

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND
DER
SCHIFFFAHRTS-CONGRESSE

X. CONGRESS-MAILAND-1905

II. Abteilung : Seeschifffahrt
3. Frage

DARLEGUNG

DER

verschiedenen Arten des Betriebes und der Verwaltung von Seehäfen.

IHR EINFLUSS AUF DIE ENTWICKELUNG DES VERKEHRS

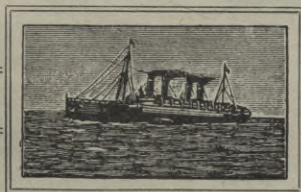
BERICHT

VON

BENDUHN

Stadtbaurat, Stettin

NAVIGARE



NECESSE

BRÜSSEL

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

1905



II - 354284

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316892

Darlegung der verschiedenen Arten des Betriebes und der Verwaltung der Seehäfen. Ihr Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrs.

BERICHT

VON

BENDUHN

Stadtbaurat, Stettin

Auch schon in früherer Zeit, als noch das Segelschiff den Seeverkehr beherrschte, boten die Seehäfen ein Bild regen Lebens und emsiger Thätigkeit. Dieses Bild erhielt sein charakteristisches Gepräge durch den Eigen- und Grosshandel mit seinen konservativ-patriarchalischen Tendenzen, seiner historisch entwickelten Herrschaft über die Bezugs- und Absatzgebiete, seinen eifersüchtig verteidigten Stapelgerechtigkeiten und seinen persönlichen Beziehungen zu dem Lieferanten, Abnehmer, Schiffer und Arbeiter. Das war die Zeit, in welcher die Bedeutung eines Hafenplatzes allein von den Vorzügen seiner Verkehrslage und den natürlichen, ohne Aufwendung von erheblichen Kosten hergerichteten Landungsgelegenheiten abhing. Jeder Grosskaufmann hatte gewöhnlich seine eigenen Schiffe und im Heimathafen seine eigenen Speicher und wenn möglich auch seine eigenen Landungsbrücken. Die Zeitdauer, welche für das Löschen und Laden der Schiffe in Anspruch genommen wurde, spielte in verkehrswirtschaftlicher Beziehung nur eine ganz untergeordnete Rölle.

Seitdem die Technik ihre Herrschaft aufgerichtet hat und ihren zwingenden Einfluss auf das wirtschaftliche Leben der Einzelnen, der Gemeinden und der Staaten ausübt, ist dies anders geworden. Im Schiffsbau ging man in immer schnellerer Folge vom Holz zum Eisen, vom Segler zum Dampfschiff, von verhältnismässig kleinen Fahrzeugen zu den Oceanriesen über. Hieraus entwickelte sich die Notwendigkeit, der Verbesserung der Verkehrsmittel auch die hauliche Einrichtung der Seehäfen, das Fahrwasser und die Landungs- und Lagergelegenheiten anzupassen.

Ausserordentlich waren die Schwierigkeiten, welche sich in den meisten Fällen dieser Aufgabe, entgegenstellten, und unge-

heure Summen kostete die Ueberwindung derselben. Das gewaltige Kapital, welches in der Schifffahrt einerseits und in den Hafengebäuden andererseits angelegt wurde, drängte wiederum zu einer möglichst weitgehenden Ausnutzung der Schiffe und Hafenanlagen und bewirkte durch dieses Bestreben, dass die Häfen betriebstechnisch in vollkommenster Weise mit Gleis- und Krahn-Anlagen ausgestattet wurden. Vollzog sich früher die Ausgestaltung, der Häfen in der Art, dass man ein Bohlwerk an das andere, eine Ladebrücke an die andere reihte und damit im Endergebniss oft recht unübersichtliche und unwirtschaftliche Verhältnisse geschaffen wurden, so entstanden im Gegensatz dazu unter dem Einfluss und mit Hülfe der Technik, die Hafenanlagen der Neuzeit nach grosszügigen und einheitlichen Gesichtspunkten zu dem Zweck und mit der bewussten Absicht, sich nicht nur für die Gegenwart sondern auch für die Zukunft einen entsprechenden Anteil am Handel und Verkehr zu sichern. Mit dieser Entwicklung ging auch ein Wandel des gesamten Handels vor sich: Der Eigenhandel machte zunächst in grösserem Umfange dem Kommissionsgeschäft Platz und neuerdings behauptet vorwiegend die Spedition das Feld.

