

Das im Voraus zu zahlende Schulgeld beträgt 36 M.; bei einer über sechs Monate hinausgehenden Dauer des Schulbesuchs ist für jeden angefallenen Monat 3 M. nachzuzahlen.

Für alle Schüler ist ein unentgeltlicher regelmäßiger Unterricht in der Chirurgie und in der Gesundheitspflege eingerichtet.

Für die Schüler der Schiffesklassen wird ausserdem ein besonderer Unterricht in der Maschinenkunde, in den Grundsätzen des Schiffbaues und der Stabilität, sowie in der Verhütung und Bekämpfung von Schiffsbränden von besonderen Fachlehrern erteilt. Die Teilnahme an diesem Unterricht ist freiwillig und unentgeltlich.

Ausserdem ist für Schiffsoffiziere ein Kurs für drahtlose Telegraphie ein gerichtet. Das Schulgeld hierfür beträgt 30 M.

Für die Schüler sind die folgenden Stiftungen eingerichtet:

- 1) Die Stieboom-Stiftung, welche bedürftige Navigationsschüler, und zwar in erster Linie die Schüler der Steuermannklassen, mit Geldbeträgen unterstützt, wenn die Schüler sich als fleissig und tüchtig erweisen.
- 2) Die Filby-Prämien-Stiftung, welche jährlich Prämien in Gestalt eines Sextanten oder einer goldenen Präzisions-Beobachtungsuruhr oder eines Nachtglases an Schüler der Steuermanns- und Schiffersklassen verleiht, welche sich während des Schulbesuchs durch Fleiss und gute Leistungen ausgezeichnet haben.
- 3) Jubiläums-Stiftung C. Plath-Hamburg, welche jährlich einen Sextanten an einen Schüler der Steuermannsklasse, welcher sich während des Schulbesuchs besonders fleissig zeigt, verleiht.

II. Die Abteilung für Seeadampfschiffs-Maschinenisten

besteht aus drei Parallelklassen für die Maschinenprüfung II. Klasse und drei Parallelklassen für die Maschinenprüfung I. Klasse. Die Kurse für die Maschinenisten I. u. II. Klasse dauern ohne Vorklasse ca. 6 Monate.

Das im Voraus zu zahlende Schulgeld beträgt für die II. Klasse 50 M., für die I. Klasse 75 M., bei einer über sechs Monate hinausgehenden Dauer des Schulbesuchs ist für die II. Klasse 10 M., für die I. Klasse 15 M. für jeden angefallenen Monat nach zu zahlen.

Für alle Schüler ist ein unentgeltlicher regelmäßiger Unterricht in der Chirurgie und Gesundheitspflege eingerichtet.

Mit der Navigationsschule ist eine Untersuchungsstelle auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen der Seeleute verbunden.

7) Die Kommission zur Untersuchung der oberelbischen Fahrzeuge besteht aus drei Mitgliedern und arbeitet unter dem Vorsitz des ersten Schiffvermessers. Ihr liegt ob:

- a) die Prüfung der von den vereinigten Transportversicherungs-Gesellschaften ausgestellten Revisionsatteste über in Hamburg beheimatete und revidierte oberelbische Fahrzeuge,
- b) die Prüfung der von der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe vorgelegten Revisionsatteste auswärts revidierter hamburgischer Kähne.

Die Grundlage für die Arbeiten dieser Kommission bildet die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 11. April 1893, betreffend die Untersuchung der zur Elbschifffahrt im Sinne der Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 13. April 1844 bestimmten Fahrzeuge.

8) Die Seemannsämter.

Seemannsämter (§ 5 der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902) bestehen in Hamburg und in Cuxhaven. Zu ihren Obliegenheiten gehören auf Grund der Seemannsordnung:

Die Ann- und Abmustrungen der Mannschaften deutscher Schiffe. Die Strafverfolgung von Übertretungen der Seelute; die Entscheidung dieser Strafsachen erfolgt in öffentlicher Sitzung durch den Vorsitzenden unter Zuziehung von zwei schiffahrtskundigen Beisitzern.

