

„Hat nach Maßgabe des vorstehenden Paragraphen ein Verwalter (Vorsteher etc.) die von ihm hier versteuerte Einnahme einem Steuerpflichtigen abgeliefert oder abzuliefern, so hat der Steuerpflichtige das Empfangene seinem übrigen Einkommen zuzurechnen und darnach die Quote von seiner noch nicht versteuerten Einnahme festzustellen, so wie demgemäß die Steuer zu entrichten.“

- 6) Im § 17 das dritte Alinea, die offene Ablieferung der Steuer von 1000 Thalern betreffend, zu streichen.
- 7) Der Schöffdeputation ausdrücklich die Ermächtigung zu erteilen, auf Verlangen über den offen gezahlten Schöff Empfangsbescheinigungen zu erteilen.

Die Bürgerschaft erlucht die Schöffdeputation um möglichst schleunige Berichterstattung und spricht dabei den Wunsch aus, daß dieselbe bei Mittheilung des Ergebnisses ihrer Berathungen einen vollständigen Gesetzentwurf zusammenstellen wolle.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. April 1872.

1. Vermehrung der Mitgliederzahl des Richtercollegiums.

Daß bei der wegen Abänderung des §. 73 der Verfassung beschlossenen Deputationsberathung auch verschiedene Bestimmungen des die richterlichen Behörden betreffenden Gesetzes, insbesondere die von der Bürgerschaft hervorgehobenen Punkte einer Prüfung unterzogen werden, entspricht nur den Voraussetzungen, welche den Senat bei seinem Antrage vom 5. d. M. geleitet hatten. Er hat zu dieser Deputationsberathung aus seiner Mitte die Herren Senator Jürman, Senator Pfeiffer und Senator Pauli committirt.

2. Gedächtniß der für das Vaterland gefallenen Krieger.

Der Senat will dem Antrage der Bürgerschaft, daß für das beabsichtigte Denkmal ein Kostenaufwand bis zu 20,000 Thalern in Aussicht zu nehmen sei, nicht entgegentreten. Es wird hiernach sowohl denjenigen Künstlern, welche bereits Entwürfe zu dem Denkmal eingereicht haben, als auch andern Künstlern Gelegenheit zu geben sein, unter Berücksichtigung dieses Kostenbetrags, welcher als äußerster Betrag der Gesamtkosten aller zur vollständigen Herstellung des Denkmals erforderlichen Arbeiten einzuhalten sein wird, Entwürfe einzureichen. Daß aber zu diesem Behuf die Ausschreibung einer allgemeinen Concurrrenz zu erfolgen habe und daß schon jetzt für das Denkmal ein Werk der Plastik und als Platz für die Aufstellung desselben der von der Bürgerschaft bezeichnete bestimmt werde, kann der Senat für zweckmäßig nicht erachten, hält vielmehr für angemessen, daß die berichtende Deputation auf Grund des im Uebrigen ihrem Bericht zu entnehmenden Programms nach ihrem Ermessen außer denjenigen Künstlern, mit denen sie bereits in Verhandlung getreten ist, auch einige andere Architekten und Bildhauer, namentlich solche, welche Bremen angehören, zur Einreichung von Entwürfen auffordere, mit der Bemerkung, daß der Platz für die Aufstellung des Denkmals zwar noch nicht fest bestimmt, jedoch vorzugsweise dafür die im Westen des Ansgariithors in den Wallanlagen belegene, früher als Mühlenplatz benutzte Anhöhe in Betracht gezogen sei. Der Senat fordert die Bürgerschaft auf, mit ihm sich dahin einverstanden zu erklären, daß dem Vorstehenden gemäß die Deputation mit der weiteren Förderung der Angelegenheit beauftragt werde.

Dem Antrage der Deputation, daß von derselben die Errichtung eines Denkmals für die in den hiesigen Lazarethen gestorbenen deutschen Krieger auf dem Heerdenthorskirchhof in der ihr angemessen erscheinenden Weise zu einem Kostenbe-

trage bis zu 600 Thaler in Ausführung gebracht werde, erteilt auch der Senat seine Zustimmung unter Bewilligung der erwähnten Summe.

