

# Handbuch

für

Preussische Consular-Beamte,  
Kreder, Schiffer und Befrachter.

Nach amtlichen Quellen.



B e r l i n.

Druck und Verlag von G. Reimer.

1847.

M. R. 8 Aug 14

## V o r w o r t.

---

Das vorliegende Werk hat den nächsten Zweck: den Preussischen Consular-Beamten eine übersichtliche Zusammenstellung derjenigen gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse zu geben, welche, zur Regelung ihrer amtlichen Wirksamkeit, in dem Consular-Reglement vom 18. September 1796 und späterhin zu dessen Abänderung, Ergänzung oder Erläuterung ergangen sind; demnächst eine vollständige Sammlung derjenigen Handels- und Schiffahrts-Verträge, welche von Preußen allein, oder in Verbindung mit den übrigen Regierungen des deutschen Zoll- und Handels-Vereins abgeschlossen worden, und zur Zeit noch gültig sind; endlich eine Zusammenstellung der wesentlicheren, das Abgabewesen und die schiffahrtspolizeilichen Verhältnisse in den Preussischen Ostsee-Häfen betreffenden Gesetze und Verordnungen. Es wird in den besonderen Verhältnissen, unter denen der größte Theil unserer Consular-Beamten zu seinen Functionen berufen wird, unseren gewerblichen Interessen von Nutzen sein können.

So bereitwillig die Preussische Regierung im Anerkennung der Bedürfnisse des Handels, und zur Berücksichtigung der Wünsche des Handelsstandes auf die Ansetzung von Consular-Beamten in dazu geeigneten Städten des

Auslandes sorgt, so liegt doch in der Natur der Sache, daß nur in wenigen der Letzteren besoldete, dem Handelsstande des Auslandes nicht angehörende Beamte zur Wahrnehmung der Consular-Geschäfte angestellt werden können, welche mit vollständiger Kenntniß der Handels- und gewerblichen Verhältnisse Preußens und der sich darauf beziehenden Gesetze und Bestimmungen ausgerüstet sind und sich in dieser Hinsicht in fortdauernder lebendiger Kenntniß der sich entwickelnden Zustände erhalten.

Hat sich auch in letzter Zeit die Zahl solcher besoldeter Consular-Beamten vermehrt, und berechtigen immerhin die Umstände zu der Erwartung, daß die Regierung für die weitere Vermehrung dieser Missionen Opfer zu bringen nicht Bedenken tragen werde, so ist doch der bei weitem größte Theil unserer Consular-Beamten — wie denn auch bei anderen Seehandel treibenden Staaten sich ein ähnliches Verhältniß findet — aus der Zahl der fremdländischen Kaufleute gewählt, denen bei Uebernahme der Geschäfte die nähere Kenntniß unserer Handelszustände und der sich darauf beziehenden Verträge, Gesetze und Anordnungen öfters mehr oder weniger fehlt, und welchen, insbesondere bei weiter Entfernung und bei dem Mangel ununterbrochener Verbindung ihres Wohnorts mit Preußen, nicht überall die Mittel zu Gebote stehen, sich damit vertraut zu machen.

Selbst in den nächsten Bereich ihrer amtlichen Aufgabe, in Beziehung auf die richtige Auslegung und Anwendung ihrer Instruction, bringt der öfters eintretende Wechsel der Beamten manche Lücke, da die, im Laufe der Zeit ergangenen Anweisungen der vorgesetzten Behörde wohl nicht immer vollständig gesammelt, und dem Nachfolger übergeben sein mögen.

Der Preussische Consular-Beamte wird aber den, nach dem fortschreitenden Bedürfnisse nothwendig gesteigerten Anforderungen an seine Amtswirksamkeit nicht völlig genügen können, wenn er sich nur mit den Gesetzen und den, den Handel und die Schifffahrt betreffenden Verhältnissen des Landes und Hafens, in welchem er seine Functionen übt, und mit dem Consular-Reglement und mit den sich darauf beziehenden Instructionen vertraut macht; er muß sich auch eine, wenigstens allgemeine Kenntniß der diesseitigen Handels- und Verkehrs-Verhältnisse und der sich darauf beziehenden Verträge, Gesetze und Verordnungen aneignen, da er ohne solche Kenntniß weder genügende Berichte erstatten, noch dem Gewerbetreibenden Preußens, welcher sich an ihn wendet, in allen Fällen Berather und Beistand sein, noch endlich dem fremden Gewerbetreibenden, welcher mit Preussischen Handelsplätzen in Geschäfts-Verbindungen steht, oder dergleichen einzugehen beabsichtigt, genügende Auskunft über hiesige Zustände geben kann. Es bedarf nicht erst der Hindeutung, wie nachtheilig in verschiedenen Richtungen der Mangel an Sachkenntniß dem diesseitigen Interesse werden muß.

Die vorliegende Sammlung ist bestimmt, zunächst diesem Mangel abzuhelpfen, und nach Auswahl und Anordnung zunächst von diesem Gesichtspunkte aus zu beurtheilen.

Es ließ sich indeß wohl annehmen, daß dieselbe auch für diesseitige Gewerbetreibende, insbesondere für Rheder, Befrachter und Schiffer eine willkommene Gabe sein werde. Es fehlt zwar nicht an einer Sammlung der Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zoll- und Handels-Vereins \*);

---

\*) Die Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zoll-Vereins, gesammelt und mit Rücksicht auf der Fremdländer Gesetzgebung und

Zeitschriften \*) bringen fortlaufend Alles zur öffentlichen Kenntniß, was in Beziehung auf Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung und Verwaltung in den Preussischen Staaten dem Gewerbetreibenden irgend von Bedeutung sein kann; die betreffenden Verordnungen und Erlasse finden sich ebenfalls in der Gesetz-Sammlung und in den Amtsblättern, und ein Verzeichniß der Preussischen Consulate und Consulars-Beamten ist in dem Staatshandbuche enthalten. Was aber so in größeren Sammlungen und Zeitschriften zerstreut liegt, das wird, getrennt von dem, was mit dem Seehandel und der Rhederei nicht in naher Beziehung steht, und zu einem leicht zugänglichen Handbuche geordnet, den betreffenden Gewerbetreibenden nützlich werden können.

War hiernach der Zweck der Zusammenstellung ein doppelter, so darf derselbe auch bei der Beurtheilung des Inhalts nicht übersehen werden. Es sind Materialien aufgenommen worden, welche vom Standpunkte des Consular-Beamten aus entbehrlich erscheinen mochten; es trifft dies einen Theil des Inhalts der dritten Abtheilung; andere — der Inhalt der zweiten — sind vorzugsweise für jenen bestimmt. Es sei gestattet, über die Anordnung und den Inhalt der einzelnen Abtheilungen der Sammlung einiges erläuternd zu bemerken.

Der, das Consularwesen betreffende erste Abschnitt bedarf der Rechtfertigung nicht. Er soll die Stelle einer voll-

---

gewerbliche Verhältnisse beleuchtet von C. A. v. Kamps. Braunschweig bei F. Bieweg und Sohn. 1845.

\*) Centralblatt der Abgaben-, Gewerbe- und Handels-Gesetzgebung und Verwaltung in den Königl. Preussischen Staaten. Berlin bei Jonas;

Handels-Archiv nach amtlichen Quellen herausgegeben im R. Handels-Amte zu Berlin. Berlin bei Besser;  
 Börsen-Nachrichten der Ostsee;  
 Berliner Zeitungs-Halle.

ständigen Instruction der Consular-Beamten vertreten, und es scheint daher, damit Verständniß und Uebersicht nicht leide, angemessen, die einzelnen §§ des Consular-Reglements mit den, sich auf dieselben beziehenden gesetzlichen und reglementären Bestimmungen, welche jene ergänzen, abändern oder erläutern, zusammenzustellen.

Der zweite Abschnitt hat vorzugsweise den Zweck, den, dem Gange der Ereignisse fern stehenden, ihren socialen Verhältnissen nach größtentheils dem Auslande angehörenden Consular-Beamten von der Entstehung und dem Zwecke des deutschen Zoll- und Handelsvereins eine allgemeine Kenntniß zu geben, und sie zu befähigen, sich über eine Schöpfung aufzuklären, welche, wie sie segensreich für Deutschland, insbesondere für die, dem Vereine angehörenden Länder wirkt, so die Aufmerksamkeit aller Handel treibenden Staaten fesselt, aber im Auslande vielfach der irrthümlichsten Beurtheilung unterliegt. Die Interessen des Zollvereins werden dabei gewinnen, wenn diese Irrthümer im Auslande als solche erkannt werden, und dazu wird insbesondere beitragen, wenn der unbegründeten Ansicht begegnet wird, als handle es sich um eine, von einer deutschen Regierung concipirte und gegen das Ausland gerichtete Maßregel, da doch vielmehr seit einer Reihe von Jahren das Bedürfniß der Association zur Verbesserung unbequemer innerer Zustände, zur Erleichterung des Verkehrs im Innern und mit dem Auslande, und zur Belebung des Handels in verschiedenen Ländern Deutschlands gefühlt, und, unabhängig von einander, von verschiedenen Regierungen bethätigt wurde, bis der Zoll-Verein in seiner jetzigen Ausdehnung und auf seiner Grundlage erstand \*).

\*) Es wird die Andeutung nicht unwillkommen sein, daß L. Rautke in seiner deutschen Geschichte im Zeitalter der Reformation Bd. II,

sollten, ihrer amtlichen Stellung nach, über Zweck und Bedeutung des Zoll-Vereins nicht unaufgeklärt sein, da sie außer Stande sind, die diesseitigen Handels- und gewerblichen Verhältnisse richtig zu würdigen, wenn sie dieselben nicht in ihrer Beziehung zum Gesamt-Verein aufzufassen vermögen. Sie sind überdies in manchen Ländern besonders geeignete Organe zur Berichtigung der öffentlichen Meinung. Es schien genügend, ihnen durch Anführung der einzelnen Verträge eine Anschauung von dem Entstehen einzelner kleinerer Vereine und von den Anschlüssen an solche und der Vereine zu einander, somit von der Entwicklung der Verhältnisse bis zum Abschlusse des Vertrags vom 8ten Mai 1841 zu geben, und eine Vergleichung desselben mit den früheren Verträgen sowie die Einsicht in die Beilagen werden sie befähigen, sich über die bestehenden Verhältnisse und über den Gang ihrer Ausbildung eine richtige Ansicht zu schaffen.

Die dritte Abtheilung enthält Gesetze und Verordnungen, den Handel, die Verhältnisse der Rhederei und die Erhebung der Hafengelder und Schiffsabgaben in den Preussischen Häfen betreffend. Es ist hier nicht sowohl die Aufnahme der darin enthaltenen Materialien als die Auslassung solcher zu rechtfertigen, welche neben jenen eine Stelle in Anspruch zu nehmen scheinen. Um dem Vorwurfe der

---

Seite 44 Nachricht von einem Plane zur Einführung eines allgemeinen deutschen Grenz-Zoll-Systems giebt, welcher von dem Reichs-Regiment mit großem Eifer vorbereitet wurde, im Jahre 1523 gereift schien und die Ausführung hoffen ließ, da der Kaiser durch vorläufige Einwilligung gebunden war. Wenn Deutschland damals nicht in den Besitz der Wohlthaten eines solchen Vereins kam, so verschuldete dies nicht der Mangel an practischer Ansehnlichkeit unserer Vorfahren, denen die Ehre der Conception gebührt, sondern das politische und religiöse Zerwürfniß des Landes.

Lüdenhaftigkeit zu begegnen, wird bemerkt, daß der Zweck der vorliegenden Sammlung gefährdet erschien, wenn ihr eine übermäßige Ausdehnung gegeben wäre, welche nicht ohne Einfluß auf die Kosten hätte bleiben können. Enthält sie das für den Zweck Wesentlichste, so sind Raum- und Kosten-Ersparniß als ein Gewinn zu betrachten. Aus dieser Rücksicht hat manches in den drei letzten Abschnitten, insbesondere aber in dem vorliegenden beseitigt werden müssen, dessen Aufnahme sonst wohl keinem Bedenken unterlegen hätte; so bleibt der Bremshäuser Zoll mit den sich darauf beziehenden Verträgen, Tarifen und Tabellen, eben so Alles unberührt, was sich auf die Ausübung der Flußschiffahrt überhaupt, und insbesondere auch der Schiffahrt auf den sogenannten conventionellen Strömen (Rhein, Weser, Elbe, Ems, Rahn) bezieht. Es bestehen Verträge zwischen den betreffenden Uferstaaten und zwar:

1. Die Elb-Schiffahrts-Acte vom 23. Juni 1821.  
Gef. = Samml. 1822. S. 10 ff.
2. Die Additional-Acte zur Elb-Schiffahrts-Acte vom 23. Juni 1821, d. d. 13. April 1844.  
Gef. = Samml. 1844. S. 458 ff.
3. Die Uebereinkunft zwischen Preußen, Oesterreich, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Köthen, Anhalt-Deßau, Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, vom 13. April 1844.  
Gef. = Samml. 1844 S. 518 ff.
4. Die Weser-Schiffahrts-Acte vom 10. Sept. 1823.  
Gef. = Samml. 1824. S. 25 ff.
5. Die Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins

und die auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehende Ordnung, vom 31. März 1831.

Ges. = Samml. 1831. S. 73 ff.

6. Der Vertrag zwischen Preußen und Hannover, die Erweiterung der Emschifffahrt und die, auf der Ems zu erhebenden Schifffahrts = Abgaben betreffend, vom 13. März 1843.

Ges. = Samml. 1843. S. 231 ff.

7. Der Vertrag zwischen Preußen, Großherzogthum Hessen und Herzogthum Nassau, die Regulirung der Schifffahrts = Verhältnisse auf der Lahn betreffend.

Rücksichtlich der Verträge zu 4. und 5. sind im Laufe der Zeit Supplementar = Artikel vereinbart, und durch die Gesetz = Sammlung ebenfalls zur öffentlichen Kenntniß gebracht. Ein Vertrag über die Schifffahrts = Verhältnisse auf der Mosel ist in Unterhandlung. Es wird genügen, auf jene Materialien hinzudeuten. Wenn rücksichtlich der Befahrung des Rheins mit Seeschiffen durch Aufnahme der Bekanntmachungen Nr. 26 — 30. eine Ausnahme gemacht ist, so rechtfertigt sich diese durch die Verbindung der See = mit der Flußschifffahrt auf dem Rheine, in welcher Beziehung jedoch das Erforderliche nur im Auszuge übernommen ist.

Mit Rücksicht auf die wünschenswerthe Raumerparung sind auch die Statute der kaufmännischen Corporationen und Handelskammern, die Mäkler = Ordnungen und Regulative für Hülf = Institute des Handels, welche sich in einzelnen Handelsplätzen finden, übergangen worden, der Vereins = Zoll = Tarif und das dazu gehörende amtliche Waaren = Verzeichniß aber, weil beides periodisch der Revision unterworfen ist und die Absicht dahin geht, dies Material den Preußischen Consular = Beamten gesondert zugehen zu lassen.

Was den Inhalt der vierten Abtheilung, die noch gel =

tenden Handels- und Schiffahrts-Verträge Preußens und des Zoll-Vereins, anlangt, so folgen dieselben in chronologischer Ordnung, sofern es nicht angemessen erschien, diejenigen zusammen zu stellen, welche zu verschiedenen Zeiten mit derselben fremden Regierung abgeschlossen sind; so folgt der Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Preußen und den anderen Staaten des Zoll-Vereins und Großbritannien vom 2. März 1841 dem Vertrage vom 2. April 1824 und die zwischen Preußen und Dänemark unter dem 26. Mai 1846 abgeschlossene Convention dem Vertrage vom 17. Juni 1818. Der Artikel 4. jener Convention nimmt auf den, unter dem 1. Januar 1842 von der Königl. Dänischen Regierung publicirten Sund- und Beltzolltarif nebst den darin enthaltenen reglementarischen Bestimmungen Bezug. Da die Kenntniß dieses Tarifs und dieser Vorschriften bei den Preußischen Rhedern und Schiffern weniger verbreitet ist, als bei der Einwirkung der Sund-Zoll-Erhebung auf unsere Schiffahrt zu erwarten sein dürfte, so ist die Deresund und Strom-Zoll-Rolle nach der Publication vom 1. Januar 1842 mit abgedruckt worden. Dagegen konnte der, in dem Art. 10. des Handels-Vertrags mit der Ottomanischen Pforte vom 1/2 October 1840 vereinbarte Tarif, welcher für unsern Seehandel von geringerer Bedeutung ist, zur Ersparung von Raum und Kosten, übergangen werden. Er findet sich in der Ges.-Samml. des Jahres 1841 Seite 168—231.

Eine abgesonderte Zusammenstellung der Verträge, je nachdem dieselben von Preußen allein oder in Verbindung mit den übrigen Regierungen des Zollvereins abgeschlossen sind, oder je nachdem dieselben den Handel und die Schiffahrt, oder lediglich die Letztere betreffen, erschien nicht angemessen. Ob die Verträge dieser oder jener Ordnung angehören, ergiebt sich sogleich aus ihnen selbst, und nur in

Betreff des, zwischen Preußen und Portugal unter dem 20. Februar 1844 abgeschlossenen Vertrags ist zu bemerken, daß die übrigen Staaten des Zollvereins von dem, im Art. 19. enthaltenen Vorbehalte des Beitritts theilweise Gebrauch gemacht haben, wie denn ein ähnlicher Vorbehalt auch in dem Art. 21. des zwischen Preußen und Griechenland am <sup>31. Juli</sup><sub>12. Aug.</sub> 1839 abgeschlossenen Vertrag aufgenommen ist.

Zu den, in dieser Abtheilung gesammelten Verträgen gehören eigentlich auch diejenigen, durch welche unter dem 16. October 1845 die Verhältnisse des Zoll-Vereins und des Steuer-Vereins geregelt worden sind. Es schien indesß zur Verminderung des Materials um so mehr zulässig, diese Verträge auszulassen, als sie sich nur auf den Grenzverkehr beider Vereine beziehen, den Preußischen Consular-Beamten entbehrlich, und den betreffenden diesseitigen Gewerbetreibenden in der Gesetz-Sammlung zugänglich sind, in deren Jahrgang 1845 S. 685 ff. sie sich finden. Zwischen Preußen und Rußland besteht zwar kein förmlicher Schifffahrts-Vertrag, beide Regierungen haben sich aber im Jahre 1842 dahin geeinigt, daß die beiderseitige Flagge in den Häfen beider Länder, und zwar in Rußland sowohl in den Kaiserl. Russischen als in den Großfürstlich Finnländischen, rücksichtlich der Schifffahrts-Abgaben der Nationalen gleich behandelt werden soll. Auf die, der eigenen Flagge vorbehaltenen Cabotage bezieht sich diese Uebereinkunft nicht.

In der fünften Abtheilung endlich sind einige Ergänzungen enthalten, zu welchen sich während des Drucks der Sammlung Veranlassung zu bieten schien.

# Inhalts-Verzeichniß.

## Erste Abtheilung.

### Das Preussische Consularwesen betreffend.

	Seite
Reglement für alle Königlich Preussische General-Consuls, Consuls, Agenten und Vice-Consuls in fremden Handlung-Plätzen und Seehäfen de dato Berlin den 18ten September 1796 mit erläuternden Bemerkungen. . . . .	5—84

#### Beilagen:

<u>1. Die Circular-Verfügung vom 25ten April 1834, betreffend die an Unterthanen anderer Zollvereins-Staaten zu gewährende consularische Unterstützung. . . . .</u>	<u>8</u>
<u>2. Circular-Verfügung vom 16ten August 1844, betreffend die besondere Stellung der Preussischen Consular-Beamten in dem Verhältnis zu Sachsen. . . . .</u>	<u>10</u>
<u>3. Circular-Verfügung vom 16ten April 1845, betreffend die Preussischen Schiffspapiere. . . . .</u>	<u>11</u>
<u>4<sup>a</sup>. Abbildung der Preussischen Kriegsflagge.</u>	
<u>4<sup>b</sup>. Abbildung der allgemeinen Preussischen Landes- oder Handels-Flagge.</u>	
<u>5. Abbildung der Preussischen Lootsenflagge.</u>	
<u>6. Gesetz vom 31sten December 1842, betreffend die Erwerbung und den Verlust der Eigenschaft als Preussischer Unterthan, so wie den Eintritt in fremde Staatsdienste. . . . .</u>	<u>13</u>
<u>7. Auszug aus den Bestimmungen des Preuss. Allgem. Landrechts, betreffend die Favarie-Rechnungen und die Schadens-Ermittlungen bei Versicherungen (§§. 1640—1866 und 2242—2261. Tbl. II. Tit. 8. A. 2. K.). . . . .</u>	<u>23</u>

	Seite
8. Circular-Befugung vom 9ten März 1839, betreffend die vom Schiffsvolk in Strandungsfällen abzugebende Erklärung. . .	27
9. Gesetz vom 31ten März 1841, zur Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen. . . . .	33
10. Auszug aus den Bestimmungen des Preuß. Allgem. Landrechts, betreffend die Abdankung des Schiffsvolkes und dessen Rechte wegen der Steuer (§§. 1544—1587. Th. II. Tit. 8. A. L. R.). . .	36
11. Formular zum Feuer-Contract und Muster-Rolle für die Preussischen Seeschiffer. . . . .	39
12. Circular-Befugung vom 30ten Januar 1815, betreffend die von den Consular-Beamten zu verabreichenden Geld-Unterstützungen. . . . .	48
13. Circular-Befugung vom 23ten August 1816, betreffend denselben Gegenstand. . . . .	51
14. 15. Circular-Befugung vom 24ten April 1834, nebst beigelegter Allerhöchster Verordnung vom 5ten October 1833, die Verpflichtung der Preussischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner betreffend. . . . .	52, 55.
16. Bestimmungen vom 6ten Januar 1837, betreffend das Verhalten der Consular-Beamten in Bezug auf entwichene Seeleute. . .	57
17. Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 11ten November 1829, betreffend die Befugniß der Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern zur Aufnahme und Attestirung von Vollmachten diesseitiger Unterthanen. . . . .	61
18. Entwurf eines Formulars zu consularischen Vollmachten. . .	61
19. Circular-Befugung vom 15ten Juni 1830, betreffend das Verfahren bei der Ertheilung oder Visirung von Reise-Pässen. . .	62
20. Circular-Befugung vom 6ten November 1840, betreffend die Jahresberichte der Consular-Beamten. . . . .	72
21. Circular-Befugung vom 23ten September 1844, betreffend die consularische Bericht-Erhaltung an das Königl. Handels-Amt. . .	73
22. Gebühren-Taxe für die königlich Preussischen Consulate, vom 10ten Mai 1832. . . . .	77
23. Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 24ten Januar 1845, betreffend die in Pefkingen zu entrichtenden Consulate-Gebühren. . . .	78
24. Bestimmungen vom 12ten November 1831, über die Uniform der königlichen Consular-Beamten. . . . .	81
25. 26. 27. Zeichnungen in Bezug auf die Uniform der königlichen General-Consule. . . . .	
28. Formular zu den Patenten der königl. Consular-Beamten. . .	81
29. Verzeichniß der Namen der im Auslande angestellten königlich Preussischen Consular-Beamten. . . . .	85

## Zweite Abtheilung.

Die inneren Verhältnisse des deutschen Zoll- und Handelsvereins betreffend.

	Seite
A. Allgemeine Uebersicht. . . . .	99
B. Anlagen dazu:	
1. Uebersicht der Bevölkerung des deutschen Zollvereins, nach dessen ursprünglichem Bestande und nach den seitdem eingetretenen Anschlüssen sowohl, als nach dem Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845. . . . .	105
2. Zollvereinigungs-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen, Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Hessen und Seiner königlichen Hoheit dem Großherzoge von Hessen einerseits, dann Seiner Majestät dem Könige von Bayern und Seiner Majestät dem Könige von Württemberg andererseits. Vom 22ten März 1833. . . . .	112
Zusatz-Artikel zu dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preußen, Kurhessen und dem Großherzogthume Hessen einerseits und Bayern und Württemberg andererseits, vom 31ten Oktober 1833. . . . .	126
3. Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, dem Großherzogthume Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betreffend, vom 8ten Mai 1841. . . . .	127
Verordnung, die Besteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers betreffend, vom 7ten August 1846. . . . .	133
4. Verordnung vom 23ten Januar 1838, das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgesetz und die demselben entsprechende Zoll-Ordnung betreffend, mit	
a) dem Zollgesetze und . . . . .	142
b) der Zoll-Ordnung. . . . .	150
5. Gesetz wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen, vom 23ten Januar 1838. . . . .	184
6. Uebereinkunft der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien, vom 21ten September 1842; Bekanntmachung der Ratifikation vom 29ten Juni 1843. . . . .	197
7. Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend, vom 31ten Oktober 1839. . . . .	199
8. Maß- und Gewichts-Ordnung für die Preussischen Staaten, vom 16ten Mai 1816. . . . .	201

	Seite
9. Anweisung zur Verfertigung der Probemaße und Gewichte nach §. 1. der Maß- und Gewichts-Ordnung vom 16ten Mai 1816. . . . .	208
10. Verordnung vom 13ten Mai 1840, die Verbindlichkeit zur Anwendung gestempelter Maße und Gewichte betreffend. . . . .	211
11. Allgemeine Münz-Convention der zum Zoll- und Handels-Bereine verbundenen Staaten, vom 30sten Juli 1838. . . . .	212
12. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 26sten September 1846, den in den Preussischen Strafgesetzen gemachten Unterschied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesseitige oder fremdherrliche Münz-Regal betreffend. . . . .	218
13. Münz-Kartel unter den zum Zoll-Bereine verbundenen Staaten, vom 21sten Oktober 1845. . . . .	218

### Dritte Abtheilung.

#### Gesetze und Verordnungen, den Handel, die Verhältnisse des Rhederei-Gewerbes und die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schifffahrts-Abgaben in den Preussischen Ostsee-Häfen betreffend.

	Seite
1. Verordnung wegen Anordnung eines Handelstaths, Errichtung eines Handels-Amtes und Verbindung des statistischen Bureau's mit letzterem, vom 7ten Juni 1844. . . . .	223
2. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 20sten Juni 1822 wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhederreien. . . . .	226
3. Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Obermündungen in Beziehung auf Zollverfahren, vom 31sten Januar 1846. . . . .	228
4. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 18ten Oktober 1838, die Erhebung der Hafens-Gelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwasser und zu Pillau, so wie der Schifffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing betreffend. . . . .	295
5. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 24sten Oktober 1840, die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schifffahrts-Abgaben, so wie der Loosten-Gebühren in den Seehäfen und für die Gewässer der Provinz Pommern betreffend. . . . .	308
Tarif, nach welchem das Hafengeld in Swinemünde und die Abgaben für die Befahrung der Prene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Passs zu entrichten sind. . . . .	309



	Seite
15. Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde, vom 22sten August 1833. . . . .	415
16. Verordnung über das Verhalten der Seefahrenden im Hafen, so wie auf der Rhebe und im Fahrwasser, der Stadt Stralsund, vom 4ten Mai 1842. . . . .	423
17. Polizei-Ordnung für die Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde, vom 29sten April 1842. . . . .	430
18. Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer, Seelootsen vom 15ten Oktober 1840, nebst Anlagen. . . . .	435
19. Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 19ten März 1846, betreffend die Befähigung zur Aufnahme in die Navigations-Schulen zu Königsberg, Pillau, Danzig, Stettin und Stralsund. . . . .	466
20. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 4ten Oktober 1827, die Militair-Verhältnisse der Preussischen Schiffleute betreffend. . . . .	467
21. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 18ten November 1832, die auf Preussischen nach andern Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend. . . . .	467
22. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 25sten März 1833, denselben Gegenstand betreffend. . . . .	468
23. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29sten Juli 1839, denselben Gegenstand betreffend. . . . .	468
24. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 1sten December 1843, die Militair-Verhältnisse der Mannschaft der Korvette Amazone betreffend. . . . .	469
25. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 23sten November 1831, wegen Bestrafung der Schiffer, welche Schiffleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen. . . . .	470
26. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 18ten Januar 1843, die den Rhein befahrenden Preussischen Seeschiffer betreffend. . . . .	470
27. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 27sten April 1843, die Einrichtung einer Rheinschiffer-Prüfungs-Kommission zu Danzig betreffend. . . . .	472
28. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 20sten September 1843, die Errichtung einer Kommission zu Danzig zur Untersuchung derjenigen Seeschiffe betreffend, welche den Rhein befahren wollen. . . . .	473

### A n h a n g.

A. Auszug aus der Rhein-Schiffahrts-Acte vom 31sten März 1831. Artikel 42. 43. 53. 54. . . . .	474
B. Auszug aus dem Regulativ wegen Ausübung der Rheinschiffahrt von dieseitigen Untertbanen, vom 5ten August 1834. (§§. 1 — 23.) . . . . .	476

	Seite
C. Genehmigungs-Urkunde des in dem Protokolle der Central-Rheinschiffahrts-Kommission vom 17ten Juli 1838 enthaltenen zehnten Supplementar-Artikels zu der Rheinschiffahrts-Acte vom 31sten März 1831. D. d. den 6ten September 1838. . . . .	483
29. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Pommern vom 20sten Juli 1843, die Erwerbung von Rheinschiffer-Patenten Seitens der Preussischen Seeschiffer betreffend. . . . .	485
30. Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Pommern vom 8ten Januar 1844, die Ausrüstung der zur Rheinschiffahrt bestimmten Preussischen Seeschiffe betreffend. . . . .	486
31. Instruktion zur Vermessung der Seeschiffe in den Preussischen Häfen vom 12ten November 1846, nebst Tabelle. . . . .	487
32. Vertrag zwischen Preussen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Russland, wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern, vom 20sten December 1841, nebst Anlagen. . .	506
33. Verordnung wegen Bestrafung des Handels mit Neger-Sclaven, vom 8ten Juli 1844. . . . .	525
34. Gesetz zum Schuß der Waarenbezeichnungen, vom 4ten Juli 1840.	528
35. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 28sten Mai 1842, das Gesetz vom 4ten Juli 1840 betreffend. . . . .	530

#### Vierte Abtheilung.

### Die noch geltenden Handels- und Schiffahrts-Verträge Preussens und des Zoll-Vereins.

	Seite
1. Uebersetzung des zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preussen und Seiner Majestät dem Könige von Dänemark zu Kopenhagen den 17ten Juni 1818 geschlossenen Handels-Traktats. .	533
2. Uebersetzung der Convention zwischen Preussen und Dänemark wegen Erneuerung des Handels-Vertrags vom 17ten Juni 1818. Geschlossen den 26. Mai und ratifizirt den 6ten Juli 1846. . .	542

#### Anhang I.

Die von dem Königlich Dänischen General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium unter dem 1sten Januar 1842 publicirte Dorefund- und Strom-Zoll-Rolle. . . .	546
--	-----

#### Anhang II.

Bekanntmachung derselben Behörde vom 16ten Mai 1846, verschiedene Modifikationen der Dorefund- und Strom-Zoll-Rolle betreffend. . . . .	611
---	-----

3. Handels-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, zu London am 2ten April 1824 geschlossen und am 15ten desselben Monats ratifizirt. . . . . 612
4. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 20sten Mai 1826, über die gegenseitigen Begünstigungen diesseitiger und großbritannischer Unterthanen für den Handel und die Schifffahrt. . . . . 614
5. Handels- und Schifffahrts-Konvention zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Bereine gehörigen Staaten, Nassau und Frankfurt einerseits und Großbritannien andererseits, vom 2ten März 1841. . . . . 615
6. Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Königl. Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin, wegen gegenseitiger Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preussischen und Mecklenburgischen Häfen, vom 19ten Dezember 1826. . . . . 618
7. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen, vom 14ten März 1827. . . . . 620
8. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg, vom 4ten Oktober 1828. . . . . 623
9. Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Amerika, vom 1sten Mai 1828. . . . . 626
10. Schifffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg, vom 26sten Juli 1830. . . . . 632
11. Freundschafts-, Schifffahrts- und Handels-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Mexico, vom 18ten Februar 1831. . . . . 634
12. Uebereinkunft der Königl. Preussischen und K. K. Oesterreichischen Regierung wegen Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preussischen und Oesterreichischen Häfen durch Austausch von Ministerial-Erklärungen, vom 1sten Mai 1831. . . . . 642
13. Ministerielle Bekanntmachung, wegen der den Schiffen des Kirchenstaats in diesseitigen Häfen zugestandenen Abgaben-Gleichstellung mit den inländischen Schiffen, vom 22sten September 1834. . . . . 643

	Seite
14. Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige der Niederlande, vom 3ten Juni 1837. . . . .	644
15. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Griechenland, vom $\frac{31\text{ten Juli}}{12\text{ten August}}$ 1839. . . . .	650
16. Handels-Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Pessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Bereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und der Ottomanischen Pforte andererseits, vom $\frac{10\text{ten}}{22\text{ten}}$ Oktober 1840. . . . .	659
17. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Ihrer Majestät der Königin von Portugal und Algarvien, vom 20sten Februar 1844, ratifizirt den 6ten Juni 1844. . . . .	665
18. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen dem Deutschen Zoll- und Handels-Bereine einerseits und Belgien andererseits, vom 1sten September 1844. . . . .	672
19. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handels-Bereines einerseits und Sardinien andererseits, vom 23sten Juni 1845. . . . .	683
20. Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handels-Bereins einerseits und dem Königreiche beider Sicilien andererseits, vom 27sten Januar 1847. . . . .	691

### Fünfte Abtheilung.

Anhang zur Ergänzung des in den vorhergehenden Abschnitten enthaltenen Materials.

#### Zur ersten Abtheilung.

A. Ergänzung der Bemerkungen über das Consular-Reglement. . . . .	703
B. Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der im Auslande angestellten Preussischen Consuln, Seite 85. . . . .	705
C. Ueber das Verhältnis der fremden Consular-Beamten in Preußen. . . . .	706

## Zur dritten Abtheilung.

- |  |     |
|--|-----|
| 1. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 19ten Februar 1847, betreffend die Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Pillau vom 18ten Oktober 1838. Anhang zu III. No. 1. Litt. a. (Seite 306 des Handbuchs.) . . . . . | 711 |
| 2. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 1sten Februar 1847, betreffend die von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafen- und Schiffsahrts-Abgaben und Lootsengebühren. . . . .                                | 711 |
| 3. Reglement die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maßregeln anlangend, vom 30sten April 1847. . . . .  | 712 |
-

Erste Abtheilung.

**Das Preussische Consularwesen**  
betreffend.

Die Haupt-Instruction der Königl. Consular-Beamten ist das nachfolgende in der Edicten-Sammlung von 1796 Nr. 97. S. 651 seqq. aufgenommene allgemeine Preussische Consular-Reglement vom 18ten September 1796, welches fortdauernd die Grundlage aller diesseitigen Consulats-Einrichtungen bildet. Dasselbe findet jedoch in Bezug auf das Verhältniß der, in dem Gebiete der Pforte vorhandenen Consulate, für welche die Stipulationen der Artikel 4 und 5 des Vertrages vom 22sten März 1761 (Martens Recueil, Vol. 1. pag. 9) \*) maßgebend sind, keine unbedingte Anwendung. Der leichteren Uebersicht wegen sind die späterhin ergangenen, das Consularwesen betreffenden Anordnungen und die sich darauf beziehenden Erlasse und Verordnungen in Bemerkungen den betreffenden §§. des Consular-Reglements beigegeben worden.

\*) E x t r a i t.

*Traité d'amitié et de commerce entre Frédéric II Roi de Prusse et le Sultan des Ottomans Mustapha conclu à Constantinople le 22 Mars 1761.*

P. P.

Art. IV.

Ministres, Consuls etc. Le Ministre Prussien residant auprès de la Sublime Porte jouira de l'indépendance et des privilèges dont les Ambassadeurs des autres Puissances amies ont coutume de jouir, et dans toute la juridiction de la Sublime Porte dans chaque échelle, port et isle où il se trouve des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans de la part des autres Puissances amies, les Ministres Prussiens pourront aussi envoyer des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans, les congédier et en constituer d'autres à leur place. Les Ministres qui résideront auprès de la Sublime Porte pourront se servir de quatre Dragomans et pour ces endroits où il résidera un Consul, d'un Dragoman; et les

Consuls, Vice-Consuls, Dragomans et Passagers, les Négocians et les autres sujets de leur Nation, jouiront de la même immunité, dont jouissent les sujets des autres Puissances amies.

Art. V.

*Justice.* S'il arrivoit quelque dispute entre les Prussiens et leurs sujets, le Ministre ou les Consuls Prussiens décideront l'affaire d'après leurs loix, et tant que les Prussiens ne demandent pas eux-mêmes à être jugés par la Justice Ottomane, les Juges et Gouverneurs de la Sublime Porte ne pourront s'ingérer par force à vouloir les juger. Les Consuls qui résideront dans le Territoire Ottoman ne seront pas mis aux arrêts, et tous les procès qu'ils auront se décideront dans la résidence Impériale par le secours de leurs Ministres. Leurs maisons seront exemptes de scelle, de recherche et de visite, et s'il s'élevoit quelque procès entre les sujets de la Sublime Porte et ceux de la Prusse, on procédera dans les Tribunaux Ottomans avec assistance de leurs Ministres, Consuls ou Vice-Consuls et aussi par celui des Dragomans, et si quelque Mahométan ou autre sujet de la Sublime Porte forçoit quelques sujets Prussiens à comparoitre devant le Tribunal dans un temps où aucun de leurs Dragomans ou Procureurs ne seroit présent, ils ne seront point obligés de répondre; et si des procès des Consuls ou Dragomans surpassent la valeur de quatre mille aspres, ils seront examinés dans la résidence de l'Empire Ottoman. S'il arrivoit quelque dispute entre les Mahometans ou autres sujets de la Sublime Porte et les Prussiens ou leurs sujets, touchant les causes qui concernent la vente, l'achat et les emprunts d'argent, et qu'il ne se trouve point d'instrumens ou autre documens valides, ou n'écontera point les témoignages forcés; et s'il arrive quelque dispute au moment du départ de quelque vaisseau Prussien, elle sera décidée sans délai par le secours du Consul ou du Dragoman, et le vaisseau ne sera point arrêté ni retardé dans son départ sans raison; et si quelque Prussien endetté ou coupable prenoit la fuite, un autre Prussien qui n'est pas coupable du délit, ne sera pas saisi ni molesté; et si en quelque endroit où demeure un Prussien, on trouve le corps de quelque homme tué, le Prussien ne sera pas molesté par la recherche appelée *prezzo di sangue* si l'on ne peut le convaincre légalement qu'il est coupable.

# Reglement

für alle

Königlich Preussische General-Consuls, Consuls,  
Agenten und Vice-Consuls

in

fremden Handlungsplätzen und Seehäfen.

de dato Berlin, den 18ten September 1796.

---

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preussen, u. s. w. u. s. w.

Haben wahrgenommen, daß Unsere in fremden Ländern, Inseln, Handlungsplätzen und Seehäfen bestellte General-Consuls, Consuls, Agenten und Vice-Consuls nicht überall, zur Beförderung und Sicherung der Handlung und Schiffahrt Unserer Unterthanen, ihre Bestimmung erfüllen, und ihr Verfahren nach richtigen, Unserer Intention entsprechenden Grundsätzen abmessen. Wir wollen ihnen daher, sowohl zu ihrer Richtschnur als Vollmacht in Absicht aller Consulat-Geschäfte, nachstehende allgemeine Instruction ertheilen, so wie solche, bei der Ermangelung besonderer Schiffahrts- und Commerz-Verträge zwischen Unsern und andern Europäischen Staaten, sich schon aus der Natur der Sache, dem übereinstimmenden Herkommen, und allgemeinen Europäischen Völker-, Handlungs- und Seerecht herleiten läßt. Alle nach dem Locale hie und da erforderliche nähere Modificationen aber verweisen Wir zu den an einzelne Consuls theils schon erlassenen, theils noch zu erlassenden Special-Instructionen. Wir vertrauen hiebei

zu jeder der befreundeten Mächte, in deren Gebiet Wir Consuls bestellt haben, daß sie dieselben bei Ausübung der solchergestalt vorgeschriebenen ihren Souverainitäts-Rechten völlig unbeschädigten, allgemein üblichen Functionen den Völkerrechtlichen Schutz wollen genießen lassen, welchen Wir dagegen auch ihren Consuls in Unsern Staaten geru gewähren.

### §. I.

#### Allgemeine Bestimmung des Consuls.

Jeder von Uns in einem auswärtigen See- und Handlungs-Platz, unter welcher Benennung es auch sei angestellte Consul hat die Bestimmung, daß er an seinem Ort und in seinem Consulat-District alles thue und wahrnehme, was zur Sicherung und Beförderung der Rechte und Vortheile Unserer Staaten überhaupt, so wie Unserer einzelner Unterthanen, in Absicht des Commerzes und der Schifffahrt gereichen kann. Er ist daher befugt und verpflichtet, von allen daselbst ein- und ausgehenden Preussischen Schiffen Kenntniß zu nehmen, auf den gesammten dortigen Verkehr Preussischer Unterthanen ein fleißiges Auge zu haben, für die immer mehrere Ausnahme desselben, so wie für Erhaltung guter Ordnung dabei bestens Sorge zu tragen, allen Unsern dorthin kommenden schiffahrenden oder handlungstreibenden Unterthanen, sowohl durch gütliche, von beiden Theilen ersuchte Schlichtung etwaniger Streithändel unter ihnen, als auch in ihren übrigen Angelegenheiten durch Rath und That, durch Schutz in Beeinträchtigungen, durch Beistand in Unglücksfällen, und überhaupt durch Vertretung und Vertheidigung ihrer Personen, ihrer Schiffe, Güter, Rechte und Freiheiten, mit aller Gewissenhaftigkeit, Einsicht und Klugheit nützlich zu sein, und zu dem Ende nach Erforderniß der Umstände bei den obrigkeitlichen Behörden des Consulat-Bezirktes schriftliche und mündliche Vorstellungen zu thun, Atteste auszustellen, Protocolle aufzunehmen, und Berichte anhero zu erstatten; alles dieses in folgenden näheren Bestimmungen.

## Bemerkungen.

1) Die Wirksamkeit der königlichen Consular-Beamten kann sich in Folge der abgeschlossenen Zollvereinigungs-Verträge auch auf Nicht-Preussische Untertanen beziehen, indem jene Verträge eine gegenseitige Unterstützung der Untertanen des einen Staats durch die Consulate des andern Staats für den Fall der Ermangelung eigener Consular-Beamten stipulirt haben. Es besteht aber für die Untertanen des einen Staats keine Verpflichtung, die consularische Unterstützung des andern Staats in Anspruch zu nehmen. Die näheren Gesichtspunkte, welche bei dieser gegenseitigen consularischen Unterstützung ins Auge zu fassen sind, finden sich in der unter Nr. 1. nachfolgenden Circularverfügung vom 25ten April 1834 angegeben, deren Bestimmungen auch in Bezug auf das Verhältniß der, dem Zollverein erst später beigetretenen Staaten und Länder zur Anwendung kommen. Mit Sachsen waltet dabei noch das besondere Verhältniß ob, daß die Preussischen Consular-Beamten durch eine Circular-Verfügung vom 16ten August 1844 (Nr. 2.) auf den ausdrücklichen Wunsch der königlich Sächsischen Regierung ermächtigt worden sind, an das königlich Sächsische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten auch ohne Vermittelung der diesseitigen Centralbehörde zu berichten, wenn sie in einzelnen Fällen unmittelbar von dem Ersteren dazu aufgefordert werden.

Die Angehörigen des, der Preussischen Landeshoheit unterworfenen Fürstenthums Neuenburg in der Schweiz, haben, wie andere königliche Untertanen, vollen Anspruch auf die Assistenz der Preussischen Consular-Beamten.

Außer den Verhältnissen des Zollvereins und des Fürstenthums Neuenburg sind die königlichen Consular-Beamten als solche nicht in der Lage, fremden Untertanen von Amts wegen Beistand leisten zu können, indem sie dazu weder der Regierung desjenigen Landes gegenüber, in welchem sie angestellt sind, noch auch in dem Verhältniß zu derjenigen Regierung, deren Untertan vertreten werden soll, an sich für legitimirt zu erachten sind. Es ist aber dabei nicht ausgeschlossen, daß die königlichen Consular-Beamten, Behufs der Unterstützung, auch von Untertanen der nicht zum Zollvereine gehörigen Deutschen Staaten vorkommenden Falls außeramtlich Schritte thun, sofern sie nur nach ihrer persönlichen Stellung vermeiden können, auf ihr Amt ausdrücklich Bezug zu nehmen.

2) Solche Individuen, welche nicht dem Handels- oder Schiff-

ferstande angehören, haben auf die consularische Assistenz, dem allgemeinen Grundsatz nach, überhaupt keinen Anspruch, indem die Einsetzung der Consulate wesentlich die Beförderung der Schifffahrt und des Handels der dießseitigen Unterthanen zum Zwecke hat. Es kann zwar nur erwünscht sein, wenn die königlichen Consular-Beamten sich auch anderen Personen gegenüber im Stande sehen, nützliche Dienste zu leisten, und ist ihnen nach §. VIII. unter gewissen Voraussetzungen auch gestattet, dieselben mit Reise-Legitimations-Mitteln zu versehen. So weit aber dieser Vorbehalt nicht eintritt, haben die königlichen Consular-Beamten sich vor Einmischung zu bewahren, welche der königlichen Regierung oder ihnen selbst Verlegenheiten oder Kosten verursachen möchten, andern Falls sie die Folgen ihrer Handlungen auf eigene Gefahr und Rechnung zu übernehmen haben.

3) In Bezug auf den Nachweis der Nationalität eines Preussischen Schiffes und die danach beim Verkauf eines solchen zu beachtenden Vorsichtsmaaßregeln, sind die königlichen Consular-Beamten durch die unter Nr. 3. nachfolgende Circular-Verfügung vom 16ten April 1845 mit besonderer Anweisung versehen worden.

Die Beilage Nr. 4 a und b und 5. enthalten eine authentische Abbildung:

- a. der königlich Preussischen Kriegsflagge,
- b. der Preussischen ordentlichen Landes- oder Handelsflagge,
- c. der Preussischen Lootsenflagge.

Die Beilage Nr. 6. enthält das Gesetz vom 31sten December 1812, betreffend die Erwerbung und den Verlust der Eigenschaft als Preussischer Unterthan, so wie über den Eintritt in fremde Staatsdienste.

4) Es ist den königlichen Consular-Beamten ohne besondere Erlaubniß nicht gestattet, für andere Staaten Consulardienste zu übernehmen.

---

( B e i l a g e n . )

Nr. 1.

C i r c u l a r e

an sämtliche königlich Preussische Consule.

In den resp. am 22sten und 30sten März und 11ten Mai v. J. abgeschlossenen und mit dem 1sten Januar d. J. in Kraft getretenen Staats-Verträgen, wodurch Seine Majestät der König mit mehreren Deutschen Sou-

vereinigen Ihre Lande zu einem gemeinsamen Zoll- und Handels-Verbande vereinigt haben, ist im Artikel 19 die Verabredung getroffen worden:

daß die in fremden See- oder andern Handelsplätzen angestellten Consuls eines oder des andern der contrahirenden Staaten veranlaßt werden sollen, der Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten sich in vorkommenden Fällen möglichst mit Rath und That anzunehmen.

Die Lande und Landestheile, welche, außer Preußen, gegenwärtig zu dem großen Deutschen Zoll- und Handels-Vereine gehören, sind:

- das Königreich Bayern;
- das Königreich Sachsen;
- das Königreich Württemberg;
- das Kurfürstenthum Hessen;
- das Großherzogthum Hessen;
- das Großherzogthum Sachsen-Weimar und Eisenach;
- das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Birkenfeld;
- die Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg-Gotha;
- die Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Desau und Anhalt-Bernburg;
- die Fürstenthümer Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt;
- die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen;
- das Fürstenthum Waldeck;
- die Fürstlich Reußische Lande;
- das Landgräflich Hessische Oberamt Meisenheim.

Sämmtliche königliche General-Consuls, Consuls und Vice-Consuls werden daher, wie dies schon mittelst früherer Verfügungen vom 5ten August 1828 und 29ten September 1829 hinsichtlich der königlich Bayerischen und Württembergischen, ingleichen der Großherzoglich Hessischen Unterthanen größtentheils geschehen ist, hiedurch angewiesen, derjenigen Individuen, welche nach obigem Verzeichnisse dem Gebiete des Zollvereins angehören, und in Ermangelung eines eigenen Consuls ihres Souverains deren Unterstützung in Anspruch nehmen möchten, sich den Umständen nach möglichst mit Rath und That anzunehmen. Es wird hiebei jedoch, sofern die Angelegenheiten, in welchen dergleichen Individuen sich an die königlichen Consuls wenden, etwa eine Verwendung bei dortigen Behörden erfordern sollten, zur Vermeidung von Mißverhältnissen stets angemessene Rücksicht darauf zu nehmen sein, daß die königlichen Consuls nur als Preussische Consuls förmlich ange stellt und beglaubigt sind, und von der Regierung, in deren Gebiete sie fungiren, nur als solche das Crequatur erhalten haben, daß sie nicht in den Angelegenheiten fremder Unterthanen sich an die dortigen Behörden weniger offiziell wenden, als vielmehr nur durch Privat-Empfehlung und Vermittelung, und nach dem Maße der erprobten Bereit-

willigkeit der dortigen Behörden sich werden bemühen können, den gedachten fremden Untertbanen auch in dergleichen Angelegenheiten nützlich zu sein.

Auf Veranlassung besonderer Anfragen wird noch bemerkt, daß die Königl. Consuls für jetzt und bis auf etwaige weitere Verfügung, sich nicht für befugt ansehen dürfen, den Untertbanen anderer zu dem Zoll- und Handels-Bereine gehöriger Staaten Pässe zu ertheilen oder zu visiren, und daß sie selbigen, außer in Fällen besonderer Auctorisation, Geld-Unterstützungen für Rechnung irgend einer Regierung um so weniger verabreichen dürfen, als ihre Befugniß hiezu auch in Hinsicht der Preussischen Untertbanen vorschristsmäßig nur auf die Unterstützung hilfsbedürftiger Seefahrer beschränkt ist.

Berlin, den 25ten April 1834.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
Eichhorn.

Nr. 2.

### Circular

an sämtliche Königlich Preussische Consular-Beamte,  
vom 16ten August 1844.

Die Königlich Sächsische Regierung hat dem unterzeichneten Ministerium den Wunsch zu erkennen gegeben, daß die diesseitigen Consular-Beamten in Bezug auf ihr Verhältniß zu Sachsen mit besonderer Anweisung versehen werden möchten. Es werden daher sämtliche Königl. Consular-Beamte mit Bezug auf die Bestimmungen des früheren Circulars vom 25ten April 1834, welches wegen der in den Zollvereinigungs-Verträgen von 1833 stipulirten gegenseitigen consularischen Unterstützung im Allgemeinen erlassen wurde, hierdurch noch besonders angewiesen, darauf Bedacht zu nehmen, daß namentlich auch den Königl. Sächsischen Untertbanen in allen solchen Fällen, wo dieselben in Ermangelung eines eigenen Consular-Beamten ihrer Regierung an die Preussischen Consulate sich wenden, gleich Preussischen Untertbanen Schutz und Beistand zu Theil werde.

Außerdem werden die Königl. Consular-Beamten auf den ausdrücklichen Wunsch der vorgenannten Regierung zugleich ermächtigt, an das Königl. Sächsische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten auch ohne Dazwischenkunft des unterzeichneten Ministerii zu berichten, wenn sie in einzelnen Fällen unmittelbar von demselben eine Aufforderung dazu erhalten.

Berlin, den 16ten August 1844.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
Eichmann.

vom 6ten April 1845.

In Folge der von Preussischen Gouvernement in neuerer Zeit mit verschiedenen auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schiffahrts - Verträge, sowie in Rücksicht auf die Bestimmungen des zwischen Preußen, Großbritannien, Oesterreich und Land geschlossenen Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels, vom 1ten Dezember 1841, hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, mit größter Sorgfalt es zu überwachen, daß nicht nur die Preussischen Schiffe sich stets im Besitze der erforderlichen Papiere befinden, um sich auf der z oder in fremden Häfen über ihre Nationalität und das Recht zur Führung der Preussischen Flagge ausweisen zu können, sondern daß auch der Mißbrauch der Preussischen Flagge Seitens der zu derselben nicht berechtigten Schiffe vorgebeugt werde. Zur Erreichung des letzteren Zwecks ist Mitwirkung der königlichen General - Consulen, Consulen und Vice - Consulen wesentlich; das unterzeichnete Ministerium kehrt sich daher veranlaßt, denselben über die in dieser Beziehung zu beobachtenden Grundsätze Nachstehendes zu eröffnen:

Als Preussische Schiffe, und demgemäß als berechtigt zur Führung der Preussischen Flagge, sind nur diejenigen anzusehen, welche Preussischen Unterthanen eigenthümlich angehören; und zwar müssen, wenn das Schiff sich im gemeinschaftlichen Eigenthume Mehrerer befindet, die sämmtlichen Mit eigenthümer Preussische Unterthanen sein. An andere Bedingungen, außer der vorgedachten, ist in Seiten des Preussischen Gouvernements die Anerkennung der Nationalität eines Preussischen Schiffs nicht geknüpft; namentlich ist in der fröhen Beziehung die Nationalität der Schiffsmannschaft und der Bau des Schiffes nicht entscheidend. Es können also auch Schiffe, die außerhalb der Preussischen Staaten gebaut sind und der Rhederei einer anderen Nation angehört haben, nachdem sie in das alleinige Eigenthum Preussischer Unterthanen übergegangen sind, die Rechte Preussischer Schiffe durch Nationalisirung erhalten, wenn dieselben zu diesem Zwecke nach einem Preussischen Hafen geführt, daselbst vermessen und mit Preussischen Papieren versehen werden. Dagegen ist ein Schiff, welches einem Nicht - Preussen ganz oder auch nur theilweise gehört, selbst wenn es innerhalb der Preussischen Staaten erbaut ist, zur Führung der Preussischen Flagge nicht berechtigt.

Die Papiere, welche die Preussischen Schiffe zum Ausweise über ihre Nationalität führen, sind bis jetzt an Zahl, Form und Inhalt mannichfach verschieden gewesen. Es ist indessen Veranstellung getroffen, hierin für die Zukunft die wünschenswerthe Vereinfachung und Gleichmäßigkeit eintreten zu lassen. Danach sind die Preussischen Schiffe nur noch verpflichtet, künftig folgende Papiere zu führen:

1. einen Bepflbrief (certificat de construction), welcher von der kompetenten Preussischen Gerichtsbehörde ausgestellt sein und, um ganz vollständig zu sein, enthalten soll:
  - a) den Nachweis, wie und wo das Schiff gebaut ist;
  - b) den Namen des Schiffes und des Eigentümers, resp. der Eigentümer;
  - c) den Erwerbstitel, auf welchem das Eigenthum beruht, und
  - d) die Bescheinigung, daß der oder die Eigentümer Preussische Untertanen sind;
2. einen von einer Preussischen Behörde ausgestellten Meßbrief oder Vermessungs-Attest (document de mesurage) über die Tragfähigkeit des Schiffes, und
3. die Musterrolle (rôle d'équipage), welche die Anzahl, die Namen und die Nationalität der auf dem Schiff befindlichen, zu dessen Mannschaft gehörigen Personen nachweist.

Unter diesen drei Dokumenten ist der Bepflbrief das Wichtigste, da durch denselben festgestellt werden soll, daß das Schiff im alleinigen Eigenthume Preussischer Untertanen sich befindet. Es ist daher auch erforderlich, daß aus denselben stets die zeitigen Eigentümer des Schiffes ersichtlich sind, zu welchem Behufe jede Veränderung in der Person des Eigentümers (oder der Eigentümer) auf dem Bepflbrief nachzutragen ist. Insbesondere aber wird dies dringend nothwendig, um in solchen Fällen, wo ein Preussisches Schiff oder die Parte eines solchen an einen Nichtpreußen veräußert wird, und das Schiff hierdurch der Grundbeding seiner Nationalität verlustig geht, zu verhüten, daß nicht auf Grund des Preussischen Bepflbriefes ein solches Schiff mißbräuchlich noch ferner unter Preussischer Flagge fahre und die Vorzüge Preussischer Schiffe in fremden Hären genieße.

In Rücksicht hierauf wird es den sämtlichen königlichen Consular-Beamten (ebenso, wie dies hinsichtlich der kompetenten königlichen inneren Behörden geschehen ist,) hierdurch zur Pflicht gemacht, in allen Fällen, wo es zu ihrer Kenntniß kommt, daß ein Preussisches Schiff oder ein Antheil an einem solchen, von dem bisherigen Eigentümer veräußert worden ist, einen amtlichen Vermerk über diese Veräußerung, in welchem der neue Erwerber benannt wird, auf den Bepflbrief des betreffenden Schiffes zu setzen; — in dem Falle aber, daß der neue Erwerber des Schiffes oder der Schiffsparte kein Preussischer Untertan ist, dem gedachten Vermerke noch ausdrücklich hinzuzufügen, daß in Folge jener Veräußerung das Schiff aus der Zahl der Preussischen Handels-Schiffe ausgeschieden und nicht ferner zur Führung der Preussischen Flagge berechtigt sei.

Berlin, den 16ten April 1845.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

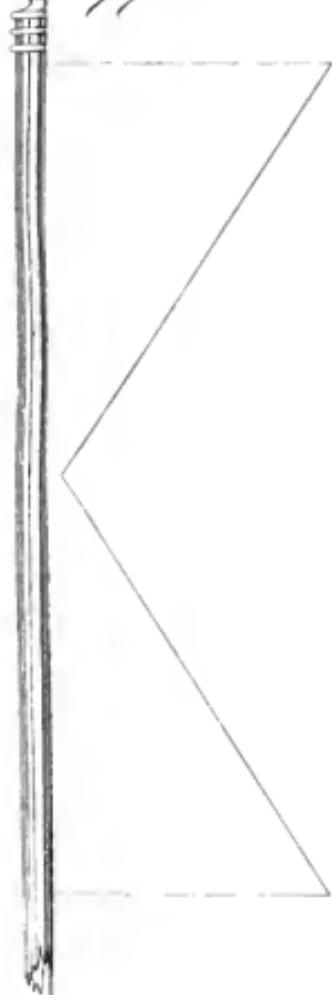
Eichmann.

*Endelsflagge.*





Flagge.



I<sup>te</sup> Abth. Beilage 5.

# Lootsen - Flagge

für die Preussischen Schiffe .





Gesetz vom 31sten December 1842 betreffend die Erwerbung und den Verlust der Eigenschaft als Preussischer Untertban, so wie über den Eintritt in fremde Staatsdienste.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preussen etc. etc. verordnen über die Erwerbung und den Verlust der Eigenschaft als Preussischer Untertban, so wie über den Eintritt in fremde Staatsdienste auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erforderlichem Gutachten Unseres Staatraths für den ganzen Umfang der Monarchie, was folgt:

## §. 1.

Erwerbung der Eigenschaft als Preussischer Untertban.

Die Eigenschaft als Preussischer Untertban wird begründet:

- 1) durch Abstammung (§. 2.),
- 2) durch Legitimation (§. 3.),
- 3) durch Verheirathung (§. 4.) und
- 4) durch Verleihung (§§. 5 u. f.).

Die Adoption hat für sich allein diese Wirkung nicht.

## §. 2.

Jedes eheliche Kind eines Preussen wird durch die Geburt Preussischer Untertban, auch wenn es im Auslande geboren ist.

Uneheliche Kinder folgen der Mutter.

## §. 3.

Ist die Mutter eines unehelichen Kindes Ausländerin, der Vater aber ein Preusse, so wird das Kind durch eine nach Preussischen Gesetzen erfolgte Legitimation Preussischer Untertban.

## §. 4.

Eine Ausländerin wird Preussische Untertbanin durch Verheirathung mit einem Preussen.

## §. 5.

Die Verleihung (§. 1. Nr. 4.) erfolgt durch Ausfertigung einer Naturalisations-Urkunde, zur Ertheilung derselben sind die Landes-Polizeibehörden ermächtigt.

Bei ausländischen Juden muß zuvor die Genehmigung des Ministers des Innern eingeholt werden.

## §. 6.

Eine von Uns unmittelbar oder von Unseren Central- oder Provinzial-Behörden vollzogene oder bestätigte Bestallung für einen in den Preussischen Staatsdienst aufgenommenen Ausländer vertritt zugleich die Stelle der Naturalisations-Urkunde. Eine Ausnahme hiervon findet statt bei denselben Ausländern, welche im Auslande in Unseren Diensten als Consuln, Handels-Agenten u. s. w. angestellt werden.

In den Vorschriften über die Zulassung von Ausländern zum Staatsdienste wird durch diese Bestimmung nichts geändert.

## §. 7.

Die Eigenschaft als Preusse soll nur solchen Ausländern verliehen werden, welche

- 1) nach den Gesetzen ihrer bisherigen Heimath dispositionsfähig sind,
- 2) einen unbescholtenen Lebenswandel geführt haben,
- 3) an dem Orte, wo sie sich niederlassen wollen, eine eigene Wohnung oder ein Unterkommen finden,
- 4) an diesem Orte nach den daselbst bestehenden Verhältnissen sich und ihre Angehörigen zu ernähren im Stande sind, und
- 5) wenn sie Untertanen eines Deutschen Bundesstaats sind, die Militairpflicht gegen ihr bisheriges Vaterland erfüllt haben oder davon befreit worden sind. (Deutsche Bundesakte Artikel 18. Nr. 2. lit. b.)

## §. 8.

Die Landes-Polizeibehörden sind verpflichtet, vor Ertheilung der Naturalisations-Urkunde die Gemeinde desjenigen Ortes, wo der Aufzunehmende sich niederlassen will, in Beziehung auf die Erfordernisse des §. 7. Nr. 2. 3. und 4. mit ihrer Erklärung zu hören und ihre Einwendungen zu beachten.

## §. 9.

Die Naturalisations-Urkunde begründet mit dem Zeitpunkt der Aushändigung alle Rechte und Pflichten eines Preußen.

## §. 10.

Die Verleihung der Eigenschaft als Preussischer Unterthan (§§. 5. und 6.) erstreckt sich, insofern nicht dabei eine Ausnahme gemacht wird, zugleich auf die Ehefrau und die noch unter väterlicher Gewalt stehenden minderjährigen Kinder. Ist bei einem dieser Angehörigen die im §. 7. Nr. 2. erforderliche Unbescholtenheit nicht außer Zweifel, und wird daher dessen Aufnahme unzulässig gefunden, so ist die ganze Familie zurückzuweisen.

## §. 11.

An den Rechten und Pflichten, welche in Beziehung auf Untertanen-Verhältnisse aus dem Grundbesitze und namentlich aus dem Besitze eines Ritterguts und dem Homagial-Eide folgen, wird durch gegenwärtiges Gesetz nichtsgeändert.

## §. 12.

Keine Gemeinde darf einen Ausländer als Mitglied aufnehmen, welcher nicht zuvor die Eigenschaft als Preussischer Unterthan erworben hat.

## §. 13.

Der Wohnsitz innerhalb Unserer Staaten soll in Zukunft für sich allein die Eigenschaft als Preuße nicht begründen.

## §. 14.

Ausländer, welche in Unseren Staaten sich aufhalten wollen und nicht bloß als Reisende zu betrachten sind, können angehalten werden, sich durch Beibringung eines Heimathsbriefes über die Fortdauer ihres bisherigen Untertanen-Verhältnisses auszuweisen.

## §. 15.

Die Eigenschaft als Preuße geht verloren:

Verlust der Eigenschaft als Preussischer Unterthan.

- 1) durch Entlassung auf Antrag des Unterthans (§§. 16 u. f.),
- 2) durch Ausspruch der Behörde (§. 22.),
- 3) durch zehnjährigen Aufenthalt im Auslande (§. 23.),
- 4) bei einer Preussischen Unterthanin durch deren Verheirathung an einen Ausländer.

## §. 16.

Die Entlassung (§. 15. Nr. 1.) ist bei der Landes-Polizeibehörde des Wohnorts nachzusuchen und erfolgt durch eine von dieser Behörde angefertigte Urkunde.

## §. 17.

Die Entlassung darf nicht ertheilt werden:

- 1) männlichen Untertanen, welche sich in dem Alter vom vollendeten siebenzehnten bis zum vollendeten fünf und zwanzigsten Jahre befinden, bevor sie ein Zeugniß der Kreis-Ersatzkommission darüber beigebracht haben, daß sie die Entlassung nicht bloß in der Absicht nachsuchen, um sich der Militärpflicht im stehenden Heere zu entziehen;
- 2) Militärpersonen, welche zum stehenden Heere oder dessen Reservemannschaften gehören, Landwehr-Offizieren und Beamten, bevor sie aus dem Dienste entlassen sind;
- 3) Untertanen, welche früher als Offiziere im stehenden Heere oder in der Landwehr gedient haben, oder als Militärbeamte mit Offiziersrang oder als Civilbeamte angestellt gewesen sind, bevor sie die Genehmigung ihres vormaligen Departements-Chefs beigebracht haben;
- 4) den zur Landwehr gehörigen und nicht als Offizier angestellten Personen, nachdem sie zum aktiven Dienste einberufen sind.

## §. 18.

Untertanen, welche in einen Deutschen Bundesstaat auswandern wollen, kann die Entlassung verweigert werden, wenn sie nicht nachweisen, daß jener Staat sie aufzunehmen bereit ist (Deutsche Bundesakte, Artikel 18. Nr. 2. lit. a.).

## §. 19.

Aus anderen als den in den §§. 17. und 18. bezeichneten Gründen darf in Friedenszeiten die Entlassung nicht verweigert werden. — Für die Zeit eines Krieges oder Kriegsgefahr bleibt besondere Anordnung vorbehalten.

## §. 20.

Die Entlassungs-Urkunde (§. 16.) bewirkt mit dem Zeitpunkt der Ausübung den Verlust der Eigenschaft als Preuße.

## §. 21.

Die Entlassung erstreckt sich, in so fern nicht dabei eine Ausnahme gemacht wird, zugleich auf die Ehefrau und die noch unter väterlicher Gewalt stehenden minderjährigen Kinder.

## §. 22.

Untertanen, welche im Auslande sich aufhalten, können der Eigenschaft als Preuße durch einen Beschluß der Landes-Polizeibehörde verlustig erklärt werden, wenn sie einer ausdrücklichen Aufforderung zur Rückkehr binnen der bestimmten Frist keine Folge leisten.

## §. 23.

Untertanen, welche

- 1) ohne Erlaubniß unsere Staaten verlassen und nicht binnen zehn Jahren zurückkehren, oder

2) zwar mit Erlaubniß (Paß, Wanderbuch u. s. w.) Unsere Staaten verlassen, aber nicht binnen zehn Jahren nach Ablauf der bei Ertheilung der Erlaubniß bestimmten Frist zurückkehren, verlieren die Eigenschaft als Preuße.

## §. 24.

*Eintritt in fremde Staatsdienste.* Der Eintritt eines Untertans in fremde Staatsdienste ist erst nach erfolgter Entlassung desselben (§. 20.) gestattet. Wer solche erhalten hat, ist dazu unbeschränkt befugt.

## §. 25.

Wenn ein Untertan

- 1) mit Unserer unmittelbaren Erlaubniß bei einer fremden Macht dient, oder
- 2) im Inlande von einer fremden Macht in einem von Uns zugelassenen Amte, wie das eines Consuls, Handels-Agenten u. s. w. angestellt wird,

so verbleibt ihm seine Eigenschaft als Preuße.

## §. 26.

*Allgemeine Bestimmung.* Untertanen, welche ohne vorgängige Entlassung auswandern, oder mit Verletzung der Vorschrift §. 24. in fremde Staatsdienste treten, sind nach den darüber bestehenden Gesetzen zu bestrafen.

Urkundlich unter Unserer höchsteygenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Inseigel.

Gegeben Berlin, den 31sten Dezember 1842.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Boven. Müßler. v. Rochow. v. Savigny  
Frh. v. Bülow.

Beglaubigt:  
v. Duesberg.

## §. II.

### Verfahren des Consuls bei der Ankunft und der Abreise Preussischer Schiffe.

Der Consul muß zuvörderst immer darauf sehen, daß alle Preussische Schiffer, den, dieserhalb durch Unsere Cameral-Behörden wiederholt ergangenen Verordnungen gemäß, sogleich nach ihrer Ankunft in den Hafen oder Bezirk, wo der Consul residirt, und sobald sie für die Sicherheit des angekommenen Schiffes gesorget, spätestens aber binnen 4 Tagen sich im Consulat melden, und daselbst ihre Freipässe und Schiffrollen vorzeigen, auch (ohne jedoch gehalten zu sein, die Connoissements zu produciren) den

Inhalt ihrer Ladungen der Wahrheit gemäß angeben, und von ihrer gemachten Reise, dem Orte, woher sie kommen, der Zeit ihrer Abfahrt, den Hafen, in welche sie während der Reise eingelaufen, und demjenigen, was ihnen etwa auf der Reise Merkwürdiges begegnet ist, getreuliche Anzeige thun.

Der Consul ist verpflichtet, dieses Alles, so wie auch, außer dem Namen der Schiffer und Schiffe, noch die Größe der letztern nach Commerz-Lasten, die Zahl der Schiffs-Mannschaft, den Tag der Ankunft u. s. f. in seinem Journal genau aufzuzeichnen, sich von der Richtigkeit der vorgelegten Pässe zu überzeugen und dieses erforderlichen Falls darunter, und zwar unentgeltlich, zu attestiren. Uebrigens hat derselbe auch den angekommenen Schiffern, wenn solche nicht schon mehrmalen daselbst gewesen sind und die dortige Verfassung aus Erfahrung kennen gelernt haben, alles das bekant zu machen, was ihnen von den Gesetzen, Gebräuchen und Gewohnheiten des Orts, besonders von Ein- und Ausfuhr-Verboten, wegen Contrebande-Waaren, und dergleichen zu wissen nöthig ist, um sich darnach zu achten und für Schaden zu hüten. Der Consul wird wohl thun, eine zu diesem Behuf verfaßte Note bereit zu halten, um sie den Ankommenden vorlesen zu können.

Da auch die Schiffer gehalten sind, sich bei ihrer Abreise wiederum im Consulat zu stellen, um ihren neuen Bestimmungs-ort anzuzeigen, ihre Rückladung anzugeben, und die Rechnungen von ihren daselbst an Hafen- oder Schiffsumgeldern, Mäkler-Gebühren u. s. f. gehalten, die Rheder und Befrachter angehenden Ausgaben dem Consul vorzulegen, so muß dieser solche Abreise des Schiffes, dessen mitgenommene Ladung, Bestimmungsort u. s. f. gleichfalls in seinem Journal verzeichnen. Zugleich aber muß der Consul dem Schiffer nicht allein ein eigenhändig unterschriebenes Certificat unentgeltlich, in der Art ertheilen, daß daraus erhelle, wann das Schiff daselbst angelangt sei? wann der Schiffer sich sowohl bei seiner Ankunft als Abreise im Consulat gemeldet? von wo das Schiff gekommen sei, und wohin die Reise wiederum gehe, für wessen Rechnung dieselbe geschehe, und was an Consulatgebühren entrichtet worden? Sondern der Consul ist auch verbunden, vorge dachte Schifferrechnungen besonders durchzugehen, und

deren Richtigkeit, gleichfalls uuentgeltlich, zu attestiren, um in Gemäßheit Unsers unterm 29ten Mai 1791 an alle Consuls erlassenen Circulaires darauf zu sehen, daß die Schiffer den Rhedern und Befrachtern keine übertriebene oder falsche Rechnungen machen, und sie auch selbst nicht von den Schiffsmählern hintergangen werden.

- Da Wir übrigens in wohlmeinender Absicht, die Freiheit der Handlung unbeschränkt zu lassen, ausdrücklich wollen, daß der Consul die Einsicht der Original-Connoissements von dem Schiffer nicht fordern, sondern dieser nur gehalten sein solle, den Inhalt der Hin- und Rückladungen genau und der Wahrheit gemäß anzugeben, so wird der Consul, um in seinen hievon nach §. X. jährlich einzusendenden Specificationen alle Unrichtigkeiten zu vermeiden, falls er die Wahrheit der Schifferangaben zu bezweifeln Ursach hat, sich in den Zollämtern, oder wo es sonst dienlich, von der gelöschten oder der wieder eingenommenen Ladung zuverlässige Kenntniß zu verschaffen suchen.

Wenn ein Preussischer Schiffer bei seiner dortigen Ankunft oder Abreise ganz unterläßt sich bei dem Consul zu melden, so hat dieser davon glaubhafte Anzeige anhero zu thun, und werden Wir hierauf, oder auch wenn der Schiffer bei seiner Zuhausekunft nicht durch die Certificate des Consuls oder sonst beweisen kann, daß er sich bei diesem gehörig gemeldet habe, von ihm sowohl die in Unsern Verordnungen auf solchen Unterlassungsfall bereits festgesetzte Strafe von 5 Thlr. unausbleiblich einziehen, als auch die Consulat-Gebühren nachbezahlen lassen, welche auf seine Kosten dem Consul, dem sie zukommen, übermacht werden sollen.

#### Bemerkungen.

- 1) Die Meldung des Schiffers im Consulat muß, mit Ausnahme des Hafens von Helsingoer, in Beziehung auf welchen im §. XII. eine Erleichterung nachgelassen ist, stets persönlich geschehen, wenn der Consular-Beamte in dem Hafen, wo das Fahrzeug ankert, seinen Wohnsitz hat. Ankert dasselbe aber an einem anderen Punkte des Consular-Bezirks, so braucht sich der Schiffer der Meldung wegen, nicht persönlich nach dem Wohnsitz des Consular-

Beamten hinzugeben, indem alsdann eine schriftliche Meldung genügend ist. Nach Inhalt der deshalb erlassenen Circular-Verfügung vom 18ten Februar 1846 hat, in dem letzteren Falle, der Schiffer dem Consular-Beamten, außer den Angaben des Datums der Ankunft und der Wiederabfahrt einen Auszug aus den Schiffspapieren zu übersenden, welcher namentlich über die folgenden Punkte Auskunft gewähren muß:

- a) Name, Größe, Bauart und Nationalität des Schiffes nach Maßgabe des Veyl-Briefes;
- b) Ort und Datum der Ausstellung des Veyl-Briefes;
- c) Zahl der Besatzung;
- d) Gegenstand der Ladung (summarisch: ob Holz, Getreide, Stückgut u. s. w.) oder ob in Ballast;
- e) Namen des Abgangs-Hafens und des Hafens der weitere Bestimmung;
- f) ob das Schiff beladen (wie ad d) oder in Ballast ausgeht.

Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in solcher schriftlichen Meldung soll, eben so, wie das gänzliche Unterlassen der Meldung überhaupt, mit einer jedesmaligen Ordnungsstrafe von fünf Thalern geahndet werden.

Dieselbe Strafe ist verwirkt, wenn der Schiffer in solchen Fällen, wo ihm das persönliche Erscheinen im Consulat nicht erlassen ist, statt der persönlichen Leistung nur schriftlich sich meldet oder einen Dritten mit der Meldung beauftragt. Von dieser Strafe wird der Schiffer durch die Berichtigung der Gebühren nicht befreit, deren Anordnung auf andern Geschäftspunkten beruht und deren Zahlung auch nicht unbedingt jedem Schiffe obliegt, welches sich zu melden hat.

2) Einer besonderen Vorlegung des Schiffs-Journals, welches nach §. 1511. Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8. dem Seegerichte des Losungs-Plazes, oder wenn die Beschaffenheit der Gewässer eine frühere Brechung der Ladung nothwendig macht, dem Gerichte des Vorhafens, binnen der ersten 24 Stunden im Original übergeben werden muß, bedarf es nicht bei der Meldung im Consulate, auch wenn dieselbe persönlich zu leisten ist.

3) In Bezug auf die consularische Visirung von Unkosten-Rechnungen ist festgesetzt worden, daß der Schiffer, Falls ihm nicht von seinem Rheder etwas Anderes ausdrücklich vorgeschrieben ist, nur in sofern verpflichtet sein soll, dem Consulate seine Rechnungen Be-

bufs der Prüfung und Attestirung vorzulegen, als er Veranlassung hat, zu vermuthen, daß sie mißbräuchliche Ansätze enthalten.

4) Bei periodischen Fahrten, die sich im Laufe des Jahres regelmäßig wiederholen, braucht die Meldung im Consulate, von der auch Dampfschiffe nicht ausgenommen sind, nur auf der ersten jährlichen Fahrt, also nur einmal im Jahr, zu geschehen.

5) Auf die Verhältnisse der Flußschiffahrt, wie sie z. B. bei Hamburg und Rotterdam in Betracht kommen könnten, finden die Bestimmungen wegen der Meldung keine Anwendung.

### §. III.

#### Verfahren der Consuls bei See-Unfällen Preussischer Schiffe.

Bei allen Unfällen, welche Schiffen, die Unfern Untertbanen zugehören, in dem Hasen, oder dem ganzen Bezirk, wo der Consul residirt, begegnen möchten, vornehmlich

##### A. Bei Strandungen.

bei Strandungsfällen, wenn ein solches Schiff ganz oder zum Theil verunglückt, hat der Consul sich desselben, der Ladung und der Mannschaft nach besten Kräften mit Eifer und Treue anzunehmen, und wosern die Rheder und Befrachter selbst Correspondenten und Bevollmächtigte an dem Ort haben, welche die dabei vorkommenden Besorgungen im Detail übernehmen, selbige mit Rath und That und seinem ganzen Gewicht, da wo es erforderlich, zu unterstützen; wosern aber solche Correspondenten und Bevollmächtigte ermangeln, wird der Consul schon von Amts wegen sich aller Hülfsleistung im Detail selbst bestens unterziehen, und für Schiff und Gut so sorgen, als ob es sein Eigenthum wäre, und er sich zu verantworten getrauet. Auf jeden Fall muß er die Rettungs-Anstalten für Schiff und Ladung auf das Eifrigste befördern, und dahin sehen, daß von letzterer so viel als möglich geborgen, und solches in guter und sicherer Verwahrung gehalten, den Eigenthümern aber frei verabfolgt, und dabei nicht unmäßiger Bergelohn oder Strandrechts-Gefälle erhoben werden. Der Consul kann hiebei in Reclamirung einer ungesäumten und nachdruck-

samen obrigkeitlichen Hülfe und billigen Verfahrungsart sich besonders auch auf Unser gutes Beispiel berufen, indem Wir bei allen an den Preussischen Küsten geschehenden Schiffbruchs- und Unglücksfällen immer die größte Aufmerksamkeit, Fürsorge und möglichste Rettungs-Anstalten anwenden lassen, und außer einem mäßigen gewöhnlichen Vergelohn durchaus keine weitere Strandrechts-Exactionen von einem fremden gestrandeten oder angetriebenen Schiff und Gut erheben lassen, als ausgenommen dann Retentionsweise, wenn in dem Lande, wo solches Schiff und Gut hingehört, die dort verunglückenden Schiffe und Güter Unserer eigenen Unterthanen dergleichen Exactionen unterworfen sind; welches letztere der Consul nöthigen Falls wohl bemerklich machen wird.

Derselbe hat auch dafür zu sorgen, daß von der dortigen Obrigkeit, oder Falls sich dieselbe etwa damit nicht zu befassen pflegte, von ihm selbst, nicht allein dem Schiffer und Schiffsvoll eine solenne Erklärung oder Deposition von allen und jedem Umständen des Unglücksfalles abgenommen und solche gebührend protocollirt, sondern auch über Alles, was geborgen ist, ein genau richtiges Inventarium aufgenommen, und von beiden eine vidimirte Abschrift an die Interessenten des Schiffs und Gutes, durch deren Correspondenten oder sonst durch ihn, unverzüglich eingesandt werde.

Gleichfalls muß der Consul sich der auf dem verunglückten Schiffe befindlich gewesenen Mannschaft mit Rath und That angelegentlichst annehmen, und alle ersinnliche Sorge dafür tragen, daß dieselbe, der natürlichen Billigkeit, so wie dem Preussischen und allen damit übereinstimmenden fremden Seerechten gemäß, in nichts verwortheilet, sondern überall erleichtert und unterstützt werde, und besonders, daß die Schiffleute, da an deren Conservation vornehmlich gelegen ist, sich nicht selbst überlassen bleiben, und dadurch zu Engagements auf fremden Schiffen genöthigt, sondern vielmehr Anstalten getroffen werden, damit dieselben, wenn sie nicht mit dem havarirten Schiffe, nach dessen Ausbesserung wieder abgehen können, auf andere Art zu einer sicheren und unentgeltlichen Rückreise in ihre Heimath, und zwar so viel thunlich auf inländischen Schiffen, Gelegenheit erhalten; von welchem allem die

Schiffsrheder, welche die Kosten ersetzen müssen, zu benachrichtigen sind.

#### B. Bei Havarien.

Bei Havarien oder kleineren Seeeschäden, wo leicht gewinnfüchtige Schiffer für die Rheder und Interessenten nicht mit Treue und Gewissenhaftigkeit verfahren, und insbesondere bei kleinen oder ordentlichen und bei particulairen Havarien, in sofern bei diesen der Schade nicht ins Große geht, machen Wir es dem Consul hiermit zur ausdrücklichen Pflicht, dabei eine gewisse Controlle in der Art auszuüben, daß er die von einem in dem Consulats-District ankommenden Preussischen Schiff erlittene Schäden und zum Besten der Reise des Schiffs und der Ladung gehabte Kosten verificire, über die Ausbesserung der Schäden, wann der Schiffer sie selbst oder durch dortige Commissionairs besorgen läßt, allgemeines Aufsehen führe; sonst aber bei Ermangelung der letztern sie unmittelbar dirigire, und alle diesfallige Rechnungen durch seine Unterschrift legalisire, damit keine Ueberschreibungen von Seiten des Schiffers und Commissionairs vorkommen können.

Was große gemeinschaftliche oder außerordentliche Havarien betrifft, so gehet auf diese, und auf die sub Litt. A. gedachten völligen Unglücksfälle dasjenige, was Wir in Unserer Affecuranz- und Haverey-Ordnung vom 18ten Februar 1766 zu mehrerer Sicherheit und Erleichterung der Affecuranz-Geschäfte bereits dahin festgesetzt haben, daß die von Schiffen erlittene Schäden am Ort, wo das Unglück sich zugetragen, von kunstfertigen Taxatoren, oder in deren Ermangelung von glaubwürdigen Männern besichtigt und gewürdigt werden, diese aber ihre Tare vor der Orts-Obrigkeit, oder vor Notarien und Zeugen, oder auch vor dem Consul beschwören; daß geborgene Waaren ebenmäßig vor einer der nehmlichen Behörden eidlich taxirt werden, nachdem sie auch in ihrer Gegenwart, wenn es nicht in der der Interessenten oder Bevollmächtigten geschehen kann, eröffnet worden; und daß die Schiffer nach einem unterweges in einem Nothfall zur Rettung des Schiffs gethauenen Seewurf, dem Consul den Schaden und Betrag der geworfenen Güter nebst der ganzen Bewandniß des Nothfalles genau und umständlich angeben sollen. Der Con-

sul hat sich daher solchen ihm vorkommenden Geschäften zu unterziehen, darüber ordentliche Protocolle zu halten, und diese den Interessenten, die es verlangen, in vidimirter Abschrift mitzutheilen.

---

B e m e r k u n g e n .

1) Die hier in Bezug genommene Asscuranz- und Havarie-Ordnung vom 18ten Februar 1766 ist nicht mehr in Kraft, indem die betreffenden Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8., von welchen die §§. 1840 — 1866. und 2242 — 2261. unter Nr. 7. nachfolgen, dafür eingetreten sind.

2) In Betreff der von dem Schiffsvolk in Strandungsfällen abzugebenden Verklarung, ist die unter Nr. 8. nachfolgende Circular-Befügung vom 9ten März 1839 ergangen, wonach die Königlichen Consular-Beamten Behufs der Erlangung jener Leistung nöthigenfalls auch eine Verhaftung veranlassen dürfen.

3) Ueber das Verfahren bei der Zurückschaffung schiffbrücher Seeleute vergleiche die Bemerkungen zu §. VII.

---

( B e i l a g e n . )

Nr. 7.

Auszug aus dem Preuß. Allgem. Landrechte Th. II. Tit. 8.

§§. 1840 — 1866 und 2242 — 2261.

§. 1840. Jeden zur großen Haverei gehörenden Fall muß der Schiffer, sobald er sich ereignet, und es die Umstände gestatten, in sein Tagebuch umständlich verzeichnen, und den erlittenen Schaden so genau als möglich bemerken.

§. 1841. Ist der Fall eines Seewurfs vorhanden, so muß der Schiffschreiber, oder wer sonst seine Stelle vertritt, oder auch der Schiffer oder Steuermann selbst, die vorwaltenden Umstände, die Meinungen der Schiffleute und Eigenthümer, ingleichen die geworfenen, oder auch durch die Werfung beschädigten Waaren, nach den Fäcken, Kisten, Tonnen mit ihren Nummern und Zeichen genau aufschreiben.

§. 1842. Wenn Zeit und Gefahr dergleichen pünktliche Aufzeichnung nicht erlauben: so soll so viel als möglich bemerkt, der Beweis des Uebri-gen aber durch die eidlichen Aussagen und Angaben der Schiffleute geführt werden.

§. 1843. In dem ersten Hafen, wo der Schiffer landet, muß er den Havareifall und entstandenen Schaden den dortigen Seegerichten, oder dem

---

Consul der Nation umständlich anzeigen, und sich darüber ein Attest ausstellen lassen.

§. 1844. Auch muß er den Rhebern und Befrachtern, ingleichen den Correspondenten derselben am Bestimmungsorte, so bald als möglich davon Nachricht geben.

§. 1845. Wenn er am Orte der Bestimmung anlangt, muß er den erlittenen Havereifall den Gerichten, den Empfängern der Baaren, und den etwa daselbst befindlichen Bevollmächtigten der Rheber noch vor der Lösung anzeigen.

§. 1846. Er muß zugleich den Seegerichten sein Tagebuch vorlegen, und nebst den Vornehmsten des Schiffsvolks den Inhalt desselben, so wie die Wahrheit seiner Angabe, eidlich bestärken.

§. 1847. Bei der Untersuchung des zu vergütenden Schadens müssen zuvörderst diejenigen Sachen abgesondert werden, welche, wenn sie auch bei einem Havereifalle beschädigt worden, dennoch keine Vergütung erhalten.

§. 1848. Dahin gehören vornehmlich die Güter, welche der Schiffer als Ueberfracht eingenommen hat.

§. 1849. Ferner die Baaren, welche auf dem Berdecke, Ueberlauf, Back oder Schanze gelegt, in das Schiffsboot gepackt, oder an die Seiten des Schiffs gehängt worden.

§. 1850. Der Eigenthümer solcher Baaren hat keine Vergütung durch Havereirechnung zu fordern, wenn gleich diese Art der Unterbringung (§. 1848 und 1849.) ohne sein Vorwissen geschehen ist; sondern er kann sich deshalb nur an den Schiffer und an das Schiff halten.

§. 1851. Güter, wovon gar kein Connoissement vorhanden ist, ingleichen heimlich ins Schiff gebrachte Baaren, erhalten keine Vergütung.

§. 1852. Eben dies findet von solchen Gütern statt, welche der Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigter bei entsprechender Seegefahr, ohne des Schiffers und Schiffsvolks Einwilligung, wegnehmen und anderwärts hinbringen läßt.

§. 1853. Eben so wird auch der Schade am Schiffsboote nicht vergütet, wenn dasselbe nicht auf dem Berdecke beschädigt gewesen.

§. 1854. Der Betrag des zu vergütenden Schadens selbst, muß entweder durch Berrinigung sämmtlicher Interessenten, oder durch die in den Gesetzen vorgeschriebenen Beweismittel festgesetzt werden.

§. 1855. Schiffsprovisionen, Geräthschaften oder andere zur eigentlichen Ladung nicht gehörende Sachen werden nach dem gemeinen Werthe des Ortes, wo sie wieder angeschafft werden müssen, geschätzt; jedoch werden bei Geräthschaften und solchen Sachen, die durch den Gebrauch abgenutzt werden, nur zwei Drittheile dieses Werths in Rechnung gebracht.

§. 1856. Ist der Körper des Schiffs selbst beschädigt: so müssen die Ausbesserungskosten durch den Anschlag vereideter Sachverständigen festgesetzt werden.

§. 1857. Eben dies gilt, jedoch unter der §. 1855. in Ansehung des Werths gegebenen Bestimmung, wenn Schiffsgeräthschaften nicht verloren, sondern nur beschädigt worden.

§. 1858. Sind Waaren verloren gegangen: so wird bei Bestimmung ihrer Art und Quantität die Chartre-Partie, das Connoissement, die Factur oder andere bei der Einschiffung geschehene Declaration, zum Grunde gelegt.

§. 1859. Kann dargethan werden, daß die Angabe bei der Einschiffung zu hoch gewesen sei: so ist nur auf die erwiesene Art und Quantität zu sehen.

§. 1860. Dagegen wird auf die Behauptung des Eigenthümers, daß in dem verlorenen Pade, Fasse u. s. w. mehrere oder bessere Waare gewesen, als angegeben worden, keine Rücksicht genommen.

§. 1861. Der Werth verlornen Waaren wird nach dem comptanten Marktpreise am Lösungsorte zur Zeit der Lösung, angeschlagen.

§. 1862. Davon sind jedoch die kleine Haverei, die Ausladungskosten und andere Ungerader abzutreiben, welche von der Waare, wenn sie wirklich angekommen wäre, hätten entrichtet werden müssen.

§. 1863. Die Fracht hingegen, wenn sie dem Schiffer bezahlt werden muß, kommt nicht in Abzug.

§. 1864. Sind die verlorenen Waaren zur Zeit des Havereifalles durch See Sturm oder andern Zufall schon beschädigt gewesen: so werden sie nur nach dem Werthe, den sie bei dem Verluste wirklich noch hatten, vergütet.

§. 1865. Dieser Werth muß auf den Grund der eidlichen Angaben des Schiffers und seiner Leute über den Zustand der Waaren zur Zeit des Verlustes, durch das Gutachten der Sachverständigen billig bestimmt werden.

§. 1866. Sind Waaren nicht ganz verloren, sondern nur beschädigt worden: so werden sie auf gemeinschaftliche Kosten öffentlich verkauft, und die daraus gelöseten Gelder dem Eigenthümer zugestellt; außerdem aber wird demselben der Unterschied mit dem nach §. 1861 — 63. zu bestimmenden Werthe vergütet.

§. 2242. Ist nach vorstehenden Grundsätzen an einem versicherten Schiffe, Gute oder andern Objecte ein Totalschade entstanden, welchen der Versicherer zu vertreten hat: so bestimmt sich das von ihm zu entrichtende Quantum aus der Police von selbst.

§. 2243. Ist die Versicherung auf Schiff und Ladung gerichtet, ohne daß der Werth eines jeden in der Police bestimmt wäre, und das Schiff wird während der Reise für unbrauchbar erklärt: so wird ein Drittheil der gezeichneten Summe für das Schiff gerechnet, bis ein höherer oder geringerer Werth desselben, in Verhältniß gegen die Ladung, nachgewiesen werden kann.

§. 2244. Wenn bei Frachtversicherungen die Police nicht taxirt ist: so zahlt der Versicherer im Falle eines Totalschadens, die durch Connoissements oder Chartre-Partie zu erweisende, wirklich bedungen gewesene Fracht, und die zur kleinen Haverei gehörenden Auslagen, bis zum Betrage der gezeichneten Summe.

§. 2245. Sind Waaren für Rechnung der Rheber geladen, oder ist sonst keine Fracht bedungen: so wird die Fracht zum Grunde gelegt, welche am Ladungsorte, zu der Zeit, als das Schiff in Ladung gelegen hat, für ähnliche Waaren und Reisen gewöhnlich gewesen ist.

§. 2246. Ist die versicherte Sache nur beschädigt worden, oder nur zum Theil verloren gegangen: so muß der eigentliche Betrag des Schadens ausgemittelt werden.

§. 2247. Bei Schiffen bestimmt denselben die vor der Ausbesserung vorzunehmende Untersuchung, und der darnach anzufertigende Kostenausschlag.

§. 2248. Zu dieser Untersuchung muß ein erfahrener Schiffer, Schiffsbaumeister, Repschläger und Segelmacher, entweder durch Uebereinkunft der Interessenten gewählt oder von der Obrigkeit ernannt, und in beiden Fällen vereidigt werden.

§. 2249. Bei Waaren müssen die beschädigten Stücke von den unbeschädigten gehörig abgetrennt, und erstere durch vereidigte Taxatoren gewürdigt, hiernächst aber öffentlich verkauft werden.

§. 2250. Sind keine öffentliche bestellte Kunstfahrende Taxatoren zu haben: so können auch andere von beiden Theilen zu erwählende glaubwürdige Männer gebraucht werden.

§. 2251. Die Taxe muß geschehen, ehe noch der Empfänger die Güter in seine Gewahrsam übernimmt.

§. 2252. Hat der Empfänger die Waaren angenommen, ohne den Schaden vorher untersuchen und abschätzen zu lassen: so wird der Versicherer frei.

§. 2253. Ist der Empfänger nur Bevollmächtigter gewesen: so bleibt derselbe dem Versicherten verantwortlich.

§. 2254. Ist nach dem Gutachten der Taxatoren, der Schaden an den versicherten Waaren so beschaffen, daß sie zu ihrer eigentlichen Bestimmung gar nicht weiter zu gebrauchen sind: so müssen selbige für Rechnung des Versicherers, ohne weitere Rücksprache, sogleich öffentlich an den Meistbietenden verkauft werden.

§. 2255. Ein Gleiches muß geschehen, wenn die beschädigten Waaren an sich unter die verderblichen gehören.

§. 2256. Außer diesen beiden Fällen ist der Versicherte oder dessen Commissionair schuldig, nach aufgenommener Taxe zuvor mit dem Versicherer über den Verkauf Rücksprache zu halten und dessen Anweisung zu befolgen.

§. 2257. Das aus solchem Verkaufe gelösete Geld erhält der Versicherte, auf Abschlag der ihm von dem Versicherer zukommenden Vergütung.

§. 2258. Die Würdigung muß bei Schiffen an dem Orte, wo sie zuerst einlaufen, und bei Waaren, an dem Orte, wo sie ausgeladen werden, geschehen.

§. 2259. Der daselbst gegenwärtige Versicherer, oder dessen dem Schiffer bekannt gemachte Commissionair, muß dabei mit zugezogen; außerdem aber dem Versicherer ein zuverlässiger Mann, zur Wahrnehmung seiner Rechte, zugeordnet werden.

§. 2260. Die Würdigung muß unter gerichtlicher Aufsicht erfolgen.

§. 2261. Doch soll, wenn die Schadensaufnahme außerhalb Landes geschieht, auch die Zuziehung des Consuls der Nation, von welcher der Versicherer ist, oder eines Notarii und zweier Zeugen hinreichend sein.

## Circularc

vom 9ten März 1839.

Nach Inhalt des §. III. des allgemeinen Preussischen Consular-Reglements vom 18ten September 1796 haben die Preussischen Consular-Beamte im Falle der Strandung eines Preussischen Schiffes innerhalb ihres Amtes-Bezirktes, soweit sich nicht die dortigen Landes-Behörden mit der Sache befassen, nicht bloß den Capitain, sondern auch die Mannschaft des Schiffes über den Statt gehaltenen Unglücksfall umständlich zu Protocoll zu vernehmen, und demnächst eine vidimirte Abschrift der betreffenden Verhandlung anderzüglich den Interessenten des Schiffes und der Ladung zugehen zu lassen. Es ist jedoch öfters vorgekommen, daß die Matrosen sich geweigert haben, der, jener Bestimmung entsprechend ihnen obliegenden Pflicht gemäß, ihre diesfällige Verklarung abzugeben, oder dieselbe zu unterzeichnen, sofern sie nicht zuvörderst wegen vermeintlicher Steuer-Forderungen bedröbdt würden. Eine solche Weigerung ist durchaus nicht begründet, da die Leistung der Aussagen, um welche es sich handelt, geseplich nicht an gewisse Bedingungen geknüpft werden darf, und am wenigsten mit der Steuer in Verbindung zu bringen ist, worauf die Preussischen Matrosen, wenn ihr Schiff durch Zufall ganz verloren gegangen, nach §. 1576. Tit. 8. Th. II. Allg. Landrechts, wie die Matrosen in andern Staaten, weder für die Zukunft noch auch für die Vergangenheit weiter Anspruch haben. Nachdem indeß unter den Königl. Consular-Beamten hin und wieder Zweifel über das in dergleichen Fällen zu beobachtende Verfahren sich kund gegeben hat, erscheint es in Rücksicht auf gehörige Ausführung der in Rede stehenden Reglements-Bestimmung um so angemessener, diese Zweifel allgemein zu beseitigen, als den Rhedern und Befrachtern eines gestrandeten Schiffes bei Ermangelung einer diesfälligen Verklarung der Mannschaft die erheblichsten Nachtheile erwachsen können. Demnach werden sämmtliche Preussische Consular-Beamte mit Gegenwärtigem ermächtigt und angewiesen, in Fällen, wo es auf Beseitigung einer Weigerung der in Rede stehenden Art ankommt, die Einwirkung der competenten Orts-Behörde, wenn und in wie weit letztere hierzu nach der Verfassung des Landes im Stande und bereitwillig ist, zu dem Zwecke zu requiriren, um es zu veranlassen, daß der widerspenstige Matrose durch Verhaftung angehalten werde, der consularischen Anordnung, welcher er den Gehorsam verweigert, schuldige Folge zu geben.

Die Kosten, welche hierdurch entstehen, sind bei der nächsten Liquidation der amtlichen Consular-Auslagen in Berechnung zu stellen.

Berlin, den 9ten März 1839.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Eichhorn.

## §. IV.

## Verfahren der Consuls bei Kriegs-Unfällen.

In Kriegszeiten, und zwar:

A. Im Kriege zwischen andern Mächten, wo Preußen  
neutral verblieben.

wenn zwischen andern Staaten Mißhelligkeiten ausgebrochen sind, und der Krieg auch zur See gefährdet wird, Wir aber bei demselben ganz neutral und in freundschaftlichem Vernehmen mit den allerseits kriegsführenden Mächten verblieben sind, hat jeder Consul seines Orts mit treuem Eifer beizutragen, damit überall die Ehre und Sicherheit Unserer Flagge aufrecht erhalten werde, und Unsern Unterthanen in ihrer See-Schiffahrt und Handlung die Vortheile der Neutralität zu Gute kommen. Zur allgemeinen Richtschnur für das ganze Benehmen des Consuls in solchen Zeitläuften, bemerken Wir hier, wie Wir bei den fast von allen Europäischen Seemächten in Verträgen und sonst öffentlich anerkannten und auch von Uns schon geltend gemachten Grundsätzen beharren, daß nämlich bei einem Seekrieg neutrale Schiffe auf allen Meeren und nach allen Häfen und Gebieten der kriegsführenden Mächte, nur mit Ausnahme der wirklich bloquirten Plätze, ungestört fahren und nach allen jenen Häfen und Gebieten alle Waaren, mit Ausschluß der Krieges-Contrebande in dem sogleich näher zu bestimmenden Sinne dieses Wortes, hinbringen dürfen; daß frei Schiff auch frei Gut mache, folglich die in einem neutralen Schiff befindliche einem kriegsführenden Theil zugehörnde Ladung nicht von dem Gegner desselben weggenommen werden könne, hievon aber Krieges-Contrebande, das heißt nur Waffen, Krieges-Munition, und alles was zur Kleidung, Equipirung und Rüstung der Soldaten dienet, auszunehmen seien, und daß neutrale Schiffe nicht angehalten, auf jeden Fall aber schleunigst losgelassen werden müssen.

Wenn daher bei einer Kriegsführung von Seiten derjenigen Macht, bei welcher Unser Consul angestellt ist, ein Preussisches Schiff, ohngachtet Unserer Neutralität, angehalten, von ihren Krie-

geſchiffen und Kapern weggenommen, und als Priſe in einem, zum Conſulats-Bezirk gehörigen Ort aufgebracht werden, oder aber auch nur eine rechtliche Verhandlung über einen ſolchen Fall vor dortige Gerichtshöfe kommen ſollte, ſo hat der Conſul, wenn die Sache bei klar vorliegenden factiſchen Umſtänden und nach obigen Grundſätzen ſich ohne Schwierigkeiten zu Gunſten Unſerer Unterthanen ausweiſet, zumal wenn auf dem Verzug beſonderer Nachtheil ruht, ſich zwar ſogleich für Freigebung des Schiffes beſtens zu verwenden; indessen muß er von jedem ſolchen Vorgang unverweilt ſowohl Unſere Geſandtschaft, wenn Wir eine ſolche im Lande haben, als auch Unſer Departement der auswärtigen Angelegenheiten, benachrichtigen. Wir behalten Uns darauf vor, die nöthigen Unterhandlungen mit dem Hofe ſelbſt pflegen zu laſſen, um ſo mehr, da zwiſchen Uns und Europäiſchen Mächten keine Commerc- und Schifffahrtsverträge beſtehen, in welchen das Verfahren bei Beurtheilung der Rechtmäßigkeit eines als Priſe aufgeführten neutralen Schiffes ausgemacht, und noch weniger die eigene Jurisdiction des die Priſe machenden kriegsführenden Staats ſchon von uns anerkannt wäre. Wenn Wir indessen den Conſul zu autoriſiren gut finden, die Reclamirung des Schiffes auch ſeiner Seits in alle Wege zu betreiben, und Schiffer und Intereſſenten zu unterſtützen, ſo hat er ſolches nach allen Kräften zu thun, und für das eingehaltene Schiff, deſſen Ladung und Mannſchaft zu ſorgen, damit davon nichts beeinträchtigt oder verkümmert werde.

Gleichmäßig hat derſelbe, wenn dorten aus Kriegs- und Staatsurſachen ein allgemeines Embargo auf alle dort befindliche Schiffe gelegt würde, Unſerm in Lande reſidirenden Geſandten, ſo wie Unſerm Departement der auswärtigen Angelegenheiten ungeſäumte Kenntniß davon zu geben, und den ihm hierauf zugehenden Verhaltungsgebefehlen zuſolge, und auch nach Maaßgabe der Umſtände ſchon unaufgefordert, die Aufhebung des Embargo für die darunter mitbegriffene Preußiſche, als neutrale Schiffe, ſoweit es von ihm abhängt, beſtens zu betreiben, auch unterdeſſen für die Conſervation der Mannſchaft ſo wie dafür zu ſorgen, daß der natürlichen Billigkeit gemäß, ſolchen Schiffen eine angemessene

Entschädigung, und zwar nicht blos in der Maasse als Miethslohn für das Schiff, sondern auch für alle dadurch verursachte Kosten und Schaden bei dem Aufenthalt, bewilligt werde.

#### B. In Kriegen, woran Preußen Theil genommen.

Sollten Wir aber, welches die Vorsicht verhüte, selbst mit derjenigen Macht, bei welcher der Consul angestellt ist, in Krieg verwickelt werden, und sollte dabei ein freier und ungestörter Fortgang der Handlung und Seeschiffahrt Unserer Unterthanen nicht zu erhalten sein, so wird der Consul Bedacht nehmen, damit wenigstens nicht plötzlich und sogleich bei einer dortigen Kriegserklärung, oder gar vor derselben, die in dortigen Häfen und sonst angetroffene Preussische Schiffe und Güter weggenommen, sondern vielmehr Unsern Unterthanen eine gemessene Zeit verstattet werde, das Ihrige in Sicherheit zu setzen.

Wir behalten Uns indessen auf solchen unverhofften Fall vor, dem Consul Unsere Willensmeinung näher zu erkennen zu geben.

### §. V.

#### Verfahren der Consuls bei Rechtsstreitigkeiten Preussischer Unterthanen.

In Absicht der Streitigkeiten der dort befindlichen Preussischen Unterthanen, und der dabei eintretenden Gerichtsbarkeit, wollen Wir dem Consul nichts mehrers zur Pflicht und Befugniß machen, als was, den Jurisdictionen-Rechten des dortigen Staats unabbrüchig, sich nach allgemeinem Herkommen und Völkerrecht versteht. Wir zeichnen demselben daher folgende Verhaltensregeln vor, welche überall ihre Anwendung finden werden, im Fall nicht etwa ein mehreres von einer fremden Macht Unserm Consul bereits zugestanden wird, oder künftighin von Uns in Commerz-Verträgen ausgemacht werden dürfte.

#### A. Bei Streitigkeiten Preussischer Unterthanen unter sich.

Bei Streitigkeiten, welche zwischen Preussischen Unterthanen selbst, seien es Schiffer und Schiffsvolk, handlungstreibende oder

andere Personen, obwalten, muß der Consul, so viel von ihm abhängt, stets die gütliche Beilegung zu versuchen und dadurch den Ausbruch förmlicher Prozesse zu verhüten, sich angelegen sein lassen. Werden beide Parteien darin einig, ihm die Streusache auf Art und Weise eines Compromisses zur schiedsrichterlichen Entscheidung zu übertragen; so ist er verpflichtet, sich derselben mit Unparteilichkeit und bester Einsicht und unentgeltlich zu unterziehen. Er hat zu dem Ende beide Theile, zwar nur summarisch, aber hinlänglich, und wenn der Gegenstand erheblich oder verwickelt ist, schriftlich zu vernehmen, die Documente, worauf es allenfalls ankömmt, vornehmlich bei Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk, die Feuer-Contracte und Schiffstrollen einzusehen, und hiernach, wie auch nach den bei vorliegendem Falle anzuwendenden Rechten, den Ausspruch zu thun, welcher bei Sachen von einigem Belang auch schriftlich zu verfassen ist, und für die nach Unfern Staaten zurückkehrende Unterthanen, bis dahin, daß sie hier bei Unfern Gerichtshöfen ihr Recht allenfalls weiter verfolgen mögen und können, die Kraft einer provisorischen Entscheidung behält. Außer solchen freiwilligen Compromissen, welche der Consul sowohl von Unfern Unterthanen, als auch andern Personen in merkantilen Streitfällen, so wie es fast überall unter der Kaufmannschaft gewöhnlich ist, übernehmen laun, ist aber demselben keine eigentliche Jurisdiction über die in seinem Consulat-Bezirk hinkommende Preussische Unterthanen beigelegt. Diese bleiben in allen ihren dortigen Civil- und Criminal-Fällen, also auch bei Streitigkeiten unter einander, wenn es darüber zu Prozessen kömmt, der Jurisdiction der dortigen Obrigkeit unterworfen. Daß diese ihnen indessen beständig eine gute und prompte Justiz administrire, wird mit das Augemerk des Consuls sein, vornehmlich auch dann,

#### B. Bei Streitigkeiten zwischen Preussischen Unterthanen und andern.

wenn Unsere Unterthanen mit dortigen Landes-Einwohnern oder andern Fremden vor dortigen Gerichtshöfen in Prozesse verwickelt werden, in welchem Fall er jenen mit gutem Rath durch

Bekanntmachung der dortigen Prozeduren, und in Auswahl eines zuverlässigen Rechts-Beistandes oder Mandatarii behülflich sein, auch allenfalls auf Verlangen, wo es angehet, die Stelle der letztern selbst übernehmen, und in jedem Fall für baldige Aburteilung der Sache sich verwenden wird, damit unsere schiffahrende oder von dort weiter reisende Unterthanen in ihren Geschäften nicht aufgehalten werden. Hiehin gehöret, daß, wenn dort aus rechtlichen Ursachen ein Embargo auf ein Preussisches Schiff oder Ladung gelegt werden sollte, er bestens mitwirke, daß dasselbe durch Bürgschaft oder Caution aufgehoben werde.

### C. Bei Streitigkeiten, die den Consul selbst betreffen.

Sollte zwischen dem Consul selbst und einem unserer Seefahrenden oder commercirenden Unterthanen ein Zwist in Absicht der Verwaltung der Consulatsgeschäfte entstehen, so haben beide Theile sich an Unser Departement der auswärtigen Angelegenheiten zu wenden, und von daher Entscheidung zu gewärtigen, oder bei Gefahr auf dem Verzug von Unserer nächsten Gesandtschaft provisorische Verfügung zu erbitten. Uebrigens verbleibet der Consul in seinen kaufmännischen und allen bürgerlichen Angelegenheiten unter der dortigen Orts-Gerichtsbarkeit.

### Bemerkungen.

1) Wenngleich den Königlich-Consular-Beamten nach Inhalt dieses §. eigentlich richterliche Functionen nicht zustehen, so unterliegt es doch im Allgemeinen keinem Bedenken, daß sie, wie in den, zu §. III. 2) gedachten Fällen, so auch bei andern ähnlichen Veranlassungen, wo ihren Anordnungen der schuldige Gehorsam verweigert wird, an die Ortsbehörden sich wenden können, um durch deren Einwirkung Straf-Maassregeln herbeizuführen, vorausgesetzt nämlich, daß die Verfassung des Landes einen solchen Schritt gestattet.

2) Das unterm 31sten März 1811 ergangene Gesetz (Nr. 9.) enthält die näheren Vorschriften zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen.

Kommt es in einem fremden Hasen Behufs der Vollstreckung einer nach diesem Gesetze verhängten Disciplinar-Estrafe auf die

Mitwirkung der Ortsbehörden an, so ist es nicht die Consulargewalt, sondern die Autorisation des Schiffers, für deren Anerkennung sich das königliche Consulat zu verwenden hat.

3) In Bezug auf die Fragen der Abdankung des Schiffsoorkes und dessen Rechte wegen der Feuer bestehen die unter Nr. 10. beigefügten Vorschriften des Allgemeinen Landrechts Th. II. Tit. 8. §§. 1544 — 1587.

Die Beilage Nr. 11. enthält das Formular zu den dieseitigen Feuer-Contracten und Muster-Rollen, dessen Anwendung allgemein vorgeschrieben ist.

4) Anlangend die Stellung zu solchen kaufmännischen Geschäften, bei welchen es auf eigentlich consularische Verrichtungen nicht ankommt, so ist im Allgemeinen als Grundsatz festzuhalten, daß die königlichen Consular-Beamten von Amts wegen nicht ermächtigt sind, in privatrechtlichen Angelegenheiten sich einer Vertretung zu unterziehen. Es kann nur in Bezug auf ganz besondere Nothfälle, wo Gefahr im Verzuge ist, eine Ausnahme von dieser Regel für zulässig erachtet werden. Wenn aber der königliche Consular-Beamte für seine Person selbst dem Handelsstande angehört, so ist es ihm, wenn nur nicht das Interesse des königlichen Dienstes darunter leidet, in seiner Eigenschaft als Kaufmann unbenommen, zur Vertreibung von dergleichen Angelegenheiten außeramtlich eine Vollmacht zu übernehmen.

---

( B e i l a g e n . )

Nr. 9.

Gesetz zur Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen,  
vom 31sten März 1841.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen  
u. s. w. u. s. w.

Da die bestehenden Vorschriften über die Mannszucht auf den Seeschiffen sich als unzureichend erwiesen haben, so verordnen Wir auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erforderlichem Gutachten Unseres Staats-Raths für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1. Die Mannschaft auf den Seeschiffen ist von dem Tage ab, an welchem sie in Folge des Feuer-Vertrages den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat, der Disciplin des Schiff-Capitains (Schiffers) unterworfen. Dieselbe ist nicht nur schuldig, allen Anweisungen des Schiff-Capitains

in Betreff des Schiffsdienstes ohne Widerrede pünktlich Folge zu leisten, sondern hat auch alles zu vermeiden, was zur Störung der Ordnung und Eintracht hinführen könnte. Hierüber zu wachen, ist der Capitain besonders verpflichtet.

§. 2. Im Falle einer dem Schiffe drohenden Gefahr, so wie bei Reuterereien oder Gewaltthätigkeiten des Schiffsvolks ist dem Capitain, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen, die Anwendung aller zur Erreichung des Zwecks notwendiger Mittel gestattet. In allen Fällen ist der Capitain vermöge der ihm zustehenden Disciplinargewalt (§. 1.) befugt,

- a) Geldstrafen bis zu fünf Thalern zum Westen der Armentasse des Heimathorts des Schiffes,
- b) Schmälerung der Kost,
- c) Gefängniß bis zu acht Tagen, nöthigenfalls bei Wasser und Brod,
- d) Anschließen mittelst eiserner Fesseln in den unteren Räumen des Schiffes bis zur Dauer von drei Tagen, und
- e) körperliche Züchtigung

zu verfügen. Welche von diesen Strafen anzuwenden ist, hat der Capitain nach der größeren oder geringeren Strafbarkeit zu ermessen. Körperliche Züchtigung darf jedoch nur dann verhängt werden, wenn die übrigen Strafmittel unter den obwaltenden Umständen sich als unzureichend ergeben; es macht dabei keinen Unterschied, ob der Schuldige sich noch im Militairverbande befindet oder nicht.

§. 3. Dem Schiffscapitain liegt ob, jede von ihm verhängte Disciplinarstrafe mit Bemerkung der Art des Vergehens und der vorhandenen Beweise in dem Schiffstagebuche zu verzeichnen oder verzeichnen lassen.

§. 4. Wird zu einer Zeit, wo das Schiff aus der Rhede eines inländischen Seehafens bereits segelfertig gemacht ist, oder sich auf offener See, oder in einem ausländischen Hafen oder Gewässer befindet, von dem Schiffsvolke eines der in den nachstehenden §§. 5. bis 8. bezeichneten Verbrechen verübt, so treten die dasselbst bestimmten Criminalstrafen ein. Bei Abmessung dieser Strafen soll auf die etwa schon angewendete Disciplinarstrafe keine Rücksicht genommen werden.

§. 5. Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffscapitains den Gehorsam verweigert, hat Gefängniß oder Strafarbeit von vierzehn Tagen bis zu einem Jahre verwirkt.

§. 6. Ein Schiffsmann, welcher dem Capitain thätlich sich widersetzt, oder mit thätlichem Widerstande droht, soll mit Gefängnißstrafe oder Strafarbeit von zwei Monaten bis zu zwei Jahren belegt werden.

§. 7. Eben diese Strafe (§. 6.) betrifft den Schiffsmann, welcher den Capitain durch Gewalt oder Drohung, oder auch nur durch Verweigerung der Dienste, zu einer Handlung oder Unterlassung, welche sich auf die Leitung des Schiffes, so wie auf die Aussicht über das Schiff oder die Ladung bezieht, zu nöthigen sucht.

§. 8. Unternehmen es zwei oder Mehrere, den Schiffscapitain zu einer solchen Handlung oder Unterlassung (§. 7.) zu nöthigen, so wird die im §. 6. bestimmte Strafe verdoppelt, ist aber eine Verabredung dazu zwis-

sehen den Thätern vorangegangen, so soll gegen die Anstifter oder Räubersführer auf vier bis zwölf Jahre und gegen die übrigen Theilnehmer auf zwei bis fünf Jahre Strafarbeit oder Zuchthaus erkannt werden.

§. 9. Der Capitain ist ermächtigt, den Schiffsmann, welcher sich eines in den §§. 5. bis 8. bezeichneten oder eines anderen schweren Verbrechens schuldig gemacht hat, zu verhaften. Wenn das Entweichen des Verbrechers zu besorgen ist, so ist der Capitain zur Verhaftung verpflichtet.

§. 10. Bei jedem Verbrechen muß der Schiffs-Capitain mit Zuziehung des Steuermanns, Pochbootmanns, Zimmermanns oder anderer glaubwürdigen Personen alles dasjenige genau aufzeichnen, was auf den Beweis des Verbrechens und dessen künftige Bestrafung Einfluß haben kann.

§. 11. Insonderheit müssen, wenn eine erhebliche Verletzung vorgefallen ist, die Beschaffenheit der Wunde, und wenn eine Tödtung geschehen ist, die Zeit, wie lange der Verwundete noch geteibt, die Speise, die er genossen hat, und die Mittel, die zu seiner Heilung angewendet worden, genau verzeichnet werden.

§. 12. Befindet sich auf dem Schiffe ein Arzt oder Wundarzt, so muß dieser in Gegenwart der im §. 10. bezeichneten Personen die Beschäftigung vornehmen und darüber sein ausführliches Gutachten, wie er solches eidlich behärken kann, dem Schiffsstagebuche beifügen.

§. 13. Bei Erreichung des ersten inländischen Hafens muß der Verbrecher, unter Mittheilung der Verhandlungen (§§. 10. bis 12.) an das Gericht dieses Hafens abgeliefert werden, welches zur Annahme des Verbrechers und zur Führung der Untersuchung verpflichtet ist.

§. 14. Findet der Schiffs-Capitain die Aufbewahrung des Verbrechers bis zur Erreichung eines inländischen Hafens gefährlich, so steht ihm frei, denselben einem auswärtigen Gerichte zur Untersuchung und Bestrafung zu übergeben. Er ist aber in diesem Falle verpflichtet, sich bei dem Gerichte des ersten inländischen Landungsortes über das Sachverhältniß und über sein Verfahren auszuweisen.

§. 15. Die Beweiskraft der Angaben des Schiffs-Capitains über Verbrechen, insbesondere über die Anstifter und Theilnehmer einer Meuterei, ist nach den Gesetzen des Ortes zu beurtheilen, wo die Untersuchung geführt wird.

§. 16. Ein Schiffsmann, welcher sich weigert, dem Capitain bei Bestrafungen oder Verhaftungen hülfsreiche Hand zu leisten, soll der ganzen Flotte verlustig sein, und noch außerdem nach den Grundgesetzen von der Theilnahme oder Begünstigung des Verbrechens bestraft werden.

§. 17. Hat ein Reisender auf dem Schiffe ein Verbrechen begangen, so gelten wegen dessen Verhaftung, Auslieferung und Ueberführung dieselben Vorschriften, welche oben für die Verbrechen des Schiffsvolks gegeben sind.

§. 18. Die Befugnisse und Verpflichtungen des Schiffs-Capitains gehen, wenn derselbe behindert ist, auf den Steuermann, und wäre auch dieser behindert, auf den anderweitigen Stellvertreter über, und die in den

§§. 5. bis 8. bestimmten Strafen finden auch bei Verbrechen gegen diese Stellvertreter Anwendung.

§. 19. Ist nach der Dienstordnung oder nach der Bestimmung des Capitains ein Schiffsmann mit der Leitung eines besonderen Geschäfts beauftragt, so werden die von der ihm untergeordneten Mannschaft gegen ihn verübten Verbrechen gleichfalls nach §§. 5. bis 8. bestraft.

§. 20. Alle dem Inhalte dieses Gesetzes entgegenstehende allgemeine und besondere Bestimmungen werden hiermit aufgehoben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insignel.

Gegeben Berlin, den 31sten März 1841.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Müffling.

v. Rämpf.

Müller.

v. Kochow.

Graf v. Alvensleben.

Beglaubigt:

v. Diesberg.

Nr. 10.

Auszug aus dem Preussischen Allgem. Landrecht Th. II. Tit. 8.

§§. 1544 — 1587.

§. 1544. Ein Matrose oder anderer gemeiner Schiffsmann aber, der auf der Reise untüchtig befunden wird, soll seiner noch rückständigen Feuer verlustig sein, und mit einer nach Beschaffenheit der Umstände zu bestimmenden willkürlichen Leibesstrafe belegt werden.

§. 1545. Muß ein Schiffsmann vor vollendeter Reise entlassen werden, weil er sich zum Dienste untüchtig gemacht hat, oder weil er mit einer venerischen Krankheit behaftet ist: so kann er nicht mehr an Lohn fordern, als er bis dahin wirklich verdient hat.

§. 1546. Sollte ein Schiffsmann, vor vollendeter Reise, eigenmächtig aus dem Dienste treten: so kann er zu dessen Fortsetzung durch Zwangsmittel angehalten werden.

§. 1547. Will der Schiffer einen ausgetretenen Schiffsmann nicht wieder annehmen: so muß der letztere alles Empfangene an Handgeld und Feuer zurückgeben; auch wegen seines Unfugs, mit einer nach Verhältniß der Umstände zu bestimmenden Leibesstrafe belegt werden.

§. 1548. Findet ein Steuer- oder anderer Schiffsmann Gelegenheit, selbst als Schiffer angehehrt zu werden: so muß ihn sein bisheriger Schiffer, auch noch vor vollendeter Reise, des Dienstes entlassen.

§. 1549. Der Abgehende ist aber alsdann schuldig, einen andern tüchtigen Mann an seine Statt zu stellen, und sich mit demselben wegen des Soldes ohne des Schiffers Schaden zu vereinigen.

§. 1550. So lange dieses nicht geschehen ist, muß auch ein solcher Schiffsmann seinen bisherigen Dienst nothwendig fortsetzen.

§. 1551. Eben dieses findet statt, wenn ein Steuer- oder Schiffsmann

vor der Abreise Gelegenheit erhält, sich zu verheirathen, und er diese Gelegenheit durch seine Reise zu verabsäumen Gefahr läuft.

§. 1552. Verabschiedet der Schiffer einen Schiffsmann ohne rechtlichen Grund, noch vor dem Antritte der Reise: so muß er demselben, wenn in Pausch und Bogen gedungen worden, die halbe Feuer, und wenn monatweise gedungen ist, einen doppelten Monat Sold entrichten.

§. 1553. Geschieht aber die Verabschiedung während der Reise: so gebührt dem Verabschiedeten, außer den Retourkosten, nach Verschiedenheit des Verbungs, die ganze Feuer, oder ein viermonatlicher Sold.

§. 1554. Muß ein Schiffsmann noch vor angetretener Reise wegen eines Zufalls abgedankt werden, der ihn ohne seine Schuld zum Dienste untauglich macht: so kann er nach Verschiedenheit des Verbungs, den vierten Theil der Feuer oder einen Monatsold fordern.

§. 1555. Ereignet der Fall sich während der Reise, so muß der Schiffer die Verpflegungs-, Heilungs- und Retourkosten für den Schiffsmann bezahlen.

§. 1556. Hat jedoch der Zufall sich außer dem Dienste ereignet, so fällt dem Schiffer an solchen Kosten zusammen, nach Verschiedenheit des Verbungs, nicht mehr als der Betrag der halben Feuer, oder eines zweimonatlichen Soldes, außer dem schon verdienten Lohne, zur Last, und das mehr verwendete muß von dem Beschädigten demnächst erstattet werden.

§. 1557. Einen in Geschäften seines Dienstes verwundeten oder beschädigten Schiffsmann muß der Schiffer, auf der Rheder Kosten, heilen und verpflegen lassen.

§. 1558. Auch für einen durch eigene Schuld erkrankten oder sonst beschädigten Schiffsmann muß der Schiffer so lange sorgen, bis er ihn an ein bewohntes Land ansetzen kann.

§. 1559. Doch ist der Schiffer alsdann berechtigt, die gemachten Auslagen, von der dem Kranken etwa noch zukommenden Feuer, in Abzug zu bringen.

§. 1560. In keinem Falle kann ein kranker Schiffsmann verlangen, daß der Schiffer um seinetwillen die Reise verzögern, oder an einem Orte, wohin er nicht bestimmt ist, landen solle.

§. 1561. Stirbt ein Schiffsmann, bevor mit der Ladung angefangen worden: so können dessen Erben, nach Verschiedenheit des Verbungs, den vierten Theil der Feuer oder einen Monatsold fordern.

§. 1562. Stirbt er während der Hinreise: so gebührt den Erben, nach Verschiedenheit des Verbungs, die halbe Feuer, oder ein doppelter Monatsold, und wenn er auf der Rückreise stirbt, die ganze Feuer oder ein viermonatlicher Sold.

§. 1563. Der Schiffer aber kann davon die dem Verstorbenen gegebenen Vorschüsse und die ausgelegten Begräbniskosten in Abzug bringen.

§. 1564. In allen vorstehenden Fällen wird der Anfang der Hin- und Rückreise nach Vorschrift der Gesetze über Versicherungen berechnet.

§. 1565. Der Wittve oder den Kindern eines bei Vertheidigung des Schiffes getödteten, oder an seinen Wunden gestorbenen Schiffsmanns, muß

in jedem Falle doppelte, andern Erben hingegen die einfache Feuer gezahlt werden.

§. 1566. Davon wird bloß in Abzug gebracht, was der verforbene Schiffsmann auf die bedungene Feuer schon bei seinem Leben erhalten hat.

§. 1567. Wird die Reise, wozu das Schiffsvolk gedungen worden, auf Veranlassung der Rheber ganz rückgängig: so gebührt dem Volke die halbe Feuer, oder, wenn monatweise gedungen ist, zweimonatlicher Sold.

§. 1568. Ein Gleiches findet alskann statt, wenn die Reise durch einen auf das Schiff gerichtlichen Arrest rückgängig wird.

§. 1569. Wird aber das Schiff, ohne Verschulden der Rheber oder des Schiffers, durch höhere Macht oder unvermuthete Kriegs- oder Räuber-gefahr, in See zu gehen verhindert: so kann das Volk außer dem Handgelde nur die Feuer des laufenden Monats, oder, wenn die Feuer für die ganze Reise in Pausch und Bogen bedungen worden, eine verhältnismäßige Vergütung für die schon wirklich geleisteten Dienste fordern.

§. 1570. Ist in vorstehenden Fällen ein Schiffsmann von einem fremden Orte verschrieben worden: so muß ihm die Hin- und Rückreise noch besonders vergütet werden.

§. 1571. Wird die Antretung der Reise über die verabredete Zeit, ohne Zuthun des Schiffers oder Rhebers verzögert, und der Schiffer will das Volk beibehalten: so darf er demselben, während dieses Aufenthalts, nur den halben Monatssold, oder, wenn es auf die ganze Reise gedungen ist, eine billige Verbesserung entrichten.

§. 1572. Wird die Antretung der Reise durch der Rheber oder des Schiffers Zuthun verzögert: so kann dem Volke an seinem Monatssolde nichts gekürzt werden, und wenn es in Pausch und Bogen gedungen ist, gebührt demselben eine verhältnismäßige Zulage.

§. 1573. Wird die bereits angetretene Reise aus Veranlassung der Rheber nicht vollendet: so muß das Volk, auf Kosten der Rheber, frei nach dem bestimmten Retourplatze zurückgeschafft, und demselben die Feuer entrichtet werden.

§. 1574. Ist monatweise gedungen, und die Abbrechung der Reise geschieht jenseits des Canals: so hat das Volk, außer der bereits verdienten, eine dreimonatliche, dießseits des Canals aber nur eine zweimonatliche Feuer zu fordern.

§. 1575. Wird die Reise durch einen bloßen Zufall abgebrochen: so muß das Volk, außer der freien Rückreise, wenn monatweise gedungen worden, sich mit der Feuer des laufenden Monats, und wenn in Pausch und Bogen gedungen ist, mit so viel an Feuer begnügen, als im Verhältniß gegen die ganze Reise für verdient zu achten ist.

§. 1576. Wird das Schiff von Feinden oder Räubern genommen, oder geht es sonst durch Zufall ganz verloren: so kann das Volk weiter keinen Anspruch machen.

§. 1577. Wird jedoch das Schiff oder ein Theil der Ladungen wieder frei gegeben, oder von dem verunglückten Schiffe, dessen Geräthschaften oder



## §. 1.

Es verbinden sich sowohl der Steuermann als auch die übrigen Schiffsleute, mit dem Schiffs-Capitain um auf dessen vordenanntem Schiffe von hier nach und auch nach anderweitigen Seehäfen und Plätzen, wohin der Schiffer zu fahren für gut finden, oder die Rhederei des Schiffes verordnen wird, zu fahren, und am Bord zu bleiben, bis das Schiff hierher zurückgebracht ist, oder an einen solchen inländischen Lösungs-Platz kommt, wo an die Stelle derjenigen Schiffsleute, welche etwa ihre Entlassung wünschen, andere brauchbare und tüchtige Schiffsleute, und zwar für die nämliche denselben jetzt accordirte monatliche Feuer zu erhalten, und die abgeben wollenden Schiffsleute dem Schiffs-Capitain zu stellen im Stande sind, in welchem Falle aber auch den letzteren keine mehrere Verbindlichkeiten, wegen der Rückschaffung der Stellvertreter in das Vaterland, oder nach einem anderen als dem Hafen des ersten Abchlusses dieses Feuer-Contracts, treffen können.

Die Schiffsleute sind verpflichtet, ihre Arbeiten und Geschäfte ohne Streit und Murren zu verrichten, dem täglichen Gebete mit gebührender Andacht beizuwohnen, dem Schiffer, oder dem, der in seine Stelle tritt, in Allem, ohne einige Widerrede, gehorsam zu sein, dessen Befehle mit allem Fleiß und ohne einige Zögerung auszuführen, die Ladung des Schiffes einzunehmen, zu flauen und umstauen zu heissen und zu löschen, Ballast einzunehmen und zu löschen, und diesen sowohl als auch die Güter mit Lichterfahrzeugen von und aus Land oder an andere Schiffe zu bringen, Alles nach des Schiffers Anordnung und Befehl, und überhaupt Alles zu thun, was zum Dienste von Schiff und Gute erforderlich wird.

## §. 2.

Sollte es sich zutragen, daß das Schiff auf seinen Reisen durch Verlust von Segeln oder anderen Geräthschaften Schaden litte, so wollen die Schiffsleute zu dessen Reparatur alle Hülfe leisten, und bei Verlust der ganzen Feuer an die Rhederei, oder sonstiger Bestrafung, sich nicht von dem Schiffe entfernen, unter was für einem Vorwande es auch sei.

Falls aber das Schiff strandete, oder sonst durch einen Zufall dienstunfähig würde, wollen sie dasselbe nicht eher verlassen, bis die Geräthschaften des Schiffes und die Ladung geborgen sind, hiebei nach ihren Kräften thätig sein und die Bestimmung des Schiffers, wegen ihrer Entlassung, abwarten, gleichfalls bei Verlust der ganzen Feuer an die Rhederei und gesetzlicher Bestrafung.

## §. 3.

Dagegen bezahlt der Schiffs-Capitain aus an monatlicher Feuer an den Steuermann Thlr.

welche Feuer den ihren Anfang nimmt.

Von dieser Feuer ist der Verlauf von Monat an jeden der Schiffsleute vorausbezahlt, von ihrer weiter zu verdienenden Feuer aber

wollen sie eher nichts fordern, als bis sie mit dem Schiffe wieder anhero kommen und vom Schiffe abgedankt werden.

Am allerwenigsten aber wollen die Schiffsleute den Schiffer anhalten, ihnen ansehrhalb Landes einige Zahlung an Feuer, weder zum Vollen noch zum Theil, zu geben, sondern wollen es lediglich seinem Gutbefinden überlassen, ob er ihnen, freiwillig, auf Abschlag ihrer verdienten Feuer, etwas wird geben wollen.

Sollte jedoch, auf dieser Reise von nach oder einigen anderen Orten anderwärts wohin, Fracht angenommen werden, so macht der Schiffer sich verbindlich, alsdann auf dem zweiten Löschplatze, wo die anderen Frachtgelder verdient sein werden, dem, der es verlangt oder benötigt ist, die Hälfte seiner zu der Zeit zu gute habenden Feuer zu bezahlen.

Bei dem Antritte der Reise übergiebt der Schiffer jedem Schiffsmann ein Duttungsbuch, worin die jedesmaligen Zahlungen auf die vorbedungene Feuer vermerkt werden. Wer dasselbe durch seine Schuld verliert, gegen den streitet die Vermuthung zu Gunsten der Rechnung des Schiffers.