Die Ausgleichung von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsmann. Die Entgegennahme der Nachlässe verstorbener Seeleute.

Auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900:

Die Untersuchung von Unfällen. Die Festsetzung von Geldstrafen gegen Reeder und Schiffsführer für Nachlässigkeiten hinsichtlich der Anbringung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und der Beschaffung der vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände.

Die Seemannsämter erteilen endlich an Behörden und Angehörige Auskünfte über den Verbleib von Seeleuten.

Das Seemannsamt Hamburg steht unter der Leitung eines der Räte bei der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe.

9) Die Verwaltung des Hafen-, Tonnen-, Leucht- und Lotsenwesens untersteht von Hamburg bis Freiburg dem Marineinspektor in Hamburg, von Freiburg bis in die See dem Kommandeur und Lotsinspektor in Cuxhaven. Hierzu gehören:

a) Das Hafenwesen: Es umfasst die Überwachung des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen und den Hafen bei Cuxhaven in nautischer Beziehung. Dazu gehört in besonderen die bestmögliche Platzausnutzung der Wasserflächen des Hafens durch Anweisung der Liegeplätze für die Schiffe, sowie die Kontrolle der den Hamburger Hafen aufsuchenden Schiffe in Bezug auf Ankunft, Platzwechsel und Abfahrt.

Dem Marineinspektor untersteht das Oberhafenamt (Admiralitätsstr. 46, Marinegebäude) unter Leitung des Oberhafenmeisters. Das Oberhafenamt wird von den Hafenämtern unterstützt. Die Hafenämter — es bestehen deren vier, entsprechend der Einteilung des Hafens in vier Bezirke — sind den Hafenmeistern unterstellt. Das Hafenamt I befindet sich in dem Hafenlotsenhaus auf dem Lotsenhof bzw. im Wachtschiff am Jons, das Hafenamt II in der Admiralitätsstrasse 46, Marinegebäude, das Hafenamt III am Stadtdeich 112, das Hafenamt IV im Schuppen 38 am Amerikakai.

Dem Hafenamt I sind die Hafenlotsen beigegeben, die auf Verlangen und auf Anweisung des Hafenmeisters den Schiffen für ihre Fahrten im Hafen zur Verfügung gestellt werden.

Dem Kommandeur und Lotsinspektor untersteht der Hafenmeister in Cuxhaven, sowie die diesem untergeordneten Beamten.

Massgebend für die Geschäftsführung in diesem Verwaltungszweige ist das Hafengesetz vom 2. Juni 1897, die Bekanntmachung, betreffend Ausführung des Hafengesetzes, vom 30. Juni 1897, die Hafenordnung vom 30. Juni 1897, sowie die Bekanntmachung des Senats vom 18. Juli 1902.

b) Die öffentlichen Kräne und Wagen mit Ausnahme der der Zollverwaltung, der Finanzdeputation und der Schachbottelverwaltung unterstehenden Kräne und Wagen. Der Betrieb regelt sich nach der Bekanntmachung, betreffend Ordnung und Tarif für die Benutzung der öffentlichen Kräne und Wagen, vom 28. Oktober und 11. November 1892 und der Bekanntmachung, betreffend Ausführung der neuen Kranordnung und Tarif vom 11. November 1892. Die einzelnen Kräne und Wagen stehen unter Aufsicht der Kranemeister.

c) Die Niederbaum-Drehbrücke und die Kaje-Hubbücke. Für das Öffnen derselben zum Durchlassen von Schiffen sind Vorschriften in dem Reglement vom 20. Mai 1896 und in der Bekanntmachung vom 31. Januar 1898 und 19. August 1891 enthalten. Die Ausführung dieser Vorschriften liegt in Händen der Brückenmeister.

d) Der Zollinlandkai (Johannisbollwerk und Vorsetzen) und die öffentlichen Lösch- und Ladeplätze in der Stadt mit Ausnahme der an der Alster belegenen Lösch- und Ladeplätze und der der Kaiverwaltung zugewiesenen Kaistrecken. Für die Benutzung dieser Lösch- und Ladeplätze sind in den Bekanntmachungen vom 12. Februar 1895 und 19. Juli 1901 Bestimmungen getroffen. Die Aufsicht an denselben wird von den Hafenbeamten ausgeübt.

