

20

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

L. LAMPUGNANI

NAVIGARE



NECESSE

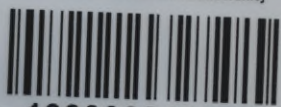
BRÜSSEL  
BUCHDRUCKEREI DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN (GES. M. B. H.)  
18, Rue des Trois-Têtes, 18

1905



11-354222

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316810

3PK-B-14/2018



# Die Autonomie des Hafens von Genua

NACH DEM ITALIENISCHEN GESETZE.

---

Die verschiedenen Hafen- Verwaltungs- und Betriebs-Systeme und deren Einfluss auf die ökonomischen Ergebnisse und kaufmännischen Unternehmungen der betreffenden Plätze, in Hinsicht auf die italienische Gesetzgebung insoweit diese die Autonomie des Genueser Hafens betrifft.

---

## BERICHT

VON

**L. LAMPUGNANI**

---

### ERSTER THEIL.

#### Geschichte der Hafenanlagen- und Institutionen.

##### *Die Entstehung der Genueser Hafenanlagen.*

Die lateinische Etymologie des Wortes « Janua » bezeichnet deutlich Genua als ein grosses Tor, das sich am Mittelmeer öffnet und durch welches jener wichtige Austausch von Waren und Produkten sich vollzieht, die vom Meere kommend, das zentrale und östliche Oberitalien sowie einige südliche Teile der Schweiz und Deutschlands zu ernähren hinaufgeführt werden, und die als Produkte des Bergbaues und der Agrikultur und als Industrieerzeugnisse zurückkehren, um nachher von zahllosen Schiffen über See oder auf Küstenschiffahrt weiterbefördert zu werden.

Die Geschichte der Anlage und des Betriebes des Hafens von Genua führt uns zurück zur glorreichen mittelalterlichen Epoche der italischen Gemeinwesen und zu jener nachfolgenden der Renaissance, als die italischen Oligarchien, obwohl so häufig von Krieg und Parteihader heingesucht, einmal unterjocht, dann wieder durch neue italienische oder fremde Herrschaft befreit, es trotzdem verstanden haben, den Handel zu bereichern und zu heben, indem sie den Grund legten zu mächtigen und dauernden Institutionen, die noch heute ein Gegenstand der Bewunderung und des Studiums der Juristen und Nationalökonomien bilden; indem sie Bauten und Denkmäler errichteten, die der italienischen Technik und Kunst zu höchstem Ruhm gereichen.

Der Hafen, ursprünglich ein natürlicher Meerbusen, wurde nach und nach mit Uferschutzbauten versehen, später (1283) nach Zeichnungen des Architekten Marino Boccanegra gegen Osten durch einen ersten grossen Leitdamm geschützt, der heute den Namen « Molo Vecchio » (Alter Damm) trägt und mit einem Binnenhafen, an der Stelle die heute noch « Darsena » (Binnenhafen) heisst, in der Nähe von St. Limbania, versehen.

#### *Die « Hüter des Meeres ».*

Schon in den ersten Zeiten der Gemeinde von Genua, ward zur Oberleitung des Hafens eine bürgerliche autonome Verwaltung eingesetzt, mit eigener Rechtsprechung, Tätigkeitsbeilegung und eigenen Bezügen, die den Titel « *Magistrato dei conservatori del mare* » (Magistrat der Hüter des Meeres) führte und die, von einigen kurzen Unterbrechungen abgesehen, bis zur Hälfte des vorigen Jahrhunderts bestand.

Die Erwähnung jenes historischen Titels, der übrigens dem Namen, den die Engländer der ersten Hafenbehörde des Londoner Hafens (*The Tames Conservancy*) beilegten, anscheinend nachgebildet ist, ist nicht ohne Interesse, da der altehrwürdige und edle « Magistrat der Meereshüter » heute in Gestalt des autonomen Konsortiums des Genueser Hafens wieder auflebt und zwar vollständiger, organischer und auf breitere Basis gestellt.

#### *Die Arbeiterinnungen.*

Gleichfalls erwähnenswert ist die alte Organisation der Hafearbeiter, jener wackeren und rüstigen « Camalli » die sich früh schon zu festen Innungen zusammenschlossen, deren älteste



jene der « Caravana » oder Zollamts-Ablader ist, die heute noch besteht, mit dem alten Vorrecht auf den Warentransport in das Zollamt und in die Lagerhäuser des Freihafens, bei der noch immer das Statut vom Jahre 1340 (1576 revidiert und erweitert) in Kraft steht.

Auch diese primitiven Dienstordnungen und diese Bildung von Körperschaften unter Arbeitern und Ladern, die den Zweck haben, die Zahl der Arbeiter zu beschränken und deren Rechte und Zukunft zu wahren, erneuern sich gegenwärtig, feiern in anderer Gestalt, unter anderem Regiment, anderem Namen, sozusagen « ihre geschichtliche Wiederkehr » in den neuen Einrichtungen, die das Konsortium den Hafenarbeitern schuf.

### *Die Sankt-Georgs-Bank.*

Um die Reihe der historischen Erinnerungen zu vervollständigen, sei hier noch an die berühmte St. Georgs-Bank (Banco di San Giorgio) erinnert, die keinen geringen Anteil am Glück des Staates, des Handels und der Schifffahrt von Genua hatte.

Es ist dabei interessant, dass die Verwaltung des heutigen « autonomen Konsortiums » ihren Sitz in demselben, künstlerisch-architektonisch so hervorragenden St. Georgs-Palast hat, der ehemals gleichfalls Sitz der Bank war, als wollte das heutige Konsortium dadurch die Nachfolge in der Tätigkeit und Tradition derselben zum Ausdruck bringen.

### *Die Eisenbahnen und der Hafen.*

Die Fortschritte, die das bürgerliche Leben in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts umgestalteten, veränderten auch Aussehen und Einrichtung des Hafens, sowohl infolge der Eisenbahnanlagen, welche gleichzeitig mit der ersten Seestation von Piazza Caricamento (1853) eröffnet wurden, als infolge des Einlaufens von grossen Dampfern, welche, da sie, bei der geringen Seetiefe, nicht an den Brücken festmachen konnten, die Verwendung von Schuten zum Löschen und Anbordnehmen der Ladung erforderten.

Der harte, unausgesetzte Kampf mit der Natur, die das stolze Genua in einem Ring von felsigen Anhöhen fast vollständig umschliesst und ihm jede Ausdehnung verwehrt, nahm damals seinen Anfang; der menschliche Geist sah sich genötigt sich den Raum erst zu erringen und so entstanden die Dämme, Kais und Landungsplätze, mit denen man das Meer überdeckte und die

Durchbohrungen und Tunnels um in den Bergen neue Durchgänge und Pässe herzustellen.

Ebenso begann damals der rasche und unverhoffte Aufschwung und Zuwachs des Handels, welcher der Fertigstellung der Vorkehrungen zu seiner Bewältigung vorauseilte und deren Leistungsvermögen weit überstieg.

#### *Der Vertrag « Galliera ».*

Die erste grosse Erweiterung und die erste vollständige Systematisierung der Hafengebauten und des Hafenbetriebes wurden im Jahre 1876 vornehmlich durch die freigebige Intervention eines Genueser Kaufmanns und Patriziers, des Herzogs von Galliera, gefördert, der zu dem Zweck eine Schenkung von 20 Millionen Lire machte, unter der Bedingung, dass die Steuern und Gebühren, die man der Warenbewegung im Hafen von Genua auferlegte, nie diejenigen der anderen grossen Hafen des Mittelmeeres übersteigen sollten.

Den nunmehr in Angriff genommenen Arbeiten lagen die Pläne des Ingenieurs Adolf Parodi, Inspektor des Regierungs-Bauamts zu Grunde; sie währten acht Jahre, kosteten nahezu 63 Millionen Lire und gaben dem Hafen jene Gestalt, die in der Hauptsache noch heute besteht und die durch ihre zwölf vorspringenden und zu den « Calate » senkrecht gebauten, bereits wieder zu urzen Kais charakteristisch ist.

andere ergänzende und damit zusammenhängende Arbeiten zur Ausführung, die zur Verschönerung der Stadt viel beitrugen und die Leistungsfähigkeit des Hafens erhöhten, so dass gegen 1.604.700 Tonnen gelöscht und 467.905 Tonnen verladene Waren, die man im Jahre 1882 verzeichnete, nach acht Jahren 2.913.041 Tonnen beziehungsweise 1.257.342 Tonnen erreicht wurden.

#### *Die Permanente Hafenkommision.*

Bald stellte sich jedoch wieder die Notwendigkeit heraus, die Abwicklung des ganzen Betriebes durch Vereinigung und Einordnung der Tätigkeiten der verschiedenen Behörden zu erleichtern und die kgl. Regierung, die dieses Erfordernis bald einsah, sorgte dafür indem sie im Jahre 1888 eine ständige Kommission für die Leitung des gesamten Betriebes einsetzte und dieselbe beauftragte, auf Verwirklichung der notwendig gewor-



denen Bauten und Vorkehrungen, auf Beilegung von etwaig bei Abwicklung der verschiedenen Dienstangelegenheiten hervortretenden Reibungen und Streitigkeiten zu sehen und für eine prompte Erledigung der laufenden Geschäfte Sorge zu tragen, alles innerhalb der Grenzen der bestehenden Gesetze, Satzungen und Verträge.

In die Kommission wählte man lauter in technischer und praktischer Hinsicht kompetente Persönlichkeiten, die Aemter Behörden und Interessenten-Kreise repräsentirten und stellte sie unter dem Präsidium des Landespräfecten von Genua.

Die Tätigkeit der Kommission erwies sich als nützlich und vorteilhaft für Genua, wie ähnliche noch bestehende Organisationen es für Venedig sind, besonders bezüglich Einordnung der verschiedenen Dienststressorts, jedoch ungenügend in Hinsicht auf alle wichtigeren Bedürfnisse, da, wegen Mangel an eigenem Grundkapital, die Beschlüsse der Kommission meistens nur den Charakter von beratender, platonischer Meinungsäußerung hatten, was andererseits zur Verbreitung der Einsicht beitrug, dass eine mächtigere und mit entsprechenden Fonds dotierte Administration vonnöten sei.

