

asse. Vor-
Dr. Zeltz
l. Römer,

dämter
machung.
) und als
scheidung
ständig.
ittel. Der
sbar den
uxhaven,
und Hilfs-
geheiten

waltungs-
Geschäfte
en Stra-
se-Entfall-
1900.

ig mit 228,
erhaltung
triebe der
ie der Be-
es Hafens-
gesellschaft
ammlung
(Bekannt-
gangenen
nach § 152
riebe der
hi der in
(Bekannt-
les § 122
des vom
ch welche
geändert

nglegen-
inter ent-
Kranken-
des § 150
setzes der
der Depu-
tragern

ichtenden
und führt
bedingte
) des eben-
für den
i Bücher
esser für
axatoren,
ger. Der
sowie die

in Form
ber 1899,
rdnungen
Hamburg-
dort vom
i.

ichtungen
waltungs-
hekontor,
besondere
e Material
vergeben
rechnete
s Binn-
nungen
ten. Für
4, welche
ations im

auf dem
nach den
ehandelt.
fchwesen
sbezirk
um unter

St. 4 und
urg sind
Flussig-
rizations-
swagen,
ussenden

für die
ten und
gedort ist

r Kai-
sahn-
rgischen
r Lösch-
n Waren
kehr in

11.

ihren Anlagen und schließlich führt sie die Aufsicht über verpachtete Kai-
strecken und sonstige im Freihafen befindliche, im Privatbesitz gestellte Anlagen
und überwacht den Eingang der vertragsmäßigen Pachtgelder und Gebühren.

Der Verwaltung steht der Kaidirektor vor, ihn vertritt der Oberkassenspektor.
Das eigentliche Bureau zerfällt in zwei Abteilungen, deren erste neben den all-
gemeinen Arbeiten insbesondere alles mit dem eigentlichen Schiffverkehr Zu-
sammenhängende erledigt, während die zweite — das „Bahnbureau“ — den auf
den Kai- und Hafengeleisen sich abspielenden Gütermarschlag zwischen den Kai-
schuppen und den städtischen Bahnhöfen bearbeitet. Für den Bahnverkehr sind
ausser der Hauptabfertigung im Bahnbureau noch Abfertigungsstellen auf Bahnhof
B, H und Süd, sowie im Sammel- und im Verteilungsschuppen eingerichtet.
Ferner gehören zur Kaiverwaltung eine Materialverwaltung, der ein
Verwalter, und eine Reparaturwerkstatt, der ein Ingenieur vorsteht, von dem die
gesamten Kran- und sonstigen maschinellen Anlagen unterhalten und während
der Arbeit überwacht werden.

4) Die Münze mit dem Staatshüttenlaboratorium, Nord-
strasse 66. An den Ausmünzungen, die im Auftrage betitelt. Nach dem
§ 7 des Münzgesetzes vom 1. Juni 1909 haben Privatpersonen das Recht, Gold
auf den städtischen Münzstätten, die sich zur Ausprägung für Reichrechnung bereit
erklärt haben, zu Doppelkronen (Zwanzigmärkchen) für ihre Rechnung aus-
münzen zu lassen.

Für die Ausmünzung von Gold-, Silber- und Bronzemünzen werden den
Münzen die Rohstoffe: Gold, Silber, Kupfer, Zinn und Zink vom Reiche (vom
Reichsschatzamt) geliefert.

Die ausgemünzten Geldsorten werden vom Reichsschatzamt der Reichsbank
zur Verfügung gestellt; die Münzstätte liefert die Münzen nach der Anweisung
des Reichsbank-Direktors an die verschiedenen Reichsbankstellen ab.

Die hiesige Münzstätte münzt im Auftrage des Reichskolonialamtes in Berlin
Silbergeld (Rupien, 1-Rupien und 1/2-Rupien), Nickelgeld (10- und 5-Hellerstücke)
und Bronzegeld (5 Heller, 1/2-Heller und 1-Hellerstücke) für Deutsch-Ostafrika aus.
Die Münze übernimmt ferner die Ausmünzung von fremdländischem Gelde.
Es sind hier Münzen für Brasilien, San Salvador, Rumänien und Siam geschlagen
worden.

Ganz besondere Sorgfalt widmet die Münzstätte der Herstellung von Me-
dailen und Plaketten. Die dazu nötige Einrichtung ist derart verbessert und aus-
gedehnt worden, dass die Münze imstande ist, allen Ansprüchen gerecht zu wer-
den, die man an die Prägung dieser Werke der Kleinplastik stellt.