e) Die für den Verkehr der Passagierdampfschiffe bestimmten Landungsbrücken und Pontons. Die zur Regelung dieses Verkehrs getroffenen Anordnungen sind in der Bekanntmachung vom 20. Mai und 21. November 1893 enthalten. Die Hafen- bzw. Brückenbeamten haben für deren Ausführung zu sorgen.

f) Das Eisbrechwesen auf der Unterelbe von Hamburg bis Cuxhaven. Es stehen dazu die vier grossen staatlichen Eisbrechdampfer Nr. I, II, III und „Elbe“ zur Verfügung. Diese Eisbrechdampfer, ausgerüstet mit Maschinen von 500 bis 1200 indizierten Pferdestärken, bieten Gewähr, das Hauptfahrwasser der Unterelbe auch in Wintern mit strenger und anhaltender Kälte für den Schiffsverkehr offen zu halten.

g) Das Tonnen- und Leuchtwesen, soweit es die Betonung und Befestigung des Hauptfahrwassers der Unterelbe von Hamburg bis in die See betrifft. Diese Betonung und Befestigung geschieht nach den Grundsätzen des einheitlichen Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern vom 31. Juli 1887 und den Grundsätzen für die Leuchtfeuer und Nebelsignale der deutschen Küste vom 1. März 1904. Die Beaufsichtigung der Tonnen in Bezug auf richtige Lage, Farbe und Topographie liegt den Tonnenlegern ob, die Bedienung der Leuchtfeuer wird von den Leuchtwärtern besorgt. Sie werden von dem Kapitän des Eisbrechers „Elbe“, welches Schiff zu dem Zweck auch im Sommer in Betrieb gehalten wird, sowie von dem Kapitän des Staatsdampfers „Neuwark“ kontrolliert.

h) Der Quarantänedienst hinsichtlich des dazu erforderlichen nautischen Personals.

i) Das Lotswesen. Für das Lotswesen erhebt die Verwaltung das Lotsgeld. Im Fluselotsenwesen ist der Marineinspektor der Vorgesetzte der von Hamburg angestellten 6 Bösch- und 30 Patentlotsen. Die Böschlotsen sind befugt, Schiffe sowohl abwärts wie elbawärts zu lotsen, die Patentlotsen dürfen nur elbawärts lotsen. Im Zusammenhang hiermit trifft die Verordnung vom 20. April und 27. Juni 1904 für die Schifffahrt auf der Unterelbe besondere Bestimmungen. Im Seelotsenwesen ist der Kommandeur und Lotsinspektor der Vorgesetzte der von Hamburg angestellten 180 Cuxhavener Staatslotsen. Derselben lotsen die von See einkommenden Schiffe bis zur Boockstation am Kaiser Wilhelm-Kanal und die aus dem Kanal kommenden Schiffe in die See.

Der Marineinspektor erhebt die folgenden Gebühren: Das Lotsgeld nach den Verordnungen vom 5. und 26. Mai 1893 und 24. Juli 1895.

a) Die Hafeneisbrechgebühr nach § 37 des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897,

b) die Gebühren für Benutzung der öffentlichen Kräne und Wagen nach dem Tarif vom 28. Oktober 1892 und 8. März 1899,

c) die Gebühren für Benutzung der Landungsbrücken und Pontons durch Passagierdampfschiffe nach dem Tarif vom 23. Juni 1841 u. 23. Januar 1895, die Gebühren für das Öffnen der Niederbaumdrehbrücke nach dem Reglement vom 20. Mai 1898,

d) die Gebühren für das Heben der Kaje-Hubbücke nach der Bekanntmachung vom 31. Januar 1888 und 19. August 1901,

e) die Kajegebühren im Zollhafen (Johannisbollwerk) nach dem Tarif vom 11. Januar 1895,

f) das geschätzte Hafengeld nach dem Reglement vom 2. August 1871,

g) die Gebühren für die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der einen Hamburger Hafen anlaufenden Seeschiffe nach der Verordnung vom 30. November 1901 und 4. Dezember 1907.

h) die Gebühren für die Benutzung der Fischmarktanlagen in St. Pauli durch Fischerfahrzeuge nach dem Tarif vom 19. Oktober 1898,

i) die Gebühren für die Benutzung der öffentlichen Lösch- und Ladeplätze in der Stadt nach der Bekanntmachung vom 1. April 1903.