## ZWEITER THEIL.

### Quellen des Autonomie-Gesetzes.

#### *Die Entwürfe der Kommission Gadda.*

Doch inzwischen wurde in der Handelswelt, in Folge der immer kritischer sich gestaltenden Lage, die Agitation immer lebhafter und immer dringender ertönte von dort her der Ruf nach Verbesserungen und Erweiterungen in den Hafenanlagen, die Forderung einer neuen, grossen Umgestaltung, so dass der Minister Saracco sich (20 Nov. 1893) dazu entschloss, eine Kommission, die unter dem Vorsitz des beweinten Senators Gadda gebildet ward, mit der Aufgabe zu betrauen, die Vorkehrungen zu studieren und vorzuschlagen, die geeignet wären, den Bedürfnissen des Handels, wie sie sich im Zeitraum von zwei Dezennien voraussichtlich gestalten würden, entgegenzukommen.

Der Minister, eingedenk des Umstandes, dass die Regierung, ohne an die Oekonomie des Staatsbudgets zu rühren und ohne ungerechte Benachteiligung anderer grosser Seehafen des Rei-

ches, unmöglich die erforderlichen Mittel zur Ausführung der ausgearbeiteten Entwürfe zur Verfügung stellen konnte, übertrug der Kommission ausserdem die Sorge für die Lösung der finanziellen Frage, die mithin ausser Zusammenhang mit dem Staatsbudget zu stellen war.

### *Das Erweiterungsprojekt.*

Die Kommission arbeitete in ein paar Jahren ein Projekt aus, das nach dem Vorbild der berühmtesten europäischen Häfen, wie z. B. der von Hamburg, Rotterdam, London, besonders auf Schaffung von ausgedehnteren Lagerräumen und Anordnung von rationellen Eisenbahn-Anlagen hinzielte, indem es den Bau von weitvorspringenden, zu den « Calate » schräg verlaufenden Kais vorschlug, die leicht zahlreiche, durch Wechsel und Anschlusskurven zugänglich gemachte, Bahngleise fassen konnten.

Dadurch wäre der Wasserspiegel des inneren Hafenbeckens jedoch so sehr verengert worden, dass sich die Seeleute dagegen entschieden auflehnten, da die Bewegung der Schiffe damit arg behindert gewesen wäre ; so kam schliesslich das ganze Projekt zu Fall.

### *Die Anregung zur Gründung des Konsortiums.*

Doch hatte die Kommission, gleichzeitig mit dem obengenannten Entwurf, eine ganz vortreffliche Relation ausgearbeitet, die wirklich mustergiltig genannt zu werden verdient in Bezug auf die Art und Weise, wie man darin auf vergleichendem Wege zur Aufstellung von Satzungen und Normen für eine rationelle Ausgestaltung der Hafensangelegenheiten gelangt ist.

Es ist der Kommission darin gelungen mit glücklicher Hand die finanziellen, administrativen und organischen Fragen zusammenhängend und harmonisch zu lösen um dann zum Schluss ein Gesetzentwurf aufzustellen, in dem der Vorschlag gemacht wird, die verschiedenen mitinteressierten Sphären, als : Staat, Provinzen, Gemeinden, Handelskammern und Eisenbahnverwaltungen zu einem Konsortium zu vereinigen. Sie dachte sich somit das Konsortium mit allen Rechten und Pflichten an die Stelle des Staates, sowohl für die Ausführung der projektierten ausserordentlichen Bauten, als für die Unterhaltung derselben und der bereits bestehenden. Sie wollte ihm zu diesem Zweck die Beiträge und Zuschüsse von Provinzen und Gemeiden zu den be-



treffenden Kosten, die gegenwärtig eine Einnahme des Staates bildeten, sowie die Erträge der Hafen-Konzessionen übertragen wissen.

Sie wollte das Konsortium ausserdem zur Inanspruchnahme von Kredit, mittelst sichergestellten Anleihen, ermächtigt sehen, die durch obengenannte Einnahmen oder durch Auflegung einer Zuschlagtaxe auf im Hafen aus- und eingehende Waren zu amortisieren wären. Im Zusammenhang damit verlangte sie, es sollte die gesamte Verwaltung im Konsortium zu einer Einheit zusammengeschmolzen werden, indem man diesem Machtbefugnisse zuerkannte, durch die es einerseits von langwierigen formellen Prozeduren befreit wäre und die ihm rasche, opportune Beschlussfassung und ungehemmtes Einschreiten gewährten, während er andererseits der obersten Aufsicht des Staates, der ihm ja einen so wichtigen Teil der öffentlichen Güter und Interessen anvertraute, nicht entzogen wäre.

#### *Die Hafenzuschlagtaxen des Konsortiums.*

Das Steuersystem des in Rede stehenden Gesetzentwurfes stützte sich ganz auf die Einführungs-Möglichkeit von Zuschlagtaxen auf die ein- und ausgehenden Waren. Vom juristischen Standpunkt aus konnte dargetan werden, dass es sich im Grunde nur um eine verbesserte Anwendung des in der italienischen Gesetzgebung betreffs öffentlicher Arbeiten bereits eingeführten Grundsatzes handelte, der solchen Aufschlag auf die Ankergebühr in Häfen billigt, in welchen neue, ausserordentliche Hafengebäuden sich als erforderlich herausstellen und in denen die Gemeinde den Ertrag der Steuer dem betr. Baufonds zuzuführen gewillt ist.

In ökonomischer Beziehung verbesserte man das System, indem man die Taxe dem Warenwert proportionell gestaltete, dabei den jeweiligen Vorteil berechnend, den die Waren nach und nach den fertiggestellten Einrichtungen zu verdanken haben würden und beschloss billigerweise mit der Steuer die Waren zu treffen und nicht das Schiff, das sie beförderte. Die Auflagen, die infolgedessen die Waren im Genueser Hafen belastet hätten, wären auch für die Zukunft nicht bedeutend gewesen; im Gegenteil, noch um 67 Centimes (ital. Währung) pro Tonne geringer als die des gewiss günstigen Hafens von Antwerpen.

Man konnte darum nichts gegen die Einführung des leicht zu tragenden Zuschlags einwenden, und brauchte nicht zu fürch-

ten, damit der Entwicklung des Handels zu schaden und ihn dadurch nach anderen rivalisierenden Häfen abzuleiten.

Die Kommission hatte damit den lückenlosen Riss gezeichnet für die begründenden organischen Satzungen des autonomen Konsortiums, die allerdings erst nach acht Jahren und vielen vielen Wechselfällen, und nachdem sie in einem Gesetzentwurf der Minister Perazzi und Colombo revidiert worden waren, endlich tatsächlich Gesetzeskraft erlangten.

In der langen Zwischenzeit sorgte man für den Ausbau der dringenderen Eisenbahn- und Hafenanlagen, nachdem man zu diesem Zweck von der Stadtgemeinde Vorschüsse in der Höhe von zusammen 17.500.000 Lire (*Lex Prinetti* vom 2. August 1897) aufgenommen hatte, währenddem die Regierung die Studien zu einer Gesetzvorlage betr. das Konsortium wieder aufnahm und auf Grund der Beschlüsse einer unter dem Vorsitz des Senator Boccoardo einberufenen Kommission, den vollendeten Gesetzentwurf dem Parlament vorlegte (1902). Veranlasst durch die Tendenzen sozialer Gesetzgebung, die in den Arbeiterfürsorge-Gesetzen und in der Uebernahme der öffentlichen Arbeiten in städtischer Regie zum Ausdrucke kamen, sowie durch die Besorgnisse wegen der häufigen Arbeiterunruhen und Hafenarbeiter-Streike, wurden nun hier dem Gesetze, als Erweiterung der Obliegenheiten des Konsortiums, die Artikeln über Reglementierung des Hafendienstes und Arbeiterdisziplin eingefügt.

Von beiden Zweigen des Parlaments somit angenommen, wurde das Gesetz vom König, unterm 12. Februar 1903, promulgiert, worauf bereits am 25. Juni desselben Jahres ausführliche Vollzugs-Verordnungen erfolgten.

### DRITTER TEIL.

#### **Das Gesetz betr. das autonome Konsortium.**

##### *Die Konstituierung des Konsortiums.*

Der Staat, dann die meistbeteiligten Provinzen und Gemeinden, die gesetzlich zur Beisteuer für die Hafengebauten gehalten sind (und hier steht Genua an erster Stelle), endlich die Handelskammer von Genua und die Hafeneisenbahn-Verwaltung sind im Konsortium, (nach Form und Namen eine Art von Vereinigung, welche juridischen und geschichtlichen Traditionen von unverfälscht italienischem Charakter entspricht) pflichtmässig



vereinigt und proportionell vertreten, und bilden den autonomen Körper, der, für den Zeitraum von 60 Jahren, ausgerüstet mit den besonderen ihm zugewiesenen Fonds, für die Ausführung der Bauten und für die Administration und Organisation der Hafendienst-Angelegenheiten einsteht.

In den Bereich der Obliegenheiten des Konsortiums fallen sohin unmittelbar die Verwaltung der ihm zugewiesenen Fonds und Einnahmen; die Ausführung der ordentlichen und ausserordentlichen Hafengebauten und die entsprechende Instandhaltung derselben in ihrer Gesamtheit; das Aufbringen der Kosten für Eisenbahnanlagen auf den Ausladebrücken (Calate) und für die betreffenden Zugangslinien; der maritime Hafendienst; die Einordnung und Verbesserung des allgemeinen Betriebes; die Reglementierung und Disziplinierung der Hafendarbeiter und endlich die Liquidierung der für die Erfüllung aller angeführten Attributionen erforderlichen Kosten.

Nicht zuständig ist das Konsortium in allen den Angelegenheiten die unübertragbare Staatsfunktionen bilden, die sich also auf das Heerwesen und die Flotte beziehen oder die Kriminalpolizei, das See-Strafrecht, die öffentliche Sicherheit, den Sanitäts-Dienst und die Zölle betreffen.

An der Spitze des Konsortiums steht der Vorsitzende, der vom König ernannt wird. Die Aktion des Konsortiums erhält Wirkungskraft durch die Versammlung und den Exekutiv-Ausschuss.