Das Staatshüttenlaboratorium ist im Jahre 1895 errichtet worden
und dem Handel und Gewerbe Gelegenheit zu geben, dokumatische und chemisch-
analytische Untersuchungen und die Probenahme von Bergwerken und Hütten-
produkten ausführen zu lassen. Das Laboratorium zerfällt in 2 Abteilungen,
wovon jede durch einen Wardein geleitet wird. Alle dokumatischen und chemisch-
analytischen Untersuchungen müssen völlig unabhängig von einander von jeder
Laboratoriums-Abteilung ausgeführt werden; das gefundene Ergebnis wird den Auf-
traggebern erst dann aufgegeben, wenn die Befunde der beiden Abteilungen über-
einstimmen.

5) Die Schiffvermessungsbehörde. Marinegebäude, Admiralitätsstrasse 46, II.,
welche zugleich Schiffseichbehörde — Eichstation Moorfließ — ist, liegt ob:

a) Die Vermessung der See- und der Flussschiffe nach den Bestimmungen der
Reichsschiffvermessungsordnung vom 1. März 1895 und der Seeschiffe nach
den Vorschriften, betreffend die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch
den Suezkanal, vom 30. März 1895, sowie die Vermessung von Seeschiffen zur
Erlangung eines Spezialausweises zum Gebrauch in schwedischen Häfen nach
den Bestimmungen des Reichskanzlers vom 30. Dezember 1911, sämtliche Ver-
messungsgeschäfte unter Berücksichtigung der bestehenden Spezialerlasse;

b) die Eichung der Flussschiffe nach den Bestimmungen der Elbeordnung
vom 26. Juni 1913;

(Die unter a und b bezeichneten Vermessungsgeschäfte unterliegen der
sachlichen Aufsicht des Kaiserlichen Schiffvermessungsamtes in Berlin, dem
sämtliche Protokolle zur Revision vorgelegt werden).

c) Die Vermessung von Dampfern, Barkassen und Jollen zur Personenbeförderung
nach dem Gesetz, betreffend Sicherung der Beförderung von Passagieren
mit Dampfschiffen auf der Elbe, vom 9. Mai 1913, und der Verordnung,
betreffend Sicherung der Personenbeförderung im Hafen, vom 30. Oktober 1901,
sowie die Mitwirkung bei der Vermessung der Luftfahrzeuge auf der Alster
nach zulässiger Personenzahl auf Grund der Polizeiverordnung vom 12. April 1916;

d) die Aufnahme der Masse bei den ausserhalb der kleinen Küstenschiffahrt
beschäftigten Seeschiffen zur Bestimmung der Tiefdehnung nach den Vor-
schriften der Seeverbahrungsgesellschaft.

Anträge auf Vermessung und Eichung sind schriftlich an die Schiffs-
vermessungsbehörde zu richten oder im Verwaltungsbureau der Schiffvermessungs-
behörde, Admiralitätsstr. 46, II., Zimmer 156, während der Dienststunden zu stellen.
Die Behörde besteht aus dem Vorsteher — dem Direktor des Marinewesens, —
dem Schiffvermessungsinspektor, dem technischen Personal, dem Bureaupersonal
und den Messgehilfen. (Siehe auch unter 7.)

6) Die Seefahrtsschule umfasst zwei Abteilungen, von denen die
eine der Vorbereitung für die Prüfungen zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum
Seesteuermann, die zweite der Vorbereitung auf die von der Reichspostverwaltung
vorgeschriebene Prüfung zum Bordtelegraphisten dient.

I. Die Abteilung für Schiffer und Steuerleute
besteht aus sieben Parallelklassen für die Steuermannsprüfung und drei Parallel-
klassen für die Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Die Kurse der Steuer-
mannsklassen dauern etwa 7½ Monate, diejenigen der Schiffer auf grosser Fahrt
etwa fünf Monate.

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

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

Für die Schüler der Schifferklassen wird ausserdem ein besonderer Unter-
richt in der Maschinentechnik, in den Grundsätzen des Schiffbaues und der
Stabilität, sowie in der Verhütung und Bekämpfung von Schiffsbränden von be-
sonderen Fachlehrern erteilt. Die Teilnahme an diesem Unterricht ist frei-
willig und unentgeltlich.

Für die Schüler sind die folgenden Stiftungen eingerichtet:

1) Die Stieboom-Stiftung, welche bedürftige Seefahrtsschüler, und zwar in
erster Linie die Schüler der Steuermannsklassen, mit Geldbeiträgen unter-
stützt, wenn die Schüler sich als fleissig und tüchtig erweisen.

2) Die Pilby-Främlen-Stiftung, welche jährlich Prämien in Gestalt eines Sex-
tanten oder einer goldenen Präzisions-Beobachtungsuruhr oder eines Nach-
glases an Schüler der Steuermanns- und Schifferklassen verleiht, welche
sich während des Schulbesuchs durch Fleiss und gute Leistungen auszeich-
nen haben.

3) Jubiläums-Stiftung C. Plath-Hamburg, welche jährlich einen Sextanten an
einen bedürftigen Schüler der Steuermannsklasse, welcher sich während
des Schulbesuchs besonders fleissig zeigt, verleiht.