#### §. 4.

Der Schiffs-Capitain verpflichtet sich, seine Schiffsleute, auf der ganzen Reise, mäßiger und gebräuchlicher Weise, je nachdem Zeit und Umstände es verstaten, mit Speise und Trank zu versorgen, und versprechen die Schiffsleute mit den von dem festgesetzten Rationen

die der Schiffer, sowohl während der Reise, als in den Häfen, zu verabreichen sich verpflichtet, ohne Murren und einige Widerwärtigkeit sich begnügen zu wollen.

Da jedoch diese Portionen nur zur Sättigung bestimmt sind, so können die Schiffsleute dasjenige, was einer oder der andere von den ihm zugetheilten Speisen nicht verzehren sollte, keineswegs als ihr Eigenthum betrachten, noch weniger etwas davon von Bord nehmen, oder verkaufen, sondern das nicht Verzehrte fällt dem allgemeinen Proviant des Schiffes zurück.

#### §. 5.

Dürfen die Schiffsleute, ohne Erlaubniß des Schiffers, oder desjenigen, der in seiner Abwesenheit oder Krankheit das Commando führt, auch nicht in den Häfen, sich von Bord entfernen, noch des Nachts außerhalb des Schiffes aufhalten. Eben so versprechen sie, sich nicht zu betrinken, sich nicht zu schlagen, und keine Zänkereien im Schiffe oder am Lande anzurichten, auch keinem Fremden, ohne Erlaubniß des Schiffers, den Zutritt zu dem Schiffe zu gestatten, bei Vermeidung der nach der Schiffs-Disciplin statfindenden oder sonst eintretenden gesetzlichen Ahndung.

#### §. 6.

Besonders verpflichten sich die Schiffsleute, sich mit keiner Contrebande oder verbotswidrigen Waaren abzugeben, und keinen Brandwein, Tabak

aber nicht mehr, als nach des Schiffers Ermessen zum eigenen Bedarfe erforderlich ist, in das Schiff einzubringen, oder in selbigem zu verhehlen, auch sich jedes Handels irgend einer Art zu enthalten. Derjenige Schiffsmann, welcher durch Einbringung von Waaren und Brandwein in das Schiff, der Rheberei Schaden zufügt, bleibt derselben zum Schadens-Ersatz verhaftet und unterliegt den gesetzlichen Strafen. Selbst für den Fall aber, wenn durch dieses verbotswidrige Einbringen von Waaren und Brandwein in das Schiff, die Rheberei oder das Schiff kein Schaden trifft, unterwirft sich dennoch derjenige Schiffsmann, welcher sich dies zu Schulden kommen lassen, dem Verluste einer einmonatlichen Steuer zu Gunsten der See-Armenkasse.

## §. 7.

Sollte das Schiff, während der Reisen, oder an dem Bestimmungsorte, es sei in welchem Hafen es überhaupt wolle, überwintern, so ist die Schiffsmannschaft verbunden, sich mit der Hälfte der in diesem Contracte stipulirten Steuer zu begnügen, und dafür im Dienste zu bleiben. Die Winterlage nimmt ihren Anfang, wenn der Capitain das Schiff, die Ladung werde gelöst oder nicht, abfakeln, oder doch alle Segel abnehmen läßt; und sie endet, sobald das Schiff zur neuen Fahrt in Stand gesetzt wird.

Diese Zeitpunkte muß der Schiffer in Gegenwart der versammelten Schiffsbefahrung in das Schiffs-Journal und auf der Musterrolle unter seiner und derjenigen Schiffleute Unterschrift, die zu einem See-Rathe gehören, eintragen und vermerken, widrigenfalls, bei mangelnden desfallsigen Beweisen, die Angaben der Schiffleute gegen den Schiffer zeugen sollen.

Sollten über die Nothwendigkeit des Anfangs oder der Dauer der Winterlage die Schiffleute mit dem Schiffer nicht einverstanden sein, so ist hierüber von dem letzteren, im Auslande, ein Attest des in dem Hafen angestellten Preussischen Consuls, oder Falls daselbst keiner vorhanden wäre, ein Attest der Orts-Obrigkeit, im Inlande aber ein solches von der competenten Gerichtsbehörde in beweisender Form zu extrahiren, welches zur Entscheidung dient.

Während der Winterlage sind jedoch die Schiffleute verpflichtet, sowohl an der Takelage zu arbeiten, als auch sonst alle Dienste zu leisten, welche der Schiffer oder sein Stellvertreter im Schiffs-Dienste fordern.

## §. 8.

Ist jedoch die Winterlage eine Folge erlittener Haverei-Schäden, deren wegen der Schiffer einen Rothhafen, um die Haverei-Schäden herzustellen, hat suchen müssen, und tritt in diesem die Nothwendigkeit einer Winterlage ein, so erhalten die Schiffleute, zugleich für ihre Arbeiten bei der Herstellung der Haverei-Schäden, die volle stipulirte Steuer; wogegen, wenn der Schiffer, nur um einer Haverei zu entgehen, und ohne daß das Schiff sie erlitten, einen Rothhafen gewählt hat und in diesem eine Ueberwinterung eintritt, es bei der halben Steuer nach §. 7. verbleibt.

## §. 9.

Sollte irgend einer der Schiffleute im In- oder Auslande von dem Schiffe entweichen, so bleibt nicht nur der Schiffer gesetzlich berechtigt, alle und jede Mittel zur Fahhaftwerdung desselben anzuwenden, denselben zur

Fortsetzung des Schiffdienstes anzuhalten, und auf dessen Bestrafung bei Ankunft des Schiffes in dem nächsten Preussischen Hafen anzutragen, wenn die Bestrafung an dem Orte der Entweichung nicht erfolgt sein sollte, sondern es ist auch von den Schiffsteuten mit dem Schiffer noch besonders verabredet, daß, in einem solchen Falle, der entweichende oder aus dem Schiffdienste tretende und dessen Fortsetzung verweigernde Schiffsmann außer dem Verluste seiner ganzen rückständigen Feuer, eine Conventional-Strafe von

Thlr., zu Gunsten des Schiffes, verwirkt haben soll, und es berechtigen die Schiffsteute den Schiffer hiedurch ausdrücklich, im zutreffenden Falle, diese Conventional-Strafe von Thlr. vor allen und jeden in- und ausländischen Gerichten gegen sie geltend zu machen, für welche sie sich mit ihrem Vermögen und ihrer Person, jeder einzeln für sich, hiedurch verpflichten, und erklären sie deshalb auch den Schiffer, in einem solchen Falle, für befugt, sogleich ihre persönliche Verhaftung, zur Sicherung der Conventional-Strafe, nachzusuchen.

Uebrigens soll eine Abwesenheit von 24 Stunden ohne Erlaubniß für eine Entweichung angesehen werden, und die in diesem §. verabredete Conventional-Strafe nach sich ziehen.

#### §. 10.

Sollten die Schiffsteute in einem auswärtigen, oder einem anderen vaterländischen Hafen als dem, wo dieser Vertrag geschlossen worden, in Veranlassung des Schiffers oder der Rhederei, entlassen werden, so müssen sie, nebst ihren Effecten, entweder frei nach dem Feuerplatze zurückbefördert oder es muß ihnen ein der Entfernung angemessenes Reisegeld ausgezahlt werden. Dies tritt auch in allen den Fällen ein, wo es sonst, nach den Landes-Gesetzen, dem Schiffer oder der Rhederei obliegt, für die Rückreise der Schiffsbefahrung nach dem Orte des Abschlusses des Feuer-Contractis zu sorgen.

Im Falle die Contractanten über die Höhe des Reisegeldes sich alsdann nicht einigen können, soll solches, im Auslande durch den in dem Entlassungshafen angestellten Preussischen Consul, oder wenn ein solcher daselbst, oder in dessen Nähe nicht angesetzt, von der Ortsobrigkeit; im Inlande aber, durch das competente Gericht festgestellt werden. Diese Behörden werden hiebei, neben den Transport-Kosten für die Effecten der Schiffsmannschaft, zugleich auf die Entfernung und die nöthigen Kosten zum Unterhalt der entlassenen Schiffsteute bis zum Feuerplatze Rücksicht nehmen, und das Reisegeld hiernach für die Meilenzahl bestimmen.

#### §. 11.

Der Schiffer, oder dessen Stellvertreter ist verpflichtet, die Musterrolle und den Feuer-Contract dem versammelten Schiffsvolke vor der Abreise, demnächst wenigstens einmal während der Reise, und jedenfalls gleich nach der Ankunft des Schiffes in einem Hafen, vorzulesen.

#### §. 12.

Der Schiffer ist, bei der Entlassung eines jeden Schiffsmannes, gehalten, demselben unaufgefordert und unentgeltlich einen Loschein zu geben, worin er Namen, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes, die Dauer sei-

nes Dienstes, den Grund der Entlassung und das Betragen während der Dienstzeit, der Wahrheit getreu, anzugeben hat.

## §. 13.

In Allem übrigen, obgleich es hier nicht benannt ist, unterwerfen der Schiffer und seine Schiffleute sich den Seerechten, Landes-Ordnungen, Gewohnheiten und Gebräuchen der Schifffahrt, nach denen solches regulirt werden soll.

## §. 14.

Die Kosten dieses Vertrages und des dazu erforderlichen Stempel-Papiers übernimmt der Schiffer allein zu berichtigen.

Urkundlich ist diese Muster-Rolle und Feuer-Contract von dem Schiffer und seinen Schiffleuten eigenhändig unterzeichnet und vollzogen worden.

den

Rätker ist

Das Schiff ist groß

Lasten.

## §. VI.

## Verfahren des Consuls bei Todesfällen Preussischer Unterthanen.

Bei dem Todesfall eines in dem Consulat's-Bezirk befindlichen Preussischen Unterthanen hat der Consul, wenn die Erben abwesend sind, und dort keinen Bevollmächtigten haben, sich der Nachlassenschaft anzunehmen, und, insoweit er nach der dortigen Verfassung bei der den Gerichten des Orts zustehenden Aufzeichnung, Verwaltung und Regulirung des Nachlasses concurriren kann, solches zum Besten besonders der in Unfern Staaten wohnhaften Erben zu thun, auf jeden Fall aber dafür zu sorgen, daß diesen eine beglaubte Abschrift von dem aufgenommenen Inventario und dem etwa vorhandenen letzten Willen übermacht werde, und die Erbschaft selbst ohne Vorenthaltung und Verkürzung zuzufleße.

Ist auf einem dort hinkommenden Preussischen Schiff während der Reise Jemand von der Schiffbesatzung verunglückt oder gestorben, und über seinen Nachlaß, wie es das Seerecht erfordert, von dem Schiffer mit Zuziehung der übrigen Mannschaft ein Inventarium angefertigt worden, so hat der Consul sich solches vorzeigen zu lassen, auch erforderlichen Falls diese Personen über

etwa vorgefallene besondere Umstände bei dem Todesfall zum Protocoll zu vernehmen und solches den Schiffspapieren beizufügen. Weitere Verfügungen gehören vor die Preussischen Obergkeiten nach Rückkunft des Schiffes.

---

B e m e r k u n g.

Hiernach ist den Königlichen Consular-Beamten nicht zur Dienstpflicht gemacht, den Nachlaß eines Preussischen Untertans in seinen Gewahrsam zu nehmen. Er würde sich durch eine solche nicht in seiner Amtsbefugniß liegende Maaßregel den Interessenten verantwortlich machen.

---

§. VII. <sup>a</sup>

Verfahren der Consuls bei desertirten und verarmten  
Seeleuten.

Sollte auch während der Anwesenheit des Schiffes einer oder mehrere von den darauf befindlichen Matrosen desertiren: so muß der Consul dem Schiffer, um ihrer wieder habhaft zu werden, behülflich sein, auch, wenn die Entlaufenen irgendwo vorenthalten würden, sie gehörigen Orts reclauiiren, und falls das Schiff unterdessen schon absegelt wäre, für ihre Rückkunft, wo möglich mit einem andern Preussischen Schiff, oder auf sonstige sichere Art sorgen.

Auch wird derselbe verarmten und verlassenen Preussischen Seeleuten, damit sie in ihr Vaterland zurückgeschafft werden können, so weit es thunlich ist, aus der Armen-Kasse des Orts, insbesondere wo etwa dergleichen Kassen für kranke und bedürftige Matrosen vorhanden sein möchten, zur Unterstützung beförderlich sein, und zwar vorzüglich alsdann, wenn jene Seeleute nicht ein Preussisches Schiff verlassen, auf fremden Schiffen Dienste genommen haben, und von denselben in dürftigem Zustande abgekommen sind.

---

## Bemerkungen.

1) In Bezug auf die Verpflichtung der Königlichen Consular-Beamten, sich hilfsbedürftiger Seeleute mit Rath und That anzunehmen, und namentlich auch in Strandungsfällen für die Heimsendung der Schiffbrüchigen Sorge zu tragen, ist das Nähere bestimmt worden durch die drei Circularverfügungen vom 30ten Januar 1815, 23sten August 1816 und 24sten April 1834, welche nebst der hierher gehörigen Allerhöchsten Verordnung vom 5ten October 1833 (Gesetz-Sammlung S. 122 sqq.), betreffend die entsprechende Verpflichtung der diesseitigen Schiffer zur Mitnahme verunglückter Seeleute, in den Beilagen Nr. 12. 13. 14. und 15. angefügt sind.

2) Die den Königlichen Consular-Beamten zur Pflicht gemachte Beschränkung der Verabreichung von Geld-Unterstützungen auf solche Seefahrer, welche sich als Preussische Unterthanen auszuweisen im Stande sind, bezieht sich auch auf den Fall, wo sich auf einem verunglückten Preussischen Schiffe fremde Unterthanen in Dienst befanden, indem dieselben der Fürsorge des Consuls ihrer Nation oder der Ortsbehörde zu überlassen sind.

Stand ein Preussischer hilfsbedürftig gewordener Seefahrer zuletzt in fremden Schiffdiensten, so ist ihm auf den geführten Nachweis des Fortbestehens seiner diesseitigen Unterthanschaft, wozu aber das Verufen auf die Herkunft für sich allein nicht genügt, eine Unterstützung von den Königlichen Consulaten reglementmäßig nicht zu verweigern. Es ist nur in Bezug auf die Zurücksendung eines solchen Seemannes zu berücksichtigen, daß die diesseitigen Schiffer die Mitnahme desselben, sofern nicht sein Eintritt in fremde Dienste ein bloßer Nothstand war, nach §. 1. der Verordnung vom 5ten November 1833 verweigern können, wo dann nach Anleitung des §. 10. der Circular-Verfügung vom 24sten April 1834 zu verfahren sein würde.

Das Verheuern auf fremde Schiffe ist in Preußen, nach Lage der Gesetzgebung, an sich nicht für unerlaubt zu erachten, und dürfen daher die Königlichen Consular-Beamten einem diesseitigen Seemann, welcher von seinem bisherigen Capitain entlassen worden, nicht hinderlich sein, auf Schiffe einer andern Nation in Dienst zu geben. Nur wenn er in Bezug auf die Verpflichtung zum Militairdienste nicht frei ist, würde seinem Verheuern auf fremde Schiffe von Seiten der Königlichen Consulate wenigstens kein Vorschub zu leisten sein.

3) Solche dießseitige Seeleute, welche sich das Vergehen der Desertion zu Schulden kommen ließen, können, in dem Fall der Noth, unter Umständen zwar für das augenblickliche Bedürfniß mit einem kleinen Almosen aus Consulars-Mitteln unterstützt werden, wie solches in der Circular-Verfügung vom 30sten Januar 1815 vorbehalten ist. Es ist ihnen aber unmittelbar zu dem Zwecke der Rückkehr in die Heimath, wenn sie nicht von ihrem bisherigen Capitain gegen Uebernahme der Kosten reclamirt werden, ohne besondere Autorisation des Ministeriums keine weitere, mit Kosten verknüpfte consularische Unterstützung zu gewähren, indem im Allgemeinen auf die Wiedererlangung eines desertirten Seemannes, selbst bei vorhandener Militairpflichtigkeit desselben, kein solcher Werth zu legen ist, daß Veranlassung wäre, deshalb der Staatskasse Unkosten zu verursachen. Das Nähere hierüber ergiebt sich aus den in der Beilage Nr. 16. abgedruckten Bestimmungen, welche einer unterm 6ten Januar 1837 ergangenen Verfügung entlehnt sind, von deren Inhalt seitdem sämmtlichen königlichen Consulaten Behufs der Nachachtung Mittheilung gemacht worden ist.

Ist der Capitain einen entwichenen Seemann, den er reclamirt hat, wieder an Bord zu nehmen verhindert oder nicht Willens, so wird der Consular-Beamte für den Fall, daß ihm die Zurücksendung desselben zur Last bleibt, Behufs der Vermeidung möglicher Schwierigkeiten gut thun, sich von dem Capitain die Erstattung der Kosten schriftlich versichern zu lassen.

4) Die consularische Sorge für die Heimschaffung verunglückter Seeleute verpflichtet nicht zur Berichtigung von Schulden, welche mit dem Unglücksfalle an sich in keinem nothwendigen Zusammenhange stehen, selbst wenn die Verhastung des Seefahrers und mithin eine Verzögerung in der Zurücksendung desselben die Folge sein sollte.

5) Bei der, durch den Consular-Beamten zu bewirkenden Zurückschaffung verunglückter Seeleute ist den angegebenen Bestimmungen zufolge im Allgemeinen der Satz von 10 Egr. pro Kopf als Maßstab der täglichen Unterhaltungs-Kosten zu betrachten. Dieser Satz ist in der Verordnung vom 5ten October 1833 §. 6. ausdrücklich als das Maximum der Entschädigung vorgeschrieben, welche ein Schiffer für die Ausnahme, Ueberfahrt und Beköstigung der von ihm zu transportirenden Leute anderer Schiffe, außer den Dienstleistungen, pro Mann und Tag soll in Anspruch nehmen können. In

Uebereinstimmung hiermit hat die Circular-Befugung vom 24sten April 1834 §. 7. festgesetzt, daß bei Landtransporten in der Regel der Satz von 2 $\frac{1}{2}$  Sgr. pro Mann und Meile nicht überschritten werden dürfe. Diese Meilengelder gewähren nämlich dem Mann pro Tag ebenfalls 10 Sgr., da bei Fuß-Reisen, welche dabei ausschließlich in Aussicht genommen sind, gewöhnlich nicht mehr als 4 Meilen im Durchschnitt täglich zurückzulegen sind. Demgemäß ist in derselben Circular-Befugung auch das, an den Rasttagen bei Fußreisen zu zahlende Aversum, welches an die Stelle der Meilengelder tritt, auf Höhe von 10 Sgr. pro Kopf und Tag berechnet. Soll der Landtransport ausnahmsweise per Fuhr erfolgen, sei es, daß körperliche Leiden der heimkehrenden Leute eine solche Erleichterung nöthig machen, oder weil nach den Local-Verhältnissen auf keine Ersparung von Kosten bei der Fußreise zu rechnen sein würde; so bleibt der Betrag der Unterstützung dem umsichtigen Ermessen des Consular-Beamten überlassen. Die Effecten eines verunglückten Seemannes müssen, insoweit es überhaupt nöthig ist, auf deren Transport Bedacht zu nehmen, wenn er dieselben nicht bei sich tragen kann, durch Schiffs- oder Fracht-Gelegenheit, wie der Transport am wohlfeilsten zu stehen kommt, befördert werden.

Damit bei Landtransporten die fremden Behörden ersehen können, daß es dem heimkehrenden Seemann an den nöthigen Geldmitteln zur Erreichung der königlichen Staaten nicht fehle, ist von den königlichen Consular-Beamten auf dem Paf desselben der Betrag der ihm gewährten diesseitigen Consulars-Unterstützung, die immer nur bis zur nächsten Preussischen Grenze zu berechnen ist, genau anzugeben.

(B e i l a g e n.)

Nr. 12.

### C i r c u l a r e

an sämtliche königlich Preussische Consule.

Vom 30sten Januar 1815.

Das Preussische Consular-Reglement vom 18ten September 1796 §. III. Lit. A. und §. VII. legt den königlich Preussischen Consuln ausdrücklich die Pflicht auf, sich bei Unglücksfällen der Preussischen Schiffer und Matrosen, imgleichen der verlassenen und verarmten Preussischen Matrosen

anzunehmen, und ihre Rückkehr in die Heimath auch durch Vorschüsse zu bewirken.

Wie bei dergleichen Auslagen und deren Wiedereinziehung verfahren werden soll, ist zwar bereits in den Circular-Befehlungen vom 19ten August 1797, 28sten December 1799 und 12ten Februar 1800, imgleichen in verschiedenen einzelnen Befehlungen vorgeschrieben.

Da aber nach den bisherigen Erfahrungen, durch diese Befehlungen, der Zweck, die bei jenen Auslagen und deren Wiedereinziehung statt gefundenen Inconvenienzen abzustellen, nicht vollständig erreicht worden ist; so wollen wir, um dieses zu bewirken, und um zugleich die Königlichen Consula der Weltläufigkeit zu überheben, welche ihnen die Wiedereinziehung ihrer Auslagen von den Rhedern verurthsacht, hiermit folgende anderweite und nähere Instruction für die Königlich Preussischen Consula erteilen.

In nachstehenden sechs Fällen ist es unbedenklich, daß die Königlichen Consula den Preussischen Matrosen die nöthige Unterstützung Behufs ihrer Rückreise in die Heimath oder zur Bestreitung der Kur- und Unterhaltungslosten während der Krankheit eines Matrosen verabreichen können:

- 1) wenn ein Matrose ohne rechtlischen Grund während der Contractszeit entlassen worden ist;
- 2) wenn derselbe durch einen im Schiffsdienst, ohne seine Schuld, sich ereigneten Zufall hat abgedankt werden müssen, oder durch eine im Schiffsdienst erhaltene Beschädigung erkrankt ist;
- 3) wenn das Schiff durch höhere Macht, oder unvermuthete Kriegs- oder Räubergefahr, oder durch einen auf das Schiff gelegten Beschlag in See zu gehen verhindert worden, und der Schiffsmann nicht an dem Orte des beabsichtigten Ausgehens des Schiffes gedungen, sondern von anderwärts her verschrieben worden ist;
- 4) wenn die Reise, zu der die Schiffleute gedungen worden sind, nach der Disposition der Rheder, oder durch einen bloßen Zufall abgebrochen worden ist;
- 5) wenn das Schiff vom Feinde oder Räubern genommen worden, oder sonst durch Zufall verloren gegangen ist;
- 6) wenn der Schiffsmann zwar nicht im Dienste, jedoch ohne seine Schuld, durch einen Zufall beschädiget, oder zum Dienst unfähig gemacht worden ist.

In folgenden Fällen, nämlich:

- 1) wenn der Schiffsmann auf der Reise zum Dienst untüchtig befunden worden, oder sich selbst untüchtig gemacht hat, oder mit einer venerischen Krankheit befaßt ist;
- 2) wenn er durch eigne Schuld erkrankt ist, oder durch eigne Schuld sich beschädiget hat;
- 3) wenn er den Dienst eigenmächtig verlassen hat, und ihn der Schiffer nicht zurückerlangen will,

sind zwar die Matrosen verpflichtet, für ihre Rückreise ins Vaterland selbst zu sorgen. Doch in jeuen ersten beiden Fällen können ihnen die König-

lichen Consuln ebenfalls die nöthige Unterstützung verabreichen, in dem dritten Falle aber, wird es auf die Umstände ankommen, und bleibt es der Beurtheilung der königlichen Consuln überlassen: ob der Matrose, welcher den Dienst eigenmächtigerweise verlassen hat, und welchen der Schiffer nicht zurüchhaben will, eine Unterstützung verdiene oder nicht.

Ueber dergleichen von den königlichen Consuln geschehene Auslagen haben dieselben ihre Rechnungen viertel- oder halbjährig bei dem unterzeichneten Ministerio einzureichen, worauf sie sodann ungesäumt den Betrag wiedererstattet erhalten sollen.

Damit indessen die Vorschüsse hierauf von den dazu verpflichteten Rhedern wieder eingezogen werden können, ist es nöthig, daß die königlichen Consuln bei ihren Rechnungen den Namen und Wohnort des Matrosen oder Schiffsmannes, den Namen des Schiffes, des Schiffers und des Rheders beifügen, und alle Umstände anführen, welche sie zu der geleisteten Unterstützung veranlaßt haben.

Dies gilt auch in Ansehung der Kosten, welche die königlichen Consuln für Preussische Matrosen in den zuletzt gedachten drei Fällen vorschießen, und welche die königliche Casse trägt, wenn der Matrose, für den sie gemacht sind, zu arm ist, als daß sie von ihm wieder eingezogen werden könnten.

Die königlichen Consuln haben sich daher vor allen Dingen davon zu überzeugen, daß die bei ihnen Hülfе suchenden Schiffleute Preussische Unterthanen sind. In den meisten Fällen werden sie sich durch die am Bord des Schiffes befindliche Musterrolle, in welche künftig auch der Name des Rheders eingetragen werden soll, und durch ein besonderes jedem Matrosen zu ertheilendes Certificat, welches seinen Namen, seinen Geburtsort, den Namen des Schiffes, Schiffers, und des Rheders, so wie das vollständige Signalement des Matrosen enthalten soll, davon überzeugen können. Da überdem jedesmal bei der Musterung des Schiffsvolkes der Matrosen, der Name des Rheders vorgelesen werden soll, so werden die königlichen Consuln auch in dem Falle, daß die sämtlichen Papiere verloren gegangen, doch durch Vernehmung der Matrosen im Stande sein, sich die nöthigen Nachrichten zu verschaffen.

Es werden freilich dennoch Fälle vorkommen, wo auch keine Vernehmung der Matrosen statt finden kann, und in diesen Fällen bleibt es alsdann den königlichen Consuln überlassen, sich von der Rationalität der Hülfе suchenden Matrosen so gut wie möglich zu überzeugen.

Uebrigens versteht es sich von selbst, daß die königlichen Consuln bei Unterstützung der Matrosen Sparsamkeit zu beobachten haben und daher

- 1) franke Matrosen in gute öffentliche Krankenanstalten, wo dergleichen vorhanden sind, unterzubringen suchen müssen, und
- 2) bei ihrer Rückkehr ins Vaterland, sie wo möglich auf ein Preussisches Schiff zu verdingen haben, um für sie freie Reise und freie Kost zu erlangen.

Wir erwarten von dem Dienstleister der Königlich Preussischen Consula, daß sie nach dieser Instruction pünktlich und pflichtmäßig verfahren werden.  
Berlin, den 30sten Januar 1815.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten;  
Zweite Section.  
v. Raumer.

Nr. 13.

### Circular

an sämmtliche Königlich Preussische Consula.  
Vom 23sten August 1816.

In der Instruction für die Königlich Preussischen Consula vom 30sten Januar v. J., wegen Unterstützung der hilfsbedürftigen Preussischen Matrosen, ist unter andern für die Fälle, wo die Matrosen außer Stande sind, sich durch Papiere als Preussische Unterthanen zu legitimiren, vorgeschrieben, daß die Königlich Consula durch Vernehmung der Matrosen und auf irgend einem andern Wege, so gut wie möglich, sich von der Nationalität derselben zu überzeugen haben.

Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß dergleichen Fälle, wo die Hilfe suchenden Matrosen nur durch mündliche Aussagen sich legitimiren können, oft vorkommen, daß aber in mehreren dieser Fälle die Aussagen falsch gewesen sind, und daher die Individuen sich bloß darum für Preussische Unterthanen ausgegeben haben, um Unterstützungen von den Königlich Consula zu erhalten.

Die Summen, welche zu dergleichen Unterstützungen jährlich verwendet werden, sind im Ganzen bedeutend, und die Fälle, wo die Vorschüsse von den einzelnen Empfängern wieder einzuziehen sein würden, kommen häufiger vor als die, wo die Rheder eine Verbindlichkeit haben, für die Rückreise und den Unterhalt der bei den Consula Hilfe suchenden Matrosen zu sorgen.

Die Wiedereinzahlung der Vorschüsse von den einzelnen Empfängern hat jedoch bisher nur in den wenigsten Fällen statt finden können, theils wegen der Armuth der Empfänger, großentheils aber, weil die Empfänger nicht in die angegebenen Orte zurückgekehrt sind, auch nicht haben ausgemittelt werden können.

Unter diesen Umständen ist es zum Besten der Königlich Kasse notwendig, in Ansehung derjenigen Individuen, welche nur durch Aussagen sich als Preussische Unterthanen legitimiren oder ihren Wohnort in den Preussischen Staaten nicht gehörig nachweisen können, künftig die Vorsicht anwenden zu lassen, daß sie nach empfangenen Vorschüssen gezwungen sein müssen, sich nach einem bestimmten Preussischen Hafen oder Landort zu begeben, damit dort die nähere Ausmittlung ihrer Angaben und ihrer Verhältnisse veranlaßt, und nach Beschaffenheit der Umstände, gegen sie verfahren werden könne.

Die Königlichen Consulu werden daher hiermit angewiesen, in Ansehung derjenigen solcher Individuen, welche mit einer Schiffsgelegenheit nach einem Preussischen Hafen zurückgebracht werden sollen, künftig jedesmal die betreffende Behörde ihres Consulat-Bezirks zu requiriren, sie bis zu ihrer Einschiffung unter polizeilicher Aufsicht halten zu lassen, damit sie nicht entweichen können. Außerdem haben die Königlichen Consulu in den Pässen, welche sie ihnen ertheilen, die Polizei-Behörden des Hafens, wohin das Schiff bestimmt ist, zu ersuchen, wegen näherer Ausmittelung ihrer Verhältnisse in ihren angegebenen Wohnorten, das Erforderliche zu veranlassen.

In den Fällen indeß, wo in Ermangelung einer Schiffsgelegenheit, oder wegen anderer Umstände, solche Personen die Rückreise in ihre Heimath zu Lande unternehmen müssen, haben die Königlichen Consulu in dem Paß die Reiseroute vorzuzeichnen und ausdrücklich zu bemerken, daß derselbe nur für diese Route gültig sei, und Abweichungen davon einen Verdacht gegen den Inhaber begründen. Letzterer wird hierdurch bei gehöriger Aufmerksamkeit der wirthenden Polizei-Behörden genöthigt sein, den graden Weg in seine Heimath zu nehmen, und durch diesen Zwang, nach einem bestimmten Preussischen Ort zu reisen, wird sich der doppelte Zweck erreichen lassen, erstens: daß diejenigen, welche sich fälschlich für Preussische Unterthanen ausgegeben haben, leichter entdeckt und zur Bestrafung gezo-gen, und zweitens: diejenigen, welche in ihrer Heimath in solchen Vermögens-Umständen sich befinden, die ihnen gestatten, die von den Königlichen Consulu empfangenen Bor-schüsse zurückzuzahlen, zur Erstattung derselben angehalten werden können.

Berlin, den 23ten August 1816.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten;  
Dritte Section.

von Jordan.

Nr. 14.

### Circular e

an sämmtliche Königlich Preussische Consulu.

Den Königlichen General-Consulu, Consulu und Vice-Consulu wird hiebei die von Seiner Majestät dem Könige unter dem 5ten October v. J. erlassene Verordnung, betreffend die Verpflichtung der Preussischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner, zur Nachachtung mitgetheilt, und in Beziehung darauf noch Folgendes eröffnet:

1. Das Consulat-Reglement legt den Consulu die Verpflichtung auf, nicht bloß den Mannschaften gestrandeter Preussischer Schiffe, sondern auch sonst verarmten und verlassenem Preussischen Seelenten, vorzüglich alsdann, wenn letztere nicht ein Preussisches Schiff verlassen und auf fremden Schiffen Dienste genommen hatten und von diesen in dürftigem Zustande abgekommen sind, möglichst die Rückkehr in ihr Vaterland zu vermitteln, und

auch entlaufene Matrosen, wenn das Schiff, von welchem sie entlaufen, schon abgesegelt ist, wo möglich auf sichere Art in ihre Heimath zurückzusenden. Die Schwierigkeiten, welche die Consuln hierbei öfters gefunden haben, sind Veranlassung gewesen, zur Beförderung der Zurückschaffung verunglückter Matrosen gewisse Fälle, in welchen den Preussischen Schiffscapitalen die unweigerliche Mitnahme solcher Seeleute mit Billigkeit zugemuthet werden konnte, gesetzlich festzustellen, und dafür eine Verpflichtung der Schiffer auszusprechen.

2. Diese Verpflichtung tritt nach §. 1. der Verordnung hinsichtlich derjenigen Schiffsmänner ein, welche Preussische Unterthanen sind, zuletzt auf einem Preussischen Schiffe gedient haben, und in Folge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Raper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlassung sich in einem hilflosen Zustande befinden. Unter den hier bezeichneten anderen Veranlassungen eines hilflosen Zustandes ist besonders zu verstehen, wenn Schiffleute wegen eines Zufalls, welcher das Schiff betroffen hat, oder wegen Untüchtigkeit, Krankheit oder körperlicher Beschädigung haben verabschiedet oder zurückgelassen werden müssen, ingleichen wenn ein Schiffer es sich etwa hätte zu Schulden kommen lassen, einen Schiffsmann ohne rechtlichen Grund zu entlassen.

3. Es versteht sich, daß die Bedingung, zuletzt auf einem Preussischen Schiffe gedient zu haben, auf solche Schiffleute nicht Anwendung findet, welche in dem Nothstande, worin sie zur Zeit ihres Dienstes auf einem vaterländischen Schiffe in entfernten Gegenden durch Schiffbruch oder Zurücklassung gerathen sind, nur ihres ehrlichen Unterhalts wegen, und um sich ihrem Vaterlande wieder zu nähern, einstweilen auf einem fremden Schiffe Dienst genommen haben.

4. Ausgetretene Schiffleute, welche der Schiffer, seiner gesetzlichen Befugniß zufolge, nicht wieder annehmen will, ingleichen solche Deserteur, welche erst nach Abgang des Schiffes aufgefunden und von den Behörden zur Disposition des Consuln gestellt werden, dürfen eben so wenig, wie die im §. 3. der Verordnung erwähnten Individuen, welche als Verbrecher nach ihrer Heimath zu transportiren sind, einem Preussischen Schiffsführer wider dessen Willen zur Mitnahme überwiesen werden. Ueberhaupt aber sind, da die Verordnung in dem Zwecke beruhet, im Interesse des Staats für die Conservation rechtlicher Preussischer Schiffleute zu sorgen, und zugleich letzteren eine Wohlthat zu erweisen, in allen solchen Fällen, wo nicht eine unzweifelhafte Verpflichtung der Rheder besteht die Kosten der Zurückschaffung der Matrosen zu tragen, diejenigen Individuen von dieser Wohlthat auszuschließen, in Ansehung deren es dem Consul zuverlässig bekannt ist, daß sie derselben unwürdig sind.

5. Ueber die Angaben der die Zurücksendung nachsuchenden Schiffleute haben die Consuln ein Protokoll aufzunehmen, und darin besonders auch dasjenige zu vermerken, woraus sie nach Anleitung der Circular-Befugung vom 30ten Jannar 1815 die Ueberzeugung entnommen haben, daß die ihre Hilfe in Anspruch nehmenden Schiffleute wirklich Preussische Unterthanen sind.

6. In der schriftlichen Anweisung zur Ausnahme, welche den Schiffen (§§. 2. und 5. der Verordnung) zuzustellen ist, haben die Consula anzugeben:

- 1) Vor- und Zuname, Alter und Geburtsort der aufzunehmenden Schiffsmänner;
- 2) das Preussische Schiff und dessen Führer, mit welchem, ingleichen den Preussischen Hafen, aus welchem die Aufzunehmenden zuletzt in See gegangen sind;
- 3) die Veranlassung der Hülfslosigkeit.

Von der erfolgten Aufnahme und der deshalb mit dem Schiffer getroffenen Verabredung ist ohne Zeitverlust, unter Einreichung des oben (Nr. 5.) gedachten Protokolls, eines Personen-Verzeichnisses der Aufgenommenen und Angabe der dem Schiffer etwa gezahlten Vorschüsse, dem unterzeichneten Ministerio Anzeige zu erstatten, damit die Behörden wegen prompter Auszahlung der dem Schiffer gebührenden Transport- und Verpflegungs-Kosten, so wie wegen Wiedereinziehung derselben von den etwa dazu verpflichteten Rhedern, mit der erforderlichen Anweisung versehen werden können.

7. Diejenigen Consula in einem näher belegenen fremden Hafen, an welche, in Ermangelung einer Gelegenheit zur unmittelbaren Rücksendung nach einem Preussischen Hafen, von einem entfernteren Consul Preussische Schiffsteute mit Schiffsgelageheit überwiesen worden sind, haben in solchen Fällen gegen Ausbändigung der Annahme-Ordre, auf welcher der Schiffer über den Empfang der ihm von dem Consul im Absendungshafen zugesicherten Entschädigung zu quittiren hat, ingleichen einer Bescheinigung der Schiffsteute über die ihnen gereichte Besöfnung, dem Schiffer jene Entschädigung vorschussweise auszuzahlen, und demnächst für die weitere Rückkehr der Schiffsteute nach deren Heimath Sorge zu tragen. Ist hiezu eine Schiffsgelageheit vorhanden, so ist dabei nach den Bestimmungen der Verordnung von ihnen weiter zu verfahren; muß aber die Rückkehr zu Lande erfolgen, so haben die Consula die Schiffsteute mit einem Passe nach ihrer Heimath zu versehen, worin eine bestimmte Reiseroute, von welcher ohne dringende Veranlassung nicht abgewichen werden darf, vorzuschreiben ist, die Unterhaltungskosten, welche den zu Lande heimkehrenden Matrosen von den Consula vorgeschossen werden, dürfen in der Regel den Beitrag von 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sgr. für die Meile, und 10 Sgr. für den Tag, an welchem die Schiffsteute sich unumgänglich in Hafenplätzen oder Städten aufhalten müssen, nicht überschreiten. Von demjenigen, was in dem hier gedachten Falle ein Consul gethan und anzuordnen sich veranlaßt gefunden hat, ist von demselben sofort, unter Beifügung der in Empfang genommenen Annahme-Ordre und der Quittungen über die von ihm geleisteten Vorschüsse, dem unterzeichneten Ministerio Bericht zu erstatten.

8. Wenn gleich im §. 6. der Verordnung ein Maximum von 10 Silbergroschen täglich zur Entschädigung der Schiffer für die Ueberrfahrt und Besöfnung eines Schiffsmannes bewilligt worden ist, so wird doch erwartet, daß die königlichen Consula auch ferner bemüht sein werden, den

Schiffleuten, besonders wenn sie arbeitsfähig sind, eine unentgeltliche, oder doch eine wohlfeilere Aufnahme zu vermitteln.

9. Die Consula werden die für die Zurückbeförderung hilfloser Schiffleute geleisteten Vorschüsse in die bei dem unterzeichneten Ministerio einzureichende Berechnung ihrer amtlichen Auslagen aufnehmen; jedoch bleibt es ihnen auch unbenommen, in Fällen unzweifelhafter Verpflichtung der Räder zur Kosten-Erkattung, oder wenn sie von diesen oder deren Correspondenten zur Zurückschaffung eines Schiffsmannes aufgefordert worden sind, sich unmittelbar mit selbigen in Berechnung zu setzen.

10. Hinsichtlich solcher zu transportirender Schiffleute, deren Mitnahme zu verweigern die Preussischen Schiffer berechtigt sind, so wie in solchen Fällen, wo eine Gelegenheit zur Rücksendung mit einem Preussischen Schiffe nicht vorhanden, auch nicht zu erwarten ist, verbleibt es bei dem bisherigen Verfahren, wonach die Consula in geeigneten Fällen vermitteltst freiwilliger Uebereinkunft mit Preussischen oder fremden Schiffern die Schiffleute nach ihrer Primath oder nach einem derselben näher belegenen Hafen beförderten. Indem alsdann eine schriftliche Uebereinkunft an die Stelle der Annahme-Ordre tritt, werden die Königlichen Consula übrigens auch hierbei nach den obigen Bestimmungen verfahren.

Berlin, den 21sten April 1834.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
Eichhorn.

#### Nr. 15.

Verordnung, die Verpflichtung der Preussischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsmänner betreffend.  
Vom 5ten October 1833.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc. verordnen, auf Antrag Unseres Staatsministeriums, wie folgt:

##### §. 1.

Die in Folge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlassung in einem hilflosen Zustande sich befindenden Schiffsmänner, welche Preussische Unterthanen sind, und zuletzt auf einem Preussischen Schiffe gedient haben, sollen an Hafen-Orten des Auslandes von den daselbst angestellten Preussischen Consula und Agenten, zu ihrer Rückkehr in das Vaterland unterstützt werden.

##### §. 2.

Die Führer Preussischer Schiffe, welche aus fremden Häfen unmittelbar nach einem Preussischen Hafen fahren, sollen verbunden sein, die im §. 1. bezeichneten und von dem Consul mit einem Actiour-Passe versehenen Schiffleute auf schriftliche Anweisung des Consuls in ihre Schiffe aufzunehmen und in dem Hafen ihrer Bestimmung abzugeben.

Eine gleiche Verpflichtung findet auch in Hinsicht derjenigen Schiffsführer statt, welche sich nach Bremen, Hamburg, Helsingör, Kopenhagen, oder auch nach einem innerhalb der Ostsee, der Heimath des Aufzunehmenden zunächst belegenen fremden Hafen begeben, und sind in diesen Fällen die Aufgenommenen den dortigen Preussischen Consulaten zu überweisen, welche dann für die weitere Zurückbeförderung derselben zu sorgen haben.

Im Falle ungegründeter Weigerung Seitens des Schiffers haben die Consuln die Hülfe der Hafen-Ortsobrigkeiten oder Hafen-Polizeibehörden gegen die sich Weigernden in Anspruch zu nehmen.

#### §. 3.

Rechtmäßige Weigerungsgründe der Aufnahme aber sind:

- a) wenn, bei voller Ladung eines Schiffes von 50 Normallasten oder mehr, weder im Raume noch auf dem Oberdeck ein angemessener Platz für die Aufzunehmenden auszumitteln ist; oder
- b) wenn der Aufzunehmende bettlägerig krank, mit einer venerischen oder sonst ansteckenden Krankheit behaftet ist, oder eines Verbrechens schuldig transportirt werden soll; oder
- c) wenn und insoweit die Zahl der Aufzunehmenden die Hälfte der Schiffs-Besatzung übersteigt; oder endlich
- d) wenn die Aufnahme nicht zur gehörigen Zeit, d. h. mindestens zwei Tage, bevor das Schiff segelfertig ist, verlangt wird.

#### §. 4.

Die Ausmittelung des zur Aufnahme erforderlichen Raumes (§. 3. Litt. a.) geschieht von dem Consul, mit Zuziehung von Sachverständigen.

Dabei gilt als Regel, daß auf einem Schiffe von 50 Last zwei Mann, auf einem Schiffe von 100 Last vier Mann u. s. w. untergebracht werden. Befinden sich jedoch bereits früher aufgenommene Reisende als Passagiere am Bord, so muß auf dieselben bei der Ausmittelung des noch vorhandenen Raumes Rücksicht genommen werden, insofern von den Reisenden nicht die Schiffskajüte des Schiffers, welche bei der Bestimmung des Raumes außer Anspruch bleibt, eingenommen wird.

#### §. 5.

Während der Reise und bis zur Ankunft an dem Bestimmungs- oder Landungsorte erhält der Aufgenommene von dem Schiffer die gewöhnliche Kost und Verpflegung; dagegen ist derselbe schuldig, wenn er arbeitsfähig, seinem Range gemäß an den der Schiffsmannschaft obliegenden Arbeiten, nach den Anweisungen des Schiffers, Theil zu nehmen, und, wie die zur Besatzung gehörigen Schiffsleute, der gesetzlichen Schiffsdisciplin unterworfen.

#### §. 6.

Der Schiffer fall für die Aufnahme, Ueberfahrt und Verköstigung eines im §. 1. bezeichneten Preussischen Schiffsmannes auf eine jedesmal von dem Consul zu verabredende Entschädigung Anspruch haben, das Maximum derselben jedoch auf 10 Sgr. für den Mann und Tag, vom Tage der Aufnahme bis zum Tage der Ankunft im Bestimmungsorte einschließlich, bestimmt, und die hiernach ihm zugesicherte Entschädigung, gegen Aushändigung der Aufnahme-Ordre des Consuln und einer, von den aufgenomme-

nen Schiffseuten auszustellenden Bescheinigung über die empfangene Verhaftung, an dem inländischen Bestimmungsorte durch die Hafenkasse, oder, falls die Ablieferung in den im §. 2. bestimmten Fällen an ein Preussisches Consulat im Auslande erfolgt, durch letzteres ausgezahlt werden.

## §. 7.

Auf eine vorläufige Vorausbezahlung der verabredeten Entschädigung bis zur Hälfte des Betrages kann der Schiffer bestehen, wenn er wegen Mangels an hinreichendem Schiffsproviand erweislich genöthigt ist, die zur Verköstigung des oder der Aufzunehmenden notwendigen Lebensmittel anzuschaffen.

## §. 8.

Schiffer, welche der Aufforderung des Consuls zur Aufnahme eines von demselben zur Rückkehr in die Preussischen Staaten bestimmten Schiffsmannes (§. 1. 2.) ohne rechtmäßigen Grund (§. 3.) widersprechen, und dadurch die Anrufung der obrigkeitlichen Hilfe veranlassen, oder sich der geforderten Aufnahme entziehen, sollen auf die Anzeige des Consuls mit einer Geldbuße von 20 bis 50 Thlr. zum Besten der Seearmen des Heimathortes des Schiffers belegt, wegen eines damit etwa verbundenen thätigen Widerstandes aber nach den Vorschriften der Criminalgesetze, auf vorgängige Untersuchung, bestraft werden.

## §. 9.

Uebrigens wird durch die gegenwärtige Verordnung in den bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen der Rheder, die Schiffsmannschaft nach deren Heimath zurückzuschaffen oder die desfalligen Kosten zu tragen, nichts geändert.

So geschehen Berlin, den 5ten October 1833.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.  
Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Schuckmann. Gr. v. Pottum. Maassen.  
Frh. v. Brenn. Nähler. Ancillon.  
Für den Kriegsminister im Allerhöchsten Auftrage.  
v. Bieleben.

## Nr. 16.

Auszug aus der Verfügung vom 6ten Januar 1837.

1) Wenn während der Anwesenheit eines Preussischen Schiffes in dem Hafen oder dem Bezirke des Consulates ein Matrose von diesem Schiffe desertirt, und der Capitain die Vermittelung des Consuls zur Verhaftung und Auslieferung des Deserteurs in Anspruch nimmt, so muß die consularische Vermittelung wie bisher eintreten. Der Capitain trägt alsdann die bei den fremden Behörden aufgelaufenen Kosten, und nimmt den Deserteur an seinen Bord zurück.

2) Will der Capitain den Deserteur nicht wieder annehmen, verlangt er aber dennoch dessen Anhaltung und Zurücksendung, so kann der Consul

auch diesem wohl nur selten vorkommenden Antrage genügen, da die Kosten der Rheberei zur Last fallen würden, er muß aber wo möglich für unentgeltliche Unterbringung des Deserteurs auf einem Preussischen zurückkehrenden Schiffe sorgen.

3) Hat ein Schiff-Capitain einen während seiner Anwesenheit entwichenen Matrosen reclamirt, jedoch vor erfolgter Anhaltung und Auslieferung des letzteren schon absegeln müssen, so hat der Consul, wenn ihm demnächst der Matrose ausgeliefert wird, denselben ebenfalls nach Vorschrift des §. 7. des Consulats-Reglements in die Heimath zu befördern, es sei denn, daß der Capitain vor seiner Abfahrt ausdrücklich die Reclamation zurückgenommen hätte, und der Consul nicht gezwungen wäre, den einmal reclamirten Deserteur nunmehr auch von den dortigen Behörden zu übernehmen, sondern den dortigen Verhältnissen nach erklären könne, daß er auf die Auslieferung Verzicht leiste.

4) Von desertirten Matrosen, welche der Schiff-Capitain, obgleich im Hafen anwesend, nicht reclamirt hat, Ingleichen von solchen, welche schon vor längerer Zeit irgendwo desertirt, und vagabondirend, oder in fremdem Staatsdienste nach dem Orte des Consulats gekommen sind, hat der Consul ex officio gar keine Notiz zu nehmen.

5) Wird ein nicht reclamirter Deserteur von den Landesbehörden ergriffen und dem Consul vorgeführt, so hat letzterer zwar diejenigen Notizen über ersteren, welche den vaterländischen Behörden interessant sein können, aufzunehmen und darüber Bericht zu erstatten, dessen Uebernahme aber, wenn sie ihm angeschlossen werden sollte, abzulehnen, es sei denn, daß sich ihm Gelegenheit darböte, denselben unentgeltlich auf einem Preussischen Schiffe zur Uebernahme unterzubringen.

6) In solchen Fällen, wo ein dienstfähiger, besonders auch ein noch im militairpflichtigen Alter stehender Preussischer Matrose entwichen wäre, und sich bei einem Consul unter glaubhafter Angabe seiner Herkunft und seiner blötherigen Schicksale meldete, um durch dessen Unterstützung in seine Heimath zu gelangen, kann der Consul demselben zwar, wenn dieser dessen würdig zu sein scheint, nach Anleitung der Instruction vom 30sten Jannar 1815 eine geringe Geld-Unterstützung verabreichen, auch suchen, ihm unentgeltliche Rückkehr zu vermitteln, wo diese aber nicht zu erlangen ist, hat er an das Ministerium d. a. A. unter Angabe aller Umstände zu berichten, und anzufragen, ob die Zusendung gegen Bezahlung genehmigt werde.

## §. VIII.

### Verfahren der Consuln bei Ertheilung von Attestaten und Reisepässen.

Außer denjenigen Verhandlungen und Bescheinigungen, zu welchen der Consul in den bisher erwähnten und allen übrigen

zu seiner eigentlichen Amtsführung einschlagenden Fällen verpflichtet ist, wird derselbe auch hiermit noch autorisiret, Preussischen Unterthanen, die es verlangen, über Commerz- und Schiffahrts-Gegenstände, von welchen er zuverlässige Wissenschaft und Kenntniß haben kann, Certificate zu ertheilen, auch Acten und Contracte, welche sie dorten über dergleichen Gegenstände unter sich errichten, durch seine Unterschrift und Consulat-Siegel zu legalisiren, wofern letzteres Geschäft nicht von dortiger Obrigkeit geschehen kann. Derselbe wird hiebei mit strengster Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit verfahren; und sollen in dieser Voraussetzung dergleichen Documente von ihm bei Unsern Gerichtshöfen allen Glauben erhalten, welcher Unsern Dienern in ihren Amtsverrichtungen beigelegt wird. Auch ist der Consul befugt, Reisenden, und zwar Preussischen Unterthanen, welche von dort weiter, so wie andern Personen, welche in Unsere Staaten reisen wollen, jedoch nur, wenn selbige ihm bekannt, oder mit völlig glaubhaften, ihm vorzuzeigenden Certificaten versehen sind, und die Absicht ihrer Reise ganz unverdächtig erscheint, Reisepässe in gewöhnlicher Form zu ertheilen. Er hat aber besonders sich vorzusehen, daß durch seine Pässe nicht unnütze Landstreicher oder gar offenbar schädliche Personen in Unser Land kommen, als wofür er verantwortlich werden würde. Auch über solche Attestate, Pässe und dergleichen wird er sich ein Register halten.

---

#### Bemerkungen.

1) Es ist hier von der eigentlichen Legalisation im engerm Sinne des Worts, d. h. von derjenigen Beglaubigung, durch welche, wenn es sich um die Richtigkeit einer im Auslande aufgenommenen öffentlichen Urkunde handelt, die Richtigkeit der Signatur der ausländischen Behörde Behufs des Gebrauchs im Inlande constatirt werden soll, überall nicht die Rede, sondern lediglich von der Beglaubigung, welche gewissen Rechtsgeschäften dadurch ertheilt wird, daß die Erklärungen der Interessenten von einer öffentlichen Behörde aufgenommen oder attestirt werden. Die eigentliche Legalisations-Befugniß ist wesentlich ein Attribut der diplomatischen Agenten, und von der consularischen Competenz, dem Begriff nach, ausgeschlossen. Da

es jedoch nach Inhalt der, den Gerichten ertheilten Instruction denselben freisteht, den förmlichen Nachweis zu erlassen, wenn keine zureichende Gründe obwalten, an der Richtigkeit zu zweifeln, so kann unter Umständen ein Consulars-Attest wegen der Glaubwürdigkeit, die es an sich hat, von den Gerichten zum Nachweis der Richtigkeit einer Urkunde für genügend angenommen werden. Die königlichen Consular-Beamten werden, Behufs der Vermeidung möglicher Mißverständnisse, gut thun, wenn sie in solchen Fällen, wo Privat-Personen bei ihnen ein Attest zum Nachweis der Richtigkeit einer Urkunde nachsuchen, vor der Erfüllung dieses Gesuchs den Extrahenten darauf besonders aufmerksam machen, daß sie keine diplomatische Legalisation ertheilen können.

2) Die königlichen Consular-Beamten in den überseeischen Ländern sind, wegen der dortigen mit der Ausstellung gerichtlicher Vollmachten verknüpften Schwierigkeiten, durch die in der Gesesammlung pro 1830 S. 2. publicirte Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 11ten November 1829, welche in der Beilage Nr. 17. abgedruckt ist, ohne Unterschied des Gegenstandes ermächtigt worden, den gerichtlichen gleich zu achtende Vollmachten dießseitiger Unterthanen aufzunehmen und zu attestiren, wie solches den königlichen Gesandten und Residenten nach §. 46. des Anhangs zum Allgemeinen Landrecht zusteht. Das die Aufnahme einer gerichtlichen Verhandlung vertretende Consulars-Attest zu Vollmachten muß dahin abgefaßt sein, „daß N. N., persönlich bekannt und dispositionsfähig, vor dem Consulat erschienen, den Inhalt der Vollmacht in Gegenwart des Consular-Beamten genehmigt und selbige unterzeichnet habe.“

Die gedachte Verfügung hat außerdem bestimmt, daß jedesmal eine beglaubigte Abschrift der Vollmacht und des Attestes bei den Consulars-Akten zurück zu behalten sei. Der Inhalt der eigentlichen Vollmachten-Urkunde selbst, läßt sich wegen der verschiedenen Beschaffenheit der Fälle nicht füglich schematisiren, und es ist daher auch nicht ein bestimmtes Formular in dieser Beziehung allgemein vorgeschrieben. Doch ist von dem in der Beilage Nr. 18. enthaltenen Entwurfe Gebrauch gemacht worden, und kann es den theilnehmenden Consular-Beamten überlassen bleiben, sich denselben bei der Aufnahme von Vollmachten im Allgemeinen als Grundlage dienen lassen zu wollen.

Da übrigens die in Rede stehende Befugniß der königlichen

Consular-Beamten in überseeischen Ländern ausdrücklich auf das Verhältniß Preussischer Unterthanen beschränkt ist, so haben sie bei Besuchen um Aufnahme von Vollmachten jedes Mal erst das Unterthanen-Verhältniß näher zu prüfen. Die Beobachtung dieser Vorsicht und das Ergebniß wird aus dem Inhalt der ausgestellten Urkunde besonders ersichtlich sein müssen.

3) Ueber das bei der Ausstellung oder Visirung von Reisepässen zu beobachtende Verfahren sind die Königlichen Consular-Beamten durch das unter Nr. 19. beigefügte Circular vom 15ten Juni 1830 mit näherer Anweisung versehen worden.

---

( B e i l a g e n . )

Nr. 17.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 11ten November 1829, die Befugniß der Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern zur Aufnahme und Attestirung von Vollmachten diesseitiger Unterthanen betreffend.

Ich will auf Ihren gemeinschaftlichen Antrag vom 31sten v. M. Meinen Consuln und Consular-Agenten in den überseeischen Ländern die Befugniß ertheilen, den gerichtlichen gleich zu achtende Vollmachten Meiner Unterthanen aufzunehmen und zu attestiren.

Berlin, den 11ten November 1829.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staatsminister Graf v. Bernstorff  
und Graf v. Dandelman.

Nr. 18.

Entwurf einer Vollmacht.

Ich thue kund und bekenne hiermit, daß ich den ic. hierdurch ausdrücklich bevollmächtigte, in meinem Namen alle gerichtliche und außergerichtliche Angelegenheiten für mich zu besorgen, zu dem Ende Documente für mich in Empfang zu nehmen und darüber rechtsgültig zu quittiren, Klagen anzustellen, mich vor Gericht überall zu vertreten, Vergleiche zu schließen, Eide zu deferiren, referiren, acceptiren, für geschworen anzunehmen, auch in meinem Namen abzuleisten, Arreste aller Art, so wie Sequestrationen und Subhastationen zu extrahiren und dieselben aufzuheben, nöthigen Falles Decharge zu ertheilen, in den Zuschlag von Grundstücken zu willigen, auf meine

Rechte Verzicht zu leisten, sie zu cediren, Vorzugs-Rechte einzuräumen, Eintragungen und Löschungen aller Art in die Hypothekendbücher zu bewilligen und nachzusehen, für mich auf Grundstücke zu bieten, und im Falle des Meistgebots den Zuschlag zu verlangen, und die Eintragung des Besitztums für mich zu bewirken, Gelder zu erheben, überhaupt Alles für mich zu thun und zu besorgen, wozu ich nur immer selbst berechtigt bin.

Zu Urkund dessen habe ich diese Vollmacht in gewöhnlicher Form und mit Beidrückung meines Siegels vollzogen.

So geschehen etc.

Nr. 19.

### Circularc

vom 15ten Juni 1830.

Die in neuerer Zeit Rücksichts der Paß-Ertheilungen und Visirungen von einigen königlichen Missionen gemachten Anfragen haben zu der Ueberzeugung geführt, daß bei der Handhabung dieses nicht unwesentlichen Theiles der Gesandtschaftlichen Geschäfte oft nach sehr verschiedenen Ansichten verfahren wird.

Wie wichtig es indessen auch, sowohl für die diesseitige innere Verwaltung, als insbesondere für die in das Ausland sich begebenden und daselbst längere oder kürzere Zeit verweilenden königlichen Unterthanen, an sich erscheint, jenem Uebelstande abzuhelfen, so verheißt es sich anderer Seits das unterzeichnete Ministerium nicht, daß, bei der Verschiedenheit der insbesondere aus den individuellen Verhältnissen der resp. Paß- und Visa-Extrahenten hervorgehenden inneren Natur und Beschaffenheit der einzelnen Fälle, der Erreichung der diesfälligen Absicht vermittelst einer umfassenden speziellen Instruktion, sehr erhebliche, zum Theil vielleicht gar nicht zu beseitigende Schwierigkeiten in den Weg treten.

Aus diesem Grunde glaubt dasselbe lediglich bei der Darlegung derjenigen allgemeinen Grundzüge stehen bleiben zu müssen, von welchen die königl. Gesandtschaften bei Ausübung ihrer diesfälligen Dienstobliegenheiten auszugehen haben, und hält sich im Voraus überzeugt, daß auf diese Weise allein eine durchgängig gleichartige Behandlung des bewegten Zweiges der Gesandtschaftlichen Geschäfte mit Sicherheit herbeigeführt werden wird.

Was nun

#### I. die Paß-Ertheilung

betrifft, so siehet sich das unterzeichnete Ministerium zu folgenden Bemerkungen veranlaßt.

Die königlichen Missionen im Auslande als solche, sind, der Regel nach, zur Ertheilung von Reisepässen, wie diese den eigentlichen vormaltenden Polizei- und den diesen vorgesezten Behörden zuseht, nicht befugt; die zu 5. §. 3. des Allgemeinen Paß-Edicts für die Preussische Monarchie vom 22ten Juni 1817 ihnen beizwohnende dergleichen Befugniß können sie

nur als eine Ausnahme von jener allgemeinen Regel betrachten, und müssen es sich dieselben daher zur desto angelegentlicheren Pflicht dienen lassen, in dem gewöhnlichen Laufe der Dinge in keinem Falle über die Grenzen jener Bestimmung hinauszugehen. — Demzufolge können die Königlichen Missionen im Auslande nur neue Pässe erteilen

- a) an diplomatische Personen, welche sich in dieser Eigenschaft in die Königlichen Preussischen Staaten begeben wollen, sei es nun, um sich daselbst längere Zeit hindurch aufzuhalten, oder aber um die diesseitigen Staaten bloß zu passiren; in welchem letzteren Falle jedoch auch schon das Visa des auf den endlichen Bestimmungsort hinggerichteten, und von einer andern Mission oder aber von dem resp. Hofe erteilten Reisepasses genügen würde;
- b) an Couriere unfers Hofes, gleichviel ob diese noch eine weitere Sendung zu vollbringen haben, oder in die Königlichen Staaten zurückkehren;
- c) an Preussische Unterthanen, jedoch an diese ausschließend nur in dem Falle: daß sie auf den Grund des extrahirt werdenden Passes in die diesseitigen Staaten zurückkehren wollen.

Anderer als die vorangeführten 3 Paß-Ertheilungs-Fälle können nicht zum Ressort der Königlichen Missionen gerechnet werden.

Was nun das Verfahren der zu a. und b. beregten Fälle betrifft, so ist in Ansehung dieser nichts weiter zu bemerken; dagegen werden die Königlichen Missionen für die Fälle zu c. darauf aufmerksam gemacht:

daß nur solche Individuen auf dergleichen Pässe Anspruch machen können, die ihre noch fortdauernde Qualität als Preussische Unterthanen glaubhaft beurkunden können, und die, wenn sie sich längere Zeit hindurch in dem Lande, wo die Königliche Mission residirt, aufgehalten haben, im Stande sind, nachzuweisen: daß die betreffende fremdherrliche Regierung und resp. deren Behörden ihrem Abgange aus jenem Lande keine begründeten Hindernisse entgegenzustellen vermögen.

Das Haupt-Beurkundungsmittel der fortdauernden Preussischen Unterthanen-Qualität bleibt, mit Ausnahme der wandernden Handwerker, für alle übrigen Individuen der noch nicht abgelaufene, oder im Falle des wirklich Statt gehabten Ablaufes, der vorschristsmäßig erneuerte Paß der competenten heimatlichen Behörde des Paß-Erhebenten.

Für wandernde Handwerker vertritt, mit Ausnahme derjenigen Länder, die dergleichen Personen nicht ohne sogenannte Heimathscheine zulassen, und derjenigen diesseitigen Provinzen, wo, wie z. B. im Herzogthum Sachsen, keine Wanderbücher erteilt werden, das Wanderbuch die Stelle des Passes, vorausgesetzt, daß dasselbe ausdrückliche Notizen der competenten heimatlichen Behörde darüber enthält: daß der Inhaber seine Wanderungen eine gewisse Zeit hindurch auf fremdherrliche Gebiete auszudehnen berechtigt ist, und daß dieser die diesfällige Ermächtigung in keiner Rücksicht, sowohl was das Land, als auch die Zeit der Wanderung betrifft, eigenmächtig überschritten habe.

Findet keine dergleichen Ueberschreitung Statt, dann können die resp. Königlichen Gesandtschaften sich nicht entziehen, einem solchen wandernden Handwerker sowohl den Aufenthalt innerhalb des Bereichs zu erwirken, als auch demselben, den Umständen nach, den Uebergang in andere fremdherrliche Gebiete zu erleichtern. — Die Aufenthalts-Charten und resp. Schuttscheine anlangend, welche einige Königliche Gesandtschaften ihren Nationalen zu erteilen pflegen, so ist es unbedenklich:

daß die resp. Königlichen Missionen, in Ansehung solcher ihrer Nationalen, welche im Stande sind, sich durch heimatliche Beurkundungen über die Zulässigkeit ihres Aufenthalts im Auslande gehörig auszuweisen, so lange diese Beurkundungen Kraft haben, sich berechtigt und selbst verpflichtet halten dürfen, dergleichen Personen mit denselben gesandtschaftlichen Bescheinigungen zu versehen, von welchen die polizeiliche Gesetzgebung des resp. fremdherrlichen Staates ihren dortigen Aufenthalt und ihr Bestreben zur Erreichung der mit diesem verbundenen Zwecke abhängig macht.

Hat dagegen ein wandernder Handwerker in einer der oben beretzten Beziehungen seine Berechtigungen überschritten, so daß derselbe entweder zur Reise in's Ausland gar nicht, oder aber nicht zur Reise nach demjenigen Lande in welchem die Königliche Mission residirt, von der väterländischen Behörde ermächtigt worden, oder aber die Zeit für welche ihm eine dergleichen Ermächtigung erteilt worden, verstrichen ist, dann kann er, der Regel nach, auf die Unterstützung der Königlichen Missionen, insofern es sich von den erforderlichen polizeilichen Legitimations-Mitteln handelt, nicht anders als zum Zwecke der Rückkehr in die Heimath Anspruch machen. Aber auch selbst zu diesem Zweck hat die resp. Königliche Gesandtschaft einem Individuo ihre diesfällige Theilnahme nur insoweit angebeiden zu lassen, als bei ihr über die Fortdauer seines diesseitigen Untertthanen-Verhältnisses kein weiteres Bedenken obwaltet. — Findet irgend ein Solches aber wirklich statt, dann hat der Exhibent nicht eher einen Anspruch auf die Wirksamkeit der Königlichen Gesandtschaft, als bis er durch glaubhafte heimatliche Beurkundungen irgend einer Art die obwaltenden Zweifel über seine fortdauernde diesseitige Untertthanenschaft beseitigt hat. — In wieweit die resp. Königlichen Gesandtschaften dergleichen Personen in einzelnen Fällen Ihrer Seits hierunter zu Hilfe zu kommen für nöthig erachten, (etwa durch eine Ausnahmeweise directe Anträge bei den ihnen nahegelegenen competenten Provinzial-Behörden oder aber durch Bericht-Erstattungen und Anzeigen an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,) muß zwar lediglih Ihrer Beurtheilung, nach Raabgabe der mehreren oder minderen Dringlichkeit des speziellen Falles, überlassen werden. Als Grundsatz wird indessen hierbei festgehalten werden müssen:

daß jedes Individuum sich selbst um diejenigen Legitimations-Mittel der väterländischen Behörde zu bemühen habe, auf den Grund deren er den Schuß der im Auslande befindlichen Königlichen Mission in Anspruch nehmen zu dürfen glaubt. —

Eben so bleibt es lediglich dem Ermessen der königlichen Gesandtschaften anheimgestellt: ob und auf welche Weise sie einem Individuo, das in der Herbeischaffung der heimatlichen Legitimations-Mittel begriffen ist, bis dahin, daß ihm solches gelungen ist, ihren einstweiligen Schutz angedeihen lassen wollen. Ein Recht auf denselben hat ein dergleichen Impetrant nicht eher, als bis der königlichen Gesandtschaft seiner Seite seine Qualität als Preussischer Unterthan überzeugend dargethan worden ist.

Was vorstehend von Handwerks-Gesellen in Absicht der Mangelhaftigkeit ihrer heimatlichen Legitimations-Mittel zur Erlangung Gesandtschaftlicher Pässe Behufs der Rückkehr ins Vaterland oder aber zum Zwecke der Reise in andere fremdherrliche Gebiete, auf welche der Paß der heimatlichen Behörde nicht gestellt ist, bemerkt worden, findet im Allgemeinen auch auf alle andere Kategorien diesseitiger Unterthanen Anwendung. — Nicht desto weniger aber bleibt es den resp. königlichen Gesandtschaften und deren Erwägung anheimgestellt, mit Rücksicht auf den Stand oder andere äußere Verhältnisse des betreffenden Individui von diesem allgemeinen Grundsatz insofern abzugehen, daß bei Prüfung der heimatlichen Legitimations-Mittel derselben, so wie der Dauer ihrer Kraft und Gültigkeit, minder auf deren gesetzliche Form, als vielmehr auf das Wesen derselben zu sehen.

So wird z. B. Individuen des Kaufmanns- und Handelsstandes, wenn deren ursprüngliche heimatliche Legitimations-Mittel entweder ihre Kraft und Gültigkeit verloren haben, oder aber solche nicht auf diejenigen fremdherrlichen Territorien lauten, in welche sie sich dennoch von dem Sitz der Gesandtschaft aus zu begeben beabsichtigen, gestattet werden können, den diesfälligen Mangel durch andere glaubhafte Beweismittel als grade durch amtliche Atteste der heimatlichen Behörde zu ersetzen; und zwar namentlich entweder durch ihre mit sich führende Geschäfts-Correspondenz oder aber durch bürgerschaftliche Anerkennung von Seiten ihrer in dem Lande der Residenz der königlichen Gesandtschaft ansässigen Handels-Freunde. Eben so hängt es auch von dem Ermessen der resp. königlichen Gesandtschaften ab, sich hinsichtlich anderer Stände, statt der amtlichen heimatlichen Legitimations-Mittel, mit privativen Beurkundungen zu begnügen, wenn aus ihnen nur die Verhältnisse der Exhibenten unzweifelhaft hervorgehen. —

Dennoch aber werden sich dergleichen Abweichungen von der allgemeinen Regel, selbst bei Personen, die nicht zur Handwerks und Gewerbe treibenden Klasse gehören, nur dann immer vollständig rechtfertigen lassen, wenn das Individuum, welches die Wirksamkeit der königlichen Gesandtschaft in Beziehung auf das Passwesen in Anspruch nimmt, irgend ein wesentliches Interesse dabei nachzuweisen vermag: des Zeit-Aufwandes überhoben zu werden, welcher mit der Herbeischaffung der amtlichen heimatlichen Legitimations-Mittel für dasselbe verbunden sein würde. —

Dre ganz besondern und vorzugsweisen Aufmerksamkeit der resp. königlichen Gesandtschaften müssen dagegen alle diejenigen Individuen männlichen Geschlechts, ohne Unterschied ihres Standes, unterworfen bleiben, welche sich noch in dem, sie zum Dienste im stehenden Heere verpflichtenden

Alter befinden, sobald sie nicht auf völlig glaubhafte Weise darzuthun vermögen: daß sie auf vorschriftsmäßigem Wege von Genügeleistung dieser Pflicht entbunden sind.

Während solchen Individuen, von Gesandtschaften wegen, zu Reisen in Länder, auf welche der heimathliche Paß entweder gar nicht lautet, oder aber über die Zeit der Gültigkeit und Kraft des Passes hinaus, bis zur Verbeischaffung anderweiter heimathlicher Legitimations-Mittel unter keinen Umständen Vorschub geleistet werden darf, hat es zwar anderer Seits kein Bedenken, daß die resp. Königlichen Missionen ihnen jede den Umständen nach zulässige Erleichterung angedeihen lassen können, wenn es sich auf die Beförderung ihrer Rückkehr ins Vaterland handelt. Demnächst aber sind die Königlichen Gesandtschaften, wenn sie sich in Staaten befinden, mit denen Preußen in Cartel-Verhältnissen steht, auch verpflichtet, im geeigneten Wege bei den fremden Behörden solche Vorkehrungen zu treffen: daß das betheiligte Individuum sich nicht etwa, mit Hintenansehung der sonst benötigten Legitimations-Mittel, aus dem Bereiche des Gesandtschaftlichen Bezirks begeben und dadurch seine künftige Habhaftwerdung erschwere oder wohl gar unmöglich mache. —

Auf vorstehende Momente läßt sich im Allgemeinen dasjenige zurückführen, was die resp. Königlichen Gesandtschaften Hinsichts der Paß-Ertheilung an diesseitige Unterthanen, welche sich entweder aus dem Auslande in die Königlichen Staaten zurückbegeben, oder aber über die Zeit der Gültigkeit ihrer heimathlichen Legitimations-Mittel hinaus in der Fremde aufhalten, oder aber endlich von einem fremden Lande in ein anderes reisen wollen, auf welches Letztere der heimathliche Paß nicht mit gestellt ist, zu beobachten haben dürfen.

Was sodann

## II. das Visiren der Pässe

betrifft, so bleibt im Allgemeinen zuvörderst zu bemerken:

Daß das Visiren eines Passes von Seiten der Königlichen Gesandtschaften immer voraussetzt:

daß der zu visirende Paß weder der Zeit noch abgelaufen sei, noch aber das Visa nach einem Lande hin begehrt werde, auf welches der Paß von der Behörde, die ihn ertheilt hat, gar nicht gestellt ist.

Einem Passe, dem diese Eigenschaften abgehen, müssen die Königlichen Gesandtschaften, der Regel nach, das Visa versagen, und es tritt alles dasjenige alsdann ein, was oben bereits Hinsichts der Gesandtschaftlichen Paß-Ertheilung berührt worden ist. —

Auf das Gesandtschaftliche Visa haben Anspruch:

### 1. diesseitige Unterthanen,

- a) wenn sie mit gültigen heimathlichen Pässen versehen sind, zur Durchreise durch das Land, wo die Gesandtschaft residirt, um sich in ein drittes Land zu begeben;
- b) mit gültigen, noch in Kraft stehenden Pässen zu einem kürzern oder längern Aufenthalte (nach Raabgabe des Passes) in dem Lande, wo die Königliche Gesandtschaft residirt;

c) mit gütigen Pässen, Behufs der Rückkehr aus der Fremde in die Heimath.

In den Fällen zu a. und b. steht es lediglich bei den Paß-Inhabern, ob sie von dem Anspruch auf das Visa Gebrauch machen wollen, oder nicht; dagegen sind sie in dem Falle zu c., der heimathlichen Paßpolizei-Gesetzgebung willen, nicht bloß berechtigt, sondern verpflichtet, ihre Pässe visiren zu lassen. — Verlangen aber dennoch diesseitige Unterthanen auch in den Fällen zu a. und b. das Visa der königlichen Gesandtschaft (was unterrichtete Reisende, schon ihres eigenen Interesses willen, der Regel nach, und zwar hauptsächlich in der Rücksicht thun werden, weil die meisten fremdherrlichen Polizei-Behörden an den Orten, wo Gesandtschaften oder Consular-Agenten fremder Mächte residiren, den Nationalen derselben das polizeiliche Visa nicht eher zu ertheilen pflegen, als bis ihre heimathlichen Papiere von diesen visirt sind, da ihnen das Visa, bei der Unbekanntschaft mit den Unterschriften der auswärtigen Behörden, als Beglaubigungsmittel der Letztern dient), so muß ihnen dasselbe von der königlichen Gesandtschaft gewährt werden.

## 2. fremde Unterthanen

zum Zwecke des Einganges in die königlich Preussischen Staaten, wenn sie hierzu mit vorschristsmäßigen Ausgangs-Pässen ihrer competenten vaterländischen Behörde versehen sind.

Handelt es sich von Unterthanen desjenigen Staates, bei welchem die königliche Gesandtschaft beglaubiget ist, dann muß es sich dieselbe zum unabänderlichen Grundsatz dienen lassen:

keinem dergleichen Passe anders das Visa zu ertheilen, als wenn dieser, Falls er nicht von dem dortigen auswärtigen Ministerio, oder der, die Funktionen desselben ausübenden Behörde unmittelbar ausgeht, zuvor von derselben visirt ist. —

Denn, für die königlichen Missionen als solche, giebt es in dem Lande, wo sie residiren, keine andere Behörde, deren Unterschrift für sie amtliches Gewicht hätte, als die des auswärtigen Ministerii, bei dem und resp. dessen Gouvernement sie, nach Maßgabe ihrer diplomatischen Charge accreditirt sind. — Es gilt in diesen Beziehungen ganz dasselbe, was von Beglaubigungen anderer öffentlicher Urkunden des Auslandes, wie z. B. Vollmachten u. s. w., gilt.

Handelt es sich indessen von fremden Unterthanen dritter Staaten, welche das Visa ihres Passes Behufs des Einganges in die königlich-Preussischen Staaten begehren, dann lassen sich folgende drei Fälle als die Beachtenswerthesten herausheben.

a) Der fremde Unterthan kommt direct aus seinem Vaterlande mit einem, für die Preussischen Staaten bestimmten Reisepaß. —

Dann hat die Preussische Gesandtschaft, an welche er sich zur Erlangung des Paß-Visa's auf seiner Durchreise wendet, darauf zu sehen, ob der Paß von derjenigen Preussischen Gesandtschaft, an deren Residenz der Paß aus-

gestellt worden, vorschriftsmäßig visirt ist; vorausgesetzt, daß überhaupt an diesem Orte eine Preussische Gesandtschaft befindlich ist.

- b) Der fremde Unterthan ist mit einem zu n. vorausgesetzten Pässe nicht versehen, sondern sein Paß lautet etwa nur für dasjenige Land, in welchem die resp. Preussische Gesandtschaft residirt, und der Paß-Inhaber will von dort aus auch in die Königlich Preussischen Staaten reisen. —

In diesem Falle wird die diesseitige Gesandtschaft das Visa alsdann nicht verweigern können, wenn der Exhibent mit einem Pässe der mit ihr an selbigem Orte residirenden fremden Gesandtschaft desjenigen Staates versehen ist, dessen Unterthan er ist; vorausgesetzt wiederum, daß eine solche Gesandtschaft an dem Orte befindlich sei.

- c) Der fremde Unterthan besitzt den zu n. vorausgesetzten Paß nicht, und es existirt an dem Orte der Residenz der diesseitigen Gesandtschaft keinerlei diplomatische Agentur seines Vaterlandes, von der er einen Paß erlangen könnte.

In diesem Falle tritt der Unterthan eines dritten Staates ganz in die Kategorie der Unterthanen desjenigen Staates, bei welcher die Königl. Gesandtschaft accreditirt ist. Der fremde Unterthan muß sich wegen Erlangung eines Reise-Passes in die Preussischen Staaten an die competente Landesbehörde des Staates, in dessen Gebiet er sich eben aufhält, wenden, und die diesseitige Königl. Gesandtschaft visirt seinen Paß alsdann ohne alles Bedenken, wenn diesem alle die Eigenschaften beizuwohnen, von denen oben das Visa der Pässe solcher Individuen abhängig gemacht worden ist, die Unterthanen des Staates sind, bei welchem die Königl. Preussische Gesandtschaft accreditirt ist.

Ein Mehreres dürfte sich als allgemeine Norm für das Paßvisirungs-Geschäft der Königl. Gesandtschaften nicht geltend machen lassen, vielmehr würden sich die vorkommenden speziellen Fälle jederzeit mehr oder minder auf jene zurückführen lassen; so wie denn auch, wenn sämtliche Königl. Missionen sich jene allgemeine Normen, sowohl in Absicht der Paß-Ertheilung als auch der Visirung zur Richtschnur dienen lassen, mit der Zeit die Veranlassung zu der Vernunft: daß nämlich die eine der Königl. Missionen sich um deswillen zu einer Paß-Ertheilung oder zu dessen Visirung verstanden habe, weil ein Gleiches früher schon, zu Gunsten des Paß-Inhabers, von einer, an einem andern Hofe residirenden Königl. Mission geschehen sei, ganz hinwegfallen dürfte. —

Daß übrigens die resp. Königl. Gesandtschaften sich, zum Zwecke ihrer eignen etwaigen Ausweisung, bei Paß-Ertheilungen ganz besonders, mit irgend einem Beurkundungs-Mittel (wohin namentlich zurückzuhaltende abgelaufene Pässe oder neuere heimatliche Bescheinigungen, welche dem Producenten von keinem weitem Nutzen sind, gehören) Ihres Verfahrens zu versehen suchen, dagegen wird sich im Allgemeinen nie etwas erinnern lassen. Dagegen aber läßt sich über die Beschaffenheit dieses Beurkundungs-Mittels keine bestimmte, alle Fälle umfassende Regel aufstellen;

vielmehr wird das hierunter Erforderliche lediglich dem Ermessen der resp. Königlichen Gesandtschaften anheimgestellt bleiben müssen.

Was übrigens von Gesandtschaftlichen Paß-Ertheilungen und Visirungen bisher bemerkt worden ist, findet in seiner Allgemeinheit auch auf Consular-Paß-Ertheilungen und Visirungen, mit den aus der Verschiedenheit der amtlichen Stellungen und Verhältnisse von selbst hervorgehenden Modifikationen, Anwendung.

Die Königlichen Gesandtschaften haben daher sämmtlichen ihnen untergeordneten Consuln demgemäß die erforderliche Instruction zur künftigen Handhabung des Paß-Ertheilungs- und Visirungs-Geschäfts zu ertheilen.

Berlin, den 15ten Juni 1830.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

v. Schönberg.

### §. IX.

Freiheit der Unterthanen in wie weit sie sich der Consuln oder anderer Commissionairs bedienen können.

Da Wir bei Anstellung Unserer Consuln und bei den in den bisherigen Paragraphen ihnen vorgezeichneten Verhaltens-Regeln lediglich die Beförderung und wahre Erleichterung der Seeschifffahrt und Handlung Unserer Unterthanen zum Augenmerk haben, keinesweges aber diese dabei geniren, und durch eine unnöthige Einmischung Anderer in ihre Geschäfte belästigen wollen; so verordnen Wir ausdrücklich, daß zwar allerdings der Consul in Absicht desjenigen, was Wir im §. II wegen der ein- und ausgehenden Schiffe, und in den folgenden Paragraphen wegen Attestirungen und anderer eigentlich amtsmäßiger Verrichtungen festgesetzt haben, von den Preussischen Unterthanen nicht umgangen werden kann, daß diese aber in allem übrigen, was bei See- und Kriegs-Unfällen der Schiffe, Prozessen, Todesfällen und dergleichen, durch sie selbst oder ihre Commissionairs verrichtet werden kann, so wie bei allen sonstigen kaufmännischen Angelegenheiten, völlige Freiheit behalten, ob sie sich deshalb an den Consul wenden, oder aber anderer Personen als Geschäftsführer bedienen wollen. Es versteht sich, daß auch im letztern Fall der Consul immer bereit sei, ihnen nach den Grundsätzen dieser Instruction überall mit Rath und That an die Hand zu gehen. Werden aber

seine besonderen Dienste von den Unterthanen begehret, oder leistet er sie, wenn letztere keine Correspondenten oder Bevollmächtigte dort haben, bei dringenden Vorfällen schon von Amtswegen; so ist er berechtigt, gleich andern Kaufleuten, sich eine billige Provision für solche Commissions-Geschäfte zu berechnen. Es wird demselben bei seinen Amtsgeschäften leicht werden, durch prompte und redliche Bedienung sich in dem Vertrauen Unserer Unterthanen einen Vorzug vor fremden Commissionairs zu erwerben.

---

B e m e r k u n g.

Die Königlichen Consular-Beamten haben die Befugniß, für die Verrichtung kaufmännischer Commissions-Geschäfte eine billige Provision zu berechnen, auch dann, wenn eine Nüßhaltung im Auftrage einer Königlichen Behörde Statt gefunden hat.

---

§. X.

Berichts-Erstattung der Consuls nach Hofe.

Ein jeder Unserer Consuls ist verpflichtet, am Schlusse jeden Jahres einen Hauptbericht an Unser Departement der auswärtigen Angelegenheiten zu erstatten, und nicht allein damit eine General-Liste von sämmtlichen in dem Laufe des Jahres dorten angekommenen und abgegangenen Preussischen Schiffen nebst möglichst genauer Specification ihrer eingebrachten und mitgenommenen Ladungen, so wie auch, falls öffentliche gedruckte Listen von sämmtlichen dort ein- und ausgegangenen Schiffen und deren Ladungen zu haben wären, selbige gleichfalls einzusenden, sondern auch noch alles Uebrige, was zur Uebersicht des dortigen Verkehrs Unserer Staaten dienen kann, und alle auf dasselbe Bezug habende erhebliche oder auch sonstige merkwürdige Vorfälle anzuzeigen. Derselbe ist aber auch in der Zwischenzeit zu Berichts-Erstattungen verbunden, so oft dergleichen Vorfälle sich ereignen, deren Kenntniß für Uns von Interesse sein möchte, oder wobei er besonderer Verhaltungsbefehle benöthiget sein dürfte.

An Unser Commerc - Departement muß der Consul gleichfalls am Schluß des Jahres eine General-Liste der dort ein- und ausgegangenen Preussischen und wo möglich auch übrigen fremden Schiffe und ihrer Ladungen einschicken, und sowohl in diesen all-jährlichen Anzeigen, als auch in der bei allen wichtigen Handelsveränderungen in der Zwischenzeit mit dem Commerc - Departement unter dem Rubro H. E. zu führenden Correspondenz sich noch näher über alle das Commerc Unserer Staaten angehende Umstände extendiren. Er wird zu diesem Behuf vornehmlich aufmerksam sein, und seine Anzeigen richten: auf die Preise solcher Waaren, welche Unsere Unterthanen von fremden Nationen in den dortigen Häfen kaufen, und auf die Conjecturen, die solche in einem und dem andern dortigen Seeorte wohlfeiler oder theurer machen; auf die verschiedenen dort davon zu entrichtenden Abgaben, deren Erhöhung oder Verminderung; auf die Hafen- und Schiffs - Ungelder, wie solche schon eingeführt sind, oder noch aufgelegt werden; auf den Vorrath oder Mangel der Handelsartikel, selbst die Erndten oder die Zufuhren aus andern Ländern; auf den möglich zu machenden Absatz Preussischer Manufactur - Waaren; auf neue Erfindungen der dortigen Industrie, besonders Auffindung der wohlfeilsten rohen zur Fabrication zu verwendenden Materialien; auf Absatzquellen in den dortigen oder in fremden Ländern, wohin die Schiffahrt und Handlung des Orts mit solchen Waaren reicht, welche Unsere Staaten vorzüglich liefern; auf Aus- und Einfuhrverbote; Gesetze, die zur Einschränkung oder Begünstigung des Preussischen Handels gereichen können; und in wiefern ein Activ-Handel mit einer oder der andern Waare rathsam, oder wie auch nur ein ausgebreiteter Passiv-Handel möglich sei.

---

#### B e m e r k u n g e n .

1) Ueber die in den consularischen Jahres-Berichten zu wünschende Ansführlichkeit hat sich das sub Nr. 20. nachfolgende Circular vom 6ten November 1840 ausgesprochen.

2) Das unter Nr. 21. beigelegte Circular vom 23sten September 1844 bezieht sich auf das Verhältniß zu dem königlichen

Handels-Amte, an dessen Präsidenten die königlichen Consular-Beamten unmittelbar zu berichten haben.

3) Bei der Einsendung von Actenstücken, welche nicht in der französischen oder englischen Sprache abgefaßt sind, haben die königlichen Consular-Beamten wo möglich eine deutsche Uebersetzung beizufügen.

(Beilagen.)

Nr. 20.

Circular e

vom 6ten November 1840.

Das königliche Finanz-Ministerium, welches nach den dermalen bestehenden Ressort-Verhältnissen zugleich an die Stelle des im Consular-Reglement vom 18ten September 1796. §. X. genannten vormaligen Commerc-Departements getreten ist, hat nach einer mir gemachten Mittheilung in dem meisten bisherigen consularischen Jahres-Berichten eine solche Ausführlichkeit, als für die Zwecke der Verwaltung zu wünschen ist, nicht gefunden.

In seiner Stellung als oberste Handels-Verwaltung muß dasselbe Werth darauf legen, über den gesammten Handels-Verkehr derjenigen fremden See-Häfen, mit welchen der dieseitige Handel in unmittelbarer Verbindung steht, oder wohin auch nur auf indirectem Wege dieseitige Erzeugnisse gelangen, möglichst vollständige Notizen zu erhalten, namentlich also auch in Bezug auf den Antheil dritter Nationen an den dortigen Ein- und Ausfuhr-Verhältnissen. Solchen Wünschen ist aber durch die meisten bisherigen consularischen Jahresberichte nicht vollständig Genüge geschehen.

Da gleichwohl der §. X. des Consular-Reglements von 1796, zunächst nur die eigenen dieseitigen Verkehrs-Verhältnisse zum Gegenstande der consularischen Berichts-Erstattung macht, und in den weiteren Beziehungen die bestimmte Anforderung an die königlichen Consular-Beamten nur auf die Einsendung von Schiffsfahrts-Listen für den Fall, daß dergleichen öffentlich im Drucke erscheinen, beschränkt; so wird die königliche Regierung es mit besonderem Danke anerkennen, wenn die königlichen Consular-Beamten sich über die Grenzen der vorgeschriebenen Verpflichtung hinaus bemühen, in ihren Jahresberichten auch schon nach ihren eigenen Erfahrungen und Anschauungen, mit Benutzung der, ihnen sonst etwa zu Gebote stehenden Quellen, ein möglichst vollständiges Bild von den Verhältnissen des Handels auf ihrem Plage nach allen verschiedenen Richtungen hin aufzustellen, oder doch wenigstens die Anzahl der von jeder Flagge daseibst ein- und ausgelaufenen Schiffe, wo möglich unter näherer Bezeichnung der Tonnenzahl und des Inhalts der Ein- und Ausfuhr-Ladungen, anzugeben. Immer bleibt aber die sorgfältigste Erfüllung der erwähnten Reglements-Vorschriften ein Gegenstand der consularischen Verpflichtungen, welcher nicht aus den Augen zu verlieren ist.

Vorstehende Bemerkungen kann ich auf den Antrag des Königl. Finanz-Ministeriums keinen Anstand nehmen, den sämmtlichen Königl. Consular-Beamten zugehen zu lassen.

Berlin, den 6ten November 1840.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
Frhr. von Berthier.

Nr. 21.

### Circulars

an sämmtliche Königlich Preussische Consular-Beamte.

Des Königs Majestät haben die Errichtung eines besonderen Handels-Amtes zu verordnen geruhet, welches hauptsächlich dazu bestimmt ist, über den Zustand und den Gang des Handels und der Gewerbe die nöthigen Nachrichten zu sammeln. Behufs der Erreichung dieses Zweckes sind auch die Königl. Consulate verpflichtet, dem Präsidenten des gedachten Handelsamtes auf Erfordern Auskunft zu geben. Demgemäß werden sämmtliche Königl. Consular-Beamte hierdurch angewiesen, dem zum Präsidenten jener Anstalt ernannten Herrn von Rönne in allen Fällen, wo derselbe von ihnen Auskunft erfordert, solche nach besten Kräften zu erteilen. Sie haben dabei ihre Berichte unmittelbar an den genannten Präsidenten zu richten und zu befördern, ohne daß es der Vermittelung des unterzeichneten Ministeriums oder einer Königl. Gesandtschaft bedarf.

Berlin, den 23ten September 1844.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
Eichmann.

---

### §. XI.

Correspondenz der Consuls mit den Preussischen Gesandten.

Wir machen es auch dem Consul zur Pflicht, mit Unserer Gesandtschaft, wenn eine solche im dortigen Lande vorhanden ist, Correspondenz zu pflegen, sie von erheblichen Vorgängen zu benachrichtigen, und von ihr, nach Maassgabe der vorkommenden Umstände, Intercessionen und Unterstützung seiner Schritte nachzusuchen, so wie in dringenden Fällen provisorische Verfügung, bis auf Unsere eigene nähere Anweisung, anzunehmen und zu befolgen.

## §. XII.

## Consulats - Gebühren.

Zur Belohnung für die vorgebachtermaßen pflichtmäßig zu leistenden Dienste, werden den Consuln von allen in den Häfen ihres Consulats - Bezirks ankommenden oder abgehenden Preussischen Schiffen, in folgender Art Consulats - Gebühren bewilliget, welche sie entweder selbst, oder durch die nach §. 16. etwa von Uns anzustellende Vice - Consuln zu erheben berechtigt sein sollen.

## A. Für die außerhalb der Ostsee angestellten Consuln.

Einem jeden Unserer in den verschiedenen Europäischen Staaten außerhalb der Ostsee, und in den noch entlegenern Gegenden angestellten Consuln, wird von allen Schiffen, die Unsern Unterthanen gehören, und in die Häfen seines Consulats kommen, für eine jede Commerz - Last nach der Trächtigkeit des Schiffes, laut dessen Meßbriefes, Ein guter Groschen in Berliner Courant, den Reichsthaler zu 24 Groschen gerechnet, oder in Holländischen Ducaten, diesen zu 3 Preussischen Courant Thalern angenommen, bezahlt. Ist aber die Trächtigkeit des Schiffes in dem Meßbriefe nicht nach Commerz - Lasten bestimmt, sondern lautet auf Holz, Eisen, Roggen oder schlechtweg auf Lasten, so soll ein Drittheil weniger, also nur 8 Pfennige für eine jede solche Last erhoben werden. Die solchergestalt bestimmten Consulats - Gebühren werden von einem Preussischen Schiff in der Regel nur an dem Orte, wo dasselbe eine Ladung einnimmt, oder die mitgebrachte löschet, oder auch beides zugleich thut, und zwar nur einmal, also von der eingebrachten oder abgehenden Ladung nicht besonders, entrichtet. Aber auch dann, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie, in einen andern fremden Hafen, als denjenigen, wohin es eigentlich bestimmt war, einlaufen, also einen Nothhafen suchen muß, ist der dortige Consul zur Einforderung der nehmlichen Gebühren berechtigt, weil er außer der für Schiff und Ladung zu leistenden Hülfe auch schuldig ist, dem Schiffer nach Vorschrift der §§. 2. und 3. die Unkosten - Rechnung zu verificiren und attestiren.

### B. Für die innerhalb der Ostsee angestellten Consuls.

In Absicht Unserer innerhalb der Ostsee, mit Einschluß von Helsingoer, angestellten Consuls, verbleibt es bei der Circular-Berordnung vom 1sten September 1783, wonach dieselben von jedem in den Hasen ihres Bezirks zum Aus- und Einladen ankommenden Preussischen Schiffe, ohne Unterschied seiner Größe, Einen Reichsthaler Berliner Courant oder in Dueaten zu drei solchen Thalern gerechnet, an Consulat-Gebühren empfangen. Diese müssen von jeder Reise bezahlet werden, sofern das Schiff 50 Last und darüber groß ist; enthält dasselbe aber unter 50 Last, so werden sie nur einmal im Jahre entrichtet. Auch finden die Gebühren, aus dem bei A. bemerkten Grunde, dann Statt, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie in den Hasen einläuft.

Wegen Unseres Consuls zu Helsingoer aber fügen Wir hierzu noch die weitere Bestimmung, daß derselbe von einem Schiff, welches bloß den Sund passiret, und zu Helsingoer nur den Zoll entrichtet, nicht aber auch Ladung löschet oder einnimmt, und zwar, wenn ein solches Schiff über 50 Lasten groß ist, Einen Thaler Berliner Courant, wenn aber dasselbe nur 50 Lasten und darunter ladet, Einen Gulden, oder Sechszehn Groschen Berliner Courant, zu erheben hat. Diese Gebühren dürfen indeß dem Consul zu Helsingoer, von einem Schiff, ohne Rücksicht auf dessen mehrmalige Passirung, nur einmal im Jahre entrichtet werden. Derselbe muß dagegen die Clarirung des Preussischen Schiffes, oder Besorgung bei der Sund-Zoll-Kammer, unentgeltlich verrichten, wenn der Schiffer dieses wünschet und verlanget. Letzterer ist aber nicht gehalten, sich jedesmal persönlich bei dem Consul zu Helsingoer zu melden, sondern kann seine Consulat-Gebühren und Anzeigen an diesen, wenn Wind und Wetter unverweilte Weiterreise dringend macht, auch durch einen dritten gelangen lassen.

### C. Ausnahme davon.

Schiffe, welche in einen Hasen, es sei innerhalb oder außerhalb der Ostsee, nur mit Ballast einkommen, und mit Ballast wieder von dort ausgehen, zahlen dem Consul nur die Hälfte der unter A. und B. festgesetzten Gebühren. Die von Stettin nach

Copenhagen gehenden Holzschiffe, so wie die nach Amsterdam gehenden Dstfriesischen Torfschiffe sind von Erlegung der Consulat-Gebühren gänzlich befreiet, und von Meldung bei den Consuln, wo es die Schiffer nicht selber nöthig finden, dispensiret.

#### Bemerkungen.

1) Die Gebühren-Verhältnisse der königlichen Consular-Beamten sind mit Abänderung der in diesem Paragraphen enthaltenen Bestimmungen durch den in der Beilage Nr. 22. beigefügten Tarif vom 10ten Mai 1832 anderweitig regulirt worden. In der besondern Beziehung auf Helsingoer ist die unter Nr. 23. nachfolgende Allerhöchste Cabinets-Ordnung vom 24sten Januar 1845 ergangen, wodurch die Vorschrift der Anmerkung 3. jenes Tarifs näher bestimmt worden ist.

2) Baare Auslagen, welche den königlichen Consular-Beamten aus der Verwaltung ihres Postens bei vorschriftsmäßiger Geschäftsführung erwachsen, werden denselben durch die königliche Legations-Kasse in Berlin erstattet. Es ist aber die Liquidation dieser Kosten unter Beifügung der nöthigen Beläge spätestens am Schlusse eines jeden Jahres dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen.

Behufs der Erstattung der zur Unterstützung von Seelenten ausgelegten Gelder mögen sich die königlichen Consular-Beamten zur Abkürzung der Sache unmittelbar an die beteiligten Rheder oder deren Bevollmächtigte wenden. Jedensfalls aber haben sie in Strandungsfällen, wenn aus dem Schiffbruch hinreichende Werth-Ueberschüsse zu retten gewesen, mit Rücksicht auf §§. 1577. 1578. Allgem. R. R. II. 8. (Beilage Nr. 10.) dafür Sorge zu tragen, daß zur Deckung der Ausgaben, welche durch die consularischen Hilfsmaßregeln veranlaßt werden, die nöthigen Fonds disponible bleiben.

Sind die Rheder oder die unterstützten Individuen selbst entweder gesetzlich nicht verpflichtet, oder unvermögend, dergleichen Consulat-Auslagen zu vergüten, so tritt die Staats-Kasse dafür ein.

3) Reise-Kosten, welche den königlichen Consular-Beamten in Erfüllung ihrer Dienstpflichten erwachsen können, z. B. aus Veranlassung von Strandungen, gehören nicht zu den gegen die Staats-Kasse liquidirbaren Consulat-Auslagen. Sie müssen vielmehr, soweit nicht von Privat-Personen Ersatz dafür zu leisten ist, zu denjenigen Unkosten des Amtes gerechnet werden, deren Deckung auf den Ertrag der Gebühren angewiesen ist.

## (B e i l a g e n.)

Nr. 22.

Gebühren - Tare für die Königlich Preussischen Consulate.  
Vom 10ten Mai 1832.

I. Allgemeine Consulate - Gebühren, welche von jedem in einem Hafen, wo ein Preussischer Consul oder Vice-Consul angestellt ist, ankommenden Preussischen Schiffe, welches daselbst Ladung löschet, Ladung einnimmt, oder auch beides verrichtet, oder einen Nothhafen sucht, oder überwintert, nach der aus dem Beil- oder Resbriele hervorgehenden Trächtigkeit des Schiffes zu entrichten sind.

- 1) In den außereuropäischen Häfen für eine jede Preussische Normallast 2 Sgr.
- 2) In den europäischen Häfen außerhalb der Ostsee, für die Normallast 1 Sgr. 6 Pf.
- 3) In den Häfen innerhalb der Ostsee, mit Einschluß des Sundes, der Belte und des Schleswig-Polnischen Kanals
  - a) von Schiffen über funfzig Normallasten, für die Last 1 Sgr.
  - b) von Schiffen unter funfzig Normallasten, für die Last 6 Pf.

## Anmerkungen.

- 1) Schiffe, welche in einem Hafen nur mit Ballast einkommen und mit Ballast wieder von dort ausgehen, imgleichen Schiffe, welche zwar beladen, und zum Zwecke der Löschung einlaufen, jedoch denselben wegen anderweitig erhaltener Bestimmung ohne vorgenommene Löschung wieder verlassen, zahlen nur die Hälfte der obigen Gebühren.
- 2) In denjenigen Fällen, wo einem Königlichem Consulate ein nicht auf den Hafen seines Wohnorts beschränkter größerer Bezirk angewiesen ist, haben die Schiffe, welche zwar innerhalb dieses Bezirks, aber in einem Vor- oder Nebenhafen, wo weder der Consul, noch ein Vice-Consul residirt, einlaufen, nur dann die Consulat-Gebühr zu entrichten, wenn sie in den Fall kommen, die amtlichen Functionen des Consulates in Anspruch zu nehmen.
- 3) Hinsichtlich der dem Consulate zu Helsingör zustehenden Gebühr hat es bei den Bestimmungen vom 12ten März 1829 sein Bewenden, wonach an selbiges von jedem den Sund passirenden Schiffe 10 Sgr. zu entrichten sind..

## II. Gebühren für besondere amtliche Verrichtungen.

- 1) Für die Aufnahme einer neuen Musterrolle 2 Thlr.
- 2) Für Abänderungen einer Musterrolle 1 Thlr.
- 3) Für Aufnahme eines Seeprotestes 1 Thlr. 10 Sgr.
- 4) Für Ertheilung oder Beglaubigung eines Ursprungs- oder Gesundheits-Attestes, imgleichen für Beglaubigung von Unterschriften oder Abschriften anderer Documente 1 Thlr.

In sofern von einem Versender mehrerer mit demselben Schiffe ab-

zusendender Gegenstände für ein jedes derselben ein dergleichen Attest verlangt wird, sind für jedes die Anzahl von fünf übersteigende Atteste nur zu entrichten 15 Sgr.

- 5) Für Aufnahme oder Attestirung von Vollmachten 2 Thlr.
- 6) Für Ausstellung eines Reisepasses 1 Thlr. 10 Sgr.
- 7) Visirung eines Reisepasses 15 Sgr.  
ad 6 und 7 bei Matrosen, Handwerksburschen und andern Unvermögenden gratis.
- 8) Für Ertheilung von Certificationen über Handels- und Schifffahrts-Gegenstände, imgleichen Legalisationen von Acten und Contracten, welche Preussische Unterthanen am Orte des Consulats unter sich errichten, in den im §. VIII. des Consulat-Reglements vom 18ten September 1796 vorgeesehenen Fällen 1 Thlr. 15 Sgr.
- 9) Für Abschriften von im Consulate aufgenommenen Verhandlungen, die nicht gebrochene Folienseite 2 Sgr.

Hinsichtlich derjenigen nicht eigentlich amtsmäßigen Verrichtungen bei See- und Krieges-Anfällen der Schiffe, Prozeffen, Todesfällen und dergleichen, welche von den Consuln entweder auf besonderes Verlangen der betheiligten Preussischen Unterthanen, oder bei dringenden Vorfällen, und wenn die betheiligten Preussischen Unterthanen keine Correspondenten oder Bevollmächtigte am Orte haben, von Amte wegen geleistet werden, verbleibt es bei der Bestimmung des §. IX. des Consulat-Reglements, wonach die Consuln berechtigt sind, gleich andern Kaufleuten, sich eine billige Provision für solche Commissions-Geschäfte zu berechnen.

Berlin, den 10ten Mai 1832.

Friedrich Wilhelm.

v. Schuckmann. Graf v. Bernstorff.

Vorstehender Gebühren-Tarif, durch welchen die betreffenden Bestimmungen des Artikels 12 des Consulat-Reglements vom 18ten September 1796 abgeändert worden sind, wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß und Nachachtung namentlich der Königlich Preussischen Consuln, so wie des Schifffahrt und Handel treibenden Publicums gebracht.

Berlin, den 16ten Juni 1832.

Der Minister des Innern für Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten.

v. Schuckmann.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Kneillon.

Nr. 23.

Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 24ten Januar 1845 wegen der, in Helsingoer zu zahlenden Consulat-Gebühren.

Nach Ihrem Vorschlage in dem Berichte vom 6ten v. Mts. bestimme Ich zur Erleichterung der diesseitigen Eundschifffahrt, daß der Consul in

Deßungeer von sämmtlichen dorthin kommenden Preuß. Schiffen, gleichviel, ob sie der Sundzoll-Clarirung wegen, oder aus einem anderen Grunde dort verweilen, außer den im Tarife vom 10ten Mai 1832 unter Nr. II. bestimmten Gebühren für besondere amtliche Berrichtungen keine weitere Gebühr als 10 Sgr. von jedem Schiffe erheben soll. Ich ermächtige Sie, hiernach das Nöthige anzuordnen.

Berlin, den 24sten Januar 1845.

gez. Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister, Freih. v. Bülow und Blottwell.

### §. XIII.

Immunitäten und Rechte der Consuls in ihren Wohnorten.

Außer dem Geuße dieser Consulsats-Gebühren, und der bei Uebernahme kaufmännischer Commissionen von Unfern Untertbanen zu beziehenden billigen Provisionen, werden Wir auch noch jedem Unserer Consuls die Immunitäten, Rechte und Vorzüge zu sichern suchen, welche ihm in seiner Eigenschaft an dem Ort seiner Residenz zukommen möchten.

Etwas näheres aber können und wollen Wir hier für Unsere sämmtlichen Consuls nicht bestimmen, zumal es auf die Verschiedenheit der Lande und Orte ankömmt, wo sie angestellt sind. Wir behalten Uns indeß auf ihre Anfragen in speciellen zweifelhaften Fällen das Weitere bevor.

### §. XIV.

Consulat-Uniform; Wappen am Hause; Consulat-Siegel; Schreiber.

Wir verstaten jedem Consul, zu seiner persönlichen Auszeichnung, so lange er in Unserm Dienste wirklich stehet, die angeordnete Uniform zu tragen; nämlich einen blauen Rock mit rothem Unterfutter, dergleichen Kragen und Aufschlägen, eine rothe Weste und weiße Beinleider; und zwar den Kragen, die Aufschläge und die Weste mit Gold gestickt; außerdem einen schwarzen Hut, ohne Treffen, mit schwarzer Cocarde und goldnen Cordons; an dem vergoldeten Degen aber ein Port d'Epée von Gold.

Deßgleichen darf der Consul, falls es dort üblich ist, und er es rathsam findet, Unser Königlichcs Wappen vor seiner Wohnung

haben, damit diese von Unfern seefahrenden Unterthanen um so leichter gefunden werde.

Zu seinen Amtsgeschäften kann sich derselbe eines Consulat-Siegels bedienen, welches den Preussischen gekrönten Adler, mit Unserm Namenszug auf der Brust, und der Umschrift: Königlich Preussisches Consulat zu N. N. enthalten muß.

Will derselbe zu seiner Erleichterung bei etwa gehäuften Geschäften einen zuverlässigen Menschen als Schreiber gebrauchen, so wird ihm solches vergönnt; nur nehmen Wir von letzterm keine Kenntniß, und der Consul bleibt für alle dessen Diensthandlungen verantwortlich.

#### B e m e r k u n g e n .

1) Ueber die Dienst-Uniform der Königlichen Consular-Beamten sind durch die Allerhöchste Cabinet's-Ordre vom 12ten November 1831 Bestimmungen getroffen worden, welche nebst den dazu gehörigen verschiedenen Zeichnungen in den Anlagen Nr. 21. 25. 26. 27. beigelegt sind.

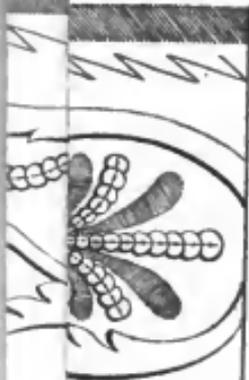
2) Die erforderlichen zwei Dienstsigel, von denen das eine zum Rothdruck und das andere zum Schwarzdruck bestimmt ist, werden einem jeden Königlichen Consular-Beamten von Berlin aus kostenfrei geliefert.

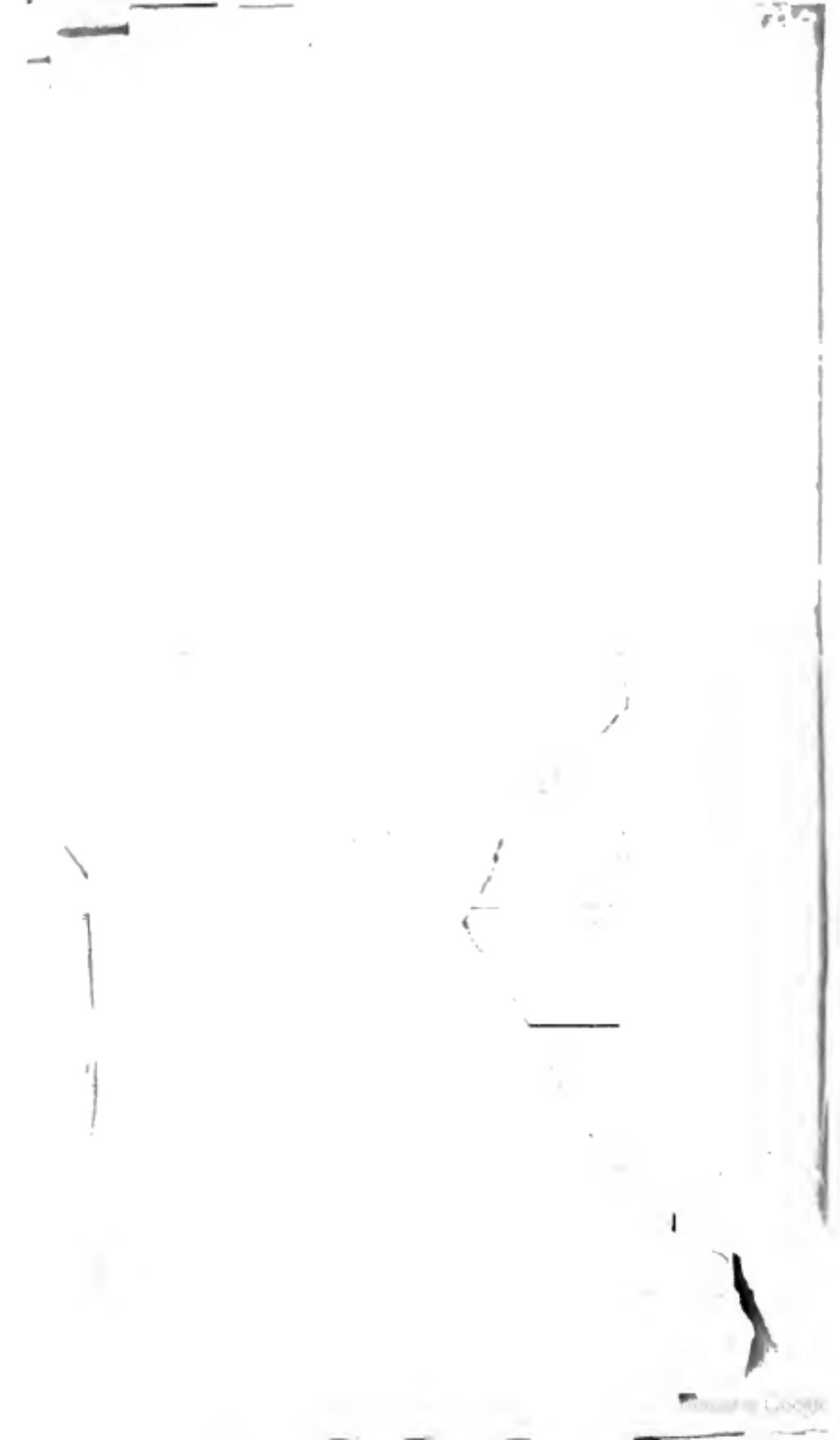
3) Für die Beschäftigung eines Kopisten oder andere Kanzlei-Hülfe hat den Königlichen Consular-Beamten der Regel nach keine besondere Vergütung bewilligt werden können.

4) Wenn sich die Königlichen Consular-Beamten bei Reisen oder in anderen Verhinderungsfällen einen Stellvertreter zu substituiren wünschen, so bedarf es zuvor einer ausdrücklichen Genehmigung des Ministeriums oder wenigstens der vorgesetzten Gesandtschaft, damit derselbe zu seiner Geschäftsführung als legitimirt zu betrachten sei. Diese Genehmigung selbst kann auch nur mit der Einschränkung ertheilt werden, daß der Königliche Consular-Beamte für die Geschäftsführung seines Stellvertreters persönlich verantwortlich bleibe, und daß bei der Ausfertigung schriftlicher Acte, besonders was Beglaubigungen betrifft, das obwaltende Vollmächts-Verhältniß ausdrücklich mit anzugeben sei.

5) Unter Nr. 28. ist das Formular für die Bestallung der Königlichen Consular-Beamten beigelegt.

1826.



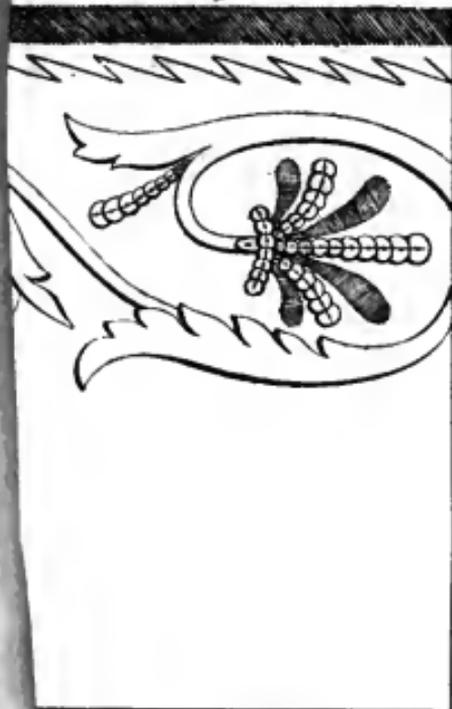


ge No 27





7<sup>e</sup> Abth. Beilage N<sup>o</sup> 28.





(Beilagen.)

Nr. 24.

## Uniform der königlichen Consulats-Beamten.

## I. Staats-Uniform.

- 1) Grundfarbe des Rockes und Unterfutters: dunkelblau.
- 2) Schnitt des Rockes: Eine Reihe Knöpfe, stehender Kragen, runde Aufschläge.
- 3) Kragen und Aufschläge: schwarzer Sammet.
- 4) Stickerei:
  - a. die General-Consuls  
auf Kragen, Aufschlägen und Fatten nach der beigehenden Zeichnung 1 $\frac{1}{2}$  Zoll breit; auf dem Kragen eine Rosette.
  - b. die Consuls: gleiche Stickerei, ohne Rosette auf dem Kragen.
  - c. die Vice-Consuls: gleiche Stickerei mit einer Rosette.
- 5) Epaulets: von Gold mit einfacher Vorte und Franzen, die General-Consuls und Consuls.  
Die Vice-Consuls tragen keine Epaulets.
- 6) Knöpfe: gelb, mit dem kleinen Wappenschild versehen.
- 7) Degen und Portepée: Der Degen mit vergoldetem Gefäß;  
das Portepée von Gold und dunkelblauer Seide.
- 8) Unterkleider: von weißem Kasimir;  
von dunkelblauem Tuch bei kleineren Gelegenheiten.
- 9) Hut und Hutverzierung: Ein dreieckiger Hut mit der Nationalcocarde;  
als Hutverzierung die General-Consuls: Treffenslifen und Cordons.  
Die Consuls und Vice-Consuls nur Treffenslifen.

## II. Interims-Uniform.

Grundfarbe des Rockes und Unterfutters, Schnitt des Rockes und Kragens und Aufschläge, wie bei der Staats-Uniform, dagegen fällt die Stickerei gänzlich weg.

Epaulets, Knöpfe, Degen und Portepée, Unterkleider, Hut und Hutverzierung, wie bei der Staats-Uniform.

Nr. 28.

## Bestellung

für den

als Consul zu

Wir Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden König von Preußen u. s. w.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß nachdem Wir gut gefunden haben, in

einen Consul zu bestellen, Wir dazu den

Handb. f. Pr. Consulatsbeamte.

6

wegen seiner Handlungsfertigkeiten und übrigen guten Eigenschaften Uns angerehmten Kaufmann  
in Gnaden ausersehen und  
angenommen haben.

Wir thun solches auch hiemit und Kraft dieses, dergestalt und also, daß er die Ausbreitung des Handels Unserer Staaten nach Möglichkeit befördern; alles was Wir ihm aufzutragen nöthig finden, oder weshalb Unsere Unterthanen selbst an ihn sich wenden möchten, mit Fleiß, Redlichkeit und Bereitwilligkeit ausrichten; besonders sich der Preussischen Unterthanen, die Handel und Schiffahrt treiben und seinen Beistand verlangen, eifrigst annehmen, und ihnen Unsern Schutz, wenn sie dessen sich nicht unwürdig gemacht, angeheißten lassen, auch überhaupt alles thun und besorgen soll, was in seinen Instructionen vorgeschrieben ist, und wie es einem redlichen, geschickten und fleißigen Königlich-Preussischen Consul eignet und gebühret und Unser allergnädigstes Vertrauen deshalb zu ihm gerichtet ist.

Wir requiriren übrigens hiemit alle und jede, welchen dieses vorkommt, oder sonst zu wissen nöthig ist, gedachten Kaufmann

als Unsern Consul in zu erkennen, auf die Vorstellungen, welche er in solcher Eigenschaft thun wird, willkürliche Rücksicht zu nehmen, ihm alle zur Ausübung seines Amtes etwa bedürftende Hülfe und Beistand zu bewilligen, auch ihm alle Freiheiten, Privilegien und Prerogativen, welche dortigen Orts die Consuls anderer freundschaftlichen Mächte genießen, angeheißten zu lassen; wogegen Wir dieses alles bei vorkommenden Gelegenheiten zu erwiedern nicht ermangeln werden.

Des zu Urkund haben Wir gegenwärtiges Patent höchst eigenhändig unterschrieben und mit Unserm Königlichem Innesiegel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben zu den ten 18

ad contrasignandum.

## §. XV.

### Ordentliche Asservirung der Consulat = Papiere.

Wir erwarten übrigens von jedem Consul, daß er zu seiner eigenen Geschäfts-Erleichterung alle seine zu Amtsverrichtungen gehörige oder einschlagende Papiere in guter Ordnung halte, und zu dem Ende nicht allein über die nach §. 2. in Absicht der ein- und abgehenden Preussischen Schiffe, und über sonstige nach den vorherigen Paragraphen ihm im Amte vorkommende erhebliche Umstände ein genaues Journal führe, sondern auch von seinen Berichten, officiellen Schreiben und andern Acten die Concepte oder Copien, so wie auch die an ihn selbst eingehende Rescripte, Schreiben u. s. f. wohl aufbewahre, und dadurch, indem er sie Rubrif-

weise nach den Materien oder chronologisch ordnet, eine Consulat-Registratur formire.

Wir machen es auch dem Consul zur Pflicht, sich so einzurichten, damit, wenn er mit Tode oder auf sonstige Art abgeht, die sämmtlichen Consulat-Papiere seinem Nachfolger im Amt vollständig überliefert werden, welcher darüber ihm oder seinen Erben eine Decharge erteilt, solches auch hieher berichtlich anzeigt, und sich übrigens nach den unter den Papieren befindlichen Instructi-  
onen eben so richtet, als wenn sie an ihn selbst ergangen wären.

### §. XVI.

#### Vice-Consul.

Auch dienet dies Reglement zur unabwechlichen Norm für die Vice-Consuls, welche Wir, sei es an einem Ort, wo schon ein Preussischer Consul befindlich ist, ihm zu seiner Erleichterung bei Kränklichkeit, Altersschwäche oder sonstigen Verhinderungen zu adjungiren, oder aber in einem gewöhnlich auch von Preussischen Schiffen besuchten Außenhafen seines Consulat-Bezirktes anzustellen, aus eigener Bewegung oder auf Vorschlag des Consuls gut finden möchten.

Ein Vice-Consul ersterer Art ist als ein Substitut des dortigen Consuls zu betrachten, und hat nur in so weit, als bei der Ansetzung er sich mit diesem deshalb unter Unserer Genehmigung vereinbaret, oder Wir selbst es etwa festgesetzt, von den Consulat-Gebühren und den nach §. 9. vorkommenden Provisionen für die von Consulatswegen zu verrichtende merkantilische Besorgungen einen Antheil zu genießen.

Ein in einem Außenhafen angestellter Vice-Consul vertritt auch ganz die Stelle des Consuls seines Hauptortes, er hat aber allein an diesen seine Anzeigen über die ein- und ausgehenden Preussischen Schiffe nach §. 2. und andere erhebliche Vorkommenheiten zu erstatten, und von ihm auch seine Anweisungen zu gewärtigen, sehr dringende Fälle ausgenommen, wo er unmittelbar sich an Unser Departement der auswärtigen Angelegenheiten, oder Unsern Gesandten im Lande wenden kann. Ein solcher Vice-Consul beziehet die bei ihm vorkommenden Consulat-Gebühren zur Hälfte für sich, und berechnet die

andere Hälfte dem Consul seines Hauptortes; die Provisionen für die von ihm selbst in dem Außenhafen zu besorgende Commissionen nach §. 9. aber behält derselbe gänzlich.

---

B e m e r k u n g.

Die Vorschrift wegen der Gebühren - Theilung zwischen dem Vice-Consul und dessen vorgeordnetem Consul findet in Beziehung auf die, unter Nr. II. des Tarifs vom 10ten Mai 1832 festgesetzten Entschädigungen für besondere Berrichtungen keine Anwendung.

---

§. XVII.

Bekanntmachung dieses Reglements.

Schließlich wollen Wir dieses Reglement nicht allein einem jeden in Unserm Dienst wirklich stehenden Consul zu seiner beständigen und genauesten Nachachtung zusertigen lassen, und ihn hierdurch verbinden, dasselbe in seinem Consulat-Hause zur Einsicht eines jeden hinkommenden Preussischen Unterthanen stets bereit zu haben; sondern dasselbe soll auch in Unsern See-Provinzen zur Kenntniß des dortigen schiffahrenden und commercirenden Publicums gebracht werden, damit dieses wisse, was es von Unserm Consul in der Fremde zu erwarten, und auch seiner Seits gegen sie zu beobachten habe.

Gegeben Berlin, den 18ten September 1796.

L. S.

Friedrich Wilhelm.

v. Blumenthal.      v. Werder.      v. Alvensleben.  
v. Struensee.      v. Haugwitz.

---

Dem vorstehenden Consular - Reglement wird unter Nr. 29. ein Verzeichniß sämmtlicher im Auslande angestellten Preussischen Consular-Beamten beigelegt.

Die eintretenden Veränderungen werden durch die Preuss. Allgemeine Zeitung zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

---

Nr. 29.

## Im Auslande angestellte Preussische Consulu.

## Afrika.

Algier, . . . . . Hr. Hans Christ. Hoelker, Consul.

## Argentinische Republik.

Buenos-Ayres, . . . Hr. Franz Jos. Mohr, Consul.

## Belgien.

Antwerpen, . . . . Hr. Philipsborn, Legationsrath und  
General-Consul. (Ritter des Belg. Leo-  
pold-Ordens.)Hr. Adrien Saportas, Consul. (Ritter  
des rothen Adler-Ord. 3r Kl. mit der  
Schleife und des Niederl. Löwen-Ord.)Brüssel, . . . . . Hr. Eduard Boeckx, }  
Gent, . . . . . Hr. Joh. Pauli, } Consulu.  
Ostende, . . . . . Hr. Wilh. Ad. Bach, }

## Brasilien.

Rio de Janeiro, General-Consul für ganz Brasilien (vacat) ad int.  
verwaltet durch:Hrn. Leo Therman, Consul. (Ritter  
des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Bahia, . . . . . Hr. Peter Herm. Verndes, Consul.

Pernambuco, . . . . } Hr. Ferd. Belenot, Consul.  
Hr. José Diego da Silva, Vice-Consul.

Rio Grande do Sul, Hr. Christian Thomsen, Vice-Consul.

Santos, . . . . . Hr. Th. Wille, Vice-Consul.

## Bremen.

Bremen, . . . . . Hr. Fr. Ad. Delius, Consul (zugleich  
für das Großherzoglich Oldenburgische  
linke Weser-Ufer) Ritter des rothen  
Adl.-Ord. 3r Kl. mit der Schleife.

## Resort:

Brake a. d. Weser,	Hr. Joh. Aug. Wilh. Red,	Vice-Consul.
Bremerhafen,	Hr. J. G. Claassen jun.	consular.
Begefsack, . . .	Hr. Joh. Lange,	Privat-Bevollmächtigte.

## Central = Amerika.

(Freistaaten Guatemala, San Salvador, Nicaragua, Honduras und Costa rica.)

Guatemala, . . . . Hr. E. Fr. R. Klee, General-Consul.

## Chili.

Valparaiso, . . . . Hr. E. Müller, Consul.

## Dänemark.

Aalborg, . . . . . Hr. P. Wübroe, Vice-Consul.

Altona, . . . . . Hr. Joh. Friedr. Wiechers, desgl. (s. Hamburg.)

Insel Bornholm, . . .	Hr. P. Siemsen zu Swancke,	} Consul.
Flensburg, . . . . .	Hr. Caspar Andreessen,	
Friedrichshafen, . .	Hr. Peter Julius Kall, Com- merzien-Rath.	

Glückstadt, . . . . . Hr. H. C. Höger, Vice-Consul, s. Hamburg.

Helsingoer, . . . . .	Hr. Carl Pryg, Ritter des ro- then Adler-Ord. 4r Kl.	} Consul.
Riel, . . . . .	Hr. Joh. Heinr. Hoge,	

Kopenhagen, . . . . .	Hr. Tutein sen. General-Consul.
	Hr. Ferd. Tutein jun. Vice-Consul.

Rendsburg, . . . . . Hr. Peter Friedr. Nissen, Consul.

Thistedt, . . . . . Hr. Nissen, Consul auf d. nordwestl. Küste von Jütland.

Tönningen u. Friedrichstadt, Hr. E. M. Lerox, Consul.

Wyk (Insel Föhr), . . Hr. R. F. Rommensen, Consul für den Bezirk der Insel Föhr und die benachbarten Districte.

## Frankfurt a. M.

Frankfurt a. M., . . Hr. Moriz v. Bethmann, Consul.

## Frankreich.

- Bordeaux, . . . . . Hr. Michaelsen, Consul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)
- Cette u. Montpellier, Hr. Lichtenstein, Consul.  
für Cette besonders Hr. L. Cazalis-Garonne, Vice-Consul.
- Dünkirchen, . . . . . Hr. Konstant Bourdon, Consul.  
Ressort:  
Boulogne sur mer, Hr. Chauveau-Sire, Vice-Consul.  
Calais, . . . . . Hr. Heintz Dupont, Vice-Consul.
- Havre de Grâce, . . . Hr. Joh. E. Fr. Werner, Consul.  
(Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)  
Ressort:  
Fécamp, . . . . . Hr. Aug. le Borgne, } consular.  
Granville, . . . . . Hr. Ernst le Mangnonnet, } Privat-  
Honfleur, . . . . . Hr. Joh. Fried. Theis, } Bevoll-  
St. Malou. St. Servan, Hr. Andr. Brunel, } mäch-  
tigte.
- Marseille, . . . . . Hr. Gust. Lichtenstein, }  
Rantes, . . . . . Hr. Hippolyte Fellontier, } Consuln.  
Ritter des rothen Adl.-Ord.  
4r Klasse.  
Ressort:  
Brest, . . . . . Hr. Bazil jun. Vice-Consul.  
Orient, . . . Hr. J. Rotinat, consular. Priv. Bev.  
Noirmoutier, Hr. Franz Pineau, Vice-Consul.  
Paimboeuf, Hr. Banderluyt, consular. Priv. Bev.
- la Rochelle, . . . . . Hr. Franz Ant. Gottfr. v. Heim-  
bach, Consul. (Ritter des rothen Adl.-  
Ord. 4r Kl.)  
Ressort:  
Marennes, . . . Hr. Désiré Charron, consular. Privat-  
Bevollmächtigter.  
Insel Oléron, Hr. P. Disbier,  
Insel Rhé (St. Martin), Hr. Dan. Rivaille De- }  
chézeaux, } Vice-  
Rochefort, . . . Hr. André Charles Camille Gué- } Con-  
rin des Essards, } suln.
- Rouen, . . . . . Hr. J. Rondeaux, Consul.

## Reffort:

- Echerbourg, . . . Hr. Eugène Viais, Vice-Consul.  
 Toulon, . . . . . Hr. Marius Grassous, Consul.  
 St. Valery sur Somme, Hr. Rouffelin-Richault, Consul (für  
 den Bezirk von dieser Stadt nördlich bis  
 an die Grenze des Pas de Calais und  
 südlich bis an den Bezirk des Consulats  
 von Rouen);  
 in dessen Abwesenheit oder sonstigen Verhinderungsfällen  
 Hr. Hippolyte Cassen, consular. Priv.-  
 Bevollmächtigter.

## Griechenland.

- Athen nebst dem Pyräus, (vacat.)  
 Nauplia, . . . . . Hr. Belisarius Paulides, }  
 Patras, . . . . . Hr. Andreas Condoguri, } Consuln.  
 Syra, . . . . . Hr. M. J. Salvago, }

## Großbritannien und Irland.

- London, . . . . . Hr. B. Hebler, Geh. Commerz.-Rath,  
 Gen.-Consul für das verein. Königreich  
 Großbritannien und Irland, zugleich  
 Consul für London. (Ritter des rothen  
 Adler-Ord. 2r Kl. mit Eichenlaub und  
 Kommandeur der königlich Württem-  
 bergischen Krone.)

## Es reffortiren von demselben folgende

## Vice-Consuln:

- (S.) †) Aberdeen \*), . . Hr. Arthur Thomson.  
 (J.) Belfast \*), . . . . Hr. Gustav Heyn.  
 (S.) Berwick upon Tweed, Hr. James Sinclair.  
 (E.) { Birmingham, . . . Hr. G. R. Collis.  
 { Bristol \*), . . . . Hr. Harman Bisger.  
 (J.) Cork \*), . . . . . Hr. Reuben Deaves.  
 (E.) { Cowes (Insel Wight), Hr. William Stuart Day.  
 { Dartmouth \*), . . Hr. Richard Langworth  
 Hingston.

†) Die Buchstaben (E.) (J.) (S.) vor den nachfolgenden Ortschaften be-  
 deuten: England, Irland, Schottland.)

\*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfenen angrenzende Küste.

## Vice-Consuln:

- (E.) Deal \*), . . . . Hr. Edward Jggulden.  
 (Dover \*), . . . . Hr. Henshaw Latham.  
 (3.) Drogheda \*), . . . . Hr. James Carty.  
 (3.) Dublin \*), . . . . Hr. John Walfsh.  
 (S.) Dundee \*), . . . . Hr. William Thornton.  
 (E.) Falmouth \*), . . . . Hr. George E. Fox.  
 (S.) Glasgow \*), . . . . Hr. Robert Sanderson.  
 (S.) Grangemouth, . . . . Hr. Joh. Theodor Salvesen.  
 (E.) Insel Guernsey, . . . . Hr. John Le Marchant.  
 (Hartle-pool, . . . . Hr. Georg Geipel.  
 (E.) Harwich \*), . . . . Hr. Samuel Villingsley.  
 (Hull, Goole u. Grimsby, Hr. Henry Smith Bright.  
 (Insel Jersey, . . . . Hr. Philipp de St. Croix.  
 (S.) Lerwick \*), . . . . Hr. Andrew Sutherland.  
 (3.) Limerick \*), . . . . Hr. Francis Spaight.  
 (3.) Londonderry \*), . . . . Hr. Charles Stewart.  
 (E.) Lyn u. Wisbeach, . . . . Hr. William Garland.  
 (E.) Margate \*), . . . . Hr. William Cobb jun.  
 (S.) Montrose \*), . . . . Hr. Robert Millar.  
 (Newburg u. Perth \*), Hr. John Lowe.  
 (Newcastle upon Tyne \*), Hr. William Losh.  
 (Newport u. Chepstow, Hr. Christ. H. Stonehouse.  
 (E.) Padstowe \*), . . . . Hr. Thomas Richard Avery.  
 (Penzance, Mountsbay  
 u. St. Ives, . . . . Hr. Richard Pearee.  
 (S.) Peterhead \*), . . . . Hr. Alex. Robertson.  
 (E.) Plymouth, Exeter u. Fowey, Hr. John Sercombe.  
 (E.) Poole \*), . . . . Hr. Eduard Pasfer.  
 (Portsmouth u. Gosport, Hr. L. A. van dem Bergh.  
 Ramsgate \*), . . . . Hr. Edward Speneer Curling.  
 Inseln Scilly, . . . . Hr. Henry Edwards.  
 (E.) Sherness \*), Rochester  
 u. Faversham, . . . . Hr. W. B. Bentham.  
 Shoreham u. Brighton, Hr. John Brown.  
 Southampton \*), . . . . Hr. Charles Baker.  
 (Stodton \*), . . . . Hr. Christ. Martin.

