, die Fehler der Schreiberwirtschaft zu vermeiden, die Einrichtungen in Stand zu setzen, den berechtigten Ansprüchen derjenigen zu entsprechen, die sie benutzen, und die zu diesem Zwecke zu machenden Ausgaben auf das allernotwendigste zu beschränken. Die äussere Form dieser Hafenverwaltungen kann sehr verschiedenartig sein, aber man muss sich hüten, darauf grosses Gewicht zu legen : Von Wichtigkeit dagegen sind die Persönlichkeiten, aus denen sie zusammengesetzt sind, die Unterlagen, auf denen sie, und die Art und Weise wie sie ihrer Arbeit gerecht werden.

---

Der verstorbene Eisenbahnbetriebsdirektor Lampugnani (Mittelmeernetz) in Italien, prüft in seinem Bericht die Verhältnisse, unter denen sich die Tätigkeit des selbständigen Hafenkonsortiums von Genua entwickelt hat.

Lampugnani legt zunächst kurz die Entwicklungsgeschichte dieses Handelsplatzes, den administrativen Ursprung des Gesetzes über jene Autonomie und die wichtigsten in diesem Gesetze enthaltenen Bestimmungen dar und stellt dann fest, welche Tätigkeit das Konsortium seit dem Tage seiner Gründung (1. Juli 1903) entfaltet hat, wobei an die Schwierigkeiten erinnert wird, die es gleich am Beginn seiner Wirksamkeit zu überwinden hatte ; sie waren veranlasst durch Streitigkeiten zwischen Kaufleuten, Kohlen-Abladern, « Confidenti » und Arbeitern. Nachdem man zunächst die Arbeit organisiert und Bestimmungen über die Verpachtungen und den Betrieb im Hafen getroffen hatte, begann man die Vorarbeiten für eine allgemeine Hafenordnung sowie für andere Bestimmungen über die Fähren, über die Einrichtung und den Dienst der Hafenvachen, über Sonn- und Feiertagsruhe, über die Kaufleute, die Lasträger, über die Ankereinrichtungen und die Tarife für die Speicher und Krahn. Der ungeheure Arbeitsplan, den das Konsortium zur Vergrösserung des Hafens durchführen will, und der eine Ausgabe von 40 Millionen Lire erfordern wird, soll gleichen Schritt mit dem für die Schienenwege halten, deren Ausführung 6 Millionen Lire kosten wird, ungerechnet die Verbesserungen, die an denen der Küstenbahn und des Inneren, soweit sie direkter den Einfluss des Hafenverkehrs von Genua fühlen, vorgenommen werden sollen.

Lampugnani prüft die Grundsätze, nach denen das Konsor-

tium bei seiner Arbeitsorganisation vorgegangen ist ; er erklärt, dass erst die Erfahrung lehren wird, ob diese Organisation, die eine bisher nicht versuchte administrative Tat darstellt, ein zu kühner Versuch war, wie die Kritiker des Konsortiums behaupten und ob sie nicht einen Eingriff in die Gesetze bedeutet, welche die Freiheit der Arbeit behandeln.

Er schliesst seine Arbeit mit dem Hinweis, darauf, wie zweckmässig es war, die Verwaltung des Hafens von Genua, wie geschehen, in die Hände nur einer Behörde zu legen, die mit den zur Ausführung der neuen Arbeiten nötigen Mitteln versehen war. Zur Zeit ist es nicht möglich zu sagen, ob dieser Versuch Erfolg hinsichtlich der Verkehrszunahme haben wird, der Berichterstatter versichert indessen, dass man schon jetzt die gute Wirkung der Vereinigung aller Kräfte auf die Benutzung des Hafens fühlen kann. Eine so verheissungsvolle Zukunft wird sicher dazu beitragen, der italienischen Gesetzgebung über die Häfen ein weitsichtigeres, moderneres und sichereres Gepräge zu geben. Wird hiernach gehandelt, so wird Italien wieder den von seinen ältesten Ueberlieferungen vorgezeichneten Weg betreten und zu jener Dezentralisation gelangen, die einen wirklichen Fortschritt in der Verwaltungspolitik bedeutet.

Der beschränkte Raum gestattet mir nicht, auf die interessanten Berichte von Winter, Hafendirektor in Hamburg, und Guillini, Eisenbahninspektor des Adriatischen Netzes, über die Art der Verwaltung der Häfen von Hamburg und Venedig näher einzugehen.