### *Die Versammlung des Konsortiums.*

Die Versammlung hält zweimal im Jahre ihre ordentlichen Sitzungen ab, wobei sich die Vertreter der verschiedenen Interessensphären folgendermassen verteilen: der Staat entsendet zehn Repräsentanten; die Provinzen vier; die Gemeinwesen drei; drei die Kaufleute, Reeder und Schiffskapitäne und zwei die Unternehmer des Eisenbahnbetriebes im Hafen. Vertretung finden, im Sinne des italienischen Steuersystems, diejenigen Provinzen, die in erster Linie die Kosten für die Genueser Hafengebauten tragen helfen und zwar: Genua, Mailand, Turin und Alexandrien. Und, nach demselben Prinzip, die Städte Genua und Sampierdarena.

An der Versammlung nehmen ausserdem teil weitere vier Mitglieder und zwar je ein Abgeordneter der Handelskammern von Turin und Mailand und zwei Abgeordnete der Hafendarbeiter, wovon einer von den « Caravana » des Freihafens und der

zweite von den übrigen Ladern gewählt wird. Zusammen also 26 Repräsentanten und Mitglieder der Versammlung.

### *Der Exekutiv-Ausschuss.*

Der Exekutiv-Ausschuss sorgt für die Erledigung aller ordentlichen Angelegenheiten indem er unter dem Vorsitz des Präsidenten des Konsortiums mehrmals in jedem Monat zusammentritt.

Der Ausschuss besteht aus 10 Mitgliedern des Konsortiums, wobei die Repräsentanten des Staats überwiegen, so dass, durch ihre betreffenden Vorsteher, die lokalen Regierungsämter, die Staatsbauämter, das Zollamt, das Hafenkommmando und die Hafenbahnverwaltung vertreten sind; ausserdem nehmen daran teil: ein Oberregierungsrat und wiederum in erster Reihe Genueser Abgeordnete und zwar: ein Mitglied des Gemeinderates von Genua, der Präsident der Handelskammer von Genua; der Hafenkommendant und der Vertreter der Arbeiterschaft des Hafens. Die Teilnahme der Arbeitervertretungen an dem Konsortium ist durch das Gesetz vorgesehen, erstens in Berücksichtigung der modernen sozialen Strömungen, welche verlangen, dass die Stimme der Arbeiter, die ja in einem Betrieb wie der eines Hafens ein so grosses Kontingent bilden, an leitender Stelle gehört werde, zweitens als logische Konsequenz der Obliegenheiten des Konsortiums, welches die Aufgabe mit übernommen hat, den Dienst zu ordnen und zu regeln.

Das Vorherrschen der Stimmzahl der Regierung findet seine Rechtfertigung in der weittragenden Bedeutung der Handelsinteressen, die nicht Genua allein, sondern das ganze Land angehen; überdies hat der Staat seine Funktionen nur auf eine beschränkte Zeitdauer, und zwar auf 60 Jahre, in die Hände des Konsortiums gelegt, nach deren Ablauf, er sämtliche Güter und Werke, die er dem Konsortium übergab, sowie die von diesem selbst ausgeführten Einrichtungen und den dereinstigen Amts-Organismus wieder selbst übernehmen soll, dem sie von vornherein als Staats- und Erbgüter angehören und die nur zeitweilig, im Sinne eben des in Kraft tretenden neuen Gesetzes, nunmehr unter andere Verwaltung gestellt worden sind, zu der darum auch die rechtmässig berufenen Aemter in erster Linie billigerweise hinzugezogen werden müssen.



### *Die Aemter des Konsortiums.*

Die Verwaltungsämter und der Hafendienst sind dem Präsidenten, der zugleich deren Vorstand ist, direkt unterstellt; um den amtlichen Apparat jedoch ökonomischer und technischer und der bisherigen Betriebsart entsprechender zu gestalten, wurde bestimmt, dass das Konsortium, was die Anfertigung von Entwürfen, die Direktion der maritimen Arbeiten und den Eisenbahnbau betrifft, sich, gegen Kostenvergütung, des ausübenden Personals des Staatsbauamts und der Eisenbahnverwaltung und was den Seedienst anlangt der Angestellten beim Hafenkommmando bediene.

Das Konsortium hat, in Uebereinstimmung mit dem Gesetz, die eigene Verwaltung in drei grosse Gruppen abgeteilt, welche die Administration, die technischen und die polizeilichen Ämter umfassen.

I. GRUPPE. — *Die Administration*, hat ihren Mittelpunkt im General-Sekretariat und besteht aus zwei Abteilungen: die erste umfasst die Verwaltungsangelegenheiten, also allgemeine Geschäfte, Verträge und administrative Leitung sämtlicher Ressorts, das Amt für Streitsachen und das statistische Bureau; die zweite das Rechnungsamt, also Verwaltungsbureau und Kassa, dann Buchführungsstelle und Finanzabteilung.

II. GRUPPE. — *Die technischen Bureaus* umfassen:

a) eine Direktion der Hafenbauten, welche die Studien und Entwürfe anfertigt; für Instandhaltung und Ausbaggern des Hafens, für Bojen, für Beleuchtung und Bedienung der Leuchttürme und Seeleuchten, für Instandhaltung der Bauwerke und maschinellen Einrichtungen, wie Kräne, Hebevorrichtungen u. s. w., sorgt und welche die Arbeiten leitet und überwacht und die einlaufenden Konzession-Gesuche prüft.

b) ein Eisenbahn-Inspektorat, das die betr. Entwürfe und die von der ausübenden Eisenbahnverwaltung ausgeführten Anlagen prüft.

c) ein maritimes Amt, das aus drei Sektionen besteht und die Angelegenheiten erledigt, die mit dem Seedienst und mit den schwimmenden Brücken und Gerüsten in Verbindung stehen oder die Bewilligung von Konzessionen und die Stipulation von Verträgen betreffen.

III. GRUPPE. — *Das Sicherheits-Aufsichts- und Arbeiterfürsorge-Amt* besteht aus drei Abteilungen, die sich beziehungsweise befassen :

a) mit der Hafen- und Schiffs-Wache, zu der beiläufig hundert Wachen zählen ;

b) mit der Dienstordnung- und Disziplin-Kontrolle, ausgeübt von den « Verwaltern » (gestori) des Konsortiums (wovon weiter unten die Rede) ;

c) mit der Oberaufsicht über den Betrieb der Schuppen und Kräne, was vordem der Handelskammer zustand.

Die Funktionen aller obigen Aemter richten sich nach den organischen Staatsgesetzen betr. die öffentlichen Arbeiten, beziehungsweise die Handelsmarine und die Rechnungsämter, insofern dieselben anwendbar sind ; nach den ausführlichen Bestimmungen der Vollzugs-Verordnungen des Konsortiumsgesetzes und nach inneren Normen, die das Konsortium selbst sich bildete.

#### *Die Autonomie.*

Wenn man von der Tatsache absieht, dass sohin die angeführten organischen Staatsgesetze zur Richtschnur für die genannten Amtsfunktionen dienen, spricht sich im Uebrigen der Charakter der Selbständigkeit des Konsortiums schon darin aus, dass dasselbe nicht gehalten ist, seine Beschlüsse der Präventivcensur der höheren Staatsstellen zu unterbreiten, der Nachprüfung und Kontrolle der Oberrechnungskammer und der zentralen Staatsverwaltungsämter nicht unterworfen ist und ausserdem über die Ausführung von Entwürfen, die den Aufwand von hunderttausend Lire nicht übersteigt ohne vorangehende Gutheissung des Ministeriums für öffentl. Arbeiten beschliessen kann. Ein vom Konsortium selbst eingesetztes Budget-Syndikat, gebildet aus zwei technischen Revisoren, (davon der eine Inspektor des Staatsbauamts und der zweite königl. Ober-Bahninspektor ist) und aus zwei Rechnungsrevisoren, die jedoch sämtlich Mitglieder des Konsortiums sein müssen, ohne jedoch dem Exekutiv-Ausschuss anzugehören, üben an Stelle des Staates die Kontrolle aus.

Die Beschlüsse der Versammlung und des Exekutiv-Ausschusses sind dem Präfekten von Genua vorzulegen — eine Bestimmung, die übrigens auch für die Gemeindebehörden besteht —



der darüber befindet ob sie in den Wirkungskreis des Konsortiums fallen, ob sie angemessen in der Form sind und in Einklang mit den bezüglichen Gesetzen stehen und der sie im verneinenden Fall annullieren kann. Die Autonomie des Konsortiums ist gewiss nicht vollkommen, immerhin hat man es dieser Einrichtung zu verdanken, wenn schon jetzt viele Hemmnisse wegfallen und die Erledigung der Geschäfte einen rascheren Gang nimmt; überhaupt ist ihr Bestehen schon an sich erfreulich das es doch einen — wenn auch schüchternen — Schritt vorwärts bezeichnet auf dem Weg der Dezentralisation.

Zusammenfassend darf man feststellen, dass die organische Beschaffenheit des Konsortiums, auch abgesehen von der Eigenheit der Obliegenheiten, Funktionen, Zwecke und der Dauer, viele Berührungspunkte mit der selbständigen administrativen Verwaltung der Gemeinwesen und der Provinzen aufweist und tatsächlich fallen auch bemerkenswerte Analogien in der ganzen Betriebsart auf.

So lässt sich in mancher Hinsicht die Versammlung des Konsortiums dem Gemeinderat oder Provinziallandtag vergleichen, desgleichen der Exekutiv-Ausschuss einem Stadt- oder Landverordneten-Ausschuss und der Präsident des Konsortiums dem Bürgermeister.

#### *Das Besitztum des Konsortiums.*

Der Staat überlässt dem in Ausübung von Rechten und Pflichten nunmehr an seine Stelle getretenen Konsortium sämtliche Bauten, Baulichkeiten und Anlagen, den gesamten Flächenraum und alle maschinellen Ein- und Vorrichtungen des Hafens zu freiem Gebrauch und Nutzniessung, soweit diese nicht mit dem Heer- Zoll- und Sanitätswesen in Verbindung stehen; demzufolge steht dem Konsortium auch die Einnahme der Grundsteuern und sonstigen Abgaben zu, zu welchen Dritte für die Abtretung oder Miete der besagten Güter verpflichtet sind, während es nach Dafürhalten neue Miets- und Pacht-Verträge schliessen oder die bestehenden einlösen und kündigen kann.