\*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfenen angrenzende Küste.

## Vice-Consuln:

	(Sunderland *), . . .	Hr. Georg Robert Booth.	
	(Swansea *), . . .	Hr. Robert Dunnin.	
(E.)	(Waterford *), . . .	Hr. Will. Marchant Ardagh.	
	(Beymouth *), . . .	Hr. Joseph Horsford.	
	(Barmouth *), . . .	Hr. Isaac Preston.	
	Edinburgh und Leith, . . .	Hr. James Gibson Thomsen,	} Consuln.
		(Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)	
	Liverpool, . . . . .	Hr. Otto Burchardt,	

## In den britischen Besizungen: — Consuln:

Capstadt, . . . . .	Hr. John King.
Demerary, . . . . .	Hr. Cornel Schade.
Gibraltar, . . . . .	Hr. Heinr. Friedr. Kaeser.
Halifax, . . . . .	Hr. Stephan Binney.
Jamaika, . . . . .	Hr. Joseph Gordon.
La Valetta (auf der Insel Malta),	Hr. Raphael Ferro.
Montréal, . . . . .	Hr. John M. Tobin.
New-Foundland, . . . . .	Hr. Benjam. Scott.
Neu-Seeland, . . . . .	Hr. J. Dillon Bell.
Prince Edwards Island,	Hr. James Horsfield Peters.
Quebec, . . . . .	Hr. George Pemberton.
Van Diemensland, . . . . .	Hr. J. Henty.
St. Vincent, . . . . .	Hr. Robert Cumming.

## Hamburg.

Hamburg, . . . . .	Hr. Wilhelm Oswald, Commerzien-Rath, General-Consul für die Stadt Hamburg und deren Gebiet, so wie auch für das Herzoglich Holsteinische Elbufer, mit Einschluß der Städte Altona und Glückstadt; imgleichen für das Kö- niglich Hannoversche Elbufer von Harburg bis zum Ausflusse der Elbe. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 3r Kl. mit der Schleife.)
	Hr. C. A. Stagemann, Vice-Consul. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

## Resort:

Cuxhaven, . . . . .	Hr. J. E. N. Kröger, Vice-Consul.
---------------------	-----------------------------------

\*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfenen angrenzende Küste.

## Hannover.

- Emden, . . . Hr. Hüllesheim, Consul. (Ritter des rothen Adler-Ordens 3r Klasse.)  
 Leer, . . . Hr. Carl Schoelvinck, Consul.

## Hayti.

- Port républicain, . . . Hr. Edmund Schlüter, Consul.

## Kirchenstaat.

- Ancona, . . . . Hr. Leonh. Maggi, Consul (für sämtliche päpstliche Häfen am adriatischen Meere.)  
 Civita Vecchia, . . . Hr. Pietro de Filippi, }  
 Rom, . . . . . Hr. A. Marstaller, } Consulu.

## Lübeck.

- Lübeck, . . . . Hr. Eduard G. Kulenkamp, Consul. (Ritter des rothen Adler-Ord. 4r Klasse.)

## Mecklenburg.

- Rostock, . . . . Hr. Martin Köster, (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Klasse.) }  
 Bismar, . . . . Hr. G. F. Kroepflin, } Consulu.

## Mexico.

- Mexico, . . . . Hr. Franz Schneider, }  
 Matamoros, . . . Hr. Carl Uhde, }  
 Mazatlan, . . . Hr. Th. Kunhardt, } Consulu.  
 Tampico, (vacat.)  
 Vera-Cruz, (vacat.)

## Neapel und Sicilien.

- Neffin, . . . . Hr. W. Jäger, Consul. (Ritter des rothen Adler-Ordens 4r Klasse.)

## Ressort:

- Licata, . . . Hr. Francesco Morello, Vice-Consul.

- Neapel, . . . . Hr. Carl Zehelein,  
 Palermo, . . . . Hr. F. W. Bedekind (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Klasse.) } Consulu.

## Ressort:

- Sirgenti, Hr. Gaetano Carrano, } Vice-  
 Trapani, Hr. Francesco di san Malata, } Consulu.

## Niederlande.

Amsterdam, . . Hr. D. E. Splitzerber, Consul. (Ritter des  
rothen Adler-Ordens 4r Klasse.)

Resort:

Harlingen, Hr. Dirk Fontein,	} Vice-Consuln.
Helder, . Hr. Joh. van Herwerden,	
Texel, . . Hr. Joh. Jac. Reinbach,	

Rotterdam, . . Hr. Friedr. Karp, Consul. (Ritter des rothen  
Adler-Ord. 4r Klasse.)

Hr. Peter Heinr. Schott, Vice-Consul.

Resort:

Dortrecht, Hr. J. B. t'Hoost,	} consularische Privat- Schiedam, Hr. A. Prins, } Bevollmächtigte.

Bliessingen, . Hr. Dr. Uytenhooven, Consul für die Pro-  
vinz Seeland.

## Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

New-York, . . Hr. Joh. Wilh. Schmidt, General-Consul in  
den vereinigten Staaten von Nord-Amerika.  
(Ritter d. rothen Adl.-Ord. 3r Kl. m. d. Schleife.)

Resort:

New-Bedford, . Hr. George Hussey, Vice-Consul.
Boston, <i>E. A. Kirk</i> Vice-Consul (vacat.)

Baltimore, . . Hr. Ferd. Ludwig Brauns, Consul.

Charlestown, . Hr. Ludw. Traymann, Consul.

St. Louis, . . Hr. E. C. Angelrodt, Consul.

New-Orléans, . H. W. Vogel, Consul. *(Hahn)*

Philadelphia, . Hr. John E. Lang, Consul. *(Hahn)*

## Oesterreich.

Triest, . . . . Hr. Herm. Lutteroth, Consul. (Ritter des ro-  
then Adl.-Ord. 4r Klasse und des Großherzoglich  
Badenschen Jähringer Löwen-Ordens.)

Benedig, . . . Hr. F. Treves, } Consuln.

Wien, . . . . Hr. Moriz Goldschmidt, }

## Oldenburg.

(s. Bremen.)



Wiburg, . . . Hr. Joh. Friedr. Hackmann,  
 Windau, . . . Hr. Herzwich (Ritter des rothen Adler- } Con-  
 Orden 4r Klasse). } suln.

## Sardinien.

Genua, . . . Hr. C. E. Schmidt,  
 Nizza, . . . Hr. Awigdor, Commerzienrath, } Consuln.

## Schweden und Norwegen.

Carlskrona, . . Hr. C. W. Palander, Consul.  
 Christiania, . . Hr. Hans Faye, Consul für den Bereich des  
 Stiftsamtes Christiania. (Ritter des rothen  
 Adl.-Ord. 3r Kl. und des Königl. Schwedischen  
 Wasa-Ordens.)

Christiansand, Hr. Reinhard, Geheimer Commerzienrath, Consul  
 für den Bereich des Stiftsamtes Christia-  
 sand. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl. und  
 des Königl. Schwedischen Nordstern-Ordens.)

unter ihm: zu Arendal Hr. Hans Herlossen, Vice-  
 Consul für den Zoll-District dieses Orts, na-  
 mentlich die Flecken Grimstad und Lillesand  
 nebst deren Außenhäfen.

Bergen, . . . Hr. A. Konow, Consul für den Bereich des  
 Stiftsamtes Bergen. (Ritter des rothen Adl.-  
 Ord. 4r Kl. u. des K. Schwed. Wasa-Ord.)

Hr. P. Konow, Vice-Consul.

Drontheim, . . Hr. Arila Huitfeld, Consul, zugleich für die  
 benachbarten Norwegischen Häfen nördlich von  
 der Grenze des Stiftsamtes Bergen.

Gothenburg, . . Hr. Chr. Fr. Wilh. Willerding. (Ritter  
 des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

Helsingborg, . . Hr. C. J. F. Rooth.

Landskrona, . . Hr. P. A. Fryg.

Malmö, . . . Hr. H. Rannerström.

Stockholm, . . Hr. Adam Hr. Otto. (Ritter des rothen  
 Adl.-Ord. 4r Kl.)

} Consuln.

Tromsøe in Norwegen, Hr. Rasmus Trane Glante,  
 Wisby auf der Insel Gotthland (vacat.)

Astadt, . . . Hr. Carl Jacob Hemberg, zugleich für die  
 nächst angrenzende Küste.

## Sicilien.

(s. Neapel.)

## Spanien.

- Alicante, . . . Hr. G. White, Consul.  
 Barcelloña, . . Hr. A. Peyra y Nach, Consul.  
 Bilbao, . . . Hr. Joh. Amann, Handels-Agent.  
 Cadix, . . . . Hr. Ludolph Christ. Uhthoff, Consul. (Ritter  
 des rothen Adler-Ord. 4r Kl.)  
 Corunna, . . . Hr. Franz Barrié, Consul.  
 Mallaga, . . . Hr. Roose, General-Consul für das Königreich  
 Granada. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)  
 Sevilla, . . . Hr. Anton Merry, Consul.  
 Valencia, . . Hr. Johann Peratoner, Vice-Consul.

## In den Spanischen Besizungen.

- Havanna, . . . Hr. Cesar Bernet, Consul.

## Toscana.

- Livorno, . . . Hr. Christian Appelius, Consul. (Ritter des  
 rothen Adler-Ordens 4r Klasse.)

## Türkei.

- Adrianopel, . . . Vice-Consulat. (vacat.)  
 Aleppo, . . . Hr. J. Picciotto, Vice-Consul.  
 Alexandria, . . (vacat.) ad interim dem General-Consul für  
 Syrien und Palästina übertragen.  
 Beirut, . . . Hr. von Bildenbruch, Major, aggr. dem Garde  
 Kürassier Regt., General-Consul für Syrien  
 und Palästina. (Ritter des St. Johanniter-  
 Ordens und Inhaber des Türkischen Nischani-  
 Istihar.)  
 Brussa . . . . (vacat.)  
 Bucharest, . . Hr. Frhr. v. Sakellario, Consul. (Ritter des  
 rothen Adler-Ordens 4r Kl. und Ritter vom  
 goldenen Kreuze des königl. Griechischen Er-  
 löser-Ordens.)  
 Cairo, . . . . Hr. P. Bokty, Vice-Consul. (Ritter des rothen  
 Adl.-Ord. 4r Kl.)

- Cypern, . . . Hr. G. Mattei, Consul.  
 Dardanellen, . Hr. J. B. Calvert, Vice-Consul ad interim.  
 Galaz (vacat.)  
 Jassy, . . . Hr. Frhr. v. Riehthofen, Geheimer Kriegsrath.  
 General-Consul für die Moldau und Walla-  
 chei. (Ritter des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)  
 Jerusalem, . . Hr. Dr. Schulz, Vice-Consul.  
 Pathmos, Rhodus  
 und Stankio (vacat.)  
 Salonik, . . . Hr. A. Blunt, Consul ad interim.  
 Seyde s. Beirut, Hr. J. Chasseaud, Vice-Consul.  
 Smyrna, . . . Hr. M. Pezzer, Commerzienrath, Consul. (Rit-  
 des rothen Adl.-Ord. 4r Kl.)

## Uruguay.

- Montevideo, . Hr. Adolf Dreyer, Consul.

## Venezuela.

- La Guayra, . . Hr. Otto Harrassowitz, }  
 Puerto Cabello, Hr. Carl A. Rühls, } Consuln.

Zweite Abtheilung.

---

Die inneren Verhältnisse

des

**deutschen Zoll- und Handels-**  
**Vereins**

betreffend.

Um eine Uebersicht über die allmähliche Bildung und Entwicklung des deutschen Zoll- und Handels-Bereins zu gewinnen, wird es nöthig, bis auf die Zeit zurückzublicken, welche dem Preussischen Gesetze vom 26sten Mai 1818 unmittelbar folgte, wodurch für die Preussische Monarchie dasjenige Zollsystem eingeführt wurde, welches noch gegenwärtig die wesentliche Grundlage der großen deutschen Zollvereinigung bildet.

Schon mit dem Jahre 1819 beginnt eine Reihe von Verträgen zwischen Preußen und dritten Staaten, mittelst welcher theils einzelne fremde Landestheile, theils ganze souveraine Staatsgebiete, deren geographische Lage zu dem Preussischen Territorium ein enges Anschließen vorzugsweise bedingte, dem Zollsysteme Preußens beitraten.

Solche Verträge wurden abgeschlossen:

- 1) mit Schwarzburg-Sondershausen, unter dem 25sten October 1819, wegen der in dem Preussischen Gebiete eingeschlossenen Theile des Fürstenthums (der Unterherrschaft),  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 8ten Juni 1833;
- 2) mit Schwarzburg-Rudolstadt, unter dem 24sten Juni 1822, wegen der von Preußen umschlossenen Landestheile (der Unterherrschaft),  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 25sten Mai 1833;
- 3) mit Sachsen-Weimar-Eisenach unter dem 27sten Juni 1823, wegen der Aemter Allstädt und Oldisleben,  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 30sten Mai 1833;

- 4) mit Anhalt-Bernburg unter dem 10ten October 1823, wegen Anschließung des s. g. oberen Herzogthums; unter demselben Datum ein zweiter Vertrag wegen des Herzoglichen Amtes Mühlungen und unter dem 27sten Juni 1826 wegen des s. g. unteren Herzogthums,  
sämmtlich erneuert und prolongirt zunächst durch den Vertrag vom 17ten Mai 1831 und sodann durch den Vertrag vom 11ten Juli 1839;
- 5) mit Lippe unter dem 9 — 17ten Juni 1826, in Beziehung auf die von Preußen umschlossenen Landestheile Lipperode, Kappel und Grevenhagen,  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 18ten October 1841;
- 6) mit Mecklenburg-Schwerin unter dem 2ten December 1826, wegen der von dem Preussischen Staatsgebiete umschlossenen Großherzoglichen Landestheile Rossow, Negeband und Schönberg;
- 7) mit Anhalt-Deßau zwei Verträge unter dem <sup>30ten März</sup><sub>5ten April</sub> 1827, wegen der Herzoglichen Aemter Sandersleben und Groß-Arsleben;
- 8) mit Anhalt-Köthen unter dem 17ten Juli 1828, wegen der Herzoglichen hohen Grafschaft Barmedorff;
- 9) mit Anhalt-Köthen und Anhalt-Deßau unter dem 17ten Juli 1828, wegen der übrigen Herzoglichen Landestheile,  
beide erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 26sten Januar 1836;
- 10) mit Sachsen-Koburg-Gotha unter dem 4ten Juli 1829, wegen des Herzoglichen Amtes Volkzenrode,  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 26sten Juni 1833;
- 11) mit Hessen-Homburg unter dem 31sten December 1829, wegen des Landgräflichen Oberamts Meisenheim,  
erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 5ten December 1840;
- 12) mit Sachsen-Koburg-Gotha unter dem 6ten März 1830, wegen des Fürstenthums Lichtenberg;

(das Fürstenthum Lichtenberg ist durch den Staatsvertrag vom 31sten Mai 1834 an Preußen abgetreten worden;)

13) mit Oldenburg unter dem 24sten Juli 1830, wegen des Fürstenthums Birkenfeld,

erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 31sten December 1836;

14) mit Waldeck und Pyrmont unter dem 16ten April 1831, wegen des Fürstenthums Waldeck,

erneuert und prolongirt durch den Vertrag vom 9ten Januar 1838.

Von den größeren Deutschen Staaten war das Großherzogthum Hessen der erste, welcher durch Vertrag vom 14ten Februar 1828 sich mit Preußen zu einem gemeinschaftlichen Zoll- und Handelssysteme verband. Diesem Beispiele folgte Kurhessen durch seinen, mit Preußen und mit dem Großherzogthume Hessen unter dem 25sten August 1831 abgeschlossenen Zollvereinigungs-Vertrag, die Kurfürstlichen Lande mit Anschluß des Kreises Schmalkalden und der Grafschaft Schaumburg betreffend.

Der Anschluß des Großherzogthums Sachsen-Weimar an das Preussische Zollsystem wurde vorbereitet durch einen Vertrag zwischen Preußen und Sachsen-Weimar vom 11ten Februar 1831, wonach der völlige Beitritt des Großherzogthums mit dem 1sten Januar 1833 erfolgen sollte, vorläufig aber ein näheres und freieres Verhältniß des gegenseitigen Verkehrs zwischen einigen Preussischen Landestheilen und dem Großherzogthume hergestellt wurde. Ein ähnlicher Vertrag war unter dem 9ten December 1829 zwischen Preußen und Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf zu Stande gekommen, in welchem die fürstlichen Regierungen der letzteren beiden Staaten ihren künftigen Beitritt versprochen. Diese beiden Verträge kamen durch die Ereignisse des Jahres 1833 zur Wirksamkeit.

In Süddeutschland hatten sich die Fürstenthümer Hohenzollern-Sigmaringen und Hohenzollern-Hechingen durch Verträge vom 28sten Juli 1824 dem Zollsysteme Württembergs angeschlossen; der Vertrag vom 18ten Januar 1828 begründete demnächst einen Zollverband zwischen Bayern und Württemberg. Diesem

schlossen sich Sachsen-Weimar-Eisenach durch den Vertrag mit Bayern und Württemberg vom 25ten Januar 1831 mit dem Großherzoglichen Vordergericht Döseheim; Baden durch den Vertrag mit Württemberg vom 12ten April 1831 mit mehreren, vom Württembergischen Territorium umschlossenen Orten; Sachsen-Koburg-Gotha durch den Vertrag mit Bayern und Württemberg vom 14ten Juni 1831 mit dem Herzoglichen Amte Königsberg an.

Durch den Vertrag vom 22ten März 1833 (Ges.-Samml. 1833 Seite 145 ff.) nebst Zusatz-Artikeln vom 31sten October desselben Jahres (Ges.-Samml. 1833 Seite 162), abgeschlossen zwischen Preußen, Kurhessen und Großherzogthum Hessen einerseits, und Bayern und Württemberg andererseits, wurden beide Zollvereine, der Preussisch-Hessische, und der Bayerisch-Württembergische, welche in Folge eines, unterm 27sten Mai 1829 zur Erleichterung des beiderseitigen Handels und gewerblichen Verkehrs abgeschlossenen Vertrags bereits in nähere Beziehungen zu einander getreten waren, zu einem, alle darin begriffenen Länder umfassenden Gesamtverein verbunden.

An diesen Vertrag schlossen sich sodann in unmittelbarer Folge:

der Zollvereinigungsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, Bayern und Württemberg einerseits und Sachsen andererseits vom 30sten März 1833, wegen Anschlusses des Königreichs Sachsen (Ges.-Samml. 1833 Seite 210 ff.);

der Vertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Koburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß-Schleiz, Reuß-Grreiz und Reuß-Lobenstein und Eberdorf, wegen Errichtung des Thüringischen Zoll- und Handelsvereins, vom 10ten Mai 1833 (Ges.-Samml. 1833 S. 232 ff.);

und der Vertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, Bayern, Württemberg und Sachsen einerseits, und den, zu dem Thüringischen Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten andererseits, wegen Anschließung des letzteren Vereins an den Gesamt-Zollverein der ersteren Staaten, vom 11ten Mai 1833. (Gesetz-Samml. 1833 Seite 240 ff.)

Die nächste Erweiterung des Zollvereinsgebietes fand hierauf durch eine Uebereinkunft zwischen dem Großherzogthume Hessen und Hessen-Homburg, vom 20sten Februar 1835 Statt, wodurch das Amt Homburg dem Zollvereine einverleibt wurde.

Durch den Vertrag vom 12ten Mai 1835 (Ges.-Samml. 1835 Seite 145 ff.) sind sodann noch das Großherzogthum Baden, einschließlich einiger Fürstlich Hohenzollern = Sigmaringenscher Landestheile, durch den Vertrag vom 10ten December 1835 (Ges.-Samml. 1836 Seite 126 ff.) das Herzogthum Nassau, und durch den Vertrag vom 2ten Januar 1836 (Ges.-Samml. 1836 Seite 141 ff.) die freie Stadt Frankfurt dem Zollvereine beigetreten. Alle diese Zollvereinigungsverträge sind modificirt, erneuert, und vorläufig bis zum letzten December 1853 verlängert, durch den unter allen Zollvereinsstaaten geschlossenen Vertrag vom 8ten Mai 1841. (Ges.-Samml. 1841 Seite 141 ff.)

Noch in demselben Jahre erfolgten einige neue Anschlüsse, indem durch den Vertrag vom 18ten October 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 337 ff.) das Fürstenthum Lippe dem Zollsysteme Preussens und der übrigen Staaten des Zollvereins beitrug; mittelst Vertrages vom 19ten October 1841 (Ges.-Samml. 1841 S. 353 ff.) das Herzogthum Braunschweig Mitglied desselben wurde; ferner Kurhessen durch Vertrag vom 13ten November 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 386 ff.) seine Grafschaft Schaumburg, und Waldeck und Pyrmont durch Vertrag vom 11ten December 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 393 ff.) das Fürstenthum Pyrmont dem Zollvereinsgebiete hinzufügten.

Demnächst ist zufolge Vertrages vom 8ten Februar 1842 (Ges.-Samml. 1842 Seite 92 ff.) das Großherzogthum Luxemburg dem Vereine beigetreten. Endlich gehören dem Gebiete des Letzteren noch einige Königlich Hannoversche Gebietstheile an, welche, nebst einigen Herzoglich Braunschweigischen Besizungen, zum Theil schon durch den Vertrag vom 1sten November 1837, dem Zollverein überwiesen waren, zum Theil erst durch den, neuerdings zwischen diesem und dem, aus Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg bestehenden Steuervereine, abgeschlossenen Ver-

trag vom 16ten October 1845 (Ges.-Samml. 1845 S. 685 ff.) dem Zollvereine einverleibt sind.

Eine Uebersicht über die Bevölkerung der, zum deutschen Zollvereine gehörigen Staaten und Landestheile folgt in der Anlage 1. abgedruckt, aus der sich deren ursprünglicher Bestand im Jahre 1834 und die allmähliche Vermehrung, einerseits durch die seitdem eingetretenen Anschlüsse, andererseits durch den Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845 ergibt.

Hinsichtlich des Verhältnisses, in welchem die, zum Zollvereine gehörigen Staaten und Landestheile zum Gesamtvereine stehen, ist zu unterscheiden zwischen:

1) denjenigen Staaten, welche unmittelbare Glieder des Gesamtvereins sind, nämlich:

Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, der Thüringische Zoll- und Handels-Verein, Braunschweig, Nassau und die freie Stadt Frankfurt, und

2) den anderen Staaten und Gebietstheilen, welche, zunächst dem Zollsysteme eines der unmittelbaren Glieder des Zollvereins näher angeschlossen, in der engeren Gemeinschaft mit diesem Vereinsstaate, von ihm in dem Gesamtvereine mit vertreten werden, nämlich Luxemburg, den Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven, dem Oldenburgischen Fürstenthume Birkenfeld, den Herzogthümern Anhalt-Köthen, Anhalt-Deßau und Anhalt-Bernburg, den Fürstenthümern Waldeck und Pyrmont, dem Fürstenthume Lippe, dem Landgräflich Hessischen Oberamte Meisenheim, den Fürstenthümern Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen, dem Landgräflich Hessischen Amte Homburg, und den, dem Zollvereine angeschlossenen hannoverschen Landestheilen.

Die Zollvereinigungs-Verträge stimmen ihrem wesentlichen Inhalte nach in soweit mit einander überein, als dieselben überall die allgemeinen Grundlagen, auf welchen der Zollverein beruht, enthalten; Abweichungen der einzelnen Verträge von einander, die in besonderen Verhältnissen der, dem Vereine beigetretenen Länder

ihren Grund haben, erstrecken sich in der Regel nur auf Nebenpunkte. Durch den Vertrag wegen Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 8ten Mai 1841 sind indessen mehrere wesentlichere Bestimmungen der, vor diesem Zeitpunkte geschlossenen Zollvereinigungs-Verträge modifizirt worden, und es finden deshalb zwischen dem Inhalte dieser und der, nach dem 8ten Mai 1841 errichteten Anschluß-Verträge einige Abweichungen Statt, welche sich bei Vergleichung eines der, vor dem Jahre 1841 geschlossenen Verträge, mit dem ebenerwähnten Vertrage vom 8ten Mai 1841 am übersichtlichsten herausstellen.

Zu diesem Zwecke sind in den Anlagen abgedruckt:

unter Nr. 2. einer der Zollvereinigungs-Verträge von 1833, nämlich: der Vertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Großherzogthum Hessen mit Bayern und Württemberg, vom 22sten März 1833 nebst Zusatz-Artikeln vom 31sten October 1833, und unter Nr. 3. der Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handels-Vereins betreffend, vom 8ten Mai 1841.

Mit Bezug auf die in den Zollvereinigungs-Verträgen enthaltene Bestimmung, wonach die, unter den Zollvereinsstaaten zu vereinbarende Zollgesetzgebung und der Zolltarif, als integrierende Bestandtheile der Verträge zu betrachten sind, folgt zugleich unter Nr. 4. ein Abdruck der für die Preussische Monarchie erlassenen Verordnung vom 23sten Januar 1838, das mit den Zollvereins-Staaten vereinbarte Zollgesetz, und die demselben entsprechende Zollordnung betreffend, nebst:

dem Zollgesetz, und  
der Zollordnung; und

unter Nr. 5. ein Abdruck des Gesetzes wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen, vom 23sten Januar 1838.

---

Die enge Verbindung, welche für die Interessen der Zollvereins-Staaten, durch die Zollvereinigung hergestellt worden ist,

und das Streben dieser Staaten, von dem bereits Gewonnenen aus mehr und mehr zu gleichmäßigen Grundlagen des Verkehrs zu gelangen, welche ebensowohl alle unnöthigen Beschränkungen desselben beseitigen, als auch Mißbräuche verhindern möchten, haben sich in verschiedenen Richtungen wirksam bethätigt. In dieser Beziehung sind hauptsächlich hervorzuheben:

1) die Verständigung über gemeinschaftliche Maßnahmen zur Unterdrückung des Schleichhandels;

2) die Einführung gleichmäßiger Besteuerung innerer Erzeugnisse zwischen einzelnen Vereinsstaaten, und die Verabredung: daß in Ermangelung einer gemeinschaftlichen übereinstimmenden inneren Steuergesetzgebung für alle Vereinsstaaten, in Bezug auf die Belegung ausländischer, inländischer, und vereinsländischer Erzeugnisse mit inneren Steuern, wenigstens gewisse feste Grundsätze in allen Vereinsstaaten zur Anwendung kommen sollen; ferner die zwischen sämmtlichen Vereinsstaaten geschlossene Uebereinkunft, wegen gleichmäßiger Besteuerung des Runkelrüben-Zuckers;

3) die Annahme gemeinschaftlicher Grundsätze hinsichtlich der Erfindungspatente und Privilegien, und

4) die Vereinbarung eines gemeinschaftlichen Zollgewichts und über eine gemeinschaftliche Grundlage des gesammten Münzwesens in allen zum Zollverein gehörigen Ländern.

Was die gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Unterdrückung des Schleichhandels betrifft, so ist unterm 11ten Mai 1833 (Ges.-Samml. 1833 S. 258 ff.) zunächst nur zwischen Preußen, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, Bayern, Württemberg und Sachsen einerseits, und den, zu dem Thüringischen Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten andererseits ein Zoll-Kartel abgeschlossen worden, welchem demnächst alle übrigen zum Zollvereine gebörenden Staaten beigetreten sind.

Außerdem besteht mit dem Hannover-Oldenburgischen Steuer-Vereine eine Uebereinkunft wegen Unterdrückung des Schleichhandels vom 16ten October 1845 (Ges.-Samml. 1845 S. 689 ff.).

Die Einführung gleichmäßiger Besteuerung innerer Erzeugnisse anlangend, so hat Preußen (abgesehen von denjenigen Anschluß-Verträgen, in welchen bei dem Anschluß der betreffenden

Land und Gebietstheile an das Preussische Zollsystem zugleich die Gleichstellung der Steuern von inneren Erzeugnissen vereinbart wurde,) wegen dieses Gegenstandes noch folgende besondere Verträge abgeschlossen:

1) mit Sachsen unter dem 30sten März 1833 (Ges.-Samml. 1833 Seite 230 ff.);

2) in Verbindung mit Sachsen mit dem Thüringischen Zoll- und Handelsvereine unter dem 11ten Mai 1833 (Ges.-Samml. 1833 Seite 265 ff.);

3) mit Sachsen und dem Thüringischen Zoll- und Handelsvereine, wegen Fortsetzung vorerwähnter beider Verträge, unter dem 8ten Mai 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 154 ff.);

4) mit Lippe unter dem 18ten October 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 345 ff.);

5) mit Braunschweig unter dem 19ten October 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 371 ff.);

6) mit Kurhessen, wegen Besteuerung des Branntweins und des Runkelrüben-Zuckers in der Kurfürstlichen Grafschaft Schaumburg unter dem 13ten November 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 390 ff.);

7) mit Waldeck und Pyrmont unter dem 11ten Decbr. 1841 (Ges.-Samml. 1841 Seite 400 ff.), wegen Besteuerung innerer Erzeugnisse und wegen des Salz-Debits im Fürstenthume Pyrmont.

Die Uebereinkunft der Zollvereins-Staaten über die gleichmäßige Besteuerung des Runkelrüben-Zuckers ist vom 8ten Mai 1843.

Die Uebereinkunft der, zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien vom 21sten September 1842 ist in der Anlage 6;

die Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend, vom 31sten October 1839, in der Anlage 7. beigelegt, und da die letztere Verordnung die Maas- und Gewichtsordnung für die Preussischen Staaten vom 16ten Mai 1816 in Bezug nimmt, in der Anlage 8. auch ein Abdruck dieser Ordnung, und unter Nr. 9. ein Abdruck der Anweisung zur Verfertigung der Probemaasse und Gewichte von demselben Datum angeschlossen, so wie in der

Anlage 10. die Verordnung vom 13ten Mai 1840 die Verbindlichkeit zur Anwendung gestempelter Maße und Gewichte betreffend.

Was endlich die Münz-Verhältnisse im Zollvereine anlangt, so ist von den darin verbundenen Staaten unter dem 30sten Juli 1838 die, in der Anlage 11. abgedruckte Allgemeine Münz-Convention, und unter dem 21sten October 1845 ein Münz-Kartel abgeschlossen worden, welches mit der Allerhöchsten Kabinetts-Ordre vom 26sten September 1846, den in den Preussischen Strafgesetzen gemachten Unterschied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesseitige oder fremdherrliche Münzregal betreffend, in den Anlagen 12. und 13. beigefügt wird.

(B e i l a g e n.)

Nr. 1.

Uebersicht der Bevölkerung des deutschen Zollvereins, nach dessen ursprünglichem Bestande und nach den seitdem eingetretenen Anschlüssen sowohl, als nach dem Wachsthum der Bevölkerung bis zum Jahre 1845.

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder Anschluß erfolgte, und Datum der darüber abgeschlossenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein. Röyfe.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1845 gethabten Aufnahme. Röyfe.
	Datum des Beitritts.	Datum der Verträge.		
A. Umfang des Zollvereins am 1. Januar 1834.				
1. Königreich Preußen (excl. des Fürstenthums Neuenburg und der zum Thüringenschen Verein gehörigen Landestheile). . . . .	1. Jan. 1834	{ 22. März 1833 30. März do. 11. Mai do. }	13,400,557	15,329,625
Die zu an Bundesländern und Theilen der letztern, deren Zoll-Einnahme unter der Preussischen begriffen — soweit solche schon am 1. Jan. 1834 angeschlossen waren: (nach der Zeitfolge der Verträge)				
			Latus 13,400,557	15,329,625

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder An- schluß erfolgte, und Datum der darüber abgeschlossenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1843 geltenden Aufnahme.
	Datum des Beitritts.	Datum des Vertrags.	Köpfe.	Köpfe.
Transport			13,400,557	15,329,625
Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Unterherrschaft . . .			30,330	32,923
Fürstlich Schwarzburg-Rudolfsbüdtsche Unterherrschaft . . .			13,897	14,919
Großherzoglich Sächsische Ämter Küsteb und Olsleben.			8,329	8,607
Herzogthum Anhalt-Bernburg . . . . .			45,292	46,929
Fürstlich Lippe'sche Dörfschaften Lipperode, Cappel und Grä- denhagen . . . . .			915	969
Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Dörfschaften Ros- sow, Repeband und Schöneberg . . . . .			920	1,003
Herzogthum Anhalt-Deßau . . . . .			59,331	62,691
Herzogthum Anhalt-Köthen . . . . .			38,569	42,106
Herzoglich Sachsen-Koburg-Gothaisches Amt Volkrode . . .			2,569	2,741
Landgräflich Hessen-Homburgsches Oberamt Weisenheim . .			13,550	14,429
Großherzoglich Oldenburgsches Fürstenthum Birkenfeld . . .			26,597	29,480
Fürstenthum Waldeck . . . . .			49,797	52,001
			13,690,653	15,638,423
2. Königreich Bayern (excl. der zum Thüringenschen Verein gehörenden Enclave Kauls- dorf und des vom Zoll- verbände ausgeschlossenen Freisitzbezirks) . . . . .	1. Jan. 1834	22. März 1833	4,245,083	4,438,631
Dazu das Großherzoglich Sächsische Amt Döheim . . .	do.	do.	3,679	3,723
das Sachsen-Koburg-Gothai- sche Amt Königsberg . . . . .	do.	do.	2,356	2,564
			4,251,118	4,444,918
3. Königreich Sachsen . . . . .	1. Jan. 1834	30. März 1833	1,595,668	1,758,599
4. Königreich Württemberg Dazu das Fürstenthum Po- denzollern-Sigmaringen . . .	1. Jan. 1834	22. März 1833	1,572,669	1,680,798
das Fürstenthum Podenzol- lern-Hechingen . . . . .	do.	do.	40,684	38,765
	do.	do.	19,428	20,143
			1,632,781	1,739,706
5. Kurfürstenthum Hessen (excl. des zum Thüringen- schen Verein gehörenden Kreises Schmalkalden) . . .	1. Jan. 1834	22. März 1833	640,674	682,556
6. Großherzogthum Hessen	1. Jan. 1834	22. März 1833	758,748	834,711
7. Thüringenscher Verein . . .	1. Jan. 1834	11. Mai 1833	908,478	974,184
Gesammt-Bevölkerung pro 1834			23,478,120	
			Latus	26,073,097

Länder und Landestheile.	Zeitpunkt, wann der Beitritt oder An- schluß erfolgte, und Datum der darüber abgeschlossenen Verträge.		Bevölkerung zur Zeit des Beitritts zum Zollverein.	Bevölkerung nach der für d. Jahr 1845 getroffenen Aufnahme.
	Datum des Beitritts.	Datum der Verträge.	Höfte.	Höfte.
B. Zoll-Anschlüsse seit dem 1. Januar 1834.			Transport	26,073,097
1. Großherzogthum Baden Dazu vom Fürstenthum Ho- henzollern-Sigmaringen. .	1. Jan. 1836	12. Mai 1835	1,228,024	1,328,255
	do.	do.	3,887	4,062
			<u>1,231,911</u>	<u>1,332,317</u>
2. Herzogthum Nassau . .	1. Jan. 1836	10. Dezbr. 1835	373,601	412,271
3. Freie Stadt Frankfurt a. M. . . . .	1. Febr. 1836	2. Januar 1836	60,000	65,631
4. Landgräfl. Hessisches Ober- amt Pomburg . . . . .	1. Jan. 1836	20. Februar 1835	8,997	9,944
5. Königl. Pannoversche Graf- schaft Dohnstein und Amt Elbingerode, auch Her- zogt. Braunschweigisches Für- stenthum Blankenburg, Stiftsamt Balkenried und Amt Calvörde . . . . .	1. Jan. 1838	1. Novbr. 1837	39,997	38,818
6. Fürstenthum Lippe. . . .	1. Jan. 1842	18. Oktober 1841	101,534	103,493
7. Fürstenthum Pyrmont. .	1. Jan. 1842	11. Dezbr. 1841	6,570	6,752
8. Herzogthum Braun- schweig (Hauptland). . . .	1. Jan. 1842	19. Oktober 1841	155,607	155,607
9. Kurfürstl. Hessische Grafschaft Schaumburg . . . . .	1. Jan. 1842	13. Novbr. 1841	36,318	36,764
10. Großherzogth. Luxem- burg. . . . .	1. April 1842	8. Februar 1842	175,223	179,904
11. Herzoglich Braunschweigischer Parz- u. Weser-Distrikt	1. Jan. 1844	{ 16. Dezbr. 1841 Sollzugs-Ber- handlung vom 24. Juni 1843 }	84,137	84,137
Bevölkerungs- Vermehrung durch die Zoll-Anschlüsse seit 1. Januar 1834 . . . . .			<u>2 273,895</u>	
			Gesammt-Bevölkerung pro 1845	<u>28,498,935</u>

[Die Veränderungen, welche durch die neuesten Vereinbarungen mit Hannover eintreten, bleiben vorläufig unberücksichtigt, da sie erst die Einnahme-Verhältnisse von 1846 berühren.]

# Recapitulation.

	Die Bevölkerung betrug am 1. Januar 1834.		Zunahme der Bevölkerung durch die Boh.-Wahlacte seit 1. Januar 1834, auf Jahr in den Jahren				Summe der Bevölkerung in Böhmen 1 bis 5.	Die Bevölkerung nach dem pro 1845 statistischen Nachweise beträgt	Der Bevölkerungs- und Gewerbe-Industrie-Verhältnisse im Jahre 1845
	Köpfe.	1.	1836.	1838.	1842.	1844.			
Preußen (nach Prof. A. 1. B. 5. 6. 7.)	13,690,653		39,997	108,104		13,838,754	15,787,486	1,948,732	
Außerdem Luremburg (nach Prof. B. 10.)			"	175,223		175,223	179,904	4,681	
Bayern (nach Prof. A. 2.)	4,251,114		"	"	"	4,251,114	4,444,918	193,800	
Sachsen (nach Prof. A. 3.)	1,595,668		"	"	"	1,595,668	1,758,599	162,931	
Württemberg (nach Prof. A. 4.)	1,632,781		"	"	"	1,632,781	1,739,706	106,925	
Baden (nach Prof. B. 1.)		1,231,911	"	"	"	1,231,911	1,332,317	100,406	
Kurfürstenthum Posen (nach Prof. A. 5. u. B. 9.)	640,674		36,318			676,992	719,320	42,328	
Großherzogth. Posen (nach Prof. A. 6. u. B. 4.)	758,748	8,997				767,745	844,655	76,910	
Sachsen (nach Prof. A. 7.)	908,478		"	"	"	908,478	974,184	65,706	
*) Braunschweig (nach Prof. B. 8. u. 11.)			"	155,607	84,137	239,744	239,744		
Kassau (nach Prof. B. 2.)		373,601	"	"	"	373,601	412,271	38,670	
Frankfurt a. M. (nach Prof. B. 3.)		60,000	"	"	"	60,000	65,831	5,831	
Zusammen . . .	23,478,120	1,674,509	39,997	475,252	84,137	25,752,015	28,496,955	2,746,920	
				2,273,895					

\*) Für Braunschweig hat, wegen der mehrfach eingetretenen Veränderungen im Umfange des zum Zollverein gehörigen Areals, die Sonderung des innern Bevölkerungs-Namuchses, von der Vermehrung durch neue Anschläge, sich nicht genau durchführen lassen.

Zollvereinigungs-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen, Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten von Hessen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Hessen einerseits, dann Seiner Majestät dem Könige von Bayern und Seiner Majestät dem Könige von Württemberg andererseits.  
Vom 22sten März 1833.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen einerseits, und

Seine Majestät der König von Bayern und Seine Majestät der König von Württemberg andererseits,  
haben in fortgesetzter Fürsorge für die Beförderung der Freiheit des Handels und gewerblichen Verkehrs zwischen Ihren Staaten und hiedurch zugleich in Deutschland überhaupt, über die weitere Entwicklung der zwischen Ihnen bestehenden diesfälligen Verträge Unterhandlungen eröffnen lassen, und zu diesem Zwecke bevollmächtigt . . . . .  
von welchen Bevollmächtigten nachstehender anderweiter Vertrag unter Vorbehalt der Ratification abgeschlossen worden ist.

Art. 1. Die dermalen zwischen den genannten Staaten bestehenden Zollvereine werden für die Zukunft einen durch ein gemeinsames Zoll- und Handelssystem verbundenen und alle darin begriffenen Länder umfassenden Gesamtverein bilden.

Art. 2. In diesen Gesamtverein werden insbesondere auch diejenigen Staaten einbegriffen, welche schon früher entweder mit ihrem ganzen Gebiete oder mit einem Theile desselben dem Zoll- und Handelssysteme eines oder des anderen der contrahirenden Staaten beigetreten sind, unter Berücksichtigung ihrer auf den Beitrittsverträgen beruhenden besonderen Verhältnisse zu den Staaten, mit welchen sie jene Verträge abgeschlossen haben.

Art. 3. Dagegen bleiben von dem Gesamtvereine vorläufig ausgeschlossen diejenigen einzelnen Landestheile der contrahirenden Staaten, welche sich ihrer Lage wegen weder in dem Preussisch-Hessischen oder in dem Bayerisch-Württembergischen Zollverbände bis jetzt befunden haben, noch desselben Grundes wegen sich zur Ausnahme in den neuen Gesamtverein eignen.

Es werden jedoch diejenigen Anordnungen aufrecht erhalten, welche rücksichtlich des erleichterten Verkehrs dieser Landestheile mit dem Hauptlande gegenwärtig bestehen.

Weitere Begünstigungen dieser Art können nur im gemeinschaftlichen Einverständniß der contrahirenden Staaten bewilligt werden.

Art. 4. In den Gebieten der contrahirenden Staaten sollen übereinstimmende Gesetze über Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben bestehen, jedoch mit Modificationen, welche, ohne dem gemeinsamen Zwecke Abbruch zu thun, aus der Eigenthümlichkeit der allgemeinen Gesetzgebung

eines jeden theilnehmenden Staates oder aus lokalen Interessen sich als nothwendig ergeben.

Bei dem Zolltarife namentlich sollen hiedurch in Bezug auf Eingangs- und Ausgangs-Abgaben bei einzelnen, weniger für den größeren Handelsverkehr geeigneten Gegenständen, und in Bezug auf Durchgangs-Abgaben, je nachdem der Zug der Handelsstraßen es erfordert, solche Abweichungen von den allgemein angenommenen Erhebungssätzen, welche für einzelne Staaten als vorzugsweise wünschenswerth erscheinen, nicht ausgeschlossen seyn, sofern sie auf die allgemeinen Interessen des Vereins nicht nachtheilig einwirken.

Desgleichen soll auch die Verwaltung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, und die Organisation der dazu dienenden Behörden in allen Ländern des Gesamtvereins unter Berücksichtigung der in denselben bestehenden eigenthümlichen Verhältnisse auf gleichen Fuß gebracht werden.

Die nach diesen Gesichtspunkten zwischen den contrahirenden Staaten zu vereinbarenden Gesetze und Ordnungen, namentlich:

das Zollgesetz,  
der Zolltarif,  
die Zollordnung,

sollen als integrirende Bestandtheile des gegenwärtigen Vertrages angesehen und gleichzeitig mit demselben publicirt werden.

Art. 5. Veränderungen in der Zollgesetzgebung mit Einschluß des Zolltarifs und der Zollordnung (Artikel 4.), so wie Zusätze und Ausnahmen können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung aller Contractanten bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt. Dies gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zollverwaltung allgemein abändernde Normen ausstellen.

Art. 6. Mit der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages tritt zwischen den contrahirenden Staaten Freiheit des Handels und Verkehrs und zugleich Gemeinschaft der Einnahmen an Zöllen ein, wie beide in den folgenden Artikeln bestimmt werden.

Art. 7. Es hören von diesem Zeitpunkte an alle Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben an den gemeinschaftlichen Landesgrenzen des bisherigen Preussisch-Preussischen und des bisherigen Bayerisch-Württembergischen Zollvereins auf, und es können alle im freien Verkehr des einen Gebietes bereits befindliche Gegenstände auch frei und unbeschwert in das andere Gebiet eingeführt werden, mit alleinigem Vorbehalte:

- a) der zu den Staatsmonopolen gehörigen Gegenstände (Spielkarten und Salz) nach Maßgabe der Artikel 9. und 10.;
- b) der im Innern der contrahirenden Staaten gegenwärtig entweder mit Steuern von verschiedener Höhe, oder in dem einen Staate gar nicht, in dem andern aber mit Steuern belegten und deshalb einer Ausgleichungs-Abgabe unterworfenen inländischen Erzeugnisse, nach Maßgabe des Artikels 11., und endlich
- c) solcher Gegenstände, welche ohne Eingriff in die von einem der contrahirenden Staaten ertheilten Erfindungspatente oder Privilegien nicht

nachgemacht oder eingeführt werden können, und daher für die Dauer der Patente oder Privilegien von der Einfuhr in den Staat, welcher dieselben ertheilt hat, noch ausgeschlossen bleiben müssen.

Art. 8. Der im Artikel 7. festgesetzten Verkehrs- und Abgabefreiheit unbeschadet, wird der Uebergang solcher Handelsgegenstände, welche nach dem gemeinsamen Zolltarif einer Eingangs- oder Ausgangsteuer an den Außengrenzen unterliegen, auch aus den königlich-Bayerischen und königlich-Württembergischen Landen in die königlich-Preussischen, kurfürstlich-Bessischen und Großherzoglich-Bessischen Lande, und umgekehrt, nur unter Innehaltung der gewöhnlichen Land- und Heerstraßen und auf den schiffbaren Strömen Statt finden, und es werden an den Binnengrenzen gemeinschaftliche Anmeldestellen eingerichtet werden, bei welchen die Waarenführer, unter Vorzeigung ihrer Frachtbriefe oder Transport-Zettel, die aus dem einen in das andere Gebiet überzuführenden Gegenstände anzugeben haben.

Auf den Verkehr mit rohen Producten in geringeren Quantitäten, so wie überall auf den kleineren Grenz- und Marktverkehr und auf das Gepäck von Reisenden findet diese Bestimmung keine Anwendung. Auch wird keine Waaren-Revision Statt finden, außer insoweit, als die Sicherung der Ausgleichungs-Abgaben (Artikel 7. b.) es erfordern könnte.

Art. 9. Hinsichtlich der Einfuhr von Spielkarten behält es in jedem der zum Vereine gehörigen Staaten bei den bestehenden Verbot- oder Beschränkungs-Gesetzen sein Bewenden.

Art. 10. In Betreff des Salzes wird Folgendes festgesetzt:

- a) die Einfuhr des Salzes und aller Gegenstände, aus welchen Kochsalz ausgeschieden zu werden pflegt, aus fremden, nicht zum Vereine gehörigen Ländern in die Vereinsstaaten, ist verboten, in so weit dieselbe nicht für eigene Rechnung einer der vereinten Regierungen und zum unmittelbaren Verkaufe in ihren Salz-Kleinern, Faktoreien oder Niederlagen geschieht;
- b) die Durchfuhr des Salzes und der vorbezeichneten Gegenstände aus den zum Vereine nicht gehörigen Ländern in andere solche Länder soll nur mit Genehmigung der Vereinsstaaten, deren Gebiet bei der Durchfuhr berührt wird, und unter den Vorsichtsmaßregeln Statt finden, welche von denselben für nöthig erachtet werden;
- c) die Ausfuhr des Salzes in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten ist frei;
- d) was den Salzhandel innerhalb der Vereinsstaaten betrifft, so ist die Einfuhr des Salzes von einem in den anderen nur in dem Falle erlaubt, wenn zwischen den Landesregierungen besondere Verträge deshalb bestehen;
- e) wenn eine Regierung von der anderen innerhalb des Vereins aus Staats- und Privatsalinen Salz beziehen will, so müssen die Sendungen mit Pässen von öffentlichen Behörden begleitet werden.

Zu diesem Ende verpflichten sich die theilhaftigen Regierungen, auf den Privatsalinen einen öffentlichen Beamten aufzustellen, der den

Umfang der Production und des Absatzes derselben überhaupt zu beobachten hat;

- f) wenn ein Vereinstaat durch einen anderen aus dem Auslande oder aus einem dritten Vereinstaaate seinen Salzbedarf beziehen, oder durch einen solchen sein Salz in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten versenden lassen will, so soll diesen Sendungen kein Hinderniß in den Weg gelegt werden; jedoch werden, insofern dieses nicht schon durch frühere Verträge bestimmt ist, durch vorgängige Uebereinkunft der betheiligten Staaten die Strafen für den Transport und die erforderlichen Sicherheits-Maßregeln zur Verhinderung der Einschmückung verabredet werden;
- g) wenn in unmittelbar aneinander grenzenden Vereinstaaaten eine solche Verschiedenheit der Salzpreise bestände, daß daraus für einen oder den anderen dieser Staaten eine Gefahr der Salz-Einschmückung hervorginge, so macht sich derjenige Staat, in welchem der niedrigere Salzpreis besteht, verbindlich, die Verabfolgung des Salzes in die Grenzorte, binnen eines Bezirks von wenigstens sechs Stunden Landeinwärts, auf den genau zu ermittelnden Bedarf jener Orte zu beschränken, und darüber den betheiligten Nachbarstaaten genügende Nachweisung und Sicherheit zu gewähren.

Die näheren Bestimmungen bleiben einer besonderen Verabredung der betheiligten Regierungen vorbehalten.

Art. 11. In Bezug auf diejenigen Erzeugnisse, bei welchen hinsichtlich der Besteuerung im Innern noch eine Verschiedenheit der Gesetzgebung unter den einzelnen Vereinständen Statt findet (Artikel 7. b.), wird von allen Theilen als wünschenswerth anerkannt, auch hierin eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung und der Besteuerungssätze in ihren Staaten hergestellt zu sehen, und es wird daher ihr Bestreben auf die Herbeiführung einer solchen Gleichmäßigkeit gerichtet bleiben. Bis dahin, wo dieses Ziel erreicht worden, können zur Vermeidung der Nachteile, welche für die Producenten des eigenen Staates im Verhältnisse zu den Producenten in anderen Vereinstaaaten aus der ungleichen Besteuerung erwachsen würden, Ergänzungs- oder Ausgleichungs-Abgaben von folgenden Gegenständen erhoben werden:

- a) Im Königreiche Preußen von
  - Bier,
  - Branntwein,
  - Tabak,
  - Traubenmost und Wein.
- b) Im Königreiche Bayern (zur Zeit mit Ausschluß des Rheinkreises) von
  - Bier,
  - Branntwein,
  - geschrotetem Malz.
- c) Im Königreiche Württemberg von
  - Bier,

Branntwein,  
geschrotetem Malz.

- d) Im Kurfürstenthume Hessen von  
Bier,  
Branntwein,  
Tabak,  
Traubenmost und Wein.
- e) Im Großherzogthume Hessen von  
Bier.

Es soll bei der Bestimmung und Erhebung der gedachten Abgaben nach folgenden Grundsätzen verfahren werden:

- 1) Die Ausgleichungs-Abgaben werden nach dem Abstande der gesetzlichen Steuer im Lande der Bestimmung von der denselben Gegenstand betreffenden Steuer im Lande der Herkunft bemessen, und fallen daher im Verhältnisse gegen diejenigen Vereinslande gänzlich weg, wo eine gleich hohe oder eine höhere Steuer auf dasselbe Erzeugniß gelegt ist.
- 2) Veränderungen, welche in den Steuern von inländischen Erzeugnissen der beteiligten Staaten eintreten, haben auch Veränderungen in den Ausgleichungs-Abgaben, jedoch stets unter Anwendung des vorher (1.) aufgestellten Grundsatzes, zur Folge.

Wo auf den Grund einer solchen Veränderung eine Ausgleichungs-Abgabe zu erhöhen seyn würde, muß, falls die Erhöhung wirklich in Anspruch genommen wird, eine Verhandlung darüber zwischen den beteiligten Staaten, und eine vollständige Nachweisung der Zulässigkeit nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages vorausgehen.

- 3) Die gegenwärtig in Preußen gesetzlich bestehenden Sätze der Steuern von inländischem Traubenmost und Wein, vom Tabakobau und Branntwein, so wie die gegenwärtig in Bayern bestehende Steuer von inländischem geschroteten Malz und Bier (Malzausschlag) sollen jedesfalls den höchsten Satz desjenigen bilden, was in einem Vereinsstaate, welcher jene Steuern eingeführt hat oder künftig etwa einführen sollte, an Ausgleichungs-Abgaben von diesen Artikeln bei deren Eingang aus einem Lande, in welchem keine Steuer auf dieselben Erzeugnisse gelegt ist, erhoben werden darf, wenn auch die betreffende Steuer des Staates, welcher die Ausgleichungs-Abgabe bezieht, diesen höchsten Satz übersteigen sollte.
- 4) Rückvergütungen der inländischen Staatssteuern sollen bei der Ueberfuhr der besteuerten Gegenstände in ein anderes Vereinsland nicht gewährt werden.
- 5) Auf andere Erzeugnisse als Bier und Malz, Branntwein, Tabakblätter, Traubenmost und Wein, soll unter keinen Umständen eine Ausgleichungs-Abgabe gelegt werden.
- 6) In allen Staaten, in welchen von Tabak, Traubenmost und Wein eine Ausgleichungs-Abgabe erhoben wird, soll in keinem Falle eine weitere Abgabe von diesen Erzeugnissen, weder für Rechnung des

Staaes, noch für Rechnung der Kommunen beibehalten oder eingeführt werden.

- 7) Der Ausgleichungs-Abgabe sind solche Gegenstände nicht unterworfen, von welchen auf die in der Zollordnung vorgeschriebene Weise dargethan ist, daß sie als ausländisches Ein- oder Durchgangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bereits bestanden haben, oder derselben noch unterliegen, und eben so wenig diejenigen im Umfange des Vereins erzeugten Gegenstände, welche nur durch einen Vereinsstaat transitiren, um entweder in einen anderen Vereinsstaat oder nach dem Auslande geführt zu werden.
- 8) Die Ausgleichungs-Abgabe kommt den Raffen desjenigen Staates zu Gute, wohin die Versendung erfolgt. Insofern sie nicht schon im Lande der Versendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staates erhoben worden, wird die Erhebung im Gebiete des letzteren erfolgen.
- 9) Es sollen in jedem der contrahirenden Staaten solche Einrichtungen getroffen werden, vermöge welcher die Ausgleichungs-Abgabe in dem Vereinslande, aus welchem die Versendung erfolgt, am Orte der Versendung oder bei der gelegentlichsten Zoll- oder Steuerbehörde entrichtet, oder ihre Entrichtung durch Anmeldung sicher gestellt werden kann.
- 10) So lange, bis diese Einrichtungen durch besondere Uebereinkunft festgesetzt seyn werden, bleibt der Verkehr mit Gegenständen, welche einer Ausgleichungs-Abgabe unterliegen, in der Art beschränkt, daß dieselben, ohne Unterschied der transportirten Quantitäten, in das Gebiet des abgabeberechtigten Staates nur auf den im Artikel 8. bezeichneten, oder noch anderweit zu bestimmenden Straßen eingeführt und an den dort einzurichtenden Anmelde- und Hebestellen angemeldet und resp. versteuert werden müssen, ohne daß jedoch in Folge hievon der Verkehr mit den Gegenständen, von welchen eine Ausgleichungs-Abgabe nicht zu entrichten ist, einer weiteren, als der in dem oben gedachten Artikel angeordneten Aufsicht unterworfen seyn wird.

Art. 12. Hinsichtlich der Verbrauchs-Abgaben, welche in dem Bereiche der Vereinsländer von anderen, als den im Artikel 11. bezeichneten Gegenständen erhoben werden, so wie der im Großherzogthume Hessen zur Erhebung kommenden Steuern von Getränken, wird eine gegenseitige Gleichmäßigkeit der Behandlung Statt finden, dergestalt, daß das Erzeugniß eines anderen Vereinsstaates unter keinem Vorwande höher belastet werden darf, als das inländische.

Derselbe Grundsatz findet auch bei den Zuschlags-Abgaben und Detroits Statt, welche für Rechnung einzelner Gemeinden erhoben werden, so weit dergleichen Abgaben nicht überhaupt nach der Bestimmung des Artikels 11. Nr. 6. unzulässig sind.

Art. 13. Die contrahirenden Staaten erneuern gegenseitig die Vereinbarung über den Grundsatz, daß Chausseegelder oder andere statt derselben bestehende Abgaben, wie z. B. der in den Königreichen Bayern und Württemberg zur Surrogirung des Wegegeldes von eingehenden Gütern eingeführte fixe Zollbeislag, eben so Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fäh-

gelder, oder unter welchem anderen Namen dergleichen Abgaben bestehen, ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staates oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Commune geschieht, nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen sind.

Das dormalen in Preußen nach dem allgemeinen Tarife vom Jahre 1828 bestehende Chausseegeld soll als der höchste Satz angesehen, und hinführo in keinem der contrahirenden Staaten überschritten werden.

Besondere Erhebungen von Thorsperr- und Pfastergeldern sollen auf chausfirten Straßen da, wo sie noch bestehen, dem vorstehenden Grundsätze gemäß aufgehoben, und die Ortspflaster den Chausseestreden dergestalt eingerechnet werden, daß davon nur die Chausseegelder nach dem allgemeinen Tarif zur Erhebung kommen.

Art. 14. Die contrahirenden Regierungen wollen dahin wirken, daß in ihren Landen ein gleiches Münz-, Maaß- und Gewichtssystem in Anwendung komme, hierüber sofort besondere Unterhandlungen einleiten lassen, und die nächste Sorge auf die Annahme eines gemeinschaftlichen Zollgewichtes richten.

Sofern die desfallige Einigung nicht bereits bei der Ausführung des Vertrages zum Grunde gelegt werden könnte, werden die contrahirenden Staaten zur Erleichterung der Versendung von Waaren und zur schnelleren Abfertigung dieser Sendungen an den Zollstellen (soweit dies noch nicht zur Ausführung gebracht seyn sollte) bei den in ihren Zolltarifen vorkommenden Maaß- und Gewichtsbestimmungen eine Reduktion auf die Maaße und Gewichte, welche in den Tarifen der anderen contrahirenden Staaten angenommen sind, entwerfen, und zum Gebrauche sowohl ihrer Zoll-Ämter als des Handels treibenden Publikums öffentlich bekannt machen lassen.

Der gemeinschaftliche Zolltarif (Artikel 4.) soll in zwei Haupt-Abtheilungen, nach dem Preussischen und nach dem Bayerischen Maaß-, Gewicht- und Münzsystem ausgefertigt werden.

Die Declaration, die Abwägung und Messung der zollbaren Gegenstände soll in Preußen nach Preussischem, in Bayern und Württemberg nach Bayerischem Maaße und Gewichte, in den Hessischen Landen nach dem daselbst gesetzlich eingeführten Maaße und Gewichte geschehen. In den Ausfertigungen der Zoll-Behörden ist aber die Quantität der Waaren zugleich nach einer der beiden Haupt-Abtheilungen des gemeinschaftlichen Tarifs auszudrücken.

So lange, bis die contrahirenden Staaten über ein gemeinschaftliches Münzsystem übereingekommen seyn werden, soll die Bezahlung der Zoll-Abgaben in jedem Staate nach dem Münzfuße geschehen, nach welchem die Entrichtung der übrigen Landes-Abgaben Statt findet.

Es sollen aber schon jetzt die Gold- und Silbermünzen der sämtlichen contrahirenden Staaten — mit Ausnahme der Scheidemünze — bei allen Festsetzungen des gemeinsamen Zollvereins angenommen und zu diesem Behufe die Valuationstabellen öffentlich bekannt gemacht werden.

Art. 15. Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen, mit

Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgesäß treffen (Recognitionengebühren), sind von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener-Congresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts Besonderes verabredet wird.

In letzterer Hinsicht wollen die contrahirenden Staaten, was insbesondere die Schifffahrt auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen betrifft, unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, in Folge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugnisse der sämtlichen Vereinslande auf den genannten Flüssen in den Schifffahrts-Abgaben, mit allem Vorbehalten der Recognitionengebühren, wo nicht ganz befreit, doch möglichst erleichtert wird.

Alle Begünstigungen, welche ein Vereinsstaat dem Schifffahrtsbetriebe seiner Untertanen auf den Eingangs genannten Flüssen zugestehen möchte, sollen in gleichem Maße auch der Schifffahrt der Untertanen der anderen Vereinsstaaten zu Gute kommen.

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener-Congressacte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch sollen auch auf diesen Flüssen die Untertanen der contrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgesäße überall gleich behandelt werden.

Art. 16. Von dem Tage an, wo die gemeinschaftliche Zollordnung des Vereins in Vollzug gesetzt wird, sollen in den zum Zollvereine gehörigen Gebieten alle etwa noch bestehende Stapel- und Umschlagsrechte aufhören, und Niemand soll zur Anhaltung, Verladung oder Lagerung gezwungen werden können, als in den Fällen, in welchen die gemeinschaftliche Zollordnung oder die betreffenden Schifffahrtsreglements es zulassen oder vorschreiben.

Art. 17. Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Waage-, Krabmen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben, und für letztere nicht erhöht, auch überall von den Untertanen der anderen contrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Untertanen erhoben werden.

Findet der Gebrauch einer Waage- oder Krabmen-Einrichtung nur zum Behufe einer zollamtlichen Controle Statt, so tritt eine Gebühren-Erhebung bei schon einmal zollamtlich verwogenen Waaren nicht ein.

Art. 18. Die contrahirenden Staaten wollen auch ferner gemeinschaftlich dahin wirken, daß durch Annahme gleichförmiger Grundsätze die Gewerbsamkeit befördert und der Befugniß der Untertanen des einen Staates, in dem anderen Arbeit und Erwerb zu suchen, möglichst freier Spielraum gegeben werde.

Von den Untertanen des einen der contrahirenden Staaten, welche in dem Gebiete eines anderen derselben Handel und Gewerbe treiben, oder Arbeit suchen, soll von dem Zeitpunkte ab, wo der gegenwärtige Vertrag in Kraft treten wird, keine Abgabe entrichtet werden, welcher nicht gleich-

mäßig die in demselben Gewerbsverhältnisse stehenden eigenen Untertbanen unterworfen sind.

Desgleichen sollen Fabrikanten und Gewerbtreibende, welche blos für das von ihnen betriebene Geschäft Antäufe machen, oder Reisende, welche nicht Waaren selbst, sondern nur Muster derselben bei sich führen, um Bestellungen zu suchen, wenn sie die Berechtigung zu diesem Gewerbsbetriebe in dem Vereins-Staate, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, durch Entrichtung der gesetzlichen Abgaben erworben haben, oder im Dienste solcher inländischen Gewerbtreibenden oder Kaufleute stehen, in den andern Staaten keine weitere Abgabe hiefür zu entrichten verpflichtet seyn.

Auch sollen beim Besuche der Märkte und Messen zur Ausübung des Handels und zum Abfahre eigener Erzeugnisse oder Fabrikate in jedem Vereins-Staate die Untertbanen der übrigen contrahirenden Staaten eben so wie die eigenen Untertbanen behandelt werden.

Art. 19. Die Preussischen Seehäfen sollen dem Handel der Untertbanen sämtlicher Vereins-Staaten gegen völlig gleiche Abgaben, wie solche von den königlich-Preussischen Untertbanen entrichtet werden, offen stehen; auch sollen die in fremden See- und andern Handelsplätzen angestellten Consuln eines oder des andern der contrahirenden Staaten veranlaßt werden, der Untertbanen der übrigen contrahirenden Staaten sich in vorkommenden Fällen möglichst mit Rath und That anzunehmen.

Art. 20. Zum Schutze ihres gemeinschaftlichen Zollsystems gegen den Schleichhandel und ihrer inneren Verbrauchs-Abgaben gegen Defraudationen haben die contrahirenden Staaten ein gemeinsames Cartel abgeschlossen, welches sobald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Vertrage in Ausführung gebracht werden soll.

Art. 21. Die als Folge des gegenwärtigen Vertrages eintretende Gemeinschaft der Einnahme der contrahirenden Staaten bezieht sich auf den Ertrag der Eingang-, Ausgang- und Durchgangs-Abgaben in den Preussischen Staaten, den Königreichen Bayern und Württemberg, dem Kurfürstenthume und dem Großherzogthume Hessen mit Einschluß der den Zollsystemen der contrahirenden Staaten bisher schon beigetretenen Länder.

Von der Gemeinschaft sind ausgeschlossen und bleiben dem privativen Genuße der betreffenden Staatsregierungen vorbehalten:

- 1) die Steuern, welche im Innern eines jeden Staates von inländischen Erzeugnissen erhoben werden, einschließlicb der im Artikel 11. vorbehaltenen Ausgleichungs-Abgaben;
- 2) die im Artikel 15. erwähnten Wasserzölle;
- 3) Chauffee-Abgaben, Pfaster-, Damm-, Brücken-, Fähr-, Kanal-, Schlenfen-, Passengelder, so wie Waage- und Niederlage-Gebühren oder gleichartige Erhebungen, wie sie auch sonst genannt werden;
- 4) die Zollstrafen und Confiscate, welche, vorbehaltlich der Antheile der Denuncianten, jeder Staatsregierung in ihrem Gebiete verbleiben.

Art. 22. Der Ertrag der in die Gemeinschaft fallenden Abgaben wird nach Abzug

- 1) der Kosten, wovon weiter unten im Artikel 30. die Rede ist;

2) der Rückstattungen für unrichtige Erhebungen;

3) der auf den Grund besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen unter den vereinten Staaten nach dem Verhältnisse der Bevölkerung, mit welcher sie im Bereiche sich befinden, vertheilt.

Die Bevölkerung solcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem oder dem anderen der contrahirenden Staaten unter Verabredung einer von diesem jährlich für ihre Antheile an den gemeinschaftlichen Zollrevenüen zu leistenden Zahlung dem Zollverbande beigetreten sind, oder noch beitreten werden, wird in die Bevölkerung desjenigen Staates eingerechnet, welcher diese Zahlung leistet.

Der Stand der Bevölkerung in den einzelnen Vereinststaaten wird alle drei Jahre von einem noch zu verabredenden Termine an ausgemittelt, und die Nachweisung derselben von den einzelnen Staaten einander gegenseitig mitgetheilt werden.

Art. 23. Vergünstigungen für Gewerbetreibende hinsichtlich der Steuer-Entrichtung, welche nicht in der Zollgesetzgebung selbst begründet sind, fallen der Staats-Kasse derjenigen Regierung, welche sie bewilliget hat, zur Last.

Die Raachgaben, unter welchen solche Vergünstigungen zu bewilligen sind, werden näherer Verabredung vorbehalten.

Art. 24. Dem auf Förderung freier und natürlicher Bewegung des allgemeinen Verkehrs gerichteten Zwecke des Zollvereins gemäß, sollen besondere Zollbegünstigungen einzelner Wschplätze, namentlich Rabattprivilegien da, wo sie dormalen in den Vereinststaaten noch bestehen, nicht erweitert, sondern vielmehr unter geeigneter Verückfichtigung sowohl der Nahrungs-Verhältnisse bisher begünstigter Wschplätze, als der bisherigen Handelsbeziehungen mit dem Auslande, thunlichst beschränkt und ihrer baldigen gänzlichen Aufhebung entgegengeführt, neue aber ohne allerseitige Zustimmung auf keinen Fall ertheilt werden.

Art. 25. Von der tarifmäßigen Abgaben-Entrichtung bleiben die Gegenstände, welche für die Hofhaltung der hohen Souveraine und Ihrer Regentenhäuser, oder für die bei ihren Höfen accreditirten Botschafter, Gesandten, Geschäftsträger &c. eingehen, nicht ausgenommen, und wenn dafür Rückvergütungen Statt haben, so werden solche der Gemeinschaft nicht in Rechnung gebracht.

Eben so wenig anrechnungsfähig sind Entschädigungen, welche in einem oder dem anderen Staate den vormalig unmittelbaren Reichsständen, oder an Communen oder einzelne Privatberechtigte für eingezogene Zollrechte oder für aufgehobene Befreiungen gezahlt werden müssen.

Dagegen bleibt es jedem Staate unbenommen, einzelne Gegenstände auf Freipässe ohne Abgaben-Entrichtung in seinem Gebiete ein-, aus- oder durchgehen zu lassen. Dergleichen Gegenstände werden jedoch zollgesetzlich behandelt, und in Freiregistern, mit denen es wie mit den übrigen Zollregistern zu halten ist, notirt, und die Abgaben, welche davon zu erheben gewesen wären, kommen bei der demnächstigen Revenüen-Ausgleichung demjenigen Theile, von welchem die Freipässe ausgegangen sind, in Abrechnung.

Art. 26. Das Begnadigungs- und Strafverwandlungs-Recht bleibt jedem der contrahirenden Staaten in seinem Gebiete vorbehalten.

Auf Verlangen werden periodische Uebersichten der erfolgten Straf-Er-lasse gegenseitig mitgetheilt werden.

Art. 27. Die Ernennung der Beamten und Diener bei den Lokal- und Bezirksstellen für die Zoll-Erhebung und Aufsicht, welche in Gemäßheit der hierüber getroffenen besonderen Uebereinkunft nach gleichförmigen Bestimmungen angeordnet, besetzt und instruiert werden sollen, bleibt einer jeden der contrahirenden Regierungen innerhalb ihres Gebietes überlassen.

Art. 28. In jedem Vereinsstaate wird die Leitung des Dienstes der Lokal- und Bezirks-Zollbehörden, so wie die Vollziehung der gemeinschaftlichen Zollgesetze überhaupt, einer, oder, wo sich das Bedürfnis hierzu zeigt, mehreren Zolldirectionen übertragen, welche dem einschlägigen Ministerium des betreffenden Staates untergeordnet sind.

Die Bildung der Zolldirectionen und die Einrichtung ihres Geschäftsganges bleibt den einzelnen Staatsregierungen überlassen; der Wirkungsbereich derselben aber wird, insoweit er nicht schon durch den Grundvertrag und die gemeinschaftlichen Zollgesetze bestimmt ist, durch eine gemeinschaftlich zu verabredende Instruction bezeichnet werden.

Art. 29. Die von den Zoll-Erhebungsbehörden nach Ablauf eines jeden Vierteljahres aufzustellenden Quartals-Extracte, und die nach dem Jahres- und Bücherschlusse aufzustellenden final-Abchlüsse über die resp. im Laufe des Vierteljahres und während des Rechnungsjahres fällig gewordenen Zoll-Einnahmen, werden von den betreffenden Zolldirectionen nach vorangegangener Prüfung in Haupt-Uebersichten zusammengetragen, und diese sodann an ein Centralbureau eingeschendet, zu welchem ein jeder Vereinsstaat einen Beamten zu ernennen die Befugniß hat.

Dieses Bureau fertigt auf den Grund jener Vorlagen die provisorischen Abrechnungen zwischen den vereinigten Staaten von drei zu drei Monaten, sendet dieselben den Central-Finanzstellen der letzteren, und bereitet die definitive Jahres-Abrechnung vor.

Wenn aus den Quartal-Abrechnungen hervorgeht, daß die wirkliche Einnahme eines Vereinsstaates um mehr als einen Monatsbetrag gegen den ihm verhältnismäßig an der Gesamteinnahme zuständigen Revenüen-Anteil zurückgeblieben ist, so muß alsbald das Erforderliche zur Ausgleichung dieses Ausfalles durch Herauszahlung von Seiten des oder derjenigen Staaten, bei denen eine Mehr-Einnahme Statt gefunden hat, eingeleitet werden.

Art. 30. In Absicht der Erhebungs- und Verwaltungskosten sollen folgende Grundsätze in Anwendung kommen:

- 1) Man wird keine Gemeinschaft dabei eintreten lassen, vielmehr übernimmt jede Regierung alle in ihrem Gebiete vorkommende Erhebungs- und Verwaltungskosten, es mögen diese durch die Einrichtung und Unterhaltung der Haupt- und Neben-Zoll-Aemter, der inneren Steuer-Aemter, Hall-Aemter und Pachtböse und der Zolldirectionen, oder durch den Unterhalt des dabei angestellten Personals und durch die dem

letzteren zu bewilligenden Pensionen, oder endlich aus irgend einem anderen Bedürfnisse der Zollverwaltung entstehen.

- 2) Hinsichtlich desjenigen Theils des Bedarfs aber, welcher an den gegen das Ausland gelegenen Grenzen und innerhalb des dazu gehörigen Grenz-Bezirks für die Zoll-Erhebung- und Aufsichts- oder Controlbehörden und Zoll-Schutzwachen erforderlich ist, wird man sich über Pauschsummen vereinigen, welche jeder der contrahirenden Staaten von der jährlich auskommenden und der Gemeinschaft zu berechnenden Brutto-Einnahme an Zollgefällen in Abzug bringen kann.
- 3) Bei dieser Ausmittlung des Bedarfs soll da, wo die Perception privater Abgaben mit der Zoll-Erhebung verbunden ist, von den Gehältern und Amtsbedürfnissen der Zollbeamten nur derjenige Theil in Anrechnung kommen, welcher dem Verhältnisse ihrer Geschäfte für den Zolldienst zu ihren Amtsgeschäften überhaupt entspricht.
- 4) Man wird sich über allgemeine Normen vereinigen, um die Besoldungs-Verhältnisse der Beamten bei den Zoll-Erhebungs- und Aufsichtsbehörden, imgleichen bei den Zollirectionen in möglichste Uebereinstimmung zu bringen.

Art. 31. Die contrahirenden Staaten gestehen sich gegenseitig das Recht zu, den Haupt-Zoll-Kemtern auf den Grenzen anderer Vereinstaaaten Controlleure beizuwenden, welche von allen Geschäften derselben und der Nebenkemter in Beziehung auf das Abfertigungsverfahren und die Grenzbewachung Kenntniß zu nehmen, und auf Einhaltung eines gesetzlichen Verfahrens, imgleichen auf die Abberückung etwaiger Mängel einzuwirken, übrigens sich jeder eigenen Verfügung zu enthalten haben.

Einer näher zu verabredenden Dienstordnung bleibt es vorbehalten, ob und welchen Antheil dieselben an den laufenden Geschäften zu nehmen haben.

Art. 32. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, an die Zoll-Directionen der anderen vereinten Staaten Beamte zu dem Zwecke abzuordnen, um sich von allen vorkommenden Verwaltungsgeschäften, welche sich auf die durch den gegenwärtigen Vertrag eingegangene Gemeinschaft beziehen, vollständige Kenntniß zu verschaffen.

Eine besondere Instruction wird das Geschäftsverhältniß dieser Beamten näher bestimmen, als dessen Grundlage die unbeschränkte Offenheit von Seiten des Staates, bei welchem die Abgeordneten fungiren, in Bezug auf alle Gegenstände der gemeinschaftlichen Zollverwaltung, und die Erleichterung jedes Mittels, durch welches sie sich die Information hierüber verschaffen können, anzusehen ist, während andererseits ihre Sorgfalt nicht minder aufrichtig dahin gerichtet seyn muß, eintretende Anstände und Meinungsverschiedenheiten auf eine dem gemeinsamen Zwecke und dem Verhältnisse veränderter Staaten entsprechende Weise zu erledigen.

Die Ministerien der sämtlichen Vereinstaaaten werden sich gegenseitig auf Verlangen jede gewünschte Auskunft über die gemeinschaftlichen Zoll-Angelegenheiten mittheilen, und insofern zu diesem Behufe die zeitweise oder dauernde Abordnung eines höheren Beamten, oder die Beauftragung eines anderweit bei der Regierung beglaubigten Bevollmächtigten beliebt

würde, so ist demselben nach dem oben ausgesprochenen Grundsätze alle Gelegenheit zur vollständigen Kenntnisaufnahme von den Verhältnissen der gemeinschaftlichen Zollverwaltung bereitwillig zu gewähren.

Art. 33. Jährlich in den ersten Tagen des Juni findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereinsregierungen Statt, zu welchem eine jede der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist.

Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Der erste Zusammentritt wird in München Statt finden. Wo derselbe künftig erfolgen soll, wird bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden.

Art. 34. Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört:

- a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung des Grundvertrages und der besonderen Nebereinkünfte, des Zollgesetzes, der Zollordnung und Tarife, in einem oder dem anderen Vereinsstaate wahrgenommen, und die nicht bereits im Laufe des Jahres in Folge der darüber zwischen den Ministerien geführten Correspondenz erledigt worden sind;
- b) die definitive Abrechnung zwischen den Vereinsstaaten über die gemeinschaftliche Einnahme auf den Grund der von den obersten Zollbehörden aufgestellten, durch das Centralbureau vorzulegenden Nachweisungen, wie solche der Zweck einer dem gemeinsamen Interesse angemessenen Prüfung erheischt;
- c) die Berathung über Wünsche und Vorschläge, welche von einzelnen Staats-Regierungen zur Verbesserung der Verwaltung gemacht werden;
- d) die Verhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, des Zolltarifs, der Zollordnung und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwicklung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handelsystems.

Art. 35. Treten im Laufe des Jahres außer der gewöhnlichen Zeit der Versammlung der Conferenz-Bevollmächtigten außerordentliche Ereignisse ein, welche unverzügliche Maßregeln oder Verfügungen abseiten der Vereinsstaaten erheischen; so werden sich die contrahirenden Theile darüber im diplomatischen Wege vereinigen, oder eine außerordentliche Zusammenkunft ihrer Bevollmächtigten veranlassen.

Art. 36. Den Aufwand für die Bevollmächtigten und deren etwaige Gehälfen bestreitet die Regierung, welche sie absendet.

Das Kanzlei-Dienstpersonale und das Lokale wird unentgeltlich von der Regierung gestellt, in deren Gebiete der Zusammentritt der Conferenz Statt findet.

Art. 37. Sollte zur Zeit der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages

eine Uebereinstimmung der Eingangszollsätze in den Landen der contrahirenden Regierungen nicht bereits im Wesentlichen bestehen; so verpflichten sich dieselben zu allen Maafregeln, welche erforderlich sind, damit nicht die Zoll-Einkünfte des Gesamt-Bereins durch die Einführung und Anhäufung unverzollter oder gegen geringere Steuersätze, als der Vereinstarif enthält, verzollter Waarenvorräthe beeinträchtigt werden.

Art. 38. Für den Fall, daß andere deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen geben sollten, in den durch gegenwärtigen Vertrag errichteten Zollverein aufgenommen zu werden, erklären sich die hohen Contrahenten bereit, diesem Wunsche, so weit es unter gehöriger Berücksichtigung der besonderen Interessen der Vereinsmitglieder möglich erscheint, durch desfalls abzuschließende Verträge Folge zu geben.

Art. 39. Auch werden Sie Sich bemühen, durch Handelsverträge mit anderen Staaten dem Verkehr Ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verschaffen.

Art. 40. Alles, was sich auf die Detail-Ausführung der im gegenwärtigen Verträge und dessen Beilagen enthaltenen Verabredungen, insbesondere auf den Vollzug der gemeinschaftlich festgesetzten organischen Bestimmungen, Reglements und Instruktionen bezieht, soll durch gemeinschaftliche Commissarien vorbereitet werden.

Art. 41. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher mit dem ersten Januar 1834 in Ausführung gebracht werden soll, wird vorläufig bis zum ersten Januar 1842 festgesetzt. Wird derselbe während dieser Zeit und spätestens zwei Jahre vor Ablauf der Frist nicht gekündigt, so soll er auf 12 Jahre, und so fort von 12 zu 12 Jahren als verlängert angesehen werden.

Letztere Verabredung wird jedoch nur für den Fall getroffen, daß nicht in der Zwischenzeit sämtliche deutsche Bundesstaaten über gemeinsame Maafregeln übereinkommen, welche den mit der Absicht des Artikels 19. der deutschen Bundes-Akte in Uebereinstimmung stehenden Zweck des gegenwärtigen Zoll-Bereins vollständig erfüllen.

Auch sollen im Falle etwaiger gemeinsamer Maafregeln über den freien Verkehr mit Lebensmitteln in sämtlichen deutschen Bundesstaaten die betreffenden Bestimmungen des nach gegenwärtigem Verträge bestehenden Vereins-Tarifs demgemäß modificirt werden.

Gegenwärtiger Vertrag soll alsbald zur Ratification der hohen contrahirenden Höfe vorgelegt, und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden soll spätestens binnen sechs Wochen in Berlin bewirkt werden.

So geschehen Berlin, den 22ten März 1833.

C. G. Maassen. P. W. v. Steuber. Wilh. Arn. Fried. Franz a Paula  
v. Kopp. v. Mieg. Friedrich

(L. S.) (L. S.) (L. S.) (L. S.) Frh. v. Linden.  
(L. S.)

Albrecht Friedrich Heinrich Theodor Friedrich Gh. Johann  
Eichhorn. Ludwig Schwedes. Graf v. Lutzburg.

(L. S.) (L. S.) (L. S.)

Zusatz-Artikel zu dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preußen, Kurhessen und dem Großherzogthume Hessen einerseits und Bayern und Württemberg andererseits. Vom 31sten Oktober 1833.

## 1.

In Gemäßheit der im Artikel 4. des Zollvereinigungs-Vertrages vom 22sten März d. J. enthaltenen Verabredung wollen Seine Majestät der König von Bayern und Seine Majestät der König von Württemberg die unter A. beiliegende Zollordnung, und den unter B. beiliegenden Zolltarif, welche zusammen das Zollgesetz bilden, in ihren Staaten verkündigen lassen.

Nicht minder wird in dem Königreiche Preußen, dem Kurfürstenthume Hessen und dem Großherzogthume Hessen, unter Beibehaltung der in diesen Staaten bestehenden Zollgesetze und Zollordnungen, der erwähnte unter B. beigelegte Tarif gleichzeitig mit jenem Vertrage verkündigt werden.

Die in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Zollordnungen, so wie der Tarif, sind als integrierende Theile des Vertrages vom 22sten März d. J. anzusehen.

## 2.

Die contrahirenden Theile wollen so bald wie möglich die Einleitung treffen, daß die Bestrafung der Zollvergehen jeder Art, da solche das Interesse aller Vereinstaaften gleichmäßig berühren, auch auf möglichst übereinstimmende Grundsätze zurückgeführt werde.

Vorstehenden Artikel, welcher dieselbe Kraft und Gültigkeit haben soll, als wenn derselbe in dem Vertrage vom 22sten März d. J. enthalten wäre, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten unter dem Vorbehalte der Ratification vollzogen und unterfertigt.

So geschehen Berlin, den 31sten Oktober 1833.

Carl Georg Maassen.	Carl Friedrich v. Willems- Hohenau.	Wilhelm v. Kopp.	Fr. Eb. Joh. Gf. v. Lurzburg.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)
Franz a Paula Friedrich	Albr. Fried. Eichhorn	H. Th. Ludw. Schwedde.	
Frh. v. Linden.	(L. S.)	(L. S.)	

## Nr. 3.

Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, dem Großherzogthume Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt, die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betreffend. Vom 8ten Mai 1841.

Nachdem die in Gemäßheit der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, vom 12. Mai und 10. Dezember 1835 und vom 2. Januar 1836 zu einem Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen, — im Anerkenntniße der wohlthätigen Wirkungen, welche derselbe, Ihren bei dessen Gründung und Erweiterung gehegten Absichten entsprechend, für den Handel und gewerblichen Verkehr der Vereinsstaaten, und hierdurch zugleich für die Beförderung der Verkehrsfreiheit in Deutschland überhaupt, herbeigeführt hat, — in dem Wunsche übereingekommen sind, den Fortbestand dieses Vereins auf eine eben so den Interessen der Gesamtheit, als den besonderen Verhältnissen einzelner Vereinsglieder zusagende Weise sicher zu stellen: so sind zur Erreichung dieses Zweckes Verhandlungen gepflogen worden, wozu als Bevollmächtigte ernannt haben: . . . . . von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalt der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen worden ist.

## Artikel 1.

Die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins wird vorläufig auf weitere zwölf Jahre, vom 1. Januar 1842 anfangend, also bis zum letzten Dezember 1853 festgesetzt. Für diesen Zeitraum bleiben die Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, vom 12. Mai und 10. Dezember 1835 und vom 2. Januar 1836 auch ferner, jedoch mit den in den folgenden Artikeln enthaltenen Modifikationen und zusätzlichen Bestimmungen, in Kraft.

## Artikel 2.

Der die gemeinschaftlichen Anmeldestellen an den Binnengrenzen zwischen Bayern, Württemberg und Baden einerseits und den übrigen Vereinsländern andererseits betreffende Artikel 8. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, und vom 12. Mai 1835 tritt außer Wirksamkeit, und es unterliegt in der Folge der Verkehr mit Handels-Gegenständen an den bezeichneten Binnengrenzen keiner weiteren Beaufsichtigung, als jener, die zum Behufe der Erhebung innerer Steuern (Artikel 3.) in dem einen oder anderen Vereinsstaate erforderlich ist.

## Artikel 3.

Was die in den Artikeln 11. und 12. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März und vom 11. Mai 1833, ferner vom 12. Mai 1835, ingleichen in den Artikeln 8. und 9. der Zollvereinigungs-Verträge vom 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 gedachten inneren Steuern be-

trifft, welche in den einzelnen Vereinstaaen theils auf die Hervorbringung oder Zubereitung, theils unmittelbar auf den Verbrauch gewisser Erzeugnisse gelegt sind, so wird es auch ferner von allen Theilen als wünschenswerth anerkannt, hierin eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung und der Besteuerungsätze in ihren Staaten thätlich hergestellt zu sehen, weshalb ihr Bestreben auf Herbeiführung einer solchen Gleichmäßigkeit, insbesondere durch Vereinigung mehrerer Staaten zu gleichen inneren Steuer-Einrichtungen, mit oder ohne Gemeinschaftlichkeit der Steuer-Erträge, gerichtet bleiben wird. Bis dahin, wo dieses Ziel erreicht worden, sollen hinsichtlich der vorbemerkten Steuern und des Verkehrs mit den davon betroffenen Gegenständen unter den Vereinstaaen, zur Vermeidung der Nachtheile, welche aus einer Verschiedenartigkeit der inneren Steuersysteme überhaupt, und namentlich aus der Ungleichheit der Steuerätze, sowohl für die Produzenten, als für die Steuer-Einnahme der einzelnen Vereinstaaen erwachsen könnten, — abgesehen von der Besteuerung des im Umfange des Zollvereins erzeugten Rübenzuckers, weshalb auf die besonders getroffenen Vereinbarungen Bezug genommen wird, — folgende Grundsätze in Anwendung kommen.

#### I. Hinsichtlich der ausländischen Erzeugnisse.

Von allen Erzeugnissen, von welchen entweder auf die in der Zoll-Ordnung vorgeschriebene Weise dargethan wird, daß sie als ausländisches Ein- oder Durchgangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bereits bestanden haben oder derselben noch unterliegen, oder von welchen, dafern sie zu den tarismäßig zollfreien gehören, durch Bescheinigungen der Grenz-Zoll-Ämter nachgewiesen wird, daß sie vom Auslande eingeführt worden sind, darf keine weitere Abgabe irgend einer Art, sei es für Rechnung des Staats, oder für Rechnung von Kommunen und Korporationen erhoben werden; jedoch — was das Eingangsgut betrifft — mit Vorbehalt derjenigen inneren Steuern, welche in einem Vereinstaae auf die weitere Verarbeitung oder auf anderweite Bereitungen aus solchen Erzeugnissen, ohne Unterschied des ausländischen, inländischen oder vereinsländischen Ursprungs allgemein gelegt sind.

#### II. Hinsichtlich der inländischen und vereinsländischen Erzeugnisse.

1. Von den innerhalb des Vereins erzeugten Gegenständen, welche nur durch einen Vereinstaat transitiren, um entweder in einen anderen Vereinstaat oder nach dem Auslande geführt zu werden, dürfen innere Steuern weder für Rechnung des Staats, noch für Rechnung von Kommunen oder Korporationen erhoben werden.
2. Jedem Vereinstaae bleibt es zwar freigestellt, die auf der Hervorbringung, Zubereitung oder dem Verbrauche von Erzeugnissen ruhenden inneren Steuern beizubehalten, zu verändern oder aufzuheben, so wie neue Steuern dieser Art einzuführen, jedoch sollen

- a) dergleichen Abgaben für jetzt nur auf folgende inländische und gleichnamige vereinsländische Erzeugnisse, als: Branntwein, Bier, Essig, Malz, Wein, Most, Eder (Obstwein), Taback, Mehl und andere Mühlenfabrikate, dergleichen Badwaaren, Fleischwaaren und Fett gelegt werden dürfen. Auch wird man sich,
- b) so weit nöthig, über bestimmte Sätze verständigen, deren Betrag bei Abneffung der Steuern nicht überschritten werden soll.
3. Bei allen Abgaben, welche in dem Bereiche der Vereinsländer hiernach zur Erhebung kommen, wird eine gegenseitige Gleichmäßigkeit der Behandlung dergestalt Statt finden, daß das Erzeugniß eines andern Vereinsstaates unter keinem Vorwande höher oder in einer lästigeren Weise, als das inländische oder als das Erzeugniß der übrigen Vereinsstaaten, besteuert werden darf. In Gemäßheit dieses Grundsatzes wird Folgendes festgesetzt:

- a) Vereinsstaaten, welche von einem inländischen Erzeugnisse keine innere Steuer erheben, dürfen auch das gleiche vereinsländische Erzeugniß nicht besteuern. Jedoch soll ausnahmsweise denjenigen Vereinsstaaten, in welchen kein Wein erzeugt wird, freistehen, eine Abgabe von dem vereinsländischen Weine nach den besonders getroffenen Verabredungen zu erheben.
- b) Diejenigen Staaten, in welchen innere Steuern von einem Konsumtions-Gegenstande bei dem Kaufe oder Verkaufe oder bei der Verzehrung desselben erhoben werden, dürfen diese Steuern von den, aus andern Vereinsstaaten herrührenden Erzeugnissen der nämlichen Gattung nur in gleicher Weise fordern; sie können dagegen die Abgabe von den, nach andern Vereinsstaaten übergehenden Gegenständen unerhoben oder ganz oder theilweise zurückerlassen lassen.
- c) Diejenigen Staaten, welche innere Steuern auf die Hervorbringung oder Zubereitung eines Konsumtions-Gegenstandes gelegt haben, können den gesetzlichen Betrag derselben bei der Einfuhr des Gegenstandes aus andern Vereinsstaaten voll erheben, und bei der Ausfuhr nach diesen Staaten theilweise oder bis zum vollen Betrage zurückerlassen lassen.

Welche, dem dormaligen Stande der Gesetzgebung in den gedachten Staaten entsprechende Beträge hiernach zur Erhebung kommen und beziehungsweise zurückerstattet werden können, ist besonders verabredet worden. Treten späterhin irgendwo Veränderungen in den für die inneren Erzeugnisse zur Zeit bestehenden Steuerätzen ein, so wird die betreffende Regierung den übrigen Vereins-Regierungen davon Mittheilung machen, und hiermit den Nachweis verbinden, daß die Steuer-Beträge, welche, in Folge der eingetretenen oder beabsichtigten Veränderung, von

den vereinsländischen Erzeugnissen erheben, und bei der Anfuhr der besteuerten Gegenstände vergütet werden sollen, den vereinbarten Grundsätzen entsprechend bemessen seien.

- d) So weit zwischen mehreren, zum Zollvereine gehörigen Staaten eine Vereinigung zu gleichen Steuer-Einrichtungen besteht, werden diese Staaten in Ansehung der Befugniß, die betreffenden Steuern gleichmäßig auch von vereinsländischen Erzeugnissen zu erheben, als ein Ganzes betrachtet.
4. Die Erhebung der innern Steuern von den damit betroffenen vereinsländischen Gegenständen soll in der Regel in dem Lande des Bestimmungsortes Statt finden, in sofern solche nicht, nach besonderen Vereinbarungen, entweder durch gemeinschaftliche Hebestellen an den Innengrenzen, oder im Lande der Versendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staates erfolgt. Auch sollen die, zur Sicherung der Steuer-Erhebung erforderlichen Anordnungen, soweit sie die, bei der Versendung aus einem Vereinsstaate in den anderen, einzuhaltenden Straßen und Kontrollen betreffen, auf eine, den Verkehr möglichst wenig beschränkende Weise und nur nach gegenseitiger Verabredung, auch, dafern bei dem Transporte ein dritter Vereinsstaat berührt wird, nur unter Zustimmung des letzteren getroffen werden.
5. Die Erhebung von Abgaben für Rechnung von Kommunen oder Korporationen, sei es durch Zuschläge zu den Staatssteuern oder für sich bestehend, soll nur für Gegenstände, die zur örtlichen Konsumtion bestimmt sind, nach den deshalb getroffenen besonderen Vereinbarungen bewilligt werden, und es sollen dabei die vorsehend unter II. 2. b. gegebene Bestimmung und der unter II. 3. ausgesprochene allgemeine Grundsatz wegen gegenseitiger Gleichmäßigkeit der Behandlung der Erzeugnisse anderer Vereinsstaaten, eben so, wie bei den Staatssteuern, in Anwendung kommen.
- Vom Taback dürfen Abgaben für Rechnung von Kommunen oder Korporationen überall nicht erhoben werden.
6. Die Regierungen der Vereinsstaaten werden sich gegenseitig,
- a) was die hier in Rede stehenden Staatssteuern betrifft, von allen noch gültigen Gesetzen und Verordnungen, ferner von allen in der Folge eintretenden Veränderungen, so wie von den Gesetzen und Verordnungen über neu einzuführende Steuern,
  - b) hinsichtlich der Kommunal- u. Abgaben aber darüber, in welchen Orten, von welchen Kommunen oder Korporationen, von welchen Gegenständen, in welchem Betrage und auf welche Weise dieselben erhoben werden,
- vollständige Mittheilung machen.

#### Artikel 4.

Da die hohen kontrahirenden Theile eine Besteuerung des im Umfange des Vereins aus Runkelrüben bereiteten Zuckers für nothwendig erachtet

haben, so ist hierüber die anliegende besondere Uebereinkunft getroffen worden, die einen Bestandtheil des gegenwärtigen Vertrages bilden und ganz so angesehen werden soll, als wenn sie in diesen selbst aufgenommen wäre.

Dieselben sind ferner dahin einverstanden, daß, wenn die Fabrikation vom Zucker oder Syrup aus anderen inländischen Erzeugnissen, als aus Runkelrüben, z. B. aus Stärke, im Zollvereine einen erheblichen Umfang gewinnen sollte, diese Fabrikation ebenfalls in sämtlichen Vereinsstaaten einer übereinstimmenden Besteuerung nach den für die Rübenzuckersteuer verabreiteten Grundsätzen zu unterwerfen sein würde.

#### Artikel 5.

In Bezug auf das Münzwesen haben die kontrahirenden Regierungen sich bereits durch die Konvention vom 30. Juli 1838 über die Annahme einer gleichen Grundlage für ihr Münzsystem, und über die Ausprägung einer gemeinschaftlichen, in allen Vereinsstaaten gleich dem eigenen Landesgelde anzunehmenden Vereinsmünze geeinigt, und es werden dieselben auch fernerhin der weiteren Ausbildung ihrer Münzverfassung auf der hierdurch gegebenen gemeinschaftlichen Grundlage ihre Sorgfalt widmen. Hiernach bewendet es bei den Stipulationen der bisherigen Zollvereinigungs-Verträge dahin, daß

- 1) der gemeinschaftliche Zolltarif auch fortan in zwei Hauptabtheilungen nach dem 14 Thalersfuße und nach dem 24  $\frac{1}{2}$  Guldenfuße ausgefertigt wird, und daß
- 2) die Silbermünzen der sämtlichen kontrahirenden Staaten — mit Ausnahme der Scheidemünze — nach der durch die vorgedachte Münzkonvention festgestellten Gleichwerthung von Vier Thalern gegen Sieben Gulden bei allen Zoll-Bebestellen des Vereins angenommen werden.

Was aber

- 3) die Goldmünzen betrifft, so bleibt einer jeden Vereins-Regierung die Bestimmung, ob und in welchem Silberwerthe dieselben bei den Zoll-Bebestellen ihres Landes angenommen werden sollen, überlassen.

#### Artikel 6.

Für das Zollgewicht wird auch ferner der bereits in dem jetzt geltenden Vereins-Zolltarif in Anwendung gebrachte Zoll-Centner die gemeinschaftliche Norm geben. Daneben aber werden die kontrahirenden Regierungen ferner ihre Sorgfalt dahin richten, auch für das Maas- und Gewichtssystem ihrer Länder im Allgemeinen die zur Förderung des gegenseitigen Verkehrs wünschenswerthe Uebereinstimmung herbeizuführen.

#### Artikel 7.

In Hinsicht auf die Vertheilung der in die Gemeinschaft fallenden Abgaben soll statt der Bestimmungen des Artikels 22. der Zollvereinigungs-Verträge vom 22. und 30. März, auch 11. Mai 1833, so wie vom 12. Mai 1835, imgleichen des Artikels 18. der Zollvereinigungs-Verträge vom 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 Folgendes in Anwendung kommen:

1. Der Ertrag der Eingangsgeld-Abgaben wird nach Abzug
  - a) der Kosten, welche an den gegen das Ausland gelegenen Grenzen und in dem Grenzbezirke für den Schuß und die Erhebung der Zölle erforderlich sind (Artikel 30. der Verträge vom 22. und 30. März, auch 11. Mai 1833, so wie vom 12. Mai 1835, und Artikel 26. des Vertrages vom 10. Dezember 1835),
  - b) der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen,
  - c) der auf dem Grunde besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen,
 zwischen sämmtlichen Vereinsgliedern nach dem Verhältnisse der Bevölkerung, mit welcher sie in dem Gesamtverein sich befinden, vertheilt.
2. Der Ertrag der Aus- und Durchgangsgeld-Abgaben wird,
  - a) so weit die Abgaben bei den Hebestellen in den östlichen Provinzen des Königreichs Preußen (also mit Ausnahme der Provinz Westphalen und der Rheinprovinz), im Königreiche Sachsen und im Gebiete des Thüringischen Zoll- und Handelsvereins eingehen, zwischen Preußen, Sachsen und den Staaten des Thüringischen Vereins nach dem von ihnen zu verabredenden Theilungsfuße, dagegen
  - b) soweit dieselben bei den Hebestellen in den übrigen Vereinstheilen eingehen, nach der Bevölkerung dieser Vereinstheile unter die betreffenden Staaten
 vertheilt, und zwar lediglich nach Abzug der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen, und der auf dem Grunde besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen.
3. Bei der nach den Sätzen 1. und 2. Statt findenden Vertheilung der Ein-, Aus- und Durchgangsgeld-Abgaben wird die Bevölkerung solcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem oder dem anderen der kontrahirenden Staaten, unter Verabredung einer von diesem jährlich für ihre Antheile an den gemeinschaftlichen Zollrevenue zu leistenden Zahlung, dem Zollsysteme desselben beigetreten sind oder etwa künftig noch beitreten werden, in die Bevölkerung desjenigen Staates eingerechnet, welcher diese Zahlung leistet.
4. Der Stand der Bevölkerung in den einzelnen Vereinstaaten wird alle drei Jahre ausgemittelt, und die Nachweisung derselben von den Vereinsgliedern einander gegenseitig mitgetheilt werden.
5. Unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse, welche hinsichtlich des Verbrauchs an zollpflichtigen Waaren bei der freien Stadt Frankfurt obwalten, ist wegen des Antheils derselben an den gemeinschaftlichen Einnahmen ein besonderes Abkommen getroffen.

#### Artikel 8.

Sofern der gegenwärtige Vertrag nicht spätestens zwei Jahre vor dessen Ablaufe gekündigt wird, soll derselbe auf weitere zwölf Jahre, und so fort von zwölf zu zwölf Jahren als verlängert angesehen werden.

Derselbe soll unverzüglich zur Ratifikation der hohen Kontrahirenden Theile vorgelegt, und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll spätestens binnen acht Wochen in Berlin bewirkt werden.

So geschehen Berlin, den 8. Mai 1841.

Rußmeyer. (L. S.)	Eichmann. (L. S.)	Beber. (L. S.)	v. Zahn. (L. S.)	Frh. v. Linden. (L. S.)
Hauber. (L. S.)	Regenauer. (L. S.)	v. Brandenburg-Ludwigsdorff. (L. S.)		
Schwedes. (L. S.)	Frh. v. Schäffer-Bernstein. (L. S.)	Biersack. (L. S.)	Thon. (L. S.)	
	Magdeburg. (L. S.)	Souffay. (L. S.)		

Die Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages sind am 31. Juli, 5. und 9. August 1841 zu Berlin ausgewechselt worden.

Die Besteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers ist demnächst Gegenstand weiterer Beschlußnahmen der zum Zollvereine verbündeten Regierungen gewesen. Nachdem man sich über die Grundlagen, welche in sämtlichen Vereinststaaten festzuhalten, vereinigt, ist in Preußen nachstehende Verordnung publicirt worden:

**Verordnung, die Besteuerung des im Inlande erzeugten Rübenzuckers betreffend. Vom 7. August 1846.**

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen u. c. haben mit den zum Zollvereine gehörenden Staaten, in Gemäßheit des Artikels 2. der Uebereinkunft vom 8. Mai 1841 (Gesetzsammlung Seite 151.), allgemeine und übereinstimmende gesetzliche Vorschriften wegen der Besteuerung des im Umfange des Zollvereins erzeugten Rübenzuckers vereinbart, und verordnen auf den Antrag Unseres Finanzministers — unter Bezugnahme auf die Order vom 1. Juli 1844 (Gesetzsammlung Seite 182.), durch welche die Höhe der von dem Rübenzucker zu entrichtenden Steuer bis zum 1. September 1847 festgesetzt ist; dagegen unter gleichzeitiger Aufhebung der Verordnung wegen Erhebung einer Kontrollabgabe von den zur Zuckerbereitung zu verwendenden Runkelrüben vom 21. März 1840 (Gesetzsammlung Seite 109.), soweit die Bestimmungen derselben noch gültig sind, — wie folgt:

§. 1.

1. Allgemeine Bestimmungen.  
1. Höhe der Steuern.

Der aus Runkelrüben oder aus andern zuckerhaltigen Rüben erzeugte Rohzucker wird mit einer Steuer belegt, deren Höhe je für eine dreijährige, mit dem 1. September beginnende Periode festzusetzen, und wenigstens acht Wochen vor Anfang der Letzteren bekannt zu machen ist.

Die Steuer wird von den zur Zuckerverbereitung bestimmten Rüben erhoben und dabei bis auf weitere Bestimmung angenommen, daß zur Hervorbringung von Einem Zentner Zucker Zwanzig Zentner rohe Rüben erforderlich sind.

## §. 2.

2. Wie solche erhoben wird:  
a. auf den Grund  
festzulegender Ge-  
wichts - Ermittlung.

- a) In denjenigen Rübenzucker-Fabriken, welche die Rüben im frischen Zustande verarbeiten, wird das Gewicht der Rüben, bevor solche auf die Zerkleinerungsapparate gelangen, durch amtliche Verwiegung ermittelt, zu welchem Behufe in einer jeden solchen Fabrik und in jeder, von der eigentlichen Fabrik getrennt bestehenden Anstalt zur Vorrichtung von Rüben für die Zuckerverbereitung eine Waage nebst den erforderlichen Gewichten in unmittelbarer Nähe des Zerkleinerungsapparats (der Reibe- und resp. Schneidemaschine) vorhanden sein muß.
- Es dürfen nicht weniger, als je fünf Zentner Rüben auf die Waage gebracht werden. Die Gewichtsermittlung durch Probeverwiegungen ist unzulässig.
- b) In denjenigen Fabriken, welche auf die Bereitung des Zuckers aus getrockneten (gedörrten) Rüben eingerichtet sind, werden die Rüben — und zwar sowohl die in der Fabrik selbst getrockneten, als diejenigen, welche in getrocknetem (gedörrtem) Zustande von auswärtigen Trocknungsanstalten bezogen, oder in solchem Zustande von anderen Personen erworben werden — vor ihrer Einbringung in das Lokal, in welchem sich die Extraktionsgefäße befinden, auf einer, nebst den erforderlichen Gewichten von dem Fabrikinhaber in unmittelbarer Nähe des gedachten Lokals zu haltenden Waage verwogen, und es werden, Behufs der Abgabenerrichtung, auf jeden Zentner getrocknete fünf und ein halber Zentner rohe Rüben gerechnet.
- c) Zur Erleichterung des Verwiegungsgeschäfts wird die Anwendung von Brückenwaagen gestattet. Die zur Verwiegung notwendigen mechanischen Einrichtungen ist der Fabrikinhaber schuldig, durch seine Arbeiter leisten zu lassen.
- d) Zum Behufe der amtlichen Verwiegung der Rüben sind die Fabrikanten verpflichtet, solche bauliche Einrichtungen und sonstige Veranstaltungen zu treffen, daß die mit dem Verwiegungsgeschäft beauftragten Beamten gegen Rässe, Käste und Zugwind möglichst geschützt sind.
- Auch muß sowohl diesen, als den sonst mit der Kontrolle beauftragten Steuerbeamten in dem Fabrikgebäude die Mitbenutzung eines erwärmten, mit dem zum Schreiben erforderlichen Mobilien ausgestatteten Lokals und darin ein verschließbares Behältniß zur Aufbewahrung von Papieren eingeräumt werden.

## §. 3.

b. Im Wege der  
Bilanzen.

Für Fabriken, welche innerhalb einer Betriebsperiode (von der Rüben-Ernte bis zur Erschöpfung des Materials) nicht über 10,000 Zentner rohe Rüben verarbeiten, kann, auf den Grund der angemeldeten und revidirten Materialvorräthe, eine Bilanz der dafür zu

entrichtenden Steuer eintreten. In diesem Falle unterbleibt die im §. 2. angeordnete spezielle Verwiegung der Rüben, und es findet nur eine allgemeine Beaufsichtigung des Betriebes Statt.

Sollte jedoch im Laufe der Fabrication sich ergeben, daß die Menge der zur Verarbeitung bestimmten Rüben unrichtig angegeben oder ohne vorgängige Anzeige vermehrt worden ist, so kann die Steuerbehörde die spezielle Kontrolle der betreffenden Fabrik auf Kosten des Inhabers derselben anordnen.

## §. 4.

3. Von wem und wann die Steuer zu entrichten ist.

Zur Entrichtung der Steuer ist der Fabrikinhaber verpflichtet. Der von der Hebestelle des Bezirks am Schlusse eines jeden Kalender-Monats festgestellte und dem Steuerpflichtigen bekannt gemachte Gefällebetrag muß binnen drei Tagen nach Empfang der amtlichen Berechnung eingezahlt werden. In wiefern hierzu weitere Zahlungsfristen zu bewilligen sind, bleibt der Bestimmung des Finanzministers vorbehalten.

## §. 5.

4. Erlass oder Erstattung der Steuer.

Ein Erlass oder eine Zurückzahlung der Steuer aus dem Grunde, weil während oder nach der Fabrication Materialien oder die daraus bereiteten Fabricate unbrauchbar geworden oder durch ein zufälliges Ereigniß verloren gegangen sind, findet nicht Statt.

## §. 6.

5. Verjährung.

Bei Erhebung der Rübenzucker-Steuer findet, sowohl gegen den Steuerpflichtigen, als gegen den Staat, eine einjährige Verjährung in der Art Statt, daß nur binnen Jahresfrist, vom Tage der Steuerentrichtung an, ein Anspruch auf Erlass wegen zu viel gezahlter Gefälle angebracht, und daß nur binnen gleicher Frist, von gleichem Zeitpunkte an, eine Nachforderung an den Abgabepflichtigen wegen zu wenig erhobener Steuer geltend gemacht werden darf.

Auf das Regreßverhältniß des Staates gegen die Steuerbeamten und auf die Nachzahlung defraudirter Gefälle leidet diese abgekürzte Verjährungsfrist keine Anwendung.

## §. 7.

6. Beschränkungen des Betriebs.

- a) Der vereinigte Betrieb der Zuckersabrication aus Rüben und aus Kolonialzucker darf nur unter Beobachtung der von dem Finanzminister zur Verhütung von Mißbräuchen und zum Schutze des Steuerinteresses zu treffenden Anordnungen Statt finden.
- b) Rübenzucker-Fabriken innerhalb des Grenzbezirks unterliegen, außer den in der gegenwärtigen Verordnung enthaltenen Bestimmungen, den Vorschriften im §. 35. des Zollgesetzes und in den §§. 88. bis 90. der Zoll-Ordnung vom 23. Januar 1838 und dürfen daher nur unter Beobachtung der zur Sicherung des Gewerbs- und des Zollinteresses nöthig erachteten Bedingungen und Beschränkungen fortgesetzt oder neu angelegt und betrieben werden.

## §. 8.

11. Vorschriften  
über die Erhebung  
und Entrichtung  
der Steuer.

1. Anweisung  
der Betriebs-  
Räume und Ge-  
räthe.

- a) Wer, um Zucker aus Rüben zu bereiten, eine Fabrik anlegen oder sonst Einrichtungen treffen will, ist verpflichtet, solches der Steuerbehörde, in deren Bezirk die Fabrik liegt, mindestens sechs Wochen vor dem Beginn des ersten Betriebs schriftlich anzuzeigen und der gedachten Behörde spätestens acht Tage vor Eintritt dieses letzteren Zeitpunkts eine Nachweisung, nach einem näher vorzuschreibenden Muster, in doppelter Ausfertigung einzureichen, worin die Räume zur Aufstellung der Geräthe und zum Betriebe der Zuckerbereitung, einschließlich aller dazu gehörigen oder damit im Zusammenhange stehenden Vorbereitungen und Operationen, die Räume zur Aufbewahrung der Rüben und zur Aufbewahrung der verschiedenen Fabrikate, ferner die zu benutzenden feststehenden Geräthe, als: die Apparate zum Waschen, Zer kleinern und Dörren der Rüben, zum Extrahiren und Auspressen des Rübenfastes, die Kessel, Pfannen und sonstigen Vorrichtungen zum Kochen, Läutern und Klären des Zuckers u. s. w., ingleichen der in Preussischen Quarten ausgebrückte Rauminhalt der Kessel und Pfannen, von jedem dieser Geräthe besonders, genau und vollständig angegeben sein müssen.
- b) Dieser Nachweisung muß ein Grundriß der Betriebsräume und der Stellung der darin befindlichen feststehenden Geräthe, nach der von der Steuerbehörde zu gebenden näheren Anweisung, zweifach beigelegt, ein Exemplar, von der Steuerbehörde bescheinigt, in dem Fabriklokale aufbewahrt und die darin bezeichnete Stellung der Geräthe so lange unverändert beibehalten werden, als Abänderungen nicht durch Einreichung eines anderweiten Grundrisses angezeigt worden sind.
- c) Nicht minder liegt den Inhabern von Rübenzuckerfabriken ob, wenn neue Geräthe der unter a. bezeichneten Art angeschafft oder die bereits angewendeten ganz oder zum Theil abgeändert werden, vor oder unmittelbar nach dem Empfange der Geräthe der Steuerbehörde davon Anzeige zu machen und dieselben nicht ohne die von der letzteren zu ertheilende amtliche Bescheinigung in Gebrauch zu nehmen.
- d) Zur Anzeige innerhalb der nächsten drei Tage sind dieselben auch verpflichtet, wenn bereits angemeldete Geräthe ganz oder zum Theil, zum Zwecke der Fabrikation, in ein anderes Lokal gebracht werden.

## §. 9.

2. Bezeichnung  
und Nummerirung  
der Geräthe.

Die in den Betriebsräumen vorhandenen feststehenden Geräthe werden nach der Bestimmung der Steuerbehörde nummerirt, welche, wenn sie dazu Veranlassung findet, auch eine Nachmessung der Kessel und Pfannen vornehmen kann.

Die Nummer und den angegebenen oder ermittelten Quartinhalt muß der Fabrikhaber an den Geräthen deutlich bezeichnen und diese Bezeichnung gehörig erhalten lassen; wie solche zu bewirken und wo sie anzubringen sei, wird für jedes Gerath von der Steuerbehörde bestimmt.

## §. 10.

3. *Amliche* *Be-*  
*scheinigung* *dar-*  
*über.*

Die Steuerbehörde ist verpflichtet, über die Anmeldung, Vermessung und Bezeichnung der Geräthe eine Bescheinigung zu erteilen. Nur durch solche Bescheinigungen, welche in dem Fabriklokale aufbewahrt werden müssen, kann der Nachweis geführt werden, daß die Geräthe und die damit vorgenommenen Veränderungen vorchriftsmäßig angemeldet worden.

## §. 11.

4. *Aufsicht* *der*  
*Steuer-**Behörde.*

a) Die angemeldeten Betriebsräume und die darin vorhandenen Geräthe stehen unter der Aufsicht der Steuerbehörde.

Von derselben können die Apparate zum Zerkleinern der Rüben (Reibe- und Schneidemaschinen), sowie diejenigen zum Extrahiren oder Auspressen des Rübensaftes für die Zeit, während welcher ein Betrieb derselben nicht Statt findet, auf angemessene Weise außer Gebrauch gesetzt werden. Die hierauf abzweckenden Vorrichtungen werden auf Kosten des Fabrikinhabers getroffen.

b) Die Inhaber von Rübenzuckerfabriken sind verpflichtet, über ihren gesammten Fabrikationsbetrieb Bücher (Betriebs- oder Fabrikbücher), aus welchen die Menge der verarbeiteten Rüben und der erzielten Fabrikate verschiedener Gattung ersichtlich sein muß, zu führen und solche den Ober-Beamten der Steuerverwaltung (Ober-Kontrollreuren, Ober-Inspektoren oder noch höher stehenden Beamten), sowie deren Vertretern jederzeit, anderen Beamten aber nur, wenn dieselben dazu von der Provinzial-Steuerbehörde besonders beauftragt sind, auf Erfordern vorzulegen.

## §. 12.

5. *Anmeldung*  
*des Betriebs.*

a) Wenn eine neu angelegte Rübenzuckerfabrik zuerst, oder eine außer Thätigkeit gewesene ältere Anlage der Art wieder in Betrieb gesetzt werden soll, so muß der Inhaber solches der Steuerbehörde des Bezirks vierzehn Tage vor dem mutmaßlichen Beginne des Betriebs schriftlich anzeigen und sich von derselben eine Bescheinigung darüber erteilen lassen. Diese Anzeige muß zugleich die Angabe enthalten, ob und mit welchen regelmäßigen Unterbrechungen der Betrieb Statt finden soll.

b) Befinden sich Geräthe unter auctlichem Verschlusse, so veranlaßt die Steuerbehörde, daß sich ein Beamter zur Abnahme desselben rechtzeitig in der Fabrik einfände.

## §. 13.

6. *Einerklärung*  
*von Material-*  
*Vorräthe - Ver-*  
*zeichnissen.*

a) Wer Zucker aus Rüben bereitet, hat im Herbst jeden Jahres, drei Tage nach Beendigung der Erndte und, wenn diese über den Schluß des Monats November hinaus dauern sollte, spätestens am letzten Tage des gedachten Monats, der Steuerbehörde ein nach einem besondern Muster anzufertigendes Verzeichniß seiner sämtlichen Rübenvorräthe, worin zugleich der Ort ihrer Aufbewahrung angegeben sein muß, zweifach

einzureichen, auch jeden ferneren Zugang an Rüben, zur Nachtragung in dem Verzeichnisse, sogleich anzumelden.

- b) Das eine Exemplar dieses Verzeichnisses wird, mit dem Bife der Steuerbestelle versehen, zurückgegeben, und muß in dem Betriebslokale reinlich dergestalt aufbewahrt werden, daß solches auf Erfordern sogleich vorgelegt werden kann.

#### §. 14.

7. Besondere Vorschriften für die Fabriken, in welchen getrocknete Rüben verarbeitet werden.

Die Inhaber derjenigen Fabriken, in welchen die Rüben in getrocknetem (gedörrtem) Zustande verarbeitet werden, sind verpflichtet, ihre gesammten Vorräthe an getrockneten Rüben nur an einem gewissen, ein für allemal zu bestimmenden Orte, welcher unter Mitverschluß der Steuerbeamten steht, aufzubewahren, auch, so oft getrocknete (gedörrte) Rüben von außerhalb — sei es von auswärtigen Trocknungsanstalten oder von dritten Personen — bezogen werden sollen, der Steuerbestelle solches spätestens am Nachmittage des vorhergehenden Tages schriftlich anzumelden.

Diese Anmeldung, welche die Menge und die Art der Verpackung der einzubringenden Rüben, den Ort ihrer Herkunft, so wie den Tag und die Stunde der Einbringung enthalten muß, kann, nach der Wahl des Fabrik-Inhabers, entweder für jeden einzelnen Transport oder für einen längeren Zeitraum im Voraus gemacht werden.

Zur angemeldeten Stunde der Einbringung ist die Ankunft eines Steuerbeamten abzuwarten, und in dessen Gegenwart alsdann sogleich — je nachdem die Rüben sofort verarbeitet werden sollen oder nicht — im ersteren Falle deren Verwiegung, im andern Falle deren Aufnahme in das unter Mitverschluß der Steuerbeamten stehende Aufbewahrungslokal zu bewirken.

Sollen demnächst Rüben, Behufs der Verarbeitung, aus dem Aufbewahrungslokale entnommen werden, so findet sich ein Steuerbeamter in der Fabrik ein, um das Lokal zu öffnen und unter seiner Aufsicht die Rüben herausnehmen und verwiegen (§. 2. b.) zu lassen. Das auf einmal zu entnehmende Quantum Rüben, ingleichen die Zeit der Entnahme wird für jede Fabrik, nach Maßgabe des Statt findenden Betriebs, von der Steuerbehörde bestimmt.

#### §. 15.

8. Verpflichtung zur Befolgung der Kontrolle-Vorschriften.

Die in der gegenwärtigen Verordnung und insbesondere in den vorstehenden §§. 8 — 14. erteilten Kontrolle-Vorschriften ist nicht nur Derjenige, welcher die Zuderfabrikation betreibt oder für seine Rechnung betreiben läßt, sondern auch ein Jeder, welcher dabei beschäftigt ist, zu beobachten schuldig.

#### §. 16.

11. Behörden und Beamten zur Erhebung und Aufsicht.

Die Erhebung der Steuer und die Beaufsichtigung der Rübenzuder-Fabriken geschieht von denjenigen Behörden und Beamten, welchen die Erhebung und Kontrollirung der Brauntwein- und Braumalz-Steuer obliegt, und es kommen, rücksichtlich der inne zu haltenden Dienststunden der Bestellen, sowie des Verhaltens der Beamten gegen die Steuerpflichtigen und dieser gegen jene, die Vorschriften

der §§. 56. und 57. der Steuerordnung vom 8. Februar 1819 in Anwendung.

Nicht minder sollen die, in den §§. 49. und 53. bis einschließlich 55. dieser Steuerordnung enthaltenen Bestimmungen sowohl von den Beamten, wie von den Steuerpflichtigen und zwar mit der Nachsicht beobachtet werden, daß, soweit in diesen Bestimmungen von Branntweimbrennern die Rede ist, solche auf Diejenigen zu beziehen sind, welche Zucker aus Rüben bereiten.

#### §. 17.

IV. Von den Strafen und dem Straf-Verfahren.  
A. Strafen.  
1. Strafe der Steuer-Defraudation.

Einer Defraudation macht sich schuldig, wer

- 1) in dem nach §. 13. zu überreichenden Verzeichnisse seiner Rübenvorräthe, diese absichtlich zu gering angiebt, oder — falls nach §. 3. die Entrichtung der Steuer in fester Summe zugestanden worden ist — die Menge der nach dem Fixationsvertrage zur Verarbeitung bestimmten Rüben absichtlich zu gering angiebt oder ohne vorgängige Anmeldung bei der Steuerbehörde vermehrt; ferner, wer
- 2) da, wo die Rüben im frischen Zustande verarbeitet werden, dergleichen Rüben, bevor deren Gewicht amtlich ermittelt worden ist, in die Zerkleinerungsapparate aufnimmt, oder sonst einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation unterwirft; endlich wer
- 3) da, wo die Rüben im getrockneten Zustande verarbeitet werden, getrocknete Rüben, bevor deren Gewicht amtlich ermittelt worden ist, in die Extraktionsgefäße bringt oder sonst einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation unterwirft, oder getrocknete Rüben ohne vorgängige Anmeldung bei der Steuerbehörde in eine Rübenzuckerfabrik einführt.

Kann in den Fällen unter 2. und 3. der Angeeschuldigte nachweisen, daß er eine Defraudation nicht habe verüben wollen, so findet nur eine Ordnungsstrafe nach Nachsicht des §. 25. oder 26. Statt.

#### §. 18.

a. im ersten Falle.

Die Strafe der Defraudation besteht in einer dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Steuer gleichkommenden Geldbuße, welche jedoch niemals weniger als 10 Rthlr. betragen soll.

Die vorenthaltene Steuer selbst ist unabhängig von der Strafe zu entrichten.

#### §. 19.

b. im ersten Rückfälle.

Im Wiederholungs-falle, nach vorhergegangener rechtskräftiger Beurtheilung, wird die nach §. 18. eintretende Geldbuße verdoppelt.

#### §. 20.

c. bei ferneren Rückfällen.

Jeder fernere Rückfall wird mit dem Doppelten der im §. 19. bestimmten Geldbuße, sowie mit dem Verluste des Rechts zum Betriebe der Rübenzuckerfabrikation und zur Hülfsleistung dabei auf die Dauer von einem bis fünf Jahren geahndet.

## §. 21.

d. Strafe der Defraudation unter erschwerenden Umständen.

Die Strafe der Defraudation wird um die Hälfte geschärft, wenn in den unter Nr. 2. und 3. des §. 17. gedachten Fällen

- 1) unter amtlichem Verschlusse befindliche Zerkleinerungsapparate oder Extraktionsgefäße eigenmächtig in Betrieb gesetzt, oder
- 2) nicht angemeldete Zerkleinerungsapparate oder Extraktionsgefäße gebraucht, oder
- 3) nicht angemeldete Räume zu einer zur Zuckergewinnung dienenden Operation benutzt werden sind.

## §. 22.

e. Strafe der Theilnahme.

Die Strafen der Mithilfe, Gehälfen und Begünstiger einer Defraudation, sowie derjenigen, welche an den Vorteilen des Bergehens nach dessen Verübung wesentlich Theil nehmen, sind nach den allgemeinen Strafgesetzen zu bestimmen.

Die für den Rückfall bestimmte Strafe trifft aber nur diejenigen Theilnehmer einer Defraudation, welche sich selbst eines Rückfalls schuldig gemacht haben.

## §. 23.

2. Berechnung der verkürzten Steuer und der Defraudationsstrafe.  
a. Wenn unangemeldete Geräthe unbefugter Weise benutzt worden.

Sind unangemeldete Geräthe zur Bereitung von Rübenzucker benutzt worden, so werden die verkürzte Steuer und der Betrag der Defraudationsstrafe nach derjenigen Menge Rüben berechnet, welche während der letzten sechs Monate vor dem Tage der Entdeckung, auf dem unbefugter Weise gebrauchten Geräthe hat verarbeitet werden können, in sofern nicht entweder eine größere Steuerverkürzung ermittelt oder vollständig erwiesen wird, daß der Betrieb in der angenommenen Ausdehnung nicht Statt gefunden hat.

## §. 24.

b. Wenn außer Gebrauch gesetzte Geräthe unbefugter Weise benutzt worden.

Sind Geräthe, welche die Steuerbehörde außer Gebrauch gesetzt hatte, eigenmächtig wieder in Betrieb gebracht worden, so werden, unter gleicher Voraussetzung, wie am Schlusse des §. 23., die verkürzte Steuer und der Betrag der Defraudationsstrafe nach derjenigen Menge Rüben berechnet, welche seit der Stunde, wo das unbefugter Weise gebrauchte Geräth zuletzt amtlich unter Verschluss gefunden worden ist, bis zur Zeit der Entdeckung auf diesem Geräthe hat verarbeitet werden können.

## §. 25.

3. Besondere Bestimmungen.

a. Strafe der unterlassen oder unrichtigen Anzeige der Geräthe und der unterlassenen Geräthe-Bezeichnung.

Wer die Fabrikgeräthe oder die damit vorzunehmenden oder vorgenommenen Veränderungen nicht, wie im §. 8. vorgeschrieben ist, anzeigt, oder den Rauminhalt der Kessel und Pfannen, der Vorschrift des §. 8. zuwider, zu gering angiebt, oder die im §. 9. vorgeschriebene Bezeichnung der Geräthe unterläßt, strfällt in eine Strafe von 5 bis 20 Rthlr., welche bei Wiederholungen auf 20 bis 50 Rthlr. erhöht wird.

## §. 26.

b. Bestrafung  
sonstiger Uebertretungen.

Die Uebertretung solcher, in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen und der in Gemäßheit derselben erlassenen und gehörig bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften, auf welche keine besondere Strafe gesetzt worden, soll mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thlr. geahndet werden.

## §. 27.

4. Verurteilung  
der Weib. in Freiheitsstrafe.

Wenn eine Geldbuße von dem Verurtheilten wegen seines Unvermögens nicht beizutreiben ist, tritt an deren Stelle eine verhältnißmäßige Freiheitsstrafe, welche jedoch im ersten Falle die Dauer von einem Jahre, bei dem ersten Rückfalle die Dauer von vier Jahren nicht übersteigen, dagegen aber im dritten oder in einem ferneren Rückfalle nicht unter einem halben Jahre betragen soll.

## §. 28.

5. Zeitliche  
Strafbestimmungen.

In Ansehung der Vertretungsverbindlichkeit für verurtheilte Geldstrafen, der Konkurrenz anderer Verbrechen, der Befreiung der Steuerbeamten und der Widerseßlichkeit gegen letztere gelten die Bestimmungen der §§. 83. 84. und 86. bis einschließlich 89. der Steuerordnung vom 8. Februar 1819, sowie der Deklaration vom 6. Oktober 1821.

## §. 29.

B. Straf-Verfahren.

Hinsichtlich des Verfahrens gegen die Kontravenienten kommen die Vorschriften der Steuerordnung vom 8. Februar 1819 §§. 91. bis einschließlich 95., sowie die zur Deklaration der §§. 93. und 94. derselben ergangenen Bestimmungen vom 20. Januar 1820 und 27. September 1833 zur Anwendung.

## §. 30.

Die durch diese Verordnung für das Vergehen der Defraudation bestimmten Strafen verjähren in Fünf Jahren, bloße Ordnungsstrafen aber in Einem Jahre seit Verübung des Vergehens oder der Kontravention.

Gegeben Sanssouci, den 7ten August 1846.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Stottweil.

## Nr. 4.

Verordnung, das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgesetz und die demselben entsprechende Zoll-Ordnung betreffend.

Vom 23. Januar 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen u. r. haben mit den zollvereinten Staaten ein gemeinschaftliches Zollgesetz und eine demselben entsprechende Zollordnung vereinbart, und verordnen auf den Antrag Unseres Staatsministeriums wie folgt:

§. 1. Dem anliegenden Zollgesetze und der gleichfalls beigelegten Zoll-Ordnung ertheilen Wir hierdurch für den ganzen Umfang Unserer Monarchie Gesetzeskraft.

§. 2. Gleichzeitig heben Wir das Zollgesetz und die Zollordnung vom 26. Mai 1818, ersteres jedoch mit Ausnahme des §. 19., auch die Verordnung vom 19. November 1824 hierdurch auf, nicht minder alle andere über diesen Gegenstand ergangenen Verordnungen, insofern in den anliegenden Gesetzen etwas anderes bestimmt worden ist.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1838.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Jrhr. v. Altenstein. v. Kamph. Mühlner. v. Kochow.  
v. Nagler. Graf v. Nvensleben. Jrhr. v. Beriber.  
v. Rauch.

## Z o l l - G e s e t z.

### A.

#### Allgemeine Bestimmungen.

1. Verkehr mit andern Ländern. §. 1. Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staatsgebiets eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.

§. 2. Allen inländischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr gestattet.

§. 3. Ausnahmen hiervon (§§. 1—2.) treten ein beim Verkehr mit Salz und denseligen Stoffen, woraus Salz ausgeschieden zu werden pflegt, so wie mit Spielkarten, und können auch für andere Gegenstände aus politischen Rücksichten auf bestimmte Zeit angeordnet werden.

II. Abgaben vom Verkehr mit andern Ländern (Zölle).  
1. Eingangs-Zoll.

§. 4. Von eingehenden fremden Waaren wird ein Eingangszoll erhoben, dessen Höhe, sowie die von demselben ganz befreiten Gegenstände, die Erhebungsorte (der Zolltarif) nachweist.

Welche Waaren als fremde anzusehen.

§. 5. Alle aus andern Ländern eingehenden Gegenstände werden in Beziehung auf die Zollpflichtigkeit, der Regel nach,

und nur unter Zulassung der im gegenwärtigen Gesetze ausdrücklich bestimmten Ausnahmen, als fremde Waaren angesehen.

**2. Ausgangs-Zoll.** §. 6. Bei dem Ausgange gilt die Zollfreiheit als Regel. Die Ausnahmen ergibt der Tarif.

**3. Durchgangs-Zoll.** §. 7. Von fremden Waaren, die nicht im Lande verbleiben, sondern bloß durchgeführt werden, wird ein Durchgangs-zoll erhoben, dessen Höhe der Tarif bestimmt.

**4. Erleichterungen des Durchgangs.** §. 8. Gegenstände des Durchgangs können gegen Entrichtung der Durchgangsabgabe innerhalb des Staatsgebietes, unter der angeordneten Aufsicht, umgeladen, auch der Expedition oder des Zwischenhandels wegen gelagert werden.

**11. Ausnahmeweise Erleichterung in den Abgaben beim Verlehr mit anderen Ländern.** §. 9. Erleichterungen, welche die Bewohner des Landes in anderen Ländern bei ihrem Verlehr genießen, können, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse gestattet, erwiedert werden. Dagegen bleibt es

**1. Im Allgemeinen.** vorbehalten, Beschränkungen, wodurch der Verlehr der Bewohner des Landes in fremden Ländern wesentlich leidet, durch angemessene Maaßregeln zu vermeiden.

**2. Insbesondere beim Verlehr mit den zum Zollvereine gehörigen Ländern.** §. 10. Mit Ländern, die sich mit dem Staate zu einem gemeinschaftlichen Zollsysteme (zu dem Zollvereine) verbunden haben, besteht — unter Ausschluß der im §. 3. bezeichneten Gegenstände — ein unbeschränkter und der Regel nach völlig abgabenfreier Verlehr, wie unter den einzelnen Theilen des eigenen Staatsgebietes. Ausnahmeweise unterliegt dieser Verlehr bei einigen Erzeugnissen einer Abgabe zur Ausgleichung der in beiden Ländern bestehenden innern Steuern.

