

Mittheilung des Senats

vom 12. April 1878.

1. Verminderung der Zahl der Senatoren.

Der Senat hat zu Mitgliedern der Deputation die Herren Bürgermeister Pfeiffer und Gildemeister und Herrn Senator Schmick ernannt.

2. Erlass von Weggeld am Gröplingerdeich.

Der Senat erklärt sich mit dem Wunsche der Bürgerschaft einverstanden und wird demgemäß die Verkündigung des Gesetzes veranlassen.

3. Revision des Tarifs der Hafen- und Krahnaabgaben in Bremerhaven.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat einen Bericht über die Revision des Tarifs der Hafen- und Krahnaabgaben in Bremerhaven erstattet, welchen der Senat hieneben unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußnahme mittheilt.

Bericht.

Anlage.

Der Deputation für Häfen und Eisenbahnen erscheint eine Revision der bestehenden Vorschriften über die Hafen- und Krahngebühren in Bremerhaven wünschenswerth, einmal weil bezüglich der Anwendung des geltenden, durch Gesetz vom 16. December 1875 erlassenen Tarifs eine rechtliche Unsicherheit herrscht, die in der Praxis zu Unzuträglichkeiten führt und sodann, weil eine größere Annäherung des Bremerhavener Tarifs an den Geestemünder Tarif, soweit dies ohne erhebliche finanzielle Einbuße geschehen kann, zweckmäßig sein dürfte. In erster Beziehung ist das Folgende zur Begründung anzuführen.

Dem jetzigen Tarifgesetze vom 16. December 1875 gingen die Verordnungen vom 23. Februar 1873 und vom 17. Juli 1872 voran, von denen die eine immer an die Stelle der anderen trat. Alle diese Verordnungen haben eine neue Regelung der Tarifsätze des Gesetzes vom 17. November 1863, den Tarif für die Hafen- und Krahnaabgaben in Bremerhaven betreffend, zum Inhalt. Es darf nun allerdings als sicher angenommen werden, daß es bei Erlass der Verordnungen von 1872, 1873 und 1875 in der Absicht des Gesetzgebers lag, die übrigen nicht lediglich die Höhe der Gebühren betreffenden Bestimmungen der Verordnung von 1863 unberührt zu lassen. Denn der Anlaß der Revision war in den beiden ersten Fällen die nothwendig gewordene Umrechnung der Sätze in Folge der Einführung der Markrechnung bezw. einer neuen Maßeinheit, im letzten Falle der Umstand, daß es zweckmäßig erschien, gelegentlich einer neuen Verordnung wegen Benutzung der städtischen Häfen auch den Hafentarif für Bremerhaven neu zu verkünden. Allein die Fassung der erwähnten Verordnungen muß zu Zweifeln führen. Die Verordnung von 1863 bezeichnet sich ausdrücklich nur als Gesetz, „betreffend den Tarif für die Hafen- u. Abgaben in Bremerhaven“, dabei von der richtigen Ansicht ausgehend, daß die Bestimmungen über die Anwendung eines Tarifs, insbesondere über etwaige Ausnahmen und Vergünstigungen, integrierende Theile eines Tarifgesetzes sind, während das erste den Tarif von 1863 revidirende Gesetz sich mit den Worten einführt: „An Stelle der bisherigen Hafentarife werden die Hafenabgaben fortan nach folgenden Tarifen entrichtet“. Wobei dem Wortlaut nach der Zweifel möglich ist, ob man damit das ganze bisherige Gesetz habe beseitigen wollen.