3. Abänderung des Einkommensteuergesetzes und Heranziehung der Erwerbsgesellschaften zur Einkommensteuer.

Der Senat hat die Schoßdeputation mit einer schleunigen Berichterstattung über die von der Bürgerschaft mitgetheilten Vorschläge und Zusammenstellung eines entsprechenden vollständigen Gesetzentwurfs beauftragt.

4. Hafenordnung für Bremerhaven.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat wegen Revision der Hafenordnung für Bremerhaven einen Bericht nebst Gesetzentwurf eingereicht, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der Meinungen, hieneben zugehen läßt.

Anlage I. n. Unteranlage.

Anlage I zur Mittheilung des Senats vom 19. April 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Revision der Hafenordnung für Bremerhaven betreffend.

Bereits im Jahre 1863 ist das Bedürfniß der Abänderung verschiedener Bestimmungen der Hafenordnung für Bremerhaven vom 4. August 1845 hervorgetreten. Die damals laut Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft (1863: pag. 383, 407, 441, 453 und 455) von der Deputation vorgelegten und im Wesentlichen genehmigten Abänderungsvorschläge sind jedoch nicht als Gesetz publicirt worden, weil sich bei wiederholter Prüfung der betreffenden Bestimmungen mehrfache Veranlassung zu weiteren Ergänzungen und Aenderungen zeigte, die zu diesem Zweck unternommenen Vorarbeiten aber in Folge der raschen Entwicklung und Umgestaltung der Schifffahrtsverhältnisse in Bremerhaven durch stets von Neuem auftauchende Anforderungen an eine gleichmäßig fortschreitende Gesetzgebung aufgehalten wurden. Inzwischen ist das Bedürfniß einer den veränderten Verhältnissen entsprechenden Erneuerung der Hafenordnung immer dringender geworden. Um deshalb zum Abschluß zu gelangen, ohne die voraussichtlich auch in der Zukunft öfters erforderlichen Aenderungen der polizeilichen Vorschriften durch gesetzliche Fixirung derselben zu erschweren, hält die Deputation gegenwärtig für rathsam, das zu erlassende Gesetz auf diejenigen Rechtsvorschriften zu beschränken, welche verfassungsmäßig der Mitwirkung der Bürgerschaft bedürfen, alle in die Hafenordnung aufzunehmenden polizeilichen und Ordnungsvorschriften aber, welche ihrer Natur nach einem öftern Wechsel unterworfen sind, dem einfacheren Wege der Anordnung durch die Hafenbehörde mit Genehmigung des Senats zu überlassen.

Von diesem Standpunkt geht der beiliegende Gesetzentwurf aus, zu dessen Erläuterung noch folgende Bemerkungen gestattet sein mögen.

Zunächst erschien es zweckmäßig, die locale Administration der Hafenangelegenheiten, welche jetzt zwischen Amt, Hafenmeister und Baubeamten vertheilt, dadurch aber zerplittert und ohne innern Zusammenhang ist, ähnlich wie in Geestemünde, in einem regelmäßig zusammentretenden Hafenamte zu concentriren, welches als ausführende Local-Behörde nach Maßgabe der Anordnungen und Aufträge des Senats und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen die gesammten Hafenangelegenheiten, einschließlich der Hafenpolizei, zu verwalten haben würde. Von dem Wirkungskreise des neu zu schaffenden Hafenamts müssen jedoch aus nahe liegenden

Gründen die dem Amte zu Bremerhaven nach §§ 23 bis 25 der Strafproceßordnung von 1870 zustehenden Befugnisse der Strafpolizei und der Androhung von Geldstrafen ausgenommen werden, unbeschadet der nach Art. 3 des Entwurfs in der Zuständigkeit des Hafenamts und der Hafenmeister liegenden Anordnungen zur Handhabung der Hafenordnung so wie der Kraft dieses Gesetzes auch ohne besondere Androhung eintretenden Strafen im Fall der Zuwiderhandlung gegen solche Anordnungen.