Die näheren, diesem Verhältnisse entsprechenden Bestimmungen werden, soweit es noch nöthig, besonders bekannt gemacht werden.

## B.

### Besondere Bestimmungen.

**1. Erhebung des Zolles.** §. 11. Die Erhebung des Zolles geschieht nach Gewicht, nach Maaß oder nach Stückzahl.

**2. Bezeichnung und Verschlußgelde.** §. 12. Außer dem Zolle kann, wenn Waaren nach den Vorschriften dieses Gesetzes unter besonderen Kontrollformen abgefertigt, oder mit Verschluß belegt werden, die Entrichtung des im Zolltarif bestimmten Bezeichnungsgeldes oder Verschlußgeldes verlangt werden.

**3. Berichtigung des Zolltarifs.** §. 13. Der Zolltarif kann nur alle drei Jahre im Ganzen berichtigt, und muß sodann für die nächsten drei Jahre acht Wochen vorher vollständig von Neuem herausgegeben werden. Abänderungen einzelner Zollsätze, oder Erläuterungen über letztere, sollen der Regel nach nur jährlich auf einmal ausgesprochen, wenigstens acht Wochen vor dem ersten Januar zur öffentlichen Kunde gebracht und erst von diesem Tage an angewendet werden.

4. Waaren-Verzeichniß. §. 14. Zur richtigen Anwendung des Zolltarifs dient das amtlich bekannt zu machende Waarenverzeichnis, welches die einzelnen Waarenartikel nach ihren im Handel und sonst üblichen Benennungen in alphabetischer Ordnung anzählt und den auf jeden derselben anwendbaren Tariffatz bezeichnet. Wo dennoch über die richtige Anwendung des Tarifs auf die einzelnen zollpflichtigen Gegenstände ein Zweifel eintritt, wird letzterer im Verwaltungswege und in letzter Instanz von dem Finanzminister entschieden.

5. Verpflichtung zur Entrichtung des Zolles. §. 15. Zur Entrichtung des Zolles ist dem Staat derjenige verpflichtet, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten, Inhaber (natürlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Dem Inhaber steht derjenige gleich, welcher den zollpflichtigen Gegenstand aus einer öffentlichen Niederlageanstalt entnimmt.

Inwiefern der Inhaber, der nicht zugleich Eigenthümer ist, von letzterm oder dem Absender oder Empfänger des zollpflichtigen Gegenstandes die Erstattung der Abgaben verlangen könne, ist nach den, unter ihnen bestehenden rechtlichen Verhältnissen, den Grundsätzen des Civilrechts gemäß, zu beurtheilen und in streitigen Fällen ausschließend von den Gerichten zu entscheiden.

6. Haftung der Waare. §. 16. Die zollpflichtigen Gegenstände haften, ohne Rücksicht auf die Rechte eines Dritten an denselben, für pünktliche und vollständige Entrichtung des darauf ruhenden Zolles, und können, so lange diese nicht erfolgt ist, von der Zollbehörde zurückbehalten oder mit Beschlagnahme belegt werden. Das an den Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes von einem Zollbeamten ergangene Verbot über den fraglichen Gegenstand weiter zu verfügen, hat die volle Wirkung der Beschlagnahme.

Die Verabfolgung der Waaren, auf welchen noch ein Zollanspruch haftet, kann in keinem Falle, auch nicht von den Gerichten, Gläubigern und Gütervertretern (Masse-Kuratoren) bei Konkursen eher verlangt werden, als bis die Abgaben davon bezahlt sind.

7. Verjährung der Abgabe. §. 17. Für die Erhebung der Zollgefälle findet, sowohl gegen den Staat als gegen den Zollpflichtigen, eine einjährige Verjährung in der Art Statt, daß nur binnen Jahresfrist, vom Tage der geleisteten Verzollung an, ein Anspruch auf Erfass wegen zu viel entrichteter Gefälle angebracht und binnen gleicher Frist, von gleichem Zeitpunkte an, eine Nachforderung an den Zollpflichtigen wegen zu wenig erhobener Zollbeträge gestellt werden darf. Auf das Regressverhältniß des Staats gegen die Zollbeamten und auf Nachzahlung hinterzogener (defraudirter) Gefälle findet diese abgekürzte Verjährungsfrist keine Anwendung.

8. Verkehr im Innern. §. 18. Der Verkehr mit zollfreien oder verzollten ausländischen und mit gleichartigen inländischen Waaren im Innern des Staats ist frei und unterliegt nur den zum Schutze der Zolleinrichtung nöthigen Aufsichtsmaßregeln.

Von Gegenständen, für welche der tarismäßige Eingangszoll entrichtet ist, kann weiter keine Verbrauchs- noch sonstige Abgabe für Rechnung des Staats erhoben werden, mit Ausschluß jedoch derjenigen innern Steuern, welche

auf die weitere Verarbeitung, oder auf anderweitige Bereitungen aus solchen, sowohl fremden als inländischen gleichartigen Gegenständen gelegt sind.

9. Unzulässigkeit §. 19. Binnenzölle, sowohl des Staats, als der Kommunen der Binnenzölle. und Privaten, sind unzulässig.

10. Vergleich der Kommunal- u. Privat-Abgaben vom Handel u. Verbrauche ausländischer Waaren. §. 20. Abgaben an Kommunen oder Privaten vom Handel und Verbrauche ausländischer Waaren dürfen nicht Statt finden, wenn nicht ähnliche Umstände, wie rücksichtlich der Staatsabgaben §. 18. erwähnt worden, auch hier eine Ausnahme begründen.

11. Vorbehalt wegen der Wasserzölle und anderer Abgaben. §. 21. Die konventionellen Wasserzölle auf denjenigen schiffbaren Flüssen, welche das Gebiet verschiedener Staaten berühren, sowie alle anderen wohlbegründeten Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschifffahrt und Klöfferrei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststraßen, Wege, Krähnen, Waagen, Niederlagen, und anderer Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören dagegen auch künftig nicht zu den in den §§. 19. und 20. als unzulässig bezeichneten Abgaben.

12. Besondere Vorschriften für einzelne Landes- theile. §. 22. Abgesondert gelegene, auch vorspringende Landes- theile, für welche besondere Verhältnisse es erfordern, können von Entrichtung der durch dieses Gesetz angeordneten Abgaben ausgenommen bleiben und in dieser Beziehung eigene, der Dertlichkeit angemessene Einrichtungen erhalten.

Der Verkehr dieser Landes- theile mit dem übrigen Staatsgebiet unterliegt den Beschränkungen, welche dies Verhältniß erfordert.

13. Ausfuhr §. 23. Eine Befreiung von den durch dieses Gesetz be- stimmten Abgaben findet nicht Statt

14. Einrichtungen zur Beaufsichtigung und Er- hebung der Zölle. §. 24. Wo das Staatsgebiet an Ausland d. i. an fremde nicht zu demselben Zollsysteme gehörige Län- der angrenzt, bildet die Landesgrenze zugleich die Zollgrenze oder Zolllinie, und der zunächst innerhalb derselben gelegene Raum, dessen Breite nach der Dertlichkeit bestimmt wird, den Grenzbezirk, welcher vom übrigen Staatsgebiete durch die besonders zu bezeichnende Binneulinie getrennt ist.

2. Zollstraßen u. Landungsplätze. §. 25. Von den aus dem Auslande in und durch den Grenz- bezirk führenden Land- und Wasserstraßen sollen die zum Waarenverkehr mit dem Auslande vorzugsweise geeigneten, als Zollstraßen bezeichnet werden. Auch sollen, wo die Zollgrenze durch ein schiffbares Wasser gebildet wird, die erforderlichen Landungsplätze bestimmt werden.

3. Zollbehörden. §. 26. Zur Feststellung und Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangs- Zölle werden im Grenzbezirk Grenz Zollämter, in den übrigen Theilen des Landes andere Prebestellen, auch da, wo die Grenz Zoll- ämter nicht nahe genug an der Zolllinie liegen, an dieser besondere Ansa- genposten errichtet.

4. Grenzbe- wachung. §. 27. Die Aufsicht auf den Waaren- Ein- und Ausgang wird längs der Zollgrenze und im Grenzbezirk durch eine

uniformirte und bewaffnete Grenzwaſche geübt, die zum Gebrauche ihrer Waffen nach den Beſtimmungen des Beſetzes vom 28. Juni 1834 beſugt iſt.

5. Verſicherung anderer Angehörigen in Bezug auf den Zollſtand.

§. 28. Andere Staats- und Kommunalbeamte, namentlich die Polizei- und Forſtbedienten, ſind zur Unterſtützung der Grenzwaſche verpflichtet. Sie haben inſondere Uebertretungen der Zollvorſchriften, welche bei Ausübung ihres Dienſtes zu ihrer Kenntniß kommen, möglichſt zu hindern und auf jeden Fall zur nähern Unterſuchung ſofort anzuzeigen.

6. Allgemeine Verſchriften für die Waaren-Ein-, Zwei- und Ausfuhr.

a. Straßen und Zeit, an welche die Ueberſchreitung der Zolllinie gebunden iſt.

§. 29. Wer zollpflichtige oder zollfreie Waaren mit ſich führt, darf über die Zolllinie zu Waſſer oder zu Lande nur während der Tageszeit und nur auf einer Zollſtraße ein- oder austreten, auch nur bei einem erlaubten Landungsplatze anlanden.

Die Häfen am Meere, mit den polizeilich dazu angewieſenen Einfahrten, ſind die Zollſtraßen an der Seeſeite.

Inwiefern der Ein- oder Ausgang zu anderer, als der vorbeſtimmten Zeit und auf anderen als den Zollſtraßen, auch das Anlanden an anderen als den bezeichneten Landungsplätzen ausnahmsweiſe zuläſſig iſt, wird durch die Zoll-Ordnung beſtimmt.

b. Fortſetzung des Wegs bis zum Zollamte; Deklaration, Reviſion.

§. 30. Der Weg von der Zolllinie bis zum Grenz-zollamte muß ununterbrochen fortgeſetzt, auch müſſen beim Zollamte die Menge und die Art der Waaren vollſtändig und genau angegeben (deklarirt) und letztere dem Zollamte zur Einſicht (Reviſion) vorgezeigt werden.

c. Behandlung der ein- und durchgehenden Waaren.

§. 31. Eingehende, ſei es nach einem inländiſchen Beſtimmungsorte, oder zum unmittelbaren Durchgang deklarirte Waaren, werden nach Verſchiedenheit der Fälle entweder ſogleich beim Grenz-zollamte vollſtändig abgeſertigt (in freien Verkehr geſetzt) oder von ſolchem unter Zollkontrolle (mittels Begleitſchein) und geeigneten Falls unter Verſchluß und gegen Sicherheitsleſtung für den Betrag des Zolles an eine andere Hebeſtelle zur Schlußabfertigung verwieſen.

d. Behandlung der ausgehenden Waaren.

§. 32. Bei ausgehenden, einem Ausgangszolle unterliegenden Waaren geſchieht die Ermittlung der Menge und Art derſelben, ſowie die Erhebung des Zolles nach der Wahl des Waarenführers entweder beim Grenz-zollamte am Ausgangspunkte, oder bei einer Hebeſtelle im Innern mit Vorbehalt der Reviſion beim Grenz-zollamte.

e. Weiteres Verhalten der Waarenführer u. Verſichtungen derſelben im Allgemeinen.

§. 33. Waaren, die nach §. 31. an eine andere Hebeſtelle zur weiteren Abfertigung verwieſen, oder zur unmittelbaren Durchfuhr beſtimmt, oder nach §. 32. zum Ausgange deklarirt ſind, hat der Waarenführer unverändert ihrer Beſtimmung zuzuführen, dem Zollamte, von welchem die Schlußabfertigung zu bewirken iſt, zuzustellen, auch bis dahin den etwa angelegten amtlichen Verſchluß unverlezt zu erhalten.

Die nähern Vorſchriften über die Verbindlichkeiten, welche in Hinſicht auf Deklaration und Reviſion der Waaren, auf die Sicherheitsleſtung für

die schuldigen Zollgefälle und auf den Waarenverschluß von Seiten der Verkehrtreibenden zu erfüllen sind, enthält die Zollordnung.

7. Waaren-Verkehr und Transport im Grenzbezirke.

§. 34. Innerhalb des Grenzbezirks unterliegt aller Waarenverkehr und Transport einer genauen und speziellen Aufsicht und ist denjenigen Beschränkungen und Kontroll-Maassregeln unterworfen, welche zur Sicherheit gegen die verheimlichte Waaren-Einfuhr und Ausfuhr erforderlich und in der Zollordnung näher angegeben worden sind.

8. Gewerbebetrieb im Grenzbezirke.

§. 35. Innerhalb des Grenzbezirks können früher bestandene Gewerbe mit zollpflichtigen fremden, einem höhern als dem allgemeinen Eingangszoll unterliegenden oder mit gleichnamigen inländischen, sowie mit allen, einem Ausgangszolle unterworfenen Gegenständen nur fortgesetzt und neue nur angefangen und betrieben werden, unter Beobachtung derjenigen Vorschriften, welche von den obersten Verwaltungs-Behörden mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuordnen, sowie durch die gewerbepolizeilichen Gesetze gegeben sind, um das Gewerbe- und Zoll-Interesse zu sichern.

Die weiteren Bestimmungen hierwegen und zwar insbesondere wegen Führung von Handelsbüchern von Seiten der Kaufleute im Grenzbezirke, dann wegen Beschränkung der Krämer und anderer Gewerbetreibender in kleineren Orten des Grenzbezirks bei dem unmittelbaren Waarenbezuge aus dem Auslande, sowie wegen der Beschränkung der Hausirgewerbe im Grenzbezirke, sind durch die Zollordnung ertheilt worden.

9. Waaren-Verkehr außerhalb des Grenzbezirks.

§. 36. Ueber den Grenzbezirk hinaus findet im Inlande nach Ansehung der nähern Vorschriften, welche die Zollordnung hierüber enthält, eine weitere Beaufsichtigung des Waarenverkehrs nur insoweit Statt, daß

- 1) die aus dem Auslande oder aus dem Grenzbezirke in das Innere des Landes übergehenden Waaren mit den im Grenzbezirke empfangenen Abfertigungsscheinen bis zum Bestimmungsort begleitet sein müssen; daß
- 2) bei gewissen hoch besteuerten Waaren die Versendungen im Inlande zu größern Quantitäten nur auf Frachtbriefe oder Transportzettel geschehen dürfen; daß
- 3) von den Handelstreibenden, welche dergleichen hoch besteuerte Waaren unmittelbar aus dem Auslande beziehen, über den Handel mit denselben Buch zu führen und darin der Tag und der Ort, an welchem die Verzollung geschieht worden, jedesmal beim Empfang der Waare anzumerken ist; daß endlich
- 4) Waarenführer und Handelstreibende bei dem Transporte zollpflichtiger fremder oder gleichnamiger inländischer Waaren auch außerhalb des Grenzbezirks den Zoll-, Steuer- oder Polizei-Beamten über die transportirten Waaren, — und insofern es Artikel der vor- (2.) bezeichneten Art sind, auch darüber aufrichtige Auskunft zu geben haben, von wem und woher die Waaren bezogen worden sind und wohin, auch an wen sie abgeliefert werden sollen.

10. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

§. 37. Sind Gründe vorhanden, zu vermuthen, daß irgend jemand im Grenzbezirke sich einer Uebertretung der Zollgesetzte schuldig gemacht habe, oder zu einer solchen Uebertretung durch Bergung verbotener oder zollpflichtiger Waaren mitwirke, so können zur Ermittlung derartiger Kontraventionen Nachsuchungen nach solchen Vorräthen unter Erforderung des Ausweises über die geschehene Bergung oder den inländischen Ursprung der vorgefundenen Waaren und selbst Hausvisitationen von Zollbeamten unter Leitung eines Ober-Kontrolllehrs oder eines andern Beamten gleichen oder höhern Ranges vorgenommen werden; Hausvisitationen jedoch nur unter Juziehung der Ortsbehörden und nur nach Sonnenaufgang und vor Sonnenuntergang.

Der Beobachtung dieser Hörmlichkeiten bedarf es nicht, wenn auf der That betroffene, von den Zollbeamten verfolgte Schleißhändler in Häusern, Scheunen u. s. w. einen Zufluchtsort suchen.

In solchen Fällen müssen die verdächtigen Räume den verfolgenden Zollbeamten auf Verlangen sofort und zu jeder Zeit geöffnet, und es dürfen letztere in Ausübung ihrer Dienstpflicht gegen die Flüchtigen auf keine Weise gehindert werden.

Auch sind unter den vorgedachten Nachsuchungen die gewöhnlichen Revisionen bei den, auf den Grund des §. 35. dieses Gesetzes unter Kontrolle stehenden Gewerbetreibenden nicht begriffen.

§. 38. Haussuchungen außerhalb des Grenzbezirks zum Zwecke der Verfolgung einer Uebertretung der Zollgesetzte können nur von den zur Untersuchung solcher Uebertretungen kompetenten (Gerichts-) Behörden angeordnet und unter deren Leitung vorgenommen werden.

11. Körperliche Visitationen.

§. 39. Personen, gegen welche der Augenschein den Verdacht erregt, daß sie Waaren unter den Kleidern verborgen haben und welche der Aufforderung der Zollbeamten, sich dieser Gegenstände freiwillig zu entledigen, nicht sogleich vollständig genügen, können der körperlichen Visitation unterworfen werden. Sie müssen jedoch — wenn sie die Visitation nicht bei der nächsten Zollstelle oder Ortsbehörde wollen geschehen lassen — deshalb vor die zur Untersuchung der Zollstraffälle kompetente Behörde geführt werden.

12. Anstalten zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs.

§. 40. Zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs dienen die in den wichtigern Handelsplätzen des Inlandes unter amtlicher Aufsicht stehenden öffentlichen Niederlags-Anstalten, — Packhöfe, Hallen, Freihäfen, nach welchen die zollpflichtigen Waaren von der Grenze aus, unter den vorgeschriebenen Sicherheits-Maafregeln abgefertigt werden.

Nicht minder werden auch bei den Haupt-Zollämtern an der Grenze, wo sich ein desfallsiges Bedürfnis zeigt, Niederlagen eingerichtet, in welchen Waaren bis zu ihrer weitem Bestimmung unbezollt gelagert werden können.

Ausnahmsweise endlich kann für solche Waaren, welche sich zur Aufbewahrung in den öffentlichen Niederlagen nicht eignen, bei genügend gewährter Sicherheit gegen Veruntreuungen und Verluste auch die Befugniß zum

Privallager, jedoch jederzeit widerruflich und nur auf besondere Genehmigung der obersten Finanzbehörde, gestattet werden.

Ueber die Verpflichtungen bei hiernächstiger Verzollung der niedergelegten Waaren, imgleichen über die Fristen, binnen welchen die eingegangenen Waaren auf den Packhöfen und Zollniederlagen lagern dürfen, sowie endlich über das Verfahren mit den nach Ablauf jener Fristen nicht abgeholtten Waaren, sind durch die Zollordnung die nöthigen Vorschriften ertheilt worden.

Der Inhaber, Eigenthümer oder Absender der Waaren muß sich, wenn er die Waaren zum Packhof deklarirt oder deklariren läßt, jenen Vorschriften unterwerfen, ohne daß es darüber einer besondern Erklärung bedarf.

13. Ausnahmeweise Freibeit, n. für Verlegungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande. §. 41. Verzollte oder inländische Erzeugnisse, welche vom Inlande durch das Ausland nach dem Inlande versendet werden, bleiben beim Aus- sowie beim Wiedereingange dann von aller Zoll-Entrichtung befreit, wenn die vollständige Ueberzeugung vorhanden ist, daß dieselben Gegenstände wieder eingehen, welche aus dem Inlande ausgegangen sind.

Fremde Waaren, welche unter Zollkontrolle versendet werden und auf ihrem Wege zum Bestimmungsorte zwischenliegendes Ausland berühren, werden hierdurch unter gleicher Voraussetzung von keiner andern, als der vermittelst der Zollkontrolle vorbehaltenen Zoll-Entrichtung betroffen.

Wo die eine oder die andere dieser Begünstigungen zugestanden wird, müssen genau die Vorschriften und Bedingungen erfüllt werden, welche die Zollverwaltung ertheilen wird, um die obige Ueberzeugung zu begründen.

b. beim Weg u. Marktverlebr. §. 42. Zur Erleichterung des Besuchs auswärtiger Messen und Märkte mit inländischen Erzeugnissen kann für gewisse, sich hierzu eignende Gegenstände, unter Beobachtung der erforderlichen Kontrollvorschriften die zollfreie Rückbringung der unverkauft gebliebenen Waare gestattet werden.

Nicht minder wird den fremden Handel- und Gewerbetreibenden, welche inländische Messen und Märkte besuchen, von ihren unverkauften Waaren Erlaß des Eingangszolls bei der Wiederausfuhr, auf vorschriftsmäßigen Nachweis über die Identität der ein- und zurückgeführten Waaren, gewährt.

c. bei Waaren, die zur Verarbeitung oder Vervollkommnung mit der Bestimmung des Ausganges ringsbracht werden und umgesehen. §. 43. Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung der Arbeit mit der Bestimmung, die daraus gefertigten Waaren auszuführen, eingehen, können im Zoll erleichtert werden.

In besonderen Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung nach dem Auslande gehen und im vervollkommenen Zustande zurückkommen. Ausnahmen der einen wie der andern Art bedürfen aber jedesmal der Genehmigung des Finanzministers.

d. beim Grenzverlebr. §. 44 a. Ob und welche Erleichterungen in Bezug auf den kleinen Grenzverkehr mit dem benachbarten Auslande Statt finden können, wird nach Maßgabe des örtlichen Bedürfnisses von dem Finanzminister durch besondere Verfügungen bestimmt.

„ beim Seever- §. 44b. In welchen Fällen bei dem Seeverkehr Ausnahmen  
kehr. von den allgemeinen Regeln wegen Entrichtung des Zolles  
eintreten, ist in der Zollordnung bestimmt worden.

III. Postzuge- §. 45. Die näheren Bestimmungen über die Ausführung  
Bestimmungen. und Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes sind in der Zoll-  
ordnung enthalten.

## Z o l l - O r d n u n g.

### Erster Abschnitt.

Von der Erhebung der Zölle und der Waaren-Abfertigung,  
so weit solche an der Grenze Statt finden.

1. Beim Waa- §. 1. Wer aus dem Auslande kommt, und zollpflichtige  
ren Eingange. Waaren, oder zollfreie Gegenstände, letztere im verpackten  
A. Allgemeine Zustande, mit sich führt, darf solche, den im §. 29. und §. 30.  
Bestimmungen. des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zufolge, nur wäh-  
1. Verhalten rend der Tageszeit (§. 86.) und nur auf einer Zollstraße in  
beim Eingange über die Zolllinie. das Land bringen. Er darf von der Zolllinie ab die Zollstraße nicht ver-  
lassen, sondern muß sich auf derselben, ohne Abweichung und willkürlichen  
Aufenthalt, und ohne eine Veränderung an der Ladung vorzunehmen, mit  
dieser zum Grenzzollamt begeben. Auf Gewässern, welche längs der Zoll-  
grenze sich erstrecken, darf, Fälle dringender Gefahr oder höherer Gewalt  
ausgenommen, nur an den dazu bezeichneten Landungsplätzen gelandet und  
ausgeladen werden.

Was Seefischer beim Einlaufen auf den Rreden und in den Häfen  
und Binnengewässern zu beobachten haben, bestimmen die Hafenordnungen  
und die vom Finanzminister für den Waareneingang serwärts erlassenen  
Regulative.

An der Seeseite leidet die Bestimmung (§. 29. des Zollgesetzes), wo-  
nach Waaren nur in Häfen (Zollstraßen) einzuführen sind, Ausnahme:

- a) bei Fischereifahrzeugen, welche bloß frische Erzeugnisse des Meeres ein-  
führen;
- b) bei der Bergung des Straudgutes.

2. Anmeldung §. 2. Bei dem Grenzzollamt hat der Waarenführer seine  
bei dem Grenz- sämmtlichen, die Ladung betreffenden Papiere zu übergeben.  
zollamte oder dem  
verleigenden An-  
sage. (Anmel-  
dungs-) Posten.

§. 3. Wo das Grenzzollamt entfernter von der Grenze ge-  
legen und deshalb näher an der Grenze ein Ansageposten  
errichtet ist, hat der Waarenführer seine Papiere über die Ladung bei letz-  
terem abzugeben und überdies die Zahl der Wagen und Pferde und, wo  
möglich, auch die der geladenen Stücke anzumelden.

Die von dem Waarenführer übergebenen Papiere werden in seiner  
Gegenwart eingeseigelt, an das Grenzzollamt adressirt und einem Grenz-

auffeher überliefert, welcher das Fuhrwerk oder Schiffsgesäß zum Grenzzollamte begleitet.

Diese Begleitung soll regelmäßig und so oft geschehen, als es die Beschaffenheit des Verkehrs erfordert und die Stärke des Personals, sowie die Entfernung des Grenzzollamtes zulassen.

Bei jedem Ansageposten wird an der Thür des Abfertigungszimmers eine Bekanntmachung angeheftet seyn, aus der zu ersehen ist, zu welchen Stunden täglich die Begleitung der bis dahin eingetroffenen Waarentransporte zum Zollamte erfolgt.

§. 4. Reisende, welche Gepäc bei sich führen, und weder mit der gewöhnlichen Post, noch mit Extrapost reisen, sind zur Anmeldung nach den Vorschriften der §§. 2. und 3. verpflichtet, mit dem Unterschiede, daß sie dem Ansageposten nur ihren Namen, Stand und Wohnort, sowie den Namen und Wohnort des Fuhrmanns anzeigen und einen Schein darüber erhalten, mit dem sie sich bis zum Grenzzollamte ausweisen, bei welchem derselbe abgeliefert wird. In besonderen Fällen kann der Ansageposten, wenn er es nöthig erachtet, Reisende begleiten lassen, jedoch ohne Aufenthalt.

3. Deklaration.  
a. Aufforderung  
dazu.

§. 5. Nach Ablieferung der über die Ladung sprechenden Papiere an das Zollamte, fordert dieses den Waarenführer zur Deklaration der Ladung auf, welche, mit Einschluß des Reise- oder Schiffsgedrätzes und etwaniger Mundvorräthe so lange völlig unberührt bleiben muß, bis das Zollamte die Anweisung zum Ab- oder Ausladen erteilt.

b. Form und Inhalt der Deklaration.

§. 6. Die Deklaration muß, dem darüber vorgeschriebenen Formulare gemäß, enthalten:

- a) die Zahl der Wagen und Pferde, aus welchen der Transport besteht;
- b) den Namen des Fuhrmanns, bei Schiffen den Namen oder die Nummer des Schiffsgesäßes und den Namen des Schiffsführers;
- c) Namen und Wohnort der Waarenempfänger (nach den Frachtbriefen);
- d) die Zahl der Kollo und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen;
- e) die Menge und Gattung der Waaren, für jedes Kollo nach den Benennungen und Maasstäben des Tarifs;
- f) die Abfertigungsweise, welche der Waarenführer für die ganze Ladung oder für einzelne Theile derselben begehrt;
- g) die Versicherung des Waarenführers, daß die Deklaration richtig sey, und seine Unterschrift.

Die Deklaration muß sich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeschlossen, erstrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenständen zusammengeladen sind, auch letztere enthalten.

c. wie solche ausgefertigt werden muß.

§. 7. Es steht dem Waarenführer frei, ob er über seine ganze Ladung nur eine Deklaration, oder mehrere Theildeklarationen übergeben will. Im letzteren Falle muß er solche aber selbst besorgen, wenn auch sonst die Fertigung der Deklaration durch das Zollamte nach den Bestimmungen der folgenden §§. 8. und 9. zulässig wäre; auch muß er den einzelnen Deklarationen noch eine besondere

Generaldeklaration beifügen, und in derselben die Versicherung abgeben, daß der ganze Inhalt der Ladung richtig deklarirt sey.

Die Deklarationen müssen in Deutscher Sprache abgefaßt, leserlich und — besonders was die Zahlen betrifft, — deutlich geschrieben seyn, und dürfen weder Abänderungen noch Rasuren enthalten. Deklarationen, welche diesen Erfordernissen nicht entsprechen, können zurückgewiesen werden.

Jede Deklaration über Ladungen, von welchen der Eingangszoll mehr als 10 Thaler beträgt, muß zweifach ausgefertigt werden. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll nicht über 10 Thaler und nicht unter 3 Thaler beträgt, ist nur eine einfache Ausfertigung der Deklaration nothwendig. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll weniger als 3 Thaler beträgt, kann der Zollpflichtige verlangen, daß an die Stelle der Ausfertigung einer förmlichen Deklaration die Eintragung der Gegenstände nach seiner mündlichen Angabe in das für die Zollquittung vorgeschriebene Formular trete.

1. Wenn die Ausfertigung der Deklaration obliegt.

§. 8. Die Ausfertigung der Deklaration muß in der Regel der Waarenführer selbst besorgen, oder durch eine sich hiermit beschäftigende Privatperson (Kommissionair, Zollabrechner) besorgen lassen, welcher Letztere dann, sofern der Waarenführer des Schreibens unkundig ist, die Deklaration im Namen und aus Auftrag des Deklaranten unterzeichnet. Ist der Waarenführer des Schreibens unkundig, und befehlet sich kein Kommissionair am Orte, so erfolgt die Ausfertigung der Deklaration durch das Zollamt, welches dieselbe unentgeltlich auf den Grund der übergebenen Papiere oder der mündlichen Anzeige bewirkt. Gleiches geschieht, wenn der Eingangszoll von der ganzen Ladung nicht über 10 Thaler beträgt und der Waarenführer in diesem Falle die Ausfertigung von dem Zollamte verlangt.

Der vom Zollamte angefertigten Deklaration muß, nach vorheriger Vorlesung, der Deklarant seine Unterschrift oder sein gewöhnliches Handzeichen beifügen, dessen Richtigkeit von zwei Beamten oder Zeugen zu bescheinigen ist.

Der Deklarant haftet für die Richtigkeit der Deklaration, ohne Unterschied, ob diese von ihm selbst, oder für ihn von einem Dritten, oder dem Zollamte ausgefertigt worden ist.

§. 9. Besitzt der Waarenführer keine Frachtbriefe oder andere über seine Ladung sprechenden Papiere, oder nur solche, die zur Anfertigung einer vollständigen Deklaration unzureichend sind, und ist ihm sonst die Ladung nicht genug bekannt, um die vorgeschriebene Deklaration zu fertigen, oder fertigen zu lassen, so muß er, wenn er nicht den höchsten Eingangszoll zu entrichten erböthig ist, die Versicherung zu Protokoll abgeben, daß er gar keine, oder keine andern als die vorgelegten Papiere besitze, und auch sonst die Ladung nicht vollständig kenne. Es tritt alsdann die Anfertigung der Deklaration durch das Zollamt ein, welches solche nach vorheriger spezieller Revision der Ladung, in Gegenwart des Waarenführers, auf den Grund einer darüber aufzunehmenden Verhandlung bewirkt. Die vom Zollamte aufgenommene Deklaration muß von dem Waarenführer, welcher für die

richtige Stellung der Ladung zur Revision hastet, unterschrieben, oder, wenn derselbe des Schreibens unkundig ist, nach Vorschrift des vorhergehenden §. unterzeichnet und bescheinigt werden.

Der Waarenführer muß in diesem Falle sich gefallen lassen, daß die gehörig deklarirten Ladungen, auch wenn sie später eintreffen, in der Abfertigung ihm vorgezogen werden, und daß die Ladung inzwischen auf seine Kosten unter amtlicher Bewachung und Verschlusse gehalten wird. Ist derselbe nur Frachtführer, so ist er, wenn er jenes Verfahren nicht eintreten lassen will, und zuvor die oben vorgeschriebene Versicherung abgegeben hat, einen Zeitraum zu bestimmen befugt, innerhalb dessen er die Deklaration nachträglich beibringen will. Letzteren Falls bleiben die Waaren bis dahin auf Kosten des Waarenführers in Gewahrsam des Amtes.

7. Anleitung zur richtigen Ausfertigung der Deklarationen und Bekanntmachung der Dienst-Instruktionen in Bezug auf die Abfertigung.

§. 10. Eine besondere Anleitung zur Ausfertigung der Deklaration ist bei jedem Zollamte und Ansagerposten zur allgemeinen Kenntnißnahme auszuhängen.

Auch wird aus den Geschäftsanweisungen für die Zollämter dasjenige, was sich auf die Abfertigung bezieht, und neben den gesetzlichen Bestimmungen dem Publikum besonders zu wissen nöthig ist, zur Nachsicht öffentlich bekannt gemacht werden.

Die nöthigen gedruckten Formulare zu den Deklarationen werden den Deklaranten einzeln unentgeltlich von den Zollämtern verabreicht, von denen solche auch in beliebiger größerer Menge gegen Erstattung der Papier- und Druckkosten entnommen werden können.

8. Besondere Vorschriften für Reisende.

§. 11. Reisende, mit Ausschluß derjenigen, welche zur gewerbetreibenden Klasse gehören, steht es frei, bei ihrer Ankunft am Zollamte auf die Frage der Zollbeamten, ob sie

verbotene oder zollpflichtige Waaren bei sich führen, statt eine bestimmte Antwort zu geben, sich sogleich der Revision zu unterwerfen. In diesem Falle sind sie nur für die Waaren verantwortlich, welche sie durch die getroffenen Anstalten zu verheimlichen bemüht gewesen sind. Ueber die vorgefundenen zollpflichtigen Waaren hat das Zollamt die Deklaration zu fertigen.

9. Revision der Waaren. Zweck der Revision.

§. 12. Nach Berichtigung des Deklarationspunktes wird, soweit nicht ausnahmsweise das im §. 9. bezeichnete Verfahren hat eintreten müssen, zur Revision der Waaren geschritten.

Bermöge derselben sollen die Beamten, entweder durch den Augenschein, oder durch Werkzeuge sich die Ueberzeugung verschaffen, daß die zum Eingange angemeldeten Gegenstände nach Menge und Gattung mit der Deklaration übereinstimmen, und daß weder ein verbotener Gegenstand, noch ein mit einer höheren Abgabe belegter als der angemeldete, vorhanden ist.

Allgemeine Revision.

§. 13. Es geschieht die Prüfung entweder bloß nach Zahl,

Zeichen, Verpackungart und Gewicht der Kolln, ohne Eröffnung der Fässer, Ballen u. s. w. (allgemeine Waarenrevision), oder es findet außerdem noch Eröffnung Statt, um die eigentliche Menge der in

**Spezielle Revision.** den Kolli enthaltenen Waaren zu ermitteln, und die Ueberzeugung zu erlangen, daß keine andere als die angemeldete Waarengattung, oder daß diese in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit vorhanden sey (spezielle Waarenrevision).

**Brutto-Gewicht.** §. 14. Es wird bei der Revision entweder bloß das Bruttogewicht, oder auch das Nettogewicht ermittelt. Unter Bruttogewicht wird das Gewicht der Waare in völlig verpacktem Zustande, mithin in ihrer gewöhnlichen Umgebung für die Aufbewahrung, und mit ihrer besonderen für Tara den Transport, verstanden. Das Gewicht der für den Transport nöthigen besonderen äußeren Umgebungen wird Tara genannt.

Ist die Umgebung für den Transport und die Aufbewahrung nothwendig eine und dieselbe, wie es z. B. bei Syrup u. die gewöhnlichen Fässer sind, so ist das Gewicht dieser Umgebung die Tara.

**Nettogewicht.** Das Nettogewicht ist das Bruttogewicht nach Abzug der Tara. Die kleineren, zur unmittelbaren Sicherung der Waaren nöthigen Umschließungen (Flaschen, Papier, Pappen, Bindfaden u. dgl.) werden bei Ermittlung des Nettogewichts nicht in Abzug gebracht, so wenig wie Unreinigkeit und fremde Bestandtheile, welche der Waare beigemischt seyn möchten.

**Weiteres Verfahren nach Verschiedertheit der Fälle.** §. 15. Wie weit die Revision auszudehnen und welches Verfahren für die fernere Abfertigung in Anwendung zu bringen sey, richtet sich nach der näheren Bestimmung über die eingegangenen Waaren, und ist verschieden, je nachdem diese

- 1) gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten; oder
- 2) bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen; oder
- 3) nach einem anderen Orte bestimmt sind, wo sich ein Zoll- oder Steueramt mit Niederlage befindet; oder
- 4) zur Verzollung bei einem Zoll- oder Steueramt ohne Niederlage; oder
- 5) zur unmittelbaren Durchfuhr angemeldet werden.

**Obliegenheiten der Zollpflichtigen bei der Revision.** §. 16. Der Zollpflichtige muß die Waaren in solchem Zustande darlegen, daß die Beamten die Revision, wie erforderlich ist, vornehmen können; auch muß er die dazu nöthigen Handlungen, nach der Anweisung der Beamten, auf eigene Gefahr und Kosten verrichten oder verrichten lassen.

**H. Weitere Behandlung, wenn die Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten sollen.** §. 17. Sollen die eingegangenen Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr übergehen, so muß die Revision, da es in diesem Falle auf die Feststellung des Zollbetrages von den angemeldeten Waaren ankommt, eine spezielle seyn.

Wünscht der Waarensührer, daß die Ladung, oder ein Theil derselben, von der speziellen Revision befreit bleibe, so kann hierin, gegen Entrichtung des höchsten Zollsatzes im Tarif, gewillfahrt werden, insofern nicht besondeter Verdacht vorhanden ist, daß dadurch die Uebertretung anderer Landesgesetze beabsichtigt werde, z. B. die Einbringung

falscher Münzen u. s. w., in welchem Falle die Revision und, nach dem Befunde, die Beschlagnahme der betreffenden Gegenstände eintreten muß.

**2. Ermittlung des Nettogewichts.** §. 18. Es bleibt der Wahl des Zollpflichtigen überlassen, ob er bei Gegenständen, deren Verzollung nach dem Nettogewichte geschieht; die tarifmäßige Tara gesten, oder das Nettogewicht, entweder durch Verwiegung der Waare ohne die Tara, oder der letzteren allein, ermitteln lassen will.

Bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, deren Nettogewicht nicht ohne Unbequemlichkeit ermittelt werden kann, weil ihre Umgebung für den Transport und für die Aufbewahrung dieselbe ist, wird die Tara nach dem Tarif berechnet, und der Zollpflichtige hat kein Widerspruchsrecht gegen Anwendung desselben.

In Fällen, wo eine von der gewöhnlichen abweichende Verpackungsart der Waaren und eine erhebliche Entfernung von den in dem Tarif angenommenen Tarafäßen bemerkbar wird, ist auch die Zollbehörde befugt, die Nettoverwiegung eintreten zu lassen.

**3. Entrichtung des Eingangszolles.** §. 19. Nach beendigter Revision erfolgt die Entrichtung des Eingangszolles.

Der Waarenführer erhält darüber eine Quittung, und zwar, wenn die Deklaration zweifach ausgefertigt worden ist, auf dem einen Exemplare derselben.

Hat der Waarenführer über Waaren für verschiedene Empfänger nur eine Deklaration übergeben, so kann er verlangen, daß das Zollamt, neben Ertheilung der allgemeinen Quittung auf dem Duplikate der Deklaration, auf jedem Frachtbriefe den summarischen Betrag des entrichteten Eingangszolles von den darin verzeichneten Waaren anmerke.

**4. Einzug der Abfertigung.** §. 20. In dem quittirten Exemplar der Deklaration, oder in der besonders ausgefertigten Quittung, wird dem Waarenführer vorgeschrieben, innerhalb welcher Frist und auf welcher Straße er seine Ladung durch den Grenzbezirk zu führen, und ob und bei welcher Kontrollstelle er solche anzumelden habe. Sollen die Waaren im Grenzbezirk bleiben, so wird demgemäß das Erforderliche bemerkt.

§. 21. Hiermit ist die Abfertigung geschlossen, und der Waarenführer erhält sämtliche Frachtbriefe und sonstige, in Bezug auf seine Ladung von ihm übergebene Papiere (§. 2.), nachdem jedes einzelne Stück derselben mit dem Zollstempel versehen worden, zurück, um sich damit gegen die Waarenempfänger über die ordnungsmäßige Deklaration der Waaren ausweisen zu können.

**5. Anmeldung bei einer Kontrollstelle an der Binnenslinie.** §. 22. Ist die fernere Anmeldung bei einer Kontrollstelle an der Binnenslinie vorgeschrieben, so müssen derselben die Quittungen oder die Duplikate der Deklarationen übergeben werden. Die Ladung wird mit diesen sie begleitenden Papieren äußerlich verglichen, welche, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, der Waarenführer, mit der Bescheinigung über die geschehene Anmeldung versehen, zurück erhält. Die Kontrollstelle ist indessen auch zur näheren, und bei erheblichen Gründen selbst zur speziellen Revision befugt.

b. beim Wasser-Transporte. §. 23. Waarentransporte auf großen Strömen in Gefäßen, die eine Tragfähigkeit von 5 Lasten (die Last zu 4000 Pfd.) und darüber haben, sind nur zur einmaligen Anmeldung im Grenzzollamte, und nicht zu einer zweiten bei einer Kontrollstelle an der Binnenlinie verpflichtet. Dagegen unterliegen Transporte in kleineren Gefäßen, wie bei dem Verlehr zu Lande in den vorgeschriebenen Fällen, der nochmaligen Anmeldung bei einer solchen.

6. Abfertigung zollfreier Gegenstände. §. 24. Ueber zollfreie Gegenstände, soweit sie nach §. 1. anzumelden, erhält der Waarenführer einen Legitimationschein, um sich damit bei dem weiteren Transport durch den Grenzbezirk ausweisen zu können.

C. Weitere Behandlung, wenn die Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen. §. 25. Wenn eingegangene Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen, so ist zu unterscheiden:

- a) ob der Ort das vollständige Niederlagsrecht (§. 60.) hat; oder
- b) ob nur ein gewöhnliches Zolllager (§. 68.) bei dem Hauptzollamte vorhanden ist.

Im ersten Falle ist das Abfertigungsverfahren durch das für den Ort erlassene Packpostregulativ (§. 67.) bestimmt.

In dem zweiten Falle erfolgt die Annahme der Waaren zum Lager, nach vorausgegangener spezieller Revision, auf den Grund der Eingangserklärung.

D. Weitere Behandlung, wenn die Waaren nach einem Orte bestimmt sind, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet. §. 26. Sind Waaren nach einem Orte bestimmt, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet, und wird von dem Waarenführer darauf angetragen, solche unverzollt dahin abzulassen, so muß für den Eingangszoll entweder durch Pfandlegung, oder durch einen sicheren Bürgen, der sich als Selbstschuldner verpflichtet und den bürgerlichen Rechtsbehelfen entzagt, Sicherheit gestellt werden. Ob statt derselben in einzelnen Fällen die Begleitung des Transports auf Kosten des Waarenführers Statt finden könne, hängt von der Bestimmung des Abfertigungsamtes ab.

Die Pfandlegung oder Bürgschaft muß, wenn die Waare genau bekannt ist, auf den zu berechnenden Betrag des Eingangszolls, sonst aber auf dem höchsten Zollsatz gerichtet werden.

Das Abfertigungsamt ist befugt, bekannte sichere Waarenführer, sowohl In- als Ausländer, von der Sicherheitsleistung zu entbinden.

§. 27. Das Abfertigungsamt hat die Waaren zur Revision zu ziehen. Diese ist eine allgemeine, insofern nicht besondere Gründe eine Ausnahme erfordern. Statt der Zolientrichtung tritt die Ertheilung eines Begleitcheins Art. 1. (§. 41.) ein, und die Waaren werden unter Verschluss gesetzt.

Auch können nach den Niederlagsorten Waaren auf Begleitchein No. II. (§. 50.) abgelassen werden, um bei den dort bestehenden Zollstellen sofort zur Verzollung zu gelangen.

Die erforderliche Legitimation zur Durchföhrung des Grenzbezirks erhält der Waarenführer in diesen, wie in allen übrigen Fällen der Begleit-

schein-Ertheilung, nach Vorschrift des §. 20. durch das Duplikat der Deklaration.

E. Weitere Bebauung, wenn die Waaren zur Verzollung bei einem Amte ohne Niederlage bestimmt werden.

§. 28. Für die Prüfung der Zulässigkeit des Antrages, Waaren unverzollt abzulassen, um bei einem hierzu befugten Amte ohne Niederlage die Verzollung vorzunehmen, gelten beziehungsweise die Vorschriften des §. 26. Wird der Antrag zulässig befunden, so erfolgt die spezielle Revision gang ebeuso, als wenn der Eingangszoll sofort entrichtet werden sollte.

Nach Beendigung derselben wird ein Begleitschein No. II. (§. 50.) ertheilt, wogegen die Anlegung des Verschlusses unterbleibt.

F. Weitere Bebauung, wenn die Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmt sind.  
1. Allgemeine Vorschriften.

§. 29. Bei den Abfertigungen zur unmittelbaren Durchfuhr werden die Waaren soweit revidirt, als solches zur Ermittlung des Durchgangszolls erforderlich ist. Die spezielle Revision kann unterbleiben, wenn die Waaren auf einer Strafe durchgeführt werden sollen, für welche ein Unterschied in dem Durchgangszoll den Gegenständen nach, nicht Statt findet,

oder, wenn da, wo ein solcher Unterschied besteht, der Waarenführer den Durchgangszoll nach dem höchsten Satze für die zu befahrende Strafe entrichtet; in beiden Fällen jedoch unter der Voraussetzung, daß die Waaren — worüber das Zollamt allein zu entscheiden hat — unter völlig sichern Verschuß genommen werden können.

Nach Beendigung der Revision wird der Durchgangszoll erhoben, wobei für die Ertheilung der Quittung die in §. 19. wegen des Eingangszolls gegebenen Bestimmungen gelten und für den Unterschied zwischen dem Durchgangs- und dem auf den angemeldeten Waaren ruhenden Eingangszoll die Sicherheit nach den Bestimmungen des §. 26. zu leisten ist. Hiernächst wird ein Begleitschein No. I. aus gefertigt, und der Waarenverschluß angelegt. Wegen des weitern Verfahrens mit den Begleitscheinen kommen die Vorschriften §§. 36. 43. und folgende in Anwendung.

2. Besondere Vorschriften.  
a. für Waaren, deren der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll.

§. 30. Werden Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr deklarirt, von welchen der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll, so unterbleibt die Begleitschein-Ausfertigung.

Statt derselben wird in dem Duplikat der Deklaration, außer der gewöhnlichen Zollquittung, angegeben, daß und wie die Waaren unter Verschuß gesetzt worden sind, und innerhalb welcher Frist und über welches Zollamt der Wiederausgang derselben ohne weitere Zollentrichtung erfolgen dürfe.

b. auf kurzen Straßenstreden.

§. 31. Auf kurzen durch das Land führenden Straßen können bei der Abfertigung Erleichterungen eintreten, welche dann besonders bekannt gemacht werden sollen.

c. auf Flüssen, auf welche besondere Staatsverträge Anwendung finden.

§. 32. Beim Tranfit auf Flüssen, für welche in Folge bestehender Staats-Verträge besondere Sicherungsmaßregeln zum Schutze der Zolleinrichtungen durch Manifestirung, Verschuß der dazu gehörig vorgerichteten Schiffe oder durch

Schiffbegleitung u. s. w. vereinbart sind, treten diese, soweit sie Platz grei-

fen, an die Stelle des gewöhnlichen Abfertigungsverfahrens, und es ergehen hierüber besondere Bekanntmachungen.

H. Beim Waaren-Ausgang.  
A. Waaren, die einem Ausgangszoll unterworfen sind.

richtet werden.

§. 33. Werden Waaren ausgeführt, welche mit einem Ausgangszoll belegt sind, so muß der Zoll entweder bei dem Grenz-Zollamte, über welches der Ausgang Statt findet, oder vorher bei einem hierzu befugten Amte im Innern entrichtet werden.

§. 34. Bei der Deklaration der ausgehenden Waaren sind die Vorschriften der §§. 5—10, und bei der Revision die Vorschriften der §§. 12—18, zu beobachten, letztere jedoch mit der Raabgabe, daß die Prüfung darauf gerichtet wird, daß nicht mehr und keine mit einem höhern Zolle belegte Waare, als deklariert worden, ausgehe.

§. 35. Ueber die Zollentrichtung wird auf dem Duplikate der Deklaration quittirt.

Ist der Ausgangszoll bei einem Amte im Innern entrichtet, so wird in der Quittung zugleich bemerkt, auf wie lange solche gültig ist und welche Strafe nach der Angabe des Waarenführers befahren werden muß.

Der Ausgang darf nur über ein Grenz-Zollamt Statt finden, bei welchem die Quittung vorgezeigt werden muß. Die Ladung wird mit der Quittung verglichen, und, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, letztere mit darauf gesetzter Bemerkung, daß der Ausgang erfolgt sey, dem Waarenführer zurückgegeben.

Wählt der Waarenführer die Entrichtung des Ausgangszolles bei dem Grenz-Zollamte, so ist er, insofern die Versendung nicht aus einem Orte des Grenzbezirks selbst erfolgt, jedesmal zur Anmeldung und Stellung der Waare bei einer Kontrollstelle an der Binnelinie, oder zunächst derselben verpflichtet.

Er leistet daselbst Sicherheit für die Entrichtung des Zolles bei dem Grenz-Zollamte, und erhält einen Legitimationschein (§. 83.) über die Waaren, um sich im Grenzbezirke ausweisen zu können. Die erfolgte Abgabentrichtung wird von dem Grenz-Zollamte auf dem Legitimationscheine bemerkt, und letzterer zurückgegeben, um zur Einlösung des Pfandes bei der Kontrollstelle zu dienen.

H. Waaren, deren Ausfuhr erwiesen werden muß.

§. 36. Kommt es auf den Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr an, so muß der Waarenführer den Begleitschein, welcher ihm auf seinen Antrag ausgestellt wird, von der an der Binnelinie belegenen Kontrollstelle (wenn die zum Zollamte führende StraÙe mit einer solchen besetzt ist) bescheinigen lassen, und die Waaren daselbst zur Besichtigung stellen. Hierauf muß, ohne Unterschied, ob eine Voranmeldung Statt gefunden hat, oder nicht, die Waare bei demjenigen Grenz-Zollamte angemeldet und gestellt werden, über welches die Ausfuhr nach Inhalt des Begleitscheins geschehen soll, und dieses bewirkt die Abfertigung, nachdem es sich durch genaue Revision der Waare die Ueberzeugung verschafft hat, daß diejenigen Gegenstände vorhanden sind, auf welche der Begleitschein lautet.

Ist eine dieser Förmlichkeiten verabsäumt, so bleibt es dem Ermessen

des Finanzministers überlassen, ob der Ausgang in Bezug auf die Ansprüche der Zollverwaltung als erwiesen anzunehmen sey.

C. Waaren, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind.

§. 37. Gehen Waaren aus, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind und deren Ausgang auch nicht erwiesen zu werden braucht, so bedarf es einer Anmeldung bei dem Ausgangszollamte in der Regel nicht; die Waaren unterliegen aber der gewöhnlichen Transportkontrolle im Grenzbezirke (§§. 83. u. ff.).

Das Gepäck der Reisenden ist bei dem Ausgange nur aus besonderen Verdachtsgründen einer Revision unterworfen.

M. Besondere Vorschriften für die Behandlung des Verkehrs mit den Zusatzposten. A. Gewöhnliche Posten.

§. 38. Die mit gewöhnlichen Fahrposten eingehenden Waaren müssen mit einer Inhaltsklärung in Deutscher oder Französischer Sprache versehen seyn, und werden im ersten Umspannungsorte entweder revidirt oder unter Verschluss gelegt.

Die Entrichtung des Eingangszolles erfolgt demnächst im Wohnorte des Empfängers, oder, wenn keine dazu befugte Erhebungsbehörde daselbst vorhanden ist, bei der zunächst gelegenen.

Die zum Durchgange bestimmten Postkisten werden im letzten Umspannungsorte von den Zollbeamten des Verschlusses wegen nachgesehen und der Durchgangszoll wird von dem Postamte vorschussweise berichtigt.

Sollen Gegenstände mit der Post versendet werden, welche einem Ausgangszolle unterliegen, so muß dieser vorher entrichtet werden.

Das Passagiergut wird im ersten Umspannungsorte revidirt und abgefertigt.

Besteht dasselbe aber in Gegenständen, welche zum Handel bestimmt sind, so kommen die allgemeinen Vorschriften für die Waaren-Abfertigung zur Anwendung.

Die näheren Bestimmungen wegen der Behandlung des Verkehrs mit den Fahrposten sind in einem besondern Regulative enthalten.

B. Extraposten. 1. mit Reisenden und Reisegepäck.

§. 39. Für alle vom Auslande eingehenden Straßen, welche von Extraposten befahren werden, werden die Orte bestimmt, und öffentlich bekannt gemacht, wo die Extrapost-Reisenden verpflichtet sind, anzuhalten, ihr Reisegepäck zur Revision zu stellen, und von zollpflichtigen Gegenständen den Eingangszoll zu entrichten.

Gegen Leistung vollständiger Sicherheit für den höchstmöglichen Zollbetrag, kann die Revision beim Eingange unterbleiben; der Waarenverschluss muß aber angelegt, und die weitere Behandlung einem zuständigen Amte im Innern, oder dem Ausgangsamte vorbehalten bleiben.

2. mit Kaufmannswaaren.

Extraposten mit Kaufmannswaaren sind den allgemeinen Vorschriften unterworfen. Sie werden ohne Rücksicht auf

den Ort, wo sich die Poststation befindet, bei dem Grenz-Zollamte revidirt, gehen aber in der Abfertigung anderen Waaren vor.

## Zweiter Abschnitt.

## Von verschiedenen Einrichtungen und Anstalten zur Erhebung und Sicherung der Zölle.

**I. Von der Begleitschein-Kontrolle.** §. 40. Begleitscheine sind amtliche Ausfertigungen zu dem Zwecke, entweder

- A. Zweck und Ausfertigung der Begleitscheine.
- a) den richtigen Eingang im inländischen Bestimmungsorte, oder die wirklich erfolgte Aus- oder Durchfuhr solcher Waaren zu sichern, die sich nicht im freien Verkehr befinden, sondern auf welchen noch ein Zollanspruch haftet (Begleitschein No. I.), oder
  - b) lediglich die Erhebung des durch vollständige Revision ermittelten und festgestellten Eingangszolls für solche Waaren einem andern dazu befugten Amte gegen Sicherheitsleistung zu überweisen (Begleitschein No. II.).

**B. Begleitschein No. I.** §. 41. Der Begleitschein No. I., welcher die Ladung bis zum Bestimmungsorte begleiten muß, soll ein genaues Verzeichniß der Waaren, auf die er lautet, nach Maßgabe der vorhandenen Deklaration, die Zahl der Kolli, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, ferner den Namen und Wohnort der Waarenempfänger, das Erledigungsamte, sowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig ist, oder innerhalb dessen der Beweis der erreichten Bestimmungen geführt werden muß.

Der nach Umständen und Entfernung abzumessende Zeitraum soll in der Regel für den Transport zu Lande und auf Strömen vier Monate, beim Transporte über See aber sechs Monate nicht überschreiten. Ist der bestimmte Zeitraum wegen ungewöhnlicher Zusätze nicht inne gehalten worden, so entscheidet die dem Ausfertigungsamte vorgesetzte Oberbehörde, ob die gesetzlichen Folgen dieser Versäumniß eintreten sollen, oder eine weitere Nachsicht zu gestatten ist.

Auch soll in dem Begleitschein bemerkt werden, ob und durch welche Pfänder oder Bürgschaften Sicherheit für die Erreichung des Bestimmungsorts geleistet, sowie ferner, welche Art des Waarenverschlusses gewählt und wie derselbe angelegt worden ist.

**2. Beschränkung bei der Begleitschein-Ausfertigung auf Amter im Inneren mit Niederlage.** §. 42. Bei der Deklaration zur Abfertigung auf Amter im Inneren mit Niederlage werden Begleitscheine, wenn deren Ertheilung auch sonst zulässig wäre, nur dann gegeben, wenn der Eingangszoll von den Waaren, auf welche ein Begleitschein begehrt wird, über drei Thaler beträgt.

Eine Ausnahme hiervon findet nur in Betreff der Reisenden Statt.

**3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine.** §. 43. Derjenige, auf dessen Verlangen ein Begleitschein ausgestellt wird (Extrahent des Begleitscheins), übernimmt mit der Unterzeichnung und dem Empfang desselben die Verpflichtung, für den Betrag des Eingangszolls von den darin verzeichneten Waaren und wenn die Art derselben durch spezielle Revision nicht festgestellt worden, für den Betrag dieses Zolles nach dem darauf anzuwendenden

den höchsten Erhebungssatz des Tarifs zu halten, imgleichen die Verbindlichkeit, dieselbe Waare in unveränderter Gestalt und Menge in dem bestimmten Zeitraume und an dem angegebenen Orte zur Revision und weitem Abfertigung zu stellen.

4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt werden sey. §. 44. Diese Verpflichtungen erlösen nur dann, wenn durch das im Begleitschein bestimmte Amt bescheinigt wird, daß jenen Obliegenheiten völlig genügt sey, worauf sodann die Löschung der geleisteten Sicherheit oder Bürgschaft erfolgt.

5. Folgen verkommener Gewichts-Unterschiede. §. 45. Das auf den Grund allgemeiner oder spezieller Revision beim Eingange ermittelte und im Begleitschein angegebene Gewicht dient in der Regel zur Grundlage, nach welcher die Verzollung der eingegangenen Waaren, es sey zum Verbrauch im Lande oder für den Durchgang, zu leisten ist, unbeschadet jedoch der näheren Untersuchung, welche wegen etwa vorgekommener Irrthümer in der Abfertigung, oder wegen versuchter Zolldefraudationen einzuleiten ist, wenn bei der im Bestimmungs- oder Ausgangsorte veranlaßten abermaligen Verwiegung sich Gewichtsverschiedenheiten gegen das beim Eingange ermittelte Gewicht herausstellen.

Gewichtsunterschiede von 2 Prozent und darunter, gegen das beim Eingang über die Grenze ermittelte Gewicht der einzelnen Kollis oder einer zusammen abgefertigten gleichnamigen Waarenpost, bleiben indessen bei der Abfertigung am Bestimmungs- oder am Ausgangsorte für die Staatskasse sowohl als für die Zollpflichtigen dergestalt außer Berücksichtigung, daß solchen Falls die Zollschuldigkeit unbedingt nach dem beim Eingange ermittelten Gewichte zu bemessen ist.

6. Verpflichtung des Waarenführers bei eintrietender Transportverögerung. §. 46. Sollten Naturereignisse oder Unglücksfälle bei dem Transporte innerhalb Landes den Waarenführer verhindern, seine Reise fortzusetzen und den Bestimmungsort in dem durch den Begleitschein festgesetzten Zeitraume zu erreichen, so ist er verpflichtet, dem nächsten Zoll- oder Steueramte Anzeige davon zu machen, welches, der künftigen Erledigung des Bürgschafts-Punktes wegen, entweder den Aufenthalt auf dem Begleitschein bezeugen, oder, wenn die Fortsetzung der Reise ganz unterbleibt, die Waaren unter Aufsicht nehmen muß. Privatbescheinigungen können diese amtliche Beurkundung nicht ersetzen.

7. Wie zu verfahren ist, a. wenn eine Ladung für verschiedene Empfänger oder Orte bestimmt ist. §. 47. Der Begleitscheins-Extrahent kann verlangen, daß für jeden Waarenempfänger ein besonderer Begleitschein erteilt werde; mindestens aber muß, wenn die Ladung für verschiedene Orte bestimmt ist, für jeden Abladeort ein eigener Begleitschein ausgefertigt werden.

b. wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird. §. 48. Wenn eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitschein erteilt worden, eine veränderte Bestimmung erhält, so muß dies sofort dem nächsten Amte angezeigt werden, welches alsdann, insofern hiedurch in den übrigen von dem

Extrahenten des Begleitscheins aus letzterem übernommenen Verpflichtungen

nichts geändert wird, den abgeänderten Bestimmungsort auf dem Begleitscheine nachrichtlich zu bemerken befügt ist.

c. Wenn eine Ladung unterwegs getheilt werden muß.

§. 49. Nachen besondere Verhältnisse es nöthig, daß eine Baarenladung, worüber nur ein Begleitschein ausgefertigt ist, während des Transports getheilt werden muß (was jedoch nur der Kollizahl, nicht aber dem Inhalte der einzelnen Kolli nach, gesehen darf), so soll dem Baarenführer freistehen, den Begleitschein bei dem nächsten Haupt-Zoll- oder Haupt-Steueramte abzugeben und die Ladung daselbst auf solche Weise unter Aufsicht stellen zu lassen, daß nach Berücksichtigung der älteren Verpflichtung neue Begleitscheine auf einzelne Theile der Ladung ausgefertigt werden können.

C. Begleitschein No. II.

1. Bestimmter Inhalt derselben.

§. 50. Der Begleitschein No. II. soll die Menge und Gattung der Baaren nach den Ergebnissen der speziellen Revision, die Zahl der Kolli, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, den Namen und Wohnort des Baaren-Empfängers, den Betrag des gestundeten Eingangszolls, wo derselbe zu entrichten, welche Sicherheit geleistet, was wegen Vorlegung des Begleitscheins und Stellung der Baaren zu erfüllen ist, sowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig seyn soll, oder innerhalb dessen der Beweis der erfolgten Zoll-Entrichtung geführt werden muß.

Die Stellung der Baaren im Bestimmungsorte ist nur soweit erforderlich, als solches in Bezug auf die Baaren-Kontrolle im Binnenlande (§. 92. u. ff.) vorgeschrieben ist.

Wegen Bestimmung der Gültigkeitsfrist gelten die Vorschriften des §. 41.

2. Beschränkung bei deren Ertheilung.

§. 51. Begleitscheine No. II. werden nur dann ertheilt, wenn der Eingangszoll von den Baaren, auf welche ein Begleitschein begehrt wird, 10 Rthlr. oder mehr beträgt.

3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine.

§. 52. Jeder, auf dessen Verlangen ein Begleitschein ausgestellt wird, übernimmt aus letzterem die Verpflichtung, für den Eingangszoll zu haften und denselben in dem bestimmten Zeitraume bei der dazu bezeichneten Erhebungsstelle zu entrichten, auch dasjenige zu erfüllen, was wegen Stellung der Baaren und Abgabe des Begleitscheines im letzteren vorgeschrieben wird.

4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sey.

§. 53. Diese Verpflichtung erlischt, sobald dem Baarenführer durch das zur Empfangnahme des Eingangszolles bestimmte Amt bescheinigt wird, daß er jenen Obliegenheiten völlig genügt habe, worauf sodann die Löschung der geleisteten Sicherheit oder Bürgschaft erfolgt.

D. Vorbehalt eines speziellen Regulativs über die Begleitscheinausfertigung.

§. 54. Ueber das bei der Ausfertigung und Erledigung der Begleitscheine zu beobachtende Verfahren wird ein besonderes Regulativ erlassen und, soweit bei dessen Inhalt das Publikum theilhaftig ist, auszugsweise bekannt gemacht.

II. Von dem Baaren-Verschluß.

1. Zweck derselben.

§. 55. Der Baarenverschluß soll das Mittel seyn, sich zu versichern, daß die Waare, bis zur Lösung des Verschlusses durch ein dazu befugtes Amt, nach Menge, Gattung und Beschaffenheit unverändert erhalten bleibe.

2. Worin er besteht, auch wann und wie er anzulegen ist.

§. 56. Er besteht in der Regel in ausgeprägten Bleien (Plomben), begreift aber auch die Anwendung jedes andern passenden Verschlussmittels, z. B. die Versiegelung u. s. w. in sich.

Das abfertigende Amt hat allein zu bestimmen, ob Verschuß eintreten, welche Art desselben angewendet und welche Zahl von Bleien, Siegeln u. s. w. angelegt werden soll. Es kann verlangen, daß derjenige, welcher die Abfertigung begehrt, die Vorrichtung treffe, welche es für nöthig hält, um den Verschuß anzubringen.

Wie die am häufigsten vorkommenden Verpackungen beschaffen und vorgerichtet seyn müssen, um als verschlußfähig anerkannt werden zu können, ergeht eine besondere Anweisung, welche bei den Aemtern ausgehändigst und auf Verlangen gegen Erstattung der Papier- und Druckkosten verabreicht wird.

3. Rechen derselben.

§. 57. Das Material an Blei, Lack, Licht und Versicherungsschnur hat die Zollverwaltung anzuschaffen, welche dafür die im Tarif festgesetzten Gebühren zu beziehen befugt ist.

Das übrige zu der Vorrichtung erforderliche Material hat derjenige zu besorgen, welcher die Waare zum Verschuß stellt.

4. Verfahren bei Besichtigung des Verschlusses.

§. 58. Bei eingetretener Verletzung des Waarenverschlusses kann in Folge des Begleitscheins für die Waaren, je nachdem sie genau bekannt sind oder nicht, die Entrichtung ihres tarismäßigen oder des höchsten Eingangszolles verlangt werden.

Wird der Verschuß nur durch zufällige Umstände verletzt, so kann der Inhaber der Waaren bei dem nächsten zur Verschußanlegung befugten Zoll- oder Steueramte auf genaue Untersuchung des Thatbestandes, Revision der Waaren und neuen Verschuß antragen.

Er läßt sich die darüber ausgenommenen Verhandlungen aushändigen und giebt sie an dasjenige Amt, welchem die Waaren zu stellen sind, ab. Die dem Amte am Bestimmungsorte vorgesezte Ober-Behörde wird alsdann entscheiden, in wiefern die eben angegebene Folge des verletzten Waarenverschlusses eintreten soll oder zu mildern ist.

III. Von den Niederlagen unverzollter Waaren.

A. Pachtböfe, Hallen, Lagerhäuser, Freihäfen.

1. Was darunter verstanden wird.

§. 59. Öffentliche Niederlagen, in welchen fremde unverzollte Waaren unter Aufsicht des Staats aufbewahrt werden, heißen Pachtböfe, Hallen, Lagerhäuser und Freihäfen.

2. Niederlagsrecht, Lagerfrist und Lagergeld.

§. 60. Das Recht, fremde, unverzollte Waaren auf gewisse Zeit in einem Pachtbofe niederzulegen, heißt das Niederlagsrecht, diese Zeit die Lagerfrist, und die Gebühr für die Benutzung das Lagergeld.

Das Niederlagsrecht wird nur Kaufleuten, Speditoren und Fabrikanten, und auch diesen nur für solche fremde Waaren bewilligt, von welchen der Durchgangszoll geringer als der Eingangszoll oder als der Ausgangszoll, oder als beide zusammen ist, und welche nicht durch die besondern Pachtbofsregulative von der Lagerung ausgeschlossen sind.

Auf Wein findet das Niederlagsrecht nur ausnahmsweise und nur dann Anwendung, wenn dazu geeignete Räume im Pachtbause vorhanden sind, und die Weine keine Behandlung erfordern.

Die Lagerfrist soll einen Zeitraum von zwei Jahren nicht überschreiten.

3. Betrag des Lagergeldes. §. 61. Das Lagergeld wird für jeden Pachtbause nach dem örtlichen Kostenbedarf besonders festgestellt, darf jedoch (wo die Niederlagen für Rechnung des Staates verwaltet werden) die folgenden Sätze nicht überschreiten.

Für das Lager monatlich

- a) von trockenen Waaren vom Centner  $\frac{1}{2}$  Thaler,
- b) von flüssigen Waaren vom Centner  $\frac{1}{3}$  Thaler.

4. Rechte des Staats auf die Waaren im Pachtbause. §. 62. Die im Pachtbauselager befindliche Waare haftet dem Staate unbedingt für die davon zu entrichtenden Abgaben nach demjenigen Tarif, welcher am Tage der Verzollung gültig ist.

Wird die Verabfolgung der Waaren aus dem Pachtbauselager vom Deponenten oder einer dritten Person verlangt, so ist diesem Verlangen nur unter den §. 16. des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zu willfahren.

5. Befugnis zur Bearbeitung der Waaren auf dem Lager. §. 63. Den Eigenthümern und Disponenten der lagernden Güter steht es frei, in der Niederlage, unter Aufsicht der Beamten, die Maßregeln zu treffen, welche die Erhaltung der Waaren nöthig macht, und letztere zu dem Ende umzufürzen, anders zu verpacken oder aufzufüllen.

Das Nettogewicht oder der Inhalt der Kolli bei der ersten Revision ist jedoch auch diesen Falls als Grundlage der Verzollung festzuhalten, sowie bei der Verabfolgung der Waaren aus der Niederlage keine Vergütung für verzollte Waare erfolgt, welche zur Ergänzung der unverzollten gedient hat.

Veränderungen des Gewichts der Tara sind unter obigen Umständen erlaubt.

In wie weit eine Bearbeitung der auf dem Pachtbause lagernden Waaren auch für andere Zwecke, als den der bloßen Erhaltung Statt finden könne, bestimmen die besondern Pachtbauseregulative (§. 67.) nach dem örtlichen Bedürfnisse.

6. Verminderung der Waaren während des Lagers. §. 64. Eine Verminderung der Waaren, welche erweislich im Pachtbauselager durch zufällige Ereignisse Statt gefunden hat, begründet einen Anspruch auf Zollerlaß.

Unter solchen zufälligen Ereignissen wird aber eine Verminderung des Gewichts, welche durch Eintrocknen, Einzehren, Verstäuben und Verdunkeln der Waaren, und namentlich bei Flüssigkeiten durch die gewöhnliche Leckage entsteht, nicht verstanden.

7. Verpflichtungen der Verwaltung hinsichtlich der lagernden Waaren. §. 65. Die Pachtbauseverwaltung muß für die wirtschaftliche Erhaltung der Pachtbause Räume in Dach und Fach, für sichere Verschluß derselben, für Anrechtung der Ruhe und Ordnung unter den im Pachtbause beschäftigten Personen, sowie für Abwendung von Feuergefahr im Innern des Gebäudes und seinen nächsten Umgebungen durch Anschaffung und gehörige Instandhaltung der

erforderlichen Feuerlösch-Geräthschaften sorgen, und haften für Beschädigungen der lagernden Waaren, welche aus einer ihr zur Last fallenden Unterlassung oder Vernachlässigung dieser Fürsorge entstehen. Diese Verpflichtung tritt erst ein, nachdem die Waare in die Niederlage aufgenommen und die amtliche Bescheinigung hierüber ertheilt worden ist.

Andere Beschädigungen der lagernden Waaren und Unglücksfälle, welche dieselben treffen, hat die Pachtsofverwaltung nicht zu vertreten.

A. Verfahren:  
mit unabgetheilten  
Waaren.

a. deren Eigen-  
thümer unbekannt  
ist.

§. 66. Sind Güter, deren Eigenthümer und Disponenten unbekannt sind, ein Jahr im Pachtsof geblieben, so soll dies unter genauer Bezeichnung derselben zu zwei verschiedenen Malen, mit einem Zwischenraume von mindestens vier Wochen, durch die amtlichen Blätter bekannt gemacht werden, und wenn sich hierauf binnen sechs Monaten nach der letzten Bekanntmachung Niemand meldet, die Pachtsofverwaltung berechtigt sein, die Güter öffentlich meistbietend zu verkaufen. Der Erlös bleibt, nach Abzug der Abgaben und des Lagergeldes, sechs Monate hindurch aufbewahrt, und fällt, wenn er bis zu deren Ablauf von Niemand in Anspruch genommen wird, einem Wohlthätigkeitsfonds anheim.

Sind dergleichen Waaren einem schnellen Verderben ausgesetzt, so kann ein früherer Verkauf mit Genehmigung der dem Hauptamte vorgesetzten Behörde in der Art geschehen, daß der Auktionsstermin im Orte zu zwei verschiedenen Malen innerhalb acht Tagen öffentlich bekannt gemacht wird.

b. deren Eigen-  
thümer bekannt  
ist.

Haben Güter, deren Eigenthümer oder Disponent bekannt ist, länger als zwei Jahre gelagert, so ist derselbe aufzufordern, solche binnen einer Frist, welche vier Wochen nicht überschreiten darf, vom Pachtsof zu nehmen. Genügt er dieser Aufforderung nicht, so wird zum öffentlichen Verkauf der Waaren geschritten und der Erlös, nach Abzug der Kosten und Abgaben, dem Eigenthümer oder Disponenten zugestellt.

9. Besondere  
Pachtsof-Regu-  
lationen.

§. 67. Für jeden Pachtsof zc. wird, nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse, ein besonderes Regulativ von dem Finanzminister erlassen, welches die nähern Bedingungen für die Benutzung des Lagers und die speziellen Vorschriften über die Abfertigung der zur Niederlage gelangenden und aus derselben zu entnehmenden Waaren enthält.

B. Zoll-Lager  
bei Hauptzoll-  
Ämtern.

1. Was darunter  
verstanden wird.

§. 68. Bei den Haupt-Zollämtern an solchen Grenzorten, welche nicht im Genuße des Niederlagerechts sind, können, wo sich ein Bedürfniß dazu ergibt, und geeignete Lager Räume vorhanden sind, Waaren zu dem Zweck niedergelegt werden, um solche, besonders bei Statt findendem Frachtwechsel, ihrer weitern Bestimmung bequemer zuzuführen.

Dergleichen Lager bei Haupt-Zollämtern werden Zoll-Lager genannt.

2. Allgemeine  
Vorschriften we-  
gen deren Be-  
nutzung.

§. 69. Die Benutzung der Zoll-Lager ist nur den im Orte wohnenden Kaufleuten und Spediteuren gestattet, deren Vermittelung sich daher Frachtführer, welche Waaren niederlegen wollen, bedienen müssen.

Die Lagerfrist darf nicht über sechs Monate dauern, und nach Ablauf derselben treten die im §. 66. enthaltenen Bestimmungen ein.

Baaren, die schon in einem Packhose gelagert haben, dürfen in der Regel, und wenn nicht besondere Gründe dafür nachgewiesen werden können, nicht weiter zu einem Zoll-Lager gelangen.

In keinem Falle aber darf durch die nochmalige Lagerung die zweijährige Lagerfrist (§. 60.) überschritten werden.

Wegen des Lagergeldes kommen die diesfälligen Bestimmungen für Packhoseniederlagen (§. 61.) in Anwendung.

Eine Umpackung der Baaren in den Zoll-Lagern ist, unter Beobachtung der in dem §. 63. enthaltenen Vorschriften, nur insoweit zulässig, als die Erhaltung der Baaren sie erfordert.

**3. Besondere Lager-Regulationen.** §. 70. Für jeden Ort, wo ein Zoll-Lager vorhanden ist, sollen die näheren Bedingungen der Benutzung und die Vorschriften über die Abfertigung, durch ein von dem Finanzminister zu erlassendes Regulativ bestimmt werden, welches in dem Geschäftskolale des Haupt-Zollamtes auszuhängen ist.

**C. Öffentliche Kredit-Lager.** §. 71. Wo örtliche Bedürfnisse es erfordern, können auch Baaren, welche auf Begleitschein Nr. 11. zum Verbrauch im Lande eingegangen sind, bis zur Entrichtung des darauf haftenden Eingangszolls in öffentlichen Niederlagen unter Verschluss der Zollbehörde gelagert werden.

Auf Niederlagen dieser Art finden die Vorschriften der §§. 60 — 66. ebenfalls Anwendung, mit der Maßgabe jedoch, daß die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und bei längerer Lagerung wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken darf.

**D. Privat-Lager.** §. 72. Niederlagen fremder unverzollter Baaren in Privaträumen unter oder ohne Mitverschluß der Zollbehörden heißen Privatlager, und sind entweder Kreditlager, wenn Baaren, welche bloß zum Absatz im Inlande bestimmt sind, zur Sicherung des Staats wegen des darauf ruhenden aber kreditirten Eingangszolles niedergelegt werden, oder Transitlager, wenn die zu lagernden Baaren zugleich oder ausschließlich zum Absatz nach dem Auslande bestimmt sind.

**2. Beschränkungen derselben.** §. 73. Bei Privat-Kreditlagern darf die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und — bei längerer Lagerung — wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken. Privat-Transitlager finden für Baaren, bei welchen es auf die Festhaltung der Identität ankommt, in der Regel nicht Statt.

Dem Ermessen des Finanzministers bleibt es überlassen, wo und unter welchen, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Bedingungen, ein Privatlager zu bewilligen, ob dasselbe wieder aufzuheben oder zu beschränken sei.

**3. Verantwortungen des Inhabers eines Privatlagers.** §. 74. Der Inhaber eines Privatlagers haftet für die Abgaben von den zum Lager verabfolgten Baaren, insofern er die Entrichtung der Abgaben an andern Orten oder die Ausfuhr der Baaren in vorgeschriebener Art nicht nachweist.

4. Privatlager  
von fremdem  
Wein.

§. 75. Was die Bewilligung der Privatlager von fremdem Wein betrifft, so werden die Bedingungen, unter welchen sie zulässig ist, und die näheren Verpflichtungen der Lagerinhaber durch ein besonderes Regulativ des Finanz-Ministers bestimmt.

### Dritter Abschnitt.

#### Von Verkehrs-Erleichterungen, Befreiungen und Ausnahmen.

1. Versendungen  
aus dem Inlande  
durch das Aus-  
land nach dem  
Inlande.

§. 76. Bei Versendungen inländischer Waaren und allgemein der im freien Verkehr stehenden Gegenstände aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande (§. 41. des Zollgesetzes) ist dem Zollamte der Ausgangsstation eine Deklaration vorzulegen, worin die Art und Menge der zu versendenden Waaren und deren Bestimmungsort anzugeben ist.

Es tritt sodann die Revision und, der Regel nach, der amtliche Verschluß der Waaren ein, und der Absender erhält die hiernach bescheinigte Deklaration, auf welcher zugleich die zum Eintreffen beim Wiedereingangs-Amte verstrichene Frist bemerkt wird, zurück.

Bei letztgedachtem Amte werden die Gegenstände auf den Grund der zu übergebenden Deklaration revidirt und, nach richtigem Befund, unter Legitimationschein zum Transport durch den Grenzbezirk nach dem Bestimmungsort abgefertigt.

Sind die Waaren von der Beschaffenheit, daß ein sicherer Verschluß nicht angebracht werden kann, so müssen sie ihrer Art und Menge nach besonders kenntlich beschrieben werden.

Bei derartigen Versendungen von Flüssigkeiten muß außer der Verschluß-Anlage, bei Branntweinen jedesmal die Alkoholstärke nach dem Alkoholometer von Tralles geprüft und im Deklarationscheine bemerkt, auch hiernach die Revision beim Wiedereingange vorgenommen werden; — bei Weinen für jedes Faß oder für Fässer, welche einerlei Weingattung enthalten, ein mit demselben Wein gefülltes Probefläschchen mit dem Amtseliegel versiegelt und dem Deklarationscheine beigelegt werden.

Die Abfertigung und Verschlußanlage kann für die zum Wiedereingang bestimmten Waaren auch schon bei Aemtern im Innern, welche hiezu mit den nöthigen Requiriten versehen sind, Statt finden, und bedarf es für diesen Fall bei dem Ausgangsamte nur der Recognition des Verschlusses.

Bei derartigen Versendungen von ausgangszollpflichtigen Waaren ist für den Ausgangszoll durch pfandweise Hinterlegung oder durch Bürgschaft Sicherheit zu leisten.

Wird bei dem Transport von fremden Waaren, welche unter Zollkontrolle stehen, zwischenliegendes Ausland berührt, so muß die Waare dem Ausgangs- und dem Wiedereingangs-Amte zur Revision gestellt und der richtige Ausgang resp. der Wiedereingang auf dem Begleitschein bescheinigt werden.

### II. Kauf- und Verkehrslehre.

A. Verkehr inländischer Fabrikanten und Produzenten nach ausländischen Märkten und Wärlten.

#### 1. Besuch fremder Messen.

§. 77. Wegen der Bedingungen und Kontrollmaßregeln, unter welchen inländische Fabrikanten, die mit eigenen Fabrikaten fremde Messen beziehen, den unverkauften Theil dieser erweislich eigenen Fabrikate ohne Entrichtung des Eingangszolls zurückbringen können (Zollgesetz §. 42.), wird das Nähere durch ein von dem Finanzminister zu erlassendes besonderes Regulativ bestimmt.

#### 2. Besuch benachbarter fremder Märkte.

§. 78. Inländische Handwerker, welche die Märkte in benachbarten Orten des Auslandes mit ihrer selbst verfertigten Waare, die jedoch kein Gegenstand der Verzehrung sein darf, besuchen, können den unverkauften Theil derselben unter folgenden Bedingungen zollfrei wieder einführen:

- a) die Aus- und Wiedereinfuhr muß über eine und dieselbe Zollstelle, und zwar über ein Haupt-Zollamt oder über ein Neben-Zollamt erster Klasse Statt finden.
- b) Ueber die Gegenstände der Ausfuhr muß dem Ausgangsamte eine vollständige schriftliche Anmeldung übergeben werden.
- c) Sie müssen demselben zur Besichtigung vorgezeigt und auf Kosten des Inhabers, soweit sie bezeichnungsfähig sind, bezeichnet werden.
- d) Die Wiedereinfuhr des unverkauften Theils muß in einer, von dem Amte zu bestimmenden, kurzen Zeitfrist erfolgen, und die zurückgeführten Gegenstände müssen demselben Amte wieder zur Besichtigung vorgelegt werden.

§. 79. Inländer, welche Vieh auf ausländische Märkte bringen, können das unverkauft gebliebene Vieh zollfrei wieder einführen, wenn sie die Vorschriften des §. 78. — soweit solche anwendbar sind — erfüllen.

B. Verkehr ausländischer Handel- u. Gewerbetreibender auf inländischen Messen u. Wärlten.

§. 80. Wenn ausländische Handel- und Gewerbetreibende inländische Messen und Märkte beziehen und für den unverkauften Theil ihrer Waaren den im §. 42. des Zollgesetzes zugestandenen Erlaß des Eingangszolls bei der Wiedereinfuhr in Anspruch nehmen, so kommen, mit den sich von selbst ergebenden Abweichungen, dieselben Bestimmungen zur Anwendung, welche im §. 78. für den umgekehrten Fall ertheilt sind. Es wird sodann von den unverkauft zurückgehenden Waaren nur der Durchgangszoll erhoben.

Der Betrag des Eingangszolls von den eingefuhrten Waaren wird durch Pfandlegung oder nach Umständen durch die Ausfertigung von Begleitscheinen sicher gestellt.

§. 81. Für diejenigen Orte, wo ein solcher Verkehr von Wichtigkeit ist, und eigenthümliche Einrichtungen und Vorschriften erforderlich macht, sollen diese durch besondere Regulative näher bestimmt werden.

III. Zehnjährige Erleichterungen und Ausnahmen Gegenstände, welche zur Veredelung oder Vervollständigung etc. oder ausgehen.

§. 82 a. Wer auf die im §. 43. des Zollgesetzes erwähnte Erleichterung Anspruch macht, muß genau dasjenige befolgen, was die Zollbehörde in jedem einzelnen Falle zur Verhütung von Mißbräuchen vorschreiben wird. Gegenstände der Verzehrung bleiben von dieser Erleichterung ausgeschlossen. Ausnahmsweise kann dieselbe auf Getreide, welches, unter

Vorbehalt der Wiedereinfuhr des daraus gewonnenen Mehls, auf ausländische Mühlen gebracht wird, und auf Getreide, welches Ausländer, unter Vorbehalt der Wiederausfuhr des daraus gewonnenen Mehles, auf inländische Mühlen bringen, Anwendung finden.

Die näheren Bestimmungen über die Ausführung des §. 43. des Zollgesetzes bleiben in vorkommenden Fällen dem Finanzminister vorbehalten.

IV. Seereisr. §. 82 b. Inländische Strandgüter von Schiffen, welche nach dem Auslaufen verunglückt, bleiben frei vom Eingangszolle, wenn die Thatsache vollständig nachgewiesen und die Bergung und Lagerung des Guts unter Aufsicht von Beamten geschehen ist.

Güter auf Seeschiffen, welche in einen Nothhafen einlaufen, sind vom Durchgangszolle frei, wenn die Ladung des Schiffes, welches den Nothhafen erweislich zu suchen gezwungen ist, nach einem andern Hafen bestimmt war, und wieder ausgeht, ohne daß etwas davon im Orte abgesetzt oder Verkehr damit getrieben worden.

Ist das Schiff so beschädigt, daß es die Ladung nicht wieder einnehmen kann, so ist der zollfreie Transport nach einem andern Hafen in andern Schiffen gestattet. Die Ausfuhr dahin muß aber längstens binnen Jahresfrist erfolgen und die Waare bis zur Ausfuhr in einem Packhose gelagert haben.

Seeschiffe, welche mit Frachten für in- und ausländische Häfen einlaufen, zahlen von demjenigen Theile der Ladung, welcher nach einem fremden Hafen bestimmt ist, dann keinen Zoll, wenn diese Bestimmung unzweifelhaft nachgewiesen ist, kein Verkehr mit den Waaren im Hafenplatz getrieben wird und die Waare unberührt bleibt.

Hiernach sind auch Seeschiffe zu behandeln, welche nach einem andern Hafen bestimmt sind, aber in der Absicht zu überwintern einlaufen, und davon gleich bei dem Eingange Anzeigte machen.

#### Vierter Abschnitt.

#### Von den zum Schutze der Zollabgaben dienenden Einrichtungen und Vorschriften.

I. Von den Kontrollen im Grenzbezirk.  
A. Transport-Kontrolle.  
1. Zumiefen ein Transport-Ausweis erforderlich ist.

§. 83. Auf allen Straßen und Wegen im Grenzbezirk muß jeder, der Waaren oder Sachen transportirt, sich durch Bescheinigung gegen die zur Aufsicht verpflichteten Beamten ausweisen, daß er befugt sei, die gehörig bezeichneten Gegenstände in einer gewissen Frist und auf dem vorgeschriebenen Wege ungetheilt zu transportiren.

Nur beim Eingange aus dem Auslande und nur in der Richtung von der Grenze nach der Zollstelle findet hiervon die Ausnahme Statt, daß der Transport von Waaren oder Sachen auf den Zollstraßen bis zur Zollstelle ohne amtlichen Ausweis gestattet ist.

Von der Zollstelle bis zur Binnenlinie haben sich auch die Transporte durch die bei ersterer erhaltene Bezeichnung zu legitimiren.

2. Befreiung von  
b. Legitimations-  
pflichtigkeit.

§. 84. Von der Verpflichtung zur Legitimation im Grenzbezirke durch Transport-Ausweise (Legitimationschein §. 83.) sind nur befreit:

- a) ganz zollfreie Gegenstände (Abtheilung I. des Tarifs), insofern sie unverpackt sind oder dergestalt vor Augen liegen, daß sie ohne Weitläufigkeit sogleich erkannt werden können;
- b) Gegenstände, deren Menge in einem Transport so gering ist, daß sie deshalb bei der Verzollung nach den Tarifbestimmungen außer Betracht bleiben würden;
- c) rohe Erzeugnisse des Bodens und der Viehzucht eines und desselben inländischen Landguts, welches entweder ganz im Grenzbezirke liegt, oder von der Binneulinie oder von der Grenzlinie unmittelbar durchschnitten wird, im letzteren Falle jedoch nur unter besondern, nach der Verlässlichkeit vorzuschreibenden Aufsicht-Maafregeln;
- d) Gegenstände, die innerhalb einer Stadt, eines Dorfes oder einer geschlossenen Ortschaft des Grenzbezirks von Haus zu Haus gesendet werden, vorbehaltlich der auch über solche Transporte auf Verlangen der Zollbeamten zu liefernden Nachweisung der Verzollung oder zollfreien Abstammung der Waaren;
- e) der Gütertransport mit den gewöhnlichen Fahrposten. Die Postanstalten im Grenzbezirke dürfen jedoch, wenn es für nöthig erachtet und ihnen bekannt gemacht wird, entweder allgemein oder von gewissen Personen Päckereien zur Beförderung landeinwärts nur gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende schriftliche Erlaubniß des betreffenden Zollamts annehmen, welche dann das Poststück zum Bestimmungsorte begleitet.

Auch bleibt es dem Finanzminister zu bestimmen überlassen, wiewfern unter Berücksichtigung örtlicher und persönlicher Verhältnisse noch andere Erleichterungen durch Befreiung gewisser Gegenstände von dem schriftlichen Transport-Ausweis oder durch Gestattung des Transports auf besondere für einen gewissen Zeitraum zu ertheilende Freikarten eintreten können.

3. Sachen.  
Transport auf  
Gewässern.

§. 85. An den Ufern der Gewässer in dem Grenzbezirke und auf den in diesen Gewässern gelegenen Inseln darf ohne besondere Erlaubniß nur an solchen Stellen aus- und eingeladen

werden, welche zu Landungsplätzen bestimmt und als solche bezeichnet sind.

Den Ufern der Gewässer, welche längs der Zollgrenze sich erstrecken, dürfen beladene Fahrzeuge ohne Erlaubniß des nächsten Zollamtes sich nur bis auf funfzig Fuß nähern, wovon solche unverdeckte Rachen eine Ausnahme machen, welche zollfreie Gegenstände (Abtheilung I. des Tarifs) geladen haben. Wo außerdem die Beschaffenheit des Fahrwassers eine größere Annäherung erforderlich macht, wird solches besonders bekannt gemacht werden.

4. Beschränkung  
des Sachtrans-  
ports in Ab-  
sicht  
der Brit.

§. 86. Der Transport von zollpflichtigen ausländischen und gleichnamigen inländischen Gegenständen über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks ist nur in der Tageszeit erlaubt.

- Als Tageszeit werden in dieser Beziehung angesehen:
- in den Monaten Januar und Dezember  
die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
  - in den Monaten Februar, Oktober und November  
die Zeit von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
  - in den Monaten März, April, August und September  
die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends;
  - in den Monaten Mai, Juni und Juli  
die Zeit von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden nur Statt:

- a) in Ansehung der Waaren, welche mit den gewöhnlichen Fahrposten versendet werden, oder welche Extrapost-Reisende mit sich führen, was sich aber auf den Transport von Kaufmannswaaren durch Extrapost nicht erstreckt;
- b) wenn in außerordentlichen Fällen die Erlaubniß des betreffenden Haupt-Zollamts oder Neben-Zollamts 1ster Klasse, soweit letzteres zur Abfertigung der Ladung überhaupt befugt ist, vor dem Beginn des Transports erteilt worden ist.

Der Erlaubnißschein muß den Waarenführer, die Waare selbst, die Straße und Zeit, für welche er gültig ist, bezeichnen.

B. Von wem der  
Transport-Aus-  
weis erteilt  
wird.

§. 87. Der zum Transport von Waaren und Sachen innerhalb des Grenzbezirks erforderliche Ausweis, dessen Ertheilung die Ueberzeugung der Behörde von dem Vorhandensein und der Verzollung oder zollfreien Abstammung der dabei in Rede stehenden Gegenstände voraussetzt, wird ausgestellt:

- a) beim Eingange aus dem Auslande von demjenigen Grenz-Zollamte, bei welchem die Anmeldung und Abfertigung geschieht;
- b) beim Uebergange aus dem Binnenlande in den Grenzbezirk von demjenigen Amtmann und Expeditionsstellen in der Nähe der Binnenlinie, welche zur Ausfertigung von Legitimationscheinen ermächtigt sind;
- c) bei Versendungen aus Orten des Grenzbezirks von der nächsten Zoll- oder Expeditionsstelle;
- d) auch kann gestattet werden, daß Ortsbehörden über die Erzeugnisse des Orts und der nächsten Umgegend, sowie Inhaber größerer Gewerbe-Anlagen über Gegenstände ihres Gewerbes selbst Versendungsscheine ausstellen.

B. Kontrolle  
der Handl- und  
Gewerbetreibenden.

§. 88. Die im §. 35. des Zollgesetzes vorbehaltenen Kontroll-Maasregeln sollen nach der Eigenthümlichkeit des zu beaufsichtigenden Handels- oder Gewerbebetriebs vorgeschrieben werden.

§. 89. Insbesondere hat jeder Kaufmann im Grenzbezirke ein Handlungsbuch zu führen, worin rücksichtlich aller unmittelbar aus dem Auslande bezogenen Waaren beim Empfang derselben der Tag und Ort, an und in welchem die Verzollung Statt gefunden hat, bemerkt, und rücksichtlich der aus dem Inlande empfangenen Waaren der Nachweis hierüber enthalten sein muß.

§. 90. Krämer und andere Gewerbetreibende, welche sich in dem Grenzbezirke in Orten unter 1500 Einwohnern niedergelassen haben, dürfen Material-, Spezerei- und Stuhlwaaren nur dann unmittelbar aus dem Auslande einführen, wenn sie ordnungsmäßige, kaufmännische Bücher führen und die besondere Erlaubniß der betreffenden Behörden erhalten haben.

Ist letzteres nicht der Fall, so dürfen dergleichen Krämer und Gewerbetreibende Waaren fraglicher Art nur von inländischen Handlungen, welche ordnungsmäßige Bücher führen, beziehen, solche lediglich in ihrem Laden absetzen und keine Versendung davon machen.

§. 91. Hausirgewerbe dürfen im Grenzbezirke nur mit besonderer Erlaubniß und unter denjenigen Beschränkungen betrieben werden, welche zum Zwecke des Zollschutzes bereits bestehen oder noch weiter angeordnet werden.

Auf Material- und Spezereiwaaren, auf Wein, Brantwein und Liqueure aller Art, sowie auf Zeuge, die aus Baumwolle, Seide oder Wolle, ganz oder in Vermischung mit anderen Stoffen, gefertigt sind, soll sich die Erlaubniß nicht erstrecken.

11. Von der Kontrolle im Binnenlande.

1. Waaren die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland übergehen.

§. 92. Wer mit den aus dem Auslande oder aus dem Grenzbezirke bezogenen Waaren ein Gewerbe treibt, ist, wenn die Waare mit einem höhern Eingangszoll, als vier Thaler vom Centner, belegt ist, und ihre Menge einen Viertelcentner übersteigt, verbunden, die im Grenzbezirke empfangene Bezeichnung innerhalb der in derselben vorgeschriebenen Frist der darin genannten, oder sofern keine benannt ist, derjenigen Dienststelle, an welche der Bestimmungsort in dieser Beziehung gewiesen ist, und zwar vor der Abladung zum Vistiren vorzulegen. Auf Erfordern sind auch die Waaren, bevor sie abgeladen werden, zur Revision zu stellen.

Kann für solche Waaren ein einziger Bestimmungsort nicht angegeben werden, so müssen sie der Dienststelle desjenigen Orts zur Besichtigung gestellt werden, wo der erste Absatz von den geladenen Waaren geschehen soll.

2. Waaren, welche bei der Verladung im Binnenlande kontrollirbar sind.  
a) Vorschriften für den Verfahrer.

§. 93. Wer im Binnenlande folgende Waaren-Artikel, als

- 1) baumwollene und dergleichen mit andern Gespinnsten gemischte Stuhlwaaren und Zeuge,
- 2) Zucker aller Art,
- 3) Kaffee,
- 4) Taback-Fabrikate,
- 5) Wein und
- 6) Brantwein aller Art,

versendet, muß solche, wenn die Menge der genannten Stuhlwaaren und Zeuge, sowie des Zuckers, einen halben Centner Nettogewicht, und die der anderen Waaren einen Centner Nettogewicht übersteigt, mit einem Frachtbriefe versehen.

Derselbe muß enthalten:

- a) die Vor- und Zunamen des Waarenführers und des Waaren-Empfängers;
- b) die Menge der Waaren (von den unter 1. bis 4. genannten nach

Centner und Pfunden, von Wein und Branntwein nach Ortschaften und Einern) in Buchstaben;

c) die Gattung der Waaren;

d) die Anzahl der Kofli und deren Zeichen und Nummern;

e) den Bestimmungsort und den Ablieferungstermin, den letzteren mit Buchstaben, und

f) den Vor- und Zunamen des Versenders, den Versendungsort, den Tag und das Jahr der Absendung.

Der Frachtbrief muß vor dem Abgange der Waare der Zoll- oder Kontrollstelle des Absendungsorts oder derjenigen, an welche der Ort in dieser Beziehung gewiesen ist, zum Visiren und Abstempeln vorgelegt, auch die Waare auf Verlangen zur Revision gestellt werden.

Von der Vorlage an die Zoll- oder Kontrollstelle sind die Frachtbriefe ausgenommen, welche von dem Inhaber einer Fabrik, Brennerei oder Siederei über Gegenstände seines Gewerbes, oder von einem Weinbergs-Besitzer über eigenes Erzeugniß an Wein ausgestellt werden; jedoch muß diese Eigenschaft des Ausstellers in dem Frachtbriefe neben der Unterschrift angegeben und von der Ortsbehörde oder einer Zoll- oder Kontrollstelle beglaubigt sein.

b. Vorschriften für den Waaren-Empfänger. §. 94. Der Empfänger solcher Waaren ist verpflichtet, gleich nach der Ankunft derselben den Frachtbrief der betreffenden Zoll- oder Kontrollstelle vorzulegen, welche denselben, wo nöthig, nach vorgängiger Revision der Waaren, abgestempelt zurückgibt.

Eine Ausnahme hiervon machen Fabrikanten von baumwollenen Waaren, welche Gewebe zur weiteren Veredelung, ingleichen Privatpersonen, welche Wein zum eigenen Gebrauche, nicht über einen Ortschaft, und diejenigen, welche Branntwein aus Brennereien des eigenen Landes erhalten; jedoch müssen sie die Frachtbriefe ein Jahr lang aufbewahren und auf Erfordern vorlegen.

c. Besondere Bestimmungen für den Markt-Verkehr. §. 95. Sollen Gegenstände, welche nach §. 93. mit einem Frachtbriefe versehen sein müssen, auf Jahrmärkte gebracht werden, so muß der Versender der betreffenden Zoll- oder Kontrollstelle ein Verzeichniß übergeben, worin die Zahl und das Gewicht der zu versendenden Ballen oder Kisten etc., die Gattung der darin befindlichen Waaren, der Markt-Ort, wohin der Transport geht, und die Frist, binnen welcher der unverkaufte Theil der Waaren zurückkehren soll, angegeben ist.

Dieses Verzeichniß dient, nachdem es visirt und abgestempelt worden, für den Weg zum Markte und von dort zurück als Transport-Bescheinigung.

Erfolgt jedoch am Markt-Orte eine Zuladung solcher Waaren, so muß darüber ein besonderes Verzeichniß gefertigt und von der Kontrollstelle im Markt-Orte visirt und abgestempelt werden.

3. Allgemeine Vorschriften für den Transport der im Binnenlande kontrollpflichtigen Waaren. §. 96. Sowohl die amtlichen Bezeichnungen aus dem Grenzbezirke, als die für den Transport im Binnenlande ausgestellten Frachtbriefe müssen mit der Ladung vollkommen übereinstimmen, und es werden solche, wo diese Uebereinstimmung

mung mangelt, als gar nicht vorhanden angesehen. Es kann daher der Frachtbrief oder die amtliche Bezeichnung über eine geringere Menge eben so wenig als Bescheinigung für eine größere Ladung gelten, als es zulässig ist, mit einer, auf eine größere Menge lautenden Bezeichnung einen Theil dieser größeren Ladung zu bescheinigen.

§. 97. Waarenführer, welche für verschiedene Empfänger geladen haben, sollen in der Regel für jeden einzelnen Waaren-Empfänger einen besondern Frachtbrief bei sich führen. Mindestens aber muß ein für verschiedene Orte bestimmter Transport mit einer besondern amtlichen Bezeichnung oder einem Frachtbriefe für jeden Ort versehen sein.

Erhält die Ladung während des Transports eine andere Bestimmung, so sind die Transportzettel der nächsten Zoll- oder Kontrollstelle zur Bemerkung des neuen Bestimmungsorts vorzulegen.

Waarenführer, welche auf dem Wege zu dem, in den Transportzetteln angegebenen Bestimmungsorte einen Theil der dazu gehörigen Ladung absetzen, müssen sich vom Empfänger der abgesetzten Waaren ein schriftliches Empfangs-Bekanntniß geben lassen, aus welchem die Gattung und Menge der abgesetzten Waaren, der Tag und der Ort, an welchem die Ablieferung geschehen, und der Name des Waaren-Empfängers ersichtlich ist. Diese Bescheinigung muß mit den Transportzetteln über die Ladung, von welcher ein Theil abgesetzt worden, bei der Dienststelle des Orts, wo die Abladung geschieht, oder, wenn eine solche am Orte der Abladung nicht vorhanden ist, bei der nächsten Dienststelle auf dem Wege zum Bestimmungsorte der übrigen Ladung zum Visiren vorgelegt werden.

4. Vorschriften für den Waaren-Übergang aus einem Vereinsstaate in den andern.

§. 98. In Bezug auf den Waaren-Übergang aus und nach solchen Ländern, welche sich mit dem Staate zu einem gemeinschaftlichen Zollsysteme vereinigt haben (§. 10. des Zollgesetzes), ergeben in Gemäßheit der diesfallsigen Verträge die nähern Bestimmungen, nach denen sich die Waarenführer genau zu achten haben.

III. Allgemeine Kontroll-Vorschriften.

1. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

2. Körperliche Visitationen.

§. 99. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager dürfen, so weit sie erforderlich sind, nur nach den in den §§. 37. und 38. des Zollgesetzes hierüber enthaltenen Vorschriften Statt finden.

§. 100. Im Falle körperliche Visitationen für nöthig erachtet werden, ist nach den im §. 39. des Zollgesetzes gegebenen Bestimmungen zu verfahren.

### Fünfter Abschnitt.

Von den Dienststellen und Beamten, ihren amtlichen Befugnissen und Pflichten gegen das Publikum.

1. Von den Dienststellen und Beamten und deren amtlichen Befugnissen.

A. Im Grenz-Bezirk.  
1. Legitimation der Dienststellen und Beamten durch äußere Bezeichnung.

§. 101. Jede nach den Vorschriften des Zollgesetzes (§. 26.) einzurichtende Erhebungs- oder Abfertigungsstelle soll durch ein Schild mit dem Landeswappen und einer Inschrift bezeichnet werden, aus welcher

hervorgeht, welche Behörde daselbst ihren Sitz hat. Uebrigens soll bei jedem Ansageposten oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, bei dem Grenz-Zollamte ein Schlagbaum errichtet werden.

Die nach §. 27. des Zollgesetzes zum Zollschutze bestimmten Grenz-Auffseher sollen mit einem Brustschilde, worauf sich eine Nummer befindet, versehen sein.

2. **Deren Bekanntmachung.** §. 102. Eine öffentliche Bekanntmachung bezeichnet die angeordneten Zollstraßen und giebt an, auf welchen derselben und wo die Ansageposten, Haupt-Zollämter und Neben-Zollämter 1ster Klasse (§. 103.) errichtet worden sind und wo sich Revisionsstellen zur Abfertigung der eingehenden Ertraposten (§. 39.) befinden.

3. **Zollämter.** §. 103. Die Zollämter sind entweder Haupt-Zollämter oder Neben-Zollämter erster oder zweiter Klasse.

Bei den Haupt-Zollämtern ist jede Zoll-Einrichtung und jede durch diese Ordnung vorgeschriebene Abfertigung ohne Einschränkung, sowohl bei der Ein-, als bei der Aus- und Durchfuhr zulässig.

Neben-Zollämter erster Klasse werden an denjenigen Straßen errichtet, auf welchen zwar ein Handelsverkehr mit dem Auslande Statt findet, dieser jedoch nicht von solchem Umfange ist, um die Errichtung eines Haupt-Zollamtes erforderlich zu machen. Neben-Zollämter zweiter Klasse werden für den kleinen Grenzverkehr da errichtet, wo örtliche Verhältnisse es erheischen.

Mit Rücksicht auf die hiernach den Neben-Zollämtern beizulegende Wirksamkeit sind ihre Erhebungs-Befugnisse im Tarif näher bestimmt.

Innerhalb dieser Befugnisse können Neben-Zollämter erster Klasse Waaren, welche mit Berührung des Auslandes aus einem Theile des Inlandes in den andern versendet werden (§. 76.), bei dem Aus- und Wieder-Eingang abfertigen.

Zur Ertheilung und Erledigung von Begleitscheinen (§. 40. u. ff.) sind sie ohne ausdrückliche Genehmigung des Finanzministers nicht ermächtigt.

4. **Ansageposten.** §. 104. Mit den Ansageposten werden, zum Zwecke der Abfertigung von Reisenden und des sonstigen kleinen Verkehrs, in der Regel Neben-Zollämter zweiter Klasse verbunden. Auf besonders lebhaften und mit einem Haupt-Zollamte besetzten Zollstraßen kann der Ansageposten auch in einem Neben-Zollamte erster Klasse bestehen.

5. **Legittimations-scheine-Expeditionsstellen.** §. 105. Expeditionsstellen zur Ertheilung von Legittimations-scheinen sollen, wo es an Zollämtern fehlt, nach dem örtlichen Bedürfnisse angeordnet werden, um die Waaren, welche innerhalb des Grenzbezirks versendet werden oder aus dem Binnenlande in denselben eingeht, mit dem vorgeschriebenen Transport-Ausweise zu versehen. Zu Geld-Erhebungen sind sie nicht befugt.

6. **Grenz-auf-seher.** §. 106. Die Grenz-Auffseher sollen sich durchaus mit keiner Geld-Erhebung befassen. Es liegt ihnen ob, den Grenzbezirk und die Binnenlinie ununterbrochen zu beaufsichtigen, und es sind alle Personen, welche Fuhrwerk, Schiffe, Gepäc oder zollpflichtige Gegen-

hände führen, verpflichtet, denselben Folge zu leisten und dasjenige zu unterlassen, wodurch sie in Ausübung ihres Amtes gehindert werden würden.

Die Grenz-Aufseher sind befugt:

- a) Frachtfuhrwerk und Pferdenführer anzuhalten, sich den Transport-Ausweis vorzeigen zu lassen, Notizen daraus zu nehmen und ihn durch äußere Beschichtigung der Ladung mit dieser zu vergleichen. Stimmen beide nicht überein, so behalten sie die Verzettelung bei sich und begleiten die Gegenstände in der Richtung, worin sie dieselben finden, zur nächsten Dienststelle.
- b) Kieyen, Korb- und Packträger, Handfuhrwerke, Bauern-Zuhrwerke und beladene Lastthiere, welche nicht verpackte Waaren führen, können von den Grenz-Aufsehern auf der Stelle revidirt werden, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß entweder keine zollpflichtigen Gegenstände geladen oder diese gehörig angemeldet sind. Bei förmlich verpackten Waaren verfahren sie entweder, wie zu a) vorgeschrieben ist, oder führen solche zur Obrigkeit des nächsten Orts, um mit dieser eine Nachsuchung vorzunehmen. Bei Personen, gegen welche der Augenschein den Verdacht erregt, daß sie Waaren unter den Kleidern verborgen haben, ist nach §. 39. des Zollgesetzes zu verfahren.
- c) Lebzig angegebened Zuhrwerk ohne Ausnahme können die Grenz-Aufseher anhalten, um Ueberzeugung zu nehmen, daß es wirklich unbeladen ist.
- d) Führer von Schiffsgefäßen, welche weniger als fünf Lasten tragen, müssen auf den Anruf der Grenz-Aufseher sobald wie möglich anhalten und, je nachdem es verlangt wird, entweder dem Ufer zusehern und dort an schidlichen Stellen anlegen, oder die Ankunft der Grenz-Aufseher abwarten.
- e) Wer Gegenstände führt, welche von dem Transport-Ausweise befreit sind (§. 84. a — d.), ist verbunden, den Grenz-Aufsehern zur Stelle die nöthige Auskunft zu geben, um sie zu überzeugen, daß die transportirten Gegenstände eines Ausweises nicht bedürfen. Kann dies nicht sofort genügend geschehen, so sind die Grenz-Aufseher befugt, den Transport dahin zu führen, wo die verlangte Auskunft mit Sicherheit zu erlangen ist.
- f) Reisende zu Wagen mit Gepäc, zu Pferde und zu Fuß mit Felleisen und dergleichen, welche sich auf einer Zollstraße in der unzweifelsten Richtung nach dem Grenz-Zollamte befinden, dürfen von den Grenz-Aufsehern gar nicht angehalten werden. Treffen sie aber dergleichen Reisende entweder auf einem Punkte der Zollstraße, wo dieselben das Grenz-Zollamt schon im Rücken haben, oder außerhalb einer Zollstraße, so können sie, mit Ausnahme der mit den gewöhnlichen Posten oder mit Extrapost Reisenden, den Nachweis der geschehenen Meldung fordern.

Erfolgt dieser, so müssen sie die Personen ohne Störung reisen lassen, im entgegengesetzten Falle aber zum nächsten Zollamte führen.

g) Gegenstände, welche nicht mit dem vorgeschriebenen Ausweise versehen sind, damit nicht übereinstimmen, oder auf einer Strafe betroffen werden, welche von der darin vorgeschriebenen abweicht, sind von den Grenz-Ausssehern in Beschlag zu nehmen und an das nächste Zollamt abzuliefern.

h) Die Grenz-Aussseher sind eben so befugt als verpflichtet, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland geflüchteten oder mit Gewalt entkommenen Defraudanten dahin zu verfolgen, und sich im Betretungsfalle ihrer Person und Waaren zu bemächtigen.

7. Andere Staats- und Kommunalbeamte.

§. 107. Die im §. 28. des Zollgesetzes bezeichneten Beamten haben, um der ihnen dort auferlegten Verpflichtung genügen zu können, bei vorhandenem Verdachte, daß eine Verletzung der Zollgesetze beabsichtigt werde, die Befugniß, Personen und Waaren soweit anzuhalten, als solches den Grenz-Ausssehern selbst verstatet ist.

8. Im Innern des Landes.  
1. Hebestellen.

§. 108. Im Innern des Landes bestehen zur Erhebung des Ein-, Aus- und Durchgangszolls Haupt-Zoll- oder Haupt-Steuerämter und Zoll- oder Steuerämter. Sie sind ent-

weder solche, mit denen eine Niederlage für fremde unverzollte Waaren (Pachhof, Halle, Lagerhaus, Freihafen) verbunden, oder solche, bei welchen dies nicht der Fall ist.

Die Haupt-Zoll- oder Haupt-Steuerämter mit Niederlage sind zu jeder Zoll-Erhebung von fremden Gegenständen befugt, welche nach Maßgabe dieser Ordnung im Innern geschehen darf.

Sie sind im Innern in der Regel allein befugt, Begleitscheine zu ertheilen.

Die Hauptämter ohne Niederlage, ingleichen die hierzu besonders ermächtigten Zoll- oder Steuerämter können den Eingangszoll fremder Waaren nach Maßgabe der auf sie gerichteten Begleitscheine Nr. II. erheben. Zur Ertheilung von Begleitscheinen sind sie ohne besondere Genehmigung nicht ermächtigt, es sei denn, daß die Theilung eines Waarentransports nach §. 49. nöthig würde.

In welchen Orten der Vereinslande sich Hebestellen befinden, auf welche Waaren mit Begleitscheine Nr. I. oder Nr. II. abgefertigt werden können, soll öffentlich bekannt gemacht werden.

2. Andere Dienststellen.

§. 109. Wo in andern Orten zur Erhebung innerer Verbrauchssteuern besondere Empfangsstellen vorhanden sind, werden diese, soweit es erforderlich ist, als Aufsichts-Ämter und Legitimationsscheins-Stellen an der Binnenlinie, zur Erhebung des Eingangszolls von den mit den Fahrpoften transportirten Gegenständen und zur Mitwirkung bei der Waarenkontrolle benützt.

Wo dergleichen nicht vorhanden sind, sollen die statt ihrer mit den obigen Berrichtungen beauftragten Dienststellen zu öffentlicher Kenntniß gebracht werden.

3. Aufsichts-Beamte.

§. 110. Steuer-Aussseher und andere Beamte im Innern, welche mit der Handhabung der Waaren-Kontrolle im Bin-

nenlande beantragt sind, müssen, wenn sie sich in Dienstausbübung befinden, entweder in Uniform gekleidet oder mit einer vom Ober-Inspektor des Bezirks ausgestellten und unterzeichneten Legitimations-Karte versehen sein.

Sie sind befugt, Fuhrwerke und Packenträger, welche dem äußern Anscheine nach kontrollpflichtige Waaren führen, während des Transports anzuhalten und die Waarenführer zur Auskunft über die geladenen Waaren, sowie, in geeigneten Fällen, zur Vorzeigung der erforderlichen Transportzettel aufzufordern, und durch äußere Besichtigung der Ladung, wobei eine Veränderung in der Lage der geladenen Kollen und eine Eröffnung der Verpackung nicht Statt finden darf, sich von der Uebereinstimmung der Ladung mit der erhaltenen Auskunft zu unterrichten.

Findet sich hierbei, daß über eine kontrollpflichtige Ladung die Transport-Bescheinigung fehlt, oder ergiebt sich ein Verdacht, daß andere als die angegebenen Waaren geladen sind, oder daß die Ladung in der Menge von der vorgezeigten Bezeichnung erheblich abweicht, so müssen die Aufsichtsbreanten die Ladung zu der auf dem Wege zum Bestimmungsorte zunächst gelegenen Dienststelle, oder wenn solche über eine halbe Meile von dem Orte entfernt liegt, wo der verdächtige Transport angetroffen worden, zu der nächsten in dieser Richtung vorhandenen Polizei-Behörde begleiten, um daselbst die nähere Untersuchung der Ladung vorzunehmen.

In Städten, wo zur Erhebung und Beaufsichtigung innerer Steuern besondere Beamte an den Thoren stationirt sind, haben auch diese die Befugniß zur Nachfrage über die geladenen Gegenstände, und sofern sich darunter kontrollpflichtige Artikel befinden, zur Besichtigung der Ladung.

II. Geschäfts- §. 111. Bei sämmtlichen Grenz-Zollämtern und sonstigen Stunden. im Grenzbezirke vorhandenen Grenz-Zollämtern und sonstigen im Grenzbezirke. im Grenzbezirke vorhandenen Abfertigungsstellen sollen an den Wochentagen in folgenden Stunden die Geschäftslokale geöffnet und die Beamten zur Abfertigung der Zollpflichtigen daselbst gegenwärtig sein, nämlich:

in den Wintermonaten Oktober bis Februar einschließlich, Vortags von 7½ bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5½ Uhr, in den übrigen Monaten Vormittags von 7 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Die Abfertigung der Reisenden muß an allen Tagen ohne Ausnahme geschehen.

Wo außerdem der Umfang des Verkehrs es erfordert, daß auch andere Abfertigungen an Sonn- und Festtagen in bestimmten Stunden erteilt, oder gewisse Dienstleistungen auch zu andern als den oben festgesetzten Stunden verrichtet werden, soll darüber eine Bekanntmachung der dem Amte zunächst vorgesetzten Behörde an der Außenseite der Eingangsthür zu dem Geschäftslokal angeheftet werden.

2. Bei den Ab- §. 112. Bei den Haupt-Zoll- und Haupt-Steuerämtern fertigungsstellen im Innern. im Innern sollen die Dienststunden folgende sein:

in den Wintermonaten Oktober bis einschließlich Februar, Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5 Uhr, in den übrigen Monaten von 7 bis 12 Uhr und von 2 bis 5 Uhr.

Für die übrigen Dienststellen im Innern sollen die Sünden, in welchen die aus der gegenwärtigen Ordnung entspringenden Abfertigungen ertheilt werden müssen, näher bestimmt und in gleicher Art, wie im §. 111. vorgeschrieben ist, zur Kenntniß des Publikums gebracht werden.

111. Allgemeines Verhalten der Zollbeamten und der Zollrückführigen gegen einander. §. 113. Es ist Pflicht der Zollbeamten, die Personen, mit welchen sie im Dienste zu thun haben, ohne Unterschied anständig zu behandeln, bei ihren Dienstverrichtungen beschel- den zu verfahren und ihre Nachfragen und Revisionen nicht über den Zweck der Sache auszudehnen. Insonderheit dürfen sie unter kei- nen Umständen für irgend ein Dienstgeschäst, es bestehe in Nachfragen, Re- visionen, Ausfertigungen u. s. w. ein Entgelt oder Geschenk, es sey an Geld, Sachen oder Dienstleistung und habe Namen wie es wolle, verlan- gen oder annehmen. Damit Beschwerden des Publikums, besonders an den Grenzen, wo der Fremde keine Zeit zu einem umständlichen Verfahren hat, zur Kenntniß der vorgesetzten Behörde gelangen, soll bei jeder Zoll- und Abfertigungsstelle ein Beschwerde-Register vorhanden sein, in welches jeder, der Ursache zur Beschwerde zu haben vermeint, seinen Namen, Stand und Wohnort, sowie die Thatsache, worüber er sich beschweren zu können glaubt, eintragen kann.

Bei Beschwerden gegen Grenz-Aufseher, deren Namen dem Beschwerde- führer unbekannt sind, reicht es hin, die Nummer des Brustschildes anzu- führen, welches der Aufseher auf Verlangen vorzuzeigen verpflichtet ist. Hat irgend Jemand Gründe, seine Beschwerde nicht in das Beschwerde-Register einzutragen, so kann er sie bei der höhern Behörde anbringen.

Uebrigens wird von denjenigen, welche bei den Zollstellen zu thun ha- ben oder mit den Aufsichts-Beamten in Berührung kommen, erwartet, daß sie ihrerseits zu keinen Beschwerden über ihr Betragen gegen die Zollbeam- ten Anlaß geben werden.

## Inhalts-Verzeichniß der Zollordnung.

### Erster Abschnitt.

Von der Erhebung der Zölle und der Waaren-Abfertigung, soweit solche an der Grenze Statt finden.

#### I. Beim Waareneingange.

- |   |      |
|---|------|
| A. Allgemeine Bestimmungen.   | 55.  |
| 1. Verhalten beim Eingange in die Zolllinie . . . . .   | 1.   |
| 2. Anmeldung bei dem Grenzzollamte oder dem vorliegenden Ansaße- (Anmeldungs-) Posten . . . . . | 2—4. |
| 3. Deklaration:   |      |
| a) Aufforderung dazu . . . . .  | 5.   |

	b) Form und Inhalt der Deklaration . . . . .	55. 6.
	c) Wie solche ausgefertigt werden muß . . . . .	7.
	d) Wem die Ausfertigung der Deklaration obliegt . . . . .	8. u. 9.
	e) Anleitung zur richtigen Ausfertigung der Deklaration und Bekanntmachung der Dienstinstruktion in Bezug auf die Abfertigung . . . . .	10.
	f) Besondere Vorschriften für Reisende . . . . .	11.
4.	Revision der Waaren. — Zweck der Revision . . . . .	12.
	Allgemeine Revision. — Spezielle Revision . . . . .	13.
	Bruttogewicht. — Tara. — Nettogewicht . . . . .	14.
	Weiteres Verfahren nach Verschiedenheit der Fälle . . . . .	15.
	Obliegenheiten des Zollpflichtigen bei der Revision . . . . .	16.
B.	Weitere Behandlung, wenn die Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten sollen.	
1.	Ermittelung des Zollbetrages durch die Revision . . . . .	17.
2.	Ermittelung des Nettogewichts . . . . .	18.
3.	Entrichtung des Eingangszolles . . . . .	19.
4.	Schluß der Abfertigung . . . . .	20. 21.
5.	Anmeldung bei einer Kontrollstelle an der Binnenlinie:	
a)	beim Landtransporte . . . . .	22.
b)	beim Wassertransporte . . . . .	23.
6.	Abfertigung zollfreier Gegenstände . . . . .	24.
C.	Weitere Behandlung, wenn die Waaren bei dem Eingangsb-Amt niedergelegt werden sollen . . . . .	25.
D.	Weitere Behandlung, wenn die Waaren nach ei- nem Orte bestimmt sind, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet . . . . .	26. 27.
E.	Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur Ver- zollung bei einem Amt ohne Niederlage deklarirt werden . . . . .	28.
F.	Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur unmit- telbaren Durchfuhr bestimmt sind.	
1.	Allgemeine Vorschriften . . . . .	29.
2.	Besondere Vorschriften	
a)	für Waaren, wovon der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll . . . . .	30.
b)	auf kurzen Straßenstrecken . . . . .	31.
c)	auf Flüssen, auf welche besondere Staatsverträge Anwen- dung finden . . . . .	32.
II.	Beim Waarenausgange.	
A.	Waaren, die einem Ausgangszolle unterworfen sind . . . . .	33. 34. 35.
B.	Waaren, deren Ausfuhr erwiesen werden muß . . . . .	36.

C. Waaren, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind . . . . .	35. 37.
III. Besondere Vorschriften für die Behandlung des Verkehrs mit den Staats-Posten.	
A. Gewöhnliche Fahrposten . . . . .	38.
B. Extraposten	
1. mit Reisenden und Reisegepäck . . . . .	} 39.
2. mit Kaufmannswaaren . . . . .	

## Zweiter Abschnitt.

## Von verschiedenen Einrichtungen und Anstalten zur Erhebung und Sicherung der Zölle.

I. Von der Begleitscheinkontrolle.	
A. Zweck und Ausfertigung der Begleitscheine . . . . .	40.
B. Begleitscheine Nr. I.	
1. Wesentlicher Inhalt derselben . . . . .	41.
2. Beschränkung bei der Begleitschein-Ausfertigung auf Aemter im Innern mit Niederlage . . . . .	42.
3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine . . . . .	43.
4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden . . . . .	44.
5. Folgen vorkommender Gewichtsunterschiede . . . . .	45.
6. Verpflichtung des Waarenführers bei eingetretener Transportverzögerung . . . . .	46.
7. Wie zu verfahren ist:	
a) wenn eine Ladung für verschiedene Empfänger oder Orte bestimmt ist . . . . .	47.
b) wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterwegs verändert wird . . . . .	48.
c) wenn eine Ladung unterwegs getheilt werden muß . . . . .	49.
C. Begleitscheine Nr. II.	
1. Wesentlicher Inhalt derselben . . . . .	50.
2. Beschränkung bei deren Ertheilung . . . . .	51.
3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine . . . . .	52.
4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sei . . . . .	53.
D. Vorbehalt eines speziellem Regulativs über die Begleitscheinausfertigung . . . . .	54.
II. Von dem Waarenverschlusse.	
1. Zweck desselben . . . . .	55.
2. Worin er besteht, auch wann und wie er anzulegen ist . . . . .	56.
3. Kosten desselben . . . . .	57.
4. Verfahren bei Verletzung des Verschlusses . . . . .	58.

## III. Von den Niederlagen unverzollter Waaren.

A. Pachtböfe, Hallen, Lagerhäuser, Freihäfen:	§§.
1. Was darunter verstanden wird . . . . .	59.
2. Niederlagsrecht, Lagerfrist und Lagergeld . . . . .	60.
3. Betrag des Lagergeldes . . . . .	61.
4. Rechte des Staats auf die Waaren im Pachtosflager . . . . .	62.
5. Befugniß zur Bearbeitung der Waaren auf dem Lager . . . . .	63.
6. Verminderung der Waaren während des Lagerens . . . . .	64.
7. Verpflichtungen der Verwaltung rüdfichtlich der lagernden Waaren . . . . .	65.
8. Verfahren mit unabgeholtten Waaren	
a) deren Eigenthümer unbekannt ist . . . . .	} 66.
b) deren Eigenthümer bekannt ist . . . . .	
9. Besondere Pachtosflagerregulative . . . . .	67.
B. Zolllager bei Hauptzollämtern.	
1. Was darunter verstanden wird . . . . .	68.
2. Allgemeine Vorschriften wegen deren Benutzung . . . . .	69.
3. Besondere Lagerregulative . . . . .	70.
C. Öffentliche Kreditlager . . . . .	71.
D. Privatlager.	
1. Was darunter verstanden wird . . . . .	72.
2. Beschränkung derselben . . . . .	73.
3. Verpflichtungen des Inhabers eines Privatlagers . . . . .	74.
4. Privatlager von fremdem Wein . . . . .	75.

## Dritter Abschnitt.

## Von Verkehrserleichterungen, Befreiungen und Ausnahmen.

I. Versendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande . . . . .	76.
II. Mess- und Marktverkehr.	
A. Verkehr inländischer Fabrikanten und Produzenten nach ausländischen Messen und Märkten.	
1. Besuch fremder Messen . . . . .	77.
2. Besuch benachbarter fremder Märkte . . . . .	78. 79.
B. Verkehr ausländischer Handels- und Gewerbetreibender auf inländischen Messen und Märkten . . . . .	80. 81.
III. Sonstige Erleichterungen und Ausnahmen.	
Gegenstände, welche zur Bearbeitung oder Vervollkommnung ein- oder ausgehen . . . . .	82 a.
IV. Seeverkehr . . . . .	82 b.

## Vierter Abschnitt.

## Von den zum Schutze der Zollabgaben dienenden Einrichtungen und Vorschriften.

I. Von den Kontrollen im Grenzbezirke.	
A. Transportkontrolle.	55.
1. Zuliefern ein Transportausweis erforderlich ist . . . . .	83.
2. Befreiung der Legitimationspflichtigkeit . . . . .	84.
3. Sachentransport auf Gewässern . . . . .	85.
4. Beschränkung des Sachentransports in Abicht der Zeit . . . . .	86.
5. Von wem der Transportausweis erteilt wird . . . . .	87.
B. Kontrollirung der Handel- und Gewerbetreibenden . . . . .	88, 89. 90, 91.
II. Von der Kontrolle im Binnenlande.	
1. Waaren, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland übergehen . . . . .	92.
2. Waaren, welche bei der Versendung im Binnenlande kontrollpflichtig sind:	
a) Vorschriften für den Versender . . . . .	93.
b) Vorschriften für den Waarenempfänger . . . . .	94.
c) Besondere Bestimmungen für den Marktverkehr . . . . .	95.
3. Allgemeine Vorschriften für den Transport der im Binnenlande kontrollpflichtigen Waaren . . . . .	96, 97.
4. Vorschriften für den Waarenübergang aus einem Vereinsthaate in den andern . . . . .	98.
III. Allgemeine Kontrollvorschriften.	
1. Hausvisitationen und Revision der Waarenlager . . . . .	99.
2. Körperliche Visitationen . . . . .	100.

## Fünfter Abschnitt.

## Von den Dienststellen und Beamten, deren amtlichen Befugnissen und ihren Pflichten gegen das Publikum.

I. Von den Dienststellen und Beamten und deren amtlichen Befugnissen.	
A. Im Grenzbezirke.	55.
1. Legitimation der Dienststellen und Beamten durch äußere Bezeichnungen . . . . .	101.
2. Deren Bekanntmachung . . . . .	102.
3. Zollämter . . . . .	103.
4. Ansageposten . . . . .	104.
5. Legitimationschein-Expeditionsstellen . . . . .	105.
6. Grenzaufseher . . . . .	106.
7. Andere Staats- und Kommunalbeamte . . . . .	107.

B. Im Innern des Landes.	§§.
1. Poststellen . . . . .	108.
2. Andere Dienststellen . . . . .	109.
3. Aufsichtsbeamte . . . . .	110.
II. Geschäftsstunden.	
1. Bei den Abfertigungsstellen im Grenzbezirke . . . . .	111.
2. Bei den Abfertigungsstellen im Innern . . . . .	112.
III. Allgemeines Verhalten der Zollbeamten und der Zollpflichtigen gegen einander . . . . .	113.

## Nr. 5.

Gesetz wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen.  
Vom 23. Januar 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc. haben eine Revision der Bestimmungen wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen veranlaßt und verordnen nach dem Antrage Unseres Staatsministerii für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, wie folgt:

A. Von den Strafen der Zollvergehen.  
a. Strafe der Ausfuhrbante.

§. 1. Wer es unternimmt, Gegenstände, deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist, diesem Verbote zuwider, ein- oder auszuführen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Kontrebande) verübt worden ist, und, insofern nicht in speziellen Gesetzen eine höhere Strafe festgesetzt ist, zugleich eine Geldbuße verurtheilt, welche dem doppelten Werthe jener Gegenstände, und wenn solcher nicht Zehn Thaler beträgt, dieser Summe gleichkommen soll.

b. Strafe der Zoll-Defraudationen.

§. 2. Wer es unternimmt, dem Staate die Ein-, Aus- oder Durchgangs-, oder die an der Grenze eines Zollvereinsstaats zu erhebenden Ausgleichungsabgaben zu entziehen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Zolldefraudation) verübt worden ist, und zugleich eine, dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Abgaben gleichkommende Geldbuße, welche jedoch niemals unter einem Thaler betragen soll, verurtheilt. Diese Abgaben sind außerdem nach dem Zolltarife zu entrichten.

cc. Strafe des ersten Rückfalls.

§. 3. Im Wiederholungsfalle, nach vorhergegangener rechtmäßiger Beurtheilung wird die nach §§. 1. und 2. außer der Konfiskation der Gegenstände des Vergehens eintretende Geldbuße verdoppelt.

Sobald eine Geldbuße von dem Beurtheilten wegen seines Unvermögens nicht beizutreiben ist, tritt an deren Stelle eine verhältnißmäßige Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe, welche jedoch im ersten

Fälle des Vergehens die Dauer von Einem, und bei dem ersten Rückfall die Dauer von Zwei Jahren nicht übersteigen soll.

dd. Strafe des ferneren Rückfalls. §. 4. Jeder fernere Rückfall ist mit der Konfiskation der Gegenstände der Uebertretung, mit dem Doppelten der §. 3. bestimmten Geldbuße, sowie auf die Dauer von 1 bis 5 Jahren mit Verlust des Rechts zum Betriebe desjenigen Gewerbes zu ahnden, bei dessen Ausübung die Kontrebande oder Defraudation begangen worden ist.

In der Regel aber soll in diesen Fällen statt der Geldbuße auch verhältnismäßige Gefängnis-, Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe erkannt werden, deren Dauer aber niemals auf länger als 4 Jahre, beim dritten oder einem ferneren Rückfall dagegen nicht unter einem halben Jahre Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe zu bestimmen ist.

Ausnahmsweise kann aber auch nach richterlichem Ermessen mit Berücksichtigung aller Umstände des vorliegenden und der vorausgegangenen Fälle auf die oben bezeichnete Geldbuße erkannt werden, und die Unter-sagung des Gewerbebetriebes unterbleiben. Diese Ausnahme findet aber niemals Statt, wenn der Angeklagte

- a) das Kontrebandiren oder Defraudiren erwerbsmäßig betreibt, oder
- b) eine der frühern oder die letzte Uebertretung unter erschwerenden Umständen (§§. 11 — 14.) oder in betrügerischer Absicht begangen hat.

Neben der Geldbuße ist in dem Erkenntnis zugleich, für den Fall des Unvermögens des Verurtheilten, eine verhältnismäßige Freiheitsstrafe nach den obigen Bestimmungen festzusetzen.

§. 5. Die Strafen des Rückfalls (§§. 3. 4.) treten auch dann ein, wenn die frühere Beurtheilung des Angeklagten nicht im Inlande, sondern in einem andern der Zollvereinsstaaten erfolgt ist.