In der Praxis haben sich denn auch diese Zweifel geltend gemacht und dahin geführt, daß neben den Bestimmungen des, zudem in manchen Punkten veralteten Gesetzes von 1863, welche die Voraussetzungen regeln, unter denen die einzelnen Tariffätze zur Anwendung zu bringen sind, sich traditionelle Regeln hierüber gebildet haben. Es leuchtet ein, daß es unter diesen Umständen sich empfiehlt, eine feste gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Der zweite der oben angeführten Gründe, welcher eine Revision der bestehenden Vorschriften wünschenswerth macht, spricht für sich selbst. Bei der unmittelbaren Nachbarschaft Bremerhavens und Geestemündes, die vom Standpunkte des Verkehrs fast als ein Hafen sich darstellen, erscheint eine möglichst gleichmäßige Regelung der Bedingungen, unter denen die Hafenanlagen zu benutzen sind, geboten. Selbstverständlich wird man dabei das Interesse der Staatskasse im Auge behalten müssen, die keine nennenswerthe Einbuße durch die Gleichstellung erleiden darf. Eine solche wird aber bei Annahme der Vorschläge der Deputation voraussichtlich nicht eintreten, wie sich aus dem Folgenden ergibt. Für die finanzielle Wirkung kommt vorzugsweise die Hauptposition des Tariffs das „Hafengeld“ in Betracht. Nach einer Aufstellung des Hafenbüreaus sind im Juli, August und September 1876 — drei Monate, in denen erfahrungsgemäß eine mittlere Schifffahrt stattzufinden pflegt — an Hafengeld erhoben:

von Schiffen über 130 cbm (à 6 S).....	Mk. 15 727.08
„ „ „ 130 „ (à 12 S).....	2 986.16
„ „ „ unter 130 „ (à 5 S).....	222.35
	Mk. 18 935.59

Nach dem Geestemünder Tarif berechnet, den anzunehmen die Deputation vorschlägt, würde die Einnahme gewesen sein:

von Schiffen über 170 cbm (à 6 S).....	Mk. 15 459.78
„ „ „ 170 „ (à 12 S).....	2 986.16
„ „ „ unter 170 „ (à 3 S).....	266.04
„ einem Fahrzeuge unter 40 cbm.....	— .30
	Mk. 18 712.28

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend hat die Deputation den anliegenden Gesetzentwurf ausgearbeitet, zu dessen einzelnen Bestimmungen sie das Nachstehende bemerkt.

Zu I. Hafengeld. (Ertrag in 1876: Mk. 95 226.84.)

Bremerhavener Tarif.

- 1) Schiffe über 130 cbm
für einen Monat für das cbm 06 S
„ zwei „ „ „ 12 „
„ jeden ferneren Monat. 01 „
- 2) Kleinere Schiffe
für einen Monat für das cbm 05 S
„ zwei „ „ „ 10 „
„ jeden ferneren Monat. 01 „
- 3) Holzflöße
monatlich Mk. 6.70

Geestemünder Tarif.

- 1) Schiffe über 170 cbm
für 30 Tage für das cbm. 06 S
60 „ 12 „
für jeden ferneren Zeitraum
von 30 Tagen..... 01 „
- 2) Schiffe von 40 bis 170 cbm
für eine Liegezeit bis zu
15 Tagen für das cbm 03 „
für jeden ferneren Zeitraum
von 15 Tagen..... 01 „
- 2a) Schiffe unter 40 cbm
für das Fahrzeug
für eine Liegezeit bis zu
15 Tagen..... 30 „
für jeden ferneren Zeitraum
von 15 Tagen..... 15 „
- 3) Holzflöße
für einen Zeitraum von
15 Tagen für das qm. 03 „

Die Annahme des Geestemünder Tarifs, welche der Entwurf vorschlägt, empfiehlt sich, abgesehen von den allgemeinen Gründen, die für eine Gleichstellung sprechen, durch die dem letzteren eigenthümliche zweckmäßigere Abstufung. 170 cbm