Der wesentliche Inhalt der Art. 4, 5 und 8 ist schon bei den oben erwähnten Verhandlungen im Jahre 1863 (pag. 442, 453) von Senat und Bürgerschaft genehmigt worden. Diesen Beschlüssen gemäß hat die zur wirksamen Handhabung der Hafenordnung unentbehrliche Bestimmung, daß wegen Zuwiderhandlungen, deren Urheber nicht zu ermitteln ist, der Schiffsführer als Vertreter des Schiffs in die verwirkte Geldbuße verurtheilt werden kann, im Art. 4 des Entwurfs Ausnahme gefunden. Durch die jetzige Fassung ist jedoch hierbei der Fall ausgeschlossen worden, wenn der Schiffsmannschaft nicht an Bord vorgefallene unerlaubte Handlungen zur Last zu legen sind. Ebenso ist nach Maßgabe der schon gefaßten Beschlüsse im Art. 5 der Grundsatz aufgenommen worden, daß im Fall eines durch ein Schiff oder dessen Besatzung verursachten Schadens an den Hafenerwerken nicht die Behörde den in der Regel schwer zu erbringenden Beweis einer der Schiffsbefatzung zuzurechnenden besonderen Verschuldung, sondern umgekehrt der Schiffsführer den Beweis der Entstehung des durch sein Schiff verursachten Schadens ohne Schuld der Mannschaft zu führen hat. Dieser Grundsatz ist jedoch jetzt durch einen Zusatz („oder aus den ermittelten Umständen wenigstens die Wahrscheinlichkeit sich ergibt“) gemildert, welcher die Hafenbehörde in den Stand setzt, unter Umständen, wo Wahrscheinlichkeitsgründe gegen die Annahme einer Verschuldung der Schiffsbefatzung sprechen, von der Verfolgung von Schadensansprüchen abzustehen, im Fall eines gerichtlichen Verfahrens aber dem Gerichte die Befugniß geben soll, den Schiffsführer auch in dem Fall frei zu sprechen, wenn zwar ein strenger Beweis, daß der durch das Schiff verursachte Schaden andern Gründen, als einer Verschuldung der Schiffsbefatzung zuzuschreiben sei, nicht erbracht werden kann, das Gericht jedoch aus den beigebrachten Beweisen und sonst ermittelten Umständen die nach seinem freien Ermessen gewonnene positive Ueberzeugung schöpft, daß nicht eine solche Verschuldung, sondern andere Gründe als Ursache des Schadens zu vermuthen seien.

Aus allgemeinen Grundsätzen des Römischen Rechts kann, wie vorliegende gerichtliche Entscheidungen zeigen, gefolgert werden, daß der Staat als Eigenthümer des Hafens für allen Schaden, welchen in denselben eingelaufene Schiffe erleiden, verantwortlich gemacht werden kann, falls als Ursache eines solchen Schadens irgend ein bei der Anlage oder den Einrichtungen des Hafens vorgekommenes Versehen nachgewiesen werden kann. Auch ist es zweifelhaft, in wie fern hierbei der Staat für Versehen seiner Beamten haftet. Eine so weit gehende Verantwortlichkeit, welche den Staat mit der Gefahr unberechenbar großer Schadensforderungen belastet, entspricht den thatsächlichen Verhältnissen nicht und ist um so weniger gerechtfertigt, als der Staat kein dem Aufwande für die Hafenanstalten irgend angemessenes Aequivalent empfängt. Diese Anstalten, mit großen Opfern zu Gunsten der Schifffahrt errichtet, werden den Schiffen, welche davon Gebrauch machen wollen, so, wie sie sind, zur Verfügung gestellt. Der Einräumung derselben liegt keineswegs ein der Miethe ähnliches Verhältniß zu Grunde; das zu entrichtende Hafengeld ist nicht als eine Vergütung für die Benutzung des Hafens, sondern als eine öffentliche Abgabe zu betrachten. Es ist allerdings die Pflicht des Staats, dafür zu sorgen, daß die Hafeneinrichtungen, ebenso wie andere zum öffentlichen Nutzen dienende Einrichtungen, sich im guten Stande befinden, aber nicht Kraft einer Vertragspflicht gegen Einzelne, sondern nur Kraft der der Staatsverwaltung obliegenden Sorge für das gemeine Wohl und ordnungsmäßige Herstellung der Staatsanstalten. Es fehlt daher an sich an einem ausreichenden Grunde zur Uebernahme einer besonderen Verpflichtung zum Schadensersatz für den Fall etwaiger Mängel an den Einrichtungen im Hafen oder Versehen der Hafenbeamten in dieser Beziehung um so mehr, als der Staat dieselben kaum ganz zu vermeiden im Stande ist. Aus diesem Grunde