War früher von Betrieb und Verwaltung eines Hafens in dem hier gedachten Sinne, kaum die Rede und genügte vor nicht langer Zeit ein mehr oder weniger gut organisierter Lotsen- und Polizeidienst, so erfordern die Hafenanlagen der Neuzeit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus einen einheitlichen Betrieb und eine straffe Verwaltung unter Vermeidung jeder bureaukratischen Schwerfälligkeit. Wenn dies zwar überall erstrebt, bisher aber nirgends in vollkommener Weise durchgeführt ist, so ist der Grund theils in der Kombination von älteren und neueren Anlagen, theils in der Zersplitterung der Gewalten und in der Rivalität der zuständigen Behörden, theils in den auseinander gehenden finanziellen Interessen der beteiligten Faktoren zu suchen.

An und für sich sind durch den Entwicklungsgang des Hafenwesens der Betrieb und die Verwaltung für den modernen Seehafen vollständig gegeben. Die tatsächliche Handhabung wird indessen mehr oder weniger von den in betriebs- und verwaltungstechnischer Hinsicht richtigen Grundsätzen abweichen je nachdem in einem Hafen die aus früherer Zeit überkommenen Verhältnisse oder neue Anlagen überwiegen, und je nachdem dieses oder jenes Einzelinteresse sich mit Erfolg gegen das Gesamtinteresse Geltung zu verschaffen mag.

Dieses vorausgeschickt, erübrigt es sich, die Verschiedenartigkeit, wie sie sich in einer Reihe von Häfen herausgebildet hat, im Einzelnen zu behandeln und den Ursachen und Wirkungen von Fall zu Fall nach zu gehen (1).

Es genügt eine Besprechung der einzelnen Zweige des Hafenwesens und eine Darlegung des Einflusses, welcher durch die Art und Weise, wie diese einzelnen Zweige dem Ganzen eingefügt werden, ausgeübt wird.

Fasst man den Begriff des Hafens im weiteren Sinne auf, d.h. mit Einschluss der Fahrstrasse zwischen der offenen See und dem eigentlichen Hafen, so treten schon in Bezug auf diese Fahrstrasse verschiedene Machtsphären in die Erscheinung. Da ist zunächst das Lotsenwesen, welches in manchen Fällen nicht einmal einheitlich in sich geregelt, sondern — namentlich wenn mehrere Uferstaaten oder Landesteile in Frage kommen — von verschiedenen Behörden abhängig ist und dann gewöhnlich auch nach verschiedenen Gesichtspunkten gehandhabt wird. Ferner bildet die Unterhaltung des Fahrwassers einen besonderen und wichtigen Zweig des Hafenwesens und hieran schliesst sich die Betonung und Beleuchtung des Fahrwassers. Besonderen und getrennt wirkenden Organen sind endlich in der Regel die Ausübung der polizeilichen Befugnisse, die Wahrnehmung der Zollinteressen und die Sicherstellung der für die Kriegsmarine erforderlichen Massnahmen übertragen. Soweit eine Erhebung von Gebühren stattfindet, bestehen in konsequenter Durchführung der Trennung auch besondere Kassen und Zahlstellen und es würden von den Schiffen oft weniger die Gebühren selbst als die mit den Zahlen verbundenen Umständlichkeiten und die Sorge, das Geld in der richtigen Weise und am richtigen Orte los zu werden, als Last empfunden.

Wenn man nun vielleicht auch zugeben muss, dass die sämtlichen behördlichen Funktionen nicht gut bei einer Dienststelle vereinigt werden können, so kann andererseits darüber doch kein Zweifel bestehen, dass eine wesentliche Vereinfachung in den meisten Fällen möglich und in allseitigem Interesse wünschenswert ist. Wenn die Lotsen für einen Hafen auf das Zollinteresse verpflichtet sind und dadurch eine besondere Zollbegleitung erspart wird, so fragt man sich vergeblich, warum dies nicht auch in anderen Häfen möglich und durchführbar ist?