(40 Last) bilden eine bessere Grenze als 130 cbm, da Schiffe unter 170 cbm in den meisten Häfen nicht lootspflichtig sind. Es werden deshalb eine Menge Ruffen und Tjalken unter dieser Größe gebaut; die sämtlich jetzt in Geestemünde geringere Hafengebühren zu zahlen haben, als in Bremerhaven und daher der Natur der Sache nach lieber in dem ersten Hafen verkehren. Auch die Berechnung von 15 zu 15 Tagen statt von Monat zu Monat bei kleinen Schiffen erscheint an sich zweckmäßig. Was den Satz für Holzflöße anbetrifft, so empfiehlt sich die Berechnung nach Quadratmetern, weil die Größe der Holzflöße sehr verschieden ist. Finanziell ist diese Position von keiner Bedeutung, weil nach § 5 der Hafenordnung vom 25. Janr. 1873, die hierfür in Betracht kommt, nur unter besonderen Umständen die Zulassung von Holzflößen im Hafen gestattet ist.

Die Berechnung der Liegezeit, welche der Entwurf im zweiten Absatz vorschlägt, entspricht dem jetzigen, durch Instruction geregelten Verfahren.

Die Ausnahmen im vierten Absatz entsprechen im Wesentlichen dem geltenden Rechte (vgl. Verordnung vom 17. Novbr. 1863 § 1 unter 3) auch dem Geestemünder Tarif. Sie sind nur redactionell anders gefaßt, da die Verordnung von 1863, die lediglich bei der Position Schlußengeld von diesen Ausnahmen handelt, in dieser Beziehung unklar ist. Neu ist nur der Fall, welcher die Benutzung der Deviationsboje betrifft. Daß dieser Fall den andern in diesem Absatz behandelten gleich gestellt werde, verlangt die Billigkeit.

Zu II. Lastgeld. (Ertrag 1876: M. 1259.64.)

Bremerhavener Tarif.

Für das cbm 03 S

Geestemünder Tarif.

Für die Tonne (1000 kg) bei Benutzung der Bassins oder Kanäle 08 S
Bei Benutzung des Schiffsliegeplatzes an der Geeste zc. 05 "
sofern die Berechnung nach der Pos. Hafengeld nicht günstiger ist.

Der Entwurf acceptirt im Wesentlichen das Geestemünder Gesetz. Die Bemessung der Abgabe nach dem Gewichte statt nach dem Maße der gelöschten oder eingenommenen Güter ist schon deshalb zweckmäßiger, weil es sich bei den in Frage stehenden Fällen selten um gemessene Güter handeln wird. Der Eingang des Satzes, welcher die Voraussetzung feststellt, unter der diese Gebühr erhoben wird, entspricht den geltenden Vorschriften (vgl. Verordnung vom 17. Nov. 1863 § 1 unter 2), nur daß die Zulassung der Berechnung nach Pos. I., wenn dieselbe günstiger ist, ausgesprochen wird. Wie die vorgeschlagene Aenderung finanziell wirken wird, läßt sich genau nicht berechnen, da bei der Verschiedenheit des spezifischen Gewichts der Güter die in Betracht kommenden Einheitsgrößen inkomensurabel sind. Indessen wird die Aenderung eher eine Erhöhung als eine Herabsetzung des Tarifs bedeuten. Nach dem in § 33 der Schiffsvermessungsordnung festgesetzten Verhältniß der Tonne zum Cubikmeter würde der bisherige Satz von 3 S für das cbm einem solchen von nur 6,36 S für die t entsprechen.

Die Befreiungen vom Hafen- und Lastgelde, welche der Entwurf unter 1 bis 7 ausspricht, sind sämtlich so wie in Geestemünde, so auch in Bremerhaven schon jetzt in Geltung. Die Verordnung von 1863 enthält zwar nur die Fälle unter 1 und 3 und den veralteten Fall der Befreiung der Postdampfschiffe in transatlantischer Fahrt; die anderen Befreiungen beruhen auf dem Herkommen. Sie sind übrigens durchaus sachgemäß und bedürfen nur der gesetzlichen Sanctionierung.