Der Staat überlässt dem Konsortium die Restbestände der durch vorausgegangene Entschliessungen für auszuführende Arbeiten bereits bewilligten Fonds; es wird dem Konsortium überdies ein jährlicher Beitrag von 1 Million Lire ausgesetzt, der im Verhältniss zu dem Handelszuwachs bis zum Höchstbetrag von zwei Millionen sich steigern kann. Ausserdem wird dem Konsortium das Recht zuerkannt nach Befund besondere Hafен-

steuern auf Waaren einzuführen und einzunehmen, die pro metrische Tonne zu berechnen sind und zwischen 0,10 und 1 Lira sich bewegen dürfen. Und endlich, um dem Konsortium die Anleihen zu erleichtern, die es zu den neuen grossen Unternehmungen benötigen wird, haftet der Staat, innerhalb bestimmter Grenzen, für Bezahlung der Zinsen.

## VIERTER TEIL.

### Die Tätigkeit des Konsortiums.

Das Konsortium begann seine Tätigkeit am 1<sup>en</sup> Juli 1903. Zum Präsidenten wurde der Genueser Stefano Canzio ernannt, einer der Ueberlebenden vom berühmten Feldzug « der Tausend » und später Feldherr unter Garibaldi. Der Präfekt verfügte, dass dem neuernannten Präsidenten zu seiner Unterstützung vorläufig ein provisorischer Exekutiv-Ausschuss beigegeben werde. Ein offener Konflikt zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, zwischen Kaufleuten und Kohlenträgern bereitete gleich anfangs die grössten Schwierigkeiten, doch gelang es der geschickten Intervention des Konsortiums, wenn auch mit Mühe, den Streit rasch beizulegen.

Nach wenigen Monaten, nunmehr aus den gewählten Vertretern vollkommen konstituiert, nahm das Konsortium selbst die Vorarbeiten zur eigenen Verwaltung in die Hand, an dem Ausbau ihrer inneren Einrichtungen schreitend und begann ausserdem die Ausgestaltung der Reglements- und Dienstordnungen für die Hafendarbeiter und den Hafendienst und die Festsetzung des Verfahrens betr. Konzessionen u. s. w. Gleichzeitig auch die gewaltigen Studien zu einer allgemeinen Hafenbetriebsordnung in Angriff nehmend, beriet es ausserdem zahlreiche Resolutionen, wie z. B. die betr. Konzession von Schwimmgerüsten; Einsetzung und Dienst der Hafengewache; Sonntagsruhe; Verkäufer, Boten und Packträger; Abtretung von Flächenraum; Tarifreform für Schuppen und Kräne u. s. w.

#### *Der Entwurf zur Ausgestaltung der Hafenanlagen.*

Die Studien zu der eigentlichen Hauptfrage nahmen unterdessen gleichfalls das Konsortium in Anspruch; es beschäftigte sich eingehend mit den projektirten Um- und Ausgestaltungen



und der Systematisierung des Hafens, eine Aufgabe die dem Konsortium von der Regierung, nach Gesetzeswortlaut, übertragen worden war, wie bereits erwähnt; ihrerseits sollte die Regierung nach Kenntnissnahme der bezüglichen Betrachtungen und Vorschläge endgültigen Beschluss fassen.

Die Regierung war denn auch, von der Zeit des bewussten Gesetzentwurfs her, bereits im Besitz eines Regulierungs-Projektes, das der Ingenieur Ignaz Inglese, Inspektor beim Regierungs-Bauamt, bereits 1901 ausgearbeitet hatte und das die Leistungsfähigkeit des Hafens bis zur Bewältigung einer jährlichen Warenbewegung von 8 Millionen Tonnen erhoben zeigte.

Dieses Projekt fand denn auch den Beifall der Genueser Behörden und der konsultativen Körperschaften des Staates; unter teilweiser Anlehnung an ein früheres Projekt des Ingenieurs Giaccone, zieht es in Betracht:

1. Die Erbauung eines neuen grossen Hafenbeckens dicht beim Capo di Faro (Leuchtturm-Kap) gegenüber Sampierdarena, das 40 Hektare umfassen würde, zwei Einfahrts-Mündungen, eine nach Westen und eine nach Osten, von je 1 Kilometer Länge, hätte und den merkantilen Operationen neue Ladeplätze von 1350 Metern Flächenausdehnung böte, die nach Disposition nud Breite genügenden und bequemen Eisenbahnbetrieb gestatteten.

2. Die Verbreiterung des südlichen Randes am Molo Vecchio und die Erbauung der «Calata» eines neuen Molo, der am Fusse der Mauern der Malapaga vorspringen würde. Diese neuen Anlagen hätten den Namen Calata Boccardo zu tragen, zu Ehren und in Erinnerung an den Senator Boccardo, der sich um die Gründung des Konsortiums und um die Hafeneinrichtungen so sehr verdient gemacht hat. In Zusammenhang mit diesen neuen Anlagen und den dazu gehörigen Eisenbahnen, beabsichtigt man die Errichtung einer Eisenbahn-Seestation am Molo Vecchio an Stelle derjenigen von Piazza Caricamento (da ja letztere wegen ihrer Enge und Beschränktheit den Erfordernissen nicht mehr genügt) wodurch der Betrieb der Hafen-Gürtel-Linie bedeutend verbessert wäre.

3. Den Ausbau der «Calata della Chiapella»; einige kleine Aenderungen an der Calata genannt «del Passo nuovo», die zum Zweck einer rationellen Ausgestaltung des Bahnnetzes erforderlich sind, und die Abtragung des Sapri-Kais.

4. Die Verlängerung des Caracciolo-Kais, der dann grossartige Kohlenlager fassen und mit Schienensträngen reichlich versehen werden könnte, so dass, durch die damit erreichte Konzentration eines grossen Teiles des Kohlendienstes, die Entlastung des Assereto-Kais sich durchführen liesse, welch letzterer wiederum Raum gewähren würde für die leichtere Abwicklung in der Behandlung der vermischten Waren und infolgedessen für den Ausfuhrhandel auf dem Seewege.

5. Die Verlängerung des Galliera-Kais um 200 Meter, wodurch die Meeresstille im Hafenbecken besser gewahrt wäre. Für die angeführten Unternehmungen und den dazu gehörigen, ergänzenden Vorrichtungen und Ausstattungen wie: Pflasterungen, Beleuchtung, Schuppen, Kräne, Bojen, u. s. w. wird ein Kostenaufwand von 40 Millionen Lire vorgesehen.

#### *Ausbau und Regulierung des Eisenbahnsystems.*

Die Vollendung aller genannten Arbeiten würde im günstigen Fall einen Zeitraum von nur fünf Jahren beanspruchen; damit wäre der Hafen der Bewältigung einer jährlichen Warenbewegung von 10 Millionen Tonnen gewachsen, wohlverstanden, wenn nur gleichzeitig, im richtigen Verhältniss dazu, an die Ausführung von Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb geschritten wird, welche die Eisenbahn in Stand setzten, den grössten Teil des Warenverkehrs aufnehmen und ohne Stockungen und Ueberfüllungen nach Oberitalien befördern zu können, um ihn in die grossen Konsumzentren zu ergiessen.

Darum muss das Leistungsvermögen der Hafenzufahrtslinien und der Bahnhöfe von Sampierdarena, Ronco, Novi, Alessandria erhöht werden, und dasselbe muss für die Handelsplätze, die den grössten Teil des Warenverkehrs von Genua aufsaugen, geschehen, also für Mailand, Turin, etc., was ja auch die Kommission Gadda einsah, als sie auf eine so einleuchtende und geschickte Weise die wichtigen Wechselbeziehungen, die zwischen dem Ausfuhrhandel von Genua und dem Einfuhrhandel insonderheit von Mailand bestehen, dargetan hatte.

Die Geschichte des Genueser Hafens ist, wie bereits hervorgehoben, so eng mit der Ausgestaltung des betreffenden Eisenbahnnetzes verknüpft, dass es eigentlich keiner weiteren Darlegungen bedarf, um die Notwendigkeit eines durchgreifenden Ausbaues des Eisenbahnnetzes zu beweisen, und zwar nicht nur des Eisenbahnsystems der näheren Umgebung von Genua



(für dessen Ausgestaltung als erforderliche Vervollständigung der Hafengebauten, nach den betreffenden Plänen und Kostenvoranschlägen mit einem Aufwand von beiläufig 6 Millionen Lire das Konsortium aufzukommen hätte) sondern ebenso sehr des Ausbaues der Linien und Stationen des Küstenlandes und des Inneren; was die Regierung auch sehr wohl eingesehen hatte, als sie alle einschlägigen Entwürfe eingehend prüfen liess, wovon die angenommenen bereits ausgeführt oder im Entstehen begriffen sind. Unter den der Vollendung nahen Arbeiten dieser Gattung ist der neue Rangierbahnhof des « Campasso » nennenswert, der durch einen neuen Tunnel und unabhängiger Geleiseführung mit den Stapelplätzen verbunden ist.

Für die letzteren, sowie für die Station von Sampierdarena, die den eigentlichen Mittelpunkt des ganzen Eisenbahnbetriebes von Genua bildet, wird der neue Rangierbahnhof gewiss von grossem Vorteil sein; auch wird er die so sehr sich fühlbar machende Betriebshemmung, die durch die Entfernung (54 km) des nächsten Rangierbahnhofs von Novi San Bovo entsteht, aufheben.

## FÜNFTER TEIL

### **Dienstordnung für die Arbeiterschaft.**

Zum Schluss dieser kurzen Uebersicht empfiehlt es sich noch des bezeichnendsten und interessantesten Resultats der Tätigkeit des Konsortiums, der Dienstordnung für die Arbeiterschaft besonders zu gedenken.

Es ist bereits erwähnt worden, dass ausser den privilegierten Ladern des Zollamts, den « Caravana » noch die sogenannten « Camalli » bestehen. Diese hatten ebenfalls Innungen gebildet und ernannten Jahr für Jahr ihre Vertreter und Vorsteher (Consoli), deren Amt es war, die Geschäfte zu führen und im Namen und unter Verantwortlichkeit der Innung abzuschliessen, die Abteilungen innerhalb der Körperschaft zu organisieren, und die Arbeitsgelegenheiten — die Löhne waren bereits durch amtliche Tarife geregelt — unter die Arbeiter zu verteilen.