(1) Das Werk: *Die nordwest europäischen Welthäfen*, von D^r KURT. WIEDENFELD enthält eine Beschreibung Verwaltung nachstehender Häfen: London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre.

Welcher vernünftige Grund spricht ferner dagegen, die Unterhaltung, die Betonung und die Beleuchtung des Fahrwassers von einer Dienststelle aus zu unterhalten und zu verwalten und warum können dieser Dienststelle nicht auch die polizeilichen Interessen anvertraut werden? In manchen Häfen ist dies in der Tat mit sehr gutem Erfolge geschehen!

Ist das Schiff an seinem eigentlichen Bestimmungsorte, in dem eigentlichem Hafen, in welchem das Lösch- und Ladegeschäft vor sich geht, angekommen, so wiederholen sich die Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten, welche eine unzweckmässige Trennung und Verteilung der Befugnisse mit sich bringt, meistens im noch gesteigertem Maasse, da die räumlichen Verhältnisse enger sind, die Wirkungskreise der einzelnen Dienststellen sich näher berühren bezw. in einander übergreifen, und in Folge dessen Meinungsverschiedenheiten, unter denen natürlich die Interessenten zu leiden haben, leichter vorkommen können. Die Vielgestaltigkeit der Behörden führt schliesslich dazu, dass weder die Behörden noch viel weniger Dritte wissen, wo die Kompetenz der einen Behörde anfängt und diejenige der anderen aufhört. Ein solcher Zustand zeitigt dann Urtheile, die nichts weniger als schweichelhaft sind. Die Behörden scheinen nur dazu sein, die Akten voll zu schreiben und sich gegenseitig und andere anzuärgern. So lautete die bezeichnende, wenn auch vielleicht etwas zu weit gehende Kritik, welche ich gelegentlich der Besichtigung eines Hafens aus dem Munde eines Interessenten hörte.

Neben der Polizei tritt auch hier zunächst die Zollbehörde in den Vordergrund. Beide Behörden gehen in Verkennung der von ihnen zu erfüllenden Aufgaben und der von ihnen wahrzunehmenden Interessen oft soweit, dass sie — jede für sich — beanspruchen, den Schiffen die Liegeplätze anzuweisen und das Lösch- und Ladegeschäft vollständig von ihrer eigenen Bequemlichkeit abhängig zu machen. Sie glauben die Welt nur dadurch vor Unheil zu bewahren, dass sie dem Verkehr den Stempel ihres eigenen Bürokratismus aufdrücken, dass sie einen Verkehr überhaupt nur innerhalb der von ihnen festgesetzten Dienststunden gestatten und die wirtschaftliche Ausnutzung der mit ungeheuren Kosten hergestellten Anlagen nach Möglichkeit unterbinden. Sie erstrecken ihre — natürlich von Niemandem gewünschte — Mitwirkung auf Dinge, die ganz ausserhalb ihrer Interessensphäre liegen, haben in Folge dessen für ihre eigentlichen Zwecke nicht das geeignete bezw. ausreichende Personal und führen dadurch Belästigungen und Verzö-

gerungen herbei, die sich für die Betroffenen mittelbar oder unmittelbar in Kosten umsetzen.

Im Rahmen eines geordneten Hafenwesens muss sich die Polizei damit begnügen, die Innehaltung der polizeilichen Vorschriften zu überwachen. Für die Zwecke der Polizei ist es vollständig ausreichend, wenn sie sofort nach dem Eintreffen der Schiffe über den Liegeplatz unterrichtet wird und nur für Ausnahmefälle (z. B. bei Schiffen, die aus verseuchten Häfen kommen) das Recht behält, den Liegeplatz zu bestimmen bezw. einen Wechsel desselben anzuordnen.

In Bezug auf die Zollaufsicht spielt es keine so grosse Rölle, ob das Land, zu welchem der Hafen gehört, mehr zum Freihandel oder zum Schutzzoll hinneigt. Da vollständiger Freihandel bisher in keinem Kulturstaat durchgeführt ist, giebt es auch kein Kulturland ohne Zollaufsicht und, da diese Zollaufsicht sich naturgemäss auch auf die zollfreien Güter erstrecken muss, so wird weder durch die Anzahl der zollpflichtigen Artikel noch durch die Höhe der Zollsätze ein merkbarer Einfluss auf den eigentlichen Hafenbetrieb ausgeübt.