ist bereits durch Verordnung vom 17. Juni 1864 in Betreff der Krahnanstalten zu Bremerhaven alle deshalbige Verantwortlichkeit des Staats ausgeschlossen. Auch die Hafenordnung vom 15. Juli 1863 für Geestmünde § 24 läßt eine Haftbarkeit der Hafenverwaltung für Beschädigung der Schiffe und Güter im Hafenbezirke, mögen solche durch andere Schiffe oder durch die bei den Schiffen oder beim Löschen oder Laden beschäftigten Personen oder durch sonstige Umstände verursacht sein, also in keinem Fall zu. Im Art. 9 des Entwurfs ist eine mit dieser Vorschrift übereinstimmende gesetzliche Norm vorgeschlagen, und zwar zum Zweck der Ausschließung aller etwaigen Zweifel mit ausdrücklicher Hervorhebung, daß die Hafenverwaltung namentlich auch wegen mangelhafter Beschaffenheit der Hafenwerke und Hafeneinrichtungen nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Im Art. 10 ist eine Ordnungsvorschrift vorgeschlagen, welche lediglich verhüten soll, daß nicht fremde Seeleute ohne Vorwissen der Behörde von den Schiffen entlassen und, wenn sie hierauf in einen hilflosen Zustand gerathen, gegen welchen die Behörde bei mangelnder Kenntniß von der Entlassung keine Vorkehrungen treffen konnte, der öffentlichen Unterstützung anheim fallen.

Die Deputation erlaubt sich hiernach auf Genehmigung des vorgelegten Gesetzesentwurfs anzutragen, und fügt demselben noch, um zu zeigen, welcher Art die aus demselben weggelassenen und der polizeilichen Verordnung vorbehaltenen Ordnungsvorschriften sind, auch einen vorläufigen Entwurf der deshalb zu erlassenden Bekanntmachung bei.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Dudwiz.**

(gez.) **Franz Tecklenborg.**

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des
Senats vom 19. April 1872.

Entwurf

eines Hafengesetzes für Bremerhaven.

Unter Aufhebung der Hafenordnung für Bremerhaven vom 4. August 1845 erläßt der Senat im Einverständnisse mit der Bürgerschaft folgendes Gesetz.

Art. 1.

Die ausführende Verwaltungsbehörde für die Hafenangelegenheiten und Hafenpolizei in Bremerhaven ist das Hafenamt daselbst. Dasselbe besteht aus dem Amtmann, dem ersten Hafenmeister und dem Local-Hafenbaubeamten in Bremerhaven.

Die in §§. 23 bis 25 der Strafproceßordnung vom 26. December 1870 erwähnten Befugnisse der Verwaltungspolizei übt jedoch das Amt zu Bremerhaven aus.

Den Hafenmeistern und den Unterbeamten derselben liegt insbesondere die Aufsicht über den Hafen und alle denselben besuchenden Schiffe ob.

Beschwerden gegen die Hafenmeister sind bei dem Hafenamt, Beschwerden gegen das Hafenamt bei dem Senat einzubringen.

Art. 2.

Das Hafenamt erläßt mit Genehmigung des Senats die zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Hafen und dessen Umgebung, sowie bei Benutzung der Hafenanstalten erforderlichen allgemeinen Vorschriften.

Art. 3.

Den die Handhabung der Hafenordnung betreffenden Anordnungen des Hafenamtes, der Hafenmeister und der Unterbeamten derselben ist Jedermann Folge zu leisten verpflichtet. Denselben, sowie den Polizeibeamten zu Bremerhaven steht das Recht zu, jederzeit die im Hafen befindlichen Schiffe zu betreten.