Die Kaufleute hatten jedoch das Recht, um sich über den guten Gang der Arbeit zu vergewissern, einen oder zwei eigene, besonders vertrauenswürdige Lader, die deshalb auch « con-

fidenti » (Vertrauensmänner) genannt wurden, unter die Abteilungen zu mischen. Die Ideen des volkswirtschaftlichen Liberalismus, die am Ausgang des vergangenen Jahrhunderts immer mehr Boden fassten, gaben im Jahre 1874 den Arbeiterinnungen überhaupt, mithin auch den Laderinnungen des Hafens und den betreffenden amtlichen Lohntarifen, den Todesstoss und machten die gesamte Arbeiterschaft frei ; nur die einzigen « Caravana » blieben, wie bereits erwähnt, ihrer Ueberlieferung treu. Es ergab sich nun die Notwendigkeit von Vermittlungen zwischen Kaufleuten und Speditoren einerseits und Ladern andererseits, die von den obengenannten « Confidenti » ausgeübt wurden. Letztere bewahrten jedoch nicht durchweg den ursprünglichen Charakter von Vertrauensmännern ihrer Auftraggeber ; sie verwandelten sich häufig in Arbeitsvermittlungs-Agenten oder in Unternehmer von Aus- und Umladungen in Akkord, indem sie sich alles Risiko und alle Verantwortung, die einstens die Innungen zu tragen hatten, selbst aufbürdeten. Die nur zu oft unreelle und schmarotzerhafte Art der Vermittlung dieser « Confidenti », die nicht selten die Arbeiter ausnützten, indem sie sich z. B. unrechtmässiger Weise Flösse, Schuten und andere Gerätschaften und Werkzeuge aneigneten ; das unverhältnismässig grosse Angebot von Arbeitskräften und die Konkurrenz unter denselben ; die daraus sich ergebende Instabilität der Lohnverhältnisse und die Verteuerung der Lebensmittel, all das zusammen erweckte den Entschluss zur Selbsthilfe unter den Arbeitern.

Um sich gegen die Uebergriffe der Vertrauensmänner und der Auftraggeber zu wehren, beschlossen sie, im Geiste der allgemeinen Arbeiterbewegung und der sozialistischen Zeitströmungen und einer besonderen Anregung der Arbeiterkammer folgend, die Bildung von Schutz- und Trutzbündnissen, d. h. von Verbänden ohne Rechtstitel aber mit feststehenden Satzungen, Tarifen und mit Regelung des Arbeitssturentags. Diesen Bestimmungen mussten sich, inmitten wiederholter Streike und häufiger Arbeiterunruhen, die Kaufleute und die « Vertrauensmänner » meistens fügen ; ein paarmal wurden jene Statute sogar ausdrücklich anerkannt. Die Verbände suchten durch die Macht der Ueberzahl und der Solidarität günstigere Bedingungen und Abmachungen durchzusetzen und formierten zur Erreichung ihres Zieles zwei starke, übermächtige Bünde : einen der Hafendarbeiter und einen der Schiffsmannschaft.

Der erste umfasste 16 Verbände mit 10,000 Ladern und Arbeitern, als : Auflader, Wäger, Ablader, Empfänger, Kohlenträger, Schiffsreiniger, Lakierer, Ballastarbeiter u. s. w.



Der letztere, der ebenfalls zehntausend Mitglieder zählte, umfasste die drei Verbände der Schiffs-Heizer und -Kohlenleuten, der italienischen Matrosen und der Schiffs-Aufwärter.

Die beiden genannten und verschiedene andere kleinere und unabhängige Arbeiter-Verbände sammelten ihre Fonds durch Lohnabzüge, die eine, im prozentualen Verhältnis der Tarifsätze für die einzelnen Leistungen stehende Abgabe darstellte. Neben diesen Organisationen entstanden nach und nach einige wenige andersgeartete, die jedoch eine viel vollständigere und vervollkommnetere innere Einrichtung aufwiesen und zwar wahre und eigentliche Handelsassoziationen, mit der Form von kooperativen Produktions-Gesellschaften unter Arbeitern und Tagelöhnern, die mit bestem Erfolge Arbeitsunternehmungen aufnahmen und den Auftraggebern genügende Sicherheit gewährten.

Den Streit zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, der nach Entstehung des Konsortiums noch fort dauerte, hatte das Konsortium, die allerdings erst nach acht Jahren und vielen Kohlenträger in Mitgliederlisten und durch Austeilen der Arbeitsgelegenheiten mittelst eigener Verwalter.

Doch ähnliche Vorkehrungen, die nur als mangelhafte augenblickliche Abwehr anzusehen sind, genügten nicht; sie gaben jedoch dem Konsortium den Anstoss zur Inangriffnahme der Ausarbeitung einer vollständigeren und rationelleren Dienstordnung. Vor allem musste das Konsortium eine schwierige Vorfrage zu entscheiden suchen; die Frage nach der eigenen Zuständigkeit.

Es glaubte in der auf dem Arbeitsmarkt eingeführten Freiheit der Nachfrage und des Angebotes die Wurzel aller Nachteile und der Unordnung im Gange und in der Oekonomie der bezüglichen Interessen zu erkennen.

Die vorangegangenen Gesetze hatten jene Freiheit proklamiert und die Arbeiter-Innungen abgeschagt; das Konsortium stellte sich nun die Frage, ob in Erwägung des Umstandes, dass es den ausdrücklichen Auftrag hatte, für die Dienstordnung und die Disziplinierung der Arbeiter zu sorgen, es nicht auch das Recht habe, eben diese Aufgabe in einem den vorangegangenen Gesetzen diametral entgegengesetzten Sinne zu lösen und nicht auch nötigenfalls die kraft jener Gesetze bestehende Freiheit aufheben könne? Es fand, dass diese Frage zu bejahen sei; es sagte sich, dass ihm ja durch das Konsortium-Gesetz die unbegrenzte und unanfechtbare Macht, nach eigenem Ermessen die Arbeit zu regeln, verliehen sei, und erkannte, dass nur durch die volle

Ausübung dieser Macht, durch die freie Entscheidung über Annahme oder Ausschliessung der Arbeiter, über den Arbeitsstundentag, den Turnus, die Tarife und die Löhne — die Massen von gewissen Elementen zu säubern, das Uebermass von Arbeitskräften zu bekämpfen, alle dadurch entstehenden Schäden zu beseitigen, die Lohnverhältnisse ins Gleichgewicht zu bringen, gute, geordnete und ununterbrochene Arbeitsleistung zu erreichen und dem Streit mit den Kaufleuten ein Ende zu machen war.

Ueber diese seine Macht und diese seine Pflicht als leitende Grundsätze einmal im klaren, erwog das Konsortium mehrere und verschiedene Arbeits-Organisations-Systeme.

Es verwarf von vornherein den Plan, das gesamte Hafenge triebe unmittelbar selbst zu leiten und zu verwalten, da es zur Uebernahme einer so gewaltigen und gewagten Aufgabe nicht gerüstet und nicht vorbereitet war.

Ebenso liess es einen zweiten Vorschlag fallen, der sämtliche Hafearbeiter in Hilfsgenossenschaften vereinigen wollte, weil derselbe im Widerspruch mit den oben aufgestellten Grundsätzen stand; hingegen gab es einem Entwurf den Vorzug, der, von eben jenen Grundsätzen geleitet, die Arbeiter-Innungen so weit reorganisiert, dass ihnen nur die Nebenzwecke der Hilfsgenossenschaften (d. h. also: Arbeiterfürsorge und Mutualität) zugestanden werden, den Hauptzweck jedoch: Spekulation und Vermittlungsgeschäfte auf dem Felde des Handels und der Arbeit, als unzulässig, ganz verwirft.

Die weiteren Bestimmungen sind:

1. Die Arbeiterzahl soll den tatsächlichen Anforderungen des Handels entsprechend bestimmt und beschränkt werden, um den bereits zur genüge bekannten Unzuträglichkeiten, Missstimmungen, Umtrieben, die nur eine Folge der Ueberzahl von Arbeitskräften und der Arbeitslosigkeit sind, auszuweichen.

2. Eine einziggültige Dienstliste der festangestellten Hafearbeiter wird eingeführt. Hilfskräfte werden im Prinzip ausgeschlossen, um jeden misslichen Zwist und jeden Unterschied in Behandlung und Verdienstzumessung zu vermeiden. Nur für den möglicherweise eintretenden Fall dringend notwendiger Vermehrung der Arbeitskräfte wird man sich, ganz ausnahmsweise und nur vorübergehend der Hilfskräfte bedienen können und dann zu den entsprechenden provisorisch aufgenommenen Diestlisten greifen.



3. Aufstellung von Bedingungen betr. Alter, Befähigung und Lebenswandel, für die Aufnahme der Arbeiter in die Dienstliste und Einführung von Disziplinarstrafen, wie : Verweis, Geldbusse, Streichung aus der Liste ; zur Wahrung sowohl der eigenen Interessen der Arbeiterschaft als der öffentlichen und jener besonderen der Auftraggeber.

4. Ausschliessung jeder Haftbarkeit in zivil- und handelsrechtlicher Beziehung.

Diese Bestimmung ergibt sich von selbst aus der Tatsache, dass das Konsortium sich darauf beschränkt disziplinarische Vorschriften für die Hafendarbeiter zu geben und deren Befolgung durch eigene Beamten — die « Verwalter » (gestori) — überwachen zu lassen, womit es eine rechtlich-soziale Pflicht erfüllt, die ihm im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt gesetzlich auferlegt ist, aber dabei keine finanziellen und merkantilen Ziele ins Auge fasst.

Diesen Grundsatz zu bekräftigen, schreibt die Dienstordnung vor, dass die Einteilung der Arbeiter und die Zuweisung von Arbeits-Gelegenheiten durch den Vorsteher (console) der Arbeiterinnung zu erfolgen hat, unter Kontrolle des « Gestore » (siehe oben), die ausschliesslich im öffentlichen Interesse vorgesehen ist.

Ausserdem soll durch kleine Beiträge, die vom Arbeitslohn abgezogen werden, ein Kautionsfonds, der nur bis zum Höchstbetrag von hundert Lire pro Arbeiter steigen darf, geschaffen werden, aus dem etwaige Schadenersatz- und Vergütungs-Ansprüche der Kaufleute befriedigt werden sollen.

5. Einteilung und Organisation der Arbeiter in Genossenschaften, zu dem einzigen Endzweck der Fürsorge und der Mutualität.