---

Diesem gedrängten Ueberblick über die Arbeiten der Berichterstatter möchten wir einige Bemerkungen zusetzen. Welches der beiden folgenden Systeme soll man nun für die Verwaltung und den Betrieb der Häfen wählen ? Das fast allgemein in England gebräuchliche, wonach man keine Bauten ausführen oder Eisenbahnen anlegen darf, wenn man nicht voraussieht, dass sie einträglich sein werden, oder dasjenige, welches im Gegenteil will, dass man bis zu gewissem Grade von einem mutmasslichen Ertrag aus Bauten oder Hafeneinrichtungen absieht und diese aus politischen, administrativen oder technischen Erwägungen ausführt ? Während das erste System den Uebelstand hat, dass nur der direkte und unmittelbare Nutzen der Arbeiten berücksichtigt werden, leidet das zweite unter dem Umstande, dass es nicht einzig und allein die strengen Forderungen des

Hafens im Auge hat, sondern mehr Erwägungen anderer Natur folgt, etwa dem Wunsch mit anderen Häfen auf Kosten grosser, den Bedürfnissen keineswegs entsprechender Opfer in Wettbewerb zu treten, um von ihnen den Verkehr abzulenken, oder der Eigenliebe des Verfassers eines Entwurfs, der nicht fragt, ob die Ausgabe zweckmässig ist, sondern sich lediglich um den Ruhm kümmert, der ihm aus dem Werk erwachsen kann, u. s. w. Das eine der genannten Systeme stellt das Interesse der Aktionäre der konzessionierten Gesellschaft und nicht das allgemeine des Landes in den Vordergrund ; das andere hat ein höheres Ziel, das allgemeine Wohl des Landes, im Auge oder tut doch so und berücksichtigt dabei zu wenig die Erträge aus den Arbeiten, als ob das allgemeine Wohl des Landes nicht die Resultante aus in Geld ausdrückbaren Erträgen ist, die aus der vielverzweigten ökonomischen Tätigkeit der Regierung erwachsen sollen.

Die Wahrheit liegt, wie immer, in der Mitte. Es giebt Häfen, die nicht nur vom Standpunkte des augenblicklichen und unmittelbaren Ertrages angesehen werden dürfen, wie z. B. die Nothäfen (die der Sicherheit der allgemeinen Schifffahrt dienen und nichts abwerfen, höchstens indirekt, indem sie Schäden aus Schiffbrüchen verhüten) oder diejenigen Häfen, welche man eigens bauen möchte oder schon gebaute Häfen, die man mit Einrichtungen, die mehr kosten als sie voraussichtlich einbringen, versehen möchte, um zum eignen Vorteil, den Verkehrsstrom, von anderen rivalisierenden Häfen abzulenken. Aber es ist gut zu beachten, dass man der Natur nicht Gewalt antun kann. Viel häufiger als man glauben sollte, wird der schwere Fehler begangen, dass man sich einbildet, es genüge, einen Hafen zu bauen, um den Verkehr in erhofftem, reichem Masse zu erhalten. Er wäre zu schmerzlich, wollte man die Bauten aufzählen, die technisch gut ausgeführt, dennoch ein ökonomischer Fehler sind. Es giebt vielleicht keinen Hafen, der nicht ein tauriges Beispiel solcher Fehler bietet.

Wenn man jedoch von den beiden genannten Systemen dasjenige vorzieht, welches nicht auf die unmittelbaren und augenblicklichen Erträge für die verwendeten Kosten sieht, so muss man mit vieler Vorsicht zu Werke gehen, um sich nicht von Erwägungen ganz anderer Natur fortreissen zu lassen, als die, welche streng den Hafen im Auge behalten.

Joly hat hinsichtlich der französischen Häfen einen Fehler deutlich hervorgehoben, der darin besteht, dass der Staat, anstatt alle für die Hafenverwaltung angewiesenen Summen für

die grossen Handelshäfen zu verwenden, bei denen berechtigte Gründe eine Verkehrsvermehrung erwarten lassen, grosse Summen zu Gunsten kleiner Häfen verausgabt hat. Es muss ferner auf den schweren Fehler hingewiesen werden, dass der Staat bei diesem Vorgehen nur Schritt für Schritt die Arbeiten ausführen kann, wobei die Gefahr vorhanden ist und häufig zur Tatsache wird, dass die Arbeiten unvollendet bleiben oder erst beendet werden, wenn sie nicht mehr den Bedürfnissen entsprechen, die man befriedigen wollte ; oder es ist zu befürchten, dass die Arbeiten, wenn sie in grossen Zwischenräumen ausgeführt werden, planlos durchgeführt werden ; sicher ist, dass sie mehr kosten werden.