Ausschlaggebend sind lediglich die Organisation und Handhabung der Zollaufsicht und es ist daher sehr wohl möglich, dass, wenn nur bei der Zollbehörde, das richtige Verständniss und ein gewisses Anpassungsvermögen vorhanden sind, in einem Hafen unter der Herrschaft eines starck ausgeprägten Schutzzolles die Zollaufsicht weniger unangenehm empfunden wird als in dem Hafen eines Landes, dessen Zollgesetzgebung mehr von freihändlerischen Grundsätzen beeinflusst wird.

Jede Zollbehörde sollte billiger Weise darauf bedacht sein, dass dem Verkehr stets das nötige geschulte Personal für eine glatte Abwicklung der Geschäfte zur Verfügung steht und die an und für sich schon schmerzliche Entrichtung des Zolles nicht nach durch unnötige Plackereien und Umständlichkeiten verbittert wird. Ein solches Verfahren wird nicht nur den Interessenten, sondern auch den übrigen an dem Hafenbetriebe beteiligten Behörden und zuletzt auch der Zollbehörde selbst zu Gute kommen.

Eine äusserst wichtige Rölle spielt die bauliche Unterhaltung der Häfen. Die hiermit betrante Dienststelle darf sich nicht darauf beschränken, dass lediglich in Bezug auf Material und Arbeit den Anforderungen der Technik entsprochen wird. Wenn irgend wo, so liegt gerade bei den Häfen die dringende Notwendigkeit vor, die Unterhaltungsarbeiten so vorzubereiten und zur Ausführung zu bringen, dass dieselben jeweilig in kür-

zester Frist bewirkt und zu einer Zeit vorgenommen werden, in welcher sie den Verkehr am wenigsten belästigen und beschränken. Lässt sich die Gestaltung des Verkehrs in allen Einzelheiten auch nicht im Voraus übersehen, so wird der Verkehr eines jeden Hafens doch in seinen Grundzügen durch die Jahreszeit und durch seine Beziehungen zum In- und Auslande, bestimmt, und es ist daher notwendig und sehr wohl möglich, dass die Unterhaltung des Hafens diesen gegebenen Verhältnissen angepasst wird. Der heutige Speditionshandel rechnet eben mit Bruchteilen von Pfennigen und je mehr durch eine in dem angedeuteten Sinne geregelte Unterhaltung dafür gesorgt wird, dass der Spediteur mit einiger Sicherheit auf einen glatten, unbehinderten Umschlag rechnen kann, destomehr wird er dieses Moment in den Bereich seiner Kalkulation ziehen und sich demjenigen Hafen zuwenden, in welchem das Risiko in Bezug auf Zeitverlust und unvorhergesehenen Unkosten erfahrungsmässig gering ist.

Der Schwerpunkt des ganzen Betriebes liegt für den modernen Seehafen ohne Zweifel in dem Lösch- und Ladegeschäft. Die grössere Vollkommenheit und die gesteigerte Leistungsfähigkeit der Schiffe, die Verbesserung und Vertiefung der Wasserwege und die der heutigen Technik entsprechenden Einrichtungen der Hafenanlagen führten mit zwingender Notwendigkeit für die grösseren Seehäfen den Uebergang vom extensiven zum intensiven Betrieb herbei. Die neueren Hafenanlagen erhalten ihr charakteristisches Gepräge dadurch, dass die Eisenbahngleise, die Ladeschuppen und die Speicher so nahe wie möglich an die Ufer herangerückt, unter einander und mit den Schiffen durch geeignete Transportvorrichtungen in engste Beziehung gebracht und sämtliche Güterbewegungen durch zentrale Kraftanlagen bewirkt werden. Die volle Ausnutzung derartiger Hafenanlagen ist aber nur denn möglich, wenn auch der gesamte Betrieb entsprechend geregelt wird, d. h. der Kran-, Schuppen-, Lager- und möglichst auch der Eisenbahnbetrieb muss einer einheitlichen Leitung unterstehen, und von einem dieser Leitung unterstellten Personal bewirkt werden.