Auch macht es dabei keinen Unterschied, ob die frühere gegen den Angeklagten erkannte Strafe eine ordentliche, oder nur eine außerordentliche war.

Ferner sind bei Beurtheilung der Frage, ob ein Rückfall vorliegt? die Kontrebande und die Zolldefraudation als ganz gleichartige Vergehen zu betrachten, dergestalt, daß z. B. derjenige, welcher früher einer Zolldefraudation schuldig befunden ist, und dann eine Kontrebande verübt, mit der Strafe des Rückfalls belegt werden muß.

ee. Fälle, wo die Defraudation als vollbracht angenommen wird. §. 6. Die Kontrebande oder Zolldefraudation wird als vollbracht angenommen:

- 1) wenn bei der Anmeldung an der Zollkammer
  - a) Gewerbetreibende und Frachtführer verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Beschaffenheit, die eine geringere Abgabe würde begründet haben, deklariren, oder
  - b) andere Personen dergleichen Gegenstände wider besseres Wissen unrichtig deklariren, oder bei der Revision verheimlichen;
- 2) wenn beim Transport verbotener oder abgabepflichtiger Gegenstände im Grenzbezirke

- a) die Zollstätte, bei welcher dieselben bei dem Ein- oder Ausgange hätten angemeldet oder gestellt werden sollen, ohne solche Anmeldung überschritten oder ganz umgangen,
  - b) die vorgeschriebene Zollstraße oder der im Zollaussweise bezeichnete Weg nicht inne gehalten,
  - c) der Transport ohne Erlaubniß der Behörde außer der gesetzlichen Tageszeit bewirkt wird, oder
  - d) Gegenstände ohne den vorschristsmäßigen Zollaussweis betroffen werden, oder mit diesem nicht übereinstimmen;
- 3) wenn über verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände, welche aus dem Auslande eingehen, vor der Anmeldung und Revision bei der Zollstätte, oder wenn über derartige zur Durchfuhr oder zur Versendung nach einer öffentlichen Niederlageanstalt deklarirte oder sonst unter Zollkontrolle befindliche Gegenstände auf dem Transporte eigenmächtig verfügt wird;
  - 4) wenn Gewerbtreibende im Grenzbezirke sich nicht, in Gemäßheit der nach §. 35. des Zollgesetzes getroffenen Anordnungen, über die erfolgte Besteuerung oder die steuerfreie Abstammung der vorgefundenen Gegenstände ausweisen können;
  - 5) wenn unverzollte Waaren aus einer Anstalt zur Niederlage derselben ohne vorschristsmäßige Deklaration (Abmeldung) entfernt werden.

Das Daseyn der in Rede stehenden Vergehen und die Anwendung der Strafe derselben wird in den vorstehend unter 1. bis 5. angeführten Fällen lediglich durch die daselbst bezeichneten Thatfachen begründet.

Kann jedoch in den unter 2. 3. 4. angeführten Fällen der Angeschuldigte vollständig nachweisen, daß er eine Kontrebande oder Zolldefraudation nicht habe verüben können oder wollen, so findet nur eine Ordnungsstrafe nach Vorschrift des §. 18. Statt.

§. 7. Wenn in den im §. 36. des Zollgesetzes bezeichneten Fällen der zollordnungsmäßige Ausweis über die im Binnenlande transportirten Waaren nicht zur Stelle ertheilt werden kann, oder der erforderliche Vermerk in den Handelsbüchern fehlt, oder die verordnete Anmeldung unterblieben ist, so wird zwar hierdurch die Vermuthung einer begangenen Zolldefraudation und dem Befinden nach die vorläufige Verschlagnahme der ohne die vorgeschriebene Bezeichnung oder Vermerkung in den Handelsbüchern vorgefundenen Waaren begründet.

Widerlegt sich aber diese Vermuthung bei näherer Untersuchung, so findet nur eine Ordnungsstrafe nach §. 18. Statt.

§. 8. Bei Defraudationen soll ohne Rücksicht auf die Behauptung, daß die Gegenstände, woran die Defraudation verübt worden, zum Durchgange bestimmt gewesen seyn, auf die Entrichtung des Eingangszolles, nach Unterschied, des Ausgangszolles und auf die nach Raabgabe dieses Zolles Statt findende Strafe erkannt werden. Eine Ausnahme hiervon und die Berücksichtigung der obigen Behauptung ist nur dann zulässig, wenn die Defraudation erst bei dem Ausgangsamte, und unter solchen Umständen

entdeckt wird, daß dabei nur eine Verkürzung des Durchgangszolles beabsichtigt sein kann.

§. 9. Wenn ein Frachtführer nach Vorschrift des §. 6. Nr. 1. Litt. a. wegen unrichtiger Deklaration verurtheilt, derselbe jedoch durch die ihm von dem Befrachter mitgegebenen Deklarationen, Frachtbriefe oder andere schriftliche Notizen über den Inhalt der Kolli zu der unrichtigen Deklaration veranlaßt worden, oder, wenn in den §. 6. Nr. 4. angeführten Fällen die Verurtheilung lediglich auf den Grund der daselbst bezeichneten Thatfachen erfolgt ist, ohne daß die Defraudation selbst weiter nachgewiesen worden; so findet im Wiederholungsfalle die Strafe des Rückfalls nicht Statt, auch soll eine solche Verurtheilung diese Strafe bei einem nachfolgenden Zollvergehen nicht begründen.

§. 10. Werden Gegenstände, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr verboten ist,

- 1) bei dem Grenz-Zollamte von Gewerbtreibenden angedrücklich angezeigt, oder von andern Personen vorschriftsmäßig zur Revision gestellt, oder
- 2) kommen solche Gegenstände mit der Post an, und kann derjenige, an welchen sie gefendet sind, einer beabsichtigten Kontrebande nicht überführt werden,

so findet keine Strafe, wohl aber Zurückschaffung der Gegenstände Statt.

Im ersten Falle geschieht die Zurückschaffung auf Kosten desjenigen, welcher die verbotenen Gegenstände bei sich geführt hat; im zweiten Falle haften für die etwa dem Staate verursachten Kosten die Gegenstände selbst.

dd. Zoll-Defraudation unter erschwerenden Umständen. §. 11. Die Strafe der Kontrebande oder Defraudation wird um die Hälfte geschärft:

- 1) wenn die Gegenstände beim Transport in geheimen Behältnissen, und sonst auf eine künstliche und schwer zu entdeckende Art verborgen, und
- 2) wenn zum Durchgang oder Wiederausgange angemeldet oder sonst unter Begleitscheinkontrolle gehende Gegenstände auf dem Transport veräußert oder in ihren Bestandtheilen verändert worden sind,

wobei jedoch das im §. 4. festgesetzte Maximum der Freiheitsstrafe nicht überschritten werden darf.

§. 12. Diese Strafe (§. 11.) tritt gleichfalls ein, wenn Gewerbtreibende, denen zur Beförderung ihres Gewerbes, und unter der Bedingung der Verwendung zu diesem Zwecke, abgabepflichtige Gegenstände ganz frei oder gegen eine geringere Abgabe verabfolgt worden sind, dieselben ohne vorherige Nachzahlung der Gefälle anderweit verwenden oder veräußern; oder wenn Personen, denen Waaren unverzollt anvertraut worden, mit denselben Umlauf treiben oder zu treiben verstaten. Außerdem gehen sie in dem einen wie in dem andern Falle der ihnen gewährten Begünstigung für immer verlustig.

§. 13. Wird eine Kontrebande oder Defraudation von drei oder mehreren Personen gemeinschaftlich mit oder ohne vorherige Verabredung ver-

übt, so wird die Strafe für die Vergehen gegen den Anführer durch eine drei- bis sechsmonatliche, gegen jeden der übrigen Theilnehmer aber durch ein- bis dreimonatliche Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe geschärft.

Wird dieses Vergehen nach vorhergegangener Strafverurtheilung wiederholt, oder ist eine derartige Verbindung für die Dauer eingegangen worden, so trifft den Anführer ein- bis zweijährige, die übrigen Theilnehmer sechsmonatliche bis einjährige Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe neben der verwirkten Defraudations- oder Kontrebandestrafe.

§. 14. a) Derjenige, welcher Kontrebande oder Zolldefraudation unter dem Schutze einer Versicherung (Assicuranz) verübt, verfällt neben der auf das Vergehen selbst gesetzten Strafe in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe von zwei bis drei Monaten.

b) Wird die Kontrebande oder Zolldefraudation von drei oder mehreren zu diesem Zwecke verbundenen Personen unter dem Schutze einer Versicherung verübt, so ist die nach Verschiedenheit der im §. 13. verzeichneten Fälle verwirkte Strafe gegen den Anführer mit achtmonatlicher bis einjähriger und gegen die übrigen Theilnehmer mit vier- bis sechsmonatlicher Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe zu schärfen.

c) Der Versicherende (Assicurateur), sowie der Vorsteher einer Versicherungsgesellschaft verfällt in den Fällen a. und b. in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe von ein und einhalb bis zwei Jahren, der Rechnungsführer der Versicherungsgesellschaft in eine solche von sechs Monaten bis zu zwei Jahren, jeder der übrigen Mitglieder der Gesellschaft in eine solche von sechs Monaten bis zu einem Jahre.

Die in dem Versicherungsgeschäft angelegten Fonds werden konfiscirt; kann die Konfiskation nicht vollstreckt werden, so ist an deren Stelle auf Erlegung einer Geldsumme von 500 bis 5000 Rthlr. zu erkennen, für welche sämmtliche Theilnehmer solidarisch verhaftet sind.

§. 15. Wer im Grenzbezirke auf Nebenwegen oder zur Nachtzeit bei einer Kontrebande oder Defraudation mit Waffen oder anderen dergleichen gefährlichen Werkzeugen betroffen wird, soll außer der Strafe für dieses Vergehen mit einer ein- bis dreijährigen und, wenn er sich der Waffen zum Widerstande gegen die Zollbeamten bedient hat, nach Verhältnis der den letzteren zugefügten Beschädigung, insofern hierdurch nach den allgemeinen Strafgesetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt ist, mit einer drei- bis fünfjährigen Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe belegt werden.

Die Strafe der §. 16. Die Strafen der Miturheber, Gehülfen und Begünstiger einer Kontrebande oder Defraudation, sowie Verzeihen, welche an den Vortheilen dieser Vergehen nach deren Verübung wesentlich Theil nehmen, sind, soweit nicht die besondern Vorschriften der §§. 13. und 14. Anwendung finden, nach den Vorschriften der allgemeinen Strafgesetze zu bestimmen.

Die für den Rückfall bestimmte Strafe trifft aber nur diejenigen Teilnehmer einer Kontrebande oder Defraudation, welche sich selbst eines Rückfalls schuldig gemacht haben.

c. Strafe der Kontravention. §. 17. Die Verletzung des amtlichen Waarenverschlusses ohne Beabsichtigung einer Gefälle-Entziehung wird, wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß dieselbe durch einen unverschuldeten Zufall entstanden, und sofort nach der Entdeckung dem nächsten Steueramte hierüber Anzeige gemacht ist, mit einer Geldbuße geahndet, welche bei verbotenen Gegenständen dem sechsten Theile des Werths derselben, und bei andern Gegenständen dem sechsten Theile der Eingangsabgabe gleichkommt.

§. 18. Die Uebertretung der Vorschriften des Zollgesetzes und der Zollordnung, sowie der in Folge derselben öffentlich bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften, für welche keine besondere Strafe angedroht ist, wird mit einer Ordnungsstrafe von einem bis zehn Thaler geahndet.

d. Subsidiarische Verantwortlichkeitsverbindlichkeit dritter Personen. §. 19. A) Handel- und Gewerbetreibende haben für ihre Diener, Lehrlinge, Marktbesizer, Gewerbsgehülfen, Ehegatten, Kinder, Gesinde, und die sonst in ihrem Dienste oder Tagelohn stehenden oder sich gewöhnlich bei der Familie aufhaltenden Personen,

- B) andere nicht zur handel- und gewerbetreibenden Klasse gehörende Personen aber nur für ihre Ehegatten und Kinder rücksichtlich der Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten zu haften, in welche die solchergestalt zu vertretenden Personen wegen Verletzung der bei Ausführung der ihnen von dem subsidiarisch Verhafteten übertragenen Handels-, Gewerbs- und anderen Verpflichtungen zu beobachtenden zollgesetzlichen oder Zoll-Verwaltungsvorschriften verurtheilt worden sind.

Der Zollverwaltung bleibt in dem Falle, wenn die Geldbuße von dem Angeschuldigten nicht beigetrieben werden kann, vorbehalten, die Geldbuße von dem subsidiarisch Verhafteten einzuziehen, oder statt dessen und mit Verzichtung hierauf die im Unvermögensfalle an die Stelle der Geldbuße tretende Freiheitsstrafe sogleich an den Angeschuldigten vollstrecken zu lassen, ohne daß letzteren Falls die Verbindlichkeit des subsidiarisch Verhafteten rücksichtlich der Gefälle und Prozeßkosten dadurch aufgehoben wird.

e. Bestimmung wegen der Konfiskation. §. 20. Der in Folge eines Zollvergehens eintretende Verlust der Gegenstände des Vergehens trifft jederzeit den Eigenthümer. Eine Ausnahme findet nur dann Statt, wenn

die Kontrebande oder Defraudation von dem bekannten Frachtführer oder Schiffer, welchem der Transport allein anvertraut war, ohne Theilnahme oder Mitwissen des sich als solchen ausweisenden Eigenthümers, oder in dessen Namen handelnden Befrachters verübt worden ist, und letztere ihrerseits die ihnen als Absender der Waare obliegenden Verbindlichkeiten erfüllt und dadurch den Waarenführer in den Stand gesetzt haben, die Ladung vorschriftsmäßig zu deklariren und die gesetzlichen Gefälle zu entrich-

ten, der Waarenführer auch nicht zu denjenigen Personen gehört, für welche der Eigentümer oder der Befrachter nach Vorschrift des §. 19. subsidia-  
risch verhaftet ist; in diesem Falle tritt statt der Konfiskation die Verpflich-  
tung des Waarenführers ein, den Werth jener Gegenstände zu entrichten.

§. 21. In allen Fällen, in denen die Konfiskation selbst nicht vollzo-  
gen werden kann, ist statt derselben auf Erlegung des Werths der Gegen-  
stände, und wenn dieser nicht zu ermitteln ist, auf Zahlung einer Geld-  
summe von 25 bis 1000 Rthlr. zu erkennen.

§. 22. Das Eigenthum der Gegenstände, die der Konfiskation unter-  
liegen, geht in dem Augenblick, wo dieselben in Beschlag genommen wor-  
den sind, sogleich auf den Staat über und kann nach den Grundsätzen der  
Civilgesetze über die Bindikation gegen jeden dritten Besitzer verfolgt werden.

f. Zusammen- §. 23. Treffen mit einem Zollvergehen andere Verbrechen  
treffen mit ande-  
ren Verbrechen. zusammen, so kommt die für erstere bestimmte Strafe zu-  
gleich mit der für letztere vorgeschriebenen zur Anwendung.

§. 24. Wird eine Kontrebande oder Defraudation mittelst Abnahme,  
Verletzung oder sonstiger Unbrauchbarmachung des amtlichen Waarenver-  
schlusses verübt, so tritt außer der Strafe der verübten Kontrebande oder  
Defraudation diejenige ein, welche nach dem allgemeinen Strafgesetze bei  
Fälschungen öffentlicher Urkunden Statt findet, jedoch mit Ausnahme der  
darin vorgeschriebenen Geldstrafe.

z. Strafe der §. 25. Wer einen zur Wahrnehmung des Zollinteresses ver-  
pflichteten Beamten, mit dem er im Amte zu thun hat, oder  
Beförderung. den Angehörigen desselben Geld oder Geldeswerth schenkt oder zum Ge-  
schenk anbietet, wird mit einer dem vier und zwanzigfachen Betrage oder  
Werthe des Geschenks oder des Angebotenen gleichkommenden Geldbuße,  
und wenn der Betrag oder Werth nicht zu ermitteln ist, mit einer Geld-  
buße von Zehn bis Fünfhundert Thalern belegt. Im Fall des Unvermö-  
gens zur Erlegung der Geldstrafe tritt eine nach dem allgemeinen Straf-  
gesetze abzumessende Freiheitsstrafe ein.

h. Strafe der §. 26. Wer sich Handlungen oder Unterlassungen zu Schul-  
Widerseßlichkeit. den kommen läßt, wodurch ein solcher Beamter in der rech-  
mäßigen Ausübung seines Amtes verhindert wird, hat, insofern damit keine  
Beleidigungen und Thätlichkeiten gegen die Person des Beamten verbunden  
sind, eine Geldbuße von Zehn bis Fünfzig Thalern verwirkt. Sind dabei  
zugleich Beleidigungen oder Thätlichkeiten verübt, so treten die in dem all-  
gemeinen Strafgesetze angeordneten Strafen der Insurien oder thätlicher  
Widerseßlichkeit gegen Abgeordnete der Obrigkeit, jedoch mit einer Ver-  
schärfung um die Hälfte ein. Jeder etwanige Mißbrauch der Amtsgewalt  
von Seiten der Beamten bewirkt eine Milderung der Strafbarkeit desjeni-  
gen, der sich widersetzt hat.

i. Entschuldigung mit der Un- §. 27. Unbekannthschaft mit den Vorschriften des Zollgesetzes,  
bekannthschaft der  
Zoll- Gesetze. der Zoll-Ordnung und dieses Gesetzes, und der in Folge  
derselben gehörig bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften  
soll Niemand, auch nicht den Ausländern zur Entschuldigung  
gereichen.

**B.** Von dem Straf-Verfahren:  
**a.** Verfahren bei Entdeckung einer Zollgesetz-Übertretung.

§. 28. Der erste Angriff und die vorläufige Feststellung des Thatbestandes bei Entdeckung einer Zollgesetz-Übertretung erfolgt durch die mit der Wahrnehmung des Zollinteresses beauftragten Beamten, welche sich der Gegenstände des Vergehens, und wenn es zur Sicherstellung der Abgaben, Strafen und Untersuchungskosten erforderlich ist, auch der Transportmittel durch Beschlagnahme versichern müssen. Fremde und unbekannte Kontravenienten können verhaftet und, bis sie sich legitimiren und Sicherheit bestellen, an das nächste Gericht zur Verwahrung abgeliefert werden.

**b.** Verfahren hinsichtlich der in Beschlag genommenen Sachen.

§. 29. Die Freilassung der in Beschlag genommenen Gegenstände vor ausgemachter Sache ist nur zulässig, wenn eine Verdunkelung des Sachverhältnisses davon nicht zu befürchten ist. Alsdann ist solche in Ansehung der Transportmittel durch die Zoll- oder Steuerstellen ohne Verzug zu verfügen, wenn entweder nach den obwaltenden Verhältnissen wahrscheinlich ist, daß der Kontravenient dem Staate auch ohne Sicherheitsleistung für das Vergehen werde gerecht werden können, oder wenn genügende Sicherheit auf Höhe des Betrags der Gefälle, Strafe und Kosten oder auf Höhe des Werths der Transportmittel, falls dieser geringer ist, geleistet worden.

In Ansehung der in Beschlag genommenen Waaren, in Bezug auf welche die Übertretung verübt worden, findet unter obiger Voraussetzung die Freilassung durch die Zoll- oder Steuerstellen nur Statt, wenn bei Vergehen, welche nicht die Konfiskation der Waaren nach sich ziehen, die wahrscheinliche Summe der Strafe und Kosten, und in andern Fällen der anerkannte oder gehörig ermittelte Werth der Waaren einschließlich der Gefälle, entweder baar deponirt, oder völlige Sicherheit dafür auf andere Art geleistet wird.

§. 30. Insofern die in Beschlag genommenen Transportmittel, als Zugthiere u. s. w., nicht innerhalb acht Tagen freigegeben werden können und deren Pflege und Unterhaltung Kostenaufwand Seitens der Zoll- oder Steuerbehörde erfordert, oder die in Beschlag genommenen Waaren dem Verderben bei der Aufbewahrung unterworfen sind, muß die Veräußerung derselben alsbald veranlaßt werden.

**c.** Feststellung des Thatbestandes durch Protokolle der Beamten.

§. 31. Die Zollgesetz-Übertretungen werden, soweit sie von dem Zoll- oder Steuerbeamten entdeckt worden, durch Protokolle derselben festgestellt.

§. 32. Diese Protokolle müssen enthalten:

- 1) das Datum und den Ort der Aufnahme;
- 2) die Namen der dabei anwesenden Personen;
- 3) die vollständige Angabe des Hergangs der Sache, und
- 4) die Unterzeichnung der anwesenden Personen, oder die Erwähnung, daß dieselben nicht haben unterzeichnen wollen oder können.

Das Protokoll muß unverzüglich nach Entdeckung der Übertretung aufgenommen, von den Beamten mit der Versicherung der Richtigkeit des Inhalts auf den Dienstfeld unterschrieben und spätestens binnen 3 Tagen, bei Verlust seiner Glaubwürdigkeit, der Behörde eingereicht werden.

Das von zwei Zoll- oder Steuerbeamten über eine von ihnen entdeckte Zollgesetzübertretung vorschriftsmäßig aufgenommene Protokoll begründet einen vollen Beweis der Thatsache, welche sie darin aus eigener Wahrnehmung angeben.

d. Kompetenz. §. 33. Die Untersuchung und Entscheidung steht in den Fällen, wo eine Freiheitsstrafe unmittelbar Statt findet, oder beim Zusammentreffen mit anderen Verbrechen (§. 23.) den Gerichten, und in den Fällen, wo es nur auf eine Ordnungsstrafe ankommt, der Zoll- oder Steuerbehörde ausschließlich zu. In den übrigen Fällen wird die Untersuchung von den Hauptzoll- und Steuerämtern geführt, und darauf im Verwaltungswege, wenn die gesetzliche Geldstrafe und der Werth des der Konfiskation unterliegenden Gegenstandes zusammengezogen fünfzig Thaler nicht übersteigt, von den genannten Aemtern, sonst aber von der Provinzial-Zollbehörde entschieden. Letztere kann jedoch, so lange noch kein Strafbefcheid erlassen worden ist, die Verweisung der Sache zum gerichtlichen Verfahren verfügen, und eben so der Angeeschuldigte während der Untersuchung bei der Zoll- oder Steuerbehörde, und binnen zehn Tagen präklusivischer Frist nach Eröffnung des von letzterer abgefassten Strafbefehdes, auf rechtliches Gehör antragen. Der Strafbefcheid wird alsdann als nicht ergangen angesehen.

e. Verfahren bei gerichtlichen Untersuchungen. §. 34. Die Berufung auf rechtliches Gehör ist bei dem Hauptzoll- und Steueramte anzumelden, bei welchem die Sache anhängig ist. Dasselbe veranlaßt hierauf die Einleitung der gerichtlichen Untersuchung, zu deren Führung bei einem jeden Hauptzoll- und Steueramte ein Untersuchungsrichter anzustellen ist.

§. 35. Nach geschlossener Untersuchung werden die Verhandlungen durch die Provinzial-Zollbehörde an das kompetente Gericht zur Entscheidung eingesandt. Kompetent ist in dem Falle, wenn bereits ein Strafbefcheid im Verwaltungswege ergangen ist, nur das Obergericht.

§. 36. Die Führung und Entscheidung der gerichtlichen Untersuchungen erfolgt in der Form und in dem Inkanzenzuge, welche für diejenige Gattung von Vergehen, zu welcher die Zollgesetz-Übertretung gehört, in den Prozeßgesetzen vorgeschrieben sind.

§. 37. Wenn die Fähigkeit des Angeeschuldigten zur Zahlung der Weibusse nicht außer Zweifel ist, so muß zugleich auf die im Unvermögensfalle eintretende Freiheitsstrafe erkannt werden.

f. Verfahren bei Untersuchungen im Verwaltungswege. §. 38. Die Hauptzoll- und Steuerämter untersuchen die Übertretungen summarisch und können sich hierbei der ihnen untergeordneten Aemter und Beamten bedienen; die Betheiligten und Zeugen werden mündlich verhört und ihre Aussagen zu Protokoll genommen.

§. 39. Die Vorladungen geschehen durch die Steueraufsichter oder Unterbedienten der Zoll- oder Steuerämter, oder auf deren Requisition durch die Ortsbehörden nach den für die gerichtlichen Inquisitionen bestehenden Vorschriften.

§. 40. Erscheint der Angeschuldigte auf die Vorladung nicht, oder verweigert er die Auslassung vor der Zoll- oder Steuerbehörde, so wird die Sache nach Vorschrift des §. 33. zur gerichtlichen Untersuchung und Entscheidung abgegeben.

§. 41. Ist jedoch die Sache zur gerichtlichen Kognition nicht geeignet, so wird, wenn die Uebertretung von einem Beamten aus eigener Wissenschaft angezeigt worden, oder durch Urkunden bescheinigt ist, der Angeschuldigte der That in contumaciam für gekündigt erachtet; wenn aber zum Beweise der Uebertretung noch Zeugen zu vernehmen sind, mit deren Vernehmung in contumaciam verfahren und nur auf solche Einwendungen gegen die Glaubwürdigkeit derselben Rücksicht genommen, welche sich aus deren Aussagen von selbst ergeben.

Die Untersuchung wird ohne weitere Vorladung des Angeschuldigten zu Ende geführt und entschieden. Diese Nachtheile müssen demselben in der Vorladung ausdrücklich bekannt gemacht werden.

§. 42. Die Zeugen sind verbunden, den an sie von den Zoll- oder Steuerstellen ergehenden Vorladungen Folge zu leisten.

Wer sich dessen weigert, wird dazu auf Requisition des Zoll- oder Steuer-Amtes durch das Gericht in gleicher Art, wie bei gerichtlichen Vorladungen, angehalten. Bei Vermeidung von Zeugen, welche nur in solchen Fällen Statt findet, in denen der Antrag auf gerichtliche Untersuchung und Entscheidung ausgeschlossen bleibt, ist ein mit richterlicher Qualität versehenen Justizbeamter zuzuziehen oder die Zeugen sind zur Vermeidung vor einen solchen Justizbeamten zu stellen.

§. 43. In Sachen, wo die Geldbuße und der Konfiskationswerth zusammen den Betrag von 50 Thalern übersteigen, muß dem Angeschuldigten auf Verlangen eine Frist von Acht Tagen bis Vier Wochen zur Einreichung einer schriftlichen Verteidigung gestattet werden.

§. 44. Findet die Zollbehörde die Anwendung einer Strafe nicht begründet, so verfügt sie die Zurücklegung der Akten.

§. 45. Der Strafbescheid, welchem die Entscheidungsgründe beigesügt seyn müssen, wird durch das Zoll- oder Steueramt dem Angeschuldigten nach Befinden der Umstände zu Protokoll publizirt oder in der für die Vorladung vorgeschriebenen Form insinuirt. Bei Eröffnung des Strafbescheides sind dem Angeschuldigten zugleich die ihm dagegen zustehenden Rechtsmittel bekannt, auch ist derselbe auf die Erhöhung der Strafe aufmerksam zu machen, welche er, im Fall der Wiederholung seines Vergehens, zu erwarten hat, und daß dieses geschehen, in der Publikations-Verhandlung zu erwähnen. Wird solches bei den administrativen oder auch den gerichtlichen Untersuchungen unterlassen, so hat die mit der Publikation beauftragte Behörde eine Ordnungsstrafe von Fünf bis Zehn Thalern verwirkt, den Kontravenienten trifft jedoch dessenungeachtet bei der Wiederholung des Vergehens die auf letztere gesetzte Strafe.

g. Kellere - In- §. 46. Der Angeschuldigte kann, wenn er von der Befug-  
 2019. nist zur Berufung auf richterliche Entscheidung keinen Gr-

brauch machen will, gegen den Strafbefcheid den Rekurs an die zunächst vorgesehete Finanzbehörde ergreifen. Dies muß jedoch binnen Zehn Tagen präklusivischer Frist nach der Eröffnung des Strafbefcheides geschehen und schließt fernerhin jedes gerichtliche Verfahren aus. Der Rekurs ist bei dem Zoll- oder Steueramt, welches die Untersuchung geführt hat, anzumelden.

Wenn mit der Anmeldung des Rekurses nicht zugleich dessen Rechtfertigung verbunden ist, so wird der Angeschuldigte durch das Zoll- oder Steueramt aufgefordert, die Ausführung seiner weitem Verteidigung in einem nicht über vier Wochen hinaus anzusetzenden Termin zu Protokoll zu geben oder bis dahin schriftlich einzureichen.

§. 47. Die Verhandlungen werden hiernächst zur Abfassung des Rekurs-Resoluts an die kompetente Behörde eingelant. Hat jedoch der Angeschuldigte zur Rechtfertigung des Rekurses neue Thatfachen oder Beweismittel, deren Aufnahme erheblich befunden wird, angeführt, so wird mit der Instruktion nach den für die erste Instanz gegebenen Bestimmungen verfahren.

§. 48. Das Rekurs-Resolut, welchem die Entscheidungsgründe beizufügen sind, wird an das betreffende Zoll- oder Steueramt befördert und nach erfolgter Publikation oder Insinuation vollstreckt.

h. Kosten. §. 49. Bei der Untersuchung im Verwaltungswege kommen außer den baaren Auslagen an Porto, Stempel, Zeugengebühren u. s. w. keine Kosten zum Ansatz.

i. Vollstreckung. §. 50. Die Veräußerung der Konfiskate wird ohne Unterschied, ob die Entscheidung im gerichtlichen oder im Verwaltungswege erfolgt ist, durch die Zoll- oder Steuerbehörde bewirkt. Die Vollstreckung der rechtskräftigen Erkenntnisse geschieht von den Gerichten, die der Resolute aber von der Zoll- oder Steuerbehörde, welche dabei nach den für Exekutionen im Verwaltungswege erteilten Vorschriften zu verfahren hat. Die Zoll- oder Steuerbehörde kann nach Umständen der Vollstreckung Einsicht thun, und die Gerichte haben ihren desfalligen Anträgen Folge zu geben.

§. 51. Zur Beitreibung von Geldbußen darf ohne die Zustimmung des Beurtheilten, insofern dieser ein Inländer ist, kein Grundstück subhastirt werden.

§. 52. Die Veräußerung der Konfiskate erfolgt in den Formen, welche für die Veräußerung von Pfandskuden vorgeschrieben sind.

k. Vollstreckung der subsidiarisch einsetzenden Freiheitsstrafe. §. 53. Kann die Geldbuße ganz oder theilweise nicht getrieben werden, so ist, wenn nicht schon für den Unvermögensfall auf eine Freiheitsstrafe erkannt worden, die Geldbuße von dem Gerichte durch ein Resolut in eine verhältnismäßige Freiheitsstrafe zu verwandeln und letztere zu vollstrecken.

Bei den im Verwaltungswege festgesetzten Geldbußen geschieht die Verwandlung auf den Grund eines von den Zollbehörden unter der Ausfertigung des Strafresoluts zu sendenden Attestes über die Unanziehbarkeit der Geldbuße durch das kompetente Ober-Gericht, welches dabei auf eine Prüfung der erfolgten Entscheidung nicht weiter eingehen darf.

l. Verfahren bei  
der Execution ge-  
gen Ausländer.

§. 54. Ausländer, welche die gegen sie erkannte Geldbuße nicht abtragen, sind, sobald sie im Inlande betroffen werden, von der Zoll- oder Steuerbehörde unter Zuziehung der Orts-Obrigkeit zu verhaften, und wenn sie hierauf nicht binnen einer, nach den Umständen zu bestimmenden Frist für die Verichtigung oder Sicherstellung der Geldbuße sorgen, an die Gerichte Behufs der Vollstreckung der subsidiarisch eintretenden Freiheitsstrafe abzuliefern.

§. 55. Der Verurtheilte kann von der statt der Geldbuße bereits in Vollzug gesetzten Freiheitsstrafe sich nur durch Erlegung des vollen Betrages der erkannten Geldbuße befreien.

m. Verfahren  
gegen die subsidia-  
risch Verhafteten.

§. 56. Ist für die Geldbuße ein Anderer nach Vorschrift des §. 19. verhaftet, so veranlaßt die Zoll- oder Steuerbehörde die Zuziehung desselben zu der gegen den Kontravenienten eingeleiteten Untersuchung, worauf in dem Strafbescheide der Zollbehörde oder in dem gerichtlichen Erkenntnisse wegen der Zollgesetz-Übertretung zugleich über die subsidiarische Verhaftung mit entschieden wird.

§. 57. Dem subsidiarisch Verhafteten steht gegen die Entscheidung der Zollbehörde die Berufung entweder an die zunächst vorgesezte Instanz oder an die Gerichte offen. Hat der Kontravenient gegen den Strafbescheid eine andere Art der Berufung, als der subsidiarisch Verhaftete, gewählt, so steht es dem Letzteren frei, sich der von dem Ersteren gewählten Berufung nachträglich anzuschließen. Will er dieses nicht, so bleibt das weitere Verfahren ausgefetzt, bis über die Zollgesetz-Übertretung in dem von dem Kontravenienten gewählten Wege entschieden worden ist.

§. 58. Ist die Zuziehung des subsidiarisch Verhafteten unterblieben oder Letzterer auf die Vorladung der Zollbehörde bei der im Verwaltungswege rechtskräftig beendigten Untersuchung nicht erschienen, so fertigt dieselbe Zollbehörde, welche nach §. 33. zur Entscheidung der Hauptsache kompetent war, nachdem die Execution gegen den Kontravenienten vergeblich versucht worden, einen Zahlungs-Befehl aus und läßt denselben dem subsidiarisch Verhafteten mit dem Bedeuten zugehen, daß wenn er sich zu der Vertretung nicht verpflichtet halte, ihm dieserhalb binnen zehn Tagen präklusivischer Frist die Berufung an die höhere Finanzbehörde oder an die Gerichte offen stehe.

§. 59. Die abgesondert von der Untersuchung wider den Kontravenienten zur gerichtlichen Kognition gelangende subsidiarische Verhaftung wird im Bege des summarischen Prozesses erörtert und entschieden.

Das Gericht darf hierbei nur auf die Beurtheilung der Frage eingehen, ob der Fall der subsidiarischen Verhaftung nach den Gesetzen vorhanden sey. Eben dieses findet Statt, wenn der Kontravenient sich bei dem verurtheilenden Erkenntnisse beruht, der subsidiarisch Verhaftete aber von den in den Prozeß-Gesetzen geordneten Rechtsmitteln Gebrauch macht.

n. Verfahren ge-  
gen einen un-  
bekannten Defran-  
danten.

§. 60. Wenn ein Unbekannter, welcher auf einer Übertretung der Zoll-Gesetze betroffen worden, sich entfernt und verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände ohne oder mit

andern Sachen zurückgelassen hat, so wird hierüber eine öffentliche Bekanntmachung von der Provinzial-Zollbehörde erlassen, und dreimal von vier zu vier Wochen in die amtlichen Blätter eingerückt. Weibet sich hierauf Niemand binnen vier Wochen nach der letzten Bekanntmachung, so werden die Sachen zum Vortheil der Staatskasse verkauft, dem Inhaber oder Eigenthümer bleibt aber vorbehalten, seine Ansprüche auf Erhaltung des Erlöses noch bis zum Ablauf eines Jahres, von der ersten Bekanntmachung an gerechnet, geltend zu machen.

Beträgt der Werth der Sachen nicht über fünfzig Thaler, so bedarf es der öffentlichen Bekanntmachung nicht. Der Verkauf kann alldann, wenn sich binnen vier Wochen nach der Beschlagnahme Niemand gemeldet hat, verfügt werden, und die einjährige Frist für den Eigenthümer oder Inhaber der Sache zur Geltendmachung seiner Ansprüche auf Erhaltung des Erlöses wird vom Tage der Beschlagnahme an gerechnet.

*Bestimmung der Straf-Fonds.* §. 61. Der Betrag der nach diesem Gesetze festgesetzten und eingezogenen Geldstrafen, sowie der Erlös aus den Konfiskaten (letzterer nach Abzug der darauf ruhenden Abgaben) soll zu einem besonderen Fonds fließen und derselbe theils zu Gratifikationen für die zur Wahrnehmung des Zoll-Interesse verpflichteten Beamten, mit Ausschluß der Mitglieder der Haupt-Zoll- und Steuerämter und der höher gestellten Beamten, theils zur Unterstützung ihrer Wittwen und Waisen verwandt werden.

Ueber die Vertheilung solcher Gratifikationen hat Unser Finanzminister das Nähere zu bestimmen, durch die Theilnahme daran wird die Glaubwürdigkeit der amtsüblichen Angaben gedachter Beamten nicht geschwächt.

Die bisher gesetzlichen Straf-Antheile der Denunzianten fallen fort.

*Verjährung der Strafen.* §. 62. Die durch dieses Gesetz für das Vergehen der Kontrabande und Defraudation bestimmten Strafen verjähren in fünf Jahren, bloße Ordnungsstrafen aber in Einem Jahre seit Verübung des Vergehens oder der Kontravention.

§. 63. Auch die nicht in der Zollordnung vom 26. Mai 1818 und in der Verordnung vom 19. November 1824, deren Aufhebung durch das Patent vom heutigen Tage erfolgt ist, enthaltenen gesetzlichen Bestimmungen über die Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen werden, insoweit in diesem Gesetze etwas anderes verordnet worden ist, hierdurch aufgehoben.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Grß. v. Altenstein. v. Kamph. Wähler. v. Kochow. v. Nagler.  
Graf v. Alvensleben. Grß. v. Werther. v. Rauch.

Uebereinkunft der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien. Vom 21sten September 1842; Bekanntmachung der Ratifikation vom 29sten Juni 1843.

Zur Ausführung des bei dem Abschlusse der Zollvereinigungsverträge niedergelegten Vorbehalts einer weiteren Vereinbarung über die Annahme gemeinschaftlicher Grundsätze hinsichtlich der Erfindungspatente und Privilegien ist von den zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen für die Dauer des Zoll- und Handelsvereins nachstehende Uebereinkunft wegen Ertheilung von Erfindungspatenten und Privilegien unter dem 21. September 1842 verabredet und geschlossen worden:

Es bleibt zwar im Allgemeinen einem jeden Vereinsstaate vorbehalten, über die Ertheilung von Patenten oder Privilegien zur ausschließlichen Benutzung neuer Erfindungen im Gebiete der Industrie, es möge von einem Privilegium für eine inländische Erfindung (Erfindungspatent) oder von einem Privilegium für die Uebertragung einer ausländischen Erfindung (Einführungspatent) sich handeln, nach seinem Ermessen zu beschließen und die ihm geeignet scheinenden Vorschriften zu treffen; die sämmtlichen Vereinsstaaten verständigen sich jedoch, um einestheils die, aus dergleichen Privilegien hervorgehenden Beschränkungen der Freiheit des Verkehrs unter den Vereinsstaaten möglichst zu beseitigen, anderntheils eine Gleichmäßigkeit in den wesentlichen Punkten zu erreichen, in Folge des bei Eingehung der Zollvereinigungsverträge gemachten Vorbehalts allerseits dahin, die nachfolgenden Grundsätze über das Patentwesen zur Ausführung zu bringen.

I. Es sollen Patente überall nur für solche Gegenstände ertheilt werden, welche wirklich neu und eigenthümlich sind. Die Ertheilung eines Patents darf mithin nicht stattfinden für Gegenstände, welche vor dem Tage der Ertheilung des Patents innerhalb des Vereinsgebiets schon ausgeführt, gangbar, oder auf irgend eine Weise bekannt waren; insbesondere bleibt dieselbe ausgeschlossen bei allen Gegenständen, die bereits in öffentlichen Werken des In- oder Auslandes, sie mögen in der Deutschen oder in einer fremden Sprache geschrieben seyn, dergestalt durch Beschreibung oder Zeichnung dargelegt sind, daß danach deren Ausführung durch jeden Sachverständigen erfolgen kann.

Die Beurtheilung der Neuheit und Eigenthümlichkeit des zu patentirenden Gegenstandes bleibt dem Ermessen einer jeden Regierung überlassen.

Für eine Sache, welche als eine Erfindung eines vereinsländischen Unterthans anerkannt und zu Gunsten des Letztern bereits in einem Vereinsstaate patentirt worden ist, soll außer jenem Erfinder selbst, oder dessen Rechtsnachfolger, Niemanden ein Patent in einem andern Vereinsstaate ertheilt werden.

II. Unter den im Artikel I. ausgedrückten Voraussetzungen kann auf die Verbesserung eines schon bekannten oder eines bereits patentirten Gegen-

standes ein Patent gleichfalls erteilt werden, sofern die angebrachte Aenderung etwas Neues und Eigenthümliches ausmacht; es wird jedoch durch ein solches Patent in dem Fall, wenn die Verbesserung einen bereits patentirten Gegenstand betrifft, das für diesen letztern erteilte Patent nicht beeinträchtigt, vielmehr muß das Recht zur Mitbenutzung des ursprünglich patentirten Gegenstandes besonders erworben werden.

III. Die Ertheilung eines Patents darf fortan niemals ein Recht begründen:

- a) die Einfuhr solcher Gegenstände, welche mit dem patentirten übereinstimmen, oder
- b) den Verkauf und Absatz derselben zu verbieten oder zu beschränken. Eben so wenig darf dadurch dem Patent-Inhaber ein Recht beigelegt werden,
- c) den Ge- oder Verbrauch von dergleichen Gegenständen, wenn solche nicht von ihm bezogen oder mit seiner Zustimmung anderweitig angeschafft sind, zu untersagen,

mit alleiniger Ausnahme des Falles:

wenn von Maschinen und Werkzeugen für die Fabrikation und den Gewerbebetrieb, nicht aber von allgemeinen, zum Ge- und Verbrauche des größern Publikums bestimmten Handelsartikeln die Rede ist.

IV. Dagegen bleibt es jeder Vereinsregierung überlassen, durch Ertheilung eines Patents innerhalb ihres Gebietes dem Patent-Inhaber:

- 1) ein Recht zur ausschließlichen Anfertigung oder Ausführung des in Rede stehenden Gegenstandes

zu gewähren.

Ingleichen bleibt es jeder Regierung anheimgestellt, innerhalb ihres Gebietes dem Patent-Inhaber

- 2) das Recht zu erteilen,
  - a) eine neue Fabrikationsmethode,
  - oder

b) neue Maschinen oder Werkzeuge für die Fabrikation in der Art ausschließlich anzuwenden, daß er berechtigt ist, allen denjenigen die Benutzung der patentirten Methode oder den Gebrauch des patentirten Gegenstandes zu untersagen, welche das Recht dazu nicht von ihm erworben, oder den patentirten Gegenstand nicht von ihm bezogen haben.

V. Es sollen in jedem Vereinsstaate die Untertanen der übrigen Vereinsstaaten sowohl in Betreff der Verleihung von Patenten, als auch hinsichtlich des Schutzes für die durch die Patenterteilung begründeten Befugnisse, den eigenen Untertanen gleich behandelt werden.

Die in einem Staate erfolgte Patenterteilung soll jedoch keinesweges als eine Rücksicht geltend gemacht werden dürfen, aus welcher nun auch in andern Vereinsstaaten ein Patent auf denselben Gegenstand nicht zu versagen wäre. Die Entscheidung der Frage, ob ein Gegenstand zur Patenterteilung geeignet sey oder nicht, bleibt vielmehr innerhalb der gemeinsam

vereinbarten Grenzen dem freien Ermessen jedes einzelnen Staates nach den von ihm für rätlich befundenen Grundsätzen vorbehalten, ohne daß diesem Ermessen durch die Vorgänge in andern Vereinsstaaten vorgegriffen werden darf. Die Gewährung eines Patents begreift ferner für den Unterthan eines andern Vereinsstaates die Befugniß zur selbstständigen Niederlassung und Ausübung des Gewerbes, in welches der patentirte Gegenstand einschlägt, nicht in sich; vielmehr ist die Befugniß hierzu nach Raathgabe der Verfassung jedes Staates besonders zu erwerben.

VI. Wenn nach Ertheilung eines Patents der Nachweis geführt wird, daß die Voraussetzung der Neuheit und Eigenthümlichkeit nicht gegründet gewesen sey, so soll dasselbe sofort zurückgenommen werden. In solchen Fällen, wo der patentirte Gegenstand zwar Einzelnen schon früher bekannt gewesen, von diesen jedoch geheim gehalten worden ist, bleibt das Patent, soweit dessen Aufhebung nicht etwa durch anderweite Umstände bedingt wird, zwar bei Kräften, jedoch gegen die gedachten Personen ohne Wirkung.

VII. Die Ertheilung eines Patentes in einem Vereinsstaate ist sogleich, mit allgemeiner Bezeichnung des Gegenstandes, des Namens und Wohnortes des Patent-Inhabers, so wie der Dauer des Patents, in den zu amtlichen Mittheilungen bestimmten Blättern öffentlich zu verkünden.

In gleicher Art ist auch die Prolongation eines Patents oder die Zurücknahme desselben vor Ablauf des ursprünglich bestimmten Zeitraums öffentlich bekannt zu machen.

VIII. Die sämmtlichen Vereinsregierungen werden sich nach dem Ablauf jedes Jahres vollständige Verzeichnisse der im Laufe desselben ertheilten Patente gegenseitig mittheilen.

---

Vorstehende Uebereinkunft wird, nachdem solche allseitig ratificirt worden ist, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 29. Juni 1843.

Für den Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Dr. v. Alvensleben.

---

## Nr. 7.

Verordnung, die Einführung des Zollgewichts betreffend.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen, mit Rücksicht auf die in den Zollvereinigungs-Verträgen enthaltenen Verabredungen wegen Annahme eines gemeinschaftlichen Zollgewichts in sämmtlichen zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten, und in Erwägung der hieraus für die Zollhebung und Einrichtung her-

vorgehenden Erleichterungen, nach dem Antrage Unseres Staatsministeriums, wie folgt:

§. 1.

Vom 1. Januar 1840 an sollen die Berechnung der Ein-, Aus- und Durchgangszölle und die zu diesem Zwecke bei den Zollstellen vorkommenden Verwiegungen nach dem in sämmtlichen Zollvereinsstaaten gleichmäßig zur Anwendung kommenden Zollzentner und dessen Unterabtheilungen (Zollgewicht) Statt finden. Die Bestimmung des §. 27. der Anweisung zur Vervollständigung der Probemaasse und Gewichte vom 16. Mai 1816, wonach bei allen öffentlichen Verhandlungen keine andern als die in dieser Anweisung bestimmten Gewichte angewendet werden sollen, wird daher in Betreff der Zollerhebung hierdurch aufgehoben.

§. 2.

Der Zollzentner, welcher 100 Zolypfunde enthält, deren jedes in 30 Lothe getheilt wird, ist gleich 106 Pfund 28,91251144 Loth Preussisch, oder ziemlich nahe 106 Pfund 28<sup>19</sup>/<sub>2</sub> Loth (Ein hundert und sechs Pfund und Acht und zwanzig und neun und zwanzig zwei und dreißigstel Loth) Preussisch.

Das Zolypfund ist gleich 1 Pfund 2,091251143 Loth Preussisch, oder ziemlich nahe 1 Pfund 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Loth (Ein Pfund und zwei und dreizehn vier und sechszigstel Loth) Preussisch.

Das Zollloth ist gleich 1,14062527 Loth Preussisch, oder ziemlich nahe 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Loth (Ein und neun vier und sechszigstel Loth) Preussisch.

§. 3.

Die dem Zollzentner und dessen Unterabtheilungen entsprechenden Gewichte (Zollgewichte), mit welchen die Zollstellen versehen werden, müssen gehörig gekennet seyn, und es kommen die Bestimmungen der §§. 13. und 18. der Maass- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 auch hinsichtlich dieser Gewichte gleichfalls zur Anwendung, mit der Maassgabe, daß die regelmäßige Prüfung derselben nur alle drei Jahre, und zwar bei den Eichungs-Kommissionen, zu veranlassen ist.

§. 4.

Sowohl die Normal-Eichungskommission zu Berlin, als die Eichungskommissionen in den Regierungs-Departements sind mit einem Satze von Normalgewichten zu versehen, welche den im §. 2. bestimmten Verhältnissen zum Preussischen Gewichte entsprechen, und in Gemäßheit des §. 5. der Maass- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 in Ansehung ihrer fortwährenden Richtigkeit regelmäßig zu prüfen sind.

§. 5.

Für den gemeinen Verkehr bewendet es in Ansehung der Verpflichtung zur Anwendung des Preussischen Gewichts überall bei den Bestimmungen der Maass- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 und deren Erläuterungen und Ergänzungen.

Aufkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insegeel.

Begeben Berlin, den 31. Oktober 1839.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Kamph. Mähler. v. Kosow. v. Nagler.  
Graf v. Alvensleben. Frh. v. Berthier. v. Rauch.

Nr. 8.

Maß- und Gewichts-Ordnung für die Preussischen Staaten.  
Vom 16ten Mai 1816.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc.

Thun kund und fügen zu wissen, daß Wir nöthig erachtet haben, der Unsicherheit in Maassen und Gewichten, die bisher in Unsern Staaten den Verkehr erschwerte, durch feste Bestimmungen abzuhelfen.

Wir verordnen daher wie folgt:

§. 1.

Es soll nach beiliegender Anweisung ein Satz von Probemaassen und Gewichten unter Aufsicht einer Kommission von Sachverständigen verfertigt, und bei Unserm Ministerium der Finanzen und des Handels aufbewahrt werden. Diese Probemaasse und Gewichte sind fortan die einzig autorisirten Originale von Maß und Gewicht für Unsere sämmtlichen Staaten.

§. 2.

- a) Nach diesen Originalen soll ein zweiter Satz von Probemaassen und Gewichten unter gleicher Aufsicht ausgearbeitet, und als beglaubigtes Exemplar derselben Unserer Oberbaudeputation zur Verwahrung übergeben werden.
- b) Zur Erhaltung der mathematisch genauen Richtigkeit für alle folgende Zeiten wird ein beglaubigtes drittes Exemplar der Normal-Maasse und Gewichte, bei der mathematischen Klasse der Akademie der Wissenschaften, nachdem es von derselben, den gesetzlichen Bestimmungen gemäß, erkannt worden, niedergelegt.
- c) Ein viertes beglaubigtes Exemplar der Probe-Maasse und Gewichte soll, zur Erhaltung des öffentlichen gerichtlichen Glaubens an die Identität und Uebereinstimmung mit den Originalen, zum Gewahrsam des hiesigen Kammergerichts genommen werden.
- d) Die Oberbaudeputation, die mathematische Klasse der Akademie der Wissenschaften und das Kammergericht sind verpflichtet, so oft sie es nöthig finden, wenigstens aber alle Zehn Jahre, sich der fortdauernden Uebereinstimmung ihrer Exemplare mit den Originalen §. 1. durch sachverständige Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu

verfichern, und die darüber aufgenommenen Protokolle durch Abdruck in den Amtsblättern jeder Regierung bekannt zu machen.

§. 3.

In jedem Regierungsdepartement wird eine Eichungskommission errichtet, welche der Regierung untergeordnet ist. Sie besteht aus einem Direktor, den die Regierung ernennt, vier bis sechs unbesoldeten Beisitzern, welche die Stadtverordneten des Orts aus der Bürgerschaft wählen, und einem Mechanikus, den die Regierung auf die Wahl der Kommission bestätigt.

§. 4.

Die in Berlin zu errichtende Eichungskommission erhält zugleich die Verpflichtung, so oft es von ihr verlangt wird, die Probe-Maasse und Gewichte der übrigen Eichungskommissionen zu prüfen, auch Probe-Maasse und Gewichte gegen Erstattung der Unkosten fertig zu lassen, für deren Richtigkeit sie verantwortlich ist. Der Sitz der Eichungskommissionen in den Regierungsdepartements soll durch unsern Minister der Finanzen und des Handels bestimmt werden.

§. 5.

Jede Eichungskommission erhält einen Satz Probe-Maasse und Gewichte. Sie ist verpflichtet, sich von der fortdauernden Uebereinstimmung dieser Maasse und Gewichte mit den Probe-Maassen und Gewichten der hiesigen Eichungskommissionen, so oft sie es nöthig findet, wenigstens aber alle fünf Jahre, durch Vergleichung und nöthigenfalls Berichtigung zu versichern. Die Protokolle hierüber werden bei den Regierungen aufbewahrt.

§. 6.

Unter Aufsicht der Eichungskommissionen werden Eichungs-Aemter in den verkehrreichsten Städten errichtet. Wo dies für jetzt geschehen soll, bestimmt das Ministerium der Finanzen und des Handels auf den Vorschlag der Regierungen.

§. 7.

Die Eichungs-Aemter bestehen als Kommunal-Anstalten aus einem Magistrats-Mitgliede, zwei bis vier Deputirten der Bürgerschaft, und einem Sachkundigen. Sie erhalten von der Kommune einen nach dem Apparate der Eichungskommissionen §. 5. gefertigten Satz von Probe-Maassen und Gewichten, dessen fortdauernde Uebereinstimmung mit diesem Apparate, wenigstens alle drei Jahre geprüft und durch die Eichungskommission zu ihrer Legitimation attestirt werden muß.

§. 8.

Bei jedem Eichungs-Amte muß an einem offenen Orte ein in Zolle eingetheiltes, metallenes Fußmaaß, und eine Elle befestigt seyn, woran jeder unentgeltlich die Richtigkeit seiner Maasse selbst prüfen kann. Das Amt sorgt für die Erhaltung dieser öffentlichen Probe-Maasse. In den größten Städten des Reichs soll überdies, an der Außenseite eines schicklichen öffentlichen Gebäudes, eine halbe Ruthe, in eine harte Steinart eingehauen, oder aus Eisen gegossen aufgestellt werden.

## §. 9.

Die Eichungs-Aemter sind verpflichtet, die Richtigkeit der ihnen von öffentlichen Behörden und Privat-Personen vorgelegten Maaße und Gewichte zu prüfen, und auf Verlangen durch Aufbrüchung des ihnen anvertrauten Stempels zu bescheinigen. Auch die Eichungskommissionen haben dieselbe Verpflichtung, und vertreten überhaupt für ihren Ort durchgehend die Stelle eines Eichungs-Amtes.

## §. 10.

Zu seinem Privatgebrauche und in seiner eigenen Wirtschaft kann jeder sich ungestempelter Maaße und Gewichte bedienen.

## §. 11.

Sobald aber irgend etwas nach Maaß oder Gewicht überliefert wird, kann sowohl der Geber, als der Empfänger fordern, daß die Ueberlieferung nach gehörig gestempelten Maaßen und Gewichten geschehe.

## §. 12.

Wer irgend eine Waare für Jedermann feil hält, darf sich bei dem Verkauf keines andern als gehörig gestempelten Maaßes und Gewichts bedienen; auch selbst in seinem Laden oder in seiner Bude keine ungestempelten Maaße oder Gewichte haben. Durch die Uebertretung dieser Vorschrift wird, wenn auch sonst keine Uebervorteilung vorgefallen ist, eine Polizeistrafe von Einem bis Fünf Thalern verurtheilt.

## §. 13.

Alle öffentlichen Administrationsbüreaux, als Posten-, Militair- und Civilmagazine, für Rechnung des Staats, oder der Kommunen bestehende Debitokomtoire, Forstkämter u. s. w., und alle, welche zu öffentlicher Beglaubigung des Maaßes oder Gewichts angestellt sind, als Feldmesser, Holzmesser, Kornmesser, Vorsteher öffentlicher Waagen u. s. w., sind verpflichtet, sich bei ihren Geschäften keiner andern, als gehörig gestempelter Maaße und Gewichte zu bedienen, und dürfen auch bei einer Ordnungsstrafe von Fünf Thalern kein ungestempeltes Maaß und Gewicht in ihrem Geschäftlokal dulden.

## §. 14.

Jede Kreis- und städtische Polizeibehörde muß gehörig gestempeltes Maaß und Gewicht soweit vorräthig haben, als der Lokalität nach der Untersuchung der im gemeinen Verkehr vorkommenden Maaß- und Gewichtskonventionen erforderlich ist.

## §. 15.

Nach Verlauf von acht Monaten von Kundmachung dieser Verordnung ab, sollen nur diejenigen Maaße und Gewichte für vorchriftsmäßig gestempelt gelten, die mit dem Stempel irgend eines inländischen Eichungs-Amtes bezeichnet sind, ältere Stempel aber weiter nicht beachtet werden.

## §. 16.

Die ausgezeichnete Form dieses Stempels soll besonders öffentlich bekannt gemacht werden, sobald die Eichungs-Aemter eingerichtet sind.

## §. 17.

Die Stempelung entbindet Niemand von der Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß sein gestempeltes Maas und Gewicht nicht durch den Gebrauch oder Zufall unrichtig werde.

## §. 18.

Die in den §§. 13. und 14. bezeichneten Behörden und Personen sind insbesondere verpflichtet, nicht nur, so oft sie vermuten, daß eine Abweichung zufällig entstanden seyn könnte, sondern in jedem Falle wenigstens jährlich, die fortdauernde Uebereinstimmung ihrer Maasze und Gewichte bei dem nächsten Eichungs-Amte prüfen, und sich die befundene Richtigkeit zu ihrer Legitimation attestiren zu lassen, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von Fünf Thalern.

## §. 19.

Die örtliche Polizei ist verpflichtet, die Maasze und Gewichte, wonach öffentlich verkauft wird, oft zu untersuchen. Für ungestempelt befundene, zieht sie sofort mittelst Dekrets die im §. 12. festgesetzte Strafe ein. Gestempelte, die sie mit ihren Probemaassen und Gewichten nicht übereinstimmend findet, sendet sie zur Untersuchung und Berichtigung nach dem §. 9. an das nächste Eichungsamt. Dem Inhaber fallen dabei die Transport- und Eichungskosten zur Last. Entsteht in der einen oder in der andern Beziehung die Vermuthung einer betrüglichen Absicht, so denunziert sie den Fall außerdem noch den Kriminalgerichten, welche ihn von Amtswegen zu untersuchen, und nach den Gesetzen darüber zu erkennen haben.

## §. 20.

Zu mehrerer Sicherung des Verkehrs werden für den Verlauf gewisser Arten von Waaren nachfolgende Regeln festgesetzt.

## §. 21.

Den Gebrauch der in den verschiedenen Provinzen üblichen Handhaspel wollen Wir vorläufig noch gestatten. Sie müssen indeß ebenfalls durch die Eichungsämter, welche von dem gebräuchlichen Maas in Kenntniß zu setzen sind, gestempelt werden, und es findet auf die Personen, welche sich ungestempelter, oder unrichtig gestempelter Handhaspeln bedienen, um Gespinnst für den Handel danach abzumessen, dasjenige Anwendung, was im §. 19. bestimmt worden ist. Fabrikanten bleibt nicht allein unbenommen, in ihren Werkstätten ungestempelte Handhaspel von beliebigem Umfange zu gebrauchen, sondern sie können auch das Garn, daß sie außer ihren Werkstätten zu ihrem Gebrauche spinnen lassen, nach einem beliebigen Haspel bestellen, so wie es jedem frei steht, sich zum Abhaspeln des ledig-

lich zu seinem eigenen Bedarfs bestimmten Garns, eines willkürlichen Maßstabes zu bedienen. Auch bei dem Maschinengepinnst ohne Unterschied, kann jeder Fabrikant für jetzt diejenigen Doppel gebrauchen, die seiner Konvenienz entsprechen.

## §. 22.

Im gesammten Bauwesen in Unfern Staaten soll künftig nur einerlei Ruthen-, Fuß- und Zollmaß gebraucht werden, und namentlich der Gebrauch besonderer Schlesiſcher, Köllniſcher u. u. Fuße und Zolle wegfallen.

## §. 23.

Bei dem gesammten Bergwesen in Unfern sämmtlichen Staaten wird künftig nur einerlei Lachtermaß gebraucht, und die Anwendung eines besondern Schlesiſchen Lachters hört auf.

## §. 24.

Bei der Vermessung von Land, wird in Unfern sämmtlichen Staaten bloß die §. 22. einzig autorisirte Ruthe gebraucht, und in Zehen- und Hunderttheile getheilt. Die Anwendung der besondern Provinzial-Ruthen, als der Rulmischen, Dieztoischen, Schlesiſchen n. s. w. hört auf, auch die zu Verwechslungen Anlaß gebende Benennung von Dezimal-Fußern und Dezimal-Zollen fällt weg.

## §. 25.

Steine, Mauerwerk, Zäpſinen, Erde, Torf, Brennholz sollen vom Jahre 1815 ab, im gemeinen Verkehr, und sofort in öffentlichen Verhandlungen bloß nach Kubit-Klastern von ein hundert acht Kubitfuß berechnet, und dabei bloß der §. 22. autorisirte Fuß gebraucht werden. Eine solche Kubit-Klastern ist ein rechtwinklich aufgesetzter Haufen, sechs Fuß lang und breit, und drei Fuß hoch, oder tief. Indessen ist auch jede andere Aufsetzung gestattet, wenn sie nur die vorgeschriebene Anzahl Kubitfüße giebt. Jeder Käufer kann Ablieferung nach diesem Maße verlangen. Die Polizei ist verpflichtet, die Aufsetzung darnach für die genannten Materialien zu fordern, so weit sie zu Jedermanns feilem Verkaufe kommen. Privatpersonen und Instituten, die bloß für ihren Gebrauch oder ihre Fabrikation solche Materialien sammeln, oder anschaffen, bleibt dagegen die Aufsetzung nach ihrer Konvenienz unbenommen; so wie auch beim Bauwesen der übliche Gebrauch der Schachttrüben von 144 Kubitfuß noch beibehalten werden kann.

## §. 26.

Die Böttcher sollen hinführo kein neues, oder durch Einsetzung neuer Dauben verändertes Gefäß, worin Wein, Bier, Essig, Branntwein und ähnliche Flüssigkeiten verkauft werden, aus den Händen geben, ohne darauf die Berliner Quartzahl und ihren Stempel einzubrennen. Dieser Stempel, der durch einzelne Buchstaben den Verfertiger speziell bezeichnet, wird

ihnen von der Eichungskommission des Departements durch die Ortspolizei gegen bloße Erstattung der Kosten zugesertigt. Die örtliche Polizei ist verpflichtet, für dessen Zurüdlieferung zu sorgen, sobald der Böttcher das Gewerbe aufgibt.

## §. 27.

Durch das bloße Unterlassen der hiermit vorgeschriebenen Bezeichnung verirken die Böttcher Einen Thaler Polizeistrafe für jedes unbezeichnete Gefäß. Unrichtig besundene gebrannte Gefäße müssen sie unentgeltlich umarbeiten, und außerdem erlegen sie noch den Werth des Gefäßes als Polizeistrafe. Auch bleibt es der Beurtheilung der Polizeibehörden überlassen, nach Bewandniß der Umstände, die Einleitung des Kriminalverfahrens nachzusehen, und den Kontravenienten bei erheblicher Unrichtigkeit der Bezeichnung den Stempel abzunehmen.

## §. 28.

Alle Flaschen, welche inländische Glashütten verfertigen, müssen selbst mit einem Stempel bezeichnet werden, der neben dem besondern Zeichen der Glashütte den Inhalt in Berliner Quarten, oder deren Theilen ausdrückt. Diese Stempel erhalten die Hüttenbesitzer, gegen bloße Verzählung der Kosten, von der Eichungskommission des Regierungs-Departements durch die örtliche Polizeibehörde, die auch verpflichtet ist, für deren Rücklieferung zu sorgen, wenn die Glashütte eingetht.

## §. 29.

Durch die bloße Nichtbezeichnung wird eine Polizeistrafe von zwei Groschen für jede Flasche verurteilt. Flaschen, deren Inhalt um mehr als ein Sechszehntheil von der durch den Stempel bezeichneten Angabe abweicht, muß die Glashütte gegen Erstattung des Kaufpreises und der Transportkosten zurüdnehmen.

## §. 30.

Vom 1sten Januar 1819 ab, kann Jedermann, der Bier, Wein, Essig oder Branntwein in Flaschen kauft, fordern, daß sie ihm in, nach §. 28., gestempelten Flaschen geliefert werden.

## §. 31.

Die Eichungskommissionen sollen Branntweinprobemesser, welche nach den Normalmessern, die sie erhalten werden, angefertigt, und von ihnen gestempelt seyn müssen, zum Verkauf feil halten. Wer nach acht Monaten von Kundmachung dieser Verordnung ab, Branntwein im Großen, von einer bedungenen Stärke kauft, kann verlangen, daß ihm derselbe nach solchen gestempelten Probemessern überliefert werde.

## §. 32.

Die Gold- und Silberarbeiter erhalten diejenigen Stempel, welche er-

forderlich sind, um, den bestehenden Verordnungen gemäß, den Feingehalt der goldenen und silbernen Geräthe und Waaren aller Art zu bezeichnen, und den Namen des Verfertigers anzudeuten, gegen bloße Bezahlung der Kosten, durch die örtliche Polizeibrigade, von derjenigen Eichungskommission, welche sich im Hauptorte der Provinz, wo das Oberpräsidium seinen Sitz hat, befindet. Die örtliche Polizeibrigade muß auch für Rückgabe dieser Stempel sorgen, wenn der Gold- oder Silberarbeiter aufhört, sein Handwerk zu betreiben.

## §. 33.

Jeder Käufer von neuer Gold- oder Silberarbeit ist berechtigt, die Annahme derselben zu verlangen, wenn sie nicht mit dem hier vorgeschriebenen Stempel versehen ist.

## §. 34.

Die Eichungskommission zu Berlin insbesondere, hat die Verpflichtung, sorgfältig ausgearbeitete Probemaße und Gewichte, Behufs wissenschaftlicher Untersuchungen, zum Verkaufe bereit zu halten.

## §. 35.

Alle Eichungskommissionen und Eichungsämter erhalten eine Tare, wodurch bestimmt wird, was sie für die bei ihren vorkommenden Arbeiten und von ihnen zu liefernden Werkzeuge nehmen dürfen. Die Tare muß in ihrem Geschäftstokal zu Jedermanns offener Ansicht angeschlagen, sämtlichen Polizeibehörden mitgetheilt, auch dem Publikum durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht werden.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium der Finanzen und des Handels mit der Ausführung dieser Maß- und Gewicht-Ordnung, und befehlen Unsern Ministerien, Landeskollegien, Polizei- und Justizbehörden, den Magisträten, Kommunen, und überhaupt sämtlichen Einwohnern Unserer Staaten, sich darnach, jeder an seinem Theil genau zu achten.

So geschehen Berlin den 16ten Mai 1816.

Friedrich Wilhelm.

E. Fürst v. Hardenberg. v. Kircheisen. Graf v. Sälow.  
v. Schudmann. W. Fürst zu Wittgenstein. v. Boyen.

## Nr. 9.

Anweisung zur Verfertigung der Probemaasse und Gewichte nach  
§. 1. der Maass- und Gewicht-Ordnung vom 16ten Mai 1816.

## §. 1.

Das Grundmaass für sämtliche Preussische Staaten ist der Preussische Fuß.

## §. 2.

Unter dieser Benennung soll der seit dem 28ten Oktober 1773 in Preussen, den Marken und Pommern eingeführte sogenannte rheinländische Werkfuß verstanden werden.

## §. 3.

Er enthält einhundert neun und dreißig und dreizehn hundert Theile Linien des in wissenschaftlichen Verhandlungen allgemein bekannten Pariser Fußes.

Damit aber die Größe des Preussischen Fußmaasses, worauf die übrigen Maasse und Gewichte gegründet sind, unabhängig von jedem andern Maasse, auf einem Urmaasse beruhe, welches zu allen Zeiten, bei entstehenden Zweifeln, wieder erlangt werden kann, so soll nach Vollendung der Beobachtungen über die Sekunden-Pendul-Länge von Berlin, diese und ihr Verhältnis zum preussischen Fuß bekannt gemacht werden.

## §. 4.

Dieser Preussische Fuß wird in zwölf Zolle und dieser Zoll in zwölf Linien eingetheilt.

## §. 5.

Zwölf dieser Fuße machen eine Preussische Ruthe, die zum Gebrauche der Feldmesser, bloß zehnteilig, hunderttheilig, und so fort, so weit es nöthig ist, eingetheilt wird.

## §. 6.

Eine Preussische Meile ist eine Länge von zweitausend solcher Ruthen.

## §. 7.

Die Berliner Elle soll fortan fünf und zwanzig und einen halben Preussischen Zoll enthalten.

## §. 8.

Der Baden bei dem Seewesen enthält sechs Preussische Fuße.

## §. 9.

Das Lachter bei dem Bergbau enthält achtzig Preussische Zolle. Er wird in acht Achtel, das Achtel in zehn Lachterzolle, der Lachterzoll in zehn Primen, die Prime in zehn Sekunden getheilt.

## §. 10.

Der Preussische Morgen enthält ein hundert achtzig Preussische Quadratruthen. Nach Pufen wird in öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet.

## §. 11.

Der Berliner Scheffel soll dreitausend zwei und siebenzig Preussische Kubitzolle enthalten, und zwei und zwanzig Preussische Zoll im Lichten weit seyn. Neun Berliner Scheffel sind demnach sechszechn Preussische Kubitzuße.

## §. 12.

Die Berliner Meye ist ein Sechszehntheil des Scheffels. Sie enthält demnach einhundert zwei und neunzig Preussische Kubitzolle, oder neun Meyen sind ein Kubitzuß.

## §. 13.

Das Berliner Quart ist ein Drittel der Meye. Es enthält also vier und sechzig Preussische Kubitzolle, oder sieben und zwanzig Quart sind ein Kubitzuß.

## §. 14.

Der Eimer enthält sechzig Berliner Quart; ein Orbst enthält drei, ein Ohm zwei, ein Anker einen halben Eimer.

## §. 15.

Die Viertonne enthält einhundert Quart.

## §. 16.

Die Tonne zum Messen des Salzes, des Kalks, des Gipses, der Stein- und Holzsohlen, der Asche und anderer trocknen Waaren, enthält vier Berliner Scheffel, oder neun Tonnen sind vier und sechzig Kubitzuß.

## §. 17.

Die Leinfaat-Tonne macht jedoch hiervon eine Ausnahme und behält ferner den bisher üblichen Inhalt. Nach diesem enthalten vier und zwanzig solche Tonnen sechs und funfzig und einen halben Berliner Scheffel; also die Tonne sieben und dreißig zwei Drittel Meyen.

## §. 18.

Das Gewicht eines Preussischen Kubitzußes destillirten Wassers im luftleeren Raume bei einer Temperatur von funfzehn Graden des Reaumur'schen Quecksilber-Thermometers wird in sechs und sechzig gleiche Theile getheilt. Ein solcher Theil ist ein Preussisches Pfund.

## §. 19.

Die Fülste dieses Pfundes kommt genau mit der bisher bei dem Preussischen Münzwesen üblichen kölnischen Mark überein, und soll auch ferner unter der Benennung Preussische Mark zum Wiegen der Münzen und des Goldes und Silbers gebraucht werden.

## §. 20.

Die doppelte Eintheilung der Mark für Gold in vier und zwanzig Karate, für Silber in sechszehn Lothe, soll nicht mehr offiziell gebraucht, sondern die Mark für alle edele Metalle bloß in zwei hundert acht und achtzig Grane eingetheilt werden.

## §. 21.

Das Preussische Pfund §. 18. soll auch als Kramergewicht dienen, und zu diesem Zwecke in zwei und dreißig Lothe, das Loth aber in vier Quentchen getheilt werden.

## §. 22.

Ein hundert und zehn Pfunde sind ein Preussischer Centner.

## §. 23.

Nach Steinen und Schiffspfunden soll bei öffentlichen Verhandlungen nicht mehr gerechnet werden. Dagegen soll die Preussische Schiffslast vier tausend Pfunde enthalten.

## §. 24.

Das besondere Fleischergewicht wird nicht mehr gebraucht. Die Fleischer bedienen sich künstig auch des Kramergewichts.

## §. 25.

Das Medizinalgewicht behält seine übliche Abtheilung. Demnach hat das Medizinalpfund zwölf Unzen, die Unze acht Drachmen, die Drachme drei Skrupel, der Skrupel zwanzig Gran.

Aber das Gewicht dieser Theile soll so bestimmt werden, daß das Medizinalpfund vier und zwanzig Preussische Lothe, die Unze zwei solcher Lothe, die Drachme ein Preussisches Quentchen enthält.

## §. 26.

Juwelen werden auch ferner nach Karaten, und deren Eintheilung in halbe, viertel u. s. w. gewogen. Ein hundert sechzig solcher Karate sollen neun Preussischen Quentchen gleich seyn.

## §. 27.

In allen öffentlichen Verhandlungen sollen im ganzen Preussischen Staate keine andere Maße und Gewichte angewendet werden.

## §. 28.

Auch für den Privatverkehr sollen in den alten Theilen der Marken und der Provinzen Pommern und Preußen keine andere Maße und Gewichte stempelsäßig seyn.

## §. 29.

Dagegen soll in den, durch die neue Eintheilung des Staats, diesen Provinzen noch zugetheilten Landstrichen, so wie in allen andern, vorkehend nicht genannten Theilen des Staats, wo der Privatverkehr neben den erwähnten Maaßen und Gewichten auch den Gebrauch einzelner Provinzial-

maasse und Gewichte erfordert, dieser Gebrauch von Privatverkehr vorläufig noch nachgegeben werden. Es müssen aber durch die betreffenden Regierungen die Verhältnisse dieser Provinzialmaasse und Gewichte zu den gesetzlichen genau ausgemittelt, bei Unserm Ministerium der Finanzen und des Handels zur Prüfung eingereicht, das richtige Verhältniß dem Publikum bekannt gemacht, und hiernächst jedes dieser Maasse und Gewichte von den betreffenden Eichungsämtern gestempelt werden.

## §. 30.

Andere Provinzialmaasse und Gewichte als diejenigen, deren Gebrauch hiernach vorläufig noch gestattet werden wird, sind nicht stempelfähig.

## §. 31.

Die §. 1. der Maass- und Gewicht-Ordnung vom heutigen Tage zu verfertigenden Original-Maasse und Gewichte, welche künftig die einzige Grundlage des ganzen Preussischen Maass- und Gewicht-Systems seyn sollen, sind allein und ganz genau nach vorstehenden Vorschriften und hiermit gesetzlich bestimmten Verhältnissen auszuarbeiten, ohne Rücksicht, was sonst für Maasse und Gewichte gebraucht worden seyn möchten.

Berlin, den 16ten Februar 1816.

Friedrich Wilhelm.

E. Fürst v. Hardenberg. v. Kirchheim. v. Bülow.  
v. Schuckmann. W. Fürst zu Wittgenstein. v. Boyen.

## Nr. 10.

Verordnung, die Verbindlichkeit zur Anwendung gestempelter Maasse und Gewichte betreffend. Vom 13. Mai 1840.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc.

Da die in der Maass- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 (Gesetzsammlung von 1816 S. 142 ff.) enthaltenen Vorschriften über die Verbindlichkeit zur Anwendung gestempelten Maasses und Gewichtes sich nicht als ausreichend erweisen haben, um die durchgängige Anwendung gleicher und richtiger Maasse und Gewichte im Handel und Verkehre zu sichern, so verordnen Wir, auf den Antrag Unseres Staats-Ministeriums, wie folgt:

## §. 1.

In allen Fällen, wo etwas nach Maass oder Gewicht verkauft wird, darf die im Inlande erfolgende Ueberslieferung nur nach Preussischem, gehörig gestempeltem Maasse oder Gewichte geschehen. Ist im Vertrage ein fremdes Maass oder Gewicht verabredet, so muß dasselbe bei jener Ueberslieferung auf Preussisches Maass oder Gewicht reducirt werden.

Die Uebertretung dieser Vorschrift hat für jeden der Kontrahenten eine polizeiliche Geldbuße von einem bis fünf Thaler zur Folge. Auch wird das dabei gebrauchte ungestempelte oder fremde Maas oder Gewicht konfiscirt.

## §. 2.

Das in der Maas- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 und in unserer Ordt vom 28. Juni 1827 in Ansehung der Waarenverkäufer enthaltene Verbot des Besizes oder Gebrauchs ungestempelter Maasse oder Gewichte findet auf sämtliche Gewerbtreibende dergestalt Anwendung, daß dieselben, bei Vermeidung der darin vorgeschriebenen Strafen, kein ungestempeltes Maas oder Gewicht von der Art, wie es zum Einkauf oder Verkauf von Waaren in ihrem Gewerbebetriebe dient, besizen oder gebrauchen dürfen.

## §. 3.

Auf die Beachtung dieser Vorschrift (§. 2.) hat die örtliche Polizei in Gemäßheit des §. 19. der Maas- und Gewichtsordnung vom 16. Mai 1816 durch Untersuchung der in den Gewerbslokale vorhandenen Maasse und Gewichte zu wachen.

Ergeben Berlin, den 13. Mai 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

v. Kampp. Müßler. v. Kochow. v. Ragler. Graf v. Alvensleben.  
Frl. v. Werther. Für den Kriegsminister: v. Cosel.

## Nr. 11.

Allgemeine Münzkonvention der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Staaten. Vom 30. Juli 1838.

Nachdem die sämtlichen zu dem Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen, in Gemäßheit der in den Zollvereinigungs-Verträgen getroffenen Verabredung, auf die Einführung eines gleichen Münzsystems in ihren Landen hinzuwirken, übereingekommen sind, die vorbehaltenen besondern Unterhandlungen hierüber eröffnen zu lassen; so haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . ., von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen worden ist.

## Artikel 1.

Als Grundlage des gesammten Münzwesens in den Landen der hohen kontrahirenden Theile soll in allen Münzhütten einerlei Münzmark angewendet werden, deren Gewicht, mit dem Gewichte der in dem Königreiche

Preußen und den Süddeutschen Staaten des Zoll- und Handelsvereins bereits bestehenden Mark übereinstimmend, auf 233,<sup>100</sup> . . . Gramme festgesetzt wird.

#### Artikel 2.

Nach dieser gemeinsamen Grundlage soll das Münzwesen in den sämtlichen Ländern der kontrahirenden Staaten geordnet werden und zwar in der Art, daß, je nachdem darin die Thaler- und Groschen- oder die Gulden- und Kreuzerrechnung hergebracht oder den Verhältnissen entsprechend ist, entweder: der Bierzehnthalerfuß, bei welchem die Mark feinen Silbers zu Bierzehn Thalern ausgebracht wird, mit dem Verhältnißverhältnisse des Thalers zu  $1\frac{1}{2}$  Gulden,

oder: der Vier- und zwanzig und einhalb Guldenfuß, bei welchem aus der Mark feinen Silbers Vier und zwanzig und ein halber Gulden geprägt werden, mit dem Verhältnißverhältnisse des Guldens zu  $\frac{1}{2}$  Thaler,

als Landesmünzfuß gelten wird.

#### Artikel 3.

Insbefondere wird

einerseits in den Königlich Preussischen und Sächsischen, in den Kurfürstlich Hessischen, Großherzoglich Sächsischen und Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Ländern, in dem Herzoglich Sachsen-Coburg- und Gotha'schen Herzogthume Gotha, in der Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen Unterherrschaft, in den Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Ländern, so wie in den Ländern der Fürstlich Reussischen ältern und jüngern Linie:

der 14 Thalerfuß,

andererseits in den Königlich Bayerischen und Württembergischen, in den Großherzoglich Badenschen und Hessischen, so wie in den Herzoglich Sachsen-Meiningschen Ländern, in dem Herzoglich Sachsen-Coburg- und Gotha'schen Fürstenthume Coburg, in dem Herzogthume Nassau, in der Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen Oberherrschaft und in der freien Stadt Frankfurt:

der  $24\frac{1}{2}$  Guldenfuß,

ausschließlich als Landesmünzfuß fortbestehen, oder, wo ein anderer Landesmünzfuß besteht, spätestens mit dem 1. Januar 1841 eingeführt werden.

#### Artikel 4.

Ein jeder der kontrahirenden Staaten wird seine Ausmünzungen auf solche Stücke beschränken, welche der dem vereinbarten Münzfuß (Art. 2. und 3.) entsprechenden Rechnungsweise gemäß sind. Die Annahme gleichförmiger Vorschriften hierüber bleibt der Befürsichtigung unter denjenigen der kontrahirenden Staaten, die sich zu demselben Landesmünzfuß bekennen, vorbehalten.

#### Artikel 5.

Sämmtliche kontrahirende Regierungen verpflichten sich, bei den Ausmünzungen von grober Silbermünze, folglich von Hauptmünzen sowohl,

als deren Theilstücken — Courantmünzen —, ihren Landesmünzfuß (Art. 3.) genau innehalten und die möglichste Sorgfalt darauf verwenden zu lassen, daß auch die einzelnen Stücke durchaus vollhaltig und vollwichtig ausgemünzt werden. Sie vereinigen sich insbesondere gegenseitig zu dem Grundsatz, daß unter dem Vorwande eines sogenannten Remediums an dem Gehalte oder dem Gewichte der Münzen nichts verkürzt, vielmehr eine Abweichung von dem den Letzteren zukommenden Gehalte oder Gewichte nur insoweit nachgesehen werden dürfe, als solche durch die Unerreichbarkeit einer absoluten Genauigkeit bedingt wird.

#### Artikel 6.

Bei der Bestimmung des Feingehalts der Silbermünzen soll überall die Probe auf nassem Wege entscheidend sein.

#### Artikel 7.

Zur Vermittelung und Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs unter den kontrahirenden Staaten soll eine, den beiden im Art. 2. gedachten Münzfüßen entsprechende gemeinschaftliche Hauptsilbermünze — Vereinsmünze — zu einem Siebentheile der Mark feinen Silbers ausgeprägt werden, welche sonach den Werth von 2 Thalern oder 3 $\frac{1}{2}$  Gulden erhalten wird und zu diesem Werthe im ganzen Umfange der kontrahirenden Staaten, bei allen Staats-, Gemeinde-, Stiftungs- und andern öffentlichen Kassen, so wie im Privatverkehr, namentlich auch bei Wechselzahlungen, unbeschränkt Gültigkeit, gleich den eignen Landesmünzen, haben soll.

#### Artikel 8.

Das Mischungsverhältniß der Vereinsmünze wird auf neun Zehnthelle Silber und ein Zehnthel Kupfer festgesetzt. Es werden demnach 6 $\frac{1}{10}$  Stücke eine Mark, oder 63 Stücke zehn Mark wiegen. Die Abweichung im Mehr oder Weniger darf, unter Festhaltung des im Art. 5. anerkannten Grundsatzes, bei dem einzelnen Stücke im Feingehalte sowohl, als im Gewichte, nicht mehr als drei Tausendtheile betragen.

Die Vereinsmünze erhält einen Durchmesser von 41 Millimetern; sie wird im Ringe und mit einem glatten, mit vertiefter Schrift oder Verzierung versehenen Rande geprägt.

Der Revers, auf dessen möglichste Uebereinstimmung von allen Regierungen Bedacht genommen werden wird, muß jedenfalls die Angabe des Theilverhältnisses zur Mark feinen Silbers, dann des Werths in Thalern und Gulden und die ausdrückliche Bezeichnung als Vereinsmünze enthalten.

#### Artikel 9.

Es sollen vom 1. Januar 1839 bis dahin 1842 an Vereinsmünze mindestens zwei Millionen Stücke, und zwar jährlich zum dritten Theile, ausgeprägt werden, und es verpflichtet sich ein jeder der kontrahirenden Staaten, hieran nach dem Maasstabe seiner Bevölkerung Antheil zu nehmen.

Die ferneren Ausprägungen von Vereinsmünzen nach Ablauf des vorbestimmten Zeitraums sollen, sofern darüber eine anderweite Vereinbarung

nicht erfolgt, in dem Maße fortgesetzt werden, daß innerhalb jedesmaliger vier Jahre mindestens ebenfalls zwei Millionen Stücke, unter Aufrethaltung des angenommenen Vertheilungsmaßstabes, ausgeprägt werden.

Ueber die erfolgten Ausprägungen werden die kontrahirenden Regierungen am Schlusse jedes Jahres sich gegenseitig Nachweisung zugehen lassen.

#### Artikel 10.

Die kontrahirenden Regierungen werden die neu ausgegebenen Vereins-Münzen gegenseitig von Zeit zu Zeit in Bezug auf ihren Feingehalt und auf ihr Gewicht prüfen lassen und von den Ausstellungen, die sich dabei etwa ergeben, einander Mittheilung machen. Für den unerwarteten Fall, daß die Ausmünzung der einen oder der andern der beteiligten Regierungen im Feingehalte oder im Gewichte den vertragmäßigen Bestimmungen nicht entsprechend befunden würde, übernimmt dieselbe die Verbindlichkeit, entweder sofort, oder nach vorangegangener schiedsrichterlicher Entscheidung, sämmtliche von ihr geprägte Vereinsmünzen desjenigen Jahrgangs, welchem die fehlerhafte Ausmünzung angehört, wieder einzuziehen.

#### Artikel 11.

Sämmtliche kontrahirende Staaten verpflichten sich, ihre eignen groben Silbermünzen niemals gegen den ihnen beigelegten Werth herabzusetzen, auch eine Ausfertungsfrist derselben anders nicht eintreten zu lassen, als nachdem eine Einlösungfrist von mindestens vier Wochen festgesetzt und wenigstens drei Monate vor ihrem Ablaufe öffentlich bekannt gemacht worden ist. Die Feststellung des Werthverhältnisses, nach welchem zum Behufe des Ueberganges zu dem neuen Landesmünzfuße (Art. 3.) die Münzen des bisherigen Landesmünzfußes eingelöst, oder in Umlauf gelassen werden sollen, bleibt jedoch einer jeden beteiligten Regierung vorbehalten.

Nicht minder macht jeder Staat sich verbindlich, die eingangs gedachten Münzen, einschließlich der von ihm ausgeprägten Vereinsmünzen, wenn dieselben in Folge längerer Cirkulation und Abnutzung eine erhebliche Verminderung des ihnen ursprünglich zukommenden Metallwerths erlitten haben, allmählig zum Einschmelzen einzuziehen, und dergleichen abgenutzte Stücke auch dann, wenn das Gepräge undeutlich geworden, stets für voll zu demjenigen Werthe, zu welchem sie, nach der von ihm getroffenen Bestimmung, gegenwärtig im Umlaufe sind, oder künftig werden in Umlauf gesetzt werden, bei allen seinen Kassen anzunehmen.

#### Artikel 12.

Es bleibt vorbehalten, zu Zahlungen im kleinen Verkehre und zur Ausgleichung, kleinere Münze nach einem leichtern Münzfuße, als dem Landesmünzfuße (Art. 2. und 3.), in einem der letztern entsprechenden Kennwerthe, als Scheidemünze prägen zu lassen. Sämmtliche kontrahirende Staaten verpflichten sich aber, nicht mehr Scheidemünze in Umlauf zu setzen, als zu obigem Zwecke für das Bedürfniß des eignen Landes erforderlich ist. Sie werden auch nach Thunlichkeit darauf hinwirken, daß die gegen-

wärtig im Umlaufe befindliche Scheidemünze auf jenes Maas zurückgeführt und sodann Niemand genöthigt werde, eine Zahlung, welche den Werth der kleinſten groben Münze (Art. 5.) erreicht, in Scheidemünze anzunehmen.

#### Artikel 13.

Jeder kontrahirende Staat macht ſich ferner verbindlich:

- a) ſeine eigne Silberscheidemünze niemals gegen den ihr beigelegten Werth herunter zu ſetzen, auch eine Außerkurſſetzung derſelben nur dann eintreten zu laſſen, wenn eine Einlöſungsfriſt von mindedeſtens vier Wochen feſtgeſetzt, und wenigſtens drei Monate vor ihrem Ablaufe öffentlich bekannt gemacht worden iſt,
- b) dieſelbe, wenn in Folge längerer Cirkulation und Abnußung das Gepräge undeutlich geworden iſt, nach demjenigen Werthe, zu welchem ſie nach der von ihm getroffenen Beſtimmung gegenwärtig im Umlaufe iſt, oder künftig wird in Umlauf geſetzt werden, allmählig zum Einſchmelzen einzuziehen, auch nach dem nämlichen Werthe
- c) ſeine Silberscheidemünze aller Art in näher zu bezeichnenden Kaſſen, auf Verlangen, gegen grobe, in ſeinen Landen kurſfähige Münze umzuwechſeln. Die zum Umwechſeln beſtimmte Summe darf jedoch nicht unter Einhundert Thalern, beziehungsweiſe Einhundert Gulden, betragen.

#### Artikel 14.

Durch gegenwärtigen Vertrag ſoll an den Beſtimmungen der Münz-Konvention d. d. München, den 25. Auguſt 1837 und der beſondern Uebereinkunft über die Scheidemünze von demſelben Datum nichts geändert werden.

#### Artikel 15.

Die kontrahirenden Staaten werden alle Geſetze und Verordnungen, welche zur Ordnung des Münzwefens im Sinne der gegenwärtigen Konvention ergehen werden, ingleichen die zu deren Ausführung unter Einzelnen von ihnen etwa zu Stande kommenden Vereinbarungen ſich einander mittheilen.

#### Artikel 16.

Sämmtliche Regierungen ſichern ſich gegenseitig zu, der Begehung von Münzverbrechen, es mögen ſolche gegen den eigenen Staat oder gegen einen andern Vereinstaat gerichtet ſein, auf das Rachdrücklichſte entgegen zu wirken, zu dem Ende alle geſetzlichen Mittel in Anwendung zu bringen, welche zur Verhütung, Entdeckung und Beſtrafung derartiger Verbrechen dienen können, auch in dem Falle, wo dabei das Intereſſe einer andern Vereinstregierung betheiligt iſt, die letztere von den gemachten Entdeckungen und von dem Ergebniſſe der geſührten Unterſuchungen ungeſäumt zu benachrichtigen.

#### Artikel 17.

Für den Fall, daß andere Deutſche Staaten der gegenwärtigen Münz-Konvention beizutreten wünſchen, erklären die kontrahirenden Regierungen

sich bereit, diesem Wunsche durch deshalb einzuleitende Verhandlungen Folge zu geben.

Artikel 18.

Die Dauer der gegenwärtigen, vom Tage der Auswechslung der Ratifikationen an in Kraft tretenden Uebereinkunft wird bis zum Schlusse des Jahres 1858 festgesetzt, und soll dieselbe alsdann, insofern der Rücktritt von der einen oder der andern Seite nicht erklärt, oder eine anderweite Vereinbarung darüber nicht getroffen worden ist, stillschweigend von fünf zu fünf Jahren als verlängert angesehen werden.

Es ist aber ein solcher Rücktritt nur dann zulässig, wenn die betreffende Regierung ihren Entschluß mindestens zwei Jahre vor Ablauf der ausdrücklich festgesetzten oder stillschweigend verlängerten Vertragsdauer den übrigen mitkontrahirenden Regierungen bekannt gemacht hat, worauf sodann unter sämmtlichen Vereinststaaten unverweilt weitere Verhandlung einzutreten hat, um nach Befinden die Veranlassung der erfolgten Rücktrittserklärung und somit diese Erklärung selbst im Wege gemeinsamer Verständigung zur Erledigung bringen zu können.

Gegenwärtige allgemeine Münzkonvention soll alsbald zur Ratifikation den hohen Kontrahenten vorgelegt und die Auswechslung der Ratifikations - Urkunden spätestens binnen drei Monaten in Dresden bewirkt werden.

So geschehen Dresden, den 30. Juli 1838.

Adolf v. Pommer-Esche. (L. S.)	Norih Weigand. (L. S.)	Carl Friedrich Scheuchter. (L. S.)
Adolph v. Weissenbach. (L. S.)	Gustav Hauber. (L. S.)	Franz Anton Regenauer. (L. S.)
Wilhelm Dupsing. (L. S.)	E. Edhardt. (L. S.)	Dittomar Lhon. Ludwig Blomeyer. (L. S.)
Karl Gentesbrüd. (L. S.)	Julius Gelbke. (L. S.)	Philipp Scholz. (L. S.)
Ludwig Frhr. v. Mannsbach. (L. S.)	Konrad Adolph Danfa. (L. S.)	

Vorstehende Konvention ist ratifizirt, und sind die Ratifikations - Urkunden derselben am 7. Januar 1839 zu Dresden ausgewechselt worden.

## Nr. 12.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 26. September 1846, den in den Preussischen Strafgesetzen gemachten Unterschied bei Verbrechen und Vergehen gegen das diesseitige oder fremdherrliche Münzregal betreffend.

Unter Bezugnahme auf das zwischen den Staaten des Zollvereins am 21. Oktober 1845 abgeschlossene Münzkartel und zur Erfüllung der nach den Artikeln 1. und 4. desselben übernommenen Verpflichtungen, bestimme Ich auf Ihren Antrag in dem Verichte vom 7. d. M., daß für die Dauer des gedachten Münzkartels in Beziehung auf diejenigen Staaten, mit welchen letzteres abgeschlossen ist, der in den Preussischen Strafgesetzen gemachte Unterschied zwischen inländischem und ausländischem geprägten und Papiergelde, sowie zwischen inländischen und ausländischen Papieren der im Artikel 4. des Münzkartels bezeichneten Art wegfallen und ein gegen das Münzregal eines der vorgedachten Staaten gerichtetes oder an den bezeichneten Papieren eines dieser Staaten begangenes Verbrechen oder Vergehen eines diesseitigen Angehörigen eben so bestraft werden soll, als wenn dasselbe gegen das diesseitige Münzregal gerichtet oder an inländischen gleichartigen Papieren begangen wäre. Dieser Mein Befehl ist gleichzeitig mit dem Münzkartel vom 21. Oktober 1845 durch die Gesefsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Breslau, den 26. September 1846.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staatsminister, General der Infanterie v. Döle,  
Widen, Frh. v. Canitz und v. Dörsberg.

## Nr. 13.

Münzkartel unter den zum Zollvereine verbundenen Staaten.  
Vom 21. Oktober 1845.

Nachdem die zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen Regierungen als wünschenswerth erkannt haben, zur Vervollständigung der allgemeinen Münz-Konvention vom 30. Juli 1838 und zu gegenseitig wirksamere Schutz ihres Münzregals, ein Münzkartel abzuschließen, so haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . ., von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, folgendes Münzkartel abgeschlossen wurde:

## Artikel 1.

Die kontrahirenden Staaten verpflichten sich, ihre Angehörigen wegen eines, gegen das Münzregal eines anderen Vereinsstaates — sei es in Be-

zug auf die von demselben geprägten Münzen, oder in Bezug auf das von ihm ausgegebene Papiergeld — unternommen oder begangenen Verbrechen oder Vergehen, oder wegen der Theilnahme an einem solchen Verbrechen oder Vergehen, eben so zur Untersuchung zu ziehen und mit gleicher Strafe zu belegen, als wenn das Verbrechen oder Vergehen gegen das eigene Münzregal gerichtet wäre.

#### Artikel 2.

Die kontrahirenden Staaten übernehmen ferner die Verpflichtung, die in ihrem Gebiete sich aufhaltenden Fremden, von welchen ein solches Verbrechen oder Vergehen gegen das Münzregal eines anderen Vereinstaaates unternommen oder begangen worden, oder welche an diesem Verbrechen oder Vergehen Theil genommen haben, auf Requisition des theilhaftigen Staates an dessen Gerichte auszuliefern; mit der Raafgabe jedoch, daß, im Falle dergleichen Individuen Angehörige eines Dritten der kontrahirenden Staaten sind, der letztere vorzugsweise berechtigt bleibt, die Auslieferung zu verlangen, und deshalb auch von dem requirirten Staate zunächst zur Erklärung über die Ausübung dieses Rechtes aufzufordern ist.

#### Artikel 3.

Die im Artikel 2. ausgesprochene Verpflichtung zur Auslieferung soll nicht eintreten, wenn der Staat, in dessen Gebiete ein solcher Fremder sich befindet, entweder

- a) in Gemäßheit eines zwischen ihm und einem nicht zum Zollvereine gehörigen Staate bestehenden allgemeinen Vertrages über die gegenseitige Auslieferung der Verbrecher verpflichtet ist, denselben dahin auszuliefern, oder
- b) die Untersuchung und Bestrafung selbst verhängen zu lassen, vorzieht. Im letzteren Falle soll jedoch die im ersten Artikel eingegangene Verpflichtung gleichfalls Anwendung finden.

#### Artikel 4.

Die kontrahirenden Staaten wollen die Bestimmungen der Artikel 1. bis 3. auch auf Verbrechen und Vergehen, welche die betrügerische Nachahmung oder die Verfälschung der von einem von ihnen ausgestellten Staatsschuldscheine und zum öffentlichen Umlaufe bestimmten Papiere, sowie der von anderen Instituten, Nationalbanken oder Gesellschaften mit landesherrlichem Privilegium auf jeden Inhaber ausgefertigten Kreditpapiere zum Gegenstande haben, oder die wissentlich oder aus gewinnlüftiger Absicht unternommene Verbreitung solcher unechten Papiere betreffen, in der Art ausgedehnt wissen, daß bei der Bestrafung solcher Verbrechen und Vergehen zwischen inländischen Papieren und gleichartigen Papieren aus einem anderen Vereinstande ein Unterschied nicht gemacht werden, auch hinsichtlich der Untersuchung oder Auslieferung dasjenige Anwendung finden soll, was vorstehend für Münzverbrechen vereinbart worden ist.

## Artikel 5.

Das gegenwärtige Münzkartel, das vom Tage der Ratifikationsauswechselung an in Kraft tritt, soll so lange, als die allgemeine Münzkonvention vom 30. Juli 1838 bestehen wird, in Wirksamkeit bleiben.

Es soll alsbald zur Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden seß binnen drei Monaten in Karlsruhe bewirkt werden.

So geschehen Karlsruhe, den 21. Oktober 1845.

Adolph Georg Theodor  
Fochhammer.

(L. S.)

Ludwig v. Zahn.

(L. S.)

Wilhelm Philipp Hofmeyler.

(L. S.)

Ludwig Philipp Sartorius.

(L. S.)

Karl Meißner.

(L. S.)

Wilhelm Sappinger.

(L. S.)

Wilhelm Dypfing.

(L. S.)

Gustav Thon.

(L. S.)

Adolph Georg Theodor Fochhammer,  
aus Auftrag und im Namen des Herzoglich Braunschweigischen  
Bevollmächtigten.

(L. S.)

Philipp Scholz.

(L. S.)

Karl Emil Coeßer.

(L. S.)

---

Vorstehendes Kartel ist ratifizirt und sind die Ratifikationsurkunden desselben am 18. Juni 1846 zu Karlsruhe ausgewechselt worden.

---

## Dritte Abtheilung.

---

### **Gesetze und Verordnungen,**

den Handel, die Verhältnisse des Weberei-Gewerbes und die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schiffahrts-Abgaben in den Preussischen Ostsee-Häfen betreffend.

\_\_\_\_\_

Nr. 1.

Verordnung wegen Anordnung eines Handelsraths, Errichtung eines Handels-Amtes und Verbindung des statistischen Bureau's mit letzterem, vom 7. Juni 1844.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen *rc. rc.*

haben in landesväterlicher Fürsorge für die Interessen des Handels und der Gewerbe beschloffen, einen Handelsrath unter Unserm unmittelbaren Vorsitze anzuordnen, und ein Handelsamt, mit welchem das statistische Bureau verbunden werden soll, zu errichten, und verordnen zu dem Ende, was folgt:

§. 1.

Im Handelsrathe sollen unter Unserem Vorsitze die wichtigeren Angelegenheiten des Handels und der Gewerbe, mit Einschluß der Schiffahrt, nachdem solche in den betreffenden Ministerien unter Mitwirkung des Handelsamts (§. 3.) vollständig vorbereitet worden sind, berathen und zu Unserer Entscheidung gebracht werden. — Es gehören dahin alle, auf jene Angelegenheiten bezügliche allgemeine Maaßregeln, namentlich die Entwürfe zu Gesetzen über Handel und Gewerbe, Veränderungen des Zolltarifs, Handels- und Schiffahrtsverträge mit auswärtigen Staaten, Einrichtungen im Innern zur Belebung des Verkehrs und der Industrie *rc.* Wegen derjenigen dieser Angelegenheiten, welche noch eine weitere Vorbereitung im Staats-Ministerium oder im legislativen Wege erfordern, werden Wir, bevor Wir über dieselben entscheiden, das Erforderliche besonders anordnen.

§. 2.

Der Handelsrath besteht aus:

- 1) dem Minister, welcher in Unserm Cabinet den Vortrag in Handels- und Gewerbefachen hat,
- 2) dem Kabinetminister für die auswärtigen Angelegenheiten,
- 3) dem Finanzminister,
- 4) dem Minister des Innern,
- 5) dem Justizminister, und
- 6) dem Präsidenten des Handelsamts (§. 4.).

Die Mitwirkung des Justizministers tritt nur bei legislativen Gegenständen ein.

Sollten Wir den Vorsitz im Handelsrathe Selbst zu führen, verhindert sein, so leitet der älteste der anwesenden Staatsminister die Berathung; das Resultat derselben muß uns in diesem Falle mittelst Vorlegung des Protokolls angezeigt werden.

### §. 3.

Das Handelsamt ist bestimmt, zu fortwährender Erhaltung einer vollständigen Uebersicht über den Zustand und Gang des Handels und der Gewerbe die nöthigen Nachrichten zu sammeln, und mittelst derselben die nach §. 1. vor den Handelsrath gehörenden Angelegenheiten vorzubereiten. Demselben steht aber eine Theilnahme an der Verwaltung des Handels- und Gewerbewesens nicht zu; diese verbleibt den dafür gegenwärtig angeordneten Behörden, und wird in den hierauf bezüglichen Geschäfts-Verhältnissen der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen zu dem Finanz-Ministerium und dessen Abtheilung für Handel und Gewerbe ic. nichts geändert.

### §. 4.

Dem Handelsamte steht ein Präsident vor, welchem das zu seiner Hülfe erforderliche Personal beigegeben wird. Derselbe leitet die sämtlichen Geschäfte des Handelsamts selbstständig und unter eigener Verantwortlichkeit. Im Handelsrathe steht ihm, gleich jedem anderen Mitgliede, eine Stimme zu, und er kann daher auch verlangen, daß seine von der Mehrheit abweichende Ansicht, wenn Wir der Berathung nicht Selbst beiwohnen, zu Unserer Entscheidung besonders vorgetragen werde.

### §. 5.

Der Präsident des Handelsamts hat sich in einer stets lebendigen Kenntniß von den Verhältnissen des Handels und der Gewerbe, dessen Bedürfnissen und der zu ihrer Abhülfe geeigneten Mittel, so wie in einem steten Wechselverkehr hierüber mit den betreffenden Ministerien zu erhalten. — Letztere, wie ersterer, haben die Befugniß, in Beziehung auf dergleichen in ihrem Geschäftskreise sich kund gebenden Bedürfnisse, gutachtliche Vorschläge im Handelsrathe zur Sprache zu bringen.

### §. 6.

Der Präsident des Handelsamtes beruft, wo es zur Erörterung wichtiger Fragen nöthig erscheint, im Einverständnisse mit den Ministern der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen sachkundige Männer, nach Befinden, aus allen oder aus einzelnen Provinzen der Monarchie zu gemeinsamer Berathung, führt hierbei den Vorsitz und schließt die Versammlung, sobald er sich über den Gegenstand hinreichend unterrichtet findet; förmliche Abstimmungen und Beschlüsse finden bei dieser, bloß informatorischen Berathung nicht statt.

## §. 7.

Die Handelskammeru und Vorstände der kaufmännischen Korporationen haben aus den verschiedenen Zweigen des Handels und der Gewerbe, und ohne Beschränkung auf eine gewisse Zahl, Männer, zu deren Einsichten, Sachkenntniß und Charakter sie besonderes Vertrauen haben, dem Präsidenten des Handelsamts namhaft zu machen. Dieser hat sogleich, nachdem das Handelsamt in Wirksamkeit getreten ist, jene Behörden und Vorstände aufzufordern, ihm Verzeichnisse hierüber einzureichen, wegen deren periodischer Ergänzung oder Erneuerung besondere Anordnung ergehen wird. Der Präsident des Handelsamts hat aus diesen Verzeichnissen für jeden einzelnen Fall der im §. 6. erwähnten Berathungen die geeigneten Personen auszuwählen; doch bleibt ihm vorbehalten, auch andere sachkundige Männer des Inlandes zu den Berathungen zuzuziehen. Sollten Fälle eintreten, wobei es auf Detail-Kenntnisse eines zur Berathung vorliegenden speziellen Gegenstandes ankommt, die sich bei den von den Handelskammern und Vorständen der kaufmännischen Korporationen namhaft gemachten Männern nicht voraussetzen ließen, so hat der Präsident des Handelsamts die genannten Behörden aufzufordern, für diesen Fall sachkundige Männer besonders zu bezeichnen.

## §. 8.

Alle Behörden des Inlandes, insbesondere die Handelskammern und die Vorstände der kaufmännischen Korporationen, imgleichen die im Auslande befindlichen Konsulate, sind verpflichtet, dem Präsidenten des Handelsamts auf Erfordern Auskunft zu geben.

Von allen Vorgängen, welche für den Handel und die Gewerbe von erheblichem Interesse sind, von den in den Ministerien periodisch angefertigten, auf den kommerziellen und gewerblichen Verkehr Bezug habenden statistischen Uebersichten, Nachweisungen und Zusammenstellungen, imgleichen von den Verwaltungs-Berichten der Provinzialbehörden über Handel und Gewerbe ist dem Präsidenten des Handelsamts durch die Ministerien von Amts wegen Mittheilung zu machen; derselbe hat dagegen auch sämmtlichen Ministerien auf Erfordern über Handels- und Gewerbegegenstände Auskunft zu ertheilen.

## §. 9.

Bei den Berathungen des Staatsministeriums über die demselben nach §. 1. überwiesenen Angelegenheiten ist der Präsident des Handelsamts jederzeit zuzuziehen und mit seiner gutachtlichen Ansicht zu hören, welche in den an Uns zu erstattenden Berichten besonders zu erwähnen ist.

## §. 10.

Das statistische Bureau wird mit dem Handelsamte verbunden, und als eine besondere Abtheilung desselben, unter der oberen Leitung

des Präsidenten des Handelsamts, von einem eigenen Direktor verwaltet. Die Bestimmung des statistischen Büreaus bleibt übrigens unverändert, und soll dasselbe den allgemeinen statistischen Zwecken auch ferner in der bisherigen Ausdehnung dienen. Der Präsident hat aber dahin zu wirken, daß die bei diesem Bureau gesammelten Materialien für die Kenntniß der Handels- und Gewerbsverhältnisse nutzbarer werden.

## §. 11.

Das Handelsamt wird mit dem 1. September d. J. in Wirksamkeit treten.

Urkundlich unter Unserer Höchstseigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insignel.

Gegeben Berlin, den 7. Juni 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Mähler. v. Thile. Frh. v. Bülow. v. Bodelschwingh.  
Gr. v. Arnim. Flottwell.

## Nr. 2.

Allerhöchste Kabinetts - Ordre vom 20. Juni 1822 wegen bewilligter Begünstigungen inländischer Rhedereien.

In Erwägung der ungünstigen Verhältnisse, in welchen sich das Gewerbe der inländischen Rhederei seit mehreren Jahren befindet, und in Folge des, auf den Grund mehrseitiger Berathung, Mir gehaltenen Vortrages, daß die ungünstigen Zeitumstände auf das gedachte Gewerbe um so nachtheiliger einwirken, als die hiesiger Seits stets beobachteten Grundsätze einer mäßigen Abgaben-Belegung fremder Schiffe bei der Benutzung hiesiger Häfen, und einer gleichen Besteuerung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und inländischen Schiffen, in mehreren ausländischen Häfen, welche die Preussischen Schiffe besuchen, nicht gleichmäßig zur Anwendung kommen: habe Ich beschlossen, so lange jene ungünstigen, die Erhaltung dieses wichtigen Zweiges der innern Gewerbsamkeit bedrohenden Verhältnisse bestehen, dem gedachten Gewerbe größere Begünstigungen, als dies bisher der Fall gewesen ist, zu bewilligen. Ich verordne demnach:

- 1) Die Küsten-Frachtfahrt von einem Preussischen Hafen nach einem andern inländischen Plage (cabotage), soll als ein ausschließlich inländisches Gewerbe angesehen und deren Betrieb nur inländischen Seeschiffen erlaubt sein, bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Gut, in sofern ein ausländischer Seeschiffer dabei betroffen wird.

1.3 . . . Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provinzial-Behörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafen-Abgaben von ausländischen beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preussischen Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

a) mit welchen Preussen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

b) welche ihrer Seits aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen statt finden:

a) von eingehenden

Schiffen . . . . 2 Rthl. — Sgr. pro Last von 4000 Pfd.

b) von ausgehenden

Schiffen . . . . 1 " — " dito

c) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil, oder weniger, ihrer Lastengröße beladen sind, beziehungsweise der hal-

be Saß, also eingehend 1 " — " dito

ausgehend — " 15 " dito.

Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöhten Schiffs-Abgabe nicht.

Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhte Einnahme-Quelle der Staatskasse angesehen, sondern zum Besten der Rhederei \*), nach den von Ihnen, dem Handels-Minister, Mir deshalb zu machenden Vorschlägen, verwendet werden.

3) Um dem Rhederei-Gewerbe auch zugleich, soweit dies Seitens des Staats möglich ist, eine reelle Nahrungsquelle darzubieten,

\*) Der Ertrag wird zur Unterhaltung und Verbesserung der Navigations-schulen zu Memel, Pillau, Danzig, Stettin und Stralsund verwendet, hat aber bisher die ausreichende Dotation dieser Institute noch nicht gewährt.

Durch die Vermehrung der Schiffsabgaben, welche Gegenseitigkeit in den Schiffsabgaben bedingen, ist die Einnahme des Fonds nach und nach erheblich vermindert worden.

soll der Transport derjenigen Waaren, welcher für Rechnung des Staats statt findet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden, weshalb Ich auf Meine besondere heute erlassene Ordre Bezug nehme.

Obige Bestimmungen treten Hinsichts der Anordnungen zu 1. und 3. sogleich, Hinsichts des 2ten Punkts aber erst drei Monate nach Publikation dieser Ordre in Kraft, welche durch die Gesefsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und hiernach das Erforderliche zu verfügen ist.

Berlin, den 20. Juni 1822.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister Grafen v. Bülow,  
v. Lottum und v. Bernstorff.

Nr. 3.

Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen in Beziehung auf Zollverfassung, vom 31. Januar 1846 \*).

Inhalts-Verzeichniß.

Einleitende Vorschriften.

- |                            |       |
|----------------------------|-------|
| 1) Grenz-Bezirk . . . . .  | §. 1. |
| 2) Zollstraßen . . . . .   | §. 2. |
| 3) Dienststellen . . . . . | §. 3. |

I. Waaren-Eingang.

A. Abfertigung in den Häfen Wolgast und Ewinemünde.

- |  |       |
|--|-------|
| 1) Verfahren beim Eingange auf der Preene.                                       |       |
| a) Gewöhnliches Verfahren . . . . .  | §. 4. |
| b) Erleichtertes Verfahren für kleinere Fahrzeuge . . . . .                      | §. 5. |
| 2) Verfahren bei der Ankunft des Schiffes im Hafen oder auf der Rheide . . . . . | §. 6. |

\*) Die in diesem Regulativ enthaltenen Grundsätze kommen im Wesentlichen auch bei den übrigen Strommündungen in Anwendung. Das ältere Regulativ, die Weichselmündung betreffend, unterliegt demnach der Umarbeitung.

- 3) Bestimmungen wegen Deklaration
- a) der geladenen Güter . . . . . §. 7—11.
  - b) der Zugänge zum Schiffsraume und etwaiger geheimen Behältnisse . . . . . §. 12.
  - c) der Mund- und Schiffsvorräthe, des Reisegeräths und der Inventarien-Stücke.
    - aa) Deklaration, wenn das Schiff aus einem ausländischen Hafen kommt, Vorschriften in Betreff des Proviantes eines solchen Schiffes . . . . . §. 13.
    - bb) Vorschriften in Betreff des Proviantes der Schiffe, welche aus einem inländischen Hafen kommen . . . . . §. 14.
    - cc) Vorschriften in Betreff der Zollfreiheit oder Zollpflichtigkeit der Schiffs-Inventariensstücke . . . . . §. 15.
- 4) Verfahren bis zum Eintritt der Revision
- a) bei Schiffen, welche in den Hafen eingelaufen sind . . . §. 16—17.
  - b) bei Schiffen, welche auf der Rhede löschen oder leichtern . . §. 18.
- 5) Vorläufige Revision des Schiffes . . . . . §. 19—20.
- 6) Entlöschung in Wolgast oder Swinemünde und schließliche Abfertigung daselbst . . . . . §. 21.
- 7) Verfahren, wenn ein Schiff zur schließlichen Abfertigung nach Stettin abgelassen wird
- a) ohne Leichterung . . . . . §. 22.
  - b) mit Leichterung . . . . . §. 23—24.
- 8) Besondere Bestimmungen
- a) für die Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Fahrzeuge . . . . . §. 25.
  - b) für die Behandlung solcher Schiffe, auf denen ein Theil der Ladung wieder ausgeführt werden soll . . . . . §. 26.
  - c) für Schiffe, welche Nothhafens oder Winterlagers wegen einlaufen . . . . . §. 27.
  - d) für Schiffe, welche die Rhede nur als Ankerplatz benutzen . . §. 28.
  - e) für Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren . . . . . §. 29.
  - f) für die Bootsahrt . . . . . §. 30.
  - g) für Strandungsfälle . . . . . §. 31.

#### B. Abfertigung in Stettin.

- 1) Lösung des Ansage-Zettels . . . . . §. 32.
- 2) Uebergabe desselben und der Abfertigungspapiere, Anmeldung des Ankerplatzes, Besichtigung des Verschlusses, Besetzung und Bewachung des Schiffes . . . . . §. 33.
- 3) Lösstellen . . . . . §. 34.
- 4) Uebergabe von Begleitschein-Auszügen . . . . . §. 35.
- 5) Entlöschung.
  - a) Reihenfolge . . . . . §. 36.
  - b) Erlaubniß dazu . . . . . §. 37.

c) Beginn der Entlösung . . . . .	§. 38.
d) Zeit der Entlösung . . . . .	§. 39.
6) Visitation des Schiffes . . . . .	§. 40.
7) Revision und weitere Abfertigung der Waaren . . . . .	§. 41—43.
8) Verfahren mit denjenigen Waaren, über welche bis zum Zeitpunkt der Entlösung keine Begleitschein-Auszüge übergeben worden sind . . . . .	§. 44.
9) Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger . . . . .	§. 45.

## II. Waaren - Ausgang.

### A. Abfertigung in Stettin.

1) Allgemeine Bestimmungen.	
a) Anmeldung . . . . .	§. 46.
b) Ort und Zeit der Einladung . . . . .	§. 47.
2) Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle unterliegen.	
a) Bezeichnung dieser Waaren und allgemeine Verbindlichkeiten der Schiffer in Betreff ihrer Annahme . . . . .	§. 48.
b) Spezielle Vorschriften in Betreff	
aa) der ausgangspflichtigen Gegenstände . . . . .	§. 49.
bb) der unter Begleitschein-Kontrolle gehenden Waaren . . . . .	§. 50.
cc) der zum Wieder-Eingang ins Inland bestimmten Gegenstände . . . . .	§. 51.
dd) der Gegenstände, für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anspruch genommen wird . . . . .	§. 52.
c) Maßregeln zur Erleichterung der Abfertigung bei dem Ausgangs-Amte . . . . .	§. 53.
3) Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegen . . . . .	§. 54.
4) Schluß der Abfertigung . . . . .	§. 55.
5) Besondere Bestimmungen wegen des Proviantes . . . . .	§. 56.
6) Besondere Bestimmungen wegen der Schiffe, welche bloß Ballast einnehmen . . . . .	§. 57.

### B. Abfertigung in den Vorhäfen Swinemünde und Wolgast.

1) Schiffe, welche vollständige Ladung in Stettin eingenommen haben.	
a) Meldung . . . . .	§. 58.
b) Revision . . . . .	§. 59.
c) weitere Abfertigung . . . . .	§. 60.
d) Ertheilung des See-Ausgangs-Passes . . . . .	§. 61.
e) Zusätzliche Bestimmungen für den Ausgang über Wolgast . . . . .	§. 62.
2) Schiffe, welche in Swinemünde oder Wolgast ihre ganze Ladung einnehmen, oder die in Stettin eingenommene vervollständigen . . . . .	§. 63.

### III. Bestimmungen wegen der Abfertigung an der Expedition-Stelle zu Divenow.

- |  |        |
|--|--------|
| 1) Obliegenheiten der Schiffer . . . . . | §. 64. |
| 2) Waaren-Eingang . . . . .              | §. 65. |
| 3) Waaren-Ausgang . . . . .              | §. 66. |

### IV. Bestimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnengewässern.

- |                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| A. Im Grenz-Bezirk . . . . .        | §. 67. |
| B. Außer dem Grenz-Bezirk . . . . . | §. 68. |

### V. Allgemeine Bestimmungen.

- |   |        |
|---|--------|
| A. Verhältnis der Beamten, welche auf die Schiffe beordert werden | §. 69. |
| B. Strafbestimmung . . . . .                                      | §. 70. |

Ueber die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Obermündungen und über den Waaren-Transport nach und von Stettin in Beziehung auf Zollverfassung werden, unter Hinweisung auf die allgemeinen Bestimmungen des Zollgesetzes und der Zoll-Ordnung vom 23. Januar 1838, auf Grund des §. 1. dieser Ordnung mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse folgende besondere Vorschriften erttheilt.

### Einleitende Vorschriften.

#### 1. Grenzbezirk.

##### §. 1.

Die Binnenlinie des Grenzbezirks gegen die Ostsee in der Nähe der Obermündungen fängt östlich bei Brendemühl im Camminer Kreise an, läuft von da über Mocras und Milchow, das Wasserbecken der Divenow durchschneidend, auf Kuslow, folgt dann dem östlichen und südlichen Ufer der Insel Wollin bis Lebbin, und, die Swine durchschneidend, dem südlichen Ufer der Insel Usedom bis zur Zecheriner Fähre und läuft endlich, das Wasserbecken der Peene durchschneidend, auf die Pinnower Fähre, und, dem östlichen Ufer von Neu-Borpommern bis zur Einmündung des Ziesebachs (Ziesegrabens) in die Peene folgend, diesen Bach aufwärts bis zur Höhe des Dorfes Rappenhagen im Greifswalder Kreise.

#### 2. Zollstraßen.

##### §. 2.

Durch den im §. 1. bezeichneten Theil des Grenzbezirks führen drei Zollstraßen: die Swine, die Peene und die Divenow.

Die Divenow ist jedoch nur für die Bootsfahrt vom Inlande über die See nach dem Inlande geöffnet, dagegen die Fahrt durch dieselbe jedem aus einem ausländischen Hafen kommenden oder nach einem solchen bestimmten Fahrzeuge unbedingt verboten.

### 3. Dienststellen.

#### §. 3.

An den im §. 2. genannten Zollstrafen befinden sich folgende Zoll-Abfertigungsstellen:

- 1) an der Swine das Haupt-Zoll-Amt zu Swinemünde, ohne Ansageposten;
- 2) an der Peene das Haupt-Zoll-Amt zu Wolgast, mit den beiden Ansageposten:
  - a) auf der Insel Ruden und
  - b) zu Peenemünder Schanze.

Die Häfen zu Swinemünde und Wolgast werden in dem gegenwärtigen Regulativ als Vorhäfen von Stettin angesehen, und es können die Waaren, welche für diese Stadt bestimmt sind, erst bei dem dortigen Haupt-Steueramte nach den unten ertheilten Vorschriften definitiv abgefertigt werden.

- 3) An der Divenow befindet sich eine Expeditionsstelle bei dem Dorfe West-Divenow lediglich zur Ertheilung der, für den Verkehr vom Inlande über die See nach dem Inlande nöthigen Ein- oder Ausgangs-Bescheinigungen (§. 64 bis 66).

## I. Waaren = Eingang.

### A. Abfertigung in den Häfen Wolgast und Swinemünde.

#### 1. Verfahren beim Eingange auf der Peene.

##### a. Gewöhnliches Verfahren.

#### §. 4.

Die in die Peene einlaufenden, nördlich und östlich aus der See kommenden Schiffe werden, wenn sie bei der Insel Ruden einen Vortsen einnehmen, gleichzeitig von einem Zollbeamten bestiegen, welcher die unverschließbaren Räume des Schiffes revidirt, die daselbst befindlichen Waaren verzeichnet, die Zugänge zum Schiffsraum unter Verschluss setzt und dem Schiffer darüber eine Bescheinigung behändigt. Demnächst muß das Schiff unverweilt zum Ansageposten in Peenemünder Schanze geführt werden.

Sowohl alle von der Insel Ruden als alle in westlicher Richtung aus der See kommenden Schiffe haben bei dem Ansageposten in Peenemünder Schanze die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welchen der Schiffer sämmtliche, die Ladung betreffende Papiere übergiebt. Diese

Papiere werden in seiner Gegenwart entsiegelt, an das Haupt-Zollamt zu Wolgast adressirt, und dem Schiffer, oder, im Fall der Begleitung, dem begleitenden Beamten, zur Ablieferung an das Haupt-Zollamt zugestellt.

Der Schiffer ist verpflichtet, den Beamten des zuerst passirten Ansagepostens in doppelter Ausfertigung eine von ihm eigenhändig unterzeichnete Deklaration der sämmtlichen Zugänge zum Schiffsraume zu übergeben, welche die Anzeige enthält:

- a) ob die Verschottungen und das Verdeck dergestalt sichernd eingerichtet sind, daß eine Kommunikation mit dem Waaren-Raume außer den deklairten Zugängen weder durch geheime Vorrichtung, noch sonst ohne Anwendung äußerer Gewalt möglich ist;
- b) ob in der Kajüte, im Schiffsraume, oder sonst irgend wo im Schiffe sich geheime, bei oberflächlicher Besichtigung nicht sogleich wahrzunehmende Behältnisse befinden.

Zugleich muß der Schiffer den vorgenannten Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zeigen.

Von dem Ansageposten in Preenemünder Schanze aus werden die Schiffe nach Besinden bis Wolgast begleitet.

Diese Begleitung findet auf Kosten des Schiffers Statt:

- a) wenn die vorstehend erwähnte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden oder deren Aufstellung ganz verweigert wird;
- b) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat;
- c) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluss gelegt werden kann.

Von der Insel Rügen bis zur Preenemünder Schanze und von hier bis Wolgast muß die Fahrt ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, fortgesetzt werden.

#### b. Erleichtertes Verfahren für kleinere Fahrzeuge.

##### §. 5.

- 1) Die aus Neu-Vorpommern oder Rügen kommenden offenen oder anderen kleinern Fahrzeuge, deren Ladung hinreichend zu übersehen ist, oder welche bloß mit Ballast fahren, erhalten in der Regel ihre Abfertigung bei dem Ansageposten zu Preenemünder Schanze durch Vergleichung der Ladung mit den darüber sprechenden Papieren, welche, sofern sich hierbei kein Bedenken ergibt, amtlich visirt und abgestempelt, demnächst in Gegenwart des Schiffers eingesiegelt und demselben, an das Haupt-Zollamt zu Wolgast adressirt, zur Ablieferung an letzteres übergeben werden.
- 2) Entstehen bei der Revision Zweifel gegen die Identität der bezettelten Gegenstände, welche nicht sofort genügend beseitigt werden können, oder ergiebt sich der Verdacht einer versuchten Kon-

trebände oder Zoll-Defraudation, oder ist die Ladung der Fahrzeuge so beschaffen, daß durch die Ansage-Beamten eine gehörige Revision nicht vorgenommen werden kann; so findet Begleitung des Fahrzeuges nach Wolgast auf Kosten des Schiffers Statt, und die Papiere werden dem begleitenden Beamten zur Aushäudigung an das Haupt-Zollamt übergeben.

- 3) Gleich nach der Ankunft in Wolgast hat der Schiffer sich bei dem dortigen Haupt-Zollamte zu melden, welches die vom Schiffer (zu 1), beziehungsweise vom begleitenden Beamten (zu 2) zu übergebenden Papiere prüft, visirt und abstempelt, nach Befinden Fahrzeug und Ladung einer Nachrevision unterwirft, und in den zu 2. bezeichneten Fällen nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen das Erforderliche veranlaßt.

## 2. Verfahren bei der Ankunft des Schiffes im Hafen oder auf der Rhede.

### §. 6.

Jedes in den Hafen bei Wolgast oder Swinemünde einlaufende Fahrzeug, ohne Unterschied, ob es aus einem anderen inländischen oder einem ausländischen Hafen kommt, muß ohne weitem Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, nach dem für dasselbe vom Lootsen angewiesenen Ankerplatze gebracht werden. Demnächst verfügt sich der Schiffer, nachdem er den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften genügt hat, sogleich auf das Haupt-Zollamt, um den Deklarationspunkt zu berichtigen.

Dasselbe gilt in dem Falle, wenn das Schiff ausnahmsweise, weil es zum Einlaufen in den Hafen der Leichterung bedurfte oder Wind und Wetter die Fortsetzung der Fahrt bis zum Hafen in einem Zuge verhinderten, auf der Rhede oder auf der Peene unterhalb Wolgast oder auf der Swine unterhalb Swinemünde vor Anker gegangen ist.

Wird späterhin eine Veränderung des Ankerplatzes im Hafen von der Schiffahrts-Polizei-Behörde gestattet, oder angeordnet, so darf diese Veränderung erst zur Ausführung kommen, nachdem der Schiffer dem Haupt-Zollamte Anzeige davon gemacht hat.

## 3. Bestimmungen wegen Deklaration

### a. der geladenen Güter.

### §. 7.

Ueber die geladenen Güter hat der Schiffer vom Haupt-Zollamte die Haupt-Eingangs-Deklaration, d. h. ein vollständiges Ladungs-Verzeichniß, in doppelter Ausfertigung, und außerdem sämtliche, die Ladung betreffende Papiere zu übergeben.

Die Deklaration muß, mit Benutzung des dazu bestimmten ge-

druckten Formulars, nach dem anliegenden Muster A., in deutscher Sprache abgefaßt, reinlich, deutlich und ohne irgend eine Abänderung geschrieben sein.

Läßt sich ausnahmsweise das Durchstreichen einzelner Worte nicht vermeiden, so müssen die statt dieser letzteren zu setzenden Worte deutlich am Rande, oder an einer sonst geeigneten Stelle unter Beifügung der Unterschrift vermerkt werden.

Die Deklaration muß enthalten:

- a) den Namen des Schiffers, den Namen oder die Nummer, ferner die Nationalität und in Preussischen Normallasten, zu 4000 Preussischen Pfunden, die Tragfähigkeit des Schiffsgesäßes, ingleichen den Hafen, wo dasselbe befrachtet worden oder seine letzte Abfertigung erhalten hat. — Wenn das Schiffsgesäß in einem Preussischen Hafen noch nicht vermessen worden, ist dies anstatt der Zahl der Schiffslasten anzugeben;
- b) den Namen und Wohnort der Waaren-Empfänger (nach den Connoiffementen);
- c) die Zahl der Colli und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen;
- d) die Menge und Gattung der Waaren für jedes Collo, nach den Benennungen und Maasstäben des Zolltarifs. Sind mehrere Colli gleichartiger Gegenstände vorhanden, von denen jedes einzelne eine gleiche Menge enthält, so genügt deren summarische Anstragung nach Collizahl und Größe, mit Angabe des Inhalts sämtlicher Colli;
- e) die besondere Bezeichnung jedes in der Deklaration aufgeführten Gegenstandes, der sich außer dem Schiffstraume befindet;
- f) die Versicherung des Schiffers, daß die Deklaration richtig sei;
- g) seine eigenhändige Unterschrift mit Vor- und Zunamen und Wohnort.

Ferner ist bei Anfertigung der Haupt-Eingangs-Deklaration Folgendes zu beachten:

- 1) Die Deklaration muß sich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeschlossen, erstrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenständen zusammen geladen sind, auch letztere enthalten. Nur dasjenige ist hiervon ausgenommen, was auf die Schiffsprovisions-Liste (§§. 13 und 14) gehört.

Namentlich müssen in die Deklaration auch die aus dem Inlande herkommenden, mit Begleit- oder Deklarationscheinen versehenen Waaren, dieselben mögen in in- oder in ausländischen Häfen eingenommen worden sein, aufgeführt, und bei denselben die dazu gehörigen Begleit- oder Deklarations-Scheine nach dem Orte der Ausstattung, dem Datum und der Nummer, angegeben werden.

2) Ist nicht die ganze Ladung für den Hasenplatz bestimmt, so wird derjenige Theil, welcher mit dem Schiffe weiter gehen soll, unter eine besondere Abtheilung gebracht.

Eine ähnliche Trennung unter zwei Abtheilungen ist, soweit es thunlich, auch hinsichtlich der zur Entloshung in dem Vorhafen, und der zur definitiven Abfertigung in Stettin bestimmten Gegenstände vorzunehmen.

- 3) Die von Connoissemerten begleiteten Güter werden nach Inhalt jedes Connoissemerts hintereinander aufgetragen.
- 4) Das Eigengut des Schiffers — mit Ausnahme dessen, worauf die Schiff-*Provisions*-Liste (§§. 13 und 14.) sich bezieht — wird, gleich den Kaufmannsgütern, jedoch mit Weglassung der Angabe eines Empfängers, hinter den von Connoissemerten begleiteten Waaren aufgeführt.
- 5) Dasselbe (No. 4.) gilt von dem Eigengute der übrigen zur Schiffmannschaft gehörigen Personen.
- 6) Das Gepäck der Passagiere wird als solches in der Haupt-Eingang-*Deklaration* unter einer besonderen Abtheilung verzeichnet. Soweit dasselbe in gewöhnlichem Reisegepäck besteht, genügt die Auführung der einzelnen Koffer oder Kollen. Besteht es aber in Waaren, so sind diese, gleich dem Kaufmannsgut, nach Menge und Art anzugeben.

#### §. 8.

Der Schiffer kann die *Deklaration* fertig mitbringen, oder dieselbe nach seiner Ankunft selbst fertigen, oder von einem Schiff-*Commissionair* (Schiffsmäkler, Zoll-*Abrechner*) im Hasenplatze fertigen lassen.

Im letzteren Falle übergiebt er sämtliche, die Ladung betreffende Papiere dem Haupt-Zollamte, welches dieselben stempelt, numerirt, die letzte Nummer als solche bezeichnet und die Papiere demnächst zur Anfertigung der *Deklaration* zurückgiebt.

Wird die *Deklaration* erst am Lande gefertigt, so muß solche in längstens 24 Stunden, nachdem das Schiff vor Anker gegangen ist, abgegeben werden, widrigenfalls diejenigen strengern Kontroll-Maassregeln zur Anwendung kommen, welche das Haupt-Zollamt für nothwendig erachten wird.

#### §. 9.

Es ist Sache des Schiffers, sich bei Einnahme der Ladung die zur Abgabe einer, dem §. 7. entsprechenden vollständigen Haupt-Eingang-*Deklaration* erforderlichen Nachrichten zu verschaffen.

Hat er dies unterlassen, und kann daher eine gehörige *Deklaration* nicht angefertigt werden, so muß er die *Deklaration* so vollständig anfertigen, als es die vorhandenen Nachrichten über die Ladung gestatten, und diese *Deklaration* dem Haupt-Zollamte übergeben.