Die in dem letzten Absatz erteilte Ermächtigung, für Dampfer in Reihenfahrt eine Aversionalzahlung eintreten zu lassen, beruht schon auf der Verordnung von 1863 (vgl. ebenda § 2 unter 2).

Zu III. Schlußengeld. (Ertrag 1876: M. 747.)

Wird erhoben von Schiffen, die in den unter I. letzter Absatz aufgeführten Fällen den Hafen verlassen haben, demnächst in denselben zurückkehren und nicht nochmals Hafengeld zu bezahlen haben. Der Geestemünder Tarif hat diese Position nicht. Es empfiehlt sich dieselbe beizubehalten und den Satz von M. 8.30 auf

M. 10 zu erhöhen, dagegen kleinere Schiffe und zwar Schiffe bis zu 170 cbm Raumgehalt (nicht lootspflichtige Schiffe) und Leichterfahrzeuge von der Gebühr, die höher als das Hafengeld für sie sein würde, zu befreien.

Zu IV. Lastgeld am Geesteufer. (Ertrag 1876: M. 171.12.)

Auch hier ist es zweckmäßig, aus den zu Pos. II. angeführten Gründen die Raumgröße in die Gewichtsgröße umzuwandeln. Finanziell ist diese Position, die sich lediglich als eine Recognitionengebühr zur Wahrung des Hoheitsrechts darstellt, von keiner Bedeutung. Der neue Einheitsfuß ist im Durchschnitt um ein Geringes höher, als der bisherige, der Maximalsatz von M. 1.70 auf M. 1.50 abgerundet.

Zu V. Kielholgeld und VI. Hafenlootsgeld.

Der Entwurf läßt es bei den bestehenden Bestimmungen bewenden. Ebenso im Wesentlichen

Zu VII. Bootshilfe. (Ertrag 1876: M. 17 110.25.)

Neu ist, abgesehen von der Redaction, welche etwas genauer ausdrückt, wofür diese Gebühr zu entrichten ist, als es in der Verordnung von 1863 unter IV. geschehen ist, die Aufstellung eines Maximalsatzes, über welchen hinaus die für außerordentliche Fälle gestattete Erhöhung der Tage nicht gehen darf. Daß auf diese Weise dem Ermessen der verwaltenden Behörde durch das Gesetz eine feste Grenze gesteckt wird, dürfte zweckmäßig sein.

Zu VIII. Verlegen der Schiffe (Verholen). (Ertrag 1876: M. 8 331.90.)

Bisheriger Tarif:	Vorgeschlagener Tarif:
für Schiffe bis 600 cbm M. 1.70	für Schiffe bis 600 cbm M. 1.50
" " über 600—1600 cbm " 3.30	" " über 600—2000 cbm " 3.50
" " " 1600 cbm " 5.—	" " " 2000 cbm " 5.—

Der Ertrag dieser Position fließt nicht in die Staatskasse, sondern wird den Hafenlootsen zugetheilt. Eine Abrundung der bisherigen Sätze empfiehlt sich. Die dabei vorgeschlagene, übrigens auch an sich zweckmäßige andere Abstufung dürfte im Resultat eine Ausgleichung der bisherigen und der neuen Sätze herbeiführen. Die ferner vorgeschlagene Erhöhung der Sätze in den Fällen der Verholung zum Kompaßreguliren und zum Probiren der Schraube auf das Doppelte, im Fall des Verholens zum Lloydock auf das Dreifache der Tage entspricht der dafür zu verwendenden Zeit im Verhältniß zu den regelmäßigen Fällen des Verlegens und ist schon jetzt Herkommen. Die unentgeltliche Wahrnehmung des Verholens in den Fällen, welche der letzte Absatz im Auge hat, beruht auf der Billigkeit und ist geltendes Recht (vgl. Gesetz von 1863 unter V.)

Zu IX. Lagergeld. (Ertrag 1876: M. 3 094.72.)