Würde man die Benutzung der Anlagen in ihren einzelnen Teilen von Fall zu Fall einzelnen Interessenten überlassen und sich mit einem nicht durchführbaren und daher nur auf dem Papiere stehenden Aufsichtsrecht begnügen, so würden sich vielleicht zunächst für diesen oder jenen Interessenten kleine Vorteile ergeben, es würde aber das allgemeine Verkehrsinteresse sehr bald durch die unzweckmässige Gesamtnutzung der

Schuppen und Speicher, durch die unsachgemässe Behandlung und die dadurch bedingte geringere Leistungsfähigkeit der maschinellen Einrichtungen sowie endlich durch den Hader der Interessenten unter einander geschädigt, damit das Vertrauen der Allgemeinheit untergraben werden und somit jeglicher Ansporn zu einer gesunden Weiterentwicklung fortfallen. Die Konkurrenz der Häfen untereinander hat ohnehin dazu geführt, dass fast in keinem Hafen an eine Amortisation der kostspieligen Anlagen durch die direkt erhobenen Abgaben gedacht, mit unter sogar auch auf eine angemessene Verzinsung der aus allgemeinen Mitteln aufgewendeten Beträge verzichtet wird. Um so mehr aber ist es geboten, wenigstens die denkbar grösste Ausnutzung anzustreben und einer frühzeitigen Abnutzung vorzubeugen. Nur dadurch kann in den Kreisen, welche an der Aufbringung der Mittel beteiligt sind, die Ueberzeugung lebendig erhalten werden, dass die gebrachten und noch zu bringenden Opfer trotzdem nicht als vergebliche anzusehen, dass dieselben vielmehr durch die indirekten Vorteile gerechtfertigt sind.

Die Hauptaufgabe einer solchen einheitlichen Betriebsleitung besteht in einer möglichst raschen und billigen Güterbewegung. Dies erfordert neben der Kenntnis der den Hafen beherrschenden Handelsbeziehungen die Heranbildung eines geeigneten Arbeiterstammes, die richtige Anleitung und Verteilung der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte, die Instandhaltung und wirtschaftliche Ausnutzung der banlichen Anlagen und der Betriebsmittel sowie endlich ein grosses Anpassungsvermögen an die mannigfaltigen Zufälligkeiten, welchen jeder Hafenverkehr ausgesetzt ist. Eine gute Betriebsleitung muss also kaufmännische, technische und für die Verwaltung geeignete Kräfte und Fähigkeiten in sich vereinigen.

Im Laufe eines Jahres ist der Hafenverkehr zunächst einer Reihe von regelmässigen Schwankungen unterworfen, welche bedingt werden durch den Einfluss der Jahreszeit auf die Schifffahrt sowie durch die für die Erzeugung und den Verbrauch der einzelnen Artikel massgebenden Zeiten. In den nordeuropäischen Häfen wird z. B. der Verkehr während des Sommers immer stärker sein als im Winter, schon, weil im Winter die binnenländischen Wasserverbindungen versagen. Kommt hinzu, dass im Winter die Zufahrtstrasse von See gewöhnlich durch Eis gesperrt wird, und dass der betreffende Hafen einen lebhaften Verkehr mit andern Häfen, welche sich in gleicher Lage befinden, unterhält, so wird sich meistens kurz

vor Schluss der Schifffahrt und unmittelbar nach Eröffnung derselben ein starkes Anschwellen des Verkehrs bemerkbar machen. Des Weiteren sind von bestimmendem Einfluss die Ernten des In- und Auslandes sowie einzelne Industrien, deren Betrieb sich in Folge ihrer Eigenart auf eine mehr oder weniger kurze Zeit des Jahres konzentriert. Gegen solche regelmässigen Schwankungen lassen sich sehr gut Massregeln von ausgleichender Wirkung ergreifen. An und für sich ist die Schifffahrt schon durch den Dampf unabhängiger von der Jahreszeit geworden und für eine ganze Reihe von nordeuropäischen Häfen kommt es durch, die Tätigkeit der Eisenbrecker überhaupt nicht mehr zur Eissperre. Den durch Erzeugung und Verbrauch bedingten Schwankungen wird meistens durch vorübergehende Einstellung von Hilfskräften sowie durch Herichtung geeigneter Lagerplätze, und ausreichender Schuppen und Speicherräume Rechnung getragen. In der folgerichtigen Durchführung des letzteren Gedankens sind in grösseren Häfen für gewisse Artikel besondere Plätze und Bauten hergerichtet worden (Lagerplätze für Holz, Granit, Getreidespeicher, Kaffeespeicher, Baumwollenschuppen, Südfruchtschuppen).