Zur Erledigung der dem Kommandeur und Lotsinspektor in Cuxhaven zugewiesenen Amtsgeschäfte steht zur Verfügung eine Flotille von 22 Fahrzeugen, nämlich:

- a) 1 Reede- und Quarantänedienst: zwei Reede- und Quarantänedampfer,
- b) im Tonnenwesen: ein Tonnenlegerdampfer,
- c) im Leuchtwesen: neun Leuchtschiffe, davon drei in Reserve,
- d) im Lotswesen: zwei Lotsendampfer, eine Lotsenjolle und 7 Lotsenschoner.

11) Die Strandämter.

Strandämter (Strandungs-Ordnung vom 17. Mai 1874, § 1) bestehen in Hamburg und in Ritzbüttel.

Das Strandamt in Hamburg besteht aus drei von der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe jedesmal für ein Jahr zu delegierenden Mitgliedern derselben: das Strandamt auf dem Hause Ritzbüttel aus dem jetzigen Amtsverwalter und zwei denselben von der Deputation für Handel und Schifffahrt beizuziehenden Marinebeamten. Dem Strandamt in Hamburg sind die Strandvogteien Hamburg — von der Eisenbahnbrücke über die Nordelbe abwärts — und Finkenwärder, dem Strandamt auf dem Hause Ritzbüttel sind die Strandvogteien Neuwerk, Duhnen und Cuxhaven unmittelbar unterstellt. Als Strandvogte fungieren: der Marineinspektor in Hamburg, der Strandvogt in Finkenwärder, der Vogt von Neuwerk, der Strandvogt zu Duhnen, der Hafenmeister in Cuxhaven (Bekanntmachung des Senats vom 23. Dezember 1874, betreffend die Ausführung der Strandungsordnung). Durch Ziffer 1 dieser Bekanntmachung sind die durch § 38 der Strandungsordnung den Aufsichtsbehörden zugewiesenen Funktionen gemäss § 40 den Strandämtern selbst übertragen.

Die Strandämter prüfen und entscheiden daher über bei ihnen angemeldete Ansprüche auf Berge- oder Hilfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hilfskosten nach Anhörung der Beteiligten.

Gegen den Bescheid des Strandamts findet nur der Rechtsweg statt. Zu diesem Zwecke muss binnen 14 Tagen nach Zustellung des Bescheides Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte erhoben werden.

Die Strandämter hören ferner den Berger von Seeauswurf, strand- und seetriftigen sowie versunkenen Gegenständen über die Zeit, den Ort und die Umstände der Bergung, sowie über den beanspruchten Lohn und sorgen für die Aufbewahrung der Gegenstände. Wird der Empfangsberechtigte abhandelt, so werden ihm die Gegenstände nach Bezahlung der Kosten ausgetauscht, andernfalls werden sie aufgegeben und mangels Empfangsberechtigter dem Landesfiskus, seetriftigen und versunkenen Gegenstände dagegen dem Berger überwiesen.

12) Das Fischereiwesen.

Vorsteher ist der Fischereidirektor, dem unterstehen:

1) Der St. Pauli Fischmarkt in Hamburg, der unter Leitung eines Fischmeisters steht.

Der Verkehr am St. Pauli Fischmarkt wird durch die Fischmarktordnung vom 20. Januar 1911 geregelt, während die Fischmarktgebühren auf Grund des Tarifs für die Fischmarktanlagen in St. Pauli nach der Bekanntmachung E. H. Senats vom 19. Oktober 1898 abgeändert durch die Bekanntmachungen vom 4. März 1907, 5. Februar 1908 und 28. September 1908, erhoben werden.