Alsdann treten die für die weitere Abfertigung verstatteten Erleichterungen nicht ein, vielmehr muß

- a) entweder das Schiff, auch wenn die Ladung weiter gehen soll, in dem Vorhafen vollständig entlöst werden und spezielle Revision der Ladung Statt finden,
- b) oder es muß das Schiff, nebst den etwaigen Leichtern desselben, von der vom Haupt-Zollamte zu bestimmenden Anzahl von Beamten auf Kosten des Schiffers nach Stettin begleitet werden (§. 22 a.), woselbst es dann nach den für solche Fälle gegebenen Vorschriften weiter behandelt wird.

Ob das Verfahren zu a. oder dasjenige zu b. eintreten solle, hat lediglich das Haupt-Zollamt zu bestimmen.

Die Abfertigung der Schiffe, hinsichtlich welcher eine unvollständige Haupt-Eingangs-Deklaration abgegeben ist, erfolgt nicht in der Reihenfolge mit denjenigen Schiffen, deren Inhalt gehörig deklariert worden (§. 19.), sondern nur in der Weise, daß dadurch die letztern nicht aufgehalten werden.

#### §. 10.

Die Haupt-Eingangs-Deklaration ist gegen den Schiffer dergestalt verbindlich, daß jede bei der vorläufigen Revision oder bei der mit der Entlösung verbundenen definitiven Revision oder sonst entdeckte Unrichtigkeit derselben die im Zoll-Straf-Gesetze vom 23. Januar 1838, §§. 2 und 6., festgesetzten Strafen nach sich zieht, ohne Unterschied, ob der Schiffer die Deklaration selbst angefertigt, oder durch einen Andern hat anfertigen lassen.

Wenn der Schiffer Ursache zu der Vermuthung hat, daß etwa bei einzelnen Posten die Menge oder die Gattung der Waaren von der Angabe in den Connoissemmenten oder sonstigen Papieren abweichen möchte, so muß er solches, wenn darauf bei der Revision Rücksicht genommen werden soll, in der Haupt-Eingangs-Deklaration bestimmt angeben. Eine spätere, nach Beginn der vorläufigen Revision deshalb gemachte Anzeige wird nicht beachtet, und gereicht nicht zur Entschuldigung der unrichtigen Deklaration.

#### §. 11.

Nachdem die Deklaration dem Haupt-Zollamte in Gemäßheit des §. 7. in zwei Ausfertigungen übergeben ist, werden beide mit den Papieren über die Ladung verglichen, und sodann, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, die Papiere, nachdem solche zuvor abgestempelt sind, dem Schiffer zurückgegeben.

Ergeben sich aber Verschiedenheiten zwischen der Deklaration und den Schiffspapieren, so wird der Schiffer oder dessen Stellvertreter darüber zur Stelle vernommen. Außerdem werden die nöthigen Vorkehrungen getroffen, damit die wirkliche Beschaffenheit und Menge der

Ladung bei der Entlösung und Revision ermittelt werde. Das Amt behält daher nach Umständen auch die Ladungs-Papiere, um solche entweder selbst bei der Revision zu benutzen, oder zu gleichem Zwecke nach Stettin gelangen zu lassen.

b. Der Zugänge zum Schiffsräume und der geheimen Behältnisse.

§. 12.

Zugleich mit der Haupt-Eingangs-Deklaration hat der Schiffer, insofern solches nicht schon in Gemäßheit des §. 4. bei dem Ansaßeposten geschehen ist, dem Haupt-Zollamte die im §. 4. bezeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsräume und der etwa vorhandenen geheimen Behältnisse in doppelter Ausfertigung zu übergeben.

Diese Zugänge und Behältnisse sind demnächst den Revisionsbeamten bei ihrer Ankunft an Bord (§. 19.) an Ort und Stelle zu zeigen.

Ein Schiffer, welcher die zuletzt gedachte Deklaration (§. 4.) verweigert, wird als verdächtig behandelt, und daher, neben der Anlegung des Verschlusses an die von den Beamten aufgefundenen Zugänge, eine ununterbrochene Besetzung, — nach Umständen die Begleitung des von ihm geführten Schiffs, bis dasselbe bodenleer entlöst worden, — auf Kosten des Schiffers angeordnet.

Die Besetzung oder Begleitung kann nach dem Ermessen der Steuer-Behörde bis zum Wiederausgange des Schiffs in See Statt finden.

Wird die vorgedachte Deklaration unrichtig oder mangelhaft gefunden, so trifft den Schiffer jedenfalls eine Ordnungsstrafe von 10 Thlr. Außerdem hängt es, insofern die Ladung nach Stettin bestimmt ist, von der Bestimmung des Haupt-Zollamts ab, ob sofort Entlösung und spezielle Revision des Schiffes eintreten soll, oder ob die Begleitung desselben nach Stettin auf Kosten des Schiffers nachzugeben sei.

Werden in einem nicht angegebenen geheimen Behältnisse undeclarirte, verbotene oder zollpflichtige Gegenstände gefunden, so kommt hinsichtlich derselben die im Zoll-Straf-Gesetz vom 23. Januar 1838 §. 11. No. 1. angedrohte geschärfte Strafe der Kontrebande oder Defraudation zur Anwendung.

c. Der Mund- und Schiffsvorräthe, des Reisegeräthes und der Inventarienküfte.

aa. Declaration, wenn das Schiff aus einem ausländischen Hafen kommt, Vorschriften in Betreff des Proviants eines solchen Schiffes.

§. 13.

1) Jeder Schiffer, welcher aus einem ausländischen Hafen kommt, hat, gleichzeitig mit der Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.)

dem Haupt-Zollamte die Schiffs-Provisions-Liste, d. h. eine Anmeldung in Betreff der am Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffs-Mannschaft und des Schiffs bestimmten Mund- und anderer Vorräthe, des Reisegepäcks und der Reise-geräthe der Schiffsbemannung, so wie der Schiffs-Inventariens-tücke nach dem anliegenden Muster B. in zwei Exemplaren zu übergeben.

- 2) Hinsichtlich der Anfertigung, Vollziehung und Verbindlichkeit dieser Liste gilt im Allgemeinen, was in den §§. 7. und 10. wegen der Haupt-Eingangs-Deklaration vorgeschrieben ist, jedoch brauchen folgende Gegenstände überhaupt nicht angemeldet zu werden:
  - a) Vorräthe zum Gebrauche für das Schiff, — als Theer, Pech u. s. w., welche sich in gewöhnlicher Menge auf dem Schiffe befinden, und deren Aufbewahrung an dem gewöhnlichen Orte und in der gewöhnlichen Weise erfolgt. (Muster B. zu I. B.)
  - b) Kleidungsstücke, Bett- und Tischzeug, Koch- und Tafelgeschirr und alle ähnlichen Gegenstände, welche zum Gebrauche des Capitains und der Schiffsmannschaft auf dem Schiffe bestimmt und schon gebraucht sind. (Muster B. zu II.)
  - c) Gewöhnliche Inventariens-tücke ausländischer Schiffe, als: Segel, Taue, Kompass u. s. w., wenn sie sich im Gebrauche befinden und nicht vom Schiffe entfernt werden sollen. (Muster B. zu III. B.)

Die Anker und Ankerketten der ausländischen Schiffe sind jedesmal anzumelden. — Inventariens-tücke inländischer Schiffe, welche in einem von einem Haupt-Amte bescheinigten Inventarium verzeichnet sind, werden blos durch Bezugnahme auf letzteres (Muster B. zu III. A. 1), andere Inventariens-tücke inländischer Schiffe dagegen einzeln (Muster B. zu III. A. 2) angemeldet.

Bei vorgefundenen, nicht erheblichen Verschiedenheiten zwischen der angegebenen und der vorhandenen Menge oder Beschaffenheit der Vorrathe u. s. w. tritt billige Rücksicht ein.

- 3) Nach geschehener Revision empfängt der Schiffer eine Ausfertigung der Provisions-Liste, amtlich vollzogen, zurück, um dieselbe bis zum Wiederausgange in See zu seiner Legitimation aufzubewahren.
- 4) Von den am Bord des (aus dem Auslande kommenden) Schiffes vorhandenen Mundvorräthen werden die gewöhnlichen Verzehrungs-Gegenstände, als: Brod, Fleisch, Mehl, Grütze, Graupen, Hülsenfrüchte und ähnliche Lebensmittel, so weit nicht deren Menge augenscheinlich über den Bedarf der Schiffsmannschaft, nach Maßgabe ihrer Anzahl und der Dauer ihres Aufenthalts im Lande, hinausgeht, abgabefrei und außer weiterer Kontrolle gelassen.

Auch von den sonstigen Verzehrungs-Gegenständen, als: Rum, Bier, Wein, Taback, Kaffee, Zucker, Thee und dergleichen werden, mit Berücksichtigung des Unterschiedes, ob die Gegenstände nur als Bedarf des Capitains und Steuermanns oder als Proviant für die gesammte Schiffsmannschaft zu betrachten sind, und mit fernerer Rücksicht auf die Rationalität und Anzahl der Schiffsmannschaft, so wie auf die mutmaßliche Dauer des Aufenthalts des Schiffes im Lande, angemessene Mengen zum Verbrauch auf dem Schiffe abgabefrei verabfolgt.

Die nach Vorstehendem außer Kontrolle gelassenen und abgabefrei verabfolgten Gegenstände werden auf der Provisions-Liste in der dafür bestimmten Spalte amtlich vermerkt.

- 5) Die vorstehend unter 4. ertheilten Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Schiffe derjenigen Staaten, welche rücksichtlich der Zollfreiheit des Schiffsproviantes u. s. w. die Gegenseitigkeit nicht beobachten. Dasselbe gilt von denjenigen Schiffen, welche in Swinemünde, Wolgast, Stettin oder sonst wo im Revier der Odermündungen einheimisch sind und zum Zweck des Winterlagers aus dem Auslande einlaufen.

Das von den vorerwähnten fremden und einheimischen Schiffen mitgebrachte Salz wird beim Eingange unter Verschluss gesetzt und muß unverändert wieder ausgeführt, darf also in keinem Falle während des Aufenthalts benutzt werden. Findet der Ausgang des Schiffes nicht binnen Jahresfrist seit der Abgabe der Schiffprovisionsliste Statt, so wird das Salz nach der Wahl des Schiffers entweder unter amtlicher Aufsicht vernichtet, oder der Faktoreipreis für dasselbe vom Schiffer bezahlt.

- 6) Die Mundvorräthe, welche den in Gemäßheit der Bestimmung zu 4. festgesetzten Bedarf übersteigen, werden, wenn der Schiffer darauf anträgt oder das Haupt-Zollamt es angemessen findet, am Bord unter amtlichen Verschluss gesetzt, oder bis zum Wieder-Ausgange des Schiffes zur Niederlage gebracht, können indessen nach dem Ermessen des Haupt-Amtes auch ohne Verschlussanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen werden.

Verlängert sich der Aufenthalt so, daß die freigelassene Menge nicht ausreicht, so kann das Haupt-Amt auf den Antrag des Schiffers die zollfreie Verabfolgung eines Zuschusses aus den unter Verschluss genommenen oder zur Niederlage gebrachten Vorräthen nachgeben, auch den abgabefreien Verbrauch einer bestimmten Menge von den dem Schiffer ohne Verschlussanlegung belassenen Mundvorräthen gestatten.

Die Schiffprovisionsliste wird in diesen Fällen mit dem geeigneten Vermerke versehen.

- 7) Ohne Erlaubniß des Haupt-Zollamts dürfen, bei Vermeidung der Strafe der Defraudation und beziehungsweise der Kontrebande, keine Lebensmittel vom Schiffe anderwohin, als zu den öffentlichen Kochhäusern an das Land gebracht werden.
- 8) Mundvorräthe, welche binnen Jahresfrist seit Abgabe der Schiffsprovisions-Liste auf demselben Schiffe, mit welchem sie eingegangen sind, wieder ausgehen, unterliegen weder dem Eingangs- noch dem Durchgangszolle. Dabei macht es hinsichtlich desjenigen Proviantes, welcher ohne Verschlussanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen ist, keinen Unterschied, ob dieselben Gegenstände oder andere von gleicher Beschaffenheit und Menge ausgeführt werden.

Erfolgt der Wiederausgang des Schiffes überhaupt nicht, oder nicht binnen der vorbezeichneten Frist, so werden die auf demselben eingeführten Mundvorräthe nach Abrechnung der beim Eingange in Gemäßheit der Vorschriften zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen zur Eingangs-Verzollung gezogen.

Ein gleiches gilt von denjenigen Quantitäten, welche beim Wiederausgange des Schiffes binnen der vorgedachten Jahresfrist an den eingeführten Mundvorräthen nach Abrechnung der in Gemäßheit der Bestimmungen zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen fehlen.

Der entrichtete Zoll wird in der dafür bestimmten Spalte der Provisionsliste amtlich vermerkt.

- bb. Vorschriften in Betreff des Proviantes der Schiffe, welche aus einem inländischen Hafen kommen.

#### §. 14.

Der Proviant solcher Fahrzeuge, welche aus einem inländischen Hafen kommen, tritt, soweit dessen Abstammung aus dem Inlande durch Deklarations-Scheine, und hinsichtlich der mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenstände, deren Abstammung aus einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt durch Versendungsschein gehörig nachgewiesen wird, nach vollzogener Revision in den freien Verkehr.

Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, so kommen die Vorschriften des §. 13. zur Anwendung. In Ansehung derjenigen, der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegenden Mundvorräthe, von denen die genannte Steuer in einem inländischen Hafenplatze erstattet ist, bewendet es bei den Bestimmungen des Regulativs vom 1. April 1844.

- cc. Vorschriften in Betreff der Zollfreiheit oder Zollpflichtigkeit der Schiffs-Inventarien-Stücke.

#### §. 15.

Die zum Reisegeräth und Schiffs-Inventarium ausländischer

Schiffe unzweifelhaft gehörenden Gegenstände werden unter dem Bedingte der Wiederausfuhr außer Zollanspruch gelassen.

Gegenstände, welche nach dem amtlich beglaubigten Schiffs-Inventarium Inventariestücke inländischer Schiffe und bereits beim Auslaufen aus einem inländischen Hafen am Bord derselben gewesen sind, gehen zollfrei wieder ein.

Außerdem werden auch solche für inländische Schiffe, zum Erfaß abgängig gewordener, im Auslande angeschaffte Gegenstände zollfrei eingelassen, hinsichtlich derer der Erfaß in Stücken gleicher Art Statt gefunden hat.

Alle nicht auf die ebengedachte Weise legitimirte Schiffs-Inventariestücke sind der tarifmäßigen Verzollung unterworfen, und in Gemäßheit des §. 13. zu 2 in der Schiffsprovisionsliste anzumelden. Dies gilt namentlich auch dann, wenn im Auslande zum Erfaß abgängig gewordener Inventariestücke Gegenstände anderer Art, z. B. statt Tauwerk Anker- oder andere Ketten, für inländische Schiffe angeschafft worden sind.

4. Verfahren bis zum Eintritt der Revision,  
a. bei Schiffen, welche in den Hafen eingelaufen sind.

§. 16.

Bevor die Revision des Schiffs von Seiten der Zollbehörde erfolgt ist, darf dasselbe weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit andern Schiffen treiben. Auch darf das Besteigen des Schiffs durch Personen, welche nicht zur Schiffsbemannung gehören, von dem Schiffer oder dessen Vertreter, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr., nicht gestattet werden.

Hiervon findet eine Ausnahme nur in Ansehung derjenigen Personen Statt, welche als Lootsen oder sonst in schiffahrtspolizeilichen oder im Interesse der Zollverwaltung sich auf das Schiff begeben müssen.

Für diejenigen aus Neu-Vorpommern oder Rügen kommenden Fahrzeuge, welche nach §. 5. ihre Abfertigung bei dem Ansageposten zu Veennünder Schanze erhalten haben, besteht gleichwohl das vorstehend angeordnete Verbot so lange fort, bis die vorgeschriebene letzte Abfertigung bei dem Haupt-Zollamte zu Wolgast erfolgt ist.

§. 17.

Sobald der Lootse, welcher das Schiff in den Hafen geführt hat, dasselbe verläßt, ist die Zollbehörde befugt, das Schiff durch ihre Beamten besetzen zu lassen.

Diese Besetzung geschieht auf Kosten des Schiffers, wenn das Schiff  
a) aus irgend einem Grunde unterhalb der Revisionsstelle vor Anker gehen muß;

- b) oder so spät am Tage eintrifft, daß die Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.) nicht mehr übergeben werden, oder doch die vorläufige Revision und der Verschluß nicht mehr erfolgen kann;
- c) wenn das Schiff Berdeck- oder Kajüt-Fracht hat;
- d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluß gelegt werden kann;
- e) wenn gegen den Schiffer oder seine Mannschaft ein dringender Verdacht des Unterschleifs entsteht.

Die Verpflichtung des Schiffers zur Tragung der Kosten der Schiffsbesatzung hört in den Fällen zu a. und b. auf, sobald die Haupt-Eingangs-Deklaration übergeben, auch die vorläufige Revision und der Verschluß des Schiffsraumes bewirkt ist, in dem Falle zu c., sobald die als Berdeck- oder Kajüt-Fracht geführten Waaren speziell revidirt oder die einzelnen Kolli nach allgemeiner Revision mit amtlichem Verschluß belegt sind, in dem Falle zu d., sobald entweder die einem völlig sichernden Verschluß entgegenstehenden Umstände beseitigt oder — was auch in dem Falle zu e. gilt — die spezielle Revision der ganzen Ladung vollendet worden.

b. Bei Schiffen, welche auf der Rhede löschten oder leichtern.  
§. 18.

Soll auf der Rhede gelöscht oder gelichtert werden, so kommen folgende Bestimmungen zur Anwendung:

- 1) Der Führer desjenigen Fahrzeuges, in welches die Ueberladung erfolgen soll, hat, bevor dieselbe begonnen werden darf, bei dem Haupt-Zollamt auf Ertheilung eines Leichter-Ladescheins anzutragen, in welchem das Haupt-Schiff, aus welchem Ladung eingenommen werden darf, genau bezeichnet wird.
- 2) Zur Ueberladung dürfen in der Regel nur solche Fahrzeuge zugelassen werden, welche völlig sichernd verschlossen werden können.

Die Benutzung von Fahrzeugen, welche diese Eigenschaft nicht haben, darf das Haupt-Zollamt nur ausnahmsweise und nur dann nachgeben, wenn mit der Ueberladung die spezielle Revision aller abgelichterten Waaren verbunden wird, oder wenn die übergeladenen, vollständig deklarirten Kolli einzeln unter amtlichen Verschluß gelegt werden.

- 3) Der Leichterschiffer meldet sich mit Uebergabe des Leichter-Ladescheins zu (1) bei dem auf das Hauptschiff beorderten Beamten, und unter dessen Aufsicht geschieht die Ueberladung, so daß ohne seine Genehmigung nichts aus dem Hauptschiffe in das Leichterschiff geschafft werden darf.
- 4) Der gedachte Beamte verzeichnet auf dem Leichter-Ladeschein, was unter seinen Augen übergeladen worden, mit Bemerkung der da-

bei etwa wahrgenommenen Beschädigungen an der Verpackung einzelner Kofli.

- 5) Bei einer zur Nachtzeit oder sonst Statt findenden Unterbrechung der Ueberladung wird das Hauptschiff und das Leichter-Fahrzeug unter Verschluss gesetzt, oder, Falls ein völlig sichernder Verschluss nicht ausführbar ist, auf Kosten des Schiffers bewacht.
- 6) Nachdem die Ueberladung in das Leichter-Fahrzeug beendet ist, wird dasselbe verschlossen, der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluss bewirkt hat, bescheinigt und von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladene Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben und ihm versiegelt zugestellt.
- 7) Beim Eintreffen in den Hafen übergibt der Leichterschiffer dem Haupt-Zollamte sogleich die empfangenen Papiere und die weitere Behandlung erfolgt nach den unten folgenden Vorschriften, je nachdem die Waaren in Swinemünde oder Wolgast zur Entlösung und speziellen Revision gelangen, oder je nachdem das ganze Leichterfahrzeug mit der Ladung nach Stettin gehen und der dortigen definitiven Abfertigung überwiesen werden soll.
- 8) Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffs in Leichter verladen worden, wird die Schluss-Revision desselben vorgenommen (§. 40.).
- 9) Wird nur ein Theil der Ladung eines Schiffes in Leichter verladen, so wird dieser Theil nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt, das Hauptschiff aber demnächst mit dem Reste der Ladung von dem Beamten nach dem Hafen begleitet.
- 10) Hat ein Hauptschiff nur zu dem Zwecke geleichtert, um in den Hafen einzulaufen, und geht dann, nach wieder eingenommener Ladung, weiter nach Stettin, so sind die besonders zu erwartenden Anweisungen des Haupt-Zollamts zu befolgen.

### 5. Vorläufige Revision des Schiffes.

#### §. 19.

Nach Berichtigung des Deklarations-Punktes wird in der Reihenfolge, in welcher die Deklaration übergeben worden ist, zur vorläufigen Revision des Schiffes geschritten. Vermöge derselben sollen die Beamten sich die Ueberzeugung verschaffen, daß

- a) die Waaren-Räume des Schiffes sich in dem geeigneten Zustande befinden, um unter völlig sichernden amtlichen Verschluss gesetzt werden zu können;
- b) daß außerhalb dieser Räume keine anderen Waaren, als in der

Haupt-Eingang-Deklaration angegeben sind (§. 7. c.), sich befinden;

- c) daß die vom Schiffer abgegebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältnisse (§§. 4. und 12.) richtig und vollständig sei.

Mit dieser vorläufigen Prüfung wird die definitive Revision des Proviantes, der Schiffsvorräthe, der Reisegeräte, Utensilien und Inventariestücke, so weit solche außer Zoll-Anspruch bleiben (§. 15.), desgleichen die spezielle Revision der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäcks der Passagiere verbunden. Wird jedoch für das letztere Gepäck in besondern, den allgemeinen Bestimmungen nach zulässigen Fällen, Abfertigung mittelst Begleitscheins auf allgemeine Revision beantragt, so unterbleibt dessen spezielle Revision.

Diejenigen Schiffsgeräte und Schiffs-Inventariestücke, welche dem Zolle unterliegen, werden, so weit dies ohne unverhältnismäßigen Zeitaufwand ausführbar ist, ebenfalls sogleich speziell revidirt, sonst aber nur einer Besichtigung unterworfen, und demnächst später zugleich mit der Ladung definitiv abgefertigt.

Zum Behufe der vorbezeichneten amtlichen Berrichtungen ist der Schiffer oder, in seiner Abwesenheit, der auf dem Schiffe Befehlignde verpflichtet, den Zweck der Revision möglichst zu befördern und die dazu nöthigen Handleistungen, nach Anweisung der Beamten, auf eigene Gefahr und Kosten zu verrichten oder verrichten zu lassen.

#### §. 20.

Demnächst werden die dazu geeignet besundenen Waaren-Räume, desgleichen die über den Bedarf vorhandenen Mundvorräthe unter amtlichen Verschluss gesetzt, sofern nicht vorgezogen wird, letztere zur Niederlage zu bringen (§. 13. No. 8).

Wenn die Verdeck- und Kajüt-Fracht nur aus wenigen, zum Verschlusse geeigneten Kolli besteht, und deren spezielle Revision nicht sofort zulässig ist, werden auch diese mit amtlichem Verschlusse versehen.

#### 6. Entlösung in Wolgast oder Swinemünde und schließliche Abfertigung daselbst.

##### §. 21.

Ist eine Ladung ganz oder theilweise zur Entlösung und definitiven Abfertigung in Swinemünde oder Wolgast bestimmt, so findet wegen der Entlösung, wegen der Spezial-Deklarationen zur Verzollung, oder zur Versendung auf Begleitschein, oder zur Niederlage, imgleichen wegen der Waaren-Revision dasselbe Verfahren Statt, welches in den §§. 34. bis 45. für Stettin bestimmt ist, jedoch mit den aus der Vertlichkeit sich ergebenden Modifikationen, und hinsichtlich des Verfahrens bei der Entlösung mit folgenden Abweichungen:

- a) Die Reihenfolge der Abfertigung wird durch den Zeitpunkt bestimmt, zu welchem die von den Waaren-Empfängern zu übergebenden Auszüge aus der Deklaration vollständig beisammen sind.
- b) Die Stellen, an welchen die Schiffer entlöschten sollen, werden vom Haupt-Zollamte im Einverständnisse mit der Schifffahrts-Polizei-Behörde angewiesen.
- c) Gewichts- und Revisions-Bücher kommen in Swinemünde und Wolgast nur dann zur Anwendung, wenn ganze Schiffsladungen oder größere Posten daselbst gelöscht werden. In den übrigen Fällen benennt der Ober-Inspector auf der Haupt-Eingangs-Deklaration die mit der Aufsicht auf die Entlöschung und mit der Revision beauftragten Beamten, wodurch sich letztere legitimiren.
- d) Ob revidirte Waaren ausnahmsweise vor erfolgter Zoll-Entrichtung von der Revisionsstelle abgelassen werden dürfen, hängt in jedem einzelnen Falle von dem Ermessen des Haupt-Zollamts ab. Wird die Ablassung bewilligt, so muß die Berichtigung der Gefälle, es sei durch baare Einzahlung oder Kredit-Annotation, vor oder doch gleich nach Verabsolugung der Waaren erfolgen.

Wird dies verabsäumt, so findet eine solche Bewilligung ferner nicht Statt.

Wenn nur ein Theil der Ladung eines Schiffs für Swinemünde oder Wolgast bestimmt ist, der übrige Theil aber im Hauptschiffe oder in Leichter Schiffen nach Stettin gehen soll, so wird dieser Theil nach den folgenden, für die Fahrt auf Stettin geltenden Vorschriften behandelt.

## 7. Verfahren, wenn ein Schiff zur schließlichen Abfertigung nach Stettin abgelassen wird.

### a) Ohne Leichterung.

#### §. 22.

Wenn das Schiff zur Entlöschung und definitiven Abfertigung in Stettin bestimmt ist, wird dasselbe nach bewirkter vorläufiger Revision (§§. 19. und 20.) mittelst Begleitscheins No. 1. zur speziellen Revision dahin verwiesen und der Begleitschein nebst dazu gehöriger Haupt-Eingangs-Deklaration und Provisions-Liste dem Schiffer, zur Ablieferung an das Haupt-Steueramt in Stettin, versiegelt übergeben.

Die Ablassung nach Stettin erfolgt entweder unter amtlicher Verschließung der Schiffsräume oder unter Anordnung der Personal-Begleitung.

Schiffe, welche so tief gehen, daß sie auf der Fahrt nach Stettin der Leichterung bedürfen, werden nicht unter Schiffsverschluß abgefertigt.

tigt, vielmehr müssen dieselben in der Regel, so weit nöthig, schon in Swinemünde oder Wolgast leichtert werden. Ob, statt der sofortigen Leichterung, die Leichterung unterwegs nachgegeben werden und in einzelnen besonderen Fällen die Abfertigung unter amtlicher Begleitung auf Kosten des Schiffers Statt finden könne, hängt von der Bestimmung des Haupt-Zollamtes ab.

Die amtliche Begleitung nach Stettin, und zwar auf Kosten des Schiffers,

1) muß Statt finden, wenn

- a) weder die Haupt-Eingangs-Deklaration vollständig hat abgegeben werden können, noch die spezielle Revision der unvollständig deklarierten Posten in Swinemünde oder Wolgast bewirkt worden ist (§. 9.);
- b) wenn der Schiffer sich weigert, die §§. 4. und 12. vorgeschriebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der im Schiffe vorhandenen geheimen Behältnisse abzugeben;
- c) wenn das Schiff Berdeck- oder Kajüt-Fracht hat, und diese weder speziell revidirt ist, noch deren einzelne Kollis nach allgemeiner Revision amtlich verschlossen worden sind;
- d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluss gelegt werden kann.

Die amtliche Begleitung nach Stettin

2) kann nach dem Ermessen des Haupt-Zollamtes angeordnet werden,

- a) wenn Ungewißheit über die Menge oder Gattung einzelner Posten der Ladung vorhanden ist (§. 10.);
- b) wenn Unrichtigkeiten oder Mängel in der Deklaration des Schiffers über die Zugänge zum Schiffsraume und die im Schiffe vorhandenen geheimen Behältnisse entdeckt worden sind (§. 12.);
- c) wenn sonst ein begründeter Verdacht gegen den Schiffer oder seine Mannschaft obwaltet;
- d) wenn für Erfüllung der aus dem Begleitschein übernommenen Verpflichtungen nicht eine, den Bestimmungen des §. 26. der Zoll-Ordnung entsprechende, hinreichend befundene Sicherheit beschafft werden kann;
- e) wenn der Schiffer darauf anträgt.

Auch außer den vorstehend unter 1 und 2 bezeichneten Fällen kann das Haupt-Zollamt die Begleitung verfügen, jedoch dürfen alsdann dem Schiffer keine Kosten daraus erwachsen.

Die Anzahl der begleitenden Beamten wird in allen Fällen von dem Haupt-Zollamte bestimmt.

Auf der Fahrt nach Stettin sind die im §. 68. unter 3 gegebenen Bestimmungen zu beachten.

## b) Mit Leichterung.

## §. 23.

Im Falle der Leichterung wird nach den im §. 18. zu 1 bis 5 gegebenen Vorschriften verfahren.

Nachdem in Gemäßheit derselben die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dieses amtlich verschlossen, wonächst der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben, und sodann dem Führer des Hauptschiffes oder dessen Stellvertreter versiegelt übergeben wird, um bei dem Haupt-Zollamte den Begleitschein zu extrahiren.

Der Begleitschein wird nebst einer angestempelten beglaubigten Abschrift des Leichter-Ladescheins dem Leichter-Schiffer zur Ablieferung an das Haupt-Steueramt zu Stettin versiegelt übergeben, nachdem in der Haupt-Eingangs-Deklaration die in den Leichter verladenen Posten als solche bezeichnet worden sind.

Ist ein Leichter bestimmt, Ladung von verschiedenen Hauptschiffen einzunehmen, so wird für jedes Hauptschiff ein besonderer Leichter-Ladeschein ausgestellt. Der mit der Beaufsichtigung desjenigen Hauptschiffes beauftragte Beamte, aus welchem die Leichterladung zuletzt eingenommen wird, bescheinigt den Verschluß des Leichters auf sämtlichen Leichter-Ladescheinen und für jeden der letzteren wird ein besonderer Begleitschein ausgefertigt.

Die in §. 22. enthaltenen Bestimmungen wegen amtlicher Begleitung kommen hinsichtlich der Leichter-Fahrzeuge, mit Ausnahme der daselbst unter 1. h. bis d. und unter 2. h. gedachten Fälle, gleichfalls zur Anwendung.

## §. 24.

Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffes in Leichter verladen worden, wird das erstere der schließlichen Revision (§. 40.) unterworfen.

Soll ein Schiff, nachdem ein Theil der Ladung abgeleichtert worden, mit dem Rest derselben nach Stettin gehen, so wird dasselbe hinsichtlich dieses Restes nach Vorschrift des §. 22. behandelt.

Auf der Fahrt nach Stettin ist die Bestimmung des §. 68. zu 3. zu beobachten.

## 8. Besondere Bestimmungen

## a. für die Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Fahrzeuge.

## §. 25.

Fahrzeuge, die aus inländischen Häfen kommen, müssen in ähnlicher Weise, wie es für die von Stettin ausgehenden Schiffe im §. 46. vorgeschrieben worden, mit einer Haupt-Ausgangs-Deklaration versehen sein, welche die Haupt-Eingangs-Deklaration (§. 7.) vertritt.

Für die Behandlung bei der Leichterung, der Entlösung und der Verweisung zur schließlichen Abfertigung in Stettin, gelten die §§. 18. bis 24. ertheilten Bestimmungen, so weit nicht in Gemäßheit des nachstehend Angeordneten eine Modifikation eintritt.

- 1) Für die in Swinemünde oder Wolgast zur Entlösung kommenden Gegenstände bedarf es keiner besonderen Deklaration der Empfänger (§. 21. zu a.), vielmehr geschieht die Revision auf Grund der, der mit kommenden Haupt-Ausgangs-Abfertigung beigefügten Papiere.
- 2) Gibt diese Revision zu Erinnerungen keinen Anlaß, so wird, nach Verschiedenheit der Fälle, folgender Gestalt verfahren:
  - a) Die auf Deklarationscheine eingeführten Gegenstände werden in freien Verkehr gesetzt.

Sind die Gegenstände einem Ausfuhrzolle unterworfen, so wird der mitgekommene Deklarations-Schein mit der Bescheinigung des erfolgten Wieder-Eingangs versehen, dem legitimirten Empfänger der Waaren behändigt, um darauf die Lösung der bestellten Sicherheit beim Ausgangsamte zu veranlassen.

- b) Die auf Begleitschein eingehenden Waaren werden, soweit sie für den Platz der Entlösung bestimmt sind, nach den Vorschriften des Begleitschein-Regulativs und nach Maßgabe ihrer Bestimmung zur Verzollung, zur weitem Versendung oder zur Niederlage abgefertigt. Die nicht für den Platz der Entlösung bestimmten Begleitscheingüter werden dagegen, nachdem die mitgekommene Begleitscheine mit der Bescheinigung über den richtigen Wieder-Eingang der Güter (§. 76. der Zoll-Ordnung) versehen worden, sogleich verabfolgt.

## b. Für die Behandlung solcher Schiffe, auf denen ein Theil der Ladung wieder ausgeführt werden soll.

## §. 26.

Ist eine Ladung nur theilweise für Swinemünde oder Wolgast oder Stettin, theilweise aber bestimmt, in demselben Schiffe seawärts wieder ausgeführt zu werden, so kommen die vorstehenden Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Deklaration des für einen der

vorgenannten Orte bestimmten Theils der Ladung, die Vorschriften der §§. 7. bis 11., zur Anwendung.

Der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung muß zwar ebenfalls in der Haupt-Eingangs-Deklaration vollständig aufgeführt werden, bei dem weitem Verfahren aber treten folgende Modifikationen ein:

- a) Erhält das Schiff, ohne nach Stettin zu gehen, seine definitive Abfertigung in Swinemünde oder Wolgast und bleibt der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung unberührt im Schiffe, so unterliegt derselbe nur dann der Revision, wenn besondere Umstände dazu Veranlassung geben.
- b) Muß dieser Theil der Ladung ausgeladen werden, so wird derselbe bis zur Wiederverladung entweder zur Niederlage gebracht oder auf Kosten des Schiffers bewacht, und es findet die Revision in so weit Statt, als dieselbe nach dem Ermessen des Haupt-Zollamts erforderlich ist.
- c) Geht das Schiff nach Stettin, so kann der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung entweder in Swinemünde oder Wolgast bis zur Wiederverladung zur Niederlage gebracht oder mit nach Stettin genommen werden, in welchem letztern Falle dieselbe Behandlung eintritt, welche für andere, zur Abfertigung dahin überwiesene Ladungs-Gegenstände vorgeschrieben ist.

c. Für Schiffe, welche Rothhafens oder Winterlagers wegen einlaufen.

#### §. 27.

Wenn ein nach einem andern Hafen bestimmtes Schiff des Rothhafens oder Winterlagers wegen in Swinemünde oder Wolgast einläuft, so muß zwar der Deklarations-Punkt, so weit die Schiffspapiere und die Kenntniß des Schiffers von der Ladung es gestatten, wie bei andern eingehenden Schiffen berichtigt werden; außerdem aber tritt die zollamtliche Behandlung nach Verschiedenheit der Fälle in folgender Art ein:

- 1) Ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß der Aufenthalt im Hafen nur wenige Tage dauert und die Herstellung des Schiffes zum Wiederauslaufen ohne Verührung der Ladung, oder doch mit Entloshung eines nur geringen Theils derselben zu bewerkstelligen sein werde, so darf das Haupt-Zollamt die weitere Behandlung auf diejenigen Maßregeln beschränken, welche seines Erachtens den Umständen nach zur Sicherung des Zoll-Interesses genügen.

Jedenfalls findet jedoch eine unausgesetzte Bewachung des Schiffes und der etwa ausgeladenen Güter auf Kosten des Schiffers bis zum Wiederausgange des Schiffes Statt.

- 2) Erhält in dem Falle zu 1. ein Theil der Ladung eine abgeänderte Bestimmung dahin, daß derselbe nicht in dem nämlichen Schiffe wieder ausgeführt werden soll, so unterliegt dieser Theil der Ladung den für andere, zum Ein- oder Durchgange bestimmte Gegenstände geltenden Vorschriften.
- 3) Soll ein längerer Aufenthalt im Hafen Statt finden oder muß, zum Behufe der Ausbesserung des Schiffes, die Ladung ganz oder größtentheils entlöschet werden, so kommen die allgemeinen Vorschriften mit Berücksichtigung der Bestimmungen des §. 26. zur Anwendung.
- 4) Die zum Winterlager einlaufenden Schiffe werden, wie zu 3. vorgeschrieben ist, behandelt.

Ob die Verdecks- und Kajütfracht solcher Schiffe zur Niederlage zu bringen sei, oder unter Verschuß der einzelnen Kollis, ohne Bewachung auf Kosten des Schiffers, auf dem Schiffe verbleiben dürfe, bestimmt das Haupt-Zollamt, welchem jedoch, wenn das Letztere gestattet worden ist, zusteht, die Erlaubniß jeder Zeit zurückzunehmen.

- 5) Das Einlaufen von Fahrzeugen in den an der Pene unterhalb Wolgast belegenen Grünschwader Hafen, darf nur des Nothhafens oder Winterlagers wegen und nur dann Statt finden, wenn der Hafen von Wolgast nicht mehr erreicht werden kann. Das Haupt-Zollamt ordnet in diesem Falle die zum Zollschuß erforderlichen Maaßregeln den Umständen nach an.

d. Für Schiffe, welche die Rhede nur als Ankerplatz benutzen.

§. 28.

Schiffe, welche auf der Rhede nur vor Anker gehen, ohne den Hafen zu besuchen, bleiben außer der Kontrolle der Zoll-Verwaltung, insofern sie mit den im Hafen befindlichen Fahrzeugen oder dem Lande keinen Verkehr durch Bootsfahrt betreiben. Geschieht das Letztere, so ist der Schiffer zur Einlieferung der Schiffspapiere und zur vollständigen Verichtigung des Deklarationspunktes verpflichtet, in welchem Falle jedoch der Verbrauch der Mundvorräthe am Bord des Schiffes, ohne Rücksicht auf die Bestimmung der §§. 13. und 14., zollfrei bleibt, und eine Kontrolle hinsichtlich der Ladung, des Proviantes, der Schiffsvorräthe und Utensilien überhaupt nur in soweit zur Anwendung kommt, als das Haupt-Zollamt eine solche den Umständen nach erforderlich findet, um Einschwürzungen zu verhüten.

e. Für Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren.

§. 29.

Sollte ein Schiff auf der Rhede einfrieren, so ist darüber vom

Schiffsführer unverweilt dem Haupt-Zollamte Anzeige zu machen, welches den Umständen gemäß Anordnungen trifft, je nachdem die Ladung ganz oder theilweise aus dem Schiffe geschafft werden, oder bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt im Schiffe verbleiben soll.

f. Für die Bootsfahrt.

§. 30.

Leere und beladene Boote, welche von der Rbede oder den Stranddörfern herkommen, müssen ohne Unterschied an denjenigen Stellen vorbeifahren und anlegen, welche dazu besonders bestimmt sind.

g. Für Strandungsfälle.

§. 31.

Wenn in Strandungsfällen die Ladung des Schiffs oder andere, zu demselben gehörige Gegenstände ganz oder theilweise geborgen sind, so wird die Art und Menge des geborgenen Guts durch die Strand-aufsichts- oder die vom Haupt-Zollamte dazu abgeordneten Beamten sofort ausgemittelt und das Gut einstweilen in Verwahrung genommen. Demnächst trifft das Haupt-Zollamt in jedem einzelnen Falle die den Umständen entsprechende Anordnung, nöthigenfalls nach eingeholter Genehmigung des Provinzial-Steuer-Direktors.

B. Abfertigung in Stettin.

1. Lösung des Ansagezettels.

§. 32.

Sobald ein in dem Vorhafen zu Swinemünde oder Wolgast abgefertigtes Schiff, oder ein aus solchem Schiffe beladenes Leichterfahrzeug Stettin erreicht und den Unterbaum daselbst passirt hat, muß der Führer desselben sich bei der in der Nähe des Unterbaums befindlichen Steuer-Expedition melden. Von dieser empfängt er einen Ansagezettel (vergleiche §. 36.), worauf das Schiff die Baumbrücke passiren und zwischen derselben und der langen Brücke, nach Anweisung des Hasenmeisters, vor Anker gehen darf. Andere Anker- und Anlegeplätze sind nicht gestattet.

2. Uebergabe des Ansagezettels und der Abfertigungspapiere, Anmeldung des Ankerplatzes, Besichtigung des Verschlusses, Besetzung und Bewachung des Schiffes.

§. 33.

Sobald das Schiff festgemacht worden, überliefert der Schiffer in Person, oder durch den ihn vertretenden Schiffsmäkler dem Packhofsvorsteher in Stettin die in Swinemünde oder Wolgast empfangenen

Abfertigungspapiere mit dem Ansagezettel (§. 32.), und meldet zugleich seinen Ankerplatz an, welcher ohne Bewilligung des Haupt-Steueramtes nicht verändert werden darf.

Ist das Schiff ohne Begleitung unter Verschluss angekommen, so wird der letztere gleich nach erfolgter Anmeldung durch einen Beamten besichtigt. Wird der Verschluss nicht gehörig befunden, so tritt eine nähere Erörterung darüber, und die Besetzung des Schiffes auf Kosten des Schiffers ein.

Sind in den äußern unverschlossenen Räumen, oder auf dem Berdeck der unter Begleitung eintreffenden Schiffe Waaren vorhanden, welche nicht schon bei dem Eingangsamte speziell revidirt oder amtlich verschlossen worden, so bestimmt das Haupt-Steueramt, ob der Schiffer solche nach dem Packhofe schaffen lassen, oder ob das Schiff auf seine Kosten besetzt werden soll.

Letzteres findet bei allen denjenigen Schiffen Statt, welche von dem Eingangsamte aus den im §. 22. unter No. 1. a. b. und d. und No. 2. a. bis d. angegebenen Ursachen unter Begleitung nach Stettin abgelaufen worden sind.

Ist ein Schiff nach dem §. 22. auf Kosten der Zoll-Verwaltung begleitet worden, so muß auch in Stettin die von dem Haupt-Steueramte etwa nöthig erachtete Bewachung des Schiffes ohne Kosten für den Schiffer bewirkt werden.

### 3. Lösstellen.

#### §. 34.

Die Lösstellen für die unter Zoll-Kontrolle stehenden Schiffe befinden sich:

- 1) an dem Bollwerke vor dem großen Packhofe und dem Haupt-Steueramts-Gebäude;
- 2) an den beiden Oderufeln zwischen der Baum- und langen Brücke;
- 3) am Packhofs-Speicher auf dem Zimmerplatze.

Außerdem dürfen entlöst werden:

- 4) Heringe: vor den städtischen Sellhäusern;
- 5) Kohlen: am Mascheshen, Haaseshen und Rathsholzshofe;
- 6) Salz: an dem Haupt-Salz-Magazin in der Oberwyck;
- 7) Getreide für das Proviant-Amt: an dem Proviant-Magazin, und
- 8) Munition und Geschütz: am Artillerie-Zeughofe.

Unter besonderen Umständen wird der Haupt-Amts-Dirigent die Entlösung von Schiffen, welche lediglich Heringe oder Kohlen geladen haben, ausnahmsweise an anderen Stellen versetzen, so weit dies ohne Beeinträchtigung des Steuerdienstes geschehen kann.

## 4. Uebergabe von Begleitschein-Auszügen.

## §. 35.

Sobald die Waaren-Empfänger, sei es auf dem in der Kösch-Ordnung vom 24. Februar 1840 angegebenen oder auf einem anderen Wege, von der Ankunft eines Schiffes, welches Ladung für sie hat, Kenntniß erhalten, haben dieselben ungesäumt, und jedenfalls binnen spätestens 48 Stunden nach der Ankunft des Schiffes in Stettin, der Buchhalterei des Haupt-Steueramtes daselbst, durch Ueberreichung von Begleitschein-Auszügen (Spezial-Deklarationen), die weitere Bestimmung der Waaren anzumelden und zugleich durch Vorzeigung der Connoissemments ihre Berechtigung zur Disposition über die Waaren nachzuweisen.

Die Begleitschein-Auszüge werden über Waaren, welche durch Verzollung in den freien Verkehr gesetzt oder auf Begleitschein I. oder II. versendet werden sollen, nach dem beiliegenden Muster C. und über Waaren, welche zur Niederlage bestimmt sind, nach dem beiliegenden Muster D. angefertigt, in der Ueberschrift, so wie in den neun ersten Spalten vom Deklaranten deutlich und vollständig ausgefüllt, auch mit Angabe des Orts und Datums durch Unterschrift vollzogen, und bei der Anmeldung zur Verzollung in einfacher, bei der Anmeldung zur Versendung oder zur Niederlage in doppelter Ausfertigung übergeben.

Die Entlösung eines jeden Haupt- und eines jeden Leichterschiffes geschieht für sich besonders, weshalb für die Ladung eines jeden einzelnen Schiffes oder Leichters besondere Begleitschein-Auszüge übergeben werden müssen.

Eine Abänderung der durch Ueberreichung des Begleitschein-Auszugs angemeldeten Bestimmung der Waare ist nur vor dem Beginn der Entlösung zulässig; späterhin darf über Waaren, deren ursprüngliche Bestimmung inzwischen verändert worden, erst nach Beendigung der auf Grund der frühern Anmeldung bewirkten Abfertigung anderweitig disponirt werden.

## 5. E n t l ö s u n g.

## a. Reihenfolge.

## §. 36.

Die Entlösung der Schiffe geschieht, sobald die Begleitschein-Auszüge von sammtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollständig übergeben worden, in der Reihenfolge, wie die Schiffe nach Anweis des Ansahezettels (§. 32.) angekommen sind.

Wird die Uebergabe der Begleitschein-Auszüge über den Zeitpunkt hinaus verzögert, zu welchem ein Schiff nach der aus dem Ansahezettel sich ergebenden Reihenfolge seiner Ankunft zur Entlösung gelangen sollte, so wird, insofern nicht in Gemäßheit des §. 41. eine Ausnahme

nachgegeben wird, dasjenige zunächst an der Reihe stehende Schiff, für welches die Begleitschein-Auszüge vollständig beisammen sind, zur Entlöschung zugelassen.

Außerdem darf eine Abweichung von der Reihenfolge nur eintreten, wenn Schiffe so beschädigt ankommen, daß, um die Ladung vor Beschädigung zu sichern, nach dem Gutachten Sachverständiger ein früheres Entlöschen derselben nothwendig wird. Auch wird nachgegeben werden, daß die auf einem, dem Aufagezettel nach, noch nicht zur Ausladung kommenden Schiffe befindlichen, dem Verderben angesetztten Waaren, als: Süßfrüchte, Gewächse u., nach erfolgter Uebergabe des betreffenden Begleitschein-Auszuges aus dem Fahrzeuge entnommen und vollständig abgefertigt werden, sofern diese Waaren so verstaubt sind, daß ihre Ausladung ohne besondere Schwierigkeit geschehen kann.

#### b. Erlaubniß dazu.

##### §. 37.

Nachdem die Begleitschein-Auszüge für eine Schiffsladung vollständig beisammen und hinsichtlich ihrer Uebereinstimmung mit dem Begleitscheine und den demselben angestempelten Abfertigungsavieren geprüft und richtig befunden worden sind, bestimmt der Packhofsvorsteher auf einem, von der Buchhalterei ausgefertigten Gewichts- und Revisions-Buche den Ort, wo die Ausladung geschehen soll, sowie die Beamten, welche die Entlöschung beaufsichtigen und die Revision vornehmen sollen. Die Beamten legitimiren sich durch jenes Buch.

An einem andern, als dem bewilligten Plage darf das Schiff nicht anlegen und es bleibt Sache des Schiffers, durch entsprechende Anträge bei dem Hafenmeister dafür zu sorgen, daß er an der bezeichneten Stelle von den Revisionsbeamten angetroffen werde.

#### c. Beginn der Entlöschung.

##### §. 38.

Dem Beginn der Entlöschung geht eine abermalige (vergleiche §. 33.) Prüfung des Schiffverschlusses voran. Ist gegen diesen etwas zu erinnern, so wird eine nähere Erörterung deshalb eingeleitet und inzwischen das Schiff auf Kosten des Schiffers besetzt. Findet sich der Verschluss in gehöriger Ordnung, so wird derselbe von den Revisions-Beamten abgenommen, und die Ausladung beginnt.

Der Schiffer ist verpflichtet, zur Entlöschung eine angemessene Zahl von Arbeitern zu stellen.

Wird die Ausladung nicht sogleich begonnen oder, nachdem sie begonnen ist, ungehörig verzögert, so hat die Steuer-Behörde das Recht, Arbeiter zum Ausladen auf Kosten und Gefahr des Schiffers anzunehmen.

## d. Zeit der Entlösung.

## §. 39.

Die Entlösung geschieht täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, in den Monaten Oktober bis einschließlich Februar:

Vormittags von 8 bis 12 Uhr, und

Nachmittags - 1 - 5 Uhr;

in den übrigen Monaten in der Regel

von 7 bis 12, und

- 2 - 5 Uhr.

Jedoch darf damit nach der Bestimmung des Haupt-Steueramts in den Sommermonaten bei lebhaftem Verkehr des Morgens früher begonnen und des Nachmittags später, indeß nur immer so lange fortgeführt werden, daß die entlöschten Waaren noch an dem Tage der Ausladung revidirt und schließlich abgefertigt werden können.

An Sonn- und Festtagen ist die Entlösung nur in außerordentlichen Fällen, und auch dann nur außer den Stunden des Gottesdienstes gestattet, wenn der Haupt-Amts-Dirigent dazu besondere Erlaubniß erteilt.

Wird die Entlösung in den Mittagstunden unterbrochen, oder ist solche an einem Tage nicht beendet, so wird das Schiff unter Verschuß oder Bewachung gesetzt.

## 6. Visitation des Schiffs.

## §. 40.

Nachdem die Entlösung der deklarirten Waaren beendet ist, hat der Schiffer zu erklären, ob er seine Ladung vollständig gelöscht habe. Nachdem diese Erklärung abgegeben worden, wird zur Visitation des Schiffs geschritten, und bei dieser Gelegenheit auch das Verhältniß der vorhandenen Mund- und Schiffs-Vorräthe zu dem Inhalte der Provisionsliste einer Prüfung unterworfen.

Hat die definitive Regulirung wegen des Proviantes, der Schiffs-Vorräthe, Geräte oder Inventariensstücke nach Stettin verwiesen werden müssen, so wird diese Angelegenheit ebenfalls erledigt, wobei die Vorschriften der §§. 13. bis 15. zur Norm dienen.

Der Schiffer ist verpflichtet, gleich nach Beendigung dieser Schluß-Revision das Schiff ungesäumt von der Löschstelle zu entfernen.

## 7. Revision und weitere Abfertigung der Waaren.

## §. 41.

Die entlöschten Gegenstände werden gleich an der Lösch- und Waagestelle in der Reihenfolge, wie sie aus Land kommen, nach den allgemeinen Vorschriften und mit Rücksicht auf die angemeldete Bestimmung der Waaren revidirt.

Ist zur weitem Abfertigung der Verschluß der Waaren erforderlich, so muß die Anlegung desselben gleich nach bewirkter Revision zur Stelle erfolgen. Zu diesem Behuf bemerkt der obere Revisionsbeamte auf dem Begleitschein-Auszuge die Anzahl der zum Verschluß erforderlichen Bleie, welche dem Deklaranten auf Vorzeigung des Auszuges von der hauptamtlichen Begleitschein-Expedition gegen Bezahlung verabsolgt, und von Ersterem nebst dem Auszuge dem Revisionsbeamten überliefert werden.

Dem Deklaranten liegt ob, die zu verschließenden Kollen hinsichtlich der Verpackung und Verschnürung auf seine Kosten in den zur Anlegung eines völlig sichernden Verschlusses erforderlichen Stand zu setzen oder setzen zu lassen.

#### §. 42.

Nach beendigter Revision findet — je nachdem die Waaren zur Verzollung, zur Versendung auf Begleitschein oder zur Niederlage angemeldet worden sind — das folgende weitere Verfahren Statt.

- 1) Sind die Waaren zur Verzollung bestimmt, so begiebt sich der Anmelder mit dem bescheinigten Begleitschein-Auszuge zum Haupt-Steueramte, entrichtet dort den Eingangszoll und empfängt darüber eine Quittung nebst dem Auszuge. Gegen Zurückgabe des letzteren an den die Revision leitenden Ober-Beamten wird die Waare verabsolgt. Dieselbe muß sodann unverzüglich von der Revisionsstelle entfernt werden.
- 2) Sind die Waaren zur Versendung auf Begleitschein unmittelbar nach dem Auslande bestimmt, so begiebt sich der Anmelder mit dem bescheinigten Auszuge zum Haupt-Steueramte, und, nachdem er dort den Durchgangszoll entrichtet hat, zur Begleitschein-Expedition, von welcher er den begehrten Begleitschein erhält. Gegen Vorzeigung des letztern wird die Waare, welche alsbald von der Revisionsstelle entfernt werden muß, verabsolgt.

Soll die Versendung nicht unmittelbar nach dem Auslande, sondern nach der Niederlage in einem andern Orte erfolgen, so kommen die vorstehenden Bestimmungen mit der Maßgabe zur Anwendung, daß der Durchgangszoll nicht erlegt wird, und der Anmelder sich daher sogleich zur Begleitschein-Expedition begiebt.

- 2) Die zur Niederlage bestimmten Waaren müssen unverweilt — in der Regel unter amtlicher Begleitung — zum Packhose geschafft werden.

Zuverlässigen Waaren-Empfängern kann bei lebhaftem Verkehr in den Fällen zu 1. und 2. die Entfernung der Waaren von der Revisionsstelle schon vor erfolgter Verichtigung des Gefällepunktes, oder vor Ertrabirung des Begleitscheins gestattet, auch

- kann unter gleichen Umständen in dem Falle zu 3. von einer amtlichen Begleitung der Waaren abgesehen werden, jedoch nur unter der Bedingung, daß von dem Anmelder gleich nach Empfang des von den Revisions-Beamten bescheinigten Begleitschein-Auszuges
- a) rücksichtlich der zur Verzollung bestimmten Waaren der Gefällpunkt berichtet;
  - b) in Betreff der Waaren, welche auf Begleitschein versendet werden sollen, der Begleitschein extrahirt, und
  - c) der Transport der zur Niederlage bestimmten Waaren zum Packhof unmittelbar und auf dem kürzesten Wege bewirkt werde.

Waaren-Empfänger, welche die nach Vorsehendem ihnen obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen oder sich darin säumig zeigen, haben für die Zukunft die Gestattung einer Ausnahme von der Regel nicht zu erwarten. Auch wird eine solche zu Gunsten von Personen, welche dem Haupt-Steueramte nicht genügend bekannt sind, überhaupt nicht bewilligt.

#### §. 43.

Fremde Waaren, welche einem Eingangszolle nicht unterliegen, werden, wenn sie sich in unverpacktem Zustande befinden, gleich nach erfolgter Entlösung abgelassen, wenn sie aber verpackt sind, zuvor revidirt.

Die aus dem Inlande herkommenden Gegenstände werden nach Vorschrift des §. 25. behandelt.

8. Verfahren mit denjenigen Waaren, über welche bis zum Zeitpunkte der Entlösung keine Begleitschein-Auszüge übergeben worden sind.

#### §. 44.

Wenn gleich die Bestimmung im §. 36., daß die Entlösung der Schiffe nicht früher zugelassen werden soll, als bis die Begleitschein-Auszüge von sämmtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollständig übergeben worden, die Regel bildet, so können doch Fälle vorkommen, in denen es, nachdem die Auszüge bis auf wenige beisammen sind, unbillig sein würde, wegen Säumigkeit einiger weniger Personen alle übrige Ladungs-Interessenten auf die Entlösung warten zu lassen.

In solchen Fällen kann daher der Hauptamts-Dirigent, bevor sämmtliche Begleitschein-Auszüge eingegangen sind, die Erlaubniß zum Beginn der Entlösung in der Voraussetzung ertheilen, daß die noch fehlenden Auszüge inzwischen eingegeben werden.

Trifft diese Voraussetzung demnächst nicht zu, und gelangen daher Waaren zur Entlösung, worüber die Begleitschein-Auszüge noch fehlen, so ist jeder Schiffsmäkler, dessen sich einer der übrigen Empfänger bedient hat, oder welcher von dem Haupt-Steueramte dazu aufgefor-

dert wird, verpflichtet, jene Waaren postenweise zur Niederlage zu deklariren und unter amtlicher Begleitung auf Kosten des Eigenthümers zum Packhofs schaffen zu lassen, woselbst solche auf Gefahr des Eigenthümers und mit dessen Verhaftung für die Lagergebühr lagern.

Gehen innerhalb der nächsten acht Tage die Begleitschein-Auszüge über diese Waaren ein, so werden letztere den allgemeinen Vorschriften gemäß mit Rücksicht auf die geschehene Anmeldung revidirt, aber nur gegen Einlieferung des ertheilten Niederlagescheins weiter abgefertigt und verabsolgt.

Gehen die Begleitschein-Auszüge auch während dieser achttägigen Frist nicht ein, so werden die Waaren in Beisein des Schiffsmäkers, welcher dieselben zur Niederlage deklarirt hat, zur speziellen Revision gezogen und verbleiben in der Niederlage, aus welcher sie späterhin nur gegen Zurücklieferung des Niederlagescheins und Erfüllung der übrigen Vorschriften des Niederlage-Regulativs verabsolgt werden.

Meldet sich binnen Jahresfrist kein legitimirter Eigenthümer solcher Waaren, so wird deren meistbietender Verkauf, dem §. 66. der Zollordnung gemäß, eingeleitet, aus dem Erlöse der Eingangszoll und das Lagergeld berichtigt, der Schiffsmäker wegen erweislich vorgeschossener Kosten und der ihm gesetzlich zustehenden Gebühren befriedigt und der Rest einem Wohlthätigkeits-Fonds zugewiesen.

Sind dergleichen Waaren einem schnellen Verderben ausgesetzt, so kann ein früherer Verkauf derselben den Bestimmungen des §. 66. der Zollordnung gemäß geschehen.

#### 9. Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger.

##### §. 45.

Die Waaren-Empfänger sind verbunden, auf die Entlösung der Schiffe, in welchen sich Waaren für sie befinden, achtsam zu sein; wenn letztere ausgeladen sind, der Revision beizuwohnen und nach erfolgter Abfertigung für ihre ungefäumte Fortschaffung zu sorgen.

Bersäumen die Waaren-Empfänger dies, und muß die entlöschte Waare deshalb während der Mittagsstunden unrevidirt auf dem Bollwerke bleiben, so tragen sie die Kosten der in diesem Falle nothwendigen amtlichen Bewachung und alle Nachteile, welche die Waaren durch ungünstige Witterung erleiden.

Sind, in Folge einer solchen Bersäumniß, beim Schlusse der Dienststunden des Tages Waaren auf der Löschstelle unabgefertigt geblieben und bestehen solche in Gegenständen, welchen die Witterung schädlich sein kann; so ist der Packhofs-Vorsteher befugt, dieselben auf Gefahr und Kosten des Deklaranten nach dem Packhofs schaffen und dort zur Niederlage bringen zu lassen.

Für die Aufbewahrung wird das vorgeschriebene Lagergeld erhoben, und es kann bis zur erfolgten Berichtigung desselben und der für die Bewachung auf der Löschstelle zu berechnenden Kosten ein angemessener Theil der Waaren als Pfand zurückbehalten werden.

Erscheint der Deklarant auf die an ihn ergangene Aufforderung nicht, um der Revision der vorläufig zum Packhose gebrachten Waaren beizuwohnen und deren weitere Abfertigung, der Anmeldung gemäß, zu betreiben; so tritt das im §. 41. wegen der Waaren, über welche die Begleitschein-Auszüge fehlen, vorgeschriebene Verfahren ein.

Solche Waaren, die ohne Nachtheil der Witterung ausgesetzt werden können, bleiben noch bis zum Abend des auf die Entlösung folgenden Tages auf der Löschstelle liegen und werden während der Nacht und der Mittagstunden auf Kosten des Deklaranten bewacht. Nach Ablauf des vorbezeichneten Tages tritt auch hinsichtlich ihrer das im §. 44. gedachte Verfahren ein.

In Fällen dieser Art werden an Bewachungskosten für die Mittagstunden 15 Sgr., für die Nacht 1 Thlr. berechnet.

Auf den freien Räumen des Packhofes dürfen Waaren über Nacht niemals liegen bleiben.

## II. Waaren - Ausgang.

### A. Abfertigung in Stettin.

#### 1. Allgemeine Bestimmungen.

##### a. Anmeldung.

##### §. 46.

Wenn ein Schiff in Stettin in Ladung gelegt werden soll, um Waaren über See, sei es nach ausländischen oder inländischen Häfen, zu führen, desgleichen wenn ein Leichter in Stettin Waaren einnehmen soll, um solche einem zum Ausgange bestimmten Schiffe nach Wolgast oder Swinemünde zuzuführen, so muß solches, und zwar für jedes Schiff und jeden Leichter besonders, dem Haupt-Steueramte, namentlich dem Packhofs-Vorsteher angemeldet werden.

Diese Anmeldung erfolgt durch Ueberreichung von zwei, vorläufig nur auf der Titelseite, dem Bordrude gemäß, ausgefüllten und unterzeichneten Exemplaren der Haupt-Ausgangs-Deklaration nach dem beiliegenden Muster K. — Diese Deklaration, welche später in Gemäßheit des §. 55. vollständig auszufüllen ist, muß, so lange das Schiff in Ladung liegt und bis die Deklaration dem Haupt-Steueramte zur Schlußabfertigung eingereicht wird, jederzeit am Bord des Schiffes zur Einsicht der kontrollirenden Beamten vom Schiffer bereit gehalten und zu dem Behuf an einem sichern, ein für allemal bestimmten, den Beamten leicht zugänglichen Orte aufbewahrt werden.

Der Schiffer ist für die reinliche und sorgfältige Aufbewahrung derselben und der während der Ladung dazu kommenden Beilagen verantwortlich.

b. Ort und Zeit der Einladung.

§. 47.

Es darf Ladung eingenommen werden:

- a) an den beiden Oberufen zwischen dem Ober- und Unterbaum;
- b) in der Oberwyß;
- c) an Masche's Hof;
- d) im Dunzig;
- e) in der Unterwyß und
- f) in Grabow.

Mit Empfangnahme der Ladung an der angemeldeten Stelle darf erst, nachdem die Haupt-Ausgangs-Deklaration vom Pachtsofs-Vorsteher mit dem Genehmigungsvermerke und nöthigenfalls mit der Bezeichnung der zur Beaufsichtigung bestimmten Beamten versehen, dem Schiffer ausgehändigt worden, begonnen werden.

Die Annahme der Ladung an Bord der Schiffe ist nur des Vormittags von 7 bis 12 Uhr und des Nachmittags von 2 bis 8 Uhr, in allen Fällen aber nur bei Tageshelle zulässig, dagegen die Zuführung der zur Einladung bestimmten Gegenstände nach den Ladestellen und deren Auflagerung daselbst an diese Stunden nicht gebunden.

Eine andere als die einmal angegebene Ladestelle darf dann benutzt werden, wenn zuvor dem kontrollirenden Ober-Beamten mündliche Anzeige gemacht worden und derselbe die Genehmigung unter Bezeichnung der künftigen Ladestelle, auf der ersten Seite der Haupt-Ausgangs-Deklaration vermerkt hat. Auf gleiche Weise ist zur Verlängerung der angemeldeten Ladefrist, so wie zur Wiederanladung bereits verladener Güter Anzeige und Genehmigung erforderlich.

2. Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle unterliegen.

a. Bezeichnung dieser Waaren und allgemeine Verbindlichkeiten des Schiffers in Betreff ihrer Annahme.

§. 48.

Gegenstände, welche

- a) einem Ausfuhrzolle unterliegen (§. 49.),
- b) unter Begleitschein-Kontrolle versendet werden (§. 50.),
- c) zum Wieder-Eingange ins Inland bestimmt sind (§. 51.),

oder

- d) mit dem Anspruche auf Zoll- oder Steuer-Vergütung in das Ausland gehen (§. 52.),

sind der Verladungs-Kontrolle unterworfen.

Sie dürfen

- 1) vom Schiffer nicht anders, als in Begleitung der in den §§. 49 bis 52. bezeichneten Bezeichnung an der Ladestelle angenommen werden. Beim Empfange solcher Waaren ist der Schiffer verbunden, dieselben mit der Bezeichnung zu vergleichen und sich dadurch die Ueberzeugung zu verschaffen, daß sie mit der letztern nach Kolli-Zahl, Menge, Verpackung und Signatur, so wie in Betreff des amtlichen Verschlusses übereinstimmen, und namentlich, daß dieser unverletzt sei.

Finden sich Abweichungen, so muß der Schiffer die Waare entweder zurückweisen, oder die Aufklärung der Abweichung sofort veranlassen und in diesem Falle den Kontrollbeamten beim Schiffbesuche von der Lage der Sache unausgesondert Anzeige machen.

Die der Verladungskontrolle unterliegenden Waaren dürfen ferner

- 2) nur in Gegenwart eines Kontroll-Beamten an Bord genommen werden. Sobald derselbe erscheint und die zur Verladung bereit liegenden Gegenstände nach Anleitung ihrer Bezeichnung revidirt hat, muß sofort zur Verladung geschritten und dieselbe möglichst beeilt werden.

Wenn jedoch der zur Aufnahme der Waaren vorhandene Platz an der Ladestelle vollständig belegt ist, neu ankommende Waaren zu erwarten sind, und nach der Beschaffenheit des Raumes im Schiffe die Revision der Waaren dort vorgenommen werden kann, so ist es zulässig, die Letzteren schon vor der Ankunft des Kontrollbeamten an Bord zu schaffen. Ausgangszollpflichtige Gegenstände bleiben indeß hiervon unbedingt ausgeschlossen; auch darf in keinem Falle die Verstaung der an Bord geschafften Waaren geschehen, bevor deren Revision bewirkt worden ist.

- 3) Der Beamte bescheinigt demnächst die erfolgte Verladung auf den einzelnen Bezeichnungen und giebt letztere dem Schiffer zurück, welcher nunmehr deren Inhalt in die Haupt-Ausgangs-Deklaration einzutragen, dieselben mit der laufenden Nummer der Deklaration zu bezeichnen und sie bei dieser aufzubewahren hat.

b. Spezielle Vorschriften in Betreff der  
aa. ausgangszollpflichtigen Gegenstände.

§. 49.

Sollen Gegenstände, welche einem Ausgangszolle unterliegen, ins Ausland geführt werden, um daselbst zu verbleiben, so muß der Belader dem Haupt-Steueramte eine gewöhnliche Ausgangszoll-Deklaration doppelt einreichen und den Ausgangszoll berichtigen. Er empfängt

das Duplikat der Deklaration mit Quittung versehen zurück, worauf die Waare zur Ladestelle abgehen darf und dem Schiffer mit der Zoll-Quittung zu übergeben ist.

Die Revision erfolgt durch den Kontroll-Beamten an der Ladestelle.

Wenn der Schiffer ausgangszollpflichtige Waaren ohne Beisein eines Kontrollbeamten an Bord nimmt, so müssen nicht nur die Waaren zur Prüfung der Uebereinstimmung mit der Bezeichnung wieder ausgeladen werden, sondern der Schiffer hat außerdem eine Ordnungsstrafe von Einem bis Zehn Thalern verwirkt.

Das Haupt-Steueramt kann jedoch für Gegenstände, welche nur einem geringen Ausgangszolle unterliegen, oder mit welchen ein ganzes Schiff beladen wird, und deren eingeladene Menge sich, auch ohne spezielle Beaufsichtigung während der Einladung, nach der Lastenzahl des Schiffs ermitteln läßt, die zur Förderung des Geschäfts dienlichen Erleichterungen den Umständen gemäß eintreten lassen, worüber dessen besondere Anweisungen in jedem einzelnen Falle zu erwarten sind.

Ein Schiffer, der es unternehmen sollte, ausgangszollpflichtige Waaren zu verladen, über welche gar keine oder doch keine mit den Waaren übereinstimmende gültige Bezeichnung zur Stelle vorgelegt werden kann, hat die Defraudationsstrafe verwirkt.

bb. der unter Begleitschein-Kontrolle gehenden Waaren.

§. 50.

Gegenstände, welche unter Begleitschein-Kontrolle versendet werden sollen, müssen, je nachdem sie aus der Niederlage entnommen oder mit Begleitschein unmittelbar von andern Orten eingegangen sind, die Abfertigung entweder nach dem Packhofs-Regulativ für Stettin oder nach dem Begleitschein-Regulativ erhalten haben und mit dem Begleitschein versehen sein, wenn sie zur Verladung abgeliefert werden.

cc. der zum Wieder-Eingange ins Inland bestimmten Gegenstände.

§. 51.

Wenn den im freien Verkehr befindlichen, zum Wieder-Eingange in das Inland bestimmten Waaren der zollfreie Eingang gesichert werden soll; so müssen dieselben vom Verlager durch einen in zwei Exemplaren einzureichenden Deklarationschein dem Haupt-Steueramte angemeldet werden. Alle Angaben über Gewicht und Menge müssen darin mit Buchstaben und gleich den Angaben über die Gattung der Waaren, ohne Abänderung (Durchstreichung, Korrektur, Rasur) geschrieben sein.

Soll die Versendung durch ein nach einem fremden Hasen bestimmtes Schiff geschehen, so muß der Verlager, sofern dies nach der Beschaffenheit der zu versendenden Gegenstände geschehen kann, diese Gegenstände zugleich mit der Anmeldung zur Abfertigung auf dem

Pachhofe stellen, wo die Revision und der Verschluß, oder die sonstige Sicherstellung gegen Vertauschung nach den Vorschriften des §. 76. der Zoll-Ordnung erfolgt.

Gleiche Verpflichtung liegt dem Verlager auch bei der Versendung durch ein direkt nach einem inländischen Hafen bestimmtes Fahrzeug in soweit ob, als die Gegenstände im Tarif mit einem Eingangszolle von mehr als vier Thalern für den Centner belegt, oder geringer besteuerte Gegenstände so verpackt sind, daß der Inhalt der Kolli nicht ohne deren Öffnung mit Ueberzeugung wahrgenommen werden kann. Andere, als die vorstehend bezeichneten Gegenstände werden bei der Verladung in ein direkt nach einem inländischen Hafen bestimmtes Schiff an der Ladestelle durch die Kontroll-Beamten revidirt und ohne Kolli-Verschluß abgelassen. Dieselben müssen jedoch im Deklarations-Schein genau nach Gattung, Kollizahl, Brutto-Gewicht, Maas oder Stückzahl angegeben sein.

Befindet sich an der Ladestelle keine geeichte Waage, so müssen nach Gewicht angegebene Waaren auf Verlangen des Kontrollbeamten nach einer solchen geschafft und dort verwogen werden.

Sind die zum Wieder-Eingange in das Inland bestimmten Waaren einem Ausgangs-Zolle unterworfen, so muß bis dahin, daß der Wieder-Eingang ins Inland dem Haupt-Steueramte nachgewiesen wird, für den Ausgangszoll durch Pfand oder Bürgschaft Sicherheit bestellt werden. Erfolgt der Nachweis nicht innerhalb der den Umständen nach jedesmal zu bestimmenden Frist, so ist der Ausgangszoll verfallen.

Versteuerte mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände, welche in eine mahl- und schlachtsteuerpflichtige Stadt steuerfrei wieder eingeführt werden sollen, müssen, außer mit dem vorgeschriebenen Deklarations-Scheine, noch mit einem Versendungs-Scheine versehen sein, und zu dem Behufe auf dem Pachhofe zur Revision und Aulegung des Verschlusses gestellt werden.

Das von dem Kontrollbeamten auf dem Versendungs-Scheine ertheilte Attest über die geschehene Verladung vertritt die Stelle der Bescheinigung des Ausgangs aus der Stadt.

Nachdem die Waaren ihre Abfertigung, den vorstehenden Bestimmungen gemäß, erhalten haben, werden sie mit beiden bescheinigten Exemplaren des Deklarations-Scheins zur Verladung abgelassen.

dd. der Gegenstände, für welche eine Ausfuhr-Bergütung in Anspruch genommen wird.

#### §. 52.

Schiffe, welche Gegenstände laden, wofür auf Grund der Ausgangs-Bescheinigung Anspruch auf Zoll- oder Steuer-Bergütung ge-

macht werden soll, dürfen in der Regel nur am Bollwerke vor dem Packhofs Ladung einnehmen.

Sie werden demnach beaufsichtigt und, wenn die Einladung unterbrochen wird, den Umständen nach unter Verschluss gesetzt.

Als Ausnahme von der Regel wird der Haupt-Amts-Dirigent die Einladung an einer andern Stelle dann verstaten, wenn solches zur Vermeidung einer unverhältnismäßigen Beschränkung der Lössplätze nothwendig erscheint, in welchem Falle die Schiffe bei eintretender Unterbrechung der Einladung nicht nur unter Verschluss gesetzt, sondern außerdem über Nacht auf Kosten des Schiffers amtlich bewacht werden.

Die Gegenstände, für welche eine Ausfuhr-Bergütung in Anspruch genommen wird, sind dem Haupt-Steneramte nach den deshalb ergangenen besonderen Vorschriften anzumelden, wonächst die Revision und weitere Abfertigung derselben diesen Vorschriften gemäß erfolgt.

c. Maasregeln zur Erleichterung der Abfertigung bei dem Ausgangs-Amte.

§. 53.

Da der Ausgang solcher Gegenstände, deren Ausfuhr zu erweisen ist (§. 48 b. c. und d.) von dem Ausgangs-Zollamte bescheinigt werden muß; so kommt es darauf an, dem letztern die erforderliche Ueberzeugung von der wirklich erfolgten Ausfuhr der betreffenden Waaren zu gewähren. Dies kann entweder geschehen, indem

- 1) die Waaren so verladen werden, daß solche bei dem Ausgangs-Zollamte zur Revision vorgelegt werden können, oder
- 2) dadurch, daß das Schiff, in welches die Waaren unter amtlicher Aufsicht verladen worden,
  - a) unter Verschluss gesetzt oder
  - b) zum Ausgangs-Zollamte begleitet wird.

Wünscht der Schiffer, daß eine der unter No. 2. angegebenen Abfertigungsarten zur Anwendung komme, so hat er — oder der ihn vertretende Makler — solches auf der Titelseite der Haupt-Ausgangs-Deklaration zu bemerken. Alsdann ist, falls nicht besondere Umstände entgegenstehen, seinem Antrage nach Maasgabe der folgenden Bestimmungen zu entsprechen.

Schiffe, welche so tief gehen, daß sie auf der Fahrt zum Ausgangs-Zollamte geleichtert werden müssen, dürfen in keinem Falle unter Schiffs-Verschluss und in der Regel auch nicht unter Begleitung abgefertigt werden.

Wird auf Schiffs-Verschluss angetragen, so hat der Schiffer — zugleich mit der Haupt-Ausgangs-Deklaration (§. 46.) — eine nach Vorschrift des §. 4. angefertigte Deklaration der sämtlichen Zugänge

zu denjenigen Räumen seines Schiffes, welche unter Verschluss gesetzt werden sollen, zu übergeben, auch demnächst den Beamten, welche die Prüfung der Deklaration vornehmen, diese Zugänge selbst zu zeigen.

Wird die Deklaration verweigert oder bei der Prüfung unrichtig oder mangelhaft befunden, so darf der Schiffes-Verschluss nicht eintreten.

Sollte bei Schiffen, welche unter Ramm-Verschluss abgefertigt worden sind, auf der Fahrt von Stettin bis zum Ausgangsamte eine Verletzung des Verschlusses Statt finden; so muß die Ladung in Swinemünde oder Wolgast wieder ausgeladen und speziell revidirt werden.

Eine amtliche Begleitung der ausgehenden Schiffe geschieht jederzeit auf Kosten des Schiffers.

Von dem Zeitpunkte ab, wo die Verladung der Waaren, deren Ausgang zu erweisen ist, beginnt, müssen Schiffe, welche unter Verschluss oder unter Begleitung abgefertigt werden, im ersteren Falle während der Unterbrechung der Ladung in den Mittagsstunden und über Nacht unter Verschluss gesetzt, und im zweiten Falle unausgesetzt auf Kosten des Schiffers bewacht werden.

3. Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegen.

#### §. 54.

Ueber Gegenstände, welche sich im freien Verkehr befinden und nicht zu den im §. 48. bezeichneten gehören, führt der Schiffer eine besondere Ladeliste nach dem beiliegenden Muster F. mit genauer Beachtung des Vordrucks. Diese Liste wird bei der Haupt-Ausgangs-Deklaration aufbewahrt und nach Beendigung der Ladung von dem Schiffer durch Namens-Unterschrift vollzogen.

#### 4. Schluß der Abfertigung.

#### §. 55.

- 1) Nachdem die Einladung beendet ist, hat der Schiffer, oder der ihn vertretende Mäkler zuerst sämtliche, unter Kontrolle verladene Güter (§. 48.), sodann, jedoch nur summarisch, die der Verladungs-Kontrolle nicht unterliegenden Waaren (§. 54.), in beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration einzutragen (§. 46.). Hierauf ist die auf der ersten Seite dieser Deklaration vorgedruckte Erklärung über die eingenommene Ladung vom Schiffsführer eigenhändig mit Vor- und Zunamen zu vollziehen und den Kontrollbeamten anzuzeigen, daß das Schiff zur Schluß-Revision bereit sei.
- 2) Es wird sodann die letztere vorgenommen, dabei, insofern das Schiff unter Verschluss abgehen soll, dieser angelegt, und wie solches geschehen, auf beiden Exemplaren der Haupt-Ausgangs-Deklaration bescheinigt.

Das Schiff darf nunmehr von der Ladestelle ablegen.

- 3) Hierauf werden durch den Schiffer oder dessen Vertreter beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration mit allen dazu gehörigen Bezettungen, als:

Ausgangs-Zoll-Quittungen,  
Begleitscheinen,  
Deklarationscheinen (beide Exemplare),  
Versendungsscheinen und  
Ladefiste,

dem Haupt-Steueramte überreicht, welches die einzelnen Posten der Deklaration mit den betreffenden Spezial-Bezettungen vergleicht. Finden sich hierbei unter den der Verladungs-Kontrolle unterworfenen Gegenständen (§. 48.) solche Posten, über welche die Verladungs-Bescheinigung der Kontrollbeamten fehlt; so werden diese Posten in der Haupt-Ausgangs-Deklaration gestrichen.

- 4) Demnächst wird letztere in beiden Exemplaren von dem Haupt-Steueramte vollzogen und ein Exemplar, nebst den dazu gehörigen Bezettungen, versiegelt und an das Ausgangs-Zollamt adressirt dem Schiffer zur Ablieferung an letzteres übergeben.
- 5) Zugleich empfängt der Schiffer den erledigten Ansagezettel (§. 32.) zurück, welchen er vor der Ansfahrt durch den Unter- oder Dnzig-Baum bei der Steuer-Expedition am Unterbaum abzugeben hat.

##### 5. Besondere Bestimmungen wegen des Proviantes.

§. 56.

Wird für die der Mahl- und Schlacht-Steuer unterliegenden Mundvorräthe die Erstattung dieser Steuer, beziehungsweise eines Theils des Salzdebitpreises, in Anspruch genommen, so tritt hinsichtlich dieser Mundvorräthe das durch das besondere Regulativ vom 1. April 1844 vorgeschriebene Verfahren ein.

Will sich der Schiffer für die der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfenen Proviant-Gegenstände den steuerfreien Eingang in einen inländischen Hafen, in welchem jene Steuer erhoben wird, oder überhaupt für die Mundvorräthe den zollfreien Eingang in einem inländischen Hafen sichern; so ist über jene erstgenannten Gegenstände ein Versendungsschein (§. 14.), über die zuletzt gedachten Mundvorräthe ein Deklarationschein (§. 14. §. 51.) bei dem Haupt-Steueramte nachzusuchen.

##### 6. Besondere Bestimmungen wegen der Schiffe, welche bloß Ballast einnehmen.

§. 57.

Die Führer derjenigen Schiffe, welche in Stettin lediglich mit Ballast beladen werden sollen, sind hinsichtlich der Anmeldung durch

Einreichung einer Haupt-Ausgangs-Deklaration in zwei Exemplaren der Verpflichtung, den angemeldeten Ort der Einladung nicht ohne vorgängige Erlaubniß zu verändern, und der Tageszeit, innerhalb welcher die Beladung nur Statt finden darf, den Vorschriften der §§. 46 und 47. ebenfalls unterworfen; auch sind sie gehalten, vor der Schluß-Abfertigung die im §. 55. vorgeschriebene Erklärung über die eingenommenen Gegenstände zu vollziehen.

Die Kontrolle während der Einladung beschränkt sich darauf, daß keine ausfuhrzollpflichtige Waaren eingenommen werden.

Nach der Schluß-Revision (§. 55. No. 2) kann das Schiff ablegen und der Schiffer bei dem Haupt-Steueramte die Schluß-Abfertigung (§. 55. No. 3) nachsuchen.

Auf der Fahrt bis zum Ausgangs-Amte sind die Vorschriften des §. 68. zu 3 genau zu beobachten.

#### B. Abfertigung in den Vorhäfen Swinemünde und Wolgast.

##### 1. Schiffe, welche vollständige Ladung in Stettin eingenommen haben.

###### a. Meldung.

###### §. 58.

Gleich nach dem Eintreffen der Schiffe, welche in Stettin Ladung eingenommen haben, hat der Schiffer seine Papiere (§. 55. No. 4) dem Haupt-Zollamte vorzulegen.

###### b. Revision.

###### §. 59.

Letzteres veranlaßt die zur Schluß-Abfertigung erforderliche Revision und, falls solche nothwendig ist, die Schiffsbefegung.

Sind Waaren geladen, deren Ausgang zu erweisen ist (§. 48 b. c. und d.), so findet, nach Maßgabe der in Stettin zur Anwendung gekommenen Abfertigungsweise (§. 53.), entweder die Revision der Waaren oder die Recognition des Schiffs-Verschlusses, beides jedoch erst unmittelbar vor dem wirklichen Ausgange, Statt.

Hat der Schiffer mit der Erklärung, daß er auszugehen bereit sei, auf die letzte Abfertigung angetragen und ist diese erfolgt; so muß, wenn der Ausgang demnächst verzögert wird, Besetzung des Schiffs auf Kosten des Schiffers eintreten.

Bei Schiffen, welche unter Begleitung von Stettin gekommen sind, dauert die Besetzung unter allen Umständen bis zum wirklich erfolgenden Ausgange fort.

Mit der Ausgangs-Schluß-Revision wird jedesmal die definitive Regulirung der Proviant-Angelegenheit, nach Anleitung der §§. 13 und 14 verbunden.

## c. Weitere Abfertigung.

## §. 60.

Von den nach §. 58. an das Haupt-Zollamt gelangten Bezeugungen werden nach bewirkter Revision die Haupt-Ausgangs-DeklARATION mit den etwa erforderlichen Bemerkten, die Ausgangszoll-Duitungen mit der im §. 35. der Zollordnung vorgeschriebenen Bescheinigung des Ausgangs, die auf andere Ämter lautenden Begleitscheine mit dem Passage-Atteste (§. 76. der Zoll-Ordnung), die Deklarations-Scheine mit der Bescheinigung des Ausgangs versehen und diese Papiere sodann dem Schiffer zurückgegeben, die auf das Haupt-Zollamt gerichteten Begleitscheine aber gegen Ertheilung eines Begleitschein-Abgabe-Attestes abgenommen und zurückbehalten.

Bei Schiffen, welche von Swinemünde unmittelbar nach einem inländischen Hafen gehen, wird die Ausgangs-Bescheinigung nicht auf die einzelnen Deklarationscheine, sondern auf die Haupt-Ausgangs-Deklaration gesetzt. Die Letztere wird demnächst nebst den Deklarationscheinen und den auf andere Ämter gerichteten, im Einzelnen mit dem Passage-Atteste versehenen Begleitscheinen eingesiegelt und an das Amt im Bestimmungsorte adressirt, dem Schiffer übergeben.

Ist das Schiff nach einem der Mahl- und Schlacht-Steuer unterworfenen Hafen bestimmt, so wird auch der Befahrungsschein über den Schiffsproviand nebst dazu gehörigem Verzeichnisse in das zu versiegelnde Packet mit eingeschlossen.

## d. Ertheilung des See-Ausgangs-Passes.

## §. 61.

Nachdem das Schiff in Gemäßheit der §§. 59 und 60. völlig abgefertigt worden, wird ein See-Ausgangs-Paß, welcher den Lootsen die zollamtliche Ermächtigung zur Ausbringung ertheilt, ausgestellt und dem Schiffer behändigt.

Ist ein Schiff wegen verzögerten Ausgangs oder weil dasselbe mit Begleitung von Stettin gekommen (§. 59.) besetzt gehalten worden, so bleibt der See-Ausgangs-Paß bis zum wirklichen Ausgange in den Händen der wachhabenden Beamten.

## e. Zusätzliche Bestimmungen für den Ausgang über Wolgast.

## §. 62.

Bei dem Ausgange über Wolgast kommen, mit Rücksicht darauf, daß die ausgehenden Schiffe noch Ansfageposten zu passiren haben, die in den §§. 58 bis 61. enthaltenen Bestimmungen mit folgenden Modifikationen zur Anwendung:

- 1) Die Führer von Schiffen, deren Ladung lediglich in Waaren des freien Verkehrs, in Waaren, von denen der Ausgangszoll entrichtet ist, oder in solchen Waaren besteht, welche unter Begleitschein-

Kontrolle auf andere inländische Ämter gehen, sind zur nachmaligen Meldung bei dem Ansage-Posten nicht verpflichtet.

- 2) Dagegen sind die Führer aller Schiffe, welche Waaren geladen haben, deren Ausgang zu erweisen ist, verbunden, sich bei dem Ansage-Posten zu Peenemünder Schanze und sodann, je nach der Richtung ihrer Fahrt, bei den Ansage-Posten zu Ruben oder Barhoest, oder Wittower Posthaus durch Aufziehen einer Flagge zu melden und die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welche den Schiffs- oder Kolli-Verschluß revidiren und den Befund, beziehungsweise (bei dem äußersten Ansageposten) den wirklich erfolgten Ausgang, sowohl auf der Haupt-Ausgangs-Deklaration als auf den über die Waaren sprechenden einzelnen Dokumenten bescheinigen.

Nur diese Bescheinigung wird als vollständiger Nachweis des Ausgangs betrachtet, weshalb das Haupt-Zollamt zu Wolgast die Begleitschein-Abgabe-Atteste über diejenigen Waaren, welche zur Ausfuhr über See bestimmt sind, auch nur mit der Klausel ausstellt, daß noch die Ausgangs-Bescheinigung des Ansage-Postens beizubringen sei.

Die Begleitscheine verbleiben in den Händen des Ansagepostens, um solche an das Haupt-Zollamt zu Wolgast zurück zu befördern.

- 3) Schiffe, welche von Stettin mit Begleitung zum Ausgange über Wolgast abgefertigt worden sind, werden auch von Wolgast bis zum äußersten Ansageposten auf Kosten des Schiffers begleitet, und es werden in diesen Fällen die Ausgangsbescheinigungen (No. 2) sowohl von dem Ansageposten, als von dem begleitenden Beamten erteilt.

2. Schiffe, welche in Swinemünde oder Wolgast ihre ganze Ladung einnehmen, oder die in Stettin eingenommene vervollständigen.

#### §. 63.

In Ansehung der Waaren, welche in Swinemünde oder Wolgast zur Beförderung über See nach ausländischen oder inländischen Häfen eingenommen werden, kommen, ohne Unterschied ob jene Waaren die ganze Ladung, oder einen Theil derselben ausmachen, die in den §§. 46 bis 52 und 54 bis 57. für die Abfertigung in Stettin erteilten Vorschriften mit denjenigen Modifikationen zur Anwendung, welche sich theils aus der Dertlichkeit, theils aus dem Umstande ergeben, daß die Schiffe unmittelbar in See gehen.

Die Ladestellen werden vom Haupt-Zollamte im Einverständnisse mit der Schifffahrts-Polizei-Behörde angewiesen, und als erlaubte

Ladezeit gelten die Stunden Vormittags von 6 bis 12 Uhr, Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Schiffe, welche Gegenstände laden, durch deren Ausfuhr der Anspruch auf Gefälle-Bergütung erlangt wird, werden von dem Zeitpunkt ab, wo dergleichen Gegenstände an Bord kommen, über Nacht auf Kosten des Schiffers bewacht.

Wird einem Schiffe ein Theil seiner Ladung in Leichtern von Stettin zugeführt, so darf die Ueberladung in das Hauptschiff nur unter amtlicher Aufsicht geschehen. Befinden sich unter der Ladung Waaren, deren Ausgang erwiesen werden muß, so tritt während jeder Unterbrechung der Einladung Schiffverschluß oder Bewachung auf Kosten des Schiffers ein.

Wird eine in Stettin eingenommene Ladung in Swinemünde oder Wolgast durch Beiladung vervollständigt, so kommen bei der Schluß-Abfertigung die Bestimmungen des §. 55, der §§. 59 bis 61. und beziehungsweise des §. 62. nebeneinander zur Anwendung.

Schiffe, welche in Wolgast Waaren einnehmen, deren Ausgang zu erweisen ist, und weder durch Schiffverschluß, noch durch Verschluß der einzelnen Kolli gesichert werden kann, werden bis zum äußersten Aufgabeposten auf Kosten des Schiffers begleitet.

### III. Bestimmungen wegen der Abfertigung an der Expeditionsstelle zu Divenow.

#### 1. Obliegenheiten der Schiffer.

##### §. 64.

Jeder in die Divenow bis zum Zollhause fahrende Schiffer ist verpflichtet, in der Nähe der Expeditionsstelle bei dem Dorfe West-Divenow (§. 3 zu 3) anzulegen und sich, sobald er sein Fahrzeug festgemacht hat, bei derselben zu melden. Er hat zugleich sämtliche über Fahrzeug und Ladung sprechende Papiere vorzulegen, Fahrzeuge und Ladung der Revision der Zollbeamten zu unterwerfen, die dazu erforderlich erachtete Hülfsleistung nach Anweisung der Beamten zu verrichten oder verrichten zu lassen, und überhaupt die Revision in der verlangten Weise möglichst zu erleichtern.

Es macht in diesen Angelegenheiten keinen Unterschied, ob das Fahrzeug beladen, beballastet oder leer ist, noch, ob überall bei der Expeditionsstelle eine Abfertigung zum Ein- oder Ausgange gewünscht wird oder nicht.

#### 2. Waaren-Eingang.

##### §. 65.

Waaren, welche ihrer Beschaffenheit nach bei der Einfuhr vom Auslande einem Eingangszolle unterliegen würden, dürfen nur von

einem inländischen Orte aus und nur dann auf der Divenow eingeführt werden, wenn sie mit der vorschristsmäßigen Bezeichnung einer inländischen Zollstelle, also entweder mit einem Deklarationscheine oder einem Begleitscheine versehen sind (§. 2 und §. 3 zu 3.).

Findet sich bei der Revision gegen die Uebereinstimmung der Waaren mit der darüber sprechenden Bezeichnung nichts zu erinnern, so kommen

- a) rücksichtlich der auf Deklarationscheine eingeführten Gegenstände die Bestimmungen des §. 25 zu 2. a. zur Anwendung;
- b) die Begleitscheine werden mit dem Passage-Atteste (§. 76 der Zoll-Ordnung) versehen und nebst den Waaren verabfolgt.

Ergiebt die Revision gegen die Identität der Gegenstände Zweifel, welche nicht sofort genügend beseitigt werden können, oder werden gar nicht bezettelte eingangszollpflichtige oder verbotene Waaren vorgefunden, so wird die Waare mit Beschlag belegt und mit selbigen nach den Vorschriften des Zoll-Strafgesetzes weiter verfahren.

### 3. Waaren-Ausgang.

#### §. 66.

Insofern sich bei denjenigen auf der Divenow ausgehenden Waaren, welche entweder mit einem vom Haupt-Steueramte zu Stettin ausgefertigten Deklarationscheine, oder mit einem auf ein inländisches Amt gerichteten Begleitscheine versehen sind, durch die Revision die Uebereinstimmung der Waaren mit der Bezeichnung ergiebt, werden die Deklarationscheine, beziehungsweise die Begleitscheine, mit der Bescheinigung über den Ausgang versehen, den Transportanten zurückgegeben.

Stimmt die vorgelegte Bezeichnung nicht mit den Waaren überein, und kann die Abweichung nicht sofort genügend aufgeklärt werden, so behält die Expeditionsstelle die Bezeichnung zurück und macht, mit Einreichung derselben, dem vorgeordneten Haupt-Zollamte davon Anzeige.

Finden sich auf einem ausgehenden Fahrzeuge ausfuhrzollpflichtige Waaren vor, über welche entweder gar keine, oder eine auf eine geringere Menge lautende Bezeichnung vorgelegt wird, so wird die Waare, beziehungsweise der nicht bezettelte Theil derselben, mit Beschlag belegt, und wegen versuchter Umgehung des Ausgangszolles nach den Vorschriften des Zoll-Strafgesetzes weiter verfahren.

## IV. Bestimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnen-Gewässern.

### A. Im Grenzbezirke.

#### §. 67.

Waaren, welche aus dem Grenzbezirke (§. 1.) nach den oberhalb desselben belegenen Binnengewässern, oder aus diesen nach einem unterhalb Swinemünde oder Wolgast oder am Binnengewässer zwischen

Rügen und dem Festlande von Neu-Borpommern belegenen Orte des Grenzbezirks geführt werden sollen, unterliegen für den Transport innerhalb des Grenzbezirks den Bestimmungen, welche die §§. 83 bis 87. der Zoll-Ordnung enthalten.

Die Ausfertigung des erforderlichen Legitimationscheines erfolgt durch die Steuerbehörde desjenigen Ortes, wo die Verladung Statt findet, für Waaren aber, welche in den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnen-Gewässern an einem Orte verladen werden, an dem sich keine, zur Legitimationschein-Ertheilung befugte Steuerbehörde befindet, durch das Haupt-Zollamt zu Swinemünde oder zu Wolgast.

Waaren, welche aus den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnengewässern zwar in den Grenzbezirk eingeführt werden, aber Swinemünde, Wolgast oder die Expeditionsstelle zu Dinenow nicht überschreiten, unterliegen nur der Kontrolle im Binnenlande nach den §§. 92 bis 97. der Zollordnung.

Jedes Fahrzeug, welches die Peenemünder Schanze passirt, um aus der Peene nach dem zwischen Rügen und dem Festlande belegenen Binnenwasser zu gehen, muß — ohne Unterschied, ob es Waaren führt, die des Transportausweises im Grenzbezirk bedürfen oder nicht — bei dem Ansage-Posten daselbst anlegen, und es muß dessen Führer mit Vorlegung der Bezeichnung die Ladung der Revision unterwerfen.

Dasselbe gilt in Betreff der Fahrzeuge, welche blos Ballast führen oder leer sind.

Die Beamten überzeugen sich, ob das Fahrzeug beladen, beballastet oder leer ist, im ersteren Falle von der Beschaffenheit der Ladung und, wenn sich darunter Gegenstände befinden, welche des Transportausweises bedürfen, von der Uebereinstimmung der geladenen Gegenstände mit der Bezeichnung, worauf die letztere visirt und abgestempelt wird.

Für diejenigen Fahrzeuge, welche aus den Binnen-Gewässern zwischen Rügen und dem Festlande kommend in die Peene eingehen, gelten die Vorschriften des §. 5. dieses Regulativs.

Wenn Binnenfahrzeuge in Stettin mit Gegenständen beladen werden sollen, welche nach Obigem des Transport-Ausweises im Grenzbezirk bedürfen, so kann die Verladung auf Grund der Frachtbriefe der Versender erfolgen. Nach Beendigung der Ladung fertigt der Führer des Fahrzeuges ein Verzeichniß der verladenen Gegenstände nach beiliegendem Muster G. an, vollzieht es durch Unterschrift seines Vor- und Zunamens, und übergibt dasselbe zweifach nebst den Frachtbriefen dem Packhofs-Vorsteher, welcher die Revision der Ladung anordnet. Nachdem der Revisionsbeamte beide Exemplare des Verzeichnisses nach dem Befunde bescheinigt hat, legt der Schiffer dieselben nebst den

Frachtbriefen der Legitimationschein-Expedition des Hauptamts vor, welche den Legitimationschein mit Bezug auf das anzustempelnde Verzeichniß ausfertigt und mit den abgestempelten Frachtbriefen dem Schiffer anshändig, das Duplikat des Verzeichnisses aber zum Register-Belage zurückbehält.

Ist eine solche Ladung für mehrere Orte bestimmt, so wird für jeden Ort ein Verzeichniß der dahin bestimmten Gegenstände doppelt eingereicht und für jeden Ort ein besonderer Legitimationschein ausgefertigt.

### B. Außer dem Grenzbezirke.

#### §. 68.

- 1) Auf den Binnengewässern oberhalb des Grenzbezirks (§. 1.) unterliegt der Sachverkehr überhaupt der Kontrolle im Binnenlande, nach Vorschrift der §§. 92 bis 97. der Zollordnung.
- 2) Alle stromaufwärts nach Stettin kommenden Binnensfahrzeuge, ohne Unterschied, ob sie kontrollpflichtige Waaren geladen haben oder nicht, sind den Bestimmungen des §. 32. dieses Regulativs wegen Anmeldung bei der Steuer-Expedition am Unterbaum und Empfangnahme eines Ansage-Zettels unterworfen.

Die Abfertigung derselben bezüglich der Waaren-Kontrolle im Binnenlande und der Mahl- und Schlachtsteuer erfolgt, wenn die spezielle Revision dort ausführbar ist, sogleich bei der Steuer-Expedition, in welchem Falle die Abfertigung auf der Rückseite des Ansagezettels bescheinigt wird.

Letzterer muß, zum Beweise der geschehene Anmeldung und Abfertigung, während des Aufenthalts in Stettin aufbewahrt und den Steuerbeamten auf Verlangen vorgezeigt, bei der Wieder-Ausfahrt aus Stettin aber an die Steuer-Expedition zurückgeliefert werden.

Ist die spezielle Revision bei der Steuer-Expedition nicht ausführbar, so wird das Fahrzeug zum Pachthofe verwiesen. In diesem Falle ist den Bestimmungen der §§. 32 und 33. wegen der zwischen der Baum- und Langenbrücke zu nehmenden Ankerstelle und wegen der Meldung beim Pachthofsvorsteher zu genügen. Die Revision wird am Pachthofe bewirkt und der danach bescheinigte Ansagezettel dem Führer des Fahrzeuges zurückgegeben, welcher damit, wie oben vorgeschrieben worden, zu verfahren hat.

- 3) Die Führer der in Swinemünde oder Wolgast zur definitiven Abfertigung nach Stettin verwiesenen See- und Leichter-Schiffe müssen ihre Fahrt dahin, und die Führer der in Stettin zum Ausgange seewärts abgefertigten Schiffe und Leichter ihre Fahrt bis zu dem Ausgangsamte in Swinemünde, Wolgast oder Didenow unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und

Better unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Sie dürfen ohne Erlaubniß der Steuer-Behörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit andern Schiffen durch Böte Verkehr treiben.

- 4) Jeder Führer eines auf der Swine, der Peene, dem Haff oder der Oder unterhalb der langen Brücke zu Stettin am Ufer liegenden, oder sonst im Verkehr mit dem Lande oder mit andern Fahrzeugen stehenden See- oder Leichterschiffes oder andern Fahrzeuges ist verbunden, sich auf Verlangen gegen die Steuere-Beamten darüber, ob dasselbe zu den vorstehend unter No. 3. bezeichneten Fahrzeugen gehöre oder nicht, sofort auszuweisen, auch zu diesem Behuf die Prüfung zu gestatten, ob die Zugänge zu den Schiffsräumen sich unter amtlichem Verschlusse befinden.
- 5) Friert ein unter amtlichem Verschlusse stehendes, oder mit amtlicher Begleitung versehenes Fahrzeug auf der Fahrt von Swinemünde oder Wolgast ein, so muß davon sofort auf Kosten des Schiffers dem nächstbelegenen Hauptamte schriftliche Anzeige gemacht werden, welches die nöthigen Maasregeln anordnet, je nachdem die Ladung aus dem Fahrzeuge geschafft werden oder bis zur Wieder-Eröffnung der Schifffahrt in dem Fahrzeuge verbleiben soll.

## V. Allgemeine Bestimmungen.

### A. Verhältniß der Beamten, welche auf die Schiffe beordert werden.

§. 69.

Wenn Beamte, des Dienstes wegen, auf ein Schiff beordert sind, so müssen die Schiffer und deren Leute den Anweisungen derselben in Bezug auf ihre Amtsverrichtungen Folge leisten und überhaupt alles das befördern, was zur gehörigen Ausübung und zur Erleichterung jener Verrichtungen dienlich ist.

Glaubt ein Schiffer Ursache zur Beschwerde über das Benehmen der Beamten zu haben, so kann er solche bei dem den Beamten vorgesetzten, oder auch bei dem auf der Reise ihm vorliegenden Hauptamte anbringen und sich der Ahndung einer etwanigen Ungebühr, so wie der Abstellung der Klage, wenn diese bei der nähern Untersuchung gegründet befunden wird, versichert halten.

Der Schiffer ist verbunden, den Beamten auf dem Schiffe ein anständiges Unterkommen, gleich den Passagieren aus dem Handelsstande, zu gewähren, auch dieselben, wenn sie über 24 Stunden auf dem Schiffe bleiben müssen, an seinen Tisch gegen Kostgeld aufzunehmen. Etwaige Anstände wegen der Höhe des Kostgeldes entscheidet die Schifffahrts-Poliz - Behörde.

Geschieht die Bewachung oder Begleitung des Schiffes auf Kosten des Schiffers, so hat dieser:

- a) die reglementmäßigen Diäten nach dem Grade des Beamten für die Dauer der Schiffbesetzung und die Zeit, deren der begleitende Beamte zur Rückkehr nach dem Abgangsorte bedarf, zu entrichten, wobei je 24 Stunden für einen Tag und jeder angefangene Tag für voll gerechnet werden; außerdem
- b) entweder die Zurückbeförderung des begleitenden Beamten selbst zu bewirken, oder die Reisekosten-Entschädigung zu zahlen. Besteht zwischen dem Abgangs- und dem Bestimmungsorte eine Verbindung durch ordinaire Personen- oder Schnellpost, und kann diese für den Zweck der Reise benützt werden, so sind die tarifmäßigen Sätze zu entrichten, sofern nicht auf Grund der Allerhöchsten Kabinetts-Ordnung vom 30. Juli 1842 (Gesetzsammlung Seite 247) ein Pauschquantum von 15 Sgr. für die Meile in Anspruch genommen wird.

Geschieht dies, oder besteht keine zum Zweck der Reise zu benutzende Postverbindung, so wird das bezeichnete Pauschquantum gezahlt. Dabei wird eine Entfernung von weniger als eine Meile als eine volle Meile angesehen.

Die Begleitungs- und Bewachungs-Gebühren und Reisekosten-Entschädigung dürfen nicht an die betreffenden Beamten, sondern nur an das Hauptamt gegen Quittung gezahlt werden.

Von der Rheede nach dem Hafen und vom Schiffe an das Land muß der Schiffer die Beamten in allen Fällen unentgeltlich zurückfahren.

## B. Strafbestimmungen.

### §. 70.

Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung einer Vorschrift dieses Regulativs wird, sofern nicht deshalb nach dem Gesetz vom 23. Januar 1838 wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Ordnungsstrafe von Einem bis Zehn Thalern geahndet.

Berlin, den 31. Januar 1846.

Der Finanz-Minister. Flottwell.



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.		8.	9.	10.
						Brutto- Gewicht. Gr.   Pfd.	ander- weiter Maassstab.			
Laufende Nr. der ein- zelnen Schiffspapiere.	Namen der Empfän- ger.	Zahl der Koll.	Deren fortlaufende Nr.	Deren Markirung (Zeichen u. Nummer.)	Gattung der Baaren.	Deren		Bemer- kungen des Dekla- ranten.	Amtliche Bemerk.	

## B.

(Zu §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

No. . . .  
des Deklarations-Registers.No. . . .  
des Notiz-Registers.

## Schiffs-Provisions-Liste

für das Schiff . . . . Nationalität . . . von . . Lasten Tragfähigkeit, besetzt, einschließlich des Capitains und Steuermanns, mit . . . Mann, kommend von . . . geführt vom Capitain . . . aus . . .

Zur Beachtung. In dieser Liste werden der Schiffs-Proviant und — soweit nach dem §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846, sowie nach den unten beigefügten Bemerkungen überhaupt eine Anmeldung erfolgen muß — die Schiffsvorräthe, das Reisegepäck und die Reise-Geräthe der Schiffsmannschaft, ingleichen die Schiffs-Inventariestücke angemeldet.

Gegenstände, welche zwar anzumelden, aber nicht vorgedruckt sind, werden mit der Feder nachgetragen. Jede einzelne Position bildet eine besondere Zeile.

## A n m e l d u n g

I. des Schiffs-Proviant's und der sonstigen Schiffs-Vorräthe.

Benennung der Gegenstände.	Einge- gangen am . . .	Davon sind:					wieder ausge- gangen	Bemer- kungen.
		zur Ver- zehrung im Schiffe frei gelassen	unter amtlichen Verschluss auf dem Schiffe oder zur Nieder- lage ge- nommen	ver- steuert	Nr. des Debe- netir- sers.	Gr. Pfd.		
A. Schiffs- Proviant.								
1) Getränke.								
Bier . . . . .								
Wein . . . . .								
Branntwein . . .								
Rum und Arrak								

Benennung der Gegenstände.	Einge- gangen am . . .	Davon sind:					Bemer- kungen.
		zur Ver- zehrung im Schiffe frei gelassen	unter amtlichen Verschluss auf dem Schiffe oder zur Nieder- lage ge- nommen.	ver- steuert	Nr. des Debe- regi- sters.	wieder- ausge- gangen	
	Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.	
2) Anderer Schiffs-Pro- viant.							
Fleisch . . . . .							
Brod . . . . .							
Grüße . . . . .							
Mehl . . . . .							
Butter . . . . .							
Käse . . . . .							
Salz . . . . .							
Tabak . . . . .							
Cigarren . . . . .							
Reis . . . . .							
Thee . . . . .							
Kaffee . . . . .							
Zucker . . . . .							
Syrup . . . . .							
Chocolade . . . . .							
Apfelsinen . . . . .							
Citronen, Limonen und Pomeranzen							
<b>B. Vorräthe</b> zum Gebrauch für das Schiff.							
Bemerkung. Aus solche Vorräthe dieser Art drauchen angemel- det zu werden, welche sich in nicht gewöhn- licher Menge auf den Schiffe befinden oder deren Aufbewahrung dem Orte nach ab- sond nicht in der ge- wöhnlichen Weise er- folgt.							
Theer . . . . .							
Pech . . . . .							
Thran . . . . .							
Farbe . . . . .							
Talg . . . . .							
Seife . . . . .							
Lauwerk . . . . .							
Bretter . . . . .							
Nägcl . . . . .							

II. Anmeldung des (noch nicht gebrauchten) Reise-Gepäcks und der (noch nicht gebrauchten) Reise-Geräthe für die Schiffsbemannung (nicht für die Passagiere).	Es sind versteuert		
	im Gewicht von	Nr. des Hebe-Registers.	Betrag der Abgabe.
	Gr.	Pf.	
<b>Bemerkung.</b>			
Kleidungsstücke, Bett- und Tischzeug, Koch- und Tafelgeschirr und alle ähnlichen Gegenstände werden, wenn sie zum Gebrauche des Kapitäns oder der Schiffsmannschaft auf dem Schiffe bestimmt und schon gebraucht sind, nicht angemeldet.			
Ungebrauchte Gegenstände dieser Art werden hier angegeben:			
. . . . .			
<b>III. Anmeldung der Schiffs-Inventariensstücke.</b>			
<b>A. Des auf der ersten Seite bezeichneten Preussischen Schiffes:</b>			
1) Nur solche Inventariensstücke befinden sich auf dem Schiffe, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . . . bescheinigten Inventarium bereits verzeichnet sind.			
2) Außer solchen Inventariensstücken, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . . . bescheinigten Inventarium verzeichnet sind, befinden sich auf dem Schiffe und werden zur Verzollung angemeldet:			
Schiffs-Anker . . . Stück . . . . .			
Anker-Ketten . . . . .			
Anderer Ketten . . . . .			
Neues Segeltuch . . . . .			

	Es sind versteuert		
	im Gewicht von Gr. Pfd.	Nr. des Hebe- Regi- sters.	Beitrag der Abgabe.
B. Anmeldung von Schiffs-Inventarienstücken des auf der ersten Seite bezeichneten . . . . . (nicht Preussischen) Schiffes.			
Bemerkung. Von den gewöhnlichen Inventarienstücken ausländischer Schiffe (Segel, Tauc, Kompass u. s. w.) müssen die Anker und Ankerketten in jedem Falle, die übrigen nur dann angemeldet werden, wenn sie sich nicht im Gebrauche befinden oder vom Schiffe entfernt werden sollen.			
Hiernach werden angemeldet:			
Anker . . . . . Stück . . . . .			
Anker-Ketten . . . . .			

Für die richtige Angabe  
beim Eingange:  
. . . . . den . . . . .  
Der Schiffs-Kapitain.

Für die richtige Angabe  
beim Ausgange:  
. . . . . den . . . . .  
Der Schiffs-Kapitain.

Für den richtigen Befund  
beim Eingange:  
Die Revisions-Beamten.

Für den richtigen Befund  
beim Ausgange:  
Die Revisions-Beamten.

## C.

(Zu §. 35. des Regulative vom 31. Januar 1846.)

Begleitschein-Empfangs-Register, Blatt No. Abgegeben den ten 184  
 Die Revision übernehmen:

## Auszug

aus

{der Zoll-Deklaration} des Amtes zu No. vom ten  
 {dem Begleitscheine }

18 . . über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren  
 Behufs der Anmeldung derselben zur Verzollung;

sofortigen Weiterverfendung auf Begleitschein nach  
 über das Amt zu durch

I. Inhalt } der Zoll-Deklaration. des Begleitscheins.													II.			
Gattung und Menge der Waaren													Angabe			
Nummer der einzelnen Positionen.	Der Kofli	nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten resp. Begleitschein-Extrahenten.	nach Statt gehabter amtlicher Ermittlung.	ob und wie ein Verschluss angelegt ist, und Zahl der angelegten Bleie oder Siegel.	ob und von welchen Waaren Durchgangs-Zoll und welchem Satz erhoben worden.	a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentl. Niederlagen gelagert haben.	Anträge und sonstige Bemerkungen des Baaren-Empfängers.									
													Deren Gewicht.		Deren Gewicht.	
													Brutto.	Netto.	Brutto.	Netto.
													Gr. Pfd.	Gr. Pfd.	Gr. Pfd.	Gr. Pfd.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.				



## D.

(Zu §. 35. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Begleitschein-Empfangs-Register, Blatt No. Abgegeben den ten 184  
 Die Revision übernehmen:

## Auszug

aus

{der Zoll-Deklaration } des      Amtes zu      No. vom ten  
 {dem Begleitscheine }

18 . . über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren  
 Behufs der Anmeldung derselben zur Niederlage.

I. Inhalt } der Zolldeklaration. des Bescheinigungs.													II.
Der Post		Gattung und Menge der Waaren							Angabe			Anträge und sonstige Bemerkungen des Waaren Empfängers.	
1.	2.	3.	nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten resp. Begleiters - Ertrahenten.			nach Statt gehabter amtlicher Ermittlung.			10.	11.	12.		13.
			4.	Deren Gewicht.		7.	Deren Gewicht.						
				5.	6.		8.	9.					
Nummer der einzelnen Positionen.		Zahl und Art der Verpackung.		Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.		Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.		ob und wie ein Verschluss angelegt ist, und Zahl der angelegten Bleie oder Siegel.		ob und von welchen Waaren Durchgangszoll und nach welchem Satze erhoben worden.		a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentl. Niederlagen gelegen haben.	
Str. Pfd.		Str. Pfd.		Str. Pfd.		Str. Pfd.		Str. Pfd.		Str. Pfd.		Str. Pfd.	

III. Revisions-Befund.						IV. Aufnahme der Baaren in die Niederlage.				V. Abgang aus der Niederlage.					
Zahl und Art der Kollis.	Angabe des vorgefundenen Verhältnisses		Der Baaren			Des Niederlage-Registers			Bemerkungen (über angelegten Ver- schluß etc.)	Der Kollis					
			Menge.		Ander- weiter										
	Gat- tung, mit An- gabe der Tarif- Po- sition.	Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht.		Maß- stab.		Gewicht									
		Gr. Pf.	Netto.		Gr. Pf.	Brutto.	Netto.								
Jahl der Bleie oder Siegel.			Gr. Pf.	Netto.	Gr. Pf.	Brutto.	Netto.	Letzt- Konto- Blatt- Nummer.	Datum des Abgangs.	Jahl und Art der Ver- packung.	Zeichen und Nummer.	Gr. Pf.	Gr. Pf.		
14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.			



Laufende Nummer.	Benennung der Spezial-Dokumente, welche den Ausgang legitimiren, nach Ausstellungs-Ort, Datum und No.	Namen der Ver- sender.	Deren fortlaufende Nr.			An- gabe über die Art der Waa- ren.	Deren		Bemer- kungen.
			3. 4.	5.	6.		Brutto- Ge- wicht.	ander- weiter Maf- stab.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

## Kontroll-Bermerke.

Monat.	Tag.	Stunde.	Laufende No.	Befund.

(Zu §. 54. des Regulativs vom 31. Januar 1846.

## Lade-Liste

für das Schiff

geführt vom Schiffer  
bestimmt nach

## Zur Beachtung.

- 1) In dieser Liste sind alle Waaren anzugeben, welche ohne besondere Deklaration an Bord genommen werden. Werden Waaren derselben Gattung geladen, so sind die bis Mittag geladenen spätestens in der Mittagstunde, die später eingenommenen spätestens beim Tageschlusse einzutragen. Werden Waaren verschiedener Gattung geladen, so darf mit der Ladung einer andern Waaren-Gattung nicht eher begonnen werden, als bis die unmittelbar vorher verladene in der Liste verzeichnet ist.
- 2) Die Lade-Liste muß nebst der Haupt-Ausgangs-Deklaration und den Spezial-Deklarationen stets zur Einsicht der revidirenden Beamten bereit gehalten werden.
- 3) Am Schlusse wird die Liste durch Namens-Unterschrift vom Schiffer vollzogen.
- 4) Die Uebertretung oder Nichtbeachtung einer der vorstehenden Vorschriften wird nach §. 70. des Regulativs vom 31. Januar 1846 geahndet.

Monat.	Tag.	Namen des Versenders.	Benennung der Waaren.	Angabe über deren Menge.

(Zu §. 67. des Regulatives vom 31. Januar 1846.)

## Verzeichniß der Ladung

des Fahrzeuges  
nach

geführt vom Schiffer

bestimmt

Laufende No. des Fracht- briefes.	Namen des Versenders.	Namen des Waaren- Empfängers.	Wohnort	Angabe der Waaren, auf welche der Frachtbrief des Versenders lautet, nach Kolle, Stückzahl, Marke, Waaren-Gattung u. Menge; letzteres nach Gewicht, Ortschaft oder Fimer, in Buchstaben.

Die hier verzeichnete Waare erkenne ich an in Ladung genommen  
zu haben.

Stettin, den     ten     . . . . .

(Der Schiffsführer.)

Allerhöchste Kabinettsordre vom 18ten Oktobee 1838, die Erhebung der Hafens-Gelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwasser und zu Pillau, so wie der Schifffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing \*) betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 7. d. M. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, und der Gebühren für gewisse Leistungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwasser und zu Pillau, so wie die Tarife zur Erhebung der Schifffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, die hierbei zurückkommenden vier Tarife nebst dieser Ordre durch die Gesefsammlung zur öffentlichen Kenntniß, und die Ersteren vom 1. Januar l. J. ab in Anwendung zu bringen. Der Tarif für den Hafen von Pillau soll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, dann aber einer Revision unterworfen werden, bei welcher auf eine Ermäßigung der Gefälle hingewirkt werden muß. Demnächst ist derselbe von 5 zu 5 Jahren weiteren Revisionen zu unterwerfen. Das Letztere soll auch rüchftlich der Tarife für die Städte Königsberg und Elbing geschehen, welche vorerst bis zum 1. Januar 1844 Gültigkeit haben. Soweit die Verwaltung der Hafens-Einkünfte kaufmännischen Korporationen überlassen ist, sind Letztere verbunden, nach näherer Anweisung der betreffenden Regierungen über die Einnahme und Ausgabe genaue und übersichtliche Rechnungen zu führen, und diese mit den Belägen auf Erforderu den Regierungen zur Einsicht und Prüfung vorzulegen. Bei den Emolumenten, welche der Lootsen-Kommandent zu Königsberg und der Ober-Lootse zu Elbing jetzt für die Zuweisung der Lootsen und für die Ertheilung von sogenannten Anweise-Zetteln beziehen, kann es zwar, so lange die jetzigen Empfänger ihre Dienste verwalten, bewenden. Ihre Nachfolger im Dienste haben jene Geschäfte aber, als zu ihren eigentlichen Amtöverrichtungen gehörend, unentgeltlich zu besorgen.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanzminister  
Grafen v. Alvensleben.

\*) Die später revidirten Tarife zur Erhebung der Schifffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing folgen unter Nr. 8.

## A.

## Hafengeld = Tarif

für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

1. von Schiffen mit Ladung	{	beim Eingange . . .	11	Sgr.	—	Pf.
		beim Ausgange . . .	11	"	—	"
2. von Schiffen mit Ballast	{	beim Eingange . . .	5	"	6	"
		beim Ausgange . . .	5	"	6	"

## Zusätzliche Bestimmungen.

1. Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
2. Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
3. Holzschuten und Boote von 5 Lasten Tragfähigkeit und darunter, zahlen überall nur die Hälfte des von den Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.
4. Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht, oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 11 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 11 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraumes aber nichts.
5. Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichtfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlösung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafen-Abgaben nicht statt; ebenso ist auch

6. wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafens-Abgaben frei bleiben.
7. Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,  
 a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder  
 b) welche ihrer Seite nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,  
 haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch
8. neben dem Hafengelde das durch die Kabinettdordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.  
 Dasselbe beträgt für die Schiffslast:
- |  |   |
|--|---|
| 1. von Schiffen mit Ladung . .   | } beim Eingange 2 Rthl. — Sgr.<br>} beim Ausgange 1 " — " |
| 2. von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind: |   |
| 3. von Schiffen mit Ballast . . . . .  | nichts.   |
9. Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der See-Lootsen mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8. angeführte extraordinäre Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootsen und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeister, Strom-Inspektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur See-Armen-Kasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer

verpflichtet, solches dem Polizei-Präsidenten oder dem Ober-Zoll-Inspektor in Danzig anzuzeigen.

Sollte sich in besondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs aushändigen.

#### B e f r e i u n g e n .

1. Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung, oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen seewärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben. Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Danzig ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.
2. Schiffe und andere Fahrzeuge, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
3. Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

#### S t r a f - B e s t i m m u n g e n .

1. Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
2. Widersprechlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.







## B.

### Hafengeld = Tarif für den Hafen von Pillau.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

1. von Schiffen mit Ladung	(beim Eingange . . . . . 15 Sgr. — Pf.
	(beim Ausgange . . . . . 15 " — "
2. von Schiffen mit Ballast	(beim Eingange . . . . . 7 " 6 "
	(beim Ausgange . . . . . 7 " 6 "

#### Zusätzliche Bestimmungen.

1. Soweit in diesem Tarife und dem Anhange desselben die Schiffslast den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
2. Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
3. Boote von 5 Lasten Tragfähigkeit und darunter zahlen überall nur die Hälfte des von den Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.
4. Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rheide bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rheide wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 15 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 15 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
5. Wenn Schiffe auf der Rheide löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterschiffen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entloshung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entloshung der Hafen-Abgaben nicht statt; eben so ist auch
6. wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rheide einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu ent-

richten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafengebühren frei bleiben.

7. Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,  
 a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich dem inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder  
 b) welche ihrer Seits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengelb und die in dem Anhang zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

8. neben dem Hafengelbe das durch die Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast:

- |  |   |
|--|---|
| 1. von Schiffen mit Ladung . .   | } beim Eingange 2 Rthl. — Sgr.<br>} beim Ausgange 1 " — " |
| 2. von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Ladungsgröße oder weniger beladen sind: |   |
|  | } beim Eingange 1 " — "<br>} beim Ausgange — " 15 "       |
| 3. von Schiffen mit Ballast . . . . .  |   |

9. Neben dem Hafengelbe, unter welchem die Gebühren der See-Koosten mit begriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das unter Nr. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in dem Anhang zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Koosten und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeister, Strom-Inspektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffen sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur See-Armen-Kasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich bekommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Vorstande der Hafen-Polizei-Kommission oder dem Ober-Zoll-Inspektor in Pillau anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Koosten seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordent-

lichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung des Vootsen-Kommandeurs aushändigen.

### Befreiungen.

1. Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafen-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen seewärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Villau ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

2. Schiffe und andere Fahrzeuge, welche königliche oder Armeeeffekten transportiren und keine Beladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
3. Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lebiglich zur Fischerei benützt werden.

### Straf-Bestimmungen.

1. Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt außer der verkürzten Abgabe deren vierfachen Betrag als Strafe.
2. Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Villau,  
enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

1. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes:

1. wenn die Schiffer sich zum Löschen oder Einnehmen des Ballastes ihrer eigenen Leute oder selbstgedungener Arbeiter bedienen, was ihnen ohne Beschränkung freisteht, -- nichts;

2. wenn sie dazu die Hülfe der Festungs-Baugefangenen in Anspruch nehmen:

- a) für das Beglarren des durch die Schiffsmannschaft aus dem Schiffsraume auf den Ballastquai gelöschten Ballastes, oder für das Einkarren desselben auf das Schiff, von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes für jede Schiffslast . . . 2 Sgr.
- b) für das Auswerfen des Ballastes aus dem Schiffsraume auf das Bohlwerk des Ballastquais von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes für jede Schiffslast . . . . . 1 -

Anmerkung zu Nr. 2a und b.

1. Unter den Sätzen zu a und b ist die Vergütung für die von den Baugesangenen zu stellenden Karren mitbegriffen;
2. Die Zahlung geschieht in beiden Fällen, a und b, nach dem dritten Theile der Lastengröße des Schiffes, ohne Rücksicht darauf, ob die Menge des gelöschten oder eingenommenen Ballastes mehr oder weniger beträgt.
3. Für die Stellungs-Planken und Böcke wird an denjenigen, dem die Lieferung dieser Geräthschaften in Entreprise überlassen ist, die dafür in dem Kontrakte festgesetzte Vergütung gezahlt.

II. Für Benutzung der Schiffswerfte und Kielbänke,

1. der Schiffswerfte:

- a) bei Neubauten, von der Tragfähigkeit der erbauten Fahrzeuge, ohne Rücksicht auf die Gattung derselben für die Schiffslast . . . . . 3 Sgr. — Pf.
- b) bei Reparaturen
- aa) von Seeschiffen, für die Schiffslast . . . . . 2 - 6 -
- bb) von allen übrigen Schiffsgesäßen, für die Schiffslast . . . . . 2 - — -

Anmerkung. Dauert die Benutzung der Schiffswerfte länger als ein Jahr, so müssen die obigen Sätze unter a und b für jedes fernere Jahr der Benutzung aufs Neue entrichtet werden.

2. der Kielbänke, von jedem Schiffsgesäß ohne Unterschied, sofern dasselbe nicht länger als drei Monate im Kielgraben liegt, für die Schiffslast . . . 1 - — -

Anmerkung. Dauert die Benutzung länger, so steigt die Gebühr für jedes fernere Vierteljahr um 1 Sgr. für die Schiffslast, so daß für das zweite Vierteljahr 2 Sgr., für das dritte 3 Sgr. und so weiter zu entrichten sind.

III. An Lootsen-Gebühren:

1. der See-Lootsen,

wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung

Handb. f. Fr. Consulardremitr.

des Haupt-Tarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffen von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letztern gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

a) Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht am Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht — Rthl. 15 Sgr.

b) Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes, das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem Hafen zu begeben oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:

aa) für die Mitnahme seiner Person . . . . . 1 " — "

bb) für die Beförderung seiner Papiere . . . — " 15 "

c) Wird die Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle auf den Antrag des Schiffers bewilligt, so ist an den, dem Schiffe zu diesem Behufe beigegebenen Lootsen zu entrichten:

aa) von Schiffen über 30 Schiffslast Tragfähigkeit . . . . . — " 25 "

bb) von Schiffen, die eine geringere Tragfähigkeit haben . . . . . — " 15 "

Geschieht die Verlegung eines Schiffes auf Anordnung des Lootsen-Kommandeurs oder einer dazu befugten Behörde, so ist dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

## 2. der Binnen-Lootsen,

bei der Fahrt über Haß ist von jedem Schiffe zu entrichten für die Begleitung

a) von Pillau nach Königsberg . . . . . 5 " 10 "

b) von Pillau nach Braunsberg bis Pfahlbude 4 " 10 "

c) von Pillau nach Elbing . . . . . 6 " — "

Anmerkung. Von dem Saße zu c. erhält der Pillauer Lootse für die Fahrt von Pillau bis

Schiffsrub 5 Rthl. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsrub bis Elbing 20 Sgr.

Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht am Bord des Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht . . . . . — Rthl. 15 Sgr.

3. für Benutzung der Pilotage-Chaloupen und sonstigen Geräthschaften:

- a) für ein großes Warptroß und einen dergleichen Warpanker . . . . . 3 - - "
- b) für ein kleines Warptroß und einen dergleichen Warpanker . . . . . 1 - 15 -

Kamerl. 1. Die vorstehenden Sätze gelten für den Gebrauch der Geräthschaften auf 48 Stunden. Dauert die Benutzung länger, so ist der doppelte Betrag zu entrichten.

2. Sind die Trose und Anker zwar geliefert aber nicht gebraucht worden, so wird dafür nichts bezahlt.

4. für Revision der Leichterfahrzeuge an den Lootsen-Kommandeur in Pillau:

- a) von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge bei dessen Ankunft in Pillau und von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge vor dessen Abgange nach Königsberg, für die Besichtigung der vorgeschriebenen Sicherheits-Einrichtungen an den Luken und Schotten und für die Bescheinigung des Revisionsbefundes . . . . . — - 10 -
- b) von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge, nach erfolgter Abladung auf der Pillauer Rhebe und bei dessen Wiederankunft in Pillau, für die Prüfung, daß von der Ladung auf dem Fahrzeuge nichts zurückgeblieben sei, und für die Ertheilung des diesfälligen Attestes . . . . . — - 5 -

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste werden nach einer besonderen Tare erhoben, welche von den Schiffen in dem Dienstlokal der Hafen-Polizei-Kommission eingesehen werden kann.

## Zusätzliche Bestimmungen.

1. Wenn das Bugfired eines Schiffes in den Hafen oder aus demselben nöthig ist, oder ein Schiffer sich von der Rbede nach dem Hafen oder umgekehrt begeben will, so bleibt die Beforgung der dazu erforderlichen Boote dem Schiffer oder dessen Abrechner überlassen, und die Lootsen haben sich dabei jeder Einmischung zu enthalten.
2. Die Zurückschaffung des begleitenden Lootsen vom Bord ausgehender Schiffe geschieht durch ein Lootsenboot ohne Kosten für den Schiffer. Ist aber das gesammte Lootsenpersonal dergestalt anderweit dienstlich beschäftigt, daß die Abfendung eines Lootsenboots zu dem angegebenen Zwecke nicht sofort geschehen kann, und will der Schiffer den dadurch entstehenden Aufenthalt vermeiden, so liegt ihm ob, für die Zurückschaffung des Lootsen auf seine Kosten zu sorgen und zu diesem Behufe ein besonderes Boot zu dngen, wobei den Lootsen jedoch ebenfalls jede Einmischung untersagt ist.
3. Sind in Fällen besonderer Gefahr zu der einem Schiffe zu leistenden Hülfe die vorhandenen Lootsen und die gewöhnlichen Geräthschaften nicht ausreichend, so wird die Hafen-Polizei-Kommission die den angenommenen Hilfsarbeitern zu gewährende Belohnung und die Entschädigung für den Gebrauch oder den Verlust der hülfsweise benutzten Geräthschaften besonders festsetzen.

In wirklichen Haverei- und in Strandungsfällen erfolgt diese Festsetzung durch die von der Deputation des Kommerz- und Admiraltäts-Kollegiums aufzustellende Verge-Rechnung.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

---

 Nr. 5.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 24. Oktober 1840, die Erhebung der Hafengelder und sonstigen Schiffahrts-Abgaben, so wie der Lootsengebühren in den Seehäfen und für die Gewässer der Provinz Pommern betreffend.

Nach Ihrem Antrag vom 24. August d. J. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife für die Erhebung des Hafengeldes zu Swinemünde und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs, der Hafengelder in Stralsund,

Greifswald, Wolgast und Barth, des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes, der Lootsengebühren für die Binnengewässer zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene und für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen, so wie der Hafengelder in Kolbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde, nebst den dazu gehörigen Anhängen genehmigt und vollzogen. Indem Ich Sie beauftrage, diese anliegenden 11 Tarife nebst den Anhängen durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen, bestimme Ich, daß solche mit dem 1. Januar l. J. in Kraft treten und hiernächst von fünf zu fünf Jahren einer Revision unterworfen werden sollen.

Sanssouci, den 21. Oktober 1810.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanzminister,  
Grafen v. Alvensleben.

### T a r i f,

nach welchem das Hafengeld in Swinemünde und die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind.

Es wird entrichtet:

I. an Hafengeld in Swinemünde:

für die Schiffslast Tragfähigkeit von allen seewärts ein- oder ausgehenden Schiffen und Fahrzeugen

1) mit Ladung . . . . .	{ beim Eingange . . . 12 Sgr. 8 Pf.
	{ beim Ausgange . . . 12 " 8 "
2) mit Ballast oder leer . .	{ beim Eingange . . . 6 " 4 "
	{ beim Ausgange . . . 6 " 4 "

II. an Schiffsabgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs:

für die Schiffslast Tragfähigkeit

1) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche die Peene unterhalb Wolgast und Eines der Tiefe vor der Peenemündung befahren,

a) mit Ladung . . . . .	{ beim Eingange . . . 1 Sgr. 4 Pf.
	{ beim Ausgange . . . 1 " 4 "
b) mit Ballast oder leer	{ beim Eingange . . . — " 8 "
	{ beim Ausgange . . . — " 8 "

2) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche

- a) mit Berührung des großen oder kleinen Hafss durch die Swine oder Divenow seewärts ein- oder ausgehen, in- gleichen welche
- b) das große oder kleine Haff oder die Peene zwischen Wolgast und Anklam dergestalt befahren, daß einer der nachbenannten Orte, als: Swinemünde, Bollin, Stepenitz, Gollnow, Damm, Stettin, Belitz, Anklam, Wolgast oder Usedom berührt wird,
- aa) mit Ladung . . . . . 1 Sgr. 4 Pf.
- bb) mit Ballast oder leer . . . . . — " 8 "

Ausnahme. Von Schiffen und Fahrzeugen, welche nur zwischen Anklam, Wolgast und Usedom fahren, wird nur die Hälfte der vorstehenden Sätze mit resp. 8 Pf. und 4 Pf. erhoben.