Der Umstand, dass an den Sonntagen die Arbeit in den Häfen ruht, führt zu dem Bestreben, die Sonntage möglichst für die Fahrt auszunutzen, und damit sind für den Hafebetrieb auch innerhalb einer Woche regelmässig wiederkehrende, wenn auch geringe Schwankungen gegeben. In den ersten Tagen der Woche findet eine grössere Inanspruchnahme durch die aus See kommenden, in den letzten Tagen dagegen durch die in See gehenden Schiffe statt, während in der Mitte der Woche eine etwas ruhigere und gleichmässigere Abwicklung des Ein- und Ausgangsverkehrs eintritt. Hier genügt es meistens schon, wenn die nicht ganz dringenden Arbeiten auf die minder belasteten Wochentage verschoben werden und im Uebrigen durch Einlegung von Ueberstunden, ausgeholfen wird.

Endlich giebt es eine Reihe von Zufälligkeiten, welche den Hafenverkehr unregelmässig und mitunter recht erheblich beeinflussen. Schlechtes Wetter in See, länger andauernder Nebel im Revier der Zufahrtstrasse verhindern oft die Schiffe mehrere Tage am Einlaufen. Die Arbeit ruht im Hafen, und es entsteht dann nach Behebung der widrigen Umstände ein sehr starker Andrang. Kleine Summerwasserstände der Flussläufe, welche das binnenländische Einflussgebiet eines Hafens beherrschen, führen des Oefteren einem Hafen, welcher weniger unter diesem Uebelstande zu leiden hat, vorübergehend

grosse Waarenmengen zu, auf welche in normalen Zeiten nicht zu rechnen ist. Auch grosse Streiks, Kriege und umfangreiche Spekulationen durchbrechen dann und wann den regelrechten Gang des Verkehrs.

Solchen aussergewöhnlichen Ereignissen gegenüber muss die Betriebsleitung sich rechtzeitig zu aussergewöhnlichen Massnahmen entschliessen (vorübergehende Verminderung bezw. Vermehrung der Arbeitskräfte, Einschränkung bezw. Ausdehnung der Arbeitszeit, Nachtarbeit).

Aus dem Bestreben, sich im Lösch- und Ladebetrieb möglichst unabhängig und leistungsfähig zu machen, sind die Freibeirke hervorgegangen. Sie sind ausserordentlich geeignet, der Zollaufsicht manche Härten zu nehmen und plötzlich auftretenden Verkehrssteigerungen gerecht zu werden. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass von der Zollbehörde die Einrichtung der Freibeirke nicht dazu benutzt wird, künstlich neue Zollschwierigkeiten zu konstruieren. Wenn z. B. eine Zollvergünstigung, welche für die auf dem Wasserwege eingeführten Granitsteine besteht, für solche Granitsteine, die zwar unzweifelhaft auf dem Wasserwege angekommen, nun aber durch Vermittelung des Freibeirks in das Zollinland eingeführt werden, nicht gewährt wird, so ist das eine engherzige Auslegung der Zollbestimmungen, die verallgemeinert den Nutzen der Freibeirke gradezu hinfällig machen kann.

In solchen Häfen, welche in grösserem Umfange von regelmässigen Linien angelaufen werden, wird die Geschäftsführung wesentlich erleichtert und beschleunigt, wenn den Dampfern dieser Linien soweit wie möglich ein für alle Male dieselben Anlagegestellen angewiesen werden. Die ganze Zu- und Abführung der Waaren, der Verkehr mit den Empfängern und Verladern wird sich unter solchen Umständen glatter abwickeln und den anderweitigen Verkehr so gut wie gar nicht belästigen. Die letzte Konsequenz dieser Massregel führt zur Verpachtung ganzer Hafenteile an einzelne Reedereien; sie ist aber nur dann am Platze, wenn es sich um eine grosse, mit dem Hafenplatz finanziell und wirtschaftlich auf das Engste verbundene Gesellschaft handelt. Im anderen Falle wird es im Interesse der Allgemeinheit immer richtiger sein, die Verfügung über die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen nicht vollständig aus der Hand zu geben.