Die Arbeiter werden in Kategorien eingeteilt, je nach Berufsarten ; so bilden z. B. die Kohlenarbeiter vier Kategorien und zwar : die der Träger ; Ablader ; Auflader und « Cuffinanti » ; Wäger und Empfänger. Jede Kategorie bildet eine Vereinigung oder Körperschaft mit eigenem vom Konsortium begutachteten Statut, welches in seinen Satzungen Bezug nimmt :

a) auf die Anschaffung und Verteilung von Gerätschaften und Werkzeug ;

b) auf die Bildung einer Kranken-Unterstützungskasse für die Mitglieder und deren Familien ;

c) auf die Einschreibung der Mitglieder in die Nationalkasse für Altersversorgung und Invalidität ;

d) auf die Uebernahme und Erfüllung anderer Pflichten gegenseitiger Hilfeleistung ;

e) auf die Schaffung einer Kautionskasse, um eventuell die Auftraggeber schadlos zu halten.

Den Vorsitz über jede dieser Vereinigungen führt ein durch Wahl ernannter Vorsteher (Console), der von einem Wahl-Direktorium unterstützt wird. Der Vorsteher vertritt die Vereinigung bei dem Konsortium, überwacht und ordnet die Arbeit, verteilt sie unter die Mitglieder im Verhältnis zu den, von Konsortium-Verwalter (Gestore) ihr übermittelten, Nachfragen der Auftraggeber und hat die Oberleitung über die Aufseher der Unterabteilungen der Vereinigung. Die Aufseher stehen in unmittelbarem Kontakt mit den Arbeitern und besorgen die Lohnzumessung und Auszahlung.

6. Einberufung eines Schiedsrichterkollegiums, das rasche und unparteiische Rechtsprechung gewährleistet, für gütliche Beilegung von zwischen Kaufleuten und Arbeitern oder zwischen Arbeitern und Vereinigungen entstandenen Streitfragen.

7. Aufstellung amtlicher Tarife und Arbeitsstunden-Einteilungen, die geeignet sind die Ursachen von Arbeitsstörungen und Arbeiterunruhen zu beseitigen und als zuverlässige Richtschnur sowohl für Auftraggeber als für Arbeitnehmer zu dienen.

8. Der Handelswelt gegenüber Garantie für vollwertige Arbeitsleistungen.

Durch die obengenannten, zweckentsprechend eingeordneten und mit der gesamten Arbeiter-Organisation verschmolzenen Einrichtungen wird gleichzeitig eine angemessene Wahrnehmung aller grossen und kleinen Handelsinteressen verbürgt, indem sie tatsächlich materielle und sittliche Garantiemittel von praktischem Wert bieten.

Die im Umriss wiedergegebene Organisation wurde teilweise schon durchgeführt und zwar für die niederen Klassen der Arbeiter bei den Abteilungen für Kohle, Getreide und vermischte Waren, die mehrere tausend Arbeiter umfassen. Durch eine ebenso verständige als einsichtige Verfügung wurde jedoch bestimmt, dass die bezügliche Dienstordnung vorläufig nur versuchsweise auf ein Jahr in Kraft tritt. Dieses Experiment soll nun zeigen, ob die Ansichten und die Auffassung des Konsortiums



eindringend und erschöpfend genannt zu werden verdienen oder ob die Befürchtungen derjenigen berechtigt sind welche die neuen Einrichtungen als ein Wagnis bezeichnen und als eine Verletzung der Gesetze über die Freiheit der Arbeit verurteilen.

## SECHSTER THEIL

### Schlussbetrachtungen.

Die Geschichte, des Genueser Hafens hat gezeigt, dass in der Verwaltung und im Betrieb der Häfen das System der Dezentralisation ohne Frage allen anderen vorzuziehen sei und wie sehr es wünschenswert sei, dass die gesamte Verwaltung in Händen einer einzigen leitenden Macht liege, die bei jeder Unternehmung und Einrichtung, die sich im Lauf der Zeit als notwendig herausstellt, über die erforderlichen Mittel das Verfügungsrecht hat und die gleichzeitig die Befugnis hat, für die Organisation des Betriebes und die Regelung des Dienstes zu sorgen.

Während die grössten und wichtigsten Hafenplätze des Auslandes, im Geiste eben jenes Dezentralisations-Prinzips, eigene und autonome, meistens gemeindliche oder von einer Handelsgesellschaft ausgeübte Verwaltung haben, die über eigene Fonds verfügend, rechtzeitig für die erforderlichen Anlagen und Vorkehrungen eintreten konnten und so die Notlage, die durch beschränkte Raumverhältnisse und mangelhafte Einrichtungen entsteht, gar nicht erst kennen lernten, so hat doch Genua durch die neue Gründung des Konsortiums ein grosses Werk eingeleitet, das absolut neuartig in Bezug auf die Dienstordnung ist und schon allein aus letzterem Grund zum Vorbild dienen kann.

Aus der vorliegenden Uebersicht ging hervor, von wie grossem Nachteil für die allgemeine und soziale Oekonomie die Unzulänglichkeit der Raumverhältnisse und der Landungsgelegenheiten ist, mit der daraus sich ergebenden Notwendigkeit der Umladungen und Lagerungen auf Schuten und Flösse, die einen kostspieligen und schädigenden Nothbehelf, eine Hemmung in der Abwicklung der Arbeiten und Geschäfte und eine Verschwendung von Arbeitskraft bedeutet.

Es ging ferner daraus hervor, dass in einem Hafen, wo die Einfuhr um so viel stärker als die Ausfuhr ist, wie das in Genua der Fall ist, die angemessene Verbesserung des Eisenbahn-

betriebs, der hier einzig helfen kann, eine Frage von allergrösster Wichtigkeit bildet, die von den bestehenden Gesetzen nicht entsprechend gewürdigt wird.

Das Unternehmen des Konsortiums, das vor kaum einem Jahre in Angriff genommen wurde, ist aus dem Stadium der Vorarbeiten und ersten Anordnungen noch gar nicht heraus, deshalb ist es auch nicht möglich, die Resultate seiner Tätigkeit auf ökonomischen und kommerziellem Gebiete durch Anführung statistischer Daten vor Augen zu führen.

Von der einheitlichen Zusammenfassung sämtlicher im gewaltigen Betrieb sich äussernden Kräfte und von der Wendung nach der Seite der friedlichen Fortschritte und der verbesserten Dienstorganisationen hin, die das Konsortium der Richtung des Ganzen gegeben, lassen sich jedoch die wohltätigen Folgen bereits deutlich erkennen. Wenn Streike nicht mehr vorkamen und die Tarife der Arbeiter keinen Schwankungen mehr unterlagen; wenn Aufstände und Agitationen, Arbeitsniederlegung und Schiffsliegezeiten nicht mehr zu befürchten waren; wenn dadurch das Vertrauen der Handelswelt neuerwacht ist, so sind das ebensoviele Erfolge des Konsortiums.

In nächster Zeit sollen dann neue elektrische Vorrichtungen für die Kohlenumladung aufgestellt werden, die bedeutende Ersparnis an Kosten und an Zeit bei den Umladungen und beträchtliche Verminderung der Ausladezeit der Kohlenschiffe in Aussicht stellen.

Die ihrer Vollendung engeschreitenden Arbeiten versprechen für die nächste Zukunft Vermehrung und Verbesserung der Landungsgelegenheiten, Beschleunigung der Löscharbeit, Verringerung oder gänzliche Vermeidung langer Liegezeiten der Schiffe, so dass auch die Schuten meist überflüssig werden; damit werden auch die Kosten, die Leckverluste und die Warenhavarien vermindert.

Ausserdem wird infolge der nächstbevorstehenden Betriebsöffnung im Rangierbahnhof am Campasso, bei Sampierdarena und des im Entwurf bereits angenommenen Ausbaues des Eisenbahnnetzes auf allen Hafenzufahrtslinien und in den Konsumzentren des Inlandes, der Wagenpark zur Aufnahme der Einfuhrwaren ausreichend sein und es wird nicht mehr nötig sein, die Waren so lange in den Magazinen von Genua aufzuhalten. Wenn durch all diese Vorkehrungen den Waren nun zahlreiche und bedeutende Vorteile zugeführt werden, wird ohne Bedenken die kleine Hafensteuer, die das Konsortium in einer fernen



Zukunft den Waren aufzuerlegen gedenkt, eingeführt werden dürfen und Genua wird trotzdem der billigste Hafenplatz nicht nur des Mittelmeeres, sondern von ganz Europa bleiben, wie es der Herzog von Galliera wünschte.

Es wird nicht nur den, nach dem Simplondurchbruch zu erwartenden, gesteigerten Anforderungen gewachsen sein, sondern auch in grösserem Masse als bisher dem internationalen Durchgangshandel dienen und sein eigenes Hinterland in der Schweiz und in Deutschland, in Konkurrenz mit den vlämischen, hanseatischen und rheinländischen Hafenplätzen, ausdehnen und verdichten können.

Da umfangreiche Lagerhäuser errichtet werden und alle Ausfuhrwaren auf einen Stapelplatz zusammenströmen, können überdies inländische und Transitwaren ungemein begünstigt werden, mehr noch als durch Vergütung von Frachtpesen, durch die gebotenen praktischen und bequemen Einrichtungen, welche kostenfreie Lagerung und Ermässigung der lokalen Gebühren bewirken.

Die vielversprechende zukünftige Entwicklung der Genueser Hafenverhältnisse, wird dazu beitragen, dass für die italienische Gesetzgebung in Betreff der Hafenadministration neue, modernere, umfassendere Grundlagen geschaffen werden; schon erwägt man die Möglichkeit das Konsortium-Gesetz auf andere italienische Hafenplätze auszudehnen; vielleicht dauert es nicht lange und man entschliesst sich, die autonomen Verwaltungen als permanente und nicht bloss als transitorische Einrichtungen zu betrachten.

Beim Zurückgreifen zum System der Dezentralisation, das in der Verwaltungs-Politik von jeher als fortschrittliches Programm galt, würde man übrigens nur die ruhmreichsten und lebensfähigsten italienischen Traditionen ins Leben zurückrufen.

*N.-B.* — Zur besseren Informierung für den Leser sind dieser Uebersicht zwei Prospekte beigegeben, wovon der erste eine Beschreibung der Genueser Hafenanlagen, der zweite eine statistische Tabelle über den Hafenhandel enthält.