Art. 4.

Handlungen und Unterlassungen, welche den vom Hafenamte erlassenen allgemeinen Vorschriften oder den besonderen Anordnungen des Hafenamtes und der

Hafenbeamten zuwider laufen, werden mit Geldbuße bis zu 100 Thalern, oder Haft bis zu sechs Wochen geahndet, vorbehaltlich der nach allgemeinen Strafgesetzen verwirkten Strafen und der Verpflichtung zum Ersatze des etwa verursachten Schadens.

Wenn eine Unterlassung der Befolgung der gedachten allgemeinen Vorschriften oder besonderen Anordnungen in Frage steht, oder wenn eine denselben zuwider laufende Handlung auf dem Schiff vorgefallen und der Schiffsbesatzung oder den im Dienst des Schiffs beschäftigten Hilfsarbeitern zur Last zu legen ist, so wird die verwirkte Geldstrafe, falls der Schuldige vor Abgang des Schiffs nicht ermittelt und vor Gericht gestellt werden kann, gegen den Schiffsführer als Vertreter des Schiffs erkannt.

Art. 5.

Wenn durch ein Schiff an den Hafenwerken der Vor- und Binnenhäfen oder Raken an der Geeste oder an sonstigem öffentlichen Eigenthum ein Schaden verursacht ist, so ist der Schiffsführer als Vertreter des Schiffs zum Ersatze des angerichteten Schadens verpflichtet, sofern nicht von ihm nachgewiesen werden kann oder aus den ermittelten Umständen wenigstens die Wahrscheinlichkeit sich ergibt, daß der Schaden ohne Verschuldung der Schiffsbesatzung und der im Dienst des Schiffs beschäftigten Hilfsarbeiter entstanden, auch nicht durch einen schadhafte Zustand des Schiffs, Tauwerks oder sonstiger Einrichtungen des Schiffs veranlaßt ist.

Art. 6.

Der Hafenmeister ist befugt, alle Arbeiten, zu welchen in Folge der Hafenordnung der Schiffsführer verpflichtet ist, im Fall der Unterlassung oder Verzögerung der Vornahme dieser Arbeiten, namentlich auch im Fall der Abwesenheit des Schiffsführers, sowie eines Vertreters oder Bevollmächtigten desselben, für Rechnung des Schiffs ausführen zu lassen.

Dies gilt insbesondere auch wenn ein Schiff im Hafen gesunken ist und dasselbe nebst der Ladung nicht unverzüglich gehoben und heraus geschafft wird.

Ebenso ist der Hafenmeister befugt, Gegenstände, welche ohne Erlaubniß auf der Rake lagern, für Rechnung des Eigenthümers fortschaffen zu lassen. Solche Gegenstände können, wenn der Eigenthümer dieselben nicht nach vorgängiger Aufforderung, welche im Fall seiner Abwesenheit oder Unbekanntheit in einem öffentlichen Blatt erfolgen kann, binnen acht Wochen gegen Zahlung der Fortschaffungs- und Lagerungskosten in Empfang nimmt, für Rechnung des Eigenthümers öffentlich verkauft werden.

Art. 7.

Für alle nach Art. 4, Absatz 2, Art. 5 und 6 von dem Schiffsführer, Schiffsleuten oder Arbeitern verwirkten Strafgeelder, sowie schuldigen Entschädigungsbeträge und Kosten, haftet das Schiff, vorbehaltlich des Regresses des Schiffseigenthümers gegen den Schuldigen.

Art. 8.

Alle Hafenabgaben, einschließlich der Krahngelder und Gebühren für Lootsen und Bootshülfe, können vom Hafenamte im Administrativwege beigetrieben werden.

Vor Berichtigung der auf dem Schiffe haftenden Abgaben, Strafgeelder, Entschädigungsbeträge und Kosten ist das Auslaufen aus dem Hafen nicht gestattet.

Art. 9.