Alles in Allem werden auch bei einem richtigen und gut geleiteten Betriebe die auftretenden Verkehrsschwankungen trotz aller Massnahmen sich noch so stark bemerkbar machen, dass

Beamte und Arbeiter zeitweise nicht voll beschäftigt sind und zu anderer Zeit sehr stark in Anspruch genommen werden. Es ist daher nötig, dass dieselben sich vollständig in die Eigenart des Betriebes einleben und der Sache, welcher sie dienen, ihre Zeit und Arbeitskraft entsprechend dieser Eigenart zur Verfügung stellen. Dies kann bis zu einem gewissen Grade durch Erziehung erreicht werden. Auch der letzte Arbeiter muss sich dessen bewusst sein, dass er für die Zeit, während welcher er bei geringem Verkehr mit durchgeschleppt wird, bei stärker werdendem Verkehr gelegentlich seine Kräfte über das durchschnittliche Maass anzustrengen verpflichtet ist.

Bereits früher wurde der Eisenbahnbetrieb im Zusammenhange mit dem Lösch- und Ladebetrieb erwähnt. Die Beziehungen dieser beiden Betriebe sind so mannigfaltige und enge, dass es ausserordentlich wichtig ist, wenn beide in einer Hand liegen, wenn also die eigentliche Hafenbahn auch der Kaiverwaltung unterstellt ist und damit lediglich die letztere die rechtzeitige Bereitstellung und die richtige Verteilung der Waggonen für die einzelnen Lösch- und Ladestellen veranlasst. Bedarf es hierfür erst der Verhandlung zwischen zwei Behörden, so ist ohne Weiteres der günstigste Boden für Verzögerungen, Kompetenzkonflikte und Unkosten vorhanden.

Auch die besten Hafenanlagen können ihren Zweck nur dann voll und ganz erfüllen, wenn die Betriebsleitung durch den guten Willen und das richtige Verständnis der Interessenten unterstützt wird. Der Kaufmann liebt es, die kaufmännische Auffassung der Geschäfte ausschliesslich als die allein richtige zu bezeichnen und alles, was in einer gegebenen Situation nicht unmittelbar seinen Zwecken dient, als nicht kaufmännisch und als überflüssigen Bürokratismus abzutun. Ein derartig einseitiger Standpunkt ist nicht berechtigt. Geht man der Sache auf den Grund, so bemerkt man mit Erstaunen, dass mitunter grade in kaufmännischen Geschäften sich leerer Formelkram und weitgehender Bürokratismus eingebürgert haben und die Anpassung an neue Verhältnisse erheblich erschweren. Die Auswüchse des amtlichen Kanzleistils gehören bereits der Vergangenheit an, aber der sogenannte kaufmännische Stil treibt noch heute die sonderbarsten Blüten. Zwischen dem berühmten Pfennig, zu dessen Beförderung an den Empfangsberechtigten 10 Pfennige Porto von einer Behörde verausgabt werden, und den bogenlangen Reklamationen, welche sich auf wenige Pfennige vermeintlich oder tatsächlich zu viel bezahlter Gebühren beziehen, besteht kein Unterschied. Der Bürokratis-

mus ist in dem einen Falle so gross wie in dem anderen. Mit Vorliebe werden von den kaufmännischen Geschäften die jüngsten Angestellten, welche weder kaufmännischen noch örtliche Kenntnisse besitzen und dem Hafenverkehr noch völlig fremd gegenüber stehen, für die Abwicklung der im Hafen und im Einvernehmen mit der Betriebsleitung zu erledigenden Geschäfte verwendet. Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, wenn Verzögerungen entstehen, vergebliche Gänge gemacht und Irrtümer begangen werden. Mit Unrecht wird in solchen Fällen die Schuld einseitig auf die Betriebsleitung geschoben. Vollständige Unkenntnis auf der einen Seite kann nun einmal nicht durch gute Geschäftsführung und weitgehendes Entgegenkommen auf der andern Seite ausgeglichen werden.