L. LAMPUGNANI.

## Erläuternde Anmerkungen zum Hafenplan von Genua.

### *Aufzählung der Landungsplätze, Anlagen und Anstalten und Zweck derselben. Gegenwärtiger Zustand.*

DER VORHAFEN (Viktor Emanuel-Vorhafen) umfasst 6 *Ausladebrücken* (« Calate ») und 2 *Kais*; *Trockendocks*; die *Schiffbauwerften* « Ansaldo Armstrong »; *Docks zur Instandsetzung von Schiffen*. Die vorgeschobenen Kais sind für die Vertäuung von Kriegsschiffen, von Schiffen die unter sanitärer Ueberwachung stehen und von unbeladenen, abfahrenden Schiffen bestimmt. Die Ausladebrücken *Malapaga* und *Grazie* sind zur Löschung von Holzkohle und Brennholz und zur Aufnahme von Ballast bestimmt. Die Ufer haben eine Ausdehnung von 3500 M.; die Lagerflächen umfassen 4600 M<sup>2</sup>.

DER WESTLICHE BEZIRK (St. Benigno Bezirk.) umfasst 4 *Kais*, 4 *Ausladebrücken*, 1 *städt. Anstalt* und 4 *grosse Behälter* für Petroleum und sonstige leicht entzündliche Flüssigkeiten. Mit Ausnahme vom *Caracciolo-Kai* und den *angrenzenden Ausladebrücken von St. Benigno*, die zur Abladung von Holz, Eisenzeug, Salz, Gusseisen, Schienen und altem Eisen dienen, ist alles Uebrige zur Abladung von Steinkohle bestimmt.

Die Ufer haben eine Ausdehnung von mehr als 2500 M. und sind durchaus mit Schienensträngen umgürtet. Die unüberdachten Flächen, die sich zu Lagerzwecken eignen, nehmen einen Raum von mehr als 45,000 M<sup>2</sup> ein. Die überdachten Lager auf dem *Caracciolo-Kai* 2900 M<sup>2</sup>.

Ausser 4 elektrischen Vorrichtungen der *Gesellschaft « für automatische Kohlenausladung »* zum Ueberschiffen von Kohlen auf dem *Assereto-Kai*, stehen hier noch 5 hydraulische und 4 Dampf-Kräne.

Dieser Bezirk wird von der Hafenbahn-Seestation von « St. Benigno Calate » bedient, die besonders für die Beförderung von Kohlen, Petroleum und ähnlichen entzündbaren Waren bestimmt ist.

DER ZENTRALE BEZIRK (St. Limbania-Bezirk.) umfasst 4 *Kais*, 5 *Ausladebrücken*, 1 *Binnenhafen*, 1 *Städt. Anstalt* der « *Freilagerhäuser im Binnenhafen* », Zoll- und städtische Speicher, die ein Fassungsvermögen von 60,000 T. haben und durch 8 elektrische Hebevorrichtungen bedient werden, — 1 *dreistöckiges*



*Haupt-Zollamtsgebäude*, mit 2 Hebevorrichtungen, eingerichtet für die zeitweilige Aufbewahrung der Waren — 1 *Silosanlage* als Getreidespeicher der « Aktien-Gesellschaft der Silos », ausgerüstet mit 4 pneumatischen Schiffelevatoren, welche die Getreide aus dem Lagerraum der Schiffe hervorholen. Der Silo fasst heute 27.600 T. Getreide; nach Fertigstellung der Erweiterungsbauten wird er 44.000 T. aufnehmen können.

Der *Cristoforo Colombo-Kai*, ausgerüstet mit 7 hydraulischen Kränen, mit 4 grossen Schuppen, die einen Flächenraum von 9000 M<sup>2</sup> umfassen, ist zur Ausladung von Baumvollenwaren und Samen bestimmt.

Der *Andrea-Doria-Kai*, auf dem sich 6 zweistöckige Magazine befinden, die zusammen einen Flächenraum von 6700 M<sup>2</sup> einnehmen, ist ausgerüstet mit 9 Kränen. Dieser Kai ist für den Ausfuhrhandel bestimmt, wobei man sich auch der angrenzenden « Calata degli Zingari », die ebenfalls mit 2 grossen Schuppen versehen ist, bedient.

Der *Federico-Guglielmo-Kai* dient nur als Einschiffungsstaden für die Passagiere und zum Unterbringen des Gepäcks der Auswanderer.

Der *Parodi-Kai* hat 4 Schuppen, die einen Flächenraum von 9000 M<sup>2</sup> einnehmen und dient zum Ausladen von Cerealien.

Die Hafenbahn bedient diesen Bezirk durch die St. Limbania-Station, die 5 Abzweigungen hat, wovon 3 in die Magazine, 1 in die « Calate » und 1 in den Binnenhafen ausmünden; — ausserdem durch die Station « di Principe » die ausschliesslich für den lokalen Dienst bestimmt ist.

DER ÖSTLICHE BEZIRK (Bezirk « di Piazza Caricamento ») umfasst 4 *Kais*, 8 *Ausladebrücken*, 1 *Anlage* der « Aktiengesellschaft für Weinbau », die nur zur Hälfte fertiggestellt ist und die nach Vollendung 100.000 Hektoliter Wein wird aufnehmen können;

1 *Freilager* der eine Fläche von 16.000 M<sup>2</sup> umfasst und aus einem Komplex von 12 mehrstöckigen Gebäuden und einen überdachten Lagerraum besteht, mit 4 hydraulischen Elevatoren versehen;

1 « *Dock* » der Vereinigten Lagerhäuser (« Magazzini generali ») am Molo vecchio (alten Damm), Eigentum der englischen Gesellschaft « The Customs Bonded and Warehouses Company Ltd », auf einer Fläche von 46.500 Quadratmetern. Dieses begreift vierstöckige Lagerhäuser von 32.500 M<sup>2</sup> Gesamtausdehnung, 613 M. Ausladebrücken und mehrere elektrische Kräne und Hebevorrichtungen.

Die Kais und Ausladebrücken haben eine Uferausdehnung von 1992 M., die mit Schienensträngen versehen ist; die Schuppen umfassen 3200 M<sup>2</sup>, die sonstigen Lagerflächen 7100 M<sup>2</sup>, sie sind mit 16 hydraulischen und 4 Dampf-Kränen ausgestattet.

Diese ganze Anlage ist zum Abladen von vermischten Waren und zum Verladen der aus der Stadt stammenden Waren bestimmt.

Die Eisenbahn versieht diesen Bezirk durch die Station « Piazza Caricamento », die in zwei Frachtgüterhallen abgeteilt ist, eine für die ausgeladenen Waren, die andere für die Waren, die aus der Stadt kommen.

### *Aüssere Hilfs-Anlagen.*

Zur Unterstützung des Hafenbetriebes dienen die sogenannten « Haltestellen », Ausladeplätze auf offener Strasse; dann die Privat-Lagerhäuser und die « Docks » von Sampierdarena, die durch die Pferdebahnlinie von Sampierdarena bedient werden; ausserdem die internationalen « Docks », die mit der Station Rivarolo in Verbindung stehen. In kurzem wird aber der Hafen-Eisenbahnbetrieb durch die Betriebseröffnung des Rangierbahnhofes des « Campasso » bedeutend erleichtert werden.



### Statistische Uebersichtstafel.

*Ausdehnung der Kais, Ausladebrücken (« Calate »), Flächen und Geleise bei den Landungsplätzen :*

Kais u. Ausladebrücken . . . . .	12.148 m.
Flächen {	überdachte . . . . . 44.799 m <sup>2</sup> .
	unüberdachte . . . . . 59.690 "
Geleise . . . . .	48.110 m.

### Passagiereverkehr im Jahre 1903 :

Abreisende . . . . .	62.302
Ankommende . . . . .	63.063

### Warenbewegung im Jahre 1903 nach Mengen und Eisenbahn-Wagen-Zahl.

EINFUHR		STATIONEN	AUSFUHR	
WAGENZAHL	MENGEN		WAGENZAHL	MENGEN
	T.			T.
3,141	26,820	St. Benigno.	156,708	1,976,848
44,410	289,344	St. Limbania.	98,912	1,123,466
23,318	78,848	Genua P.	5,275	28,910
1,876	17,079	Genua P. Cto.	57,496	467,183
72,745	412,091		318,391	3,596,407

*Zeit des stärksten Verkehrs = Nov. 1903.*

Verladene Wagen . . . . .	27,839		Arbeitstage . . . . .	23
Abgeladene Wagen . . . . .	7,069		Mittlere Wagenbewegung	1.507





INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
 DER  
 SCHIFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS - MAILAND - 1903