Für Beschädigungen der Schiffe und Güter im Hafenbezirke, mögen solche durch andere Schiffe oder durch die bei den Schiffen oder beim Löschen oder Laden beschäftigten Personen, oder durch mangelhafte Beschaffenheit der Hafenwerke und Hafeneinrichtungen, oder durch sonstige Umstände verursacht sein, ist die Hafenverwaltung nicht verhaftet.

Art. 10.

Die Unterstützung hilfbedürftiger Schiffsleute, welche noch nicht von der zuständigen Behörde abgemustert sind, fällt dem Schiffe zur Last.

Die aufgewandten Unterstützungskosten sollen jedoch, wenn andere Privatpersonen oder Behörden zu deren Ersatz verpflichtet sind, amtsseitig beigetrieben und dem Schiffseigner, welcher sie gezahlt hat, erstattet werden.

Bekanntmachung des Hafenamts, die Hafenordnung zu Bremerhaven betreffend.

§ 1.

Kein Seeschiff von 40 Last Größe oder darüber darf in eins der Hafenbassins oder einen der Vorhäfen einlaufen, ohne sich eines Hafenlootsen und Bootshülse zu bedienen.

Der Hafenmeister ist befugt, Dampfschiffe und Leichterchiffe von dieser Verpflichtung zu befreien und dieselbe unter besonderen Umständen Schiffen unter 40 Last aufzuerlegen.

§ 2.

Mit explosiven oder leicht entzündlichen Gegenständen (Verordnung vom 3. April 1871 §§ 2 bis 5) beladene Schiffe haben vor der Einfahrt in den Hafen dem Hafenmeister oder Hafenaufseher eine genaue Aufgabe von der Ladung zu machen und die Verfügung des Hafenmeisters abzuwarten.

§ 3.

Schiffe, welche mehr als 3 Kilogramm Schießpulver an Bord haben, oder mit Gegenständen der im § 2, 4 und 5 a b bezeichneten Art beladen sind, werden in den Hafen nicht zugelassen.

Geladene Geschütze sind vor der Einfahrt zu entladen.

§ 4.

Mit raffinirtem Petroleum beladene Schiffe dürfen, nach eingeholter Erlaubniß, nur an den vom Hafenmeister bestimmten Platz legen, nachdem vorher alles Feuer an Bord gelöscht ist. Dieselben haben eine vom Hafenamte zu bestimmende Wache auf Kosten des Schiffs an Bord zu nehmen.

§ 5.

Vor dem Einlaufen in den Vorhafen und während des Aufenthalts im Hafen ist der Stampfstock einzunehmen. Die Anker müssen unter den Krahnballen hängen. Die Raken sind je nach Umständen anzubrasen oder zu toppen.

Der Hafenmeister kann auch die Einziehung des Klüver- und Besahnbaumes sowie der Davits und Seitenböte anordnen.

§ 6.

Holz und Holzflöße werden in der Regel in den Hafen nicht zugelassen. Unter besonderen Umständen kann der Hafenmeister die Zulassung gestatten, jedoch nur, wenn dieselben mit Ketten befestigt worden.

§ 7.

In den Vorhäfen darf kein Schiff länger, als zum Ein- oder Auslaufen erforderlich ist, verweilen. Dampfschiffen darf der Hafenmeister dies unter der Verpflichtung gestatten, bei stürmischem Wetter stets Dampf von genügender Spannkraft zu halten.

§ 8.

Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen möglichst langsam fahren, auch den aus- und einlaufenden Segelschiffen ausweichen, oder ihre Fahrt hemmen.

§ 9.

Schraubendampfschiffe dürfen beim Durchgang durch die Schleusen, sowie innerhalb einer Entfernung von 15 Metern (von der Schraube angerechnet) vor und hinter den Schleusen ihre Schrauben nicht gebrauchen, ebenso nahe der Rake innerhalb einer Entfernung von 10 Metern von derselben.

§ 10.

Auf allen Schiffen müssen beim Durchgang durch die Schleusen Kork-Fender vorhanden sein und zur Verhütung des Anstoßens benutzt werden.

§ 11.