Der jetzige Tarif beträgt, ohne Unterschied ob auf der Kaje oder auf den Lagergründen gelagert wird, für 50 qm und das Jahr M. 20. Die vorgeschlagene Trennung empfiehlt sich, weil für das Lagern an der Kaje eine Erhöhung des Satzes (von $2\frac{1}{5}$ S für 20 qm und den Tag auf 5 S) und eine Beschränkung der freien Lagerzeit von einem Monat, wie sie die Verordnung von 1863 gewährt, auf fünfzehn Tage gerechtfertigt erscheint, während für das Lagern auf den unter der Verwaltung des Hafenmeisters stehenden Lagerplätzen, deren Zweck es eben ist, für die vorübergehende Lagerung von Gütern zu dienen, der bisherige Satz (auf die vorgeschlagene Einheit zurückgeführt rund 70 S) angemessen erscheint. Daß der Tarif für die Lagerplätze ebenfalls nach 20 qm abgestuft werde, sowie daß die Berechnung von 30 Tagen zu 30 Tagen erfolge, empfiehlt sich, letzteres vornehmlich wegen der Controle, die bei einer Berechnung von Tag zu Tag un-
gemein schwierig sein dürfte. Im Uebrigen kommt zu dieser Position die Hafenordnung vom 25. Januar 1873 § 22 in Betracht, nach welchem das Lagern an der Kaje überhaupt nur nach vorgängiger Genehmigung des Hafenmeisters gestattet ist.

Zu X. Krahngeld. (Ertrag des gewöhnlichen Krahngeldes 1876: M. 845.32.)

Bremerhavener Tarif:
Gewöhnliches Krahngeld für die Tonne
(1 000 kg) 28 $\mathcal{L}$.

Geestemünder Tarif:
für die Tonne (1 000 kg) 25 $\mathcal{L}$.

Die Gleichstellung des Bremerhavener Tarifs mit dem Geestemünder empfiehlt sich. Die außerordentliche Abgabe für Benutzung der Sheers bleibt nach dem Entwurf unverändert. Was die Bedingungen für die Benutzung der Krähne und der Sheers anlangt, so dürfte in diesem Gesetze eine Bezugnahme auf die Verordnung vom 17. Juni 1864, die zu Aenderungen keinen Anlaß giebt, genügen.

Die Deputation beantragt hiernach die Genehmigung des anliegenden Gesetzentwurfs.

(gez.) **Grave.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

Gesetz, betreffend die Hafen- und Krahnabgaben in Bremerhaven.

Unteranlage.

Unter Aufhebung der wegen der Hafen- und Krahnabgaben in Bremerhaven unter dem 17. November 1863 und 16. December 1875 erlassenen Gesetze verordnet der Senat im Einverständnisse mit der Bürgerschaft was folgt:

Einziger Paragraph.

Für die Benutzung der Hafen- und Krahnanlagen in Bremerhaven gelten die nachstehenden Vorschriften und Tariffätze:

I. Hafengeld.

Für das Eingehen und Ausgehen durch die Schleusen und den Aufenthalt in einem der Häfen haben zu entrichten, falls nicht die No. II. dieses Tarifs zur Anwendung gelangt:

1. Schiffe über 170 cbm Raumgehalt

für eine Liegezeit bis zu 30 Tagen einschl. für das cbm $\mathcal{M}$. —.06
für eine Liegezeit bis zu 60 Tagen einschl. für das cbm " —.12
für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 30 Tagen " —.01

2. Schiffe von 40 bis 170 cbm Raumgehalt

für eine Liegezeit bis zu 15 Tagen einschl. für das cbm $\mathcal{M}$. —.03
für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 15 Tagen für das cbm .. " —.01

3. Schiffe unter 40 cbm Raumgehalt

für eine Liegezeit bis zu 15 Tagen einschl. für das Fahrzeug $\mathcal{M}$. —.30
für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 15 Tagen für das Fahrzeug " —.15

4. Holzflöße

für jeden begonnenen Zeitraum von 15 Tagen für das qm $\mathcal{M}$. —.03

Die Liegezeit beginnt mit dem auf das Eingehen durch die Schleuse folgenden Tage.