Um die Wiederkehr solcher Fehler zu vermeiden, wurde durch Verfügung vom 26. Januar 1904 in Italien ein Ausschuss beauftragt, die Bedürfnisse der bedeutendsten Häfen des Königreichs zu prüfen und die Massnahmen vorzuschlagen, die nötig sind, um in richtigem Grade den gegenwärtigen Anforderungen des Handels und der Schifffahrt, sowie auch denjenigen zu genügen, die sich voraussichtlich innerhalb der nächsten 20 Jahre herausstellen werden.

Dieser Ausschuss wird für jeden der grossen Häfen, dem notwendige Einrichtungen fehlen, einen Plan aufstellen müssen, nach welchem mit den Ergänzungen schrittweise vorzugehen ist. Dieser Ausschuss ist dem Inspektor des Zivilgénies, Ritter Ignazio Inglese, einer Autorität auf dem Gebiete des Seebaues, unterstellt worden. Der Ausschuss hat bereits mehrere der Haupthäfen Italiens besucht und wird unverzüglich den Ergänzungsplan für sie aufstellen.

Joly hält in seinem beachtenswerten Bericht die Form, unter der die Seehäfen verwaltet werden, für gleichgiltig soweit die Verkehrszunahme in Betracht kommt, da, wie er bemerkt, man Beispiele von Häfen hat, die nach diesem oder jenem System verwaltet werden und die doch merkliche Fortschritte gemacht haben. Diese Schlussfolgerung scheint uns nicht ganz richtig, da keine der angenommenen Formen vollkommen den Anforderungen des Verkehrs entspricht. Stellt man für einige Häfen eine bemerkenswerte Entwicklung fest, so ist die Zunahme nicht unabhängig von ihrer Verwaltungsart sondern angeachtet und trotz des Verwaltungssystems, dem sie unterworfen sind, erzielt worden.

Es scheint uns hiernach begründet zu sein, folgende Schlussfolgerungen aufzustellen :

« Die beste Form für eine Hafenverwaltung scheint uns die einer staatlichen Behörde zu sein, weil der Staat einen der grössten ökonomischen Faktoren des allgemeinen Wohles des Landes nicht übersehen kann und weil der Staat allein für die Arbeiten Sorge tragen kann, die nicht augenblicklichen und unmittelbaren Nutzen bringen.

2) Um dem Uebelstande der Verzögerungen abzuhelpen, die mit einer Staatsverwaltung untrennbar verbunden sind, muss der Staat in der Hafenverwaltung durch eine einzige Person vertreten sein, die direkt für die ganze Verwaltung verantwortlich ist, und der alle Dienststellen, welcher Art sie auch sein mögen, unterstellt sind.

3) Von diesem obersten Leiter müssen die Vorsteher der einzelnen Dienststellen direkt abhängen, damit er ihnen eine einheitliche Leitung in einem Sinne geben kann.

4) Nichts hindert, dass der oberste Leiter der Hafenverwaltung von einem Verwaltungsrat unterstützt wird, dem die Vorsteher der einzelnen Dienststellen sowie die Reeder, Schiffsführer und Vertreter von Handel und Gewerbe angehören.

5) Die Hafendarbeiten müssen nach einem organischen vorher aufgestellten Plan geleitet werden, in dem die auszuführenden Arbeiten nach dem Grade ihrer Dringlichkeit, nach den Anforderungen des Handels und den verfügbaren Mitteln einzeln aufgeführt sind.

6) Es ist erwünscht, dass die Einrichtungen des Hafens (Krahne, Speicher, Schuppen, Hafenbecken u.s.w.) von Gesellschaften oder Einzelunternehmern ausgeführt und geleitet werden, und zwar nach Tarifen, die im Voraus in der Genehmigungsurkunde festgestellt sind.

Rom, den 1. Juni 1905.

ALFREDO MAZZA.

---