Beim Durchholen der Schiffe durch die Schleusen, wozu die auf der Mauer und den Schleusenthüren befindlichen eisernen Bolzen, Landpfähle u. s. w. dienen, darf nicht in die Mauern oder Thüren der Schleusen mit Haken gestochen werden.

§ 12.

Jeder Schiffsführer hat sich persönlich oder durch einen Vertreter binnen 24 Stunden nach dem Einlaufen in den Hafen mit den Schiffspapieren bei dem Hafenmeister zu melden.

§ 13.

Der Hafenmeister hat, unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche des Schiffsführers und Ladungsempfängers, nach Maßgabe der deshalb bestehenden Vorschriften zu entscheiden, in welches Hafenbassin ein Schiff zu legen ist.

Der Liegeplatz im Hafen wird von demselben in der Regel nach der Reihenfolge der Anmeldung bestimmt.

Entladene und nicht in Ladung begriffene Schiffe haben auf Weisung des Hafenmeisters Schiffe, welche zum Laden oder Löschen bereit sind, Platz zu machen.

§ 14.

Der bestimmte Liegeplatz darf ohne Genehmigung des Hafenmeisters nicht verändert werden.

§ 15.

Den Weisungen des Hafenmeisters und Hafenlootsen in Ansehung einer Veränderung des Liegeplatzes eines Schiffes ist nicht allein von dem Führer und der Mannschaft desselben, sondern auch aller andern Schiffe, bei denen jenes vorbeigeht, werden muß, nachzukommen, insbesondere das Ueberlegen der Taue und das Ueberlösen zu gestatten. Der Hafenmeister ist befugt, Taue und Trossen, welche auf sein Verlangen nicht sogleich losgeworfen oder nachgelassen (gefiert) werden, kappen zu lassen.

§ 16.

Der Schiffsführer ist für die gehörige Befestigung des Schiffs an den dafür bestimmten Landpfählen, Ringen und Bojen, sowie für die Haltbarkeit der zur Befestigung verwendeten Trossen und Ketten, und ferner für genügende Verstärkung der Befestigungen bei stürmischem Wetter und bei Spülung des Hafens (welche 10 Minuten vorher durch Läuten der Hafenglocke angezeigt wird) verantwortlich. Den etwaigen deshalbigen Weisungen des Hafenmeisters und Hafenlootsen ist Folge zu leisten. Die Befestigung der Schiffe an den Vorsehern, Gurten, Wänden oder Treppen des Hafens ist verboten.

Zur Befestigung benutzte Ketten sind zur Schonung des Mauerwerks in genügender Weise zu umwickeln.

§ 17.

Segel, welche zum Trocknen gelöst sind, müssen bei Nacht und bei stürmischem Wetter gehörig befestigt werden.

§ 18.

Die Schiffe, welche an der Raje liegen und dieselbe mit ihrem obern Deck überragen, müssen mit der Raje durch sichere, mindestens 60 Centimeter breite, mit Geländer und Querleisten versehene, an Bord befestigte und am Lande auf Rollen ruhende Laufbrücken verbunden sein.

Schiffe, welche Auswanderer an Bord nehmen, haben bei eintretender Dunkelheit die Laufbrücken an jedem Ende mit einer Laterne zu erleuchten und eine Wache an Bord aufzustellen.

§ 19.

Die Löschrücke zum Transport von Gütern muß die erforderliche Breite und Festigkeit haben.

§ 20.

Ballast, Kehricht, Unrath und sonstige Gegenstände dürfen im Hafen nicht über Bord geworfen werden, sondern sind an einen vom Hafenmeister bestimmten Platz zu schaffen. Beim Löschen von Ballast und Kohlen ist jede Verunreinigung des Hafens zu vermeiden.

§ 21.

Die Raje soll nicht verunreinigt werden und ist, wo dies unvermeidlich ist, jeden Abend sorgfältig wieder zu reinigen.

§ 22.

Die Lagerung von Waaren, Ballast, oder sonstigen Gegenständen auf der Raje ist ohne besondere Erlaubniß des Hafenmeisters verboten.

§ 23.

Auf der Raje lagernder Sandballast ist durch Bedeckung vor dem Verwehen in den Hafen zu schützen.

§ 24.