In Rücksicht auf die vielseitigen Interessen, welche sich in einem Hafenbetriebe berühren, liegt die Verwaltung des Hafenesens oder doch der wichtigsten Zweige desselben meistens in Händen einer kollegialen Behörde.

Die Zusammensetzung derselben richtet sich teils nach der Anzahl und der Natur derjenigen Betriebe, welche dieser Behörde unterstellt sind, teils nach den Interessen, denen die Betriebe dienen sollen. Die meisten Hafenanlagen der Neuzeit sind unter starker finanzieller Beteiligung der Gemeindeverbände entstanden und es ist daher nur natürlich, wenn diese Gemeindeverbände durch Vertreter in entsprechender Weise an der Verwaltung teilnehmen. Andererseits werden die Mitglieder der Verwaltungsbehörde auch aus den Kreisen des Handels und der Schifffahrt, im weiteren Sinne also aus der Kaufmannschaft, entnommen. Somit wird sich die Verwaltungsbehörde in der Regel aus technischen, kaufmännischen und seemännischen Sachverständigen zusammensetzen. Neben der Verwaltung der einzelnen Betriebszweige besteht die Hauptaufgabe der Verwaltung darin, durch Vermittelung ihrer Mitglieder dauernd in lebendiger Fühlung mit den beteiligten amtlichen Körperschaften und den Interessentenkreisen zu bleiben. Der Erfolg dieser Tätigkeit wird von dem Einfluss abhängen, welchen die einzelnen Mitglieder in dem Kreise, als dessen Vertreter sie anzusehen sind, besitzen. Vorbedingung für eine erspriessliche Tätigkeit ist ausserdem, dass die Verwaltungsbehörde von dem allseitigen Vertrauen getragen und dementsprechend mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet wird. Nur dadurch ist ihr die Möglichkeit gegeben, sich den stets wechselnden Anforderungen anzupassen und die ihr anvertrauten Anlagen und Betriebe dauernd auf der Höhe zu

erhalten. Eine in dem angedeuteten Sinne mit den nötigen Befugnissen ausgestattete, richtig zusammengesetzte und richtig arbeitende Verwaltung wird schon dadurch sehr zur Ausschaltung des Bürokratismus beitragen, dass sie in der Lage ist, über alle für das Hafenwesen wichtige Fragen im Wege des mündlichen Meinungs-austausches zu verhandeln und durch ihre Mitglieder mit den Behörden, Körperschaften und Interessentenkreisen Fühlung zu nehmen.

Manche wertvolle Anregung kann auf kürzestem Wege gegeben und andererseits auch verhindert werden, dass auf uferlose, unwirtschaftliche Pläne unnötiger Weise Mühe und Arbeit verwendet wird. Die stetige Berührung des zuständigen Technikers mit den Vertretern der Interessenten führt von selbst dazu, dass die baulichen Anlagen von vornherein den berechtigten Wünschen der Benutzer angepasst werden, und dadurch, dass die Vertreter der Interessenten durch die Teilnahme an der Verwaltung dauernd von den erheblichen Aufwendungen für Bau und Betrieb unterrichtet und für dieselben mit verantwortlich sind, wird am besten einer über das zulässige Maass hinausgehenden Anspannung der finanziellen Leistungsfähigkeit und einer nicht mehr begründeten Herabdrückung der Gebühren vorgebeugt.

Die äussere Form, welche für die Verwaltungsbehörde gewählt wird, ist eine verschiedene. In manchen Häfen ist sie ein Zweig der staatlichen oder städtischen Verwaltung, in anderen Häfen ein Organ der Handelskammer, mitunter ist sie auch als öffentlich rechtlicher Zweckverband oder als Aktiengesellschaft herausgebildet. Als ausschlaggebend kann nach dem Gesagten diese äussere Form nicht angesehen werden. Massgebend ist allein die Zusammensetzung sowie die Grundlage, welche man der Verwaltung gegeben hat und auf welcher sie arbeitet, und nicht zuletzt der Geist, in welchem sie ihre Geschäfte führt.

BENDUHN.