Bruchtheile von $\frac{1}{2}$ cbm oder mehr werden für ein volles cbm gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen außer Ansatz gelassen.

Schiffe, welche zum Zwecke der Ausbesserung oder behufs Benutzung der Deviationsboje den Hafen verlassen und darnach wieder in denselben zurückkehren oder welche aus dem Hafen ausgelaufen sind, aber bevor sie die erste Tonne vor der Wesermündung passiren, wegen Ergänzung der Ladung, wegen Eisgangs, Unwetters oder erlittener Havarie in denselben zurückkehren, werden rücksichtlich des zu entrichtenden Hafengeldes nicht wie neu einlaufende Schiffe, sondern so behandelt, als wenn die neue Liegezeit eine unmittelbare Fortsetzung der früheren wäre.

II. Lastgeld.

Schiffe jeder Größe, welche von Weserplätzen, d. h. bis zum Hörumer Siel an der Jade und bis zum Dorumer Tief am rechten Weserufer einschließlich ab-

gefertigt oder dahin von einem der Häfen aus bestimmt sind, zahlen, sofern die Berechnung nach Pos. 1. nicht günstiger für sie ist, statt des tarifmäßigen Hafengeldes für jede Tonne (1000 kg) von ans Land gesetzten oder vom Lande empfangenen Gütern Mk. —.08.

Vom Hafen- bzw. Lastgeld sind befreit

1. Schleppdampfschiffe, welche andere Fahrzeuge ein- oder ausbringen.
2. Flußdampfschiffe, welche zur regelmäßigen Personenfahrt von Bremerhaven ab dienen.
3. Rähne und Leichter, welche die Weser und Jade (nicht über Hörumer- und Dorumer Siel hinaus) befahren und welche nicht Güter ans Land setzen oder vom Lande empfangen, sondern solche aus Seeschiffen überladen oder denselben zubringen.
4. Flußschiffe, welche Ballast an die Schiffe bringen.
5. Flußschiffe, welche leer eingehen und leer wieder ausgehen.
6. Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.
7. Lootsenfahrzeuge, welche nur diesem Zwecke dienen.
8. Schiffe, welche im Eigenthum des bremischen Staats oder des Reichs stehen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen ist ermächtigt, für Dampfschiffe, welche den Hafen in Reihenfahrt besuchen, das tarifmäßige Hafengeld zu ermäßigen.

III. Schleusengeld.

Schiffe, welche zum Zweck der Ausbesserung oder behufs Benutzung der Deviationsboje den Hafen verlassen und darnach wieder in denselben zurückkehren, oder welche aus dem Hafen ausgelaufen sind, aber bevor sie die erste Tonne vor der Wesermündung passiren, wegen Ergänzung der Ladung, wegen Eisgangs, Unwetters oder erlittener Havarie in denselben zurückkehren, oder welche von einem der Häfen in den anderen überlegen, haben ein Schleusengeld zu entrichten von Mk. 10.00.
Befreit von dem Schleusengelde sind Schiffe bis 170 cbm (einschließlich) Raumgehalt und Leichterfahrzeuge.

IV. Lastgeld am Geesteufer.

Für das Anbringen oder Abladen von Gütern am rechten Ufer der Geeste wird an Lastgeld erhoben für jede Tonne (1000 kg) von an's Land gesetzten oder vom Lande empfangenen Gütern, jedoch nicht mehr als Mk. 1.50 . . . Mk. —.03

V. Kielholgeld.

Für die Benutzung eines der Kielholplätze zur Untersuchung oder Reparatur des Schiffs für das cbm Raumgehalt Mk. —.05
jedoch nie weniger als " 10.00