II. Die Abteilung für drahtlose Telegraphie (Telefunken-Kurse)
dient der Vorbereitung auf die für die Bedienung einer Bordstation für draht-
lose Telegraphie vorgeschriebene Prüfung. Die Kurse sind nur für Schiffs-offiziere

bestimmt. Bedingung für die Zulassung zur Prüfung ist die deutsche Reichs-
angehörigkeit. Das Schulgeld beträgt 30 Mk.

Mit der Seefahrtsschule ist eine Untersuchungsstelle auf Seh- und Farben-
unterscheidungsvermögen der Seeleute verbunden.

7) Die Kommission zur Untersuchung der oberelbischen
Fahrzeuge besteht aus drei Mitgliedern und arbeitet unter dem Vorsitz des
Schiffsvermessungs-Inspektors. 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 Bekannt-
machung der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 11. April 1893, betreffend
die Untersuchung der zur Elbschifffahrt im Sinne der Additionallakte zur Elb-
schifffahrtsakte 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:

a) Die An- und Abmusterungen der Mannschaften deutscher Schiffe.
Die Strafverfolgung von Übertretungen der Seeleute; die Entscheidung
dieser Strafsachen erfolgt in öffentlicher Sitzung durch den Vorsitzenden unter
Zuziehung von zwei schiffahrtskundigen Beisitzern.

Die Ausgiebung von Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsmann.
Die Entgegennahme der Nachlassene der verstorbenen Seeleute.

Auf Grund der Reichsversicherungsordnung:
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 Aus-
rüstungsgegenstände.

Die Seemannsämter erteilen endlich an Behörden und Angehörige Aus-
künfte über den Verbleib von Seeleuten.

Der Seemannsamt Hamburg steht unter der Leitung eines der Regierungs-
räte bei der Deputation für Handel, Schifffahrt und Gewerbe.

9) Die Verwaltung des Hafens, Tonnen-, Leucht- und Lots-
wesens untersteht von Hamburg bis Freiburg dem Direktor des Marinewesens
in Hamburg, von Freiburg bis in die See dem Kommandeur und Lotsinspektor
in Cuxhaven.

Hierzu gehören:

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

Dem Direktor des Marinewesens untersteht das Oberhafenamt (Admiral-
tätstr. 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 Hafenlotsen-
hause auf dem Lotsenhof bzw. im Wachtschiff am Jonas, das Hafenamt II
in der Admiralitätsstrasse 46, Marinegebäude, das Hafenamt III Brunsbüttel-
schleuse, 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 Zoll-
verwaltung, der Kaiverwaltung, der Finanzdeputation und der Schlachthof-
verwaltung 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 Kränordnung und
Tarif vom 11. November 1892. Die einzelnen Kräne und Wagen stehen unter
Aufsicht der Kränmeister.

c) Die Katen-Brücken. Für das Öffnen derselben zum Durchlassen von
Schiffen sind Vorschriften in dem Regulativ vom 30. Mai 1898 und in der
Bekanntmachung vom 31. Januar 1888 und 19. August 1891 enthalten. Die
Ausführung dieser Vorschriften liegt in Händen des Brückenmeisters.

d) Der Zollhandkai (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 Be-
stimmungen getroffen. Die Aufsicht an denselben wird von den Hafen-
beamten ausgeübt.

e) Die für den Verkehr der Passagierdampfschiffe bestimmten
Landungsbrücken und Pontons. Die zur Regelung dieses Verkehrs getrof-
fenen Anordnungen sind in der Bekanntmachung vom 30. Mai und 21. No-
vember 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 städtischen 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 ein-
heitlichen Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den
deutschen Küstengewässern vom 31. Juli 1887 und den Grundsätzen für die
Leuchtfarbe und Nebelsignale der deutschen Küste vom 1. März 1904. Die
Beaufsichtigung der Tonnen in Bezug auf richtige Lage, Farbe und Topp-
zeichen liegt den Tonnenlegern ob, die Bedienung der Leuchtfarbe wird von
den Leuchtwärtern besorgt. Sie werden von den Inspektoren des Leucht-
und Tonnenwesens, den Kapitänen der „Hamburg“ und „Elbe“, welche
Schiffe zu dem Zweck auch im Sommer in Betrieb gehalten werden, sowie
von dem Kapitän des Staatsdampfers „Neuerk“ kontrolliert.

h) Der Quarantänedienst hinsichtlich des dazu erforderlichen nautischen
Personals.

i) Das Lotswesen. Für das Lotswesen erhebt die Verwaltung das Lotsgeld.
Im Flusslotsenwesen ist der Direktor des Marinewesens der Vorgesetzte der
von Hamburg angestellten 6 Bösch- und 30 Patentlotsen. Die Böschlotsen sind
befugt, Schiffe sowohl elbauf- wie elbabwärts zu lotsen, die Patentlotsen