#### Zusätzliche Bestimmungen.

#### A. In Bezug auf das Hafengeld in Swinemünde unter Nr. 1. des Tarifs.

- 1) Fahrzeuge von Funfzehn Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rheede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rheede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld,
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 12 Sgr. 8 Pf. oder den Satz zu 2. mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Weiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Weiladung den Satz zu 1. mit 12 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
- 3) Wenn Schiffe auf der Rheede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen.

Auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlösung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht statt. Eben so ist auch

4) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rheide einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafengebühren frei bleiben.

5) Neben dem Hafengelde wird von den Schiffen derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

das durch die Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld erhoben. Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |   |  |
|---|--|
| 1) von Schiffen mit Ladung . .  | } beim Eingange 2 Rthl.<br>} beim Ausgange 1 - |
| 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind, |  |
| 3) von Schiffen mit Ballast . . . . .   | Nichts.  |

B. In Bezug auf die Schiffahrts-Abgaben unter Nr. II. des Tarifs.

6) Fahrzeuge von Fünf Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte der tarifmäßigen Abgabensätze.

7) Die unter II. Nr. 2. genannten Abgaben sind zu entrichten:

a) von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, durch die Peene, Swine oder Divenow seewärts eingehend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Anklam fortsetzen:

beziehungsweise bei den Haupt-Zollämtern zu Wolgast oder Swinemünde, oder der Expeditionsstelle zu Divenow,

b) von den Fahrzeugen, welche, oberhalb Stettin herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff fortsetzen:

bei dem Haupt-Steueramte zu Stettin;

c) von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, oberhalb Anklam herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Wolgast oder Usedom fortsetzen:

bei dem Steueramte zu Anklam;

d) von allen übrigen Schiffen und Fahrzeugen:

bei der Steuer-Hebestelle des Abfahrtsortes, oder, wenn sich an diesem Orte eine solche nicht befindet, bei der Steuer-Hebestelle desjenigen der oben unter II. Nr. 2. b. genannten Orte, welcher auf der Fahrt zuerst berührt wird.

Fahrzeuge, welche, aus dem Haff kommend, nach Kammin fahren, oder über Divenow ausgehen, und an deren Abfahrtsorte sich eine Steuer-Hebestelle nicht befindet, sollen jedoch zur Entrichtung der Abgabe in Wollin nicht verpflichtet, sondern befugt sein, dieselbe erst bei dem Steueramte zu Kammin, resp. bei der Expeditionsstelle zu Divenow zu entrichten.

### C. Im Allgemeinen.

- 8) So weit in diesem Tarife und dem Anhange desselben die Schifflast (Last) den Erhebungsmaaßstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schifflast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 9) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge der unter Nr. 5. bezeichneten Nationen haben sowohl die oben unter I. und II. festgesetzten, als die in dem Anhange zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.
- 10) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 11) Neben dem Hafengelde in Swinemünde, unter welchem die Gebühren der Scelootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben mit begriffen sind, und den unter II. genannten Schiffahrtsabgaben kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 5. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarife festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens zu Swinemünde, der genannten Fahrwasser und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootsen und deren Kommandeurs, noch den Schiffahrts-, Zoll- und Polizeibeamten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches einem der Ober-Zollinspektoren in Wolgast oder Swinemünde oder dem Ober-Steuerinspektor in Stet-

tin, oder dem Vorstande der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde anzuzeigen.

Sollte sich in besondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs oder eines der vorstehend genannten Beamten aushändigen.

#### B e f r e i u n g e n .

- 1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern nachzuweisende, Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen von Swinemünde einlaufen, bleiben von der Entrichtung des Hafengeldes befreiet, wenn sie den Hafen seawärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingekommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Swinemünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

- 2) Schiffe, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind von den in diesem Tarif genannten Abgaben befreiet.
- 3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

#### S t r a f b e s t i m m u n g e n .

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der in diesem Tarif festgesetzten Abgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt außer der verkürzten Abgabe deren viersfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widerseßlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

#### A n h a n g

zu dem Tarif des Hafengeldes in Swinemünde, und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs,

enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

#### I. Im Hafen zu Swinemünde.

Es wird entrichtet:

- 1) an Winterlager-, Pfahl- und Bohlwerksgeld:  
 von Schiffen und Fahrzeugen, welche Winterlager im Hafen halten, von jeder Last Tragfähigkeit . . . . . 5 Pf.  
 Bemerkung. Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht an das Bohlwerk anlegen, sondern im Strome vor Anker und Tau liegen bleiben, sind dieser Abgabe nicht unterworfen.
- 2) Für Benutzung der Kielstätte:  
 a) von Schiffen und Fahrzeugen, welche sich der Kielstätte bedienen, um zu kielholen, von jeder Last Tragfähigkeit . . . . . 10 Pf.  
 um zu krängen, von jeder Last Tragfähigkeit . . . . . 5 "  
 b) für das Einsetzen eines Mastes von einem Schiffe oder Fahrzeuge von 50 Last und darüber . . . 20 Sgr. —  
 unter 50 Last . . . . . 12 " 6 "
- 3) Für das Löschen oder Einnehmen des Ballastes wird nichts entrichtet; die dazu nöthigen Arbeiter und Geräthschaften, so wie den Ballast selbst zu beschaffen, bleibt den Schiffen überlassen. Wollen dieselben letzteren von dem der Stadtkommune gehörigen Grunde entnehmen, so haben sie dafür die ein für allemal festgesetzte Vergütung nach der in den Geschäftslokalen des Haupt-Zollamts und der Schifffahrts-Kommission aushängenden Tare zu entrichten.
- II. In dem bei dem Dorfe Kröhslin in der Peene belegenen sogenannten Grünschwadener Hafen.  
 Für die Benutzung des daselbst vorhandenen Bohlwerks zum Anlegen, Löschen oder Laden, ist an Bohlwerksgeld für die Last Tragfähigkeit von allen Schiffen und Fahrzeugen  
 1) mit Ladung . . . . . 2 Sgr.  
 2) mit Ballast oder leer . . . . . 1 "  
 bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze zu entrichten.
- III. Die Gebühren der Lootsen auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene sind nach dem besonderen Tarife vom heutigen Tage zu entrichten.
- Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

## Hafengeld - Tarif

für den Hafen zu Stralsund.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |                                    |                |              |
|------------------------------------|----------------|--------------|
| 1) von Schiffen und Fahrzeugen mit | (beim Eingange | 4 Sgr. 8 Pf. |
| Ladung . . . . .                   | (beim Ausgange | 4 - 8 -      |
| 2) von Schiffen und Fahrzeugen mit | (beim Eingange | 2 Sgr. 4 Pf. |
| Ballast oder leer . . . . .        | (beim Ausgange | 2 - 4 -      |

## Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) So weit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Fahrzeuge von Fünf Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte der obigen Höhe des Hafengeldes.
- 4) Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf. oder den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theile des Ladungsraums aber nichts.
- 5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von dem Schiffe, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichtersfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlösung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht statt. Eben so ist auch
- 6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichtersfahrzeuge gleichfalls davon frei bleiben.

- 7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
- a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,
- haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen; auch
- 8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten. Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:
- 1) von Schiffen mit Ladung .  $\left. \begin{array}{l} \text{beim Eingange 2 Rthlr.} \\ \text{beim Ausgange 1 -} \end{array} \right\}$
  - 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind . . . . .  $\left. \begin{array}{l} \text{beim Eingange 1 Rthlr.} \\ \text{beim Ausgange — - 15 Sgr.} \end{array} \right\}$
  - 3) Von Schiffen mit Ballast . . . . . Nichts.
- 9) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweise nur noch das unter Nr. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden.

Es brauchen demnach die Schiffer nicht nur weder den Lootsen und deren Kommandeur, noch den Hafen-, Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten, unter irgend einem Vorwande, ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenlaste eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Vorsteher der städtischen Hafenverwaltungs-Behörde oder dem Ober-Zollinspektor in Stralsund anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen

Dienste zu bezuigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der städtischen Hafenverwaltungs-Behörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

#### Befreiungen.

- 1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende, Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von Entrichtung der Hafengebühren befreit, wenn sie den Hafen wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Stralsund ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

- 2) Schiffe, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
- 3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischelei benutzt werden.

#### Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersprechlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g I.

von den Abgaben, welche für Benutzung besonderer Anstalten zu entrichten sind.

Es wird von der Schiffslast Tragfähigkeit entrichtet:

- I. für Benutzung der Kielstätte und zwar:
  - 1) für Kielholen täglich . . . . . 6 Pf.
  - 2) für Krängen täglich . . . . . 3 "
- II. beim Löschen und Einnehmen des Ballastes:
  - 1) für das Auswerfen des Ballastes ohne Unterschied der Dauer . . . . . 1 Sgr. 1 Pf.
  - 2) für das Einnehmen des Ballastes eben so . . . 3 " 2 "
  - 3) für den Gebrauch der Ballastkarren eben so . . 1 " — "

- 4) für den Gebrauch der Ballastflaken, deren sich jeder beim Ein- oder Ausbringen des Ballastes bedienen muß, ebenfalls ohne Unterschied der Dauer . . . . . — Sgr 4 Pf.
- III. Die Lootsengebühren werden nach dem besondern Tarife für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen vom heutigen Tage entrichtet.

### A n h a n g II.

Das in Stralsund zu entrichtende Tiefgeld ergibt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

### Hafengeld - Tarif

für den Hafen zu Greifswald.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Seeschiffen:

a) mit Ladung . . . . .	}	beim Eingange 4 Sgr.
	}	beim Ausgange 4 "
b) mit Ballast oder leer . . .	}	beim Eingange 2 Sgr.
	}	beim Ausgange 2 "

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen:

a) mit Ladung . . . . .	}	beim Eingange 3 Sgr.
	}	beim Ausgange 3 "
b) mit Ballast oder leer . . .	}	beim Eingange 1 Sgr. 6 Pf.
	}	beim Ausgange 1 " 6 "

Anmerkung. Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position 1. zu entrichten.

### Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.

- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küstenfahrt dienen, werden solche verstanden, welche nur Ströme und die Preussische, so wie die Mecklenburgische Küste befahren; sind überdies
- a) diese Fahrzeuge von nicht mehr als 5 Lasten Größe, so zahlen sie nur die Hälfte des Satzes zu 2.,
  - b) sind solche Fahrzeuge von 5 Lasten und darunter ohne Deck — Boote —, so wird für den Eingang und Ausgang zusammen von größeren Booten nur . . . . . 5 Sgr.  
von kleineren Booten . . . . . 3 -  
entrichtet;
  - c) der nämlichen Abgabe (lit. b.) sind auch diejenigen Fahrzeuge unterworfen, welche nur zwischen der Stadt und dem Hafen zur Wiecl fahren, ohne die See zu berühren.
- 4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rheide bleiben, entrichten:
- a) wenn sie die Rheide wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz 1. b. oder 2. b. mit resp. 2 Sgr. oder 1 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder die Sätze zu 1. a. und 2. a. mit 4 Sgr. oder resp. 3 Sgr., oder die Sätze zu 1. b. und 2. b. mit 2 Sgr. oder resp. 1 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. a. oder 2. a. mit resp. 4 Sgr. oder 3 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil der Schiffsgröße aber nichts.
- 5) Wenn Schiffe auf der Rheide löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen, das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entloshung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafen-Abgaben nicht statt. Eben so ist auch
- 6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rheide einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

- 7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,  
 a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder  
 b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,  
 haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch
- 8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.  
 Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:
- |  |   |
|--|---|
| 1) von Schiffen mit Ladung . . .   | } beim Eingange 2 Rthlr.<br>} beim Ausgange 1 - |
| 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind . . . |   |
| 3) von Schiffen mit Ballast . . . . .  | Nichts.   |
- 9) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsenpersonal, noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landes-Gesetzen bestraft, und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich bekommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor in Greifswald anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, dem Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten anseherndlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur

unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts ausshändigen.

#### Befreiungen.

- 1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende, Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafensabgaben befreit, wenn sie den Hafen seawärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.  
Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Greifswald ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.
- 2) Fahrzeuge, welche königliche oder Armer-Effekten transportiren und keine Beladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.

#### Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafensabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersprechlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Greifswald,  
enthaltend:  
die Abgaben für Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

#### I. Für die Benutzung der Lastadie:

- 1) zum Neubau
  - a) eines Schiffes oder einer Jacht für die Last Tragfähigkeit 7 Sgr.
  - b) eines Bootes ein für allemal . . . . . 15 "
- 2) zur Reparatur
  - a) eines Schiffes oder einer Jacht bei einer Dauer von mehr als 8 Tagen, für die Last Tragfähigkeit . . . . . 2 Sgr. 6 Pf.  
bei kürzerer Dauer . . . . . 1 " 6 "
  - b) eines Bootes ein für allemal . . . . . 7 " 6 "

- II. Für die Benutzung der Ballastflöße zum Löschen oder Einnehmen von Ballast:
- 1) für jede ausgeworfene Last . . . . . 1 Sgr. 6 Pf.
  - 2) für jede eingenommene Last . . . . . 3 " — "
- III. Für die Benutzung des Kochhauses, für die Dauer einer einmaligen Anwesenheit:
- a) von Seeschiffen . . . . . 10 Sgr.
  - b) von den Küstenfahrzeugen . . . . . 6 "
- IV. Die Lootsengebühren werden nach dem besondern Tarife für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen vom heutigen Tage entrichtet.

### A n h a n g II.

Das in Greifswald zu entrichtende Tiefgeld ergibt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

### Hafengeld = Tarif

für den Hafen zu Wolgast.

- Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:
- 1) von Seeschiffen:
 

a) mit Ladung . . . . .	}	beim Eingange	1 Sgr.	8 Pf.
		beim Ausgange	1 " "	8 " "
b) mit Ballast oder leer	}	beim Eingange	— " "	10 " "
		beim Ausgange	— " "	10 " "
  - 2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen:
 

a) mit Ladung . . . . .	}	beim Eingange	— Sgr.	8 Pf.
		beim Ausgange	— " "	8 " "
b) mit Ballast oder leer	}	beim Eingange	— " "	4 " "
		beim Ausgange	— " "	4 " "

Anmerkung: Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Postion 1. zu entrichten.

## 3) von offenen Booten:

- a) von mehr als drei Gängen oder Planken im Ganzen 3 Sgr.  
 b) von drei Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

## Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaassstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küstenfahrt dienen, werden solche verstanden, welche nur Ströme und die Preussische, so wie die Mecklenburgische Küste befahren.
- 4) Von Schiffen und Fahrzeugen, welche am Wohlwerke oder an den Dalsen nur anlegen, um zu klariren, ist das Hafengeld nur nach Position 3. a. mit 3 Sgr. im Ganzen zu entrichten.
- 5) Die vor dem Hafen auf dem Strome ankernden Fahrzeuge sind nebst den dazu gehörigen Booten von aller Abgabe befreit. Wird von solchen, imgleichen von den auf der Rheide ankernden Fahrzeugen durch Leichterschiffe Ladung nach Wolgast abgesetzt oder von daher eingenommen, so wird das tarifmäßige Hafengeld von den Leichterschiffen nach der Lastenzahl der wirklichen Ladung erhoben.
- 6) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
  - a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,
 haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch
- 7) neben dem Hafengelde das durch die Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.  
 Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:
 

1) von Schiffen mit Ladung . . .	}	beim Eingange 2 Rthl. — Sgr.
	}	beim Ausgange 1 " — "
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind,	}	beim Eingange 1 " — "
	}	beim Ausgange — " 15 "
3) von Schiffen mit Ballast . . . . .		Nichts.

- 8) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 7. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden.

Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsen-Personal, noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffen sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenklasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor in Wolgast anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

### Befreiungen.

- 1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende, Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafens-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen seawärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Wolgast ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

Von den Hafens-Abgaben befreit bleiben ferner

- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armer-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenständen haben;

- 3) alle Fischerboote, Quaken und Polte, und  
 4) Boote, welche leer ankommen und ohne Ladung wieder fortgehen.

### Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafensabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.  
 2) Widersprechlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Wolgast,  
 enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

- |   |              |  |
|---|--------------|--|
| I. für die Benutzung der Schiffsbaustellen:   |              |  |
| 1) von jedem daselbst neu erbauten Schiffesgefäße,<br>excl. der offenen Boote, pro Fuß der Kiellänge  | 5 Sgr. — Pf. |  |
| 2) von jedem daselbst reparirten derartigen Fahr-<br>zeuge pro Fuß der Kiellänge . . . . .  | 2 " 6 "      |  |
| II. für die Benutzung der Kielstätte  |              |  |
| 1) zum Kielholen, für die Last . . . . .  | 1 " 6 "      |  |
| 2) zum Krängen, für die Last . . . . .  | — " 9 "      |  |
| in beiden Fällen mit Einschluß der Gebühr<br>für die Benutzung der, der Hafenverwal-<br>tung gehörigen Gangspiele.                              |              |  |
| III. für die Benutzung der Zimmerbude, täglich  | 1 " — "      |  |
| IV. beim Einnehmen oder Löschen des Bal-<br>lastes:   |              |  |
| 1) für eingenommenen Ballast, von jeder Last<br>Tragfähigkeit . . . . .   | 6 " — "      |  |
| 2) für gelöschten oder sonst gelagerten Ballast,<br>welcher binnen Jahresfrist wieder eingenom-<br>men wird, von jeder Last Tragfähigkeit . . . | 2 " 6 "      |  |
| V. für die Benutzung des städtischen Koch-<br>hauses, so lange die jedesmalige Anwesenheit im<br>Hafen dauert,                                  |              |  |
| 1) von einem Seeschiffe . . . . .   | 20 " — "     |  |
| 2) von jedem andern Fahrzeuge . . . . .   | 7 " 6 "      |  |

- VI. für die Benutzung des Bohlwerks:  
 von Fahrzeugen, welche an demselben Klastterholz  
 löschen, für jede Last Tragfähigkeit . . . . . 4 Sgr. — Pf.  
 Es ist jedoch für die Last nur zu entrichten, wenn  
 gelöscht wird:
- |                                 |   |   |   |
|---------------------------------|---|---|---|
| die halbe Ladung . . . . .      | 2 | — | — |
| ein Viertel derselben . . . . . | 1 | — | — |
| unter einem Viertel. . . . .    | — | — | 6 |
- VII. Die Lootsen-Gebühren, und zwar sowohl der See- wie der  
 Binnen-Lootsen, sind nach den besonderen Tarifen für die Ge-  
 bühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und  
 Rügen, und auf den Binnen-Gewässern zwischen Stettin und  
 den Mündungen der Swine und Peene, vom heutigen Tage, zu  
 entrichten.

### A n h a n g II.

- I. Das in Wolgast zu entrichtende Tiefgeld ergibt der besondere  
 Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden  
 Tiefgeldes vom heutigen Tage.
- II. Die Schiffsahrts-Abgaben für Befahrung der Peene ergibt  
 der Tarif, nach welchem das Hafengeld in Swinemünde, und die  
 Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so  
 wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind, vom heuti-  
 gen Tage.

Santofouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
 Graf v. Alvensleben.

### Hafengeld - Tarif für den Hafen zu Barth.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:  
 1) von Seeschiffen

a) mit Ladung . . . . .	{ beim Eingange	1 Sgr.	8 Pf.
	{ beim Ausgange	1	8
b) mit Ballast oder leer	{ beim Eingange	—	10
	{ beim Ausgange	—	10

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen,

- |                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| a) mit Ladung . . . . .  | { beim Eingange . . . . . 8 Pf. |
|                          | { beim Ausgange . . . . . 8 "   |
| b) mit Ballast oder leer | { beim Eingange . . . . . 4 "   |
|                          | { beim Ausgange . . . . . 4 "   |

Anmerkung: Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position 1. zu entrichten.

3) von offenen Booten:

- a) von mehr als 3 Gängen oder Planken im Ganzen . 3 Sgr.  
 b) von 3 Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) Soweit in diesem Tarife und dem Anhange desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaassstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Unter Schiffen oder Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küstenfahrt dienen, werden solche verstanden, welche nur Ströme und die Preussische, so wie die Mecklenburgische Küste befahren.
- 4) Von Schiffen und Fahrzeugen, welche am Wohlwerke oder an den Dalgen nur anlegen, um zu klariren, ist das Hafengeld nur nach Position 3. a. mit 3 Sgr. im Ganzen zu entrichten.
- 5) Die in dem Binnenwasser ankernden Fahrzeuge sind nebst den dazu gehörigen Booten von aller Abgabe befreit. Wird von solchen aber durch Leichterchiffe Ladung nach Barth abgesetzt oder von daher eingenommen, so wird das tarifmäßige Hafengeld von den Leichterchiffen nach Position 2. nach der Lastenzahl der wirklichen Ladung erhoben.
- 6) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
  - a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,
 haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

- 7) neben dem Hafengelde das durch die Kabinets-Ordnung vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |   |   |
|---|---|
| 1) von Schiffen mit Ladung . . .  | } beim Eingange 2 Rthl. — Sgr.<br>} beim Ausgange 1 " — " |
| 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind, |   |
| 3) von Schiffen mit Ballast . . . . .   | Nichts.   |
- 8) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 7. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach die Schiffer weder den Hafen-Beamten, noch den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armen-Kasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizei-Behörde in Barth oder dem Ober-Zoll-Inspektor in Stralsund anzuzeigen.

### Befreiungen.

Von den Hafen-Abgaben sind befreit:

- 1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle verhindert werden und in den Hafen einlaufen, wenn sie den Hafen wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird die Befreiung denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Barth ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armees-Effekten transportiren und keine Beladung von andern Gegenständen haben;
- 3) alle Fischerboote, Quaken und Posten, und
- 4) Boote, welche leer ankommen und ohne Ladung wieder fortgehen, imgleichen Boote, welche nur mit Passagieren und deren Gepäck und Proviant ankommen oder damit abgehen.

#### Straf-Bestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Einrichtung der Hafens-Abgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersprechlichkeiten gegen Brantje werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Barth,  
enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

- I. für die Benutzung der Schiffs-Baustellen:
  - 1) von jedem daselbst neu erbauten Schiffsgesäße  
excl. der offenen Boote pro Fuß der Kiellänge 5 Sgr. 8 Pf.
  - 2) von jedem daselbst reparirten derartigen Fahr-  
zeuge pro Fuß der Kiellänge . . . . . 2 " 6 "
- II. für die Benutzung des Wohlwerks oder der Ladebrücke:
  - 1) beim Laden oder Löschen von Kloster- oder  
sonstigem Holze (außer dem tarifmäßigen Ha-  
fengelde) für jede Last Tragfähigkeit . . . . . 3 Sgr. — Pf.  
Es ist jedoch für die Last nur zu entrichten,  
wenn eingenommen oder gelöst wird:
 

die halbe Ladung . . . . .	1	-	8
ein Viertel derselben . . . . .	—	-	10
unter einem Viertel . . . . .	—	-	5
  - 2) für die Benutzung der Ladebrücke mit Fuhr-  
werk (so weit solche überhaupt mit Pferden  
betreten werden darf) von jedem Pferde . . . — " 8 "

Anmerkung: Werden von einem Fuhrwerke vor der Ladebrücke Pferde abgespannt, so muß die Gebühr dennoch nach der Anzahl der Pferde, mit welchen das Fuhrwerk zur Brücke gelangt ist, entrichtet werden. Neben dieser Abgabe wird eine besondere Abgabe an Dammgeld nicht erhoben.

- 3) für das in Flüssen ankommende oder abgehende Langholz, welches an der im Dohlwerke eingerichteten Aus- und Einschleppestelle ausgefahren oder ins Wasser gebracht wird, von jedem zu dessen Transport benutzten Pferde . . . . 1 Sgr.

Anmerkung: Außer dieser Abgabe wird für das Lagern des Holzes oder dessen Transport eine besondere Abgabe an Lager- oder Dammgeld nicht entrichtet.

Sansouci, den 24. October 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

### T a r i f

des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes.

Es wird für die Schiffslast Tragfähigkeit entrichtet für die Fahrt:

	durch das westliche oder nördliche Fahrwasser.	durch das östliche Fahrwasser.
1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung		
beim Eingange . . . . .	2 Sgr. 4 Pf.	4 Pf.
beim Ausgange . . . . .	2 Sgr. 4 Pf.	4 Pf.
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast		
beim Eingange . . . . .	1 Sgr. 2 Pf.	2 Pf.
oder leer      beim Ausgange . . . . .	1 Sgr. 2 Pf.	2 Pf.

### Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) Unter der Schiffslast ist die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Unter dem westlichen Fahrwasser wird der Gellen, unter dem nördlichen das zwischen Rügen und Hiddensee durchführende Fahrwasser, und unter dem östlichen das Neue oder Wester-Tief, das Land-Tief und das Oster-Tief verstanden.
- 3) Die Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes tritt ein, sobald ein Fahrzeug aus der See kommend, oder dahin gehend, eine der unter Nr. 2. benannten Wasserstraßen passirt.

Fahrzeuge, welche nach der Peene gehen oder daher kommen, haben jedoch das für Benutzung des östlichen Fahrwassers festgesetzte Tiefgeld nicht zu entrichten, sondern unterliegen der für die Befahrung der untern Peene und Eines der Tiefe vor der

Heeremündung durch den Tarif vom heutigen Tage angeordneten besonderen Schiffsabgabe.

- 4) Das Tiefgeld muß bei einem der Haupt-Zollämter in Stralsund, Greifswald oder Wolgast, und zwar an demjenigen dieser Orte entrichtet werden, welchen ein eingehendes Fahrzeug zuerst berührt oder von welchem ein Fahrzeug ausläuft, und macht es hierbei rücksichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes an dem betreffenden Orte keinen Unterschied, ob eingehende Fahrzeuge in den Hafen einlaufen oder auf der Rbede bleiben.
- 5) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
  - a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln, haben das Tiefgeld überall doppelt zu zahlen.
- 6) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Tiefgeld nur nach dem Saße der Ballastschiffe.
- 7) Fahrzeuge von nicht mehr als 15 Lasten Größe zahlen nur die Hälfte der obigen Saße.

#### B e f r e i u n g e n .

Schiffe, welche königliche oder Armees-Effekten transportiren, und keine Beladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Tiefgelde befreit.

#### S t r a f b e s t i m m u n g e n .

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Tiefgeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widerseßlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Sansfoncei, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

## T a r i f,

nach welchem die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen zu entrichten sind.

Benennung der Lootsen-Stationen.	Lautende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit				
			bis 10 Tsch incl.	von 11 bis incl. 20 Tsch	von 21 bis incl. 30 Tsch	von 31 bis incl. 40 Tsch	von 41 Tsch und darüber bis incl. 150 Tsch für jede folgende 10 Tsch
			fl. sgr.	fl. sgr.	fl. sgr.	fl. sgr.	
Barhöft.	1	Aus der See durch den Wellen bis Barhöft und umgekehrt	— 20	— 25	1 —	1 5	5 sgr. mehr.
	2	Von Barhöft nach Stralsund	1 —	1 15	1 25	2 5	10 sgr. "
	3	Aus der See durch das neue Fahrwasser zwischen Hiddensee und Wittow nach Stralsund und umgekehrt . . . .	3 —	4 10	5 20	6 20	1 rthl. "
Stralsund.	4	Von Stralsund nach Barhöft	1 —	1 15	1 25	2 5	10 sgr. "
	5	Von Stralsund nach dem Ruben und Kl. Zicker . . . . .	2 15	3 15	4 10	4 20	20 sgr. "
Greifswald.	6	Von Stralsund nach Greifswald und Putbus (Lauterbach) . . . . .	2 5	3 —	4 —	4 10	10 sgr. "
	7	Von Greifswalder Bied nach dem Ruben, Kl. Zicker, Putbus (Lauterbach) und Stralsund					
Kl. Zicker.	8	Von Kl. Zicker in See durchs Land-Tief . . . . .	— 25	1 10	2 —	2 10	10 sgr. "
Ruben.	9	Von Lanterbeck desgl. . . . .	2 —	2 15	3 —	3 15	10 sgr. "
	10	Von Hagensche Bied desgl. . . . .					
Veemünde.	11	Aus der See durch das Oster-Tief nach dem Ruben . . . . .	— 25	1 10	2 —	2 10	10 sgr. "
	12	Vom Ruben nach Stralsund . . . . .	2 15	4 —	6 —	6 20	20 sgr. "
	13	dgl. " Greifswalder Bied . . . . .					
	14	dgl. " Lanterbeck . . . . .	2 15	3 15	4 12	4 23	11 sgr. "
	15	dgl. " Hagensche Bied . . . . .					
	16	dgl. " Putbus (Lauterbach) . . . . .	2 15	3 15	5 —	6 —	20 sgr. "
	17	dgl. " in See durchs Oster-Tief . . . . .					
	18	dgl. " nach Veemündescher Schanze . . . . .	— 25	1 10	2 —	2 10	10 sgr. "
	19	Von Veemünde nach dem Ruben					

Die Bestimmung d. Lootsenstationen für das obenbeschriebene Fahrwasser u. die Vertheilung der obenstehenden Sätze auf die den einzelnen Stationen zuzureichenden Begleitungsstrecken bleibt ein- nurr besondern Bekanntmachung vorbehalten.

Benennung der Lootsen- Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird ent- richtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit					
			bis 10 Laß incl.	von 11 bis incl. 20 Laß	von 21 bis incl. 30 Laß	von 31 bis incl. 40 Laß	von 41 Laß und darüber bis incl. 150 Laß für jede folgende 10 Laß	
			Rel. far.	Rel. far.	Rel. far.	Rel. far.		
Mönchguth (Söhren, Vedde und Thiesfelw.)	20	Aus der See durch das Wester- Tief oder Land-Tief nach dem Ruden . . . . .	—	25	1 10	2 —	2 10	10 fgr. mehr.
	21	dgl. nach Stralsund . . .	3	15	5 15	7 10	8 —	20 fgr. "
	22	dgl. " Greifswalder Wied . . . . .	2	—	4 —	6 —	6 20	20 fgr. "
	23	dgl. " Putbus (Lau- terbach) . . . . .	2	—	3 15	5 —	5 10	10 fgr. "
	24	dgl. " Lanterbeck . . . . .	2	—	3 15	5 —	5 10	10 fgr. "
	25	dgl. " Pagenische Wied . . . . .	2	—	3 15	5 —	5 10	10 fgr. "
Putbus (Lauterbach.)	26	Von Putbus (Lauterbach) nach R. Zicker, Ruden, Greifswal- der Wied und Stralsund . .	2	5	3 —	4 —	4 10	10 fgr. "

- Anmerk. 1) Unter der Laß ist die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.  
 2) Außer dem Lootsengelde bekommen die Lootsen, nachdem sie 2 Tage am Bord gewesen, für jeden Liegetag 12 Sgr.  
 3) Für Schiffe von mehr als 150 Laß Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze, wie für Schiffe von 141 bis 150 Laß zu entrichten.

Sanssouci, den 21. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

## T a r i f,

nach welchem die Gebühren der Lootsen auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind.

Benennung der Lootsen-Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit								
			bis 10 Laß incl.	von 11 bis incl. 20 Laß	von 21 bis incl. 30 Laß	von 31 bis incl. 40 Laß	von 41 Laß und darüber bis incl. 150 Laß für jede folgende 10 Laß				
			Rtl. far.	Rtl. far.	Rtl. Sgr.	Rtl. Sgr.					
Stettin.	1	Von Stettin nach Swinemünde, der Lootsenstation am kleinen Pass oder Uckermünde . . .									
Swine-münde.	2	Von Swinemünde nach Stettin, der Station am kleinen Pass oder Uckermünde . . .	2	—	3	—	3 15	4	—	15 Sgr. mehr.	
Station am kleinen Pass.	3	Von der Station am kleinen Pass nach Stettin oder Swinemünde . . . . .									
	4	desgl. nach Uckermünde									
	5	desgl. nach Anklam . . .									
Anklam.	6	Von Anklam nach der Station am kleinen Pass . . . . .	1	15	2	10	3	—	3	10	10 Sgr. "
	7	desgl. nach Wolgast . . .									
Wolgast.	8	Von Wolgast nach der Station am kleinen Pass oder	2	—	3	—	3 15	4	—	15 Sgr. "	
	9	desgl. nach Prenemünde									
Peenemünde.	9	Von Peenemünde nach Wolgast	1	15	2	10	3	—	3	10	10 Sgr. "

- Anmerk. 1) Unter der Last ist die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.  
 2) Die Lootsen zu Wolgast bekommen außer den vorstehenden Gebühren für jeden Liegetag 12 Sgr.  
 3) Für Schiffe von mehr als 150 Laß Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze, wie für Schiffe von 141 bis 150 Laß zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
 Graf v. Alvensleben.

## Hafengeld - Tarif

für den Hafen von Kolbergermünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |   |         |
|---|---------|
| 1) von Schiffen und Fahrzeugen (beim Eingange . . . | 10 Sgr. |
| mit Ladung . . . . . (beim Ausgange . . .           | 10 -    |
| 2) von Schiffen und Fahrzeugen (beim Eingange . . . | 5 -     |
| mit Ballast oder leer . . . . (beim Ausgange . . .  | 5 -     |

## Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) So weit in diesem Tarif und dem Anhange desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungs-Maastab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu verstehen;
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe;
- 3) Fahrzeuge von Fünfzehn Lasten Größe und darunter, imgleichen die mit Klasterkholz ausgehenden Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes;
- 4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2 mit 5 Sgr. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1 mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2 mit 5 Sgr. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1 mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
- 5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlösung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht Statt. Eben so ist auch
- 6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu ent-

richten, wogegen die Leichter-Fahrzeuge gleichfalls von den Hafengebühren frei bleiben;

- 7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,  
 a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder  
 b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengeld, und die in dem Anhange zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

- 8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetts-Ordnung vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit

- |  |   |
|--|---|
| 1) von Schiffen mit Ladung . .   | } beim Eingange 2 Rthlr.<br>} beim Ausgange 1 " |
| 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind, |   |
| 3) von Schiffen mit Ballast. . . . .   | Nichts.   |

- 9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rheede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben, mit begriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter No. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld, und die im Anhange zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsen-Personale, noch den Hafen-Beamten, oder den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffen sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armen-Kasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor in Kolberg anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden,

den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

#### Befreiungen.

- 1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende, Unglücksfälle verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafengebühren befreit, wenn sie den Hafen seewärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben. Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Kolbergermünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
- 3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

#### Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hafengebühren auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widerseßlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

#### A n h a n g

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Kolbergermünde,  
enthaltend:  
die Abgaben für Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

1. für Benutzung des Winter-Hafens von allen Schiffen und Fahrzeugen
 

von 10 Last und darüber . . .	1	Rthlr.
- 20 " " " . . .	2	"
- 40 " " " . . .	3	"
- 60 " " " . . .	4	"

- II. Für Benutzung der, der Stadtgemeinde von Kolberg gehörigen Schiffsbaustelle zu Kolbergermünde ist, wenn ein Schiff oder Fahrzeug daselbst neu erbaut wird, die Vergütung an die Kammerei zu Kolberg nach besonderer Uebereinkunft zu entrichten.
- III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Kolbergermünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Rhede zu entlöschten oder zu beladen, oder ihnen Ballast zuzuführen, ist der Prahmlohn nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigentümern zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art Statt.
- IV. Für das Löschten oder Einnehmen von Ballast an den dazu bestimmten, zum Hasen gehörigen Plätzen wird nichts entrichtet; geschieht solches aber an dem der Stadtgemeinde von Kolberg gehörigen Grunde, so ist wegen der dafür zu entrichtenden Vergütung besondere Uebereinkunft zu treffen.
- V. An Lootsengebühren.

Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengeld begriffen ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hasen geführt und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber von der Rhede abgebracht sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen besondere Dienste, welche nicht zu den Amtöverrichtungen der Letztern gehören, geleistet oder besorgt werden, ist es diesen gestattet, die dafür nachstehend festgesetzte Entschädigung zu fordern:

- 1) für das Bugfieren eines Schiffes von der Rhede in den Hasen, oder aus dem Hasen nach der Rhede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot besetzt ist, 5 Sgr.
- 2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabeltaulänge von 120 Faden
  - a) wenn die Lootsen Anker und Tau geben . . 1 Rthlr. 15 Sgr.
  - b) wenn der Schiffer selbst Anker und Tau giebt 1 " — "
- 3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hasen, einschließlich des Entgegenbringens des Hafentaues 1 " — "
- 4) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspitze bis zu seiner Lagerstelle, oder umgekehrt, mittelst der vom Schiffe aus gereichten Leine
 

für ein Schiff von 10 bis 15 Last Tragfähigkeit. .	4 Sgr.
" " " über 15 " 20 " " " " " " " " " "	7 "
" " " " 20 " 25 " " " " " " " " " "	10 "

- für ein Schiff über 25 bis 40 Last Tragfähigkeit. . 15 Sgr.  
 " " " " 40 " 70 " " .. 18 "  
 " " " " 70 " 100 " " .. 20 "  
 " " " " 100 " " " .. 1 Rthlr.
- 5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelst der von der Moolenspiße aus zugeworfenen Leine  
 für ein beladenes Boot . . . . . 5 Sgr.  
 " " unbeladenes " . . . . . 2 " 6 Pf.
- 6) für das Bergen von Ankern und zwar:
- | für ein Schiff Tragfähigkeit<br>von 8 bis 30 Last | des großen Ankers    |                       | des täglichen Ankers |                       |
|---|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|
|   | mit Boye<br>3 Rthlr. | ohne Boye<br>5 Rthlr. | mit Boye<br>2 Rthlr. | ohne Boye<br>4 Rthlr. |
| " 30 " 50 "                                       | 4 "                  | 6 "                   | 3 "                  | 5 "                   |
| " 50 " 100 "                                      | 5 "                  | 7 "                   | 4 "                  | 6 "                   |
| " 100 " 200 "                                     | 7 "                  | 9 "                   | 6 "                  | 8 "                   |
| über 200 "  | 10 "                 | 12 "                  | 8 "                  | 10 "                  |

Sollten Loy- oder Wary-Anker verloren gehen, so wird für das Bergen derselben für jeden Anker Ein Thaler bezahlt.

Anmerkung. Es steht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten Dienstleistungen zu 1 bis 6 von den Lootsen besorgen lassen, oder sich dazu seiner eigenen Mannschaft, oder sonstiger beliebiger Hülfen bedienen will. Die oben bestimmten Gebühren zu 1 bis 6 sind daher nur zu entrichten, wenn die Dienstleistungen auf Verlangen von den Lootsen verrichtet oder besorgt worden sind, welche dann, außer den obigen Sätzen, für die nöthigen Mannschaften und Geräthschaften eine weitere Vergütung nicht fordern dürfen.

- 7) für jede besondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootsen nach dem Schiffe gemacht wird,
- a) wenn das Schiff sich auf der Rhede befindet,  
 bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes . . . . . 20 Sgr.  
 bei doppelter Bemannung . . . . . 1 Rthlr. 10 "
- b) wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht,  
 bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes 1 Rthlr.  
 bei doppelter Bemannung . . . . . 2 "

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Behufs des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derselben, so wie des Ein- und Ausbringens in den Hafen und aus demselben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1 bis 6 gedachten Dienstleistungen von den Lootsen gemacht werden, sind weder die Sätze zu a und b, noch sonstige Gebühren zu entrichten.

- 8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, sofern  
 22 \*

der Bootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieser Satz ist auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.  
Sandfouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

### Hafengeld - Tarif

für den Hafen von Stolpmünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |  |   |
|--|---|
| 1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung  | } beim Eingange 10 Sgr.<br>} beim Ausgange 10 " |
| 2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast |   |
| oder leer . . . . .                        | } beim Eingange 5 "<br>} beim Ausgange 5 "      |
|  |   |

#### Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) So weit in diesem Tarif und dem Anhang desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungs-Maassstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den Asten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Fahrzeuge von Fünfzehn Lasten Größe und darunter, imgleichen die mit Kastenholz ausgehenden Fahrzeuge, zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.
- 4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
  - b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
  - c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
  - d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
  - e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen, oder einnehmen, von der Beiladung den Satz

zu 1. mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

- 5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichter-Fahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschעהener Entlösung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht Statt. Eben so ist auch
- 6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten; wogegen die Leichter-Fahrzeuge gleichfalls von den Hafengebühren frei bleiben.
- 7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
- a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengeld und die in dem Anhang zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen, auch

- 8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- 1) von Schiffen mit Ladung . . . 

}	beim Eingange 2 Rthlr.
}	beim Ausgange 1 -
  - 2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind, 

}	beim Eingange 1 -
}	beim Ausgange — - 15 Sgr.
  - 3) von Schiffen mit Ballast . . . . . Nichts.
- 9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die im Anhang zu diesem Tarife festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsen-Personale, noch den Hafenbeamten, oder den Steuerpolizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffen sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur

das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor in Stolp anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Booten seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

### B e f r e i u n g e n .

- 1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle verhindert werden und in den Hasen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hasenabgaben befreit, wenn sie den Hasen seawärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht oder Ladung eingenommen oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hasen von Stolpmünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hasen berührt zu haben.

- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
- 3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

### S t r a f b e s t i m m u n g e n .

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Hasenabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersecklichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

## A n h a n g

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Stolpmünde,  
enthaltend:  
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

- I. für Benutzung des Winterhafens von allen Schiffen und Fahrzeugen  
von 10 Last und darüber . . . 1 Rthlr.  
" 20 " " " . . . 2 "  
" 40 " " " . . . 3 "  
" 60 " " " . . . 4 "
  - II. Für Benutzung der, der Stadtgemeinde zu Stolp ge-  
hörigen Schiffbaustelle zu Stolpmünde ist, wenn ein  
Schiff oder Fahrzeug daselbst neu erbaut wird, die Vergütung  
an die Kammerlei zu Stolp nach besonderer Uebereinkunft zu ent-  
richten.
  - III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Ein-  
wohnern von Stolpmünde unterhalten werden, um Schiffe auf der  
Rheide zu entlösen, zu beladen, oder ihnen Ballast zuzuführen, ist  
der Prahmlohn nach Maafgabe der bestehenden besonderen Prahm-  
ordnung zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu be-  
dienen, findet jedoch in keiner Art Statt.
  - IV. Für das Löschen oder Einnehmen an Ballast an den dazu be-  
stimmten Plätzen wird nichts entrichtet.
  - V. An Lootsen-Gebühren.
- Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung  
des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen  
Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen  
ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas  
fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn ein-  
gehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen bestimmten  
Stelle befestigt, ausgehende aber von der Rheide abgebracht sind.  
In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Loot-  
sen besondere Dienste, welche nicht zu den Amtverrichtungen der Letz-  
teren gehören, geleistet oder besorgt werden, ist es diesen gestattet, die  
dafür nachstehend festgesetzte Entschädigung zu fordern:
- 1) für das Bugfieren eines Schiffes von der Rheide in den  
Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rheide, für jeden  
Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot besetzt ist 5 Sgr.
  - 2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer  
Kabeltau-Länge von 120 Faden:
    - a) wenn die Lootsen Anker und Tau geben . . . . . 25 "
    - b) wenn der Schiffer selbst Anker und Tau giebt . . 15 "

- 3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen, einschließlich des Entgegenbringens des Hafentaues. . . . . 1 Rthlr.
- 3) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspiße bis zu seiner Lagerstelle oder umgekehrt mittelst der vom Schiffe aus gereichten Leine:
- |   |          |
|---|----------|
| für ein Schiff von 10 bis 15 Last Tragfähigkeit | 4 Egr.   |
| " " " über 15 " 20 " "                          | 7 " "    |
| " " " " 20 " 25 " "                             | 10 " "   |
| " " " " 25 " 40 " "                             | 15 " "   |
| " " " " 40 " 70 " "                             | 18 " "   |
| " " " " 70 " 100 " "                            | 20 " "   |
| " " " " 100 . . . . . "                         | 1 Rthlr. |
- 5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelst der von der Moolenspiße aus zugeworfenen Leine
- |                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| für ein beladenes Boot . . . . . | 5 Egr.    |
| " " unbeladenes " . . . . .      | 2 " 6 Pf. |

- 6) für das Bergen von Ankern, und zwar:

für ein Schiff Tragfähigkeit	des großen Ankers		des täglichen Ankers	
von 8 bis 30 Last	mit Boye	ohne Boye	mit Boye	ohne Boye
30 " 50 " "	3 Rthlr.	5 Rthlr.	2 Rthlr.	4 Rthlr.
" 50 " 100 " "	4 " "	6 " "	3 " "	5 " "
" 100 " 200 " "	5 " "	7 " "	4 " "	6 " "
" 200 " " " "	7 " "	9 " "	6 " "	8 " "
über 200 . . . . .	10 " "	12 " "	8 " "	10 " "

Sollten Top- oder Warp-Anker verloren gehen, so wird für das Bergen derselben für jeden Anker 1 Rthlr. bezahlt.

Anmerkung. Es steht jedem Schiffer frei, ob er die vorgemerkten Dienstleistungen zu 1. bis 6. von den Lootsen besorgen lassen oder sich dazu seiner eigenen Mannschaft oder sonstiger beliebiger Hülfen bedienen will.

Die oben bestimmten Gebühren zu 1. bis 6. sind daher nur zu entrichten, wenn die Dienstleistungen auf Verlangen von den Lootsen verrichtet oder besorgt worden sind, welche dann, außer den obigen Sätzen für die nöthigen Mannschaften und Geräthschaften, eine weitere Vergütung nicht fordern dürfen.

- 7) für jede besondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootsen nach dem Schiffe gemacht wird:
- a) wenn das Schiff sich auf der Rade befindet,
- |   |               |
|---|---------------|
| bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes . . . . . | 20 Egr.       |
| bei doppelter Bemannung . . . . .                   | 1 Rthlr. 10 " |
- b) wenn die Fahrt über die Rade hinaus auf die hohe See geht,
- |   |          |
|---|----------|
| bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes . . . . . | 1 Rthlr. |
| bei doppelter Bemannung . . . . .                   | 2 " "    |

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Befehl des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rbede und von derselben, so wie des Ein- und Ausbringens in den Hasen und aus demselben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1. bis 6. gedachten Dienstleistungen von den Lootsen gemacht werden, sind weder die Sätze zu a. und b., noch sonstige Gebühren zu entrichten.

- 8) für die Begleitung des Schiffes über die Rbede hinaus, sofern der Lootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden . . . . . 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieser Satz ist auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

### Hafengeld = Tarif

für den Hasen von Rügenwaldermünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| 1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung . . . . .  | beim Eingange . . 10 Sgr. |
|  | beim Ausgange . . 10 -    |
| 2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast . . . . . | beim Eingange . . 5 -     |
|  | beim Ausgange . . 5 -     |

#### Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) So weit in diesem Tarif und dem Anhange desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungs-Maastab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.
- 3) Fahrzeuge von Fünfzehn Lasten Größe und darunter, imgleichen die mit Klastenholz ausgehenden Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.
- 4) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hasen einlaufen, sondern auf der Rbede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rbede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hasen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;

- b) wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
- c) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 10 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 5 Sgr. einmal;
- d) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
- e) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 10 Sgr. einmal, vom übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.
- 5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschener Entloshung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entloshung der Hafengeldes nicht Statt. Eben so ist auch
- 6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten; wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafengebühren frei bleiben.
- 7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
  - a) mit welchen, wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,
 haben das Hafengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen; auch
- 8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.  
 Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:
 

1) von Schiffen mit Ladung. . .	{ beim Eingange 2 Rthlr.
	{ beim Ausgange 1 -
2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind,	{ beim Eingange 1 -
	{ beim Ausgange — - 15 Sgr.
3) von Schiffen mit Ballast . . . . .	Nichts.
- 9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Booten für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8. aufgeführte extraordinaire Flaggengeld

und die im Anhang zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalt gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder dem Lootsenpersonale noch den Hafenbeamten oder den Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Zollinspektor zu Rügenwalde anzuzeigen.

Sollte sich in besondern Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der Polizeibehörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

### B e f r e i u n g e n .

- 1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die an der Fortsetzung ihrer Reise durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hafens-Abgaben befreit, wenn sie den Hafen serwärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen und Fahrzeugen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Rügenwaldermünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armees-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.
- 3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benützt werden.

## Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

## A n h a n g

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Rügenwaldermünde,  
enthaltend:  
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

- I. für Benutzung des Winterhafens, von allen Schiffen und Fahrzeugen
 

von 10 Last und darüber . . .	1	Rthlr.	
- 20 - - - . . .	2	-	-
- 40 - - - . . .	3	-	-
- 60 - - - . . .	4	-	-
- II. Für Benutzung der Schiffbauplätze ist, da solche sämmtlich Privatpersonen gehören, die Vergütung nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten.
- III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Rügenwaldermünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Riede zu entlösen oder zu beladen oder ihnen Ballast zuzuführen, ist der Prahmlohn nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art statt.
- IV. Für das Löschen oder Einnehmen von Ballast an den dazu bestimmten zum Hafen gehörigen Plätzen wird nichts entrichtet; geschieht solches aber an dem der Stadtgemeinde von Rügenwalde gehörigen Grunde oder an Privatgrundstücken, so ist wegen der dafür zu entrichtenden Vergütung besondere Uebereinkunft zu treffen.
- V. Für das Aufziehen der Hafendrücke zum Durchlaß der Schiffe oder Fahrzeuge wird entrichtet:
 

für ein Schiff oder Fahrzeug	
über 20 Last Tragfähigkeit . . . .	5 Sgr.
bis 20 - - - - . . . .	2 - 6 Pf.
- VI. An Lootsengebühren.  
Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen

ist und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber von der Rbede abgebracht sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen besondere Dienste, welche nicht zu den Amtöverrichtungen der letztern gehören, geleistet oder besorgt werden, ist es diesen gestattet, die dafür nachstehend festgesetzte Entschädigung zu fordern:

- 1) für das Bugfieren eines Schiffes von der Rbede in den Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rbede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot besetzt ist, . . — Rthlr. 5 Sgr.
- 2) für das Warpen eines Schiffes für die Breite einer Kabeltaulänge von 120 Faden
  - a) wenn die Lootsen Anker und Tau geben . — " 25 "
  - b) wenn der Schiffer selbst Anker und Tau giebt — " 15 "
- 3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen einschließlich des Entgegenbringens des Hafentaues . . . . . 1 " — "
- 4) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspiße bis zu seiner Lagerstelle, oder umgekehrt, mittelst der vom Schiffe aus gereichten Leine
 

für ein Schiff von 10 bis 15 Last Tragfähigkeit	—	"	4	"
" " " über 15 " 20 " "	—	"	7	"
" " " " 20 " 25 " "	—	"	10	"
" " " " 25 " 40 " "	—	"	15	"
" " " " 40 " 70 " "	—	"	18	"
" " " " 70 " 100 " "	—	"	20	"
" " " " 100 . . . . . "	1	"	—	"
- 5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen mittelst der von der Moolenspiße aus zugeworfenen Leine
 

für ein beladenes Boot . . . . .	5 Sgr.	— Pf.
für ein unbeladenes Boot . . . . .	2	6
- 6) für das Bergen von Anker und zwar:
 

für ein Schiff Tragfähigkeit	des großen Ankers		des täglichen Ankers	
	mit Boye	ohne Boye	mit Boye	ohne Boye
von 8 bis 30 Last	3 Rthlr.	5 Rthlr.	2 Rthlr.	4 Rthlr.
" 30 " 50 "	4	6	3	5
" 50 " 100 "	5	7	4	6
" 100 " 200 "	7	9	6	8
über 200 . . . . .	10	12	8	10

Sollten Loy- oder Warp-Anker verloren gehen, so wird für das Bergen derselben für jeden Anker Ein Thaler bezahlt.

Anmerkung. Es steht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten

Dienstleistungen zu 1. bis 6. von den Lootsen besorgen lassen, oder sich dazu seiner eigenen Mannschaft oder sonstiger beliebiger Hilfe bedienen will. Die oben bestimmten Gebühren zu 1. bis 6. sind daher nur zu entrichten, wenn die Dienstleistungen auf Verlangen von den Lootsen verrichtet oder besorgt worden sind, welche dann außer den obigen Sätzen für die nöthigen Mannschaften und Geräthschaften eine weitere Vergütung nicht fordern dürfen.

7) für jede besondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootsen nach dem Schiffe gemacht wird:

a) wenn das Schiff sich auf der Rhede befindet:

bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes — Rthlr. 20 Sgr.

bei doppelter Bemannung . . . . . 1 " 10 "

b) wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht:

bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes 1 " — "

bei doppelter Bemannung . . . . . 2 " — "

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Befehl des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derselben, so wie des Ein- und Ausbringens in den Hasen und aus demselben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1. bis 6. gedachten Dienstleistungen, von den Lootsen gemacht werden, sind weder die Sätze zu a. und b. noch sonstige Gebühren zu entrichten.

8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, insofern der Lootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden 1 Rthlr.

Anmerkung. Dieser Satz ist auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.  
Graf v. Alvensleben.

## Nr. 6.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 29. Dezember 1843, die Ergänzungen der unterm 24. Oktober 1840 ergangenen Tarife betreffend, nach welchen die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen und auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind.

Nach Ihrem Berichte vom 18. v. M. erkläre Ich Mich mit den vorgeschlagenen Ergänzungen der unterm 24. Oktober 1840 von Mir genehmigten Tarife, nach welchen die Gebühren der Lootsen:

- a) in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen, und
- b) auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene,

zu entrichten sind (Gesetz-Sammlung für 1840. Seite 347 — 349), dahin einverstanden, daß:

- 1) bei der Lootsenstation am Ruden für die Begleitung der Schiffe von dort in See durch das Wester- oder das Landtief der unter Nr. 17. des Tarifs ad a. für die Fahrt vom Ruden in See durch's Ostertief bestimmte Gebührensatz;
- 2) bei der Lootsenstation am kleinen Haff für die Begleitung der Schiffe von dort nach Wolgast der für diese Begleitungsstrecke bei der Station Wolgast unter Nr. 8. des Tarifs ad b. bestimmte Gebührensatz, und für die Begleitung der Schiffe bloß von der Haff-Tonue bei Westflüne bis nach Anklamer Fähre, oder umgekehrt, die Hälfte des unter Nr. 4. desselben Tarifs bestimmten Satzes; und endlich
- 3) bei der Station Wolgast für die Begleitung der Schiffe von Wolgast nach Anklam der für diese Strecke bei der Station Anklam unter Nr. 7. des Tarifs ad b. angegebene Satz,

erhoben werden soll.

Zugleich will Ich in Betreff der Lootsengebührentarife, welche in den Anhängen zu den Hafengelddtarifen für Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde vom 24. Oktober 1840 sub Nr. 5. enthalten sind (Gesetz-Sammlung für 1840. Seite 353. 358. 364), hierdurch bestimmen, daß:

- zu 4. der für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspiße bis zu seiner Lagerstelle, oder umgekehrt, für Schiffe von 10 bis 15 Last Tragfähigkeit bestimmte Gebührensatz von 4 Sgr. auch bei Fahrzeugen unter 10 Last Tragfähigkeit anzuwenden ist;

zu 5. für den Saß von resp. 5 Egr. oder 2 Egr. 6 Pf., welcher für das Einziehen eines Boots in den Hafen festgesetzt worden, das Boot auf Verlangen nicht bloß in den Hafen hinein, sondern auch, ohne eine besondere Gebühr, bis zum Lagerplatze gezogen werden muß, und daß:

zu 6. für das Bergen von Ankern für Fahrzeuge unter 8 Last Tragfähigkeit, wenn der Anker nicht bloß in einem Toy- oder Warp-Anker besteht, der für Schiffe von 8 bis 30 Last Tragfähigkeit bestimmte Saß von resp. 2 Thaler und 4 Thaler gelten soll.

Sie haben diese Ergänzungen der Tarife vom 24. Oktober 1840 durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 29. Dezember 1843.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanzminister  
v. Bodelschwingh.

Nr. 7.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 19. April 1844, den Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen von Memel betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 27. Februar c. habe Ich den anliegenden Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen zu Memel genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, denselben nebst dieser Ordre durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß und vom 1. Juli d. J. ab, mit welchem Tage die Erhebung des Dangezölles und des Baumgeldes gänzlich aufhört, zur Anwendung zu bringen. — Der Tarif nebst seinen Anhängen soll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, gegen Ablauf des Jahres 1848 aber einer Revision unterworfen werden. Zu dem Ende sind die dabei beteiligten städtischen und kaufmännischen Korporationen verbunden, nach näherer Anweisung der Regierung zu Königsberg über die Einnahmen und Ausgaben genaue und übersichtliche Rechnungen führen zu lassen

und diese nebst den Belägen auf Erfordern der Regierung zur Einsicht und Prüfung vorzulegen.

Berlin, den 19. April 1844.

Friedrich Wilhelm.

An  
den Staats- und Finanzminister  
v. Bodelschwingh.

### Hafengeld = Tarif

für den Hafen von Memel.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

I. von Schiffen mit Ladung	beim Eingange	9 Sgr. — Pf.
	beim Ausgange	9 " — "
II. von Schiffen mit Ballast	beim Eingange	4 " 6 "
	beim Ausgange	4 " 6 "

#### Zusätzliche Bestimmungen.

1) Soweit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast den Erhebungs-Maassstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Schiffe und Fahrzeuge von 25 Lasten Tragfähigkeit und darunter zahlen nur ein Drittheil des von Schiffen zu entrichtenden Hafengeldes.

3) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung nicht den vierten oder, wenn sie mit Dachpfaunen, Bruch-, Kalk- oder Mauersteinen, Steinkohlen oder Kreide beladen eingehen, nicht den dritten Theil ihrer Tragfähigkeit übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.

4) Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

- wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;
- wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu II. mit 4 Sgr. 6 Pf. einmal;
- wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu I. mit 9 Sgr. oder den Satz zu II. mit 4 Sgr. 6 Pf. einmal;
- wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;
- wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, ab-

setzen oder einnehmen, von der Beladung den Saß zu I. mit 9 Sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entloshung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Hafenaufgaben nicht Statt. Eben so ist auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenaufgaben frei bleiben.

7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,

a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben das Hafengeld und die in den Anhängen zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren doppelt zu zahlen, auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinäre Flaggengeld nach näherer Anordnung des Ministers der Finanzen zu entrichten. Dasselbe beträgt, die Schiffslast:

1) von Schiffen mit Ladung { beim Eingange 2 Rthlr.  
  { beim Ausgange 1 -

2) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theile ihrer Lasten-  
größe oder weniger beladen sind,

beim Eingange . . . 1 Rthlr.

beim Ausgange . . . — - 15 Sgr.

3) von Schiffen mit Ballast Nichts.

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der See-  
lootsen mitbegriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das unter  
Nr. 8. aufgeführte extraordinäre Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffserpediteure und Mäkler, so wie die Rheber, weder den Lootsen und deren Kommandeurs, noch dem Hafenmeister, Strom-  
Zuspektor, oder den Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu ent-

richten, sondern es ist jenen sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen, oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten oder Verabreichen nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Secarmenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Vorstande der Hasen-Polizeikommission oder dem Ober-Zollinspektor in Memel anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder deren Kommandeurs seine Dankbarkeit für ihm geleistete außerordentliche Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

#### Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere auf Erfordern näher nachzuweisende Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hasen einlaufen, bleiben von der Entrichtung der Hasenabgaben befreit, wenn sie den Hasen seawärts wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hasen von Memel ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hasen berührt zu haben.

2) Schiffe und andere Fahrzeuge, welche königliche oder Armeeeffekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

4) Hinsichts der den Kriegsschiffen zugestandenen Befreiung wird auf die darüber ergehende allgemeine Vorschrift verwiesen.

#### Straf-Bestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widerseßlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

## A n h a n g I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Remel, enthaltend die für gewisse Leistungen und für die Benutzung gewisser Geräthschaften zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

## I. An Lootsengebühren.

1) Wegen der Gebühren der Seelootsen wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung zum Haupttarif mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern oder annehmen dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letzteren gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

- a) Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht an Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht . . . 15 Sgr.
- b) Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem Hafen zu begeben, oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:
  - aa) für die Mitnahme seiner Person . . . 1 Rthlr. — Sgr.
  - bb) für die Beförderung seiner Papiere — " 15 "

2) Bei der Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle (dem Verholen) bleibt es dem Schiffer überlassen, ob er sich dazu eines Lootsen bedienen will oder nicht, jedoch ist er verpflichtet, die beabsichtigte Veränderung der Lage seines Schiffes dem Hafenmeister oder dem anwesenden Stromlootsen anzuzeigen, und dessen Genehmigung zu der beabsichtigten Verlegung einzuholen. Eine gleiche Verpflichtung haben alle Stromfahrzeuge über 15 Last Tragfähigkeit.

Trägt der Schiffer auf Verordnung eines Lootsen an, so ist an diesen zu entrichten:

- a) von Seeschiffen:
  - aa) für das Verholen von den Ballastplätzen bis durch die Börsenbrücke oder über das Gut Bernsteinbruch hinaus . . . . . 1 Rthlr. 15 Sgr.
  - bb) für das Verholen von den Ballastplätzen bis zur Börsenbrücke oder bis zum Gute Bernsteinbruch . . . . . 1 " — "

- cc) für jede andere Verholung im Hafen oder  
der Dange . . . . . — Rthl. 15 Sgr.  
b) von Stromfahrzeugen für jede Verholung ohne  
Unterschied . . . . . — " 5 "

Geschieht die Verlegung des Schiffes auf Anordnung des Hafenmeisters oder einer dazu befugten Behörde, so ist dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

II. Für das Fortschaffen des gelöschten Ballastes, welches einem Entrepreneur zusteht, sind nach dem, mit letzterem geschlossenen Kontrakte bestimmte Sätze unter gewissen Maaßgaben zu entrichten, welche Sätze und Maaßgaben die Schiffer in dem Dienstlokale der Hafen-Polizeikommission einsehen können.

Anmerkung: 1) Von Schiffen, die zum Theil mit Ladung und Ballast eingehen, ist, wenn erstere nicht über fünf Last beträgt, das volle Ballastfuhrgeld, andernfalls aber das Ballastfuhrgeld nur von der nach Abzug des Lastenbetrages der Ladung verbleibenden Größe des Schiffsraums zu entrichten.

2) Für die Entrichtung der bestimmten Sätze ist der Ballast-Fuhrwesen-Entrepreneur verpflichtet, die zum Löschen des Ballastes nöthigen Karren, Planen und Gefelle herzugeben, ohne dafür eine besondere Vergütung zu fordern.

III. Für die Benutzung der Pilotage-Geräthschaften.

- 1) Für ein großes Warptroß und dergleichen Warpanker . . . . . 3 Rthlr. — Sgr.  
2) Für ein kleines Warptroß und dergleichen Warpanker . . . . . 1 " 15 "

Anmerkung: a) Die vorstehenden Sätze gelten für den Gebrauch der bezeichneten Geräthschaften auf 48 Stunden; dauert die Benutzung länger, so ist der doppelte Betrag zu entrichten,

b) sind die Troße und Anker zwar geliefert, aber nicht gebraucht worden, so wird dafür nichts bezahlt.

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste

werden nach einer besondern Taxe erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienstlokale der Hafen-Polizeikommission eingesehen werden kann.

## Zusätzliche Bestimmungen.

1) Wenn das Bugstren eines Schiffes in den Hafen, oder aus demselben nöthig ist, oder ein Schiffer sich für seine Person von der Rhebe nach dem Hafen, oder umgekehrt begeben will, so bleibt die Versorgung der dazu erforderlichen Böte dem Schiffer, oder dessen Abrechner überlassen, und die Lootsen haben sich dabei jeder Einmischung zu enthalten.

2) Die Zurückschaffung der begleitenden Lootsen vom Bord ausgehender Schiffe nach dem Hafen geschieht durch ein Lootsenboot ohne Kosten für den Schiffer. Ist aber das gesammte Lootsenpersonal dergestalt anderweit dienstlich beschäftigt, daß die Absendung eines Lootsenboots zu dem angegebenen Zwecke nicht sofort geschehen kann, und will der Schiffer den dadurch entstehenden Aufenthalt vermeiden, so liegt ihm ob, für die Zurückschaffung des Lootsen auf seine Kosten zu sorgen, wobei den Lootsen jedoch ebenfalls jede Einmischung unter sagt ist.

3) Sind in Fällen besonderer Gefahr zu der einem Schiffe zu leistenden Hülfe die vorhandenen Lootsen und die gewöhnlichen Geräthschaften nicht ausreichend, so wird die Hafen-Polizeikommission die den angenommenen Hilfsarbeitern zu gewährende Belohnung und die Entschädigung für den Gebrauch, oder den Verlust der hülfweise benutzten Geräthschaften besonders festsetzen.

In wirklichen Havarie- und Strandungsfällen erfolgt diese Festsetzung durch die von der Schifffahrts- und Handlungsgerichts-Deputation aufzustellende Vergerechnung.

4) Das Löschen des Ballastes haben die Schiffer entweder durch ihre eigenen Leute oder durch selbst gedungene Arbeiter zu bewirken. Besondere Abgaben sind dafür nicht zu entrichten.

5) Für das Zuführen des Ballastes zum Einnehmen in die Schiffe, welche den Hafen geballastet verlassen wollen, so wie für die Beschaffung der nöthigen Karren, Planken und Stellagen zum Einnehmen des Ballastes stehen besondere Sätze nicht fest, vielmehr ist es Sache des Schiffers, das Erforderliche im Wege der Privateinigung sich zu verschaffen.

## A n h a n g II.

zu dem Hafengeld-Tarife für den Hafen von Memel, enthaltend die Abgaben für die Fahrt in den Binnengewässern.

Es wird entrichtet:

1. An Wohlwerksgeld von jedem Stromsfahrzeuge:

a) bis einschließlich 10 Last Tragfähigkeit . . . . . 2 Sgr. 6 Pf.

b) über 10 Last Tragfähigkeit . . . . . 10 — —

## Zusätzliche Bestimmung.

- 1) Von Seeschiffen wird kein Pohlwerksgeld erlegt;
- 2) Von Stromfahrzeugen ist dasselbe bei der jedesmaligen Ankunft im Hafen von Memel zu entrichten.

## II. An Brückenöffnungsgeld.

1) Für das Aufziehen der über die Dange erbauten Brücken, nämlich der Karls- und der Börsenbrücke, für jede besonders, von jedem eingehenden Schiffsgesäß ohne Unterschied der Bauart und Bestimmung desselben,

- |  |          |         |
|--|----------|---------|
| a) bei einer Tragfähigkeit über 100 Last . . .                                   | 2 Rthlr. | 10 Sgr. |
| b) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 50 bis einschließlich 100 Last . . . . . | 1        | 20 "    |
| c) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einschließlich 50 Last . . . . .  | 1        | — "     |
| d) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 20 bis einschließlich 30 Last . . . . .  | —        | 14 "    |
| e) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 10 bis einschließlich 20 Last . . . . .  | —        | 10 "    |
| f) von 10 Last und weniger . . . . .   | —        | 5 "     |

2) Für das Aufziehen der Portalbrücke über den Verbindungskanal zwischen der Dange und dem Festungsgraben, von jedem eingehenden Schiffsgesäß ohne Unterschied der Bauart und Bestimmung desselben

- |  |         |
|--|---------|
| a) bei einer Tragfähigkeit über 100 Last . . . . .                               | 10 Sgr. |
| b) bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einschließlich 100 Last . . . . . | 5 "     |
| c) bei einer Tragfähigkeit von 30 Last und weniger:                              |         |
| aa) wenn beide Klappen geöffnet werden müssen . . .                              | 2 "     |
| bb) wenn nur eine Klappe geöffnet werden darf . . .                              | 1 "     |

## Zusätzliche Vorschrift.

Die vorstehend zu II. 1. und 2. angeordneten Brückenöffnungsgelder werden nur von den eingehenden, nicht von den die Brücke zurückpassirenden Gefäßen erlegt.

Berlin, den 19. April 1844.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Bodelschwingh.

## Nr. 8.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 13. Dezember 1844, vermittelst welcher die angehängten Tarife zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in den Städten Königsberg in Pr. und Elbing genehmigt werden.

Ich sende Ihnen anliegend die mit Ihrem Berichte vom 29. v. M. eingereichten Tarife zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in den Städten Königsberg und Elbing, nachdem Ich dieselben genehmigt und vollzogen habe, mit dem Auftrage zurück, beide Tarife, welche vom 1. Januar 1845 bis zum 1. Januar 1850 zur Anwendung zu bringen, gegen Ablauf des Jahres 1849 aber einer Revision zu unterwerfen sind, nebst dieser Ordre durch die Gesetz-Sammlung zu publiziren.

Charlottenburg, den 13. Dezember 1844.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanzminister Flottwell.

## T a r i f

zur Erhebung der Schiffahrtsabgaben in der Stadt Königsberg.

Es wird entrichtet:

## I. An Pregelemündungsgeld.

## A. für die Schiffslast:

		Th. Gr. Pf.	
1) von Seeschiffen mit Ladung:	beim Eingang . . . . .	—	3 6
	beim Ausgang . . . . .	—	3 6
2) von Seeschiffen mit Ballast:	beim Eingang . . . . .	—	1 9
	beim Ausgang . . . . .	—	1 9
3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Guterfracht oder Ballast aus der See kommen, oder dahin gehen (mit Ausnahme der Fischerkähne und offenen kleinen Boote) wenn sie mit Ladung eine eigene Fahrt machen,	beim Eingang . . . . .	—	4 3
	beim Ausgang . . . . .	—	4 3

## B. für das Fahrzeug im Ganzen, von Fischer- und anderen kleinen Boten, beim Ein- und beim Ausgang und zwar:

1) mit Ladung	h. von einem Angellahn . . . . .	—	2 —
2) unbeladen nichts.	h. von einem kleinen Boot . . . . .	—	1 —

## II. An Stromgeld.

## A. Beim Eingang durch den Holländer Baum:

	24. Gr. Pf.
1) von Seeschiffen beladen oder mit Ballast:	
von 5 bis 25 Lasten . . . . .	2
" 26 " 50 " . . . . .	3
" 51 " 75 " . . . . .	4
" 76 " 100 " . . . . .	6
" 101 und darüber . . . . .	8
2) von Schiffsgefäßen, welche als Lichter zwischen Königsberg und Pillau benutzt werden, beladen oder leer:	
von 1 bis 10 Lasten . . . . .	7 6
" 11 " 20 " . . . . .	15
" 21 " 30 " . . . . .	1
" 31 " 40 " . . . . .	1 15
" 41 " 50 " . . . . .	2
" 51 und darüber . . . . .	3
3) von jedem anderen Binnensfahrzeuge (mit Ausschluß der leer oder mit Fischen beladen eingehenden Angel- und Fischerkähne, welche der Abgabe nicht unterworfen sind) von 1 bis 10 Lasten . . . . .	2
" 11 " 20 " . . . . .	6
" 21 " 30 " . . . . .	15
" 31 " 40 " . . . . .	1
" 41 und darüber . . . . .	2
B. Beim Eingang durch den Litthauischen Baum:	
1) von einer Wittinne, beladen oder leer . . . . .	3
2) von einem Boydach . . . . .	1 15
3) von einem Kahn	
von 1 bis 10 Lasten . . . . .	2
" 11 " 20 " . . . . .	6
" 21 " 30 " . . . . .	15
" 31 " 40 " . . . . .	1
" 41 und darüber . . . . .	2
4) von jedem mit Waaren beladenen Schock Holz . . . . .	2
5) von Brennholz in Klößen, für jede Klafter . . . . .	1
6) von jedem Schock Balken und Rundholz, ohne Unterschied der Gattung, in Klößen . . . . .	20
7) von jedem Schock Dielen oder Planken, in Klößen . . . . .	6 8
III. An Pfaßgelde beim Eingang durch den Litthauischen Baum:	
1) von einer Strufe, beladen oder leer . . . . .	20
2) von einer Wittinne . . . . .	15
3) von einem Boydach . . . . .	10
4) von einer Holztrast . . . . .	10
5) von einem Reifelahn . . . . .	6
IV. Für das Aufziehen der Brücken:	
1) von einem Seeschiffe . . . . .	7 6
2) von jedem anderen Fahrzeuge:	
a. wenn Befußs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müssen . . . . .	4
b. wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht . . . . .	2

Diese Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden einzelnen Brücke erhoben.

## Zusätzliche Bestimmungen.

- 1) Soweit in diesem Tarif und dem Anhang desselben die Schiffslast den Erhebungsmassstab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.
- 2) Zur Entrichtung der Pregel­mündungsgelder sind alle Fahrzeuge verpflichtet, welche die Mündung des Pregels passiren.  
Die Abgaben unter Nr. II. und III. werden nur dann entrichtet, wenn die Fahrzeuge u. s. w. resp. durch den Holländischen oder Litthauischen Baum zur Stadt wirklich eingehen.
- 3) Seeschiffe von fünf und zwanzig Lasten Tragsfähigkeit oder weniger, bezahlen nur ein Dritttheil der Pregel­mündungsgelder. Dasselbe gilt von allen andern Gefäßen von 25 Lasten Tragsfähigkeit oder weniger.
- 4) Seeschiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragsfähigkeit nicht übersteigt, entrichten die Pregel­mündungsgelder nur nach dem Sage für Ballastschiffe.
- 5) Die unter I. A. Nr. 3. genannten Fahrzeuge erlegen, wenn sie nur fünf Schiffslast oder weniger geladen haben, die Abgabe von 4 Sgr. 3 Pf. nur von der Lastenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts. Geben diese Fahrzeuge leer ein oder aus, oder dienen sie als Leichter der Seeschiffe, und nehmen nur in dieser Eigenschaft Ladung ein, so entrichten sie nichts.
- 6) Ausländische Seeschiffe derjenigen Nationen,
  - a. mit welchen, wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,
 haben die in diesem Tarif und in dem Anhang zu demselben enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.
- 7) Neben dem Pregel­mündungsgelde kommen bedingungsweise nur die übrigen in diesem Tarif und die in dem dazu gehörigen Anhange festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und den damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffspediteure, Schiffsmäkler, Rheber oder sonst Jemand weder den Lootsen oder deren Kommandeur, noch dem Hafenmeister, Stromiaspektor oder den Steuer-, Polizei- oder Ballastoffizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine

Bergütung zu entrichten, sondern es ist Jedermann sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten oder Verabreichen nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich bekommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Polizeipräsidenten in Königsberg anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder deren Kommandeur seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

#### Befreiungen.

- 1) Wird ein Fahrzeug, welches das Pregelmündungsgeld bereits entrichtet hat, bei seiner Reise durch Zufall oder Unglück veranlaßt, in den Pregel zurückzukehren, so bleibt es von der nochmaligen Entrichtung des Pregelmündungsgeldes befreit, wenn es in der Zwischenzeit keinen andern Hafen berührt hat.
- 2) Schiffe und Fahrzeuge, welche königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beladung von andern Gegenständen haben, sind von den in diesem Tarif enthaltenen Schiffsabgaben befreit.

#### Strafbestimmungen.

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Schiffsabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widersprechlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

## A n h a n g

zu dem Schiffsabgaben-Tarif für die Stadt Königsberg, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

	Thl. Sgr. Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes für die Lieferung der Planen, Karren und Stellagen von jedem Seeschiffe, welches Ballast löst oder einnimmt:	
a. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 100 Lasten . . . . .	2 15 —
b. " " " von mehr als 50 bis einschließ- lich 100 Lasten . . . . .	1 15 —
c. " " " von mehr als 25 bis einschließ- lich 50 Lasten . . . . .	1 — —
d. " " " von 25 Lasten und darunter . . . . .	20 — —
Die zum Löschen oder Einnehmen des Ballastes erforderlichen Leute muß der Schiffer sich selbst beschaffen.	
II. Für Benutzung des Kielgrabens ist eine Gebühr von drei Silbergroschen pro Normallast für jedes in diesem Graben Kiel holende Schiff an den Magistrat zu zahlen.	
III. An Lootsengebühren.	
1) Für die Begleitung der Schiffe, von jedem Schiffe ohne Unterschied der Größe:	
a. von Königsberg nach Pillau . . . . .	5 10 —
b. von Königsberg nach Braunsberg bis Pfaßlube . . . . .	4 10 —
c. von Königsberg nach Elbing . . . . .	8 — —
Anmerk. Von dem Saße zu c. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schifförub 7 Rthlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schifförub bis Elbing 20 Sgr.	
Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Baumes aufgehalten wird, so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht.	
2) Für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisungzettels erhält der Lootsenkommandeur . . . . .	2 — —
Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Lootsenkommandeur sein Amt verwaltet; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt diese Abgabe fort.	
3) Für Revision der Leichterfahrzeuge erhält der Lootsenkommandeur in Königsberg von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge bei dessen Ankunft in Königsberg und von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge vor dessen Abgang nach Pillau, und	



- cc. von drei Viertheilen der Tragfähigkeit bei einer Ladung von mehr als der halben bis zu drei Viertheilen der Tragfähigkeit; und
- dd. von der ganzen Tragfähigkeit, wenn die Ladung mehr als drei Viertheile der Tragfähigkeit beträgt.
- b. Bugfrende Dampfschiffe, welche nicht beladen sind, zahlen Nichts.

Allgemeine Ausnahme zu A. und B. Die leer ein- oder ausgehenden, zur Stromschiffahrt oder als Leichter dienenden Fahrzeuge, desgleichen die offenen Boote, so wie Schiffe, welche mit Ballast eingehen, der zum Hafenanbau in Anspruch genommen wird, entrichten Nichts.

- II. An Schleusengeld von den durch die Schleusen des Krafft- Kanals und an Baum- und Stromgeld von den durch den Ober- und Unterbaum des Elbingsflusses gehenden Fahrzeugen und Holztrasten, und zwar:

	Schleusengeld.		Baum- und Stromgeld.	
	Thl.	Sgr. Pf.	Thl.	Sgr. Pf.
1) von einem Seeschiffe, insofern der Baum passiert wird				12
2) von einer Yacht, ohne Unterschied der Größe	2			8
3) von allen übrigen Stromfahrzeugen:				
a. von 41 Schiffslasten Tragfähigkeit und mehr	5			22
b. " 31 bis einschließlich 40 Schiffslasten	4			22
c. " 21 " " 30 " "	3			12
d. " 16 " " 20 " "	2	10		10
e. " 11 " " 15 " "	2			8
f. " 5 " " 10 " "	1			8
g. " mehr als 2 bis einschließlich 4 Schiffslasten		5		2
h. " 1 bis 2 Schiffslasten		2	6	1
i. " Fahrzeugen unter 1 Schiffslast		1		6
4) von Balken oder Bauholz: vom Stück			8	
vom Schock				2
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person				2 Sgr.
5) von einem Schock Brennholz bei einer Länge von:				
a. 18 Fuß			4	1
b. 12 Fuß			3	1
außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person				1 Sgr.

Das Schleusen-, Baum- und Stromgeld wird nur Einmal, und zwar nur bei der Einfahrt, erhoben.

III. Für das Aufziehen der Brücken, von allen Fahrzeugen ohne Unterschied:

- 1) wenn Behufs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müssen . . . . . 10 Sgr.
- 2) wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht . . . . . 6 "

Diese Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden der beiden Brücken in Elbing, jedoch lediglich bei der Einfahrt erhoben, wogegen die Ausfahrt frei ist.

#### Zusätzliche Bestimmungen.

A. In Bezug auf die allgemeine Schiffahrts-Abgabe Nr. 1. des Tarifs.

- 1) Von der allgemeinen Regel, daß die Abgabe nach der Tragfähigkeit der Schiffe berechnet und erhoben wird, findet bei Anwendung des Tariffages 1. Nr. 3. eine Ausnahme dahin statt, daß von den Leichterfahrzeugen, welche Güter von den in Pillau verbleibenden Seeschiffen nach Elbing bringen oder diesen Seeschiffen von Elbing Ladung zuführen, die Abgabe nur nach der Schiffslastenzahl der wirklichen Ladung zur Erhebung kommt.
- 2) Seeschiffe von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger bezahlen nur ein Dritteltheil der allgemeinen Schiffahrts-Abgabe (1.).
- 3) Seeschiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten die Schiffahrts-Abgaben nur nach dem Satze der Ballastschiffe; andere Fahrzeuge, welche nur eine so geringe Ladung haben, erlegen die Abgabe nur nach der Schiffslastenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theile der Schiffsgröße aber nichts.
- 4) Seeschiffe, welche nicht in das Fahrwasser einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:
  - a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen zu haben, keine Schiffahrts-Abgaben;
  - b) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 15 Sgr. oder den Satz zu 2. mit 7 Sgr. 6 Pf. einmal;
  - c) wenn sie löschen und laden, die volle tarifmäßige Abgabe;
  - d) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 15 Sgr. einmal, von dem übrigen Theile des Ladungsraums aber nichts.

- 5) Wenn Schiffe auf der Rhebe löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen, die Schiffahrts-Abgabe zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlösung das Schiff in das Fahrwasser einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Abgabe nicht Statt.
- 6) Wenn Schiffe leer aus dem Fahrwasser gehen, um ihre Ladung auf der Rhebe einzunehmen, ist die Schiffahrts-Abgabe ebenfalls nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von der Abgabe frei bleiben.

### B. Ueberhaupt.

- 7) Soweit in diesem Tarife und dessen Anhange die Schiffslast den Erhebungsmastab bildet, ist darunter überall die Preussische Schiffslast von viertausend Pfund zu verstehen.
- 8) Ausländische Seeschiffe derjenigen Nationen,
  - a) mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
  - b) welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preussischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

haben die in diesem Tarif und in dem Anhange zu demselben enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu bezahlen.

- 9) Neben der allgemeinen Schiffahrts-Abgabe kommen bedingungsweise nur noch die übrigen in diesem Tarif und die in dem dazu gehörigen Anhange festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Fahrwassers und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffspediteure, Schiffsmäler, Rheber oder sonst Jemand weder den Lootsen oder Oberlootsen, noch dem Hafensinspektor oder Stromaufseher, oder den Hafen-, Steuer-, Polizei- und Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist Jedermann sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten oder Verabreichen nach den bestehenden Gesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorsehend erwähnten Beamten sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine ungesetzhche Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiff-

fer verpflichtet, solches der Polizeibehörde oder dem Ober-Steuerinspektor in Elbing anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder dem Oberlootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

### B e f r e i u n g e n .

Schiffe und andere Fahrzeuge, welche königliche oder Armee-Esken transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, ferner diejenigen Schiffe, welche leer oder mit Ballast nur der Reparatur wegen eingehen, sind von den in diesem Tarif enthaltenen Schiffsabgaben beim Ein- und Ausgange befreit.

### S t r a f b e s t i m m u n g e n .

- 1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der Schiffsabgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.
- 2) Widerseßlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

### A n h a n g

zu dem Schiffsabgaben-Tarif für die Stadt Elbing, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es werden entrichtet:

	Zbl. Sgr. Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes von den Seeschiffen, welche Ballast werfen oder einnehmen, von der Schiffslast ihrer Tragfähigkeit . . . . .	1 3
II. Für die Benutzung des Krähns:	
1) für das Ausheben und Einsetzen	
a. eines Mastes bei einem Seeschiffe, einer Jacht oder großen Schmach . . . . .	15
b. eines Besanmastes oder des Mastes einer Schmach bis zu einer Tragfähigkeit von 30 Schiffslasten . . . . .	10
c. eines Mastes bei einem Weichsel- oder Oderlahn . . . . .	5
2) für das Ausheben der Mühlensteine:	
a. für einen vollen Mühlenstein oder Dreiling . . . . .	1
b. " " Bodenstein . . . . .	15
c. " " Grabstein . . . . .	10
d. " " Schleifstein . . . . .	5

	Thl. Sgr. Pf.
3) für das Löschen sonstiger Waaren, ohne Unterschied pro Centner . . . . .	2
III. Für die Benutzung des Treibeldammes von den zwischen Elbing und Pillau fahrenden Seeschiffen und Yachten, insofern dieselben den ganzen Elbingstrom herauf- oder hinabfahren, und zwar:	
1) von einem Seeschiffe . . . . .	10
2) von einer Yacht . . . . .	7 3
IV. An Lootsen-Gebühren:	
1) für die Begleitung der Schiffe ohne Unterschied der Größe:	
a. von Elbing nach Königsberg . . . . .	8
b. von Elbing nach Pillau . . . . .	6
Anmerk. Von dem Sage zu a. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schiffsrub 7 Rthlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsrub bis Elbing 20 Sgr. Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Hafendamms angehalten wird, so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht.	
2) Für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisungzettels erhält der Oberlootse . . . . .	2
Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Oberlootse sein Amt verwaltest; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt die Abgabe fort.	
V. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Pass- und Musteratteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffen im Dienstlokale der Polizeibehörde eingesehen werden kann.	
VI. Die Gebühren der Schiffsabrechner sind ebenfalls durch eine besondere Taxe festgesetzt, welche, in Deutscher und Holländischer Sprache abgedruckt, in dem Geschäftsgelass des Haupt-Steueramts und in den Komtoiren der Schiffsabrechner zu Jedermanns Einsicht anhängt.	
Auslagen, deren Erstattung die Schiffsabrechner außer den in der Taxe festgesetzten Gebühren in Anspruch nehmen, müssen den Schiffen durch Rechnungen oder anderweite Beläge besonders nachgewiesen werden.	

Charlottenburg, den 13. Dezember 1844.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Flottweil.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 30. Mai 1843, wegen Ermäßigung der Hafengelder und Schifffahrts-Abgaben von Schiffen von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger.

Auf Ihren Bericht vom 13. d. M. genehmige Ich, daß Schiffe von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger, fortan nur ein Drittel von den nachstehend bezeichneten Abgaben bezahlen, nämlich:

- 1) von den durch die Tarife vom 18. Oktober 1838 unter 1. und 2. für die Häfen von Danzig und Neufahrwasser und von Pillau, so wie von den durch die Tarife vom 24. Oktober 1840 für die Häfen von Stolpmünde, Rügenwaldermünde und Colbergemünde unter 1. und 2. und von Swinemünde unter 1. zu 1. und 2. vorgeschriebenen Hafengeldern;
- 2) von dem in dem Tarife zur Erhebung der Schifffahrts-Abgaben in der Stadt Königsberg vom 18. Oktober 1838 unter I. A. zu 1. und 2. aufgeführten Pregel-mündungs-gelde;
- 3) von der nach dem Tarif vom 18. Oktober 1838 unter 1. zu 1. und 2. in der Stadt Elbing zu erhebenden allgemeinen Schifffahrts-Abgabe;
- 4) von den in dem Tarif vom 24. Oktober 1840 unter II. zu 1. und 2. angeordneten Schifffahrts-Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs.

Sie haben diesen Erlaß durch die Gesessammlung bekannt zu machen.  
Sanssouci, den 30. Mai 1843.

Friedrich Wilhelm.

An  
den Staats- und Finanzminister  
v. Bodelschwingh.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 19. April 1844, die Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath und eines Theils des Debitspreises für das zu diesem Mundvorrath verbrauchte Salz, mit dem dazu gehörenden Regulativ vom 1. April 1844.

Ich genehmige auf Ihren Bericht vom 1. d. M., daß die Mahl- und Schlachtsteuer nebst dem Kommunalzuschlag davon, so wie ein Theil des Debitspreises für das verbrauchte Salz von denjenigen, jenen Steuern unterliegenden Gegenständen, welche aus einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt zur Ausrüstung von Seeschiffen Behufs einer Reise in das Ausland verwendet sind, nach Anleitung des, nebst den Erläuterungen hierbei zurückerfolgenden Regulativs vom 1. d. M. erstattet, und Kontraventionen gegen dieses Regulativ nach den darin §. 12. und 13. enthaltenen Bestimmungen geahndet werden.

Berlin, den 19. April 1844.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanzminister  
von Bodelschwingh.

### Regulativ

in Betreff der Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer von dem zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Mundvorrath und eines Theiles des Debitspreises für das zu diesem Mundvorrath verbrauchte Salz.

#### §. 1.

Die Erstattung der Mahl- und Schlachtsteuer nebst Kommunalzuschlag, so wie eines angemessenen Theils des Debitspreises für das zur Schiffproviantirung verwendete Salz kann fortan, und zwar nach Maßgabe der nachstehend ertheilten näheren Bestimmungen, zu Gunsten aller inländischen und ausländischen Seeschiffe für die in einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt Behufs einer Reise in das Ausland eingeladenen, zu dieser Reise erforderlichen Lebensmittel:

- 1) an Roggen- und Weizenmehl,
- 2) an Brod aus diesen Mehllarten,

- 3) an Gerstengraupe und Gerstengruße,  
 4) an gesalzenem oder ungesalzenem Rind- und Schweinefleisch,  
 gewährt werden.

## §. 2.

Wird eine solche Erstattung in Anspruch genommen, so hat der Schifförheber, oder dessen Bevollmächtigter, oder der Schiffsführer (Kapitain) nach bewirkter Einladung der §. 1. genannten Lebensmittel dem Haupt-Zoll- oder Haupt-Steueramte des Einladeortes eine schriftliche, von ihm unterzeichnete Deklaration zu übergeben, welche enthält:

- 1) den Namen und die Größe des Schiffes, für welches die Erstattung beantragt wird, dessen Nationalität und den Namen des Schiffsführers;
- 2) die Zahl der Personen, welche, mit Einschluß des Kapitäns, die Schiffsbemannung bilden;
- 3) den Bestimmungsort der nächsten Reise, mit Angabe des Zeitraums, für welchen die Proviantirung erfolgt ist;
- 4) die Menge der einzelnen, im §. 1. bezeichneten, zur Proviantirung für die nächste Reise verwendeten Gegenstände in Centnern und Pfunden, mit der Angabe, ob und wie viel Fleisch mit Salz aus königlichen Faktoreien eingesalzen ist;
- 5) die pflichtmäßige und gewissenhafte Versicherung des Ausstellers, daß der gesammte Inhalt der Deklaration richtig, insbesondere daß der zu 4 deklarierte Proviant zur Mitnahme auf die zu 3 erwähnte Reise bestimmt, daß davon die Mahl- und Schlachtsteuer entrichtet, resp. das verwendete Salz aus inländischen Debitsstellen entnommen und jene Steuer nicht bereits erstattet ist. Das Muster zur Deklaration wird von dem Haupt-Amte unentgeltlich geliefert.

## §. 3.

Das Haupt-Amt prüft die Richtigkeit des Inhaltes der Deklaration (§. 2.) zunächst durch Einsicht der Schiffsapriere und auf sonst angemessene Weise, nöthigenfalls auch durch Revision des geladenen Schiffsproviantes.

Dabei ist im Allgemeinen mit Vertrauen zu der Redlichkeit des Deklaranten und mit Umsicht zu Werke zu gehen, damit alle Belästigungen, welche zu dem obwaltenden finanziellen Interesse außer Verhältniß stehen würden, vermieden werden.

Ergeben sich hinsichtlich der Richtigkeit der Deklaration keine Bedenken, oder sind dieselben beseitigt, und ist die Steuer-Erstattung mit Rücksicht auf den Inhalt der Deklaration in Gemäßheit des §. 1. überhaupt zulässig, so setzt das Haupt-Amt den an Staatssteuer und Komunalzuschlag zu vergütenden Betrag fest (§. 4. bis 9.).

## §. 4.

Für die Festsetzung gelten folgende Vorschriften. Es sind:

- I. bestimmte Durchschnittssätze angenommen, in denen die Steuer-Erstattung für die einzelnen, §. 1. genannten Arten von Lebensmitteln gleichmäßig in den verschiedenen beteiligten Städten erfolgt (§. 5.). Die Erstattung geschieht ferner:
- II. nur in so weit, als der an einzelnen Arten von Lebensmitteln eingenommene Schiffsproviand bestimmte Mengen nicht übersteigt (§. 6. bis 9.).

## §. 5.

Die Durchschnittssätze (§. 4. zu I.), welche aus der Staats-Kasse erstattet werden, betragen für den Centner Schiffsproviand:

## 1) an Mehl:

- a) aus Roggen oder Roggen mit Weizen, oder anderem Getreide gemischt, 5 Egr. 8 Pf. Mahlsteuer,
- b) aus Weizen, 23 Egr. 3 Pf. desgleichen;

## 2) an hartem Brod (Schiffsbrod, Schiffszwieback):

- a) aus Roggenmehl, oder einer Mischung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 6 Egr. 6 Pf. Mahlsteuer,
- b) aus Weizenmehl, 26 Egr. desgleichen;

## 3) an weichem Brod:

- a) aus Roggenmehl, oder einer Mischung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 3 Egr. 9 Pf. Mahlsteuer,
- b) aus Weizenmehl, 15 Egr. 4 Pf. desgleichen;

## 4) an Gerstengranze und Gerstengröße, 5 Egr. 6 Pf. Mahlsteuer;

## 5) an Rind- und Schweinefleisch:

- a) ungesalzen 17 Egr. 6 Pf. Schlachtsteuer,
- b) gesalzen 17 Egr. 6 Pf. desgl. und außerdem 12 Egr. 6 Pf. Erstattung auf den Salzpreis, also überhaupt 1 Thlr.

Derselbe Procentsatz, welchen die Gemeinde an Kommunalzuschlag von der Mahl- und Schlachtsteuer überhaupt bezieht, wird von den vorstehend für diese Staatssteuern bestimmten Sätzen für Rechnung der Gemeinde vergütet.

## §. 6.

Die Mengen, von denen die §. 5. bezeichneten Beträge für jedes einzelne Schiff höchstens erstattet werden dürfen (§. 4. zu II.), bestimmen sich:

- 1) nach der Zahl der Personen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 7.),
- 2) nach dem monatlichen Bedarf jedes Kopfes dieser Bemannung (§. 7.),
- 3) nach der Dauer der zu unternehmenden Reise (§. 8.).

## §. 7.

Die Zahl der Personen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 6. zu 1), ergibt sich aus der §. 2. vorgeschriebenen Deklaration (§. 2. zu 2).

Als Bedarf einer jeden dieser Personen, mit Einschluß des Kapitäns, während eines Monats (§. 6. zu 2) werden allgemein angenommen:

- 1) Drei Pfund Mehl, ohne Unterscheidung zwischen Roggen- und Weizenmehl;
- 2) Bierzig Pfund Brod, ohne Unterscheidung zwischen hartem und weichem, oder zwischen Roggen- und Weizenbrod;
- 3) Acht Pfund Gerstengraupe oder Gerstengröße,
- 4) Achtzehn Pfund Rindfleisch und vierzehn Pfund Schweinefleisch oder überhaupt zwei und dreißig Pfund Rind- und Schweinefleisch, beide Fleisch-Arten zusammengerechnet, ohne Unterscheidung, ob das Fleisch ungefalzen oder gefalzen ist.

## §. 8.

Als zu der von einem diesseitigen Hafenplaze ausgehenden See-reise erforderlich (§. 6. zu 3), werden, je nach der Verschiedenheit des Bestimmungsortes, folgende Zeiträume betrachtet; nämlich zu einer Reise von einem insländischen Hafenplaze aus:

- 1) innerhalb der Ost- oder Nordsee, oder nach der westlichen Küste von Norwegen oder England, oder nach der nördlichen Küste von Frankreich, ein Zeitraum von 3 bis 6 Monate;
- 2) nach der Westküste von Frankreich, nach Portugal, Spanien oder dem Mitteländischen Meere, ein Zeitraum von 6 bis 9 Monate;
- 3) nach dem schwarzen Meere, ein Zeitraum von 9 Monate bis 1 Jahr;
- 4) nach Amerika, Afrika, Ostindien, Neuhoolland, ein Zeitraum von 1 bis 2 Jahr;
- 5) nach der Südsee, zum Zweck des Wallfischfanges, ein Zeitraum von 3 bis 4 Jahr.

Innerhalb der vorstehend zu 1 bis 5 bezeichneten Grenzen ist die muthmaassliche wirkliche Dauer der Reise und der Zeitraum, für welchen die Proviantirung erfolgen muß, in jedem einzelnen Falle mit Berücksichtigung der obwaltenden Umstände, der Jahreszeit, der Wahrscheinlichkeit der Ueberwinterung im Auslande u. s. w. von dem Haupt-Amte verständig zu bemessen, dabei jedoch, wenn nur der vorstehend für jede Reise angegebene längste Zeitraum nicht überschritten wird, dem Inhalte der Deklaration (§. 2. zu 3) in der Regel zu folgen.

## §. 9.

Durch Multiplication

- 1) der Zahl der die Bemannung bildenden Personen, einschließlich des Kapitäns mit der Zahl der Monate, welche die Reise in dem

vorliegenden Falle muthmaasslich erfordern wird (§. 8.), und durch fernere Multiplikation

2) der in dieser Art gefundenen Zahl mit dem §. 7. angegebenen monatlichen Bedarf an den einzelnen, dort genannten Lebensmitteln ergibt sich die höchste Menge an den einzelnen, §. 1. und 6. bezeichneten Arten von Lebensmitteln, für welche die §. 5. angegebenen Sätze vergütet werden dürfen.

Diese höchsten Mengen berechnet das Haupt-Amt in der vorbezeichneten Weise und vergleicht dieselben sodann mit den wirklich geladenen Quantitäten (§. 2. zu 1). Stimmen diese Quantitäten mit jenen höchsten Mengen überein, oder bleiben sie hinter den höchsten zulässigen Mengen zurück, so wird die Erstattung für die wirklich eingeladenen Quantitäten festgesetzt. Uebersteigen die letzteren jene höchsten Mengen, so wird die Erstattung nur für diese festgesetzt. Hiervon findet auch dann keine Ausnahme Statt, wenn der eingeladene Vorrath an einigen Gegenständen mehr, an anderen weniger als die zulässige höchste Menge beträgt. Beträgt z. B. der Vorrath an Brod mehr als das zulässige Maximum, so wird die Erstattung stets nur für dieses Maximum berechnet, auch wenn der Vorrath an Mehl, Graupen oder Fleisch hinter der statthafsten größten Menge zurückbleibt.

#### §. 10.

Die in Gemässheit der §§. 4. bis 9. vom Haupt-Amt des Einlade-Ortes festgesetzten Beträge werden mit Einschluß des Kommunalzuschlages, und zwar der letztere für Rechnung der Gemeinde, dem Aussteller der Deklaration (§. 2.) gegen dessen Quittung vom Haupt-Amt ausgezahlt.

#### §. 11.

Nach Abgabe der Deklaration an das Haupt-Amt (§. 2.) dürfen Gegenstände der §. 1. bezeichneten Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Haupt-Amtes vom Schiffe entfernt werden.

Ist die Zahlung der Steuer-Vergütung (§. 10.) bereits erfolgt, so ist eine solche Entfernung in der Regel ganz unzulässig. Ausnahmeweise kann das Haupt-Amt dieselbe nachgeben, jedoch stets nur gegen Entrichtung der Mahl- und Schlachtsteuer nebst Kommunalzuschlag in den §. 15. des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vom 30. Mai 1820 vorgeschriebenen Sätzen und gegen Zahlung von 12 Sgr. 6 Pf. für jeden Centner gesalzenees Fleisch.

Was vorsehend für den Fall, daß nach Empfang der Vergütung Schiffs-Proviant im Einlade-Hafen vom Schiffe wieder entfernt werden soll, vorgeschrieben ist, gilt auch dann, wenn das Schiff durch besondere Umstände genöthigt wird, nach begonnener Reise in den Hafen einer anderen mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt einzulaufen.

## §. 12.

Jede Unrichtigkeit in der abgegebenen Deklaration (§. 2.), welche auf die Zulässigkeit und den Betrag der Steuervergütung zum Vortheil des Deklaranten von Einfluß gewesen sein würde oder gewesen ist, so wie jede Verletzung der im §. 11. für den Fall, daß die Steuervergütung bereits geleistet ist, erteilten Bestimmung wird mit der im §. 17. des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vorgeschriebenen Defraudationsstrafe, eine sonstige Unrichtigkeit der Deklaration oder Nichtbeachtung des §. 11. mit einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

## §. 13.

Wird in Beziehung auf den für ein Seeschiff bestimmten oder eingenommenen Proviant von dem Schiffsrheder, von dessen Bevollmächtigten, von dem Schiffsführer oder von einer zur Schiffsbemannung gehörigen Person eine Mahl- oder Schlachtsteuer-Defraudation durch Verletzung der vorstehenden oder der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen begangen, so kann die durch gegenwärtige Vorschriften nachgegebene Steuer-Erstattung für jenes Schiff auf immer oder während eines bestimmten Zeitraums versagt werden.

## §. 14.

Die Zurücknahme und die Aenderung aller vorstehenden Bestimmungen bleibt vorbehalten.

Berlin, den 1. April 1844.

Der Finanzminister.

(gez.) von Bodelschwingh.

## Nr. 11.

Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel.  
Vom 10. Oktober 1809.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc.

Haben mißfällig bemerkt, daß bei der Hafenspolizei und dem Lootsenwesen zu Memel verschiedene dem Handel und der Schifffahrt nachtheilige Unordnungen und Mißbräuche eingeschlichen sind. Wir haben daher nöthig gefunden, die nachstehende neue Hafen- und Lootsenordnung für den Hafen Memel zu erlassen, und befehlen hiermit, dieselbe und die dazu gehörigen Instruktionen für den Lootsenkommandeur, die Lootsen und den Hafenmeister in Memel genau zu befolgen.

## Erster Abschnitt.

## Allgemeine Anweisungen.

§. 1. Sobald ein Schiffer bei Memel auf die Rbede kommt und dort einlaufen will, muß er seine Nationalflagge aufstecken und die Lootsen erwarten.

Wer ohne Lootsen einläuft, hat Einen Thaler Strafe von jeden zehn Lasten Schiffsgröße verwirkt, und ist zum Ersatz jedes am Hasen oder an andern Schiffen und Gütern verursachten Schadens verpflichtet.

Nur erwiesene Noth, vorzüglich günstige Bitterung bei einer so großen Anzahl ankommender Schiffe, daß für dieselben die Lootsen nicht hinreichen, und die §. 3., §. 4., §. 42. und §. 43. bestimmten Fälle befreien von der Strafe, jedoch nicht vom Schadenersatz.

§. 2. Beim Justeuern von der Rbede nach Memel muß der Schiffer die drei Baaken in eine Gesichtslinie bringen, von welchen die hinterste und höchste oben mit einem † und einer Tonne, die mittlere bloß mit einer Tonne bezeichnet ist, und die vordere in der Regel als eine unbezeichnete Stange erscheint. Außer den Baaken muß die Einfahrt noch im Sommer durch Seetonnen, im Winter durch Vollen (schwimmende Klöße) bezeichnet sein, von welchen der Schiffer beim Einfegeln die weißen Tonnen, oder die mit einem weißen Fähnchen bezeichneten Vollen an der linken (Backbords-) Seite, die schwarzen Tonnen oder mit einem Besen (Reißbündel) bezeichneten Vollen aber an der rechten (Stenerbords-) Seite vorbei zu segeln hat.

§. 3. Wenn gar zu stürmische Bitterung, Eisgang und dergleichen, es den Lootsen nicht gestatten, dem Schiff bis vor die Einfahrt entgegen zu kommen; so sollen entweder die Baaken ganz niedergelegt werden, und dann muß der Schiffer vor Anker gehen oder See halten, oder es soll auf die vorderste Baake eine große rothe Flagge aufgesteckt, und mit dieser der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer hinsteuern. Wenn die Flagge aber gerade in die Höhe gerichtet ist, fährt er gerade auf die Baaken zu.

§. 4. Außerdem müssen die Lootsen, wenn sie dem Schiff nicht bis nach der Rbede entgegen kommen können, ihm wenigstens, so weit als irgend möglich, entgegen fahren, mit dem Boote nahe an den Baaken in der Richtung der Baaken halten, und auch hier dem Schiff durch Winken mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Sobald sie aber das Schiff erreichen können, müssen sie dabei ansetzen, um es zu besetzen, und der Schiffer muß ihnen dies durch Windern oder Backbrausen der Segel, so weit es angeht, erleichtern.

§. 5. Auch beim Anlaufen hat der Schiffer die §. 1. bestimmte Strafe verwirkt, wenn er ohne Lootsen abfährt. Der Lootse muß,

nachdem er das Schiff bis zur Rhebe begleitet, mit einem dazu mitgenommenen Lootsenboote von den übrigen Lootsen zurückgebracht werden. Wenn die Lootsen und Lootsenböte aber zum Einholen anderer Schiffe gebraucht werden; so muß der ausgehende Schiffer den Lootsen mit einem besonders dazu gemietheten Boote zurückschicken.

§. 6. Sobald der Lootse an Bord kommt, muß der Schiffer demselben die erste Marke, wie tief das Schiff geladen, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel hat, anzeigen. Glaubt der Lootse, das Schiff, weil es zu tief geht, oder aus andern Gründen nicht einbringen zu können, so muß er dem Schiffer einen guten Ankerplatz auf der Rhebe anweisen.

§. 7. Unternimmt er es aber, das Schiff einzubringen; so muß der Schiffer ihm die Leitung desselben ganz überlassen, auch sein Schiffsvolk dazu anhalten, ihm in allen Stücken und besonders bei Regierung der Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen, wo es der Lootse nach der vom Hafenmeister und Ballast-Inspektor erhaltenen Anweisung hinbringt, und zwar alles bei Vermeidung von Zwei Thaler Strafe für jede zehn Last Schiffsgröße.

§. 8. Niemand muß die Loken, Vollen, Priden und andere Seemarken verrücken, beschädigen oder gar wegbringen, auch muß Jeder, wenn es undorfsächlich dennoch geschehen sollte, dies dem Lootsenkommandeur sogleich anzeigen, wdrigenfalls er nach den Umständen nicht nur in eine Strafe von Fünfzig bis Dreihundert Thalern verfällt, sondern auch allen daraus entstehenden Schaden und Nachtheil zu erstatten schuldig ist.

§. 9. Sobald Jemand auf der Rhebe oder in der Fahrt ein im Grunde liegendes Brak, unbezeichnete Anker, oder irgend andere der Schifffahrt nachtheilige Dinge bemerkt, muß er diese wo möglich gleich bezeichnen, oder sich wenigstens die Stelle genau merken, und sie dem Lootsenkommandeur angeben.

Es darf auch kein Schiffer bei Zehn Thaler Strafe auf der Rhebe vor Anker gehen, ohne seinen Anker gehörig bezeichnet (mit Boyen versehen) zu haben.

§. 10. Bis das Schiff von den Zoll- und Accise-Offizianten visitirt worden ist, muß die Nationalflagge auf dem Besaanmast wehen, und der Schiffer muß außer dem Lootsen Niemand an Bord lassen, auch vor dem Visitiren des Schiffs, bei Strafe der Confiscation oder anderer gesetzlichen Ahndung, kein Gut vom Schiff nehmen lassen, sondern sich vielmehr gleich bei seiner Ankunft mit seinem Paß bei dem Lootsenkommandeur und bei dem Licent in Memel melden.

§. 11. Beim Anlegen an die Wohlwerke oder Rayen muß das Schiff jedesmal vorher Anker werfen, und sich dann langsam heran ziehen lassen, nie aber mit vollen Segeln heransfahren.

Schiffe, die an den Bohlwerken liegen, müssen lange Kollhölzer oder starke Bündel Reiß oder Tauwerke dazwischen hängen. Auch darf kein Schiff seine Tauc an die Bohlwerke, sondern bei Vermeidung des Abbauens bloß an die in einiger Entfernung von selbigen besonders dazu eingerammten Pfähle fest machen. Wer diese Vorsichtsmaßregeln unterläßt, soll in Zwanzig Thaler Strafe genommen, in jedem Fall aber der Schiffer zum Ersatz des an den Bohlwerken verursachten Schadens angehalten werden.

§. 12. Die Schiffer, welche mit Ballast eingehen, müssen sich bei dem Ballast-Inspektor melden, der ihnen den Ort, wo sie den Ballast lossen können, anzeigen, auch falls sie sich nicht selbst Arbeiter und Geräthschaften dazu mietzen können, die etwa dazu nöthigen Festungsgefangenen, so wie die erforderlichen Karren und Planken besorgen wird.

§. 13. Kein Schiff soll mit augenscheinlich zu wenigem Ballast, oder gar ballastleer einkommen, mithin die Entschuldigung, daß der Ballast an unschädlichen Stellen in See geworfen worden, gar nicht angenommen, sondern das Auswerfen des Ballastes, ohne Anweisung des Ballast-Inspektors, jedesmal mit einer Geldstrafe von Fünfhundert Thalern belegt, und wenn der Ballast irgend nachtheilig werden kann, der Schiffer außerdem noch zur Heraus-schaffung desselben, oder zu Deponirung der Heraus-schaffungskosten angehalten werden. Kann der Schiffer diese Kosten weder deponiren, noch Bürgschaft dafür stellen, so ist das Schiff mit Arrest zu belegen, wobei der Schiffer dem Rheber und Ablader für jeden Verlust verantwortlich wird.

§. 14. Der Lootsenkommandeur und die Lootsen, der Hasenmeister und der Ballast-Inspektor müssen bei eigener Verantwortung darauf Acht haben, ob jedes in den Hasen kommende Schiff noch den erforderlichen Ballast inne hat. Jeder Fall, wo dieses nicht gefunden wird, muß dem Schiffabtsgericht sogleich angezeigt, und schnelligst untersucht und bestraft werden.

Ballastschiffe, die aus Hasen kommen, wo ihnen ein Attest über den eingenommenen Ballast mitgegeben wird, müssen dies dem Ballast-Inspektor vorzeigen.

Ballastwerfen ohne Wissen und Willen des Schiffers entschuldigt diesen nicht, obgleich ihm der Regress an die Thäter offen bleibt.

§. 15. Will ein Schiffer seinen Ballast auf Privatballastplätzen, oder in Prahme oder andere Fahrzeuge lossen, so muß er dieses und den Ort, wo es geschehen soll, sowohl dem Ballast-Inspektor als dem Hasenmeister anzeigen, damit durch eine strenge Aufsicht jede Unordnung verhütet werde.

Für Unterlassung dieser Anzeige verfällt der Schiffer in Fünfzig Thaler Strafe.

In Prahme und andere offene Fahrzeuge darf Ballast niemals,

in bedeckte Fahrzeuge aber nur in sofern gelosset werden, als der Ballast-Inspektor und Hafenmeister dieselben besehen, und sich von ihrer tüchtigen Beschaffenheit und hinlänglichen Sicherheit überzeugt haben. Der auf diese Art gelosste Ballast muß beim Wegfahren den Arbeitsleuten nicht allein überlassen, sondern es muß vom Schiffer ein zuverlässiger Mann aus der Equipage mitgegeben, und dieser angewiesen werden, darauf Acht zu haben, daß kein Ballast ins Wasser geworfen werde.

§. 16. Beim Ballastauswerfen selbst muß alle mögliche Vorsicht gebraucht werden, damit kein Ballast ins Wasser falle. Für jede dabei bemerkte Nachlässigkeit verfällt der Schiffer in Fünfzig Thaler Strafe, und die Arbeitsleute, die den Ballast in den Hafen oder in die Fahrt geworfen haben, sollen mit Zuchtbaus- oder Bestrafungsstrafe belegt werden.

§. 17. Bei Vermeidung von Zwanzig Thaler Strafe darf kein Ballast unmittelbar aus dem Schiff auf das Bohlwerk geworfen, sondern er muß hinaufgefarrt und bis zum Wegfahren, mindestens Vier und Zwanzig Fuß vom Rande des Bohlwerks aufgeschüttet werden.

Auch andere schwere Waaren dürfen, bei Vermeidung eben dieser Strafe, nicht näher am Bohlwerk aufgehäuft liegen.

§. 18. Sobald ein Schiff im Hafen geankert hat, muß es den Anker mit einer Boye bezeichnen, und sich so legen, daß es nicht in die dem Dargestrohm gegenüber liegende und mit Boyen bezeichnete Postfahrt getrieben werden kann.

Auch muß jedes Schiff von den Holzhäfen, welche von der südlichen Ecke der Dangelmündung vorlängs dem Hafen liegen, wenigstens 25 Klafter entfernt bleiben, und kein Tau an die Pfähle dieser Holzhäfen befestigen, damit die Böte und Rähne immer eine offenbare Passage nach der Dange finden.

Aus demselben Grunde dürfen auch am Ausfluß der Dange nie zwei Schiffe neben einander liegen. Wer diese Verbote übertritt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 19. Den im Strom und im Hafen vom Hafenmeister oder dessen Stromknechten zu machenden Anordnungen müssen sich alle See-, Haf- und Stromfahrer völlig unterwerfen, ihnen gemäß ihre Takelage ändern, die ausgebrachten Tawe losmachen, ihren bisherigen Standort verlassen, die ihnen angewiesene neue Stelle annehmen u. s. w. Im Weigerungs- oder Zögerungsfalle haben sie das Rappen der Tawe und verhältnismäßige Strafe zu gewärtigen.

Ohne Vorwissen des Hafenmeisters darf besonders kein in der Dange liegendes Schiff seinen Platz ändern.

§. 20. Die im Strom liegenden Schiffe müssen die Braamrahmen und Staugen abgenommen, den Klüverbaum, die blinde Rah, Besaams-

gitaue und Ruderkopf eingenommen, die Klaven getoppt und die Anker gehörig aufgestellt haben. Sie dürfen auch nie eine solche Stellung annehmen, wobei der Vogelfriet über das Land oder über die Brücke ragt.

Wer eine dieser Vorsichtsmaaßregeln unterläßt, ist zu Fünf Thaler Strafe und vollständigem Schadenersatz verpflichtet.

§. 21. Auf den Schiffen im Dangestrom, so wie an den Ufern dieses Stromes darf kein Feuer gemacht, besonders auch nicht Pech, Harz, Theer u. s. w. gekocht werden, sondern dies muß auf den Schiffswerften oder in einem Gebäude geschehen. Wer dawider handelt, ist in Zwanzig Thaler Strafe verfallen; wenn aber Schaden daraus entsteht, nach den Kriminalgesetzen zu bestrafen. Zu Erleichterung des Kohens am Lande soll auf Erbauung einiger öffentlichen Kochhäuser Bedacht genommen werden.

§. 22. Das Tabackrauchen auf dem Deck solcher Schiffe, welche in der Dange liegen, ist bei Ein Thaler Strafe verboten.

§. 23. Alle Schiffe müssen, sobald sie im Hasen eingelaufen sind, bei Fünfzig Thaler Strafe, ihr am Bord befindliches Pulver sogleich zur sichern Aufbewahrung auf dem Lande abliefern.

Das Schießen auf diesen Schiffen ist bei Zwanzig Thaler Strafe ganz verboten.

§. 24. Jedes Schiff, das Kielholen will, muß an die Kielbänke hinter der Dangebrücke anlegen, oder, wenn es dazu zu groß ist, muß es dem Schiffabtrichter angezeigt werden, das einen andern schicklichen Kielplatz bestimmen wird.

Nirgends aber darf beim Kielholen ein Tau quer über den Strom gespannt werden.

§. 25. Kein Schiffer darf Jemanden bei Fünfzig Thaler Strafe, ohne Paß des Schiffabtrichters, mitnehmen. Alles Schiffsvoll, welches er in Memel annimmt, muß durch die Wasserdiener gebauert und auf dem Schiffabtrichter gemustert, auch daselbst eine Certepartie über die in Memel eingenommene Ladung gemacht werden. Wer dieses unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 26. Jeder Schiffer hat seine Leute anzuhalten, am Lande keine Unordnungen oder Händel zu machen, auch nicht bis nach zehn Uhr Abends am Lande zu bleiben, widrigenfalls sie arretirt, und mit Geld oder am Leibe bestraft werden sollen.

§. 27. Kein Schiff darf mit gespannten Segeln in die Dange oder aus der Dange laufen, sondern muß sie niederlassen. Wer dies unterläßt, ist zu Schadenersatz und zu Zehn Thaler Strafe verpflichtet.

§. 28. Wenn mehrere Schiffe an demselben Orte im Strom ihre Ladung lossen oder einnehmen wollen; so hat das zuerst angekommene Schiff vor dem später gekommenen den Vorzug. Hat das erstere aber

Bier und Zwanzig Stunden ungenutzt verstreichen lassen; so muß es dem folgenden sofort Platz machen.

§. 29. Ballastschiffe müssen den nachkommenden Ballastschiffen, sobald sie ihren Ballast gelost haben, in der Regel aber, nachdem sie Bier und Zwanzig Stunden an der Ballastkay gelegen haben, ihren Platz räumen, widrigenfalls sie vom Ballast-Inspektor zurückgewiesen und ihnen die Tawe gelappt werden sollen. Nur in außerordentlichen Fällen kann der Ballast-Inspektor nach pflichtmäßigem Ermessen ihnen eine längere Frist zum Ballastloffen gestatten, so wie er auch Schiffen, die zu scharf gebaut sind, um ballastleer zu liegen, eine ihren Umständen angemessene Nachsicht angedeihen lassen wird.

§. 30. Die bereits zugeladenen Schiffe müssen aus der Dange sofort nach dem Hafen gehen, in so ferne das Ausgehen aus der Dange nicht eben gefährlich sein sollte. Auch kann der Hafenmeister zugeladenen Schiffen erlauben, in der Dange zu bleiben, so fern und so lange nach seinem pflichtmäßigen Ermessen kein Nachtheil davon zu beforgen ist.

§. 31. Die Schiffe, Rähne u. s. w., die ihre Waaren ohne große Unbequemlichkeit an einer andern Stelle im Strom laden und lossen können, müssen denjenigen Platz machen, die diese Stelle nöthig gebrauchen, vorzüglich denen, die bei dem königlichen Packhose, bei der Heringobrake, bei der Flachswaage, oder bei unmittelbar an den Strom stoßenden Speichern anzulegen haben.

§. 32. Zur Jahrmarktszeit muß den Fahrzeugen, die Waaren zum Markte geladen haben, zum Aus- und Einloffen derselben der nöthige Raum an der Altstädtischen Ladebrücke verschafft werden.

§. 33. Beim Durchgehen der Schiffe und Rähne durch die Brücke muß die vorstehend festgesetzte Ordnung beobachtet werden. (§. 28. §. 32.)

§. 34. Alles nach der Dange gehende Holz muß im Hafen zuvörderst aufgebunden, in einzelnen Tafeln oder Jollen in die Dange gebracht, und innerhalb Bier und Zwanzig Stunden entweder in die Kanäle oder Graben, die mit dem Strome in Verbindung stehen, oder aufs Ufer gezogen werden. Wer dies unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und zu gewärtigen, daß das Holz auf seine Gefahr und Kosten werde fortgebracht werden. Ueberhaupt darf der Dangestrom nicht als Holzhafen genutzt, und daher Niemandem, der nicht einen Graben oder Uferplatz davon besitzt, Holz hinein zu bringen gestattet werden.

§. 35. Vor den, längs dem Hafen liegenden Holzhäfen dürfen weder Holzstapel noch sogenannte Sommerhäfen angelegt werden, die außerhalb der Linie zwischen der nördlichen Ecke der Dangemündung und der südlichen Ecke des alten Ballastplatzes zu liegen kommen. Auch soll, bei Fünf Thaler Strafe für jeden Pfahl, Niemand ohne Erlaubniß

des Schiffahrtsgerichts seinen Holzhafen vergrößern, und außerdem die widerrechtlich eingerammten Pfähle oder angebrachten Ausbaue sogleich fortzuschaffen schuldig sein.

§. 36. Balken, Rundholz, Masten und Spieren dürfen nicht ohne nachgewiesene Nothwendigkeit und besondere Erlaubniß des Schiffahrtsgerichts in der Dange verladen werden, widrigenfalls die Laue des ladenden Schiffes sofort gelappt werden, und dasselbe für Gefahr und Kosten des Kontravenienten nach dem Hafen gebracht, auch dieser in Zehn Thaler Strafe genommen werden soll.

Dagegen dürfen zwar alle Holzwaaren, die in Prahmen oder Bötten nach dem Schiffe kommen, in der Dange verladen, jedoch müssen die Prahme oder Böte hinter dem Steuer-Ende des Schiffes in eine Reihe gelegt werden, um die Passage nicht zu verengen. Ist dazu nicht Platz, so muß kein zweites Fahrzeug eher ans Schiff gebracht werden, als bis das erste ausgeladen ist.

§. 37. Beim Ballastloffen in der Dange (das der Ballast-Inspektor nur in Nothfällen gestatten darf) muß besonders darauf gesehen werden, daß der Ballast sogleich fortgeschafft und nicht zum Nachtheil der Landpassage aufgehäuft werde.

Bei Privatbohlwerken ist der Eigenthümer zwar nicht an die Bestimmungen des §. 17. gebunden, doch muß der Ballast nie so nahe am Rande des Bohlwerks liegen, daß etwas in den Strom fallen oder hinein gespült werden kann.

§. 38. Alle Privatbesitzer eines Theils des Dangeufers sind verpflichtet, ihre Bohlwerke oder Ladebrücken so zu befestigen und zu unterhalten, daß von dem Ufer nichts durch oder ins Wasser herabfallen kann. Wird ein solcher Fehler entdeckt, und in der vom Schiffahrtsgericht bestimmten Zeit nicht reparirt, so soll er sogleich auf Kosten des Besizers verbessert, und dieser in Zehn bis Funfzehn Thaler Strafe genommen werden.

§. 39. Wer Steine, Sand, Erde, und überhaupt solche Sachen in den Strom und Hafen oder im Winter aufs Eis wirft, welche jene verschlemmen und veruntiefen können, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist zur Herausshaffung verpflichtet.

§. 40. Wer ohne besondere Erlaubniß des Schiffahrtsgerichts, wenn der Strom gefroren ist, Löcher im Eise aufhauet, oder gar ganze Stellen zum Fortbringen von Fahrzeugen aufeiset, hat Ein bis Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Das Aufeisen auf 1 bis 2 Fuß Breite rund um die Schiffe macht hiervon eine Ausnahme.

## Zweiter Abschnitt

der Hasen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel.

## Instruktion für den Lootsenkommandeur.

§. 41. Der Lootsenkommandeur muß die Bestimmungen der gegenwärtigen Hasenordnung genau befolgen, auch auf deren Befolgung bei eigener Verantwortung Acht haben, ganz vorzüglich aber darauf sehen, daß die Lootsen von Tagesanbruch bis es Abends dunkel wird, und falls noch spät Schiffe in der Ferne wahrgenommen werden, auch die Nacht hindurch Wache halten, und daß sie, sobald sich ein Schiff sehen läßt (welches sogleich dem Lootsenkommandeur gemeldet werden muß), demselben ohne Aufenthalt mit einem Lootsenboote nach der Rheide entgegen fahren.

§. 42. Wenn die Lootsen bei anscheinender Gefahr Bedenken tragen, oder sich weigern, hinauszufahren, muß der Lootsenkommandeur sie selbst anführen und mitfahren. Glaubt er selbst dem ankommenden Schiffe nicht entgegen fahren zu können, und es findet sich ein nüchternen und erfahrener Schiffer, der dahin zu fahren sich übernimmt; so ist er und mit ihm die Lootsen herauszufahren durchaus verpflichtet.

Jede hiebei so wie bei §. 43. bis 48. bewiesene Feigheit, oder wenn auch geringe Nachlässigkeit, soll aufs nachdrücklichste und nach Befinden sofort, im Wiederholungsfall aber unausbleiblich mit Raffung, im Fall aber Schaden daraus entstanden ist, außerdem noch nach den Kriminalgesetzen bestraft werden.

§. 43. Haben die Lootsen wegen Sturm oder dergleichen dem Schiffe nicht bis nach der Rheide entgegen gehen können; so muß der Lootsenkommandeur dafür sorgen, daß sie mit einem Lootsenboote auslaufen, und so nahe an den Banken als möglich in der Richtung der Baaken halten. (§. 4.) Er selbst muß sich dann aber ungefäumt nach der Flaggenbaake begeben, und durch Winken mit dieser den Lauf des Schiffes dirigiren.

§. 44. Zeigt sich, daß das Schiff zum Einlaufen wahrscheinlich zu tief liegt, oder daß dasselbe anderer Umstände wegen nicht ohne die größte Gefahr einkommen kann, so muß der Lootsenkommandeur sogleich sämtliche Baaken niederlegen. Dies muß überhaupt auch geschehen, wenn fliegender Sturm oder andere Umstände gar kein Einlaufen gestatten.

§. 45. Kommt aller angewandten Vorsicht unerachtet ein Schiff in Gefahr oder gar auf den Strand, so muß der Lootsenkommandeur sogleich ein oder ein Paar Böte mit starken Ankern und Tauen und andern Rettungsgeräthschaften herschicken oder sie selbst nach dem Schiffe begleiten, um dies wo möglich sogleich wieder abzuwinden, und

flott zu machen. Der Lootsenkommandeur ist verantwortlich dafür, daß die hiernach und nach §. 46. erforderlichen Böte, Tawe, Anker und andere Rettungsgeräthschaften stets vollständig in brauchbarem Stande bereit gehalten werden, er ist verpflichtet, was daran fehlt, der Kaufmannschaft oder dem Schiffabtrichter ungesäumt anzuzeigen, und auf der schleunigen Anschaffung oder Wiederherstellung zu bestehen. (Siehe §. 53.)

§. 46. Erlaubt die Witterung es aber nicht, mit gewöhnlichen Bötten an das Schiff zu kommen; so ist es unerläßliche Pflicht des Lootsenkommandeurs, sich zu Rettung der Menschen und wichtigsten Güter oder Dokumente mit dem sogenannten Rettungsboote sogleich selbst nach dem Schiffe zu begeben, zu welchem Ende dies Boot mit allen dazu gehörigen Utensilien und Rettungsgeräthschaften jeden Augenblick zum Auslaufen bereit gehalten werden muß.

§. 47. Schiffe, die in den Hasen nicht einlaufen können oder wollen, sondern auf der Rhebe bleiben, muß der Lootsenkommandeur sogleich einen sichern Ankerplatz anweisen lassen; im Fall sie aber in Noth oder auf eine gefährliche Stelle gerathen sind, muß er ihnen ungesäumt mit den erforderlichen Anstalten zu Hülfe kommen, auch wenn er es nöthig findet, einen Lootsen am Bord lassen.

§. 48. Die Aufsicht über die gestrandeten Schiffe und die Vergung der dazu gehörigen Güter liegt zwar den Strandoffizianten ob: so lange indessen die Lootsen an der Rettung des Schiffs oder der Menschen und wichtigsten Güter noch arbeiten, ist es die Pflicht des Lootsenkommandeurs, solche Anstalten zu treffen, daß den Strandoffizianten die Vergung und Aufsicht, welche ihnen obliegt, so viel möglich erleichtert werde.

§. 49. Es ist Pflicht des Lootsenkommandeurs, die Fahrt oft und während der Zeit, da die Schifffahrt im Gange ist, wo möglich alle Tage, zu untersuchen und auszureifen, wobei der Hasen-Bau-Inspektor, so oft es angeht, mitzufahren die Pflicht und das Recht hat.

Er muß auch ein genaues Tagebuch über Wind und Wetter, über den Zustand, die Tiefe und die Veränderungen des Stromes und Fahrwassers, so wie über die ein- und ausgehenden Schiffe führen, und dabei Namen des Schiffes, Namen des Schiffers, Gegenstand der Ladung, den Ort, von welchem das Schiff kommt, oder wohin es geht, die Tiefe auf welche es abgeladen ist, und den Namen des Lootsen, der es ein- oder ausgebracht, genau bemerken.

Die bemerkten Aenderungen an der Fahrt, Rhebe und Hasen muß der Lootsenkommandeur, durch Anschlag an der Börse, den Kaufleuten und Schiffern ohne Anstand bekannt machen, so fern sie irgend einen wesentlichen Einfluß auf die Schifffahrt haben.

§. 50. Der Lootsenkommandeur muß besonders darauf sehen, daß

die Baaken zweckmäßig gestellt und gut in Ordnung gehalten werden, so wie auch, daß die Fahrt mit einer hinreichenden Anzahl gehöriger Marken deutlich bezeichnet sei. (§. 2.) Vorzüglich muß er das Fahrwasser, die Rhebe und die Baaken nach Stürmen jedesmal genau untersuchen, und sämtliche Zeichen revidiren, ob sie noch vorhanden sind, und an den rechten Stellen liegen, auch ob die Baaken noch zweckmäßig stehen.

§. 51. Sobald Zeichen unrecht liegen oder fehlen, muß er sie durch die Lootsen an die rechte Stelle legen oder durch andere ersetzen lassen, in welcher Hinsicht Reservezeichen von jeder Sorte, so wie Reserverathen zu den Baaken beständig bei der Pilotage vorrätzig gehalten werden müssen. Die Baaken darf der Lootsenkommandeur nie eigenmächtig verrücken, sondern sobald er es für nöthig erachtet, muß er es dem Schiffahrtsgericht anzeigen, welches die nöthigen Veränderungen denn ganz ungesäumt, jedoch mit Zuziehung des Hafen-Bauinspektors, Hafeameisters, sämtlicher Oberlootsen und einiger erfahrener Schiffer zu veranlassen hat.

§. 52. Alle vom Lootsenkommandeur bemerkte, oder ihm angezeigte, der Schiffahrt nachtheilig liegende alte Anker, Bracke, oder andere Gegenstände muß er, sobald es angeht, heranschaffen, bis dahin aber sogleich durch eine Warnungsmarke (einen Kreuzbesen) bezeichnen lassen, und dem Schiffahrtsgerichte davon Anzeige machen; so wie er über alle etwanige Verbesserungsvorschläge mit dem Schiffahrtsgericht, als der ihm unmittelbar vorgesetzten Behörde, zu konferiren hat.

§. 53. Der Lootsenkommandeur führt die besondere Aufsicht über die Lootsenböte, das gesammte Pilotagewesen und die Rettungsanstalten. Er muß dafür sorgen, daß es an nichts fehle, und alles zum jedesmaligen Gebrauch stets in Bereitschaft sei. So oft daher etwas anzuschaffen oder zu repariren nöthig ist, muß er dies sogleich anzeigen und besorgen lassen. Er muß auch über das Pilotagewesen ein ganz genaues Inventarium führen.

§. 54. Schiffer, die ausgehen wollen, müssen sich beim Lootsenkommandeur melden, und erhalten von ihm, gegen Abgabe des von der Lizentkammer erhaltenen Erlaubnißscheins, einen Lootsenzettel, wodurch ihnen ein Lootse zum Ausbringen angewiesen wird. Er darf bei Kasationsstrafe kein Schiff ausgehen lassen, oder ihm einen Lootsen zuweisen, bevor der Schiffer den von der Lizentkammer empfangenen Erlaubnißschein eingehändigt hat.