VI. Hafenlootsgeld.

Für das Ein- oder Ausbringen von Schiffen

für Schiffe bis zu 250 cbm Raumgehalt.	Mk.	6.00
" " über 250 bis 500 cbm "	"	7.50
" " " 500 " 1200 " "	"	11.50
" " " 1200 " 2000 " "	"	15.50
" " " 2000 " 3000 " "	"	18.00
" " " 3000 " und oceanische Dampfer	"	23.00

VII. Bootshülfe.

Für die beim Eingehen oder Ausgehen durch ein bemanntes Boot oder mehrere bemannte Boote auf Anordnung des Hafenmeisters geleistete Hülfe einschließlich Leinenverfahren

für Schiffe bis 250 cbm Raumgehalt	M.	4.50
" " über 250 bis 500 cbm "	"	6.00
" " " 500 " 1200 " "	"	10.50
" " " 1200 " 2000 " "	"	12.00
" " " 2000 " 3000 " "	"	16.50
" " " 3000 " " "	"	20.00
" oceanische Dampfer	"	40.00

Ist die Bootshülfe in außerordentlichen Fällen, bei Nacht, Sturm oder Eisgang zc. mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden, so daß die gewöhnliche Bootshülfe nicht ausreicht, so kann nach Ermessen des Hafenmeisters eine angemessene Erhöhung der Tage, jedoch höchstens bis zum Belaufe der Hälfte des tarifmäßigen Satzes eintreten.

VIII. Verlegen der Schiffe. (Verholen.)

Für das Verholen der Schiffe im Hafen zur Vergütung der Hafenlootsen		
für Schiffe bis 600 cbm Raumgehalt	M.	1.50
" " von 600 bis 2000 cbm "	"	3.50
" " über 2000 "	"	5.00

Schiffe, die zum Compaßreguliren oder Probiren der Schraube verholen, zahlen das Doppelte; Schiffe, die in das Lloyd-Dock gebracht und aus demselben gelootst werden, das Dreifache der obigen Tage.

Wenn ein Schiff während seines Aufenthalts im Hafen bereits einmal auf Anordnung der Behörde verholt ist, ohne daß dies zugleich von dem Schiffer oder dessen Beauftragten begehrt worden ist, so ist jede fernere, von der Behörde allein angeordnete Verlegung von den Hafenlootsen unentgeltlich wahrzunehmen.

IX. Lagergeld.

Für Güter, welche an der Kaje niedergelegt werden, wird, wenn sie länger als 15 Tage lagern, an Lagergeld erhoben

für je 20 qm und den Tag	M.	— .05
--------------------------------	----	-------

Für Güter, welche auf den unter Verwaltung des Hafenmeisters stehenden Lagerplätzen gelagert werden

für je 20 qm und jeden begonnenen oder vollendeten Zeitraum von 30 Tagen	M.	— .70
--	----	-------

X. Tarif für die Benutzung der Krähne und Sheers.

Hinsichtlich der Bedingungen für die Benutzung ist die Verordnung vom 17. Juni 1864 maßgebend.

Das gewöhnliche Krähngeld beträgt für die Tonne (1000 kg) M. — .25

Die außerordentliche Abgabe für Benutzung der Sheers beträgt

für Lasten bis 5 Tonnen	M.	20.00
" " von 5 bis 10 Tonnen	"	40.00
" " " 10 " 15 "	"	60.00
" " " 15 " 20 "	"	80.00
" " " 20 " 25 "	"	100.00
" " " 25 " 30 "	"	200.00
" " " 30 " 35 "	"	400.00
" " " 35 " 40 "	"	600.00
" " " 40 " 45 "	"	800.00

für das Ausheben und für das Einsetzen von Masten		
in Schiffe bis 1200 cbm Raumgehalt, für jeden Mast, der gehoben		
oder eingesetzt wird	"	30.00
in Schiffe über 1200 bis 2000 cbm desgl.	"	45.00
" " " 2000 cbm desgl.	"	70.00

Beschlossen etc.