Auf den Hafentreppen, sowie den Treppen und Brücken der Schleusen, dürfen Gegenstände nur getragen werden und zwar so, daß sie die Treppen und deren Einfassungen nicht beschädigen.

§ 25.

In den Schleusen dürfen Güter weder gelöscht noch geladen werden.

§ 26.

Bei Frostwetter haben auf Verlangen des Hafenmeisters die Schiffsführer das um ihre Schiffe befindliche Eis in einer Entfernung von 3 Metern zerschlagen zu lassen. Für Schiffe, welche nach oder aus einem zugefrorenen Theil des Hafens verholen wollen, wird das erforderliche Aufeisen bis zu der staatsseitig hergestellten offenen Fahrinne vom Hafenmeister auf Kosten des Schiffs angeordnet, falls dasselbe nicht vom Schiffe selbst besorgt ist.

§ 27.

Wenn in einem der Hafenbassins oder in deren Nähe Feuer ausbricht, so hat die Schiffsbefatzung sich unverzüglich auf ihre Schiffe zu begeben, und sich, sowie die zu den Schiffen gehörenden Bote zur Verfügung der Behörde zu halten.

§ 28.

In Beziehung auf Feuer und Licht sind alle an Bord befindlichen Personen zur höchsten Vorsicht verpflichtet.

Rücksichtlich des Gebrauchs von Licht und des verbotenen Tabacksrauchens in Schiffsräumen, in welchen leicht brennbare Gegenstände sich befinden, kommen die §§ 13 und 15 der Verordnung vom 3. April 1871 zur Anwendung.

Asche darf nur in nicht brennbaren Gefäßen aufbewahrt werden.

§ 29.

Im Uebrigen ist der Gebrauch von Licht an Bord nur in gehörig verschlossenen Laternen gestattet.

Feuer darf, außer zum Heizen von Dampfschiffen, nur bis 10 Uhr Abends zum Heizen und Kochen in sicheren Feuerstellen verwendet werden, vorbehaltlich einer Erweiterung oder Beschränkung der Erlaubniß desselben durch den Hafenmeister unter besonderen Umständen.

§ 30.

Alles an Bord befindliche Schießpulver ist binnen 12 Stunden nach dem Einlaufen in den Hafen an den zur Aufbewahrung am Lande bestimmten Platz abzuliefern.

§ 31.

Das Kochen und Schmelzen leicht feuerfangender Stoffe, als Theer, Del, Schwärze, Pech (§§ 19, 20 der Verordnung vom 3. April 1871) ist im Hafen nur an den vom Hafenmeister dazu angewiesenen Plätzen gestattet.

§ 32.

Das Brennen der Schiffe behufs des Kalfaterns und das Ausräuchern derselben behufs Vertilgung der Ratten darf nur mit Genehmigung des Hafenmeisters nach Maßgabe der Vorschriften desselben geschehen.

§ 33.

Das Kielholen eines Schiffes, sowie außenbords vorzunehmende, den Verkehr belästigende Arbeiten bei demselben, dürfen nur mit Erlaubniß des Hafenmeisters an dem von diesem bestimmten Platz geschehen.

§ 34.

Das Schießen ist im Hafen, wie überhaupt in Bremerhaven, verboten.

§ 35.

Die Schiffsmannschaften dürfen nicht mit Schieß- oder anderen Waffen, Scheidemessern oder anderen dolchartigen Messern an Land gehen.

Bemerkungen. Zu § 1 bleibt correcte Bezeichnung des Schiffsmasses, zu § 2, 3, 28 und 31 die Einrückung der neuen Verordnung wegen feuergefährlicher Anlagen, falls deren Revision vor der Hafenordnung zu Stande kommt, vorbehalten.

Die betreffenden Bestimmungen dieser Verordnung, ebenso der Verordnung vom 21. December 1868 zu § 18 sind in Noten beizudrucken.

Der Hafenordnung ist ferner beim Abdruck anzufügen:

- 1) die Verordnung vom 17. Juni 1864 wegen Benutzung der Krahnanstalten;
- 2) der Tarif für die Hafenabgaben.