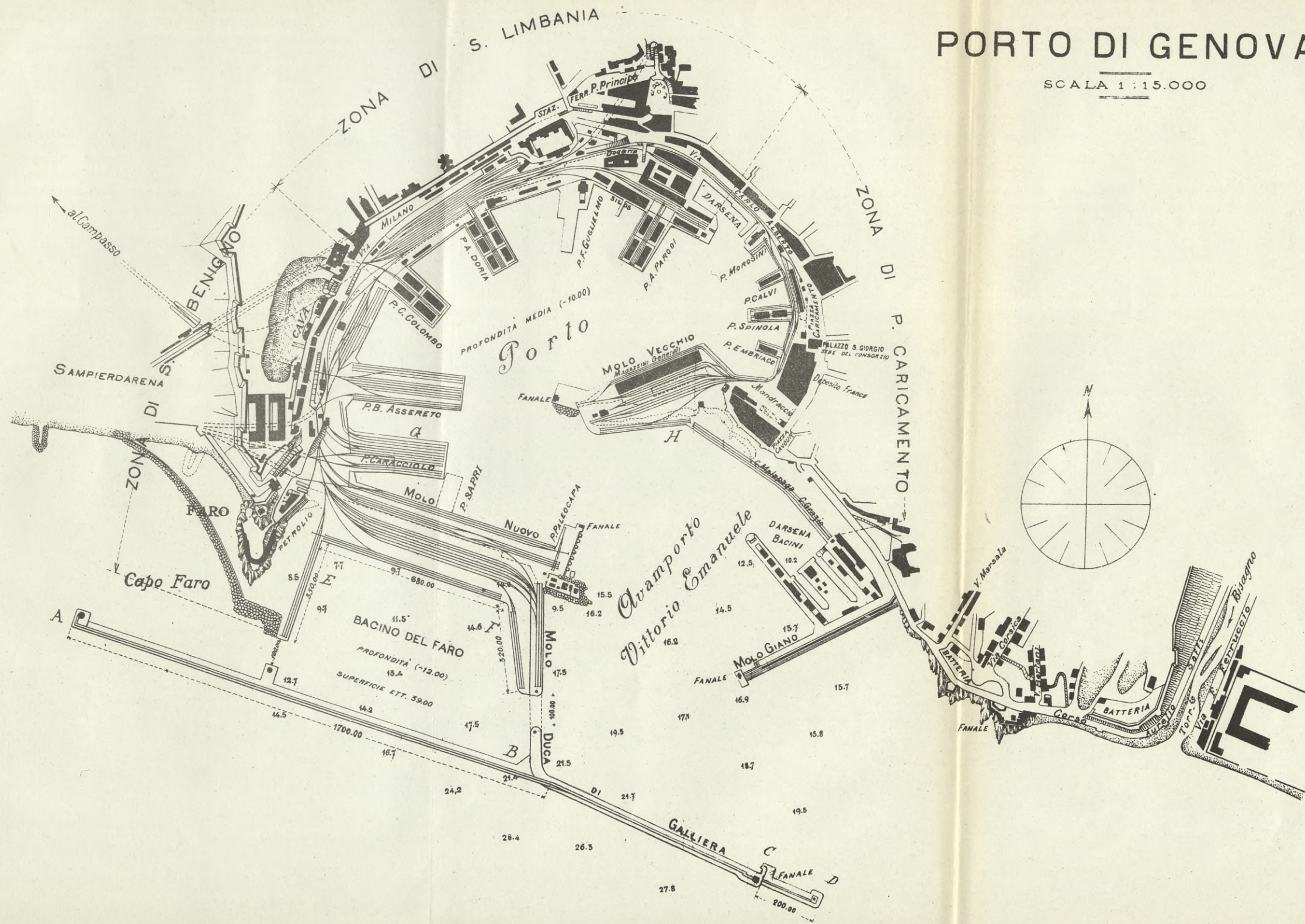
II. Abteilung : Seeschifffahrt  
 3. Frage

BERICHT  
 VON  
 L. LAMPUGNANI

BLATT I.

PORTO DI GENOVA

SCALA 1 : 15.000









INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER  
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS - MAILAND - 1903

II. Abteilung : Seeschifffahrt  
3. Frage

BERICHT  
VON  
LAMPUGNANI

BLATT II.

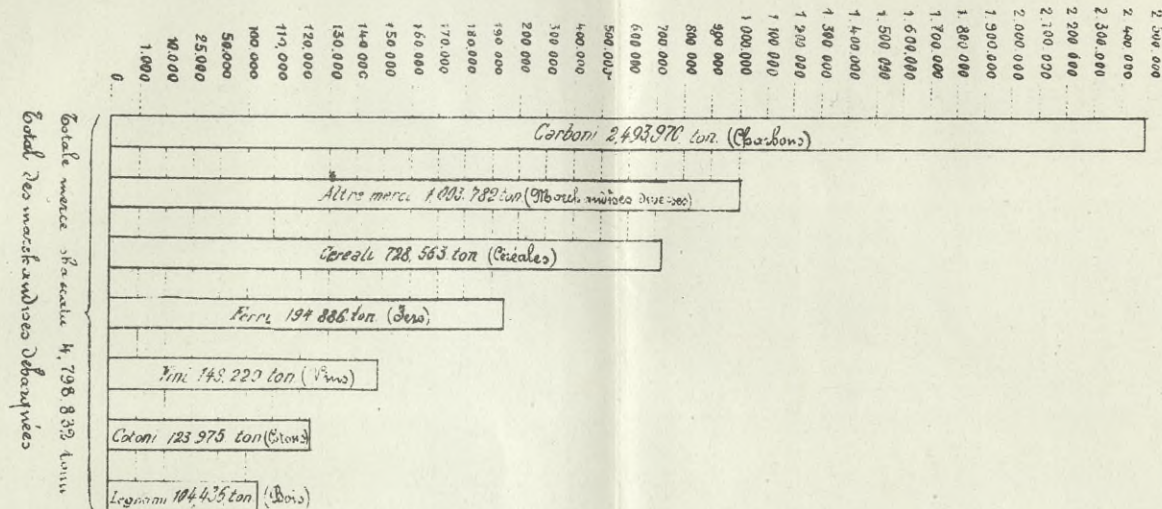
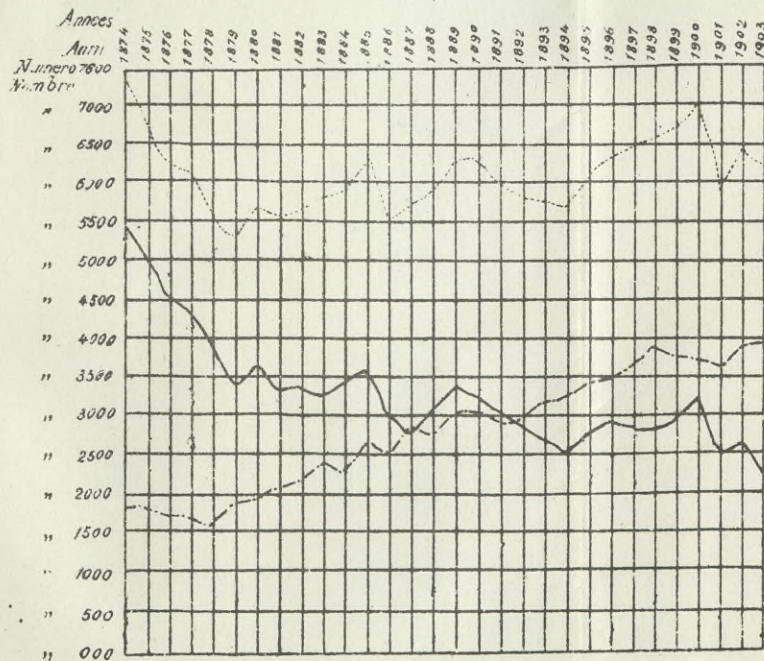


Diagramme du nombre de navires arrivés dans le port de Gènes de 1874 à 1903.  
Diagramma del numero di navi arrivate nel porto di Genova dal 1874 al 1903.



Anno 1903  
(Annee)  
N° 3991 ..... Totale dei Pireoscati (Total des vapeurs)  
" 2234 ..... " " Velicari ( " " voiliers)  
" 6225 ..... " " Pireoscati-Velicari (Total des vapeurs et voiliers)

Beni	Stazza media (Tonn)	Stazza media (Tonn)
Velicari - Velicari	1874	131
	1884	112
	1894	114
	1903	133
Pireoscati - Vapores	1874	452
	1884	876
	1894	1090
	1903	1389

Stazza media  
Stazza media

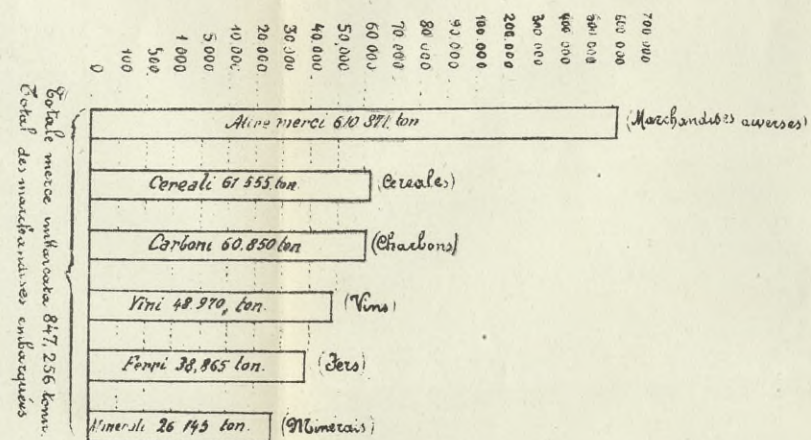
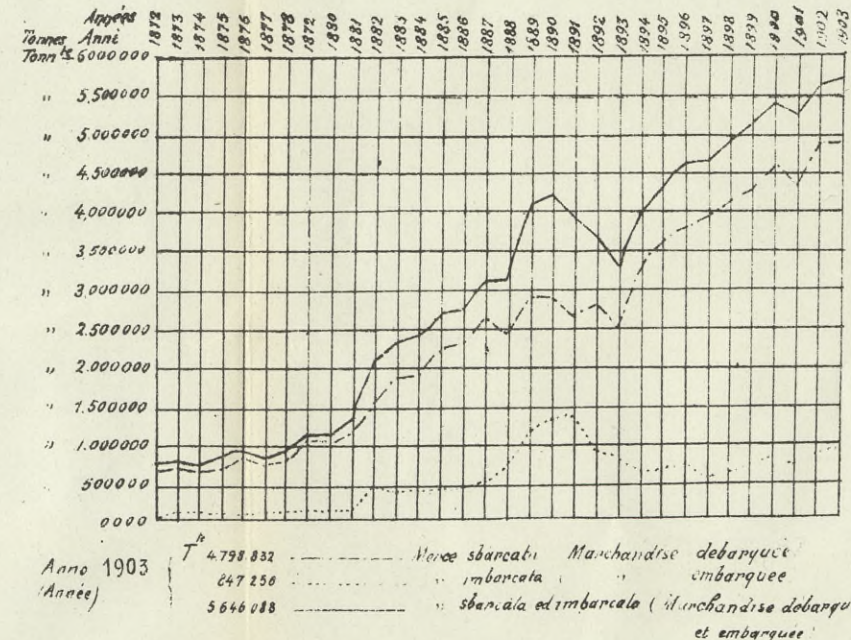


Diagramme du mouvement commercial du port de Gènes de 1872 à 1903.  
Diagramma del movimento commerciale del porto di Genova dal 1872 al 1903



Anno 1903  
(Annee)  
T<sup>n</sup> 4,798,832 ..... Mercè sbarcati (Marchandise débarquée)  
" 247,250 ..... " imbarcati ( " embarquée)  
" 5,646,088 ..... " sbarcati ed imbarcati (Marchandise débarquée et embarquée)

Allegato 1.3