§. 55. Die Anzahl der Lootsen kann niemals unter zwölf sein. Dagegen aber bleibt der Kaufmannschaft unbenommen, die Ansetzung von so viel mehrerer zu veranlassen, als sie dem Bedürfniß der Schiffahrt angemessen findet. Auf jede fünf gemeine Lootsen wird wenigstens ein Oberlootse angestellt. Sollte demohnerachtet bei ungewöhn-

lich lebhafter Schifffahrt die Zahl der regelmäßig angestellten Lootsen nicht hinreichen; so muß der Lootsenkommandeur so viele Hülfslootsen, als nöthig sind, sogleich engagiren, und daher beständig darauf bedacht sein, erfahrene Seeleute hiezu in Bereitschaft zu haben, von deren Qualifikation zu diesem Geschäfte er sich überzeugt hat.

§. 56. Kein Lootse darf bei Raffung ein Schiff eher besteigen, um es in See zu bringen, ehe er von dem Lootsenkommandeur Befehl dazu erhalten hat. Der Lootsenkommandeur ist dagegen gehalten, die Schiffe nach der Reihe abzufertigen, nach welcher sie ihm ihre Erlaubnißscheine von der Lizenzkammer einhändigen. Jedoch versteht es sich von selbst, daß ein Schiff, welches ausgebracht werden kann, nicht deswegen aufgehalten werden darf, weil ein anderes, das durch seine besondere Verhältnisse auszugehen verhindert wird, etwa früher am Lizenzen abgefertigt worden ist.

Dem Lootsenkommandeur und den Lootsen wird durchaus verboten, von den Schiffen oder Passagieren irgend ein Geschenk an Geld oder andern Sachen zu fordern. Sie sind auch nicht befugt, für ihre gewöhnliche Amtöverrichtungen eine freiwillig angebotene Belohnung anzunehmen. Nur in außerordentlichen Fällen, wenn z. B. ihre Amtöverrichtung mit eigener Gefahr verknüpft war, oder durch ihre Bemühungen ein Schiff oder Passagier aus einer wirklichen Gefahr gerettet ist, kann ihnen die Annahme eines freiwillig gegebenen Geschenks gestattet werden, sie müssen jedoch der unmittelbar vorgesetzten Behörde sofort und spätestens binnen 24 Stunden davon Anzeige machen, welches die eintretenden Umstände zu berücksichtigen und hiernach zu bestimmen hat, ob dem Beschenkten das angenommene Geschenk als eine freiwillig gegebene Belohnung seiner außerordentlichen Dienstleistungen nach der obigen Festsetzung zu belassen, oder aber demselben das erhaltene Geschenk, als eine geforderte oder unverdiente Belohnung, zu entziehen und zur Armenkasse abzuliefern sei.

Jede Uebertretung dieser Vorschrift wird, außer dem Verluste des geforderten und verschwiegenen Geschenks, nachdrücklich bestraft; im Wiederholungsfalle ist diese Strafe allenfalls bis zur Raffation zu verschärfen.

Ist ein Schiff, um verweigerter oder vorenthaltener Geschenke willen, unbillig behandelt, aufgehalten, oder ihn nicht die bereiteste Hülfe geleistet worden; so hat der Lootsenkommandeur oder Lootse sofort Raffation verwirkt.

Die Schiffsmäkler sind von Amtswegen verpflichtet, jeden zu ihrer Kenntniß gelangenden Fall, wo ein Geschenk gefordert oder angenommen worden, der unmittelbar vorgesetzten Behörde sofort anzuzeigen. Unterlassen sie diese Anzeige, so werden sie als Mitschuldige angesehen und bestraft.

§. 57. Bei Havarie oder andern Untersuchungen, wo der Lootsenkommandeur vom Schiffsgerichtsgericht als sachverständiger Deputatus zugezogen wird, liegt ihm die vorzüglichste Gewissenhaftigkeit und Unparteilichkeit ob.

§. 58. Der Lootsenkommandeur muß sich oft bei den einkommenden Schiffen über das Verhalten des Lootsen, der bei ihnen am Bord gewesen, erkundigen, die von den Schiffen gegen sie angebrachten Klagen mit Billigkeit aufnehmen, und auf der Stelle streng untersuchen, und überhaupt darauf sehen, daß die Lootsen ihre Pflichten ohne Ausnahme genau erfüllen, indem sie ihm zunächst untergeben sind, und er für ihr Betragen in soweit verantwortlich ist, als ihm unzeitige Nachsicht, Parteilichkeit oder Sorglosigkeit dabei nachgewiesen werden kann.

Dagegen hat er auch das Recht und die Pflicht, bei jeder Vakanz unter den Lootsen den Vorschlag zur Besetzung der erledigten Stellen zu machen. Er muß auch die Anzustellenden jedesmal genau prüfen, und ist überhaupt dafür verantwortlich, daß zu jeder Zeit ordentliche und geschickte Lootsen gehalten werden.

Jede Dienstvernachlässigung der Lootsen muß er sogleich selbst bestrafen, oder dem Schiffsgerichtsgericht zur schnellen Bestrafung anzeigen. (S. §. 74.)

§. 59. Der Lootsenkommandeur ist dem Schiffsgerichtsgericht untergeordnet und den bereitesten Gehorsam schuldig.

Wenn er sich auf kurze oder lange Zeit von seinem Posten entfernt, muß er den ältesten Oberlootsen zur Wahrnehmung seiner Geschäfte substituiren; letzteres jedoch immer mit ausdrücklicher Genehmigung des Schiffsgerichts, ohne dessen Erlaubniß der Lootsenkommandeur sich keinen Tag und zur Zeit der Schifffahrt sich keinen halben Tag entfernen darf. Unterläßt er diese Anzeige, so bleibt er nicht allein für seinen Stellvertreter verantwortlich, sondern soll auch überdies noch in eine Ordnungsstrafe genommen werden.

### Dritter Abschnitt

#### der Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel.

##### Instruktion für die Lootsen.

§. 60. Die Lootsen, deren in Memel mindestens zwei Oberlootsen und zehn gemeine Lootsen sind, deren Zahl aber nach dem Gutachten der Kaufmannschaft vermehrt werden kann, stehen zunächst unter den Befehlen des Lootsenkommandeurs, dem (oder im Fall der Abwesenheit seinem Stellvertreter, welches der jedesmal anwesende und dienstfähige älteste Oberlootse ist) sie den pünktlichsten und bereitesten Gehorsam in allen Stücken schuldig sind.

Die Lootsen werden vom Lootsenkommandeur mit Zuziehung des Hafenmeisters und sämtlicher Oberlootsen geprüft und vom Schiffabtrtsgericht bestätigt. Es dürfen nur erfahrene, gesunde und starke Seeleute von unbescholtenem Rufe als Lootsen angestellt werden. Bei ihrer Wahl muß das Schiffabtrtsgericht vorzüglich auf die Vorschläge des Lootsenkommandeurs und der Kaufmannschaft rücksichtigen. Auf keinen Fall kann ein Seemann, welchen der Lootsenkommandeur für unfähig erklärt, zum Lootsen angenommen werden.

Unter gleich vorzüglichen Seeleuten sollen diejenigen vorgezogen werden, die fertig lesen und schreiben können. Zum Oberlootsen, deren wenigstens einer auf jede fünf gemeine Lootsen sein muß, darf Niemand angenommen werden, der nicht ganz fertig lesen und schreiben kann.

Die Lootsen werden vereidigt, sind jedoch nicht als fest angestellte Offizianten anzusehen, und können nicht allein bei erwiesenem Dienstvergehen, sondern auch wenn sie dem Trunke ergeben sind, oder wenn sie nach dem Zeugnisse des Lootsenkommandeurs nicht mehr zu Lootsen taugen, ohne weitere Untersuchung geradehin entlassen werden.

Dieses Zeugniß muß aber durch den Hafenmeister, oder durch zwei Mitglieder der Memler Kaufmannschaft, oder durch zwei Schiffer, oder zwei Oberlootsen bestätigt werden.

§. 61. Die Lootsen sind alles, was die gegenwärtige Hafenordnung bestimmt, zu befolgen, auch auf die Befolgung derselben Acht zu haben, verbunden, ganz vorzüglich aber liegt ihnen die Sorge für die einkommenden Schiffe ob, sie müssen sich stets in zwei Wachen theilen, deren jede mindestens aus einem Oberlootsen und fünf gemeinen Lootsen besteht, und von welchen letztern einer sich beständig, so lange es Tag ist, auf dem Lootsenthurm (Kielbaak) aufhalten, aber alle zwei Stunden abgelöst werden soll. Dieser muß darauf Acht haben, ob sich ein Schiff in See zeigt. Sobald dies geschieht, muß er es gleich dem Lootsenkommandeur melden, und die andern zur Wache gehörigen Lootsen müssen unterdessen, je nachdem Wind und Wetter es erheischen, eine Segelchaloupe oder ein Ruderboot zum Ausgehen fertig machen.

Ein Oberlootsf fährt darin mit vier oder fünf gemeinen Lootsen dem Schiffe sogleich entgegen, und die andern bisher nicht zur Wache gehörigen Lootsen treten nun ganz in Stelle der in See gegangenen.

§. 62. Die ausgegangenen Lootsen müssen sich, wenn sie mehrere Schiffe in See gewahr werden, auf diese vertheilen, und sie wo möglich alle besetzen, die Lootsenchaloupe aber mit einem Schiff mit herein bringen. Zeigen sich mehrere Schiffe, als die Lootsen besetzen können: so müssen auch die zurückgebliebenen Lootsen ihnen gleich entgegen fahren, und nöthigenfalls nur einer oder zwei zurück bleiben, um

die Hülfslootsen zusammen zu rufen, auch bei etwaigen Unglücksfällen der Schiffe den Lootsenkommandeur zu unterstützen.

§. 63. Wenn die Lootsen wegen Sturm und dergleichen in See zu gehen Bedenken haben, der Lootsenkommandeur aber mitzugehen bereit ist, so müssen die Lootsen sofort mit ihm hinausfahren, es mag dies zur Einholung eines ankommenden, oder zur Hülfe eines verunglückten oder in Gefahr schwebenden Schiffes geschehen.

Der Kommandeur bestimmt die Oberlootsen und Lootsen, die ihn begleiten sollen, und derjenige Oberlootse oder Lootse, der, sobald der Kommandeur sich mitzufahren erklärt hat, nur auch noch die geringste Bedenklichkeit gegen das Auslaufen äußert, ist auf der Stelle ganz unbedingt kassirt und darf niemals mehr als Lootse gebraucht werden.

Aufwiegelnde Reden oder Widersetzlichkeit sollen überdies noch mit Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsstrafe, nach dem Grade des Verschuldens, beahndet werden.

§. 64. Können die Lootsen nicht in See kommen, so müssen sie dem Schiffe, so weit es irgend möglich, entgegen fahren, und ihm mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Die zurückgebliebenen Lootsen müssen sich aber sogleich nach den Baaken begeben, und mittelst derselben den Lauf des Schiffes nach Anordnung des Lootsenkommandeurs, oder in dessen Abwesenheit des Oberlootsen, dirigiren.

§. 65. Andere, als die besonders dazu angeschafften Lootsenböte sollen nur in dem Falle gebraucht werden, wenn die Lootsenböte schon in See, oder wider Verhoffen nicht so schnell als ein anderes Fahrzeug in dringenden Fällen bereit sind.

§. 66. Sobald der Lootse das Schiff besteigt, muß er sich genau erkundigen, auch selbst untersuchen, wie tief es geht, und selbst die Leitung des Schiffes übernehmen. Geht das Schiff zu tief zum Einlaufen, so hat er es an einen sichern Ankerplatz auf der Rhede zu bringen; wenn es aber einlaufen kann, so fährt er damit in den Hafen, legt es an den ihm vom Hafenmeister oder Ballastinspektor zu bestimmenden Platz, und muß den Schiffer dann zum Lootsenkommandeur hinweisen und ihn auffordern, sich von demselben ein Exemplar dieser Hafenordnung geben zu lassen, um sie genau zu befolgen.

§. 67. Wenn der Lootse das Schiff auf der Rhede sicher vor Anker gebracht hat, so kommt er nach dem Hafen zurück, und muß dem Lootsenkommandeur den Namen des Schiffes und Schiffers, den Ort, von wo es kommt, die Ladung und wie tief das Schiff geht, auf einem geschriebenen Zettel genau anzeigen.

§. 68. Die Lootsen müssen das Fahrwasser und das ganze Nemelsche Revier, so oft es angeht, und bei lebhafter Schifffahrt wenigstens das Fahrwasser, täglich untersuchen, um beständig ganz genau damit bekannt zu sein. Sie müssen dabei auch die Seezeichen jedesmal

nachsehen, und was sie verändert, verlegt oder unzuweckmäßig liegend finden, so wie alle etwa der Schifffahrt nachtheilige Gegenstände im Grunde des Meeres, dem Lootsenkommandeur sogleich anzeigen.

§. 69. Die Lootsen müssen die Seezeichen jederzeit nach Anweisung des Lootsenkommandeurs legen oder aufnehmen, sich überhaupt mit ihnen, so wie mit den Baaken und deren Gebrauch, und mit allen Pilotagegeräthen, den Rettungsanstalten u. s. w. genau bekannt machen, da ihnen der Gebrauch und auch die Unterhaltung derselben nach Anweisung des Lootsenkommandeurs zunächst obliegt.

§. 70. Das Einholen und Ausbringen der Schiffe durch die Lootsen geschieht in der Regel nach einer gewissen Reihenfolge, so, daß ein Lootse nach dem andern die Schiffe besetzt. Die Oberlootsen werden bei dieser Reihenfolge mitgezählt. Etwanige Hüfsl Lootsen haben keinen Anspruch auf eine Reihenfolge, sondern werden nur in Nothfällen gebraucht.

Wenn jedoch der Lootsenkommandeur es befiehlt, ist jeder Lootse ohne Rücksicht auf die Reihenfolge, Schiffe ein- und auszubringen, und wenn die Reihe an ihm war, zurück zu treten, unbedingt und ohne Widerrede verpflichtet.

§. 71. Kein Lootse darf ohne Anweisung des Lootsenkommandeurs, und bevor der Schiffer sich bei demselben gemeldet, ein Schiff ausbringen. Der Schiffer muß den vom Lootsenkommandeur erhaltenen Lootsenzettel dem Lootsen, der ihn in See begleitet, einhandigen, und dieser hat ihn nachher dem Lootsenkommandeur wieder zurück zu geben.

§. 72. Kein Lootse darf sich ohne Erlaubniß des Lootsenkommandeurs von seinem Posten oder seiner Wohnung entfernen, und wenn er zu der Hälfte der Lootsen gehört, die die Wache halten müssen, so darf ihm in der Regel gar kein Urlaub gegeben werden.

§. 73. Ganz besonders sind die Lootsen noch verpflichtet, darauf zu sehen, daß die Bestimmungen der §§. 6. bis 17. von den Schiffen genau befolgt werden. Wenn sie Verletzungen derselben bemerken, müssen sie es sogleich anzeigen, widrigenfalls sie als Mitschuldige des Schiffers angesehen und bestraft werden sollen.

§. 74. Vorsätzlicher Ungehorsam gegen die Befehle des Lootsenkommandeurs soll mit Raskation und Gefängniß bestraft werden. Sobald der Lootsenkommandeur wegen Gefahr, in welcher sich ein Schiff befindet, selbst mit ausgeht, hat er das Recht, sich durch jedes Mittel, das er vor der Drigkeit und seinem Gewissen sich verantworten zu können trauet, auf der Stelle den unbedingten Gehorsam zu verschaffen. Außer solchen Nothfällen aber kann er nur kleine Dienstvergehen der Lootsen selbst mündlich untersuchen und sogleich mit Arrest bestrafen, der jedoch nicht die Dauer von 24 Stunden übersteigen darf. Größere Vergehen muß der Lootsenkommandeur dem Schifffahrtsgericht

anzeigen, welches sie dann so schnell als möglich zu untersuchen und zu bestrafen hat.

Zur Entlassung der Lootsen bedarf es §. 60. gar keiner förmlichen Untersuchung, sobald ihre Untauglichkeit nach §. 60. bescheinigt wird, oder der Fall des §. 63. eintritt. Im letztern Falle darf der Lootsenkommandeur nur auf seinen Amtseid allein das Faktum dem Schiffsfahrtsgerichte anzeigen, und es bedarf zur Bestätigung dieser Anzeige keines andern Zeugnisses.

#### Vierter Abschnitt

#### der Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Seehafen Memel.

##### Instruktion für den Hafenmeister.

§. 75. Der Hafenmeister hat die Bestimmungen dieser gegenwärtigen Hafenordnung aufs genaueste zu befolgen, und auf deren Befolgung zu sehen; insbesondere führt er die Aufsicht über alle im Dange-  
strom und im Hafen liegende Schiffe. (§. 13. bis §. 40.) Er muß jedem Schiffe, sobald es in den Hafen kommt, einen Platz anweisen, und die Lootsen wohl im Allgemeinen instruiren, wo sie die Schiffe, die sie einbringen, in jedem Falle anlegen sollen.

§. 76. Vorzüglich hat der Hafenmeister eine genaue Aufsicht über die in der Dange liegenden Schiffe zu führen, von welchen keines seinen Platz ohne sein Vorwissen ändern darf. Er muß hierbei bei eigener Verantwortung auf Beobachtung der §§. 21—24. 27. 28. 30—34. und 36. dringen, und jede Verletzung derselben, so wie überhaupt jede ihm bekannt werdende Unordnung, sogleich dem Schiffsfahrtsgericht anzeigen.

§. 77. Bei den im Hafen liegenden Schiffen muß der Hafenmeister besonders darauf Bedacht nehmen, daß kein Schiff in die Gesichtslinie der Baaken komme, oder diese zum Theil verdecke. Jedes Schiff, was zufällig etwa in die Gesichtslinie der Baaken gekommen sein möchte, muß sogleich daraus entfernt werden, und der Hafenmeister darf unter keinem Vorwande dulden, daß ein Schiff darin liegen bleibe.

§. 78. Der Hafenmeister ist befugt, jedem Schiffer, der seinen Anordnungen zu folgen sich weigert oder zögert, sogleich die Tauen kap-  
pen zu lassen und ihn zu seiner Pflicht anzuhalten.

Um dem Hafenmeister die Aussicht über die Schiffe zu erleichtern, und seine Befehle auszuführen, sind ihm einige Strom-Knechte und Dange-Lootsen untergeordnet, welche die Schiffer gleichfalls gehörig respektiren müssen.

§. 79. Der Hafenmeister steht unter den Befehlen des Schiffahrtsgerichts, und ist diesem den genauesten Gehorsam schuldig. Er darf sich auch ohne Erlaubniß desselben keinen Tag entfernen.

Ergeben Königsberg, den 10. Oktober 1809.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Dohna. Beyme.

Nr. 12.

Polizei-Ordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig. Vom 30. Januar 1821.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ic. ic.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen, daß Wir nöthig erachtet haben, Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rbede und im Hafen von Danzig zu erlassen. Wir verordnen daher wie folgt:

Vorschriften für den Schiffer bei seiner Ankunft auf der Rbede und beim Einlaufen in das Fahrwasser. §. 1. Sobald ein Schiff auf die Rbede vor Danzig kommt, soll der Führer desselben seine Nationalflagge aufstecken, und wenn er in das Fahrwasser gehen will, den Vootsen erwarten, und bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern für jede zehnte Last der Größe des Schiffes nicht ohne seine Hülfe einlaufen. Im höchsten Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochvootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derselben einen anderen erfahrenen Seemann zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn diese nach reifer Ueberlegung es für nothwendig halten, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen: so ist es ihm erlaubt, ohne Vootsen einzusegeln; er ist in einem solchen Falle jedoch verpflichtet, den dadurch andern Schiffen und Gütern oder dem Fahrwasser verursachten Schaden zu ersetzen.

Die Untersuchung, ob ein solcher Nothfall wirklich statt gefunden, geschieht von dem königlichen Polizeipräsidenten unter Zuziehung der Vootsenkommandeurs und anderer Sachverständigen, und die Entscheidung gebührt dem Kommerz- und Admiraltätskollegium zu Danzig.

§. 2. Wenn heftige Stürme oder andere Ursachen das Entgegenkommen der Vootsen verhindern, so hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

- 1) die auf der äußersten Spitze der östlichen Moolle errichtete, oben mit einer Tonne versehene Stange, welche ihm auch in dem Falle,

wenn die Moole von der rollenden See bedeckt seyn sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe liegt, und wo er also einzulaufen hat;

- 2) die von der westlichen Moole durch eine rothe Flagge zu ertheilenden Zeichen, welchen er dergestalt zu folgen hat, daß er nach der Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch seinen Lauf gerade aus nehme. Werden dem Schiffer keine solche Signale mit der Flagge gegeben: so darf er gar nicht einsegeln, sondern soll vor Anker geben oder die See halten.

§. 3. Die vom Lootsen vorzulegenden Fragen über den Zustand des Schiffes und der Mannschaft und über alle hierauf Bezug habende Gegenstände ist der Schiffer bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern von jeder zehnten Last nach der Größe des Schiffes auf das Gewissenhafteste zu beantworten verpflichtet.

§. 4. Wird wegen ansteckender Krankheiten oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewiesen, so muß der Schiffer sogleich eine gelbe Flagge aufstecken. Er darf alsdann ohne schriftliche Erlaubniß des Lootsenkommandeurs diesen Platz weder verlassen, noch mit andern Schiffen, Booten oder mit den Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weise Gemeinschaft pflegen.

Die Uebertretung dieser Vorschriften soll mit der nachdrücklichsten Leibesstrafe, welche nach Beschaffenheit der Umstände der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Ansteckungsgefahr und nach Maßgabe des dadurch verursachten Schadens von sechsmonatlicher Zuchthaus- oder Festungsstrafe bis zur Todesstrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden.

Uebrigens sollen die bestellten Quarantaineaufseher befugt seyn, die verbotene Kommunikation durch jedes nach dem Grade des Widerstandes erforderliche Zwangsmittel und äußersten Falls sogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Diese Bestimmungen sollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, so wie solches unter Quarantaine gesetzt worden, ausdrücklich durch den Lootsenkommandeur bekannt gemacht werden.

§. 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer unbedingt zu folgen und daher auch an dem Orte Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffes nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffes gänzlich zu überlassen, und der Schiffer ist seinen Anordnungen bei einer Strafe von zwei Thalern für jede zehnte Last auf das genaueste zu befolgen verbunden. Sollte der Lootse aber bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1. zu versammelnden Schiff-

raths, dem Lootsen die Direktion abzunehmen; ein solcher Fall muß aber dem Lootsenkommandeur sogleich angezeigt, und alsdann die Untersuchung und Bestrafung des Schiffers oder des Lootsen eingeleitet werden.

§. 6. Sobald das Schiff an die Moolen kömmt, sollen bei 50 Rthlr. Strafe und der Verpflichtung zum Ersatz des angerichteten Schadens die Segel eingenommen werden.

§. 7. Weder auf der Rhede noch im Hasen darf der Schiffer ein Wimpel vom großen Topp wehen lassen, und ohne besondere Erlaubniß des Lootsenkommandeurs, welcher zuvor die Einwilligung der Festungskommandantur einzuholen hat, außer den Signal- und Begrüßungsschüssen, mit Kanonen oder kleinem Gewehr geschossen werden.

§. 8. Die Anker müssen gehörig bezeichnet oder mit Boye versehen seyn, und jeder Schiffer, der dies unterlassen sollte, verfällt in eine Strafe von Zehn Thalern.

§. 9. Die etwanigen Seemarken dürfen bei einer Strafe von 200 Rthlr. nicht verrückt oder beschädigt werden, jede zufällige Beschädigung derselben, so wie die auf der Rhede oder im Fahrwasser entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge sollen dem Lootsenkommandeur bei einer Strafe von 50 Rthlr. angezeigt werden.

Polizeivor-  
schriften  
für den Schif-  
fer während seines  
Aufenthalts im  
Hasen und in den  
Binnengewässern.

§. 10. Sobald der Schiffer ans Land kömmt, soll er sofort dem Lootsenkommandeur die Musterrolle und die Pässe der Passagiere abgeben, und die letzteren, so wie die ganze Schiffsmannschaft präsentiren.

§. 11. Er haftet während seines Aufenthalts im Hasen und in den Binnengewässern für seine Mannschaft und ist jede von ihnen begangene Verletzung der polizeilichen Vorschriften zu vertreten verpflichtet. Auch muß er, wenn jemand von der Schiffsmannschaft vom Schiffe entlassen wird, oder zurückbleibt, dies sogleich der Polizeibehörde melden, damit das zurückbleibende Individuum im Passe oder in der Musterrolle gelöscht werde.

§. 12. Der Schiffer soll im Hasen nur an dem vom Lootsenkommandeur und in den Binnengewässern nur an dem vom Hasenmeister oder Strominspektor ihm unter Borwissen und Genehmigung des Hauptsteneramts anzuweisenden Platz anlegen, die Braamrahen und Stangen abnehmen, den Klieverbaum, die blinde Rah, Besaams-Gitane und den Ruderkopf brassen, die Rahe getoppt und die Anker gehörig aufgestellt haben.

§. 13. Schiffe, welche an die Rags, Bollwerke oder Moolen anlegen, sollen lange Rundhölzer oder starke Reißbündel und Lauerwerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffes mit jenen Werken vermeiden, die Lauer auch nicht an den Bollwerken, sondern an den dazu bestimmten Wurfsäulen befestigen.

§. 14. Jede Uebertretung dieser Vorschriften und jeder dabei bewiesene Ungehorsam des Schiffers und seiner Leute gegen die Anordnungen des Lootsenkommandeurs und der Lootsen im Hafen, des Hafenmeisters oder Strominspektors in den Binnengewässern und der Polizeioffizianten auf dem Lande, wird mit einer angemessenen Geldstrafe von 3 bis 15 Rthlr. geahndet, und der Schiffer hat es sich überdies zuzuschreiben, wenn sein Schiff auf seine Kosten sogleich fortgeschafft und im Falle einer Widersephlichkeit die Tane gefappt werden.

§. 15. Ohne eine besondere Erlaubnißkarte vom Lootsenkommandeur darf kein Schiffer bei 5 bis 20 Rthlr. Strafe Feuer auf dem Schiffe machen, um daselbst zu kochen, und bei gleicher Strafe entweder nur in Privathäusern oder in den vom Lootsenkommandeur oder den Polizeioffizianten anzuweisenden Kochhäusern das zum Kochen oder zur Zubereitung brennbarer Materialien nöthige Feuer machen, auch nur an den von dem Lootsenkommandeur oder Hafenmeister zu bezeichnenden Stellen das Schiff kielholen oder zimmern lassen.

§. 16. Den Schießpulvervorrath hat der Schiffer gleich bei seiner Ankunft bei 5 bis 50 Rthlr. Strafe den Zolloffizianten anzuzeigen. Diese haben dem Lootsenkommandeur davon Nachricht zu geben, dessen pflichtmäßiger Beurtheilung es überlassen bleibt, ob der Vorrath dem Schiffer unter seiner Verantwortlichkeit zu lassen, oder in einem geeigneten Magazine aufzubewahren ist. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung hat, so ist der Schiffer verpflichtet, so lange bis die ganze Ladung gelöscht worden, die schwarze Flagge vom Mast wehen zu lassen.

§. 17. Bei einer Strafe von 1 bis 10 Rthlr. darf niemand auf dem Verdeck oder auf den Straßen Taback rauchen, Licht ohne Laterne brennen oder schießen. Insofern ein wirklicher Feuerschaden durch die Schuld des Schiffers oder seiner Leute entsteht, treten gegen die Schuldigen die gesetzlichen Kriminalstrafen ein.

§. 18. Die Matrosen und Schiffsleute sollen im Sommer spätestens um 11 Uhr, im Winter aber um 10 Uhr Abends sich an Bord verfügen, widrigenfalls sie arretirt und polizeilich bestraft werden. Aber auch bis zu diesem Zeitpunkte muß auf jedem Schiffe wenigstens die Hälfte der Schiffsmannschaft und auf ganz kleinen Gefäßen müssen wenigstens 2 Mann jederzeit vorgefunden werden. Bei abgetakelten Schiffen und während des Winterlagers genügt ein Wächter.

§. 19. Wer an den öffentlichen Kochbuden und andern Anstalten aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit Schaden anrichtet, soll neben dem Ersatze desselben noch mit einer Gefängnißstrafe von 3 bis 14 Tagen belegt werden.

§. 20. Alle diese und andere Vergehungen gegen die allgemeinen polizeilichen Vorschriften, so wie Verbalinjurien und Schlägerereien zwi-

schen den Schiffleuten werden, je nachdem sie auf dem Schiffe oder auf dem Lande vorgefallen, von dem Lootsenkommandeur und Strominspektor, oder von den Polizeioffizianten gerügt und bestraft; doch steht jedem Angeschuldigten frei, auf die nähere Prüfung und Entscheidung von Seiten des Königl. Polizeipräsidenten sich zu berufen, dessen Festsetzung dann sogleich zu befolgen ist.

Wärmeins Ver-  
schiff des Schif-  
fers wegen seines  
Verhaltens gegen  
die Zollbehörde.

§. 21. In Bezug auf die Steuerverfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „Generaldeklaration“ abzugeben. Wie solches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waarenein- und Ausganges auf den Weichselmündungen, wonach sich derselbe, so weit es ihn betrifft, zu achten hat.

Vorschriften für  
den Schiffer, wel-  
cher mit seinem  
Fahrzeuge in die  
Binnengewässer  
und aus diesen in  
den Hafen zurück-  
kehrt.

§. 22. Die Schiffe, welche von Neufahrwasser nach der Stadt Danzig gehen oder aus derselben zurückfahren, und über 10 Lasten groß sind, sollen, bei Strafe von 20 Rthlr., den ihnen in Neufahrwasser vom Lootsenkommandeur und in der Stadt Danzig vom Hafenmeister oder Strominspektor zuzuweisenden Binneloosten annehmen, und demselben eben so Folge leisten, wie es §. 5. bei den Seeloosten vorgeschrieben ist.

§. 23. Die Erlaubniß zur Durchfahrt durch die Schleuse nach der Stadt Danzig wird beim Zollamte in Neufahrwasser nachgesucht; wer aber aus der Stadt kömmt und die Schleuse passiren will, soll zuvor beim Warnungspfahl unweit dem großen Ballastkrüge anlegen, und dann die Erlaubniß zur Durchfahrt beim Schleusenmeister nachsuchen.

Regeln für den  
Schiffer beim Lös-  
chen und Einneh-  
men des Ballastes.

§. 24. Auf der Rheide darf nur so viel Ballast gelöscht werden, als erforderlich ist, um das Schiff in den Hafen zu bringen. Bei 100 Rthlr. Strafe darf dies aber nie eher erfolgen, als bis der Lootse es gestattet hat, und nur an der von ihm anzuweisenden Stelle.

§. 25. Eben so darf im Hafen, in der Weichsel und in der Mottlau das Löschen und Einnehmen des Ballastes nur an dem Orte und auf die Weise erfolgen, welche in Fahrwasser der Ballastausheber, in Danzig aber der Hafenmeister oder Strominspektor dem Schiffer anzeigen wird, am allerwenigsten darf aber der Ballast ins Wasser geworfen werden, bei Vermeidung der im vorgehenden §. bestimmten Strafe. Uebrigens kann sich der Schiffer beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes nach eigenem Belieben seiner eigenen oder gemietheten Leute und Geräthschaften bedienen.

§. 26. Für Ballaststeine, die nicht in Auftrag eines Einzelnen

gebracht werden, und zum Hafendbau brauchbar sind, wird jedem Schiffer eine jährlich festzusetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie ausgezahlt.

Bestimmungen wegen der von dem Schiffer zu erlegenden Hafen-Ungelder.

§. 27. Außer den Hafen-Ungeldern, welche bei dem Schiffabrechner auf den Grund des ausgehängten Tarifs derselben zu entrichten sind, darf der Schiffer weder den Lootsenkommandeurs noch dem Hafenmeister oder Strominspektor, oder den Lootsen, oder den Königl. Zoll-, Polizei- und Ballastoffizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder Vergütung entrichten; es wird dem Schiffer sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft, und das Geschenk anßerdem zur See-Armenklasse konfiscirt werden soll.

§. 28. Wenn einer der erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen: so ist der Schiffer verpflichtet, ihn zur Bestrafung dem Polizeipräsidenten oder dem Ober-Zollinspektor in Danzig anzuzeigen.

§. 29. Sollte sich aber in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, dem Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so hat derselbe das Geschenk unter Vorwissen und Genehmigung des Lootsenkommandeurs auszuhändigen.

§. 30. Die zum Vermessen des Schiffs bestimmten Offizianten soll der Schiffer, wenn er auf der Rhebe liegt, mit einem Boote an Bord holen und nach Fahrwasser zurückbringen lassen.

Bestimmungen für den Schiffer, wenn er den Lootsen wieder verlassen will.

§. 31. Wenn der Schiffer seine gehörig versteuerte Ladung eingenommen hat, und zum Absegeln fertig ist, so meldet er sich auf dem Polizeiamte in Danzig, um

- 1) wenn er die Mannschaft am Orte gebeuert hat, eine Musterrolle aufnehmen, und sich Seepässe für die einländischen und Musteratteste für die ausländischen Matrosen,
- 2) wenn er aber die in den Hafen gebrachte Mannschaft wieder mitnimmt, sich ein Musterattest ausstellen zu lassen.

§. 32. Mit diesen Papieren, desgleichen mit den von den Steuer- und Zollbehörden erhaltenen Abfertigungsattesten meldet der Schiffer sich beim Lootsenkommandeur in Fahrwasser, welcher eine Nachrevision der Mannschaft hält, und wenn dabei alles richtig befunden wird, das Musterattest oder die Seepässe als richtig bescheinigt.

§. 33. Jede Unterlassung dieser Vorschriften wird mit einer Strafe von 5 bis 50 Rthlr. geahndet.

§. 34. Passagiere dürfen bei einer Strafe von 10 bis 100 Rthlr.

für den Schiffer nicht ohne einen vorschriftsmäßigen von dem Polizeipräsidenten erteilten oder visirten und vom Lootsenkommandeur bescheinigten Reisepaß aufgenommen werden.

§. 35. Beim Auslaufen aus dem Hafen muß der Schiffer sich ebenfalls und bei Vermeidung der oben §. 1. bestimmten Strafe der Hülfe eines Seelootsen bedienen.

Wohin die in dieser Polizeiordnung festgesetzten Geldstrafen hieher. §. 36. Die in vorstehenden §§. angeordneten Strafen fliehen, wenn sie auf Handlungen oder Unterlassungen gesetzt sind, die gegen polizeiliche Vorschriften verstoßen, zur See-Armenkasse; diejenigen Strafen, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafenanstalten ist, werden zur Hafenkasse eingezogen.

Dienstanweisungen der Hafen-Polizeibeamten. §. 37. In Gemäßheit dieser Polizeiordnung sind die Seelootsen und ihre Kommandeurs, imgleichen die Hafen-Polizeibeamten, welche die Aufsicht über die Binnengewässer von Neufahrwasser ab, führen, mit angemessenen Dienstanweisungen zu versehen.

Uebnahme der Kaufmannschaft von Danzig an der Hafenpolizei. §. 38. Die Kaufmannschaft in Danzig soll befugt und verpflichtet seyn, die Ausführung dieser Polizeiordnung zum Besten des Hafens und aller dahin gehörigen Anstalten zu kontrolliren, und hat zu diesem Ende zwei Mitglieder ihres Vorstandes deshalb mit dem nöthigen Auftrage zu versehen.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt gemacht werden muß, und befehlen Unseren Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrenden, sich danach, jeder an seinem Theil, genau zu achten.

So geschehen Berlin, den 30. Januar 1821.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

E. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

Nr. 13.

Polizeiordnung für den Hafen von Pillau. Vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet haben, eine neue Polizeiordnung für den Hafen von Pillau zu erlassen,

welche an die Stelle der Pillaauer Hafen- und Lootsenordnung vom 6. Oktober 1769 tritt.

Wir verordnen demnach wie folgt:

Kein Schiff darf, außer im äußersten Nothfall, ohne Lootsen einsegeln. §. 1. Sobald ein Schiffer auf der Rhede von Pillaun ankommt, und in das Seegatt einlaufen will, soll er seine Nationalflagge wehen lassen und die Lootsen erwarten.

Wer ohne Lootsen oder ohne ein, mit der rothen Flagge vom Lande oder im Gatt gegebenes Zeichen, oder bei niedergelegten Baaken einsegelt, verfällt in eine Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslast.

Nur im höchsten Nothfalle, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Stenermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derselben einen anderen erfahrenen Seemann zu einem Schifforath zu versammeln, und wenn diese nach reiflicher Ueberlegung es auch für nothwendig halten, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen: so ist ihm zwar gestattet, ohne die Lootsen abzuwarten, einzusegeln; er ist jedoch in einem solchen Falle verpflichtet, den dadurch anderen Schiffen und Gütern oder dem Fahrwasser verursachten Schaden zu ersetzen. Die Untersuchung, ob ein solcher Nothfall wirklich Statt gefunden, geschieht von der Deputation des Kommerzien-Kollegiums zu Pillaun unter Zuziehung des Lootsenkommandeurs und anderer Sachverständigen, und die Entscheidung gebührt dem Kommerzien-Kollegium zu Königsberg.

Solche Nothfälle können nur höchst selten Statt finden, weil die Lootsen bei der größten Verantwortung verpflichtet sind, jedem Schiffe, so weit als es nur angänglich ist, entgegen zu fahren. Ist dieses aber wegen Sturm oder Eisgang durchaus unmöglich: so wird auf die vorderste Baake eine große rothe Flagge aufgesteckt, und mit dieser der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer steuern, und wenn dieselbe gerade in die Höhe gerichtet ist, auf dieselbe zufahren.

Kein Schiffer soll ohne Lootsen aus dem Hafen weder in die See, noch nach den Binnenorten aussegeln. §. 2. Das Aussegeln aus dem Hafen in die See oder nach dem Binnenlande über das frische Haff, darf durchaus nicht, und bei einer Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslast, ohne Lootsen geschehen, weshalb der Schiffer bei dem Lootsen-Kommandeur mit Vorzeigung der Schlußabfertigung der Steuerbehörde sich melden, und die ihm angewiesenen Lootsen ausnehmen muß.

Auf einkommenden u. ausgehenden Schiffen müssen beim Vorbeisegeln der Festung die Drumsiegel gehri- §. 3. Jeder Schiffer ist, er mag ein- oder aussegeln, verbunden, beim Vorbeisegeln der Festung die Drumsiegel zu streichen, auch seine Flagge wehen

den und muß die Blosse  
gröbft wecheln.

Der Schiffer muß  
dem Lootsen, so  
wie er das Schiff  
betritt, die Tiefe  
des Schiffs und  
die Beschaffenheit  
des Kiels anzu-  
geben.

zu lassen, und diese beim Einkommen nicht eher  
als nach geschehener Zollabfertigung niederzuziehen.

§. 4. Jedem Schiffer liegt ob, sowohl auf der Rhede,  
als wenn er von Pillau nach binnenländischen Orten  
aufsegelt, dem Lootsen, sobald derselbe das Schiff betritt,  
gewissenhaft anzuzeigen: wie tief sein Schiff gehe und  
ob es einen hangenden oder geraden Kiel hat, imgleichen  
ob es mit einem losen Kiel versehen ist. Eine falsche Angabe dieser  
Art wird mit Zwei Thalern von jeder zehnten Last der Schiffsgröße  
bestraft.

Uebernimmt der Lootse das Schiff einzubringen: so muß der Schif-  
fer ihm die Leitung desselben ganz überlassen, auch sein Schiffsvolk  
dazu anhalten, ihm in allen Stücken und besonders bei Regierung der  
Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen,  
wo der Lootse nach der ihm erteilten Anweisung es hinbringt, widri-  
genfalls der Schiffer in dieselbe Strafe von Zwei Thalern für jede  
zehnte Last verfällt. Sollte der Lootse aber bei der Führung des Schif-  
fes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht war-  
nen lassen: so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des  
nach §. 1. zu versammelnden Schiffsraths dem Lootsen die Direktion  
abzunehmen; ein solcher Fall muß aber der Hafen-Polizeikommission  
sogleich angezeigt und alsdann die Untersuchung und Bestrafung des  
Schiffers oder des Lootsen eingeleitet werden.

Zum Lichter der  
zu tief gehenden  
Schiffe müssen die  
erforderlichen Licht-  
er-fahrzeuge und  
Hülfsarbeiter an-  
genommen wer-  
den.

§. 5. Wenn das Schiff zu tief gehet, darf kein Schif-  
fer sich weigern, die nöthigen Lichterfahrzeuge, die zu  
dem Ende jederzeit in Pillau vorhanden sind, und welche  
den auf der Rhede liegenden Schiffen angewiesen werden  
müssen, so wie, wenn die Schiffsmannschaft zur geschwin-  
den Entladung, vorzüglich auf der Rhede nicht hinreicht, die nöthige  
Hülfsmannschaft aus dem Hafen anzunehmen.

Die Speditoren der Ladung und des Schiffs haben die Verpflich-  
tung, die zur geschwinden Entloshung des Schiffes auf der Rhede nö-  
thige Hülfsmannschaft binnen zwei, höchstens drei Stunden zu beschaffen;  
nach Ablauf dieser Frist steht dem Lootsen-Kommandeur die Befugniß  
zu, dieselbe auf Ansuchen des Schiffers und für Rechnung der Sänmi-  
gen zu stellen.

Auf der Rhede  
und im Fahrwaf-  
ferstrom darf kein  
Anker gewesen  
werden, welches  
nicht mit einer  
Bege versehen ist.

§. 6. Sollte Jemand auf der Rhede und im Tief  
oder im Fahrwasser einiges Brack, verlorne Anker oder  
andere der Schifffahrt hinderliche Dinge bemerken: so  
muß er solche wo möglich sofort bezeichnen, und hier-  
nächst dem Lootsen-Kommandeur davon Anzeige machen.

Auch muß kein Schiffer auf der Rhede und im Fahrwasserstrom, oder  
wo es sonst ist, eher vor Anker gehen, bevor er nicht die Anker, die er

fallen läßt, mit Boyen versehen hat. Die Uebertretung dieser Vorschrift hat eine Strafe von Zehn Thalern, und in dem Falle, daß der Schiffer genöthigt wird, ein solches anbeboyttes Anker liegen zu lassen, den Verlust des Ankers zur Folge, indem dasselbe nach dem Preussischen Provinzialrechte Zusatz 148. §. 10. demjenigen zur Entschädigung oder Belohnung überlassen werden soll, der ein solches Anker mit eigenem Gefäße oder Geräthschaften herausbringt.

Die Marken des Tiefs und der Fahrt dürfen nicht verschleppt werden.

§. 7. Vorsätzliche Verschleppung der Marken des Tiefs und der Fahrt in der See und im Hafen wird mit einer Geldstrafe von Fünfzig bis Dreihundert Thalern geahndet; geschieht aber eine solche Verschleppung der Marken ohne

des Schiffers Schuld, so muß er es sogleich dem Lootsen-Kommandeur anzeigen, damit die Marken wiederum an ihren Ort gebracht werden können, widrigenfalls er in eine Strafe von Fünfzig Thalern verfällt.

Bestimmte Vorschriften für den Fall einer Quarantaine.

§. 8. Wird wegen ansteckender Krankheit oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewiesen, so muß der Schiffer sogleich eine gelbe Flagge aufstecken. Er darf alsdann ohne schriftliche Erlaubniß des Lootsen-

Kommandeurs diesen Platz weder verlassen, noch mit andern Schiffen, Booten oder mit den Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weise Gemeinschaft pflegen. Die Uebertretung dieser Vorschrift soll mit der nachdrücklichsten Leibesstrafe, welche nach Beschaffenheit der Umstände, der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Ansteckungsgefahr und nach Maßgabe des dadurch verursachten Schadens von sechsmonatlicher Zuchthaus- oder Festungsstrafe bis zur Todesstrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden. Uebrigens sollen die bestellten Quarantaine-Aufseher befugt sein, die verbotene Kommunikation durch jedes, nach dem Grade des Widerstandes erforderliche Zwangsmittel und äusersten Falls sogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Diese Bestimmungen sollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, so wie solches unter Quarantaine gesetzt worden, ausdrücklich durch den Lootsen-Kommandeur bekannt gemacht werden.

Auf der Rhebe, in's Fahrwasser, Tief und in's Gatt darf kein Ballast geworfen werden, und im Hafen muß das Legen des Ballastes nach der Anweisung des Hafenmeisters, unter Aufsicht des Ballast-Aufsichters geschehen.

§. 9. Kein Schiffer darf, bei einer Strafe von Fünfhundert Thalern, Ballast weder auf der Rhebe, noch in das Tief oder Fahrwasser, oder beim Aussegeln nach Binnenorten in's Gatt auswerfen. Wenn der herausgeworfene Ballast noch irgend nachtheilig werden kann: so muß der Schiffer überdies zur Fortschaffung desselben oder zur Deponirung der dazu erforderlichen Kosten gehalten werden.

Kann der Schiffer diese Kosten weder deponiren noch Bürgschaft stellen, so ist das Schiff mit Arrest zu belegen, wobei der Schiffer dem

Rheder und Ablader für jeden Verlust verantwortlich wird. Bei Schiffen, welche mit augenscheinlich zu wenigem Ballast oder gar ballastleer ankommen, wird die Entschuldigung, daß der Ballast an unschädlichen Stellen in die See ausgeworfen sei, gar nicht angenommen, sondern es soll dann sogleich gerichtlich gegen den Schiffer verfahren werden.

Im Hafen darf kein Ballast eher als nach einem von dem Hafenmeister erhaltenen und mit dem Visa des Hafen-Bauinspektors versehenen Erlaubnißschein, und an keinem anderen Orte, als der vom Hafen-Bauinspektor und Ballastaufseher angewiesen wird, und unter Mitaufsicht der Steuerbehörde ausgeladen werden.

Diese Ausladung muß mit der Vorsicht geschehen, daß kein Ballast in's Wasser falle, und muß derselbe wenigstens drei Fuß über die Rays, und wo keine vorhanden, zehn Fuß vom Ufer abgeworfen werden. Wer dagegen handelt, wird an Gelde mit Zehn bis Zwanzig Thalern, auch nach Befinden am Leibe bestraft. Sollte aber durch Vernachlässigung dieser Vorschrift Ballast in's Wasser fallen: so hat der Schiffer eine Strafe von Fünfzig Thalern und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder Gefängnißstrafe von 8 Tagen bis zu 4 Wochen zu gewärtigen. Diejenigen Schiffer aber, welche mit Ballast nach Königsberg oder Elbing ansegeln, sind verpflichtet, wenn zum Behuf der Hafen- und Treideldämme außerhalb der Stadt Ballast gebraucht wird, mit ihren Schiffen da anzulegen, wo sie auf die Anordnung des die Hafenbaue inspicirenden Baubeamten von den Lootsen angewiesen werden.

Werbung des an-  
kommenden Schiff-  
ers bei dem Loot-  
sen-Kommandeur.

§. 10. Gleich nach der Ankunft muß jeder Schiffer mit dem Lootsen, welcher ihn eingebracht hat, sich nach dem Bureau des Lootsen-Kommandeurs verfügen, und daselbst seinen Namen, den Namen, die Gattung und Größe des Schiffes, und wie tief es gehet, imgleichen den Ort, woher es kommt, die Art der Ladung und wohin sie bestimmt ist, und wenn er Passagiere mitbringt, auch diese namentlich anzeigen, wonächst er letztere zur Vorlegung ihrer Pässe oder sonstigen Legitimation an die Orts-Polizei-behörde anweisen muß.

Die Unterlassung dieser Vorschrift wird mit einer Geldstrafe von Fünf Thalern geahndet.

Unmittelbar aus dem Lootsen-Bureau hat er sich durch den Lootsen nach dem Haupt-Zollamte führen zu lassen.

Allgemeine Ver-  
schrift wegen Ver-  
haltens des Schiff-  
ers gegen die  
Zoll- und Steuer-  
behörde.

§. 11. In Bezug auf die Zoll- und Steuer-Verfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „General-Declaration“ abzugeben. Wie solche anzufertigen, und was ferner von dem Schiffer in Bezug auf das Steuerwesen zu beobachten ist, ergibt das Regulativ

wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges über Pilsan, wozu sich derselbe, so weit es ihn betrifft, genau zu achten hat.

§. 12. Außer dem Schiffer darf Niemand sich ohne Genehmigung vor der Zoll-Abfertigung von dem Schiffe bei Zehn Thalern Strafe entfernen. Nur in dringenden Fällen kann von dieser Regel eine Ausnahme gestattet werden, und nur unter der Bedingung, daß der, welcher früher das Schiff verläßt, sich sogleich bei der Orts-Polizeibehörde meldet.

Was dem Schiffer in Rücksicht der Legitimation der mitzunehmenden Passagiere und seiner Schiffsmannschaft zu beobachten obliegt.

§. 13. Kein Schiffer darf einen Passagier aus dem Hafen mitnehmen, bevor nicht dessen Paß von der Orts-Polizeibehörde untersucht und richtig befunden worden.

Die Schiffer dürfen ferner keinen Matrosen oder anderen Seemann, er sei von welcher Qualität er wolle, ohne vorhergegangene Musterung in Dienst nehmen oder heuern, widrigenfalls sie für jeden gedungenen Mann in eine Strafe von Fünf Thalern verfallen.

Endlich sind die Schiffer verpflichtet, sowohl bei ihrer Ankunft als vor ihrer Abfahrt eine vollständige Musterrolle ihrer Schiffsmannschaft, aus welcher sich die speziellen Verhältnisse derselben genau ergeben, der Polizeibehörde einzureichen.

Ohne Anweisung des Hafenmeisters darf kein Schiff auf dem Strome und im Hafen eine andere Lage vornehmen.

§. 14. Auf dem Strome darf kein Schiffer anderwärts anker, oder im Hafen anderwärts sich hinlegen, als wohin er durch die Lootsen und unter Vorwissen der Steuerbehörde angewiesen wird, am wenigsten darf ein Schiffer mit seinem Schiffe nach eigenem Gutdünken vom Strom

in den Hafen zu holen, sondern er hat sich deshalb bei dem Hafenmeister zu melden und einen Lootsen nachzusuchen, bei Strafe von Fünf bis Zehn Thalern.

Im Hafen müssen die Braamrahm, Stangen etc. abgenommen werden.

§. 15. Sobald das Schiff im Hafen liegt, müssen die Braam-Rahm und die Stangen herunter genommen, der Klieverbaum, blinde Rah, Besaams-Gieck, Ruderkopf und nach geschehener Revision auch der Flaggenstock ganz

eingezogen, die Unter-Rahm getoppt und die Anker gehörig ausgefetzt werden.

Unterlassungen werden mit einer Geldstrafe von Fünf Thalern geahndet.

Was dem Schiffer in Rücksicht des Feuerhaltens auf dem Schiffe zu beobachten obliegt.

§. 16. Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf unter keiner Bedingung Feuer gehalten werden, und es muß vielmehr das Kochen der Speisen und die Zubereitung von Schiffsmaterialien, als: Fesch, Theer, Haarpeis,

Schwärzel u. s. w. am Lande in den dazu erbaueten Kochhäusern geschehen. Eben so wenig darf auf einem im Hafen liegenden Schiffe Tabak geraucht werden.

Den auf dem Strom, im Kessel und in der Röhre vor Anker liegenden Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, erlaubt, Feuer zu halten, jedoch muß dieses bei Sonnenuntergang und bei eintretender stürmischer Witterung sogleich ausgelöscht werden.

Licht auf den Schiffen zu brennen, ist zwar erlaubt, jedoch nicht anders als in einer wohlverschlossenen Laterne und unter gehöriger Aufsicht.

Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeis, Flach, Hanf, Wolle, Garn u. s. w. müssen zur Nachtzeit nicht auf dem Berdecke gehalten, sondern wenn möglich beim Sonnenuntergange unter dasselbe gebracht werden.

Jeder Schiffer muß seine Leute zur genauen Befolgung dieser Vorschriften anhalten, indem derselbe für jede Uebertretung bei nicht hinreichend befundener Entschuldigung mit Fünf und zwanzig Thalern Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe belegt werden soll. In so fern ein wirklicher Feuerschaden entstanden, treten übrigens gegen den Schuldigen die gesetzlichen Kriminalstrafen ein.

Im Hafen darf nicht geschossen werden, und der auf einem einleimenden Schiffe bestehende Vorrath von Schießpulver muß gleich nach der Ankunft abgeliefert werden.

§. 17. Im Hafen innerhalb der Stadt und dem Festungs-Clacis oder auf dem Strome darf ohne Konsens der Polizeibehörde und der Königl. Kommandantur bei einer Strafe von Fünf bis Funfzig Thalern weder mit Kanonen noch mit kleinem Gewehr geschossen werden; zu welchem Ende alle Kauffahrtbeischiffe, bei ihrer Ankunft in dem Hafen, ihren Vorrath an Schießpulver bis zum Ausgange an die Polizeibehörde abgeliefern müssen, deren Ermessen es überlassen bleibt, sich wegen einstweiliger sicheren Unterbringung desselben an die Festungs-Kommandantur zu wenden.

Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen eine schwarze Flagge so lange wehen lassen, als das Schießpulver am Bord ist, und auch so lange den ihnen angewiesenen Ankerplatz nicht verlassen.

Was der Schiffer zur Vermeidung der Beschädigung des Hafens und der Beschädigung der Bohlwerke zu beobachten hat.

§. 18. Ein jeder mit seinem Schiffe im Hafen liegende Schiffer muß alles vermeiden, was die Verflüchtung des Hafens und die Beschädigung der Bohlwerke erzeugt.

Zu dem Ende darf bei einer Strafe von Fünf bis Zwanzig Thalern nicht das Mindeste von Unrath, es möge Namen haben, wie es wolle, über Bord in's Wasser geworfen werden, sondern alles muß gesammelt und auf den Wehrdamm an der Dfseite des Hafens gebracht werden.

Bei dem Festmachen der Schiffe längs der Bohlwerke müssen die Reibhölzer gegen die bestimmten Haltspfähle, oder in Ermangelung derselben, auf besondere Anweisung des Hafenmeisters, an feste, der Konstruktion der Uferbaue nicht schädliche Gegenstände, und nicht gegen die

Bohlen des Bohlwerks gehängt werden, und diejenigen Schiffe, welche im Graben mit dem Bugspriet gegen das Land liegen, müssen dem Bohlwerke mit dem Stäbng auf einen Fuß Länge nicht zu nahe kommen.

Ueberhaupt müssen die Bohlwerke, sowohl in der Stadt als am Wehrdamm, weder durch Holzhauen noch auf sonst irgend eine Art beschädigt, auch die allda liegenden Steine zu keinem Behuf fortgenommen werden.

Uebertretungen dieser Vorschriften werden gleichfalls mit einer Geldstrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern geahndet.

Am Strande darf nicht Bernstein geflesen werden.

§. 19. Den am Strande befindlichen und aus der See angeworfenen Bernstein muß bei Vermeidung der gesetzlichen harten Strafe Niemand aufzunehmen sich unterstehen.

Mit welcher Einschränkung es den Matrosen erlaubt ist, vom Bord des Schiffes sich an Lande zu entfernen und am Lande sich aufzuhalten.

§. 20. Die Matrosen und andern Schiffleute sollen im Winter nicht länger als bis zehn Uhr Abends, und von Pfingsten bis Michael nicht länger als bis elf Uhr am Lande in den Wirthshäusern oder sonst sich aufhalten; wer nach dieser Zeit sich daselbst betreffen läßt, wird gefänglich eingezogen, und den folgenden Tag durch die Polizeibehörde bestraft. Bis Sonnenuntergang muß auf jedem Schiffe die Hälfte der Equipage, und auf kleinen Schiffen unter 20 Last müssen wenigstens zwei Mann jederzeit an Bord anzutreffen sein.

Den Anordnungen des Hafenmeisters im Hafen muß genau Folge geleistet werden.

§. 21. Der Schiffer und dessen Leute müssen alle Anordnungen des Hafenmeisters im Hafen, ohne Widerseßlichkeit genau befolgen, auch den Lootsen, die jedesmal auf Geheiß des Hafenmeisters entweder Schiffe zu ver-

holen, oder aus und in die Lage zu bringen haben, in dieser, so wie in ihren andern Amtöverrichtungen gehörig und anständig begegnen. Wer solches unterläßt, hat eine Strafe von Drei bis Fünf Thalern zu erwarten.

Die Uebertretung der hier gegebenen Vorschriften hat außer der Strafe die Verpflichtung zu jedem Schadenersatz zur Folge.

§. 22. Eine jede Uebertretung der den Schiffern über ihr Verhalten im Hafen zu Pillau vorstehend gegebenen Vorschriften hat anher der darauf festgesetzten Strafe die Verpflichtung zum Ersatz eines jeden an andern Schiffen und Gütern, so wie dem Hafen und den Hafen-Anstalten dadurch erwachsenen Schadens zur nothwendigen Folge.

Bezeichnung der Hafsen, in welchen die Strafgelehrer sitzen.

§. 23. Die in vorstehenden Festsetzungen angeordneten Strafen fließen, wenn sie auf Handlungen oder Unterlassungen gesetzt sind, die gegen polizeiliche Vorschriften

verstoßen, als die nach §§. 1., 2., 4., 10., 13., 14., 15., 16., 17., 21. zur See-Armekasse; diejenigen Strafen aber, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafen-Anstalten ist, als die nach §§. 6., 7., 9., 18. werden zur Hafsenkasse eingezogen.

Dienstanweisungen der Hafen-Polizeibeamten. §. 24. In Gemäßheit dieser Polizei-Ordnung sind der Lootsen-Kommandeur, die Ober- und gemeinen See-lootsen, die Binnen- oder Hafflootsen, und der Hafenmeister mit angemessenen Dienst-Anweisungen zu versehen.

Zurücknahme der Kaufmannschaft von Königsberg an der Hafen-Polizei. §. 25. Die Kaufmannschaft in Königsberg soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Polizei-Ordnung zum Besten des Hafens und aller dahin gehörigen Anstalten zu kontrolliren, und sich zu diesem Ende mit den dabei gleichfalls interessirten Kaufmannschaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung erhalten.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizei-Ordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen ist, und befehlen Unseren Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden, und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrenden, sich darnach, jeder an seinem Theile, gebührend zu achten.

So geschehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

E. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bälow.

#### Nr. 14.

Schiffahrts-Polizei-Ordnung für die Residenz- und Handelsstadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff.  
Vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen u. c.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir eine Abänderung der Hafen- und Polizeiordnung für die Schiffahrt zu Königsberg über das frische Haff vom 6. Oktober 1789 nöthig erachtet, und nachstehende Vorschriften für die Schiffer über ihr Verhalten in Königsberg und während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zu erlassen beschlossen haben.

Die Schiffsladung muß so eingerichtet werden, daß das Schiff nicht zu tief gehe. §. 1. Jeder Schiffer, der von Königsberg aus mit Ladung oder Ballast nach Pillau oder Elbing, oder von Pillau aus nach Königsberg oder Elbing, oder von Elbing nach Königsberg und Pillau fährt, soll seine Ladung dergestalt einrichten, daß das Schiff nicht zu tief gehe, sondern sicher über den Hafestrom und durch die Rönne bei Pillau gebracht werden kann,

und hat sich deshalb nach der statt findenden Tiefe des Wassers an den genannten Orten bei dem Lootsenkommandeur zu erkundigen.

Der Schiffer muß die Zuweisung eines Lootsen nachsehen.

§. 2. Sobald der Schiffer beim Haupt-Zollamte abgefertigt worden ist, muß er oder sein Abrechner bei dem Lootsenkommandeur um die Zuweisung eines Lootsen an-

suchen, und ohne solchen sich nicht beikommen lassen, vom Holländer Baum oder von Pillau und Elbing abzufegeln. Die unterlassene Befolgung dieser Vorschrift zieht eine Geldstrafe nach sich, welche Fünf Thaler von jeder zehnten Last des Schiffes beträgt.

Der Schiffer muß dem Lootsen anzeigen, wie tief das Schiff geht, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe.

§. 3. Sobald der Lootse das Schiff besteigt, muß der Schiffer ihn getreulich anzeigen, wie tief das Schiff gehe, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe, imgleichen, ob es mit einem losen Kiel versehen sei. Unterläßt dieses der Schiffer, oder macht er dem Lootsen

eine unrichtige Anzeige, so ist er eine gleiche Geldstrafe, wie im §. 2. erwähnt worden, zu erlegen schuldig.

Bei verkommenen Streichleiten über die Tiefe des Schiffes muß die Vermessung deswegen erfolgen.

§. 4. Wenn der Lootse behauptet, daß das Schiff zu tief geladen sei, um über die Untiefen (§. 1.) gebracht werden zu können, und hierüber mit dem Schiffer nicht einig werden kann, so ist solches sofort dem Lootsenkommandeur zu melden. Dieser muß alsdann die vorschriftsmäßige Vermessung des Schiffes veranlassen, und wenn sich die Streitenden hierbei

nicht beruhigen wollen, unter Befügung seines sachkundigen Gutachtens, wenn die Fahrt von Pillau nach Königsberg oder Elbing geht, bei der Hafen-Polizei-Kommission in Pillau, und wenn die Fahrt von Königsberg nach Pillau oder Elbing, oder von diesem Orte nach Pillau oder Königsberg geht, bei den Strom-Polizei-Behörden in Königsberg oder Elbing die Entscheidung nachsuchen.

Der Lootse führt auf der Fahrt des Steuerers und über die Richtung des Schiffes das Kommando.

§. 5. Auf der Fahrt führt der Lootse das Steuer und über die Richtung des Schiffes das Kommando; doch steht es jedem Schiffer frei, wenn er bemerkt, daß der Lootse bei der Führung des Schiffes Fehler macht,

oder nicht das Nöthige beobachtet, ihm solches an die Hand zu geben. Sollte der Lootse sich von dem Schiffer nicht warnen lassen, und daraus Schaden zu besorgen sein, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des von ihm zu versammelnden Schiffraths, dem Lootsen die Direktion des Schiffes abzunehmen und solche selbst zu übernehmen.

Ein solcher Fall muß aber bei der Ankunft in Pillau sogleich der Hafen-Polizei-Kommission, und bei der Fahrt nach Königsberg und Elbing den dortigen Polizeibehörden angezeigt und von diesen gehörig untersucht werden, damit nach Lage der Umstände entweder der Lootse oder der Schiffer zur verdienten Strafe gezogen werden kann.

Das Lootsengeld beträgt nach Pillau 5 Rthlr. 10 Egr., nach Elbing 7 Rthlr. 10 Egr.

§. 6. Das Lootsengeld beträgt ohne Unterschied der Jahreszeit Fünf Thaler Zehn Silbergroschen für die Fahrt nach Pillau und Sieben Thaler Zehn Silbergroschen für die Fahrt nach Elbing.

Von dem Lootsengelde werden in jedem Falle Zehn Silbergroschen und wenn ein Beilootse das Schiff führt, noch außerdem Ein Thaler zur Lootsenkasse zurückbehalten, aus welcher, nach der bisherigen Einrichtung, den hülfsbedürftigen Lootsen Unterstützungen gegeben werden.

Der Lootsenkommandeur erhält 2 Egr. für den Anweisungszettel.

§. 7. Außerdem bezahlt der Schiffer oder dessen Abrechner vor dem Auslaufe noch Zwei Silbergroschen an den Lootsenkommandeur, und erhält dafür den Anweisungszettel über den ihm zugestandenen Lootsen. Dagegen darf das Lootsengeld nicht eher entrichtet werden, als bis der Lootse das Schiff glücklich nach dessen Bestimmungsort gebracht hat.

Der Lootse kann außer seinem gesetzlichen Lohn die Regel nach nichts weiter fordern.

§. 8. Mit dem im §. 6. festgesetzten Lohn muß jeder Lootse sich begnügen und darf bei Strafe der Kassation weder für Kost noch sonst unter irgend einem Namen dem Schiffer etwas abfordern. Nur wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Baums aufgehalten wird, muß dem Lootsen ein Liegegeld von Funfzehn Silbergroschen für jede Nacht bewilligt werden.

Die Masten der Schiffe dürfen nicht verrückt werden.

§. 9. Wer die Tonnen und Bollen auf dem Haff oder die in deren Stelle gesetzten Sträucher vorsätzlich verrückt, verfällt in eine Strafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern. Geschieht die Verrückung aber ohne Schuld des Schiffers, so muß derselbe, und jeder, der sie wahrnimmt, bei Funfzig Thalern Strafe, bei den Lootsenkommandeurs des Orts, wohin der Schiffer fährt, sofort davon Anzeige machen, und haben die Behörden alsdann weiter für die gehörige Instandsetzung der gedachten Bezeichnungen zu sorgen.

Das Überwinden mit schweren Ankern auf dem Hafstrom ist untersagt.

§. 10. Kein Schiffer darf, wenn während der Reise das Wasser auf dem Hafstrom abfällt, sich mit schweren Ankern überwinden, bei einer nach §. 2. zu bestimmenden Geldstrafe, sondern er muß in diesem, und überhaupt in jedem Nothfalle, und wenn die Bitterung und der Seegang nicht gestatten, das Ufer zu suchen, aus der nächsten Stadt sich Lichterfahrzeuge, und zugleich einen Zoll-Offizianten kommen lassen, welcher die in Pillau, Elbing oder Königsberg angelegten Bleie und Siegel abnimmt, bei dem Umladen gegenwärtig ist und die Lichterfahrzeuge begleitet. Nur in der größten Noth steht es dem Schiffer frei, in Gegenwart des Lootsen das Fahrzeug zu entbleien, und einen Theil seiner Ladung sich durch Fischerboote abnehmen zu lassen. So wie aber der Nothstand vorüber ist, muß sogleich geankert, und der nächsten Steuerbehörde von

dem Vorfall Nachricht gegeben werden, welche die ausgeladenen Güter nach Umständen entweder wieder in den Schiffsraum bringen läßt und diesen verschließt, oder, wenn die geleichterten Güter in Lichterfahrzeugen weiter befördert werden sollen, ihren Inhalt verzeichnet und sicher stellt. Jede andere Verletzung der von den Steuerbehörden angelegten Bleie und Siegel wird nach der Strenge der Zoll- und Steuergesetze bestraft.

Das Auswerfen der Ballast in das Meer oder in den Pregel und Elbinger Fahrwasser ist verboten.

§. 11. In das Haff oder in den Pregel und Elbinger Fahrwasser darf bei Dreihundert Thalern Strafe kein Ballast ausgeworfen werden, und wenn der herausgeworfene Ballast noch irgend nachtheilig werden kann, so muß der Schiffer überdies zur Fortschaffung desselben oder zur Deposition der dazu erforderlichen Kosten durch Arrestschlag auf das Schiff angehalten werden, wobei der Schiffer dem Rheder und Ablader für jeden daraus entstehenden Nachtheil verantwortlich bleibt. Dagegen ist jeder Schiffer, der Ballast oder Steine geladen hat, sofern er beides nicht für Geld absetzen kann, verbunden, beides, und zwar unter Mitansicht der Steuerbehörde, am Treidelbamm auf der ihm vom Damminspektor bezeichneten Stelle, oder am holländischen Baum, auszulassen, wo ihm der Ballast unentgeltlich abgenommen und in Hinsicht der Steine eine jährlich festzusetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie bezahlt werden wird. Sollte bei dem Anladen Ballast oder Steine ins Wasser geworfen werden, so hat der Schiffer eine Strafe von Fünfzig Thalern, und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder achtägige bis vierwöchentliche Gefängnißstrafe zu gewärtigen.

Allgemeine Vorschriften wegen Verhalten des Schiffers gegen die Zoll- und Steuerbehörden.

§. 12. Niemand, anser dem Schiffer, welcher bei der Ankunft die Nationalflagge zu hissen und bei der Zoll- und Steuerbehörde die Abfertigung nachzusuchen hat, darf vor derselben sich ohne Genehmigung vom Schiffe entfernen. Nur in dringenden Fällen leidet dieses eine Ausnahme, und alsdann muß der, der ans Land geht, sich sogleich bei der Polizeibehörde melden. Die näheren Vorschriften, wegen Verzollung der Ladung, nach welcher der Schiffer sich auf das Vorneueste zu achten hat, findet derselbe in dem Reglement für den See-Ein- und Ausgang.

Die Braam, Rahs und Stangen müssen abgenommen werden, sobald das Schiff eingekommen ist.

§. 13. Sobald ein Schiff eingekommen ist, müssen die Braam, Rahs und Stangen abgenommen, der Klieverbaum (Jägerstoc), Blinde Rah, Besaams-Gied, Ruderkopf und nach geschעהener Revision auch der Flaggenstoc ganz eingenommen, die Luterrahs getoppt und die Anker gehörig aufgesetzt werden. Die Unterlassung dieser Vorschrift hat eine Geldstrafe von Fünf Thalern zur Folge.

Der Unrath vom Schiffe darf nicht in den Pregelstrom oder in das Elbinger Fahrwasser geworfen werden.

§. 14. Im Pregelstrom oder Elbinger Fahrwasser innerhalb und außerhalb der Stadt muß bei Fünf und Zwanzig Thalern Strafe nicht das Mindeste von Unrath, es habe Namen wie es wolle, über Bord geworfen, sondern Alles gesammelt und auf den von der Polizeibehörde angewiesenen Ort gebracht werden.

Die Bohlwerke dürfen nicht beschädigt werden.

§. 15. Die Schiffe, welche längs dem Bohlwerke liegen, müssen ihre Reibhölzer nicht gegen die Bohlern, sondern gegen die Pfähle des Bohlwerks hängen, und diejenigen, welche mit dem Boogsprit gegen das Land liegen, müssen mit dem Stäbing dem Bohlwerk auf eine Fußlänge nicht nahe kommen. Ueberhaupt müssen die Bohlwerke weder durch Holzhauen, noch sonst auf irgend eine Art beschädigt werden. Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit einer Geldstrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern beahndet.

Des Tabakrauchen auf den Schiffen innerhalb des Baums mit dem Innern des Raums zum Rauchen innerhalb des Baums oder am Ballaststapel sind verboten.

§. 16. Das Tabakrauchen darf auf den Schiffen, welche innerhalb des Baums liegen, nicht statt finden. Eben so wenig darf innerhalb desselben oder am Ballaststapel zum Kochen (welches vielmehr in den Häusern geschehen muß) Feuer gemacht werden. Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeis, Flachs, Hans, Wolle, Garn u. s. w. müssen zur Nachtzeit nicht auf dem Verdeck bleiben, sondern, wenn möglich, beim Sonnen-Untergang unter dasselbe gebracht werden. Jeder Schiffer muß seine Leute zur genauesten Befolgung dieser Vorschriften und zur äußersten Vorsicht mit Feuer und Licht anhalten. Uebertretungen dieser Vorschriften werden mit Fünf bis Zwanzig Thalern Geld- oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe beahndet.

Wenn durch Fahrlässigkeit ein wirklicher Feuerschaden entstanden ist, so treten gegen den Schuldigen die gesetzlich feststehenden Kriminalstrafen ein.

Maßregeln wegen des Schießpulvers.

§. 17. Alle Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen die vorgeschriebene schwarze Flagge anstecken, und dieselbe nicht eher abnehmen, bis das Schießpulver von dem Schiffe weggeschafft worden ist. Die Ablieferung des Schießpulvers muß auf das Schleunigste nach der Anweisung der Polizeibehörde ins Werk gerichtet werden.

Innerhalb des Baums dürfen keine Segel gebrandt werden.

§. 18. Innerhalb des Baums darf kein Schiffer die Segel gebrauchen, sondern muß mit gehöriger Vorsicht die Tawe ausbringen und mit deren Hülfe das Schiff fortarbeiten, so wie er auch verpflichtet ist, dafür Sorge zu tragen, daß das Schiff beim Anlegen gehörig an die Schiffshalten befestigt werde, widrigenfalls er strenge polizeiliche Beahndung zu gewärtigen hat.

Außer den innerhalb des Baums zum Verholen der Schiffe anzu-

bringenden Tauen ist es erforderlich, am Hintertheil des Schiffs die nöthigen Stopstau zu befestigen, damit das Schiff nicht unvermuthet fortgetrieben, sondern jeden Augenblick angehalten werden kann.

Der Schiffer muß die Musterrolle der Schiffsmannschaft und die Pässe der Passagiere der Polizei einliefern,

§. 19. Jeder ankommende Schiffer muß sich sofort und spätestens binnen 24 Stunden bei einer unvermeidlichen Strafe von Fünf Thalern persönlich auf dem Polizei-Fremden-Bureau einfinden, die Musterrolle seiner Schiffsmannschaft vorzeigen und die Pässe seiner Passagiere einliefern.

auch bei dem Abgange die Ausfertigung der Musterrolle für die Schiffsmannschaft nachsuchen und seinen Passagier ohne Polizeipass mitnehmen.

§. 20. Bei gleicher Strafe ist der Schiffer verpflichtet, vor seinem Abgange die Musterrolle der Schiffsmannschaft mit Zuziehung eines Polizeioffizianten zu vollziehen und die Ausfertigung der Musterrolle nachzusuchen, auch keinen Passagier ohne Polizeipass mitnehmen.

Der Schiffer muß seine Leute guter Nahrung halten;

§. 21. Jeder Schiffer ist verbunden, seine Leute unter guter Aufsicht zu halten, und sie anzuweisen, daß sie am Lande sich keine Schlägereien oder andere Excesse erlauben, weil sie sonst sofort arretirt und nach Befinden der Umstände mit Geld- oder Leibesstrafe belegt werden.

auch den Anweisungen des Lootsenkommandeurs angehörendlich Folge leisten.

§. 22. Den Anweisungen des Lootsenkommandeurs oder des von ihm abgeordneten Lootsen ist jeder Schiffer, bei Vermeidung einer Strafe von Drei bis Fünf Thalern, augenblicklich Folge zu leisten verpflichtet. Er muß sich daher auch sowohl beim An- als beim Ablegen nach den Bestimmungen desselben unweigerlich achten, damit keine Unordnungen veranlaßt und die Fahrt in den Fahrwassern beständig frei erhalten werde.

Glaubt der Schiffer aber, daß der Lootsenkommandeur oder der von demselben abgeschickte Lootse ihm Unrecht gethan habe, so kann er darüber bei den Polizeibehörden Beschwerde führen.

Vorsichtsmregeln beim Treideln.

§. 23. Den Schiffen wird zur Pflicht gemacht, die mit bedeutenden Kosten angelegten Treidelämme des Pregels und Elbingstroms mit gebührender Vorsicht zu benutzen, ihnen aber strenge untersagt, darauf Feuer anzumachen, oder irgend etwas den Treideln Hinderliches niederzulegen.

Da auch öfters darüber Streit entstanden, welcher von den sich begegnenden treidelnden Schiffen die Leine werfen und dem andern Platz machen müsse; so wird bei Vermeidung einer Strafe von Fünf Thalern die genaue Beobachtung folgender Vorschriften den Schiffen zur Pflicht gemacht:

- 1) das treidelnde unbeladene Schiff, welches einem beladenen begegnet, muß die Leine werfen, es mag von der Stadt kommen oder dahin gehen;

- 2) sind beide sich begegnende Schiffe beladen oder unbeladen, so läßt dasjenige die Leine fallen, welches von der Stadt kommt;
- 3) alle Fahrzeuge, die mit Menschen treibeln, müssen denjenigen Fahrzeugen, die mit Pferden treibeln, die Leine werfen;
- 4) alle Boote und kleinere Stromfahrzeuge, sie mögen von oder zur Stadt gehen, müssen den Seeschiffen die Leine werfen.

Nach dem Scha-  
denerlag sind die  
Schiffer verpflich-  
tet. §. 24. Außer den in den vorstehenden Festsetzungen erwähnten Strafen sind die Schiffer auch verpflichtet, den durch ihre Schuld verursachten Schaden zu ersetzen. Besonders trifft sie diese Verpflichtung, wenn sie sich einer Uebertretung der in den §§. 3. 13. 15. 18. und 23. enthaltenen Vorschriften vorsätzlich oder aus Fahrlässigkeit schuldig gemacht haben.

Wobin die Stra-  
fen stehen. §. 25. Die in den §§. 2. 3. 9. 10. 11. 14. 15. und 16. festgesetzten Strafen sollen zur Schiffer-Armenkasse und die in den §§. 13. 18. 19. 20. 21. 22. und 23. erwähnten Strafen zur Strafkasse der Polizeibehörden fließen.

Dienstanzweisung  
der Hafen-Poliz-  
eibeamten. §. 26. In Gemäßheit dieses Gesetzes sind die Lootsenkommandeure und das Lootsen- und übrige Hafenpersonal mit angemessenen Dienstanzweisungen zu versehen.

Zurücknahme der  
Kaufmannschaft  
von Königsberg. §. 27. Die Kaufmannschaft in Königsberg soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Schiffahrts-Polizeiordnung zum Besten der Schiffahrt zu kontrolliren und sich zu diesem Ende, so weit es nöthig, mit den dabei gleichfalls interessirten Kaufmannschaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung zu erhalten.

§. 28. Jedem in Königsberg oder Elbing ankommenden Schiffer soll bei seiner Ankunft ein Exemplar dieser Schiffahrts-Polizeiordnung von den Lootsenkommandeuren übergeben werden, wofür er denselben Drei Ein Drittel Silbergroschen zu bezahlen hat. Nur diejenigen Schiffer sind von dieser Verpflichtung ausgenommen, welche bereits mit einem solchen Exemplar versehen sind, und dasselbe den Lootsenkommandeuren vorzeigen.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Schiffahrts-Polizeiordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen ist, und befehlen Unsern Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden, so wie auch sämmtlichen Schiffern, sich darnach, jeder an seinem Theil, gebührend zu achten.

So geschehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von  
Stettin und Swinemünde. Vom 22. August 1833.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von  
Preußen &c. &c.

Thun kund und sügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet  
haben, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der  
Rhebe und im Hafen von Swinemünde, so wie auf der Fahrt nach  
Stettin und für den Aufenthalt in letzterem Hafen zu erlassen.

Wir verordnen daher, wie folgt:

A. Verhalten des  
Schiffers auf der  
Rhebe und beim  
Einlaufen in den  
Hafen von Swi-  
nemünde.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhebe von Swine-  
münde kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den  
Hafen einsegeln will, seine National-Lootsen-Flagge auf-  
strecken, den See-Lootsen erwarten, und nicht ohne dessen  
Hülfe einlaufen. Im Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche  
Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe  
zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in der  
Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann aus der Be-  
satzung zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn dieser nach  
reiflicher Erwägung es auch für nothwendig hält, das äußerste Rettungs-  
mittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln.

§. 2. Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen  
verhindern, so hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

- 1) die auf der äußersten Spitze der östlichen Noole errichtete große  
Laternen-Baake, welche ihm auch in dem Falle, wenn die Noole  
von den Wellen gedeckt sein sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe  
liegt und wo er einzulaufen hat;
- 2) die von dieser Baake durch eine rothe Flagge zu ertheilenden  
Zeichen, welchen er dergestalt folgen muß, daß er nach derjenigen  
Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und  
wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch sei-  
nen Lauf geradeaus nehme.

Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, oder keine  
Signale mit derselben gegeben werden, so darf der Schiffer gar  
nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhebe vor Anker gehen, oder  
die See halten.

§. 3. Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schul-  
dig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe  
noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, so wie  
über alle auf den Zustand des Schiffs und der Mannschaft Bezug ha-  
bende Gegenstände gewissenhaft Auskunft zu ertheilen.

§. 4. Mit den ergangenen gesundheitspolizeilichen Vorschriften hat sich der Schiffer angelegentlich bekannt zu machen und dieselben, bei Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten gesetzlichen Strafen, genau zu befolgen. Es sind jedoch auch die Lootsen verpflichtet, sogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von seinen Obliegenheiten in dieser Hinsicht noch besonders zu unterrichten.

§. 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Ort Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rbede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffes nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffes gänzlich zu überlassen, und der Schiffer den Anordnungen desselben auf das Genaueste zu folgen verbunden.

Sollte der Lootse jedoch bei Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1. zu versammelnden Schiffsraths, dem Lootsen die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft der Hafen-Polizeibehörde zur weiteren Untersuchung angezeigt werden.

§. 6. Kein Schiffer soll auf der Rbede zur Leichterung seines Schiffes Ballast löschen, ohne dem Lootsenkommandeur Bewußt der näheren Angabe der Stelle, wo solches nur geschehen darf, und Anordnung der nöthigen Aufsicht, davon Anzeige gemacht zu haben.

In der Regel soll aber kein Ballast auf der Rbede gelöscht werden.

§. 7. In Bezug auf die Steuerfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben. Wie solches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf das Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs aus den Oder-Mündungen vom 12. Dezember 1820, wonach sich derselbe genau zu achten hat.

§. 8. Nachdem ein Schiff im Hafen vor Anker gelegt ist, muß der Schiffer sogleich sich mit dem Lootsen ans Land begeben, durch seine Schiffspapiere auf dem Schiffsfahrts-Polizeibureau sich vorschristsmäßig legitimiren, und bis dies geschehen, weder Passagiere noch die Schiffsmannschaft von Bord lassen oder andere Personen an Bord nehmen.

§. 9. Ein jeder Schiffer haftet während seines Aufenthalts auf der Rbede, im Hafen oder in den Binnengewässern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannschaft am Bord des Schiffes, und vertritt nach näherer Vorschrift der Landesgesetze die Folgen des von ihr begangenen Unzugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannschaft Jemand

H. Verhalten des Schiffers und der Mannschaft während des Aufenthalts im Hafen von Eismündn.

entlassen wird, oder sich heimlich entfernt, dies sogleich der Hasen-Polizeibehörde anzeigen.

§. 10. Die Anker müssen gehörig bezeichnet, d. h. mit Bojen versehen sein, wobei die Bojereise aber dergestalt zu verkürzen, daß die Bojen sich senkrecht über dem ausgeworfenen Anker schwimmend erhalten.

§. 11. Jede absichtliche oder aus grober Fahrlässigkeit verübte Beschädigung oder Verrückung der Seetonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Rthlr., neben dem Erfaz des verursachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beschädigungen dieser Marken, so wie die auf der Rhebe und im Fahrwasser von dem Schiffer oder seiner Mannschaft entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge müssen, sobald der Schiffer ans Land kommt, auf dem Schifffahrts-Polizeibureau sogleich angezeigt werden.

§. 12. Der Schiffer soll im Hasen und auf dem Strom nur an den vom Lootsenkommandeur im Einverständnisse mit der Steuerbehörde ihm zu bezeichnenden Platz sein Schiff hinlegen, und auch nur nach dessen Anweisung Ballast löschen, übrigens aber keinen Rehrigt und sonstige zur Verflüchtung des Hasens und Fahrwassers gereichende Gegenstände über Bord werfen. Es muß vielmehr alles gesammelt und auf einen dazu bestimmten Platz ans Land gebracht werden.

§. 13. Die Schiffer, welche an die Raps, Bohlwerke oder Moolen anlegen, sollen lange Rundhölzer oder starke Reißbündel und Tauerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffes mit jenen Werken vermeiden, die Tawe auch nicht an die Bohlwerke, sondern an die dazu bestimmten Wurfsähle befestigen.

§. 14. Den auf dem Strom im Fahrwasser vor Anker liegenden Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd- und Fenersang haben, erlaubt, zum Kochen der Speisen Feuer zu halten, jedoch soll dieses nicht vor 4 Uhr Morgens angemacht, und um 10 Uhr Abends wieder ausgelöscht werden.

Dies findet auch auf die am Bohlwerk liegenden Schiffe Anwendung, sobald jedoch eigene Kochhäuser erbaut sein werden, muß sich das Schiffsvolk derselben zur Bereitung seiner Speisen bedienen.

Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind die Dampfschiffsführer, und denselben dieserhalb keine Beschränkungen aufzuerlegen.

Pech, Theer, Harzruß, Schwärzel, Firniß u. dgl. darf nur am Lande unter feuersicherer Verwahrung an den von der Polizeibehörde dazu angewiesenen Plätzen gekocht oder aufgewärmt, und nach Sonnen-Untergang nicht auf dem Verdeck geduldet werden.

§. 15. Taback darf außerhalb der Kajüte eines am Bohlwerk liegenden Schiffes eben so wenig geraucht, als außerhalb derselben Licht

in den Schiffen gebrannt werden, welches nicht in einer wohlverschlossenen Laterne unter gehöriger Aufsicht sich befindet.

§. 16. Den Schießpulver-Vorrath hat der Schiffer gleich nach seiner Meldung bei der Schiffahrts-Polizeibehörde genau anzugeben, und bleibt es deren Beurtheilung anheimgestellt, ob dem Schiffer der Vorrath unter seiner Verantwortlichkeit zu belassen, oder in einem hierzu geeigneten Lokale am Lande aufzubewahren sei.

Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung inne hat, so ist der Schiffer verpflichtet, so lange, bis die ganze Ladung gelöscht ist, eine schwarze Flagge vom Mast wehen zu lassen, und sich außerdem allen denjenigen Vorsichtsmaßregeln unweigerlich zu unterwerfen, welche die Verordnung vom 6. Juni 1799 bei Pulvertransporten vorschreibt, oder die Polizei- und Militairbehörden in einzelnen Fällen anzuordnen für gut finden.

§. 17. Das Schießen mit Feuegewehren von den Schiffen auf dem Strom oder am Bohlwerk ist nur mit Erlaubniß der Schiffahrts-Polizeibehörde gestattet.

§. 18. Die Matrosen und Schiffleute sollen im Sommer frütestens um 10 Uhr, im Winter aber um 9 Uhr Abends sich an Bord verfügen, widrigenfalls sie arretirt und polizeilich bestraft werden.

Niemals darf ein Schiff ohne Wache gefunden werden, ausgenommen, wenn es abgetakelt im Winterlager liegt.

Das Baden im Strom und vorlängs der Stadt, besonders am Bohlwerk, ist verboten.

§. 19. Sobald die Entlöschung eines beschränkten Schiffes nachgegeben ist, muß dieselbe, es sei auf der Rhede oder im Hasen, lediglich nach der Anordnung des Haupt-Zollamts erfolgen.

§. 20. Sobald der Schiffer bei der Steuerbehörde abgefertigt ist, soll er seine Ladung dergestalt einrichten, daß sein Schiff nicht zu tief gehe, um das Revier zwischen Swinemünde, Stettin und Anclam ungehindert passiren zu können. Die Tiefe des Fahrwassers wird ihm der Lootsen-Kommandeur, bei dem die Zuweisung eines Revier-Lootsen nachzusuchen ist, angeben.

In der Regel ist jeder in- und ausländische Schiffer (er fahre von Swinemünde nach Stettin oder umgekehrt, oder nach irgend einem andern im Revier belegenen Hasen) zur Annahme eines Revier-Lootsen verpflichtet, sein Schiff sei mit Gütern oder Ballast, oder mit beiden gleichzeitig beladen oder ganz ledig.

Ausgenommen von dieser Verpflichtung bleiben nach der bisherigen Verfassung jedoch diejenigen inländischen Schiffe, deren Führer in Stettin oder einem andern Ort des Reviers bis zum Ausflusse der Swine

C. Verhalten des Schiffer bei der Hin- und Rückfahrt auf dem Revier.

wohnhaft sind, so wie die Altpommerschen und Neuvorpommerschen Binnensahrer alldann, wenn die Fahrzeuge derselben:

- a) alleinige Ladung von Gütern inne haben;
- b) wenn sie mit Gütern und Ballast dergestalt beladen sind, daß der letztere nicht ohne Wegschaffung der Güter herausgenommen werden kann, oder
- c) ganz ledig gehen, und endlich,
- d) wenn der Verschuß der Luken von der Steuerbehörde in der Art bewirkt worden ist, daß das Ueberwerfen des Ballastes ins Fahrwasser unansführbar ist.

Haben dagegen die gedachten Fahrzeuge bloß Ballast inne, oder vermischte Ladung in der Art, daß der Ballast ohne Wegschaffung der Güter herausgenommen werden kann, so müssen die Schiffer, gleich allen übrigen, einen Revier-Lootsen annehmen, sie mögen allein segeln oder sich durch ein Dampfschiff bugstren lassen.

§. 21. Sobald der Revier-Lootse das Schiff bestiegen hat, finden die §. 3. und 5. gegebenen Vorschriften Anwendung.

Behauptet jener, daß das Schiff zu tief geladen sei, um über die Untiefen des Reviers gebracht werden zu können, so entscheidet darüber die Schiffsahrts-Polizeibehörde auf den Grund der von ihr zu veranlassenden Messung, wobei der Schiffer sich beruhigen muß.

§. 22. Der Schiffer darf, wenn während der Reise das Wasser fällt, sich nicht mit schweren Ankern über eine Untiefe überwinden, sondern muß sich aus der nächsten Stadt Leichterfahrzeuge kommen lassen.

Muß auf der Reise Ballast gelöscht werden, so hat der Schiffer dabei die Anweisung des Lootsen genau zu befolgen, der darauf achtet, daß das Fahrwasser nicht verflächt werde.

§. 23. Wenn sich Schiffe auf der Oder beim Trindeln begegnen, so muß das mit dem Strom gehende Schiff, es mag beladen oder unbeladen sein, dem stromaufwärts gehenden die Leine werfen. Jedoch müssen alle Böte und kleinere Stromfahrzeuge, sie mögen mit oder gegen den Strom gehen, den Seeschiffen die Leine werfen und ausweichen.

Auf dem Trindelsade selbst darf kein Feuer gemacht oder sonst etwas vorgenommen werden, was dem Trindelnden hinderlich sein, oder zur Beschädigung des Trindelsades gereichen könnte.

§. 24. Es ist verboten, auf der Oder und deren Seitenarmen Holzlöse mit den Schiffen zum Transport zu verbinden.

§. 25. Innerhalb des Ober- und Unterbaums des Stettiner Hafens sind Niederlagen von Balken und Flößen ganz unstatthaft.

Aber auch an andern Stellen, und insbesondere von dem Unterbaume ab bis Grabow, können nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizeidirektion zu Stettin Holzter in der Oder festgelegt werden.

§. 26. Aus Rücksichten für die Sicherheit und Erleichterung der

Passage wird es unter sagt, in der Oder, ohne daß es die Noth erfordert, vor Anker zu gehen. Wenn Schiffe an der Mündung der Oder anlegen wollen, so müssen sie wenigstens zwei Kabeltau-Längen von der daselbst befindlichen Steinwehre entfernt bleiben.

Auch bei Ziegenort, in den sogenannten Kublen, darf nicht geankert werden, und unter dem Lebbinschen Berge müssen die Schiffer beim Anker ebenfalls zwei Kabeltau-Längen von der Mündung der Swine entfernt bleiben.

§. 27. Zwischen dem Grabowschen Ort und Stettin darf kein Schiff anders als mit schwacher Fahrt gehen, und deshalb die Befehung voller Segel daselbst nur bei stillem Winde stattfinden.

§. 28. Wegen Verrückung der das Fahrwasser auf dem Revier bezeichnenden Marken finden die Bestimmungen des §. 11. Anwendung mit der Maafgabe, daß die geordnete Anzeige dem nächsten Lootsen-Kommandeur, in Stettin oder Swinemünde, so schleunig als möglich zu machen ist.

D. Verhalten des Schiffers im Hafen zu Stettin. §. 29. Rücksichtlich des Verhaltens der Schiffer im Hafen zu Stettin finden die in den §§. 9. 13. 15. 18. bei Swinemünde gegebenen allgemeinen Vorschriften gleichmäßige Anwendung.

In Beziehung auf die örtlichen Verhältnisse Stettins wird aber noch Folgendes verordnet.

§. 30. Sobald der Schiffer beim Unterbaum angelangt ist, hat er sich bei dem Baumschreiber zu melden und dessen Anweisung zu befolgen. Kann das Schiff oder Leichterschiff nicht sogleich durch den Baum gelangen, so bleibt dasselbe an dem rechten Oder-Ufer unter Aufsicht der Wache.

§. 31. Innerhalb der Bäume dürfen weder von Schiffen noch andern Fahrzeugen, deren Führer den Anweisungen des Hafenmeisters überall Folge leisten müssen, Segel geführt werden.

Der Klüwerbaum und die blinde Rah, so wie der Befahns- oder Brigg-Baum müssen eingezogen, die Unterrahen getoppt und die Anker innerhalb des Vordes so aufgestellt werden, daß sie andern Schiffen nicht Schaden bringen.

§. 32. Das Kochen der Speisen darf durchaus nicht auf den im Hafen liegenden Schiffen geschehen, sondern muß entweder in den dazu bestimmten öffentlichen Kochhäusern, sobald solche errichtet sind, oder in Privatgebäuden erfolgen.

§. 33. Innerhalb der Baum- und langen Brücke kann nur solchen Schiffen und Fahrzeugen der Aufenthalt gestattet werden, die entweder Behufs der Einnahme oder des Löscheus der Ladung daselbst verweilen müssen. Diese haben sich indeß zur Nachtzeit alles Verkehrs auf Böten zu enthalten. Jedes Fahrzeug, welches sich nicht in einem

jener beiden Fälle befindet, muß nach der Anweisung des Hafenmeisters sofort auf den ihm bezeichneten Platz wegzulegen.

§. 34. Innerhalb der Brücken darf an dem Außenbord eines Schiffes, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Hafenmeisters, nicht gezimmert werden.

§. 35. An hohen Feiertagen und bei andern feierlichen Ereignissen müssen sämtliche Seeschiffe und andere größere Fahrzeuge auf das vom Hafenmeister gegebene Signal ihre Nationalflagge aufziehen.

§. 36. Ballast kann überall nur an den vom Lootsen-Kommandeur angewiesenen Stellen sowohl gelöscht als geladen werden. Dabei muß das Schiff ein Portsegel führen und den Vorschriften des Lootsen-Kommandeurs genau Folge geleistet werden.

§. 37. Es wird untersagt, die auf den Holzstößen gewöhnlich angebrachten Feuerherde und Strohlager in die Oder zu werfen, und die Führer müssen bei der Nachfrage darüber sich ausweisen, wo sie ihre Feuerherde u. gelassen haben.

§. 38. Die Führer der mit Holz, Torf und ähnlichen Gegenständen beladenen Rähne, so wie auch der kleineren Fahrzeuge, welche Lebensmittel zur Stadt bringen, müssen den Abraum jeder Art an das Land auf die öffentlichen Schutt-Plätze bringen und dürfen davon nicht das Geringste in die Oder werfen oder fallen lassen. Auch diese sind zu dem §. 37. erwähnten Nachweise verpflichtet.

§. 39. Binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft in Stettin muß der Schiffer die Musterrolle und die Pässe oder anderweitigen Legitimations-Papiere der an Bord befindlichen Passagiere auf das Polizeibureau abgeben, auch jederzeit die sämtlichen Passagiere und auf Verlangen die ganze Mannschaft dort gestellen.

§. 40. Wenn von der nach Stettin gebrachten, auswärts geheuerten und gemusterten Mannschaft bei der Abreise ein Matrose zurückbleibt, so muß dies der Polizeibehörde gemeldet und in der Musterrolle von der Musterungs-Kommission deshalb das Nöthige bemerkt werden.

§. 41. Vor seiner Abreise muß jeder Schiffer sich mit seiner Mannschaft bei der Musterungs-Kommission melden, um die Musterrolle ausnehmen oder vervollständigen zu lassen. Zu dem Zweck muß er die Seepässe für die inländischen, und die ihm von der Polizei erteilten Muster-Atteste für die ausländischen Schiffsmannschaften vorlegen, oder wenn der Schiffer die auswärts geheuerte alte Mannschaft wieder mit zurücknimmt, die ausgefertigte alte Musterrolle überreichen.

§. 42. Personen, die von Stettin zu Schiffe ins Ausland reisen wollen, jedoch nicht zur Schiffsmannschaft gehören, dürfen nur mit Pässen, die entweder von der Polizeibehörde der Stadt ausgestellt, oder visirt worden sind, aufgenommen werden.

Schiffer, welche nicht gehörig legitimirte inländische Matrosen an

Bord nehmen, verfallen nach Inhalt der Kabinettsordre vom 10. November 1825 in eine polizeiliche Geldstrafe von 20 Rthln.

F. Verhalten des  
Schiffers beim  
Ausgang von  
Ewinemünde in  
Etc.

§. 43. Schiffer, die von Ewinemünde seawärts ausgehen wollen, müssen auf dem Schiffahrtspolizei-Bureau ihre Schiffsmannschaft und deren in Stettin erfolgte Musterung nachweisen, oder solche in Ewinemünde vollenziehen, oder wenn sie die ins Land gebrachte Mannschaft wieder mitnehmen, sich ein Musterungs-Attest dafselbst ausstellen lassen.

§. 44. Kein Schiffer darf Passagiere mit in See nehmen, deren Pässe nicht von der Schiffahrtspolizei-Behörde in Ewinemünde visirt sind.

§. 45. Mit allen Abfertigungs-Attesten meldet der Schiffer sich bei dem Lootsen-Kommandeur zur Anweisung eines See-Lootsen, dessen er zur Ausbringung seines Schiffs sich bedienen muß.

Wegen der Befugnisse des Lootsen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 5. enthaltenen Vorschriften Anwendung.

F. Mäßigkeit  
Bestimmungen.

§. 46. Außer den tarifmäßigen Hafengeltern, welche das Haupt-Zollamt in Ewinemünde erhebt, und den an die Revier-Lootsen nach dem ausgehängten Tarif zu entrichtenden Lootsengeltern darf der Schiffer keinem Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder Vergütung entrichten. Es wird dem Schiffer sogar ausdrücklich untersagt, einem Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, oder zu geben, und soll ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft, außerdem aber das Geschenk konfiscirt werden.

Wenn ein Beamter es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder anderweitige Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, ihn zur Bestrafung bei seiner vorgesetzten Behörde anzuzeigen.

Sollte sich aber ein Schiffer veranlaßt finden, einem Lootsen für die in besonderen Fällen ihm geleisteten außerordentlichen Dienste seine Dankbarkeit zu bezeigen, so kann das Geschenk nur mit Vorwissen und Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs ausgehändigt werden.

§. 47. Die zum Vermessen des Schiffs bestimmten Beamten soll der Schiffer mit seinem Boot an Bord holen und zurückbringen lassen.

§. 48. Die Uebertretungen der in dieser Polizeiordnung enthaltenen Vorschriften werden, sofern nicht besondere Strafen darauf angedroht sind, nach Maaßgabe der Umstände, mit Geldbußen von Einem bis zu Fünfzig Thaler bestraft.

Die Festsetzung einer solchen Strafe erfolgt nach summarischer Untersuchung durch ein Resolut der Hasenpolizei-Behörde, gegen welches der Rekurs an die Regierung zu Stettin in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche von dem Stadtgerichte zu Stettin oder zu Swi-

nemünde dann zu führende Untersuchung aber nur in dem Falle zulässig ist, wenn die festgesetzte Strafe mehr als Fünf Thaler beträgt.

Berläßt der Denunciat während der polizeilichen oder gerichtlichen Untersuchung den Hafen, so muß er zuvor eine zur Deckung der Strafe und Kosten hinreichende Geldsumme deponiren.

§. 49. Die festgesetzten Strafen werden, wenn sie die Sicherung der Hafen-Anstalten und des Fahrwassers zum Zweck haben, von dem Haupt-Zollamte in Swinemünde bei den Hafengeldern verrechnet; alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweise zu den See-Armenkassen in Stettin oder Swinemünde.

§. 50. Sämmtliche Kahn- und Stromschiffer sind den Bestimmungen dieser Ordnung, so weit selbige auf sie Anwendung finden, ebenfalls unterworfen und solche genau zu befolgen verbunden.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Innern für Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten mit der Ausführung dieser Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt zu machen. Gegeben Berlin, den 22. August 1833.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Freiherr v. Altenstein. Graf v. Pottum. Maassen.

Freiherr v. Brenn. Müßler.

Jur den Kriegsminister im Allerhöchsten Auftrage.  
v. Schöler.

#### Nr. 16.

### Verordnung über das Verhalten der Seefahrenden im Hafen, so wie auf der Rhede und im Fahrwasser, der Stadt Stralsund.

Da es nöthig gefunden ist, die für den hiesigen Hafen neuerdings ergangenen Vorschriften zu sammeln und zur leichteren Wahrnehmung für die dabei interessirten Personen in eine allgemeine Hafenordnung zusammenzustellen; so wird solche nachstehendermaßen hiedurch bekannt gemacht:

#### 1.

Jedes Schiff muß bei der Ankunft aus der See einen Lootsen erwarten, bevor es in das Binnenwasser einläuft, und hat deshalb bei Zeiten seine Lootsenflagge am Toppe des Vordermastes aufzuziehen.

Nur im höchsten Nothfalle, das heißt, wenn der Schiffer augenscheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren,

und es bei gehaltenem Schiffsrathe, wozu der Schiffer den Steuer-  
mann, Hochbootmann und Zimmermann, oder in die Stelle eines der-  
selben einen andern erfahrenen Seemann, zu versammeln hat, gleichfalls  
nothwendig gefunden wird das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen,  
ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln: jedoch ist er in einem sol-  
chen Falle verpflichtet, die Lootsengebühren gleichwohl zu entrichten, auch  
den dadurch andern Schiffen und Gütern, oder dem Fahrwasser, ver-  
ursachten Schaden zu ersetzen; und es muß überdies jedesmal, sogleich  
nach der Ankunft des Schiffes, untersucht werden, ob ein solcher Noth-  
fall stattgefunden habe.

Alle Lootsengebühren für die Stralsunder und Gellener Lootsen  
werden an den Lootsen-Ältermann gezahlet.

## 2.

Der Schiffer und der Steuermann sind verbunden, den Lootsen bei  
dessen Ankunft zu unterrichten, wie tief das Schiff geht; bei Strafe  
von 10 Thalern für jeden zu wenig angegebenen Fuß.

## 3.

Desgleichen ist der Schiffer verbunden, den Lootsen über den Zu-  
stand des Schiffes und der Mannschaft, über die gemachte Fahrt und  
über alle hierauf Bezug habenden Gegenstände, genau zu unterrichten.  
Wird ihm sodann das Einlaufen oder Landen untersagt, oder wird er  
nach einem Quarantaineplatz gewiesen: so ist er verbunden, diesen Wei-  
sungen pünktliche Folge zu leisten; bei der in den Verordnungen dar-  
auf gesetzten Strafe von 226 Thalern.

## 4.

Sobald der Lootse an Bord gekommen ist, und bis dahin, daß er  
das Schiff in Sicherheit gebracht hat, ist der Schiffer den Anweisun-  
gen desselben unbedingt zu folgen verpflichtet; weshalb er auch nament-  
lich während der Fahrt und auf der Rheide nur an den ihm vom Loot-  
sen anzuweisenden Stellen Anker werfen darf.

Sollte der Lootse aber, nach der Meinung des Schiffers, bei der  
Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen,  
und davon nach geschehener Warnung nicht ablassen wollen; so steht  
dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des dem §. 1. gemäß zu hal-  
tenden Schiffsrates, demselben die Direction abzunehmen. Ein solcher  
Fall muß aber, sogleich nach der Ankunft des Schiffes, von dem Schif-  
fer dem Lootsen-Ältermann — bei königlichen Lootsen dem Komman-  
deur derselben — und von dem Lootsen seinem Vorgesetzten angezeigt  
werden, damit die Untersuchung darüber und die Bestrafung des Loot-  
sen oder des Schiffers, welcher letztere für die Zweckmäßigkeit seiner  
Maafregel verantwortlich ist, eingeleitet werden können.

## 5.

Kein Schiffer darf innerhalb des Stadtgebietes, auf den Außen-Abenden, im Fahrwasser, oder vor und bei dem Gellen, Ballast auswerfen, oder, den ändersten Nothfall ausgenommen, sich im Fahrwasser vor Anker legen; beides bei Strafe von 25 Thalern, wovon dem Denuncianten die Hälfte zustiehen soll.

Wenn ein Schiffer vor seiner Ankunft im Hafen Ballast löschen muß, so darf solches bei gleicher Strafe nur mit Wissen des Lootsen, und nach der von demselben zu gebenden Anleitung, in Leichterfahrzeugen geschehen, aus welchen der Ballast danach wieder an Bord genommen oder nach den vom Lootsen anzuweisenden Plätzen gebracht werden muß.

## 6.

Die Seemarken dürfen bei 2 Thlr. Strafe für jeden Fall, wovon dem Denuncianten die Hälfte zufällt, nicht verrückt werden. Zufällige Beschädigungen derselben, so wie sonstige auf der Fahrt etwa bemerkte Hindernisse, sind dem Lootsen-Ältermann sofort anzuzeigen.

## 7.

Wenn ein Schiff vor Anker liegt, so muß die Ankerstelle über Wasser durch eine gerade über dem Anker schwimmende Boye bezeichnet werden.

Im inneren Hafen und auf den auswärtigen Liegeplätzen darf kein Schiff Anker werfen, noch weniger aber unbefestigt liegen: sondern jedes Schiff muß daselbst mit Lauen an den Dallen und am Lande befestigt sein; jedoch nicht unmittelbar an den Bollwerken, sondern an den dazu bestimmten Ringen und Wurfpfählen. Ketten dürfen zur Befestigung der Schiffe an der Landseite nicht gebraucht werden.

## 8.

Zu den inneren Hafen darf ein Schiff nicht hineinschleusen, sondern nur mit Lauen einholen; auch muß dasselbe, sowohl im Hafen als auch auf den äußeren Liegestellen, die Anker binnen Vords aufstellen, den Klüverbaum einziehen und die Raaen abnehmen oder toppen, in so weit sonst Gefahr für benachbarte Schiffe entstehen oder selbigen der Raum benommen werden könnte; desgleichen muß jedes Schiff, das neben anderen liegt, seitwärts und zwar an der Steuerbordsseite, mehrere Boyen oder Reibhölzer aushängen. Alles dieses bei 5 Thlr. Strafe.

## 9.

Wenn ein Schiff einkommt oder verholet werden soll; so müssen die im Wege liegenden Fahrzeuge Platz machen, auch müssen die hinderlichen Landtaue und Dallenlinien von den Eignern derselben gestochen werden. Wer dies auf den Zuruf des Schiffers nicht beschaffet, gegen den darf dieser zwar nicht eigenmächtig verfahren: dagegen ist der Hafenmeister angewiesen, nach vergeblich wiederholter Erinnerung,

die Tane zu kappen und die Fahrzeuge auf Kosten der Eigner aus dem Wege zu schaffen; und haften die Eigner für allen durch ihre Verabſäumung entſtehenden Schaden.

Liegt das Schiff, welches dem andern weichen ſoll, im Eise, ſo trägt das zu verholende Schiff die Eisungskosten.

## 10.

Lebige oder in Ballaſt liegende Schiffe dürfen im Hafen nur an den ihnen vom Hafenmeister anzuweiſenden Platz anlegen; Ladung einnehmende oder beladene erhalten die Anweiſung ebenfalls durch den Hafenmeister, in Uebereinstimmung mit den Königl. Zollofficianten, und es müſſen ſolche, wenn ſie auf einem Lade- oder Löſchungsorthe liegen ohne zu laden oder zu löſchen, anderen hiezu bestimmten Schiffen unweigerlich weichen.

## 11.

Der Schiffer, welcher löſchen oder laden will, meldet ſich dazu beim Hafenmeister und bekommt nach der Ordnung, wie er ſich gemeldet, die Träger zu dieſem Geſchäfte. Iſt er jedoch alsdann nicht fertig, ſo geht die Reihe ihm vorüber.

## 12.

Bei dem Verkaufe aus den Schiffen dürfen die Bollwerke und Brücken nicht mit Waaren belegt werden.

## 13.

Schiffer, welche ihr Schiff zum Winterlager auflegen wollen, müſſen ſich dazu gleichfalls vom Hafenmeister den Platz anweiſen laſſen, wobei dieſer die Größe des Schiffes zu berücksichtigen hat. Schiffe von 80 Laſten und darüber liegen in der Außenreihe.

## 14.

Schiffe im Hafen abzuwraten iſt gänzlich verboten. Wenn Schiffe, ohne im Stande gehalten zu werden, längere Zeit im Hafen liegen, ſo ſtehet es der Hafen-Inspection frei, ihnen einen beliebigen Platz anzuweiſen. Auch wird von ſolchen das Hafengeld jährlich von Neuem erlegt.

## 15.

Holzklöße, auch wenn ſie ſtark verbunden ſind, dürfen im Hafen nicht liegen.

Mit Kalk beladene Schiffe dürfen nicht im innern Hafen löſchen, ſondern nur an der Nordſeite der Fährbrücke.

## 16.

Kein Schiff darf ohne Aufſicht im Hafen liegen; vielmehr muß jedes nicht auf dem Winterplatz liegende Fahrzeug, ſo lange das Waſſer offen iſt, einen Wächter am Bord haben, und für jedes hieſelbſt Winterlager haltende muß ein Aufſeher beſtellt ſein.

## 17.

Alles nächtliche Umherfahren mit Bötten im Hafen — und zwar vom 1. Mai bis 30. August nach 10 Uhr, vom 1. Septbr. bis 31. Oktober nach 9 Uhr, vom 1. November bis 31. März nach 8 Uhr und im April nach 9 Uhr Abends — ist bei 1 Thlr. Strafe untersagt; so daß nur der Verkehr der Fährböte, und wirkliche Nothfälle, welche jedoch nach Möglichkeit vorher angezeigt werden müssen, davon ausgenommen sind. Sämmtliche auf dem Wasser liegende Böte müssen zur Nachtzeit mit Ketten angegeschlossen sein, bei gleicher Strafe.

## 18.

Kein Schiffer darf auf seinem im Innern des Hafens oder auf den äußeren Liegeplätzen befindlichen Schiffe Feuer halten, weder um Essen zu kochen, noch um Materialien zum Schiffbau zu siedeln. Auch darf Licht nur in verschlossenen Laternen brennen. Alles dieses bei 5 Thaler Strafe.

## 19.

Alles Tabakrauchen auf den Schiffen, auf den Werften und an den Brücken ist gleichfalls bei 5 Thlr. Strafe untersagt.

## 20.

Hat ein Schiffer Schießpulver an Bord, so muß er solches sogleich bei seiner Ankunft dem Hafenmeister zur Berichtserstattung anzeigen. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung führt; so darf es nicht in den Hafen einlaufen, sondern muß auf der Rhede die weiteren Verfügungen erwarten, übrigens die Vorschriften des §. 18. und 19. auch auf der Rhede beobachten. Im Hafen und in der Nähe anderer Schiffe darf nicht geschossen werden.

## 21.

Alles Auswerfen von Ballast oder anderen Unreinigkeiten aus den Schiffen in den Hafen ist bei 5 bis 10 Thlr. Strafe verboten. Der einzige Ort, wo Ballast gelöscht werden darf, ist in der Regel die am östlichen Ende der Fährbrücke befindliche Ballastkiste, aus welcher auch Ballast eingenommen werden kann, sofern darin Vorrath ist; jedoch wird zu beiden Zwecken nach Befinden der Platz auch beim Dänholm angewiesen. Wer Ballast löschen oder einnehmen will, hat sich vorher bei den Hafensofficianten zu melden, und bei der Arbeit alle Vorsicht zu beobachten, insbesondere aber den ihm deshalb zu gebenden Anweisungen pünktlich Folge zu leisten.

Die Ballastflaken müssen von der Hafen-Inspection mietzweise genommen werden, im Uebrigen aber steht es Jedem frei, sich hiezu seiner eigenen Geräthschaften zu bedienen; auf Verlangen werden jedoch auch solche von der Hafenkammer gegen eine festgesetzte Miethe geliefert.

Alle als Ballast gelöschten Gegenstände gehören dem Hafen, und es darf vom Schiffer nicht weiter über selbige disponiret werden.

22.

Die Schiffsbesatzung muß jeden Abend vor Sperrung der Wasserthore, und auf allen Fall spätestens im Sommer um 11, im Winter um 10 Uhr, an Bord gehen.

23.

Der Schiffer haftet für seine Mannschaft, und ist jede von derselben begangene Verletzung polizeilicher Vorschriften zu vertreten verpflichtet.

24.

Vor dem Einlaufen in den Hafen, und zwar einen Flintenschuß weit vor demselben, muß das Schiff, den landesherrlichen Abgabenverordnungen gemäß, zu Anker gehen, die Ankunft der Königl. Steuerofficianten erwarten, und den Verfügungen derselben hinsichtlich der Angabe und Sicherstellung der Ladung Genüge leisten.

25.

Innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft im Hafen meldet sich der Schiffer auf der Hafenkammer zur Berichtigung der Hafengebühren.

26.

Sollte die Vermessung des Schiffes auf der Rhede nöthig sein, so muß der Schiffer die dazu erforderlichen Officianten an Bord holen und zurück bringen lassen.

27.

Wenn der Schiffer seine Ladung eingenommen hat und zum Absegeln fertig ist, meldet er sich auf der Stadtkanzlei, um seine Mannschaft, sofern er sie hieselbst geheuert hat, zur Musterung zu stellen, oder, sofern solches nicht der Fall ist, den gehörigen Musterattest anzunehmen.

28.

Passagiere darf der Schiffer bei einer Strafe von 10 bis 50 Thlrn. nicht ohne einen vom hiesigen Polizeidirectorium ausgestellten oder vierten Paß aufnehmen.

29.

Beim Auslaufen muß der Schiffer sich gleichfalls, bei Vermeidung der im §. 1. angedroheten Strafe, eines Lootsen bedienen, welcher ganz in den dort angegebenen Verhältnissen steht.

30.

Die Hafengebühren, so wie die Gebühren der Officianten, werden nach den festgesetzten und auf der Hafenkammer öffentlich angeschlagenen Taxen berichtigt, und kein Officiant ist befugt, außer denselben Geschenke oder Vergünstigungen zu fordern oder anzunehmen.

## 31.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, den Bestimmungen des Hafenmeisters und den Anweisungen des Hafendieners, welche dagegen auch an ihrem Theile ein bescheidenes Betragen zu beobachten haben, ohne Ausnahme sofortige Folge zu leisten: wenn solches nicht geschieht, soll ersterer, wo er es nöthig findet, die Tauen kappen, und überdies ist der Schiffer in jedem Falle von Widerseßlichkeit, außer der Kappungsgebühr, in eine Strafe von 5 Thlrn. verfallen, welche im Wiederholungsfalle verdoppelt wird. Dagegen steht es hinterher jedem frei, Beschwerden über das Verfahren des Hafenmeisters und Dieners bei der Hafen-Inspection anzubringen.

## 32.

Die Beobachtung dieser Vorschriften wird von der Hafeninspection beaufsichtigt, welche jedoch Fälle, die eine förmliche Untersuchung erfordern, je nach ihrer Beschaffenheit, an das Polizei-Directorium oder an das Kammergericht überweist.

## 33.

Uebrigens versteht es sich von selbst, daß in Fällen, wo eine Bestrafung eintritt, neben derselben aller durch ein ordnungswidriges Benehmen, Privatpersonen oder den öffentlichen Anstalten, zugefügte Schaden vollständig ersetzt werden muß. Für diesen Ersatz haftet überall das Schiff; jedoch bleibt dem Eigener desselben der Regref an den Schiffer und an die Besatzung, so weit Rechtsens, vorbehalten.

## 34.

Damit diese Verordnung, welche nach Umständen zu ändern Ein HochEdler Rath sich vorbehält, dem Schiffahrt treibenden Publikum so viel sicherer bekannt werde, soll selbige gedruckt und jedem ankommenden Schiffer durch den Hafenmeister für 2 Sgr. zu Kauf geboten werden, worüber derselbe vierteljährlich bei der Hafeninspection zu liquidiren hat.

Urkundlich ist diese Ordnung mit dem Stadt-Insigel bekräftigt worden.

Stralsund, den 4. Mai 1842.

(L. S.)                      Bürgermeister und Rath.

## Nr. 17.

Polizei = Ordnung für die Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde. Vom 29. April 1842.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. &c.

haben für nöthig erachtet, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und in den Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu erlassen, und verordnen daher, wie folgt:

## §. 1.

A.  
Verhalten des  
Schiffers auf der  
Rhede und beim  
Einkaufen in den  
Häfen. Sobald ein Schiff auf die Rhede kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Häfen einsegeln will, seine Nationalflagge aufstecken, den Lootsen erwarten und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen. Nur kleinere Fahrzeuge von fünfzehn Last Tragfähigkeit und darunter, welche ausschließlich zur Küstenfahrt dienen, können ohne Annahme eines Lootsen einlaufen.

## §. 2.

Im Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann oder in der Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann, bei kleinern Fahrzeugen den Bestmann und ältesten Matrosen, zu einem Schiffrath zu versammeln, und wenn dieser nach reiflicher Erwägung es für nothwendig hält, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzugsegeln.

## §. 3.

Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, das Schiff aber ohne sie in den Häfen eingehen kann, so wird solches dem Schiffer durch Aufstecken einer Fahne auf der östlichen Molenspitze angedeutet. Die Tiefe des Seegatts nach Faden wird durch Kugeln, welche an einem in schräger Richtung angespannten Tau angebracht sind, angezeigt und die zu nehmende Richtung der Fahrt durch Reigen einer Fahne zur Rechten oder Linken bezeichnet. Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhede vor Anker gehen oder die See halten.

## §. 4.

Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schuldig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, sowie über alle

auf den Zustand des Schiffs und der Mannschaft Bezug habende Gegenstände gewissenhaft Auskunft zu ertheilen.

## §. 5.

Mit den ergangenen gesundheitspolizeilichen Vorschriften hat sich der Schiffer angelegentlich bekannt zu machen und dieselben, zur Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten gesetzlichen Strafen, genau zu befolgen. Es sind jedoch auch die Lootsen verpflichtet, sogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von seinen Obliegenheiten in dieser Hinsicht noch besonders zu unterrichten.

## §. 6.

Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Ort Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffs nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffs gänzlich zu überlassen, und der Schiffer den Anordnungen desselben auf das Genaueste zu folgen verbunden.

Sollte der Lootse jedoch bei Führung des Schiffs Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 2. zu versammelnden Schiffsraths dem Lootsen die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft dem Haupt-Zollamte zur weiteren Untersuchung angezeigt werden.

## §. 7.

Kein Schiffer soll auf der Rhede Ballast auswerfen, ohne dazu die Genehmigung des Ober-Lootsen erhalten zu haben.

## §. 8.

Der auf der Rhede oder im Hafen vor Anker gehende Schiffer muß seinen Anker mit einer senkrecht über demselben schwimmenden Boje versehen.

## §. 9.

Jede absichtliche oder aus grober Fahrlässigkeit verübte Beschädigung oder Verrückung der Sectonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Thlr. neben dem Ersatz des verursachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beschädigungen dieser Marken, sowie die auf der Rhede und im Fahrwasser von dem Schiffer oder seiner Mannschaft entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge müssen, sobald der Schiffer ans Land kommt, dem Oberlootsen sogleich angezeigt werden.

## §. 10.

Sobald ein Schiff bis an die Molen gelangt ist, muß der Schiffer die Segel einziehen, und im Hafen angekommen, muß er an der ihm vom Oberlootsen im Einverständnis mit der Steuer-Behörde zur Löschung der Ladung oder zur Reparatur anzuweisenden Stelle anlegen. Zwischen dem Schiffsbord

n.  
Verhalten der  
Schiffer während  
ihres Aufenthalts  
im Hafen.

und dem Bollwerke muß der Schiffer lange Rundhölzer oder Reissbündel befestigen, um jede Beschädigung des Bollwerks zu verhindern, auch darf er das Schiffstau nicht an dem Bollwerke, sondern nur an den vorhandenen Wurfpfählen befestigen.

Während des Aufenthalts muß jedes Schiff, sofern solches durch den Oberlootsen angeordnet wird, die Segel herunterlassen, Raaen und Stangen und überhaupt alle bewegliche den Raum beengende Takelage abnehmen. Dagegen muß die Flagge aufgezogen werden, wenn die Steuerbeamten zum ersten Mal Behufs der Revision an Bord kommen.

§. 11.

Seine Schiffspapiere muß der Schiffer sofort, soweit sie auf die Steuer-Abfertigung Bezug haben, an das Haupt-Zollamt, sein und seiner Mannschaft und der vorhandenen Passagiere Pässe aber beziehungsweise an den Polizei-Director zu Colberg, den Magistrat zu Rügenwalde und bis auf weitere Anordnung, an den Voigt zu Stolpmünde abgeben.

§. 12.

In Bezug auf die Steuer-Verfassung insbesondere ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge dem Haupt-Zollamt ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben, welchem die dazu gehörigen Schiffspapiere beizufügen sind. Was in dieser Beziehung, sowie ferner hinsichtlich des Steuerwesens von ihm zu beobachten ist, ergiebt in Verbindung mit dem Zollgesetze und der Zollordnung vom 23. Januar 1838 das Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs auf den Mündungen der Persante, Wipper und Stolpe vom 16. Dezember 1820, wouach derselbe sich genau zu achten hat.

§. 13.

Ein jeder Schiffer haftet während seines Aufenthalts auf der Rhede, im Hafen oder in Binnengewässern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannschaft am Bord des Schiffes, und vertritt nach näherer Vorschrift der Landesgesetze die Folgen des von ihr begangenen Unfugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannschaft Jemand entlassen wird oder sich heimlich entfernt, dies sogleich der §. 11. bezeichneten Polizeibehörde anzeigen.

§. 14.

Der Hafen darf auf keine Weise durch Auswerfen von Ballast, Schmutz oder Kehricht verunreinigt werden, sondern es muß solches nach Anweisung des Oberlootsen ans Land gebracht werden.

§. 15.

Das Kochen der Speisen ist nur auf denjenigen Fahrzeugen gestattet, welche einen eingerichteten Herd und Feuerfang haben, und

darf nur zur Tageszeit geschehen. Theer, Pech und andere leicht Feuer fangende Materialien dürfen niemals auf dem Schiffe, sondern nur am Lande an einem sichern, dazu vom Ober-Lootsen anzuweisenden Plage gekocht werden.

Licht darf außerhalb der Kajüte nur in wohl verschlossenen Laternen gebraucht werden.

§. 16.

Schiffe, welche Schießpulver als Ladung führen, müssen eine schwarze Flagge aufstecken und sich außerdem allen von der Polizeibehörde nach Maßgabe der Geseze zu treffenden Anordnungen unterwerfen.

Schiffen, die nur eine geringe Quantität Pulver bei sich führen, welche sie jedenfalls anzuzeigen haben, kann dasselbe nach dem Gutachten der Ober-Lootsen gelassen oder unter Zuziehung der Ortspolizeibehörde am Lande sicher in Verwahrung gebracht werden.

Das Schießen mit Feueergewehr im Hasen und insbesondere von den Schiffen aus ist untersagt.

§. 17.

Nur die im Winterlager liegenden Schiffe dürfen unbemannt bleiben, auf jedem andern Schiffe muß stets wenigstens Ein Mann als Wache bleiben.

§. 18.

In Ansehung des Löschens der Ladung haben sich die Schiffer nach den Anordnungen des Haupt-Zollamts eben so zu achten, als bei der Einnahme anderweiter Ladung, wobei außerdem die Vorschriften der §§. 94. bis 114. des im §. 12. genannten Regulativs zu befolgen sind.

Das Fahren mit schwer beladenen Wagen dicht am Bollwerke beim Ein- und Ausladen ist untersagt, und es darf nur da gefahren werden, wo solches von dem Ober-Lootsen ausdrücklich nachgegeben ist.

§. 19.

Vor dem Abgange muß der Schiffer seine Abfertigung von der Steuerbehörde erhalten haben, und sich durch eine Bescheinigung derselben (See-Ausgangspass) darüber ausweisen können. Die gehörig visirten Pässe hat der Schiffer von der §. 11. bezeichneten Polizeibehörde zurückzunehmen, auch sich von derselben unter der Musterrolle des Schiffs bescheinigen zu lassen, daß in der Mannschaft desselben keine Veränderung vorgegangen ist, oder welche Matrosen er entlassen und im Hasen wieder gebeuert hat. Passagiere, welche nicht im Besiß eines vorschriftsmäßigen Passes sind, darf kein Schiffer an Bord nehmen.

§. 20.

Mit allen Abfertigungsattesten meldet der Schiffer sich bei dem Ober-Lootsen zur Anweisung eines Lootsen, dessen er zur Ausbringung seines Schiffs sich bedienen muß; nur bei Fahrzeugen von funfzehn Last

Tragfähigkeit und darunter ist das Auslaufen ohne Lootsen gestattet. Wegen der Befugnisse des Lootsen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 6. enthaltenen Vorschriften Anwendung.

## §. 21.

Wenn ausgehende Schiffe Ballast einnehmen wollen, so haben sie die Anweisung desselben von dem Ober-Lootsen zu gewärtigen.

## §. 22.

11. Allgemeine Bestimmungen. Die Uebertretungen der in dieser Polizei-Ordnung enthaltenen Vorschriften werden nach Maßgabe der Umstände mit Geldbußen von Einem bis Fünfzig Thalern bestraft. Die Festsetzung der Strafen erfolgt nach summarischer Untersuchung durch das Haupt-Zollamt in Gemäßheit der in §. 243. und 247. des Anhangs zur Allgemeinen Gerichtsordnung ergangenen Vorschriften; gegen das Strafresolüt steht binnen zehn Tagen nach dessen Eröffnung der Rekurs an die Regierung zu Coblenz in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche, durch das betreffende Land- und Stadtgericht zu führende Untersuchung aber nur in dem Falle offen, wenn die Strafe mehr als Fünf Thaler beträgt.

Verläßt der Denunciat vor Beendigung der Untersuchung den Hafen, so muß er eine zur Deckung der Strafe und Kosten ausreichende Summe bei dem Haupt-Zollamte deponiren.

## §. 23.

Die festgesetzten Strafen werden, wenn sie die Sicherung der Hafenanstalten und des Fahrwassers zum Zweck haben, von dem Haupt-Zollamte bei den Hafengeldern verrechnet, alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweise zu den in Colbergmünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu errichtenden See-Armenkassen.

Wir beantragen insbesondere Unsern Minister der Finanzen und des Handels mit der Ausführung dieser Polizei-Ordnung, welche, soweit es erforderlich, auch im Auslande bekannt zu machen ist.

Gegeben Potsdam, den 29. April 1842.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mühlcr. v. Kochow. v. Nagler. v. Ladenberg.  
Rother. Gr. v. Alvensleben. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny.  
Frh. v. Bülow. Gr. zu Stolberg.

## Nr. 18.

## Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer, Seelootsen.

In Verfolg der Allerhöchst genehmigten Instruktion für den Navigations-Direktor vom 29. Juli 1840 wird mit Aufhebung der Instruktion vom 26. Februar 1824 und der später zu deren Ergänzung und Abänderung erlassenen Bestimmungen zur Ausführung der Vorschrift des Gesetzes vom 7. September 1811 §§. 97. 107 und 108. Folgendes

in Hinsicht auf die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, der Seeschiffsführer und Seelootsen vorgeschrieben:

## §. 1.

Klassifikation  
a) der Steuer-  
leute;

Die Befähigung der Steuerleute ist eine doppelte:

1. der Steuermann 1ster Klasse ist befähigt, alle Meere zu befahren;
2. der Steuermann 2ter Klasse ist es nur für die Ostsee mit Schiffen jeder Größe, mit Schiffen bis 40 Lasten aber außerdem nur für das Kattegat und Skagerak bis Lindsnaes.

b) der Seeschiff-  
führer;

Die Befähigung der Seeschiffsführer ist eine dreifache:

1. der Seeschiffsführer 1ster Klasse ist befähigt, alle Meere zu befahren;
2. der Seeschiffsführer 2ter Klasse ist es für die europäischen Meere, das Mittelmeer, das Schwarzmeer und das Atlantische;
3. der Seeschiffsführer 3ter Klasse ist, wie der Steuermann 2ter Klasse, befähigt, die Ostsee mit Schiffen jeder Größe zu befahren, das Kattegat und Skagerak bis Lindsnaes aber nur mit Schiffen bis 40 Lasten.

c) der Seeloot-  
sen.

Die Befähigung der Seelootsen erstreckt sich nur auf denjenigen Hafen, für welchen sie die erforderlichen Vorkenntnisse nachgewiesen haben.

## §. 2.

Prüfungsfähigkeit  
a) im Allgem-  
enen.

Jeder Seemann, der sich zu einer Prüfung meldet, er sei Matrose, Halbmann oder Steuermann, muß durch vollgültige Zeugnisse nachweisen,

daß seine Aufführung untadelhaft sei.

Zu den Aufführungs-Zeugnissen für Matrosen u. s. w. liegt das Schema I., für Steuerleute das Schema II. bei, wonach gedruckte, mit dem tarifmäßigen Stempel von 5 Sgr. versehene Exemplare bei den unten genannten Haupt-Zoll- und Haupt-Steuer-Aemtern und den

von ihnen ressortirenden Unterämtern und Stempeldebets-Stellen käuflich zu haben sind \*), worauf die Musterungsbehörden und Navigationslehrer aufmerksam machen werden.

**Insbefondere:** Wer sich zur Steuermanns-Prüfung meldet, muß fernerm  
**h) zum Steuermann;** vollgültig nachweisen,  
 daß er nicht unter 20 Jahr alt sei und mindestens 5 Fahrtsjahre zur See gefahren habe, und zwar 2 davon als vollbesahrener Matrose.

**c) zum Seeschiffsführer;** In Hinsicht künftiger Seeschiffsführer wird insbesondere der Nachweis erfordert,

1. für die Prüfung zum Schiffsführer 1ster Klasse:  
 daß der zu Prüfende nicht unter 28 Jahr alt sei; daß er als Schiffer 1ter Klasse mindestens 2 Jahre auf längerem Fahrwasser gefahren habe, oder früher als Steuermann außer den für Schiffsführer 1ter Klasse (§. 1. sub. h. 2.) vorgeschriebenen Grenzen;
2. für die Prüfung zum Schiffsführer 2ter Klasse:  
 daß der zu Prüfende nicht unter 24 Jahr alt sei, daß er mindestens 2 Fahrtsjahre als Steuermann 1ter Klasse und außer den für einen Steuermann 1ter Klasse vorgeschriebenen Grenzen (§. 1. a. 2.) gemacht habe;
3. für die Prüfung zum Schiffsführer 3ter Klasse:  
 daß der zu Prüfende nicht unter 21 Jahr alt sei, daß er mindestens 2 Fahrtsjahre als Steuermann 1ter Klasse gemacht habe.
4. Von einem jeden Steuermann, welcher sich zur Schifferprüfung meldet, wird gefordert, daß er den obigen Nachweis durch ein ordentlich geführtes Journal, Observations- und Berechnungsbuch beibringe.

Dieses Journal hat jeder Steuermann besonders und unabhängig von dem Journal des Schiffes zu seiner eigenen künftigen Legitimation zu führen, und bei der Ankunft in den inländischen Häfen, wo die Reise beendigt wird, jedesmal binnen 24 Stunden nach der Ankunft der Hafen-Polizei-Behörde zur Beglaubigung vorzulegen. In den Häfen des Auslandes, für welche ein königlich Preussischer Consul bestellt ist, geschieht die Vorlegung bei jedem Einlaufen in gleicher Frist bei diesem, welcher das Journal mit einem bloßen Visa versehen.

Bei diesen Vorlegungen müssen alle während der Fahrt nicht ausgefüllte Rubriken des Journals durchstrichen sein.

\*) Anmerkung. In Memel, Pillau, Danzig, Stolpmünde, Rugenwalde, Colberg, Swinemünde, Stettin, Belgast, Greifswalde, Stralsund.

III.  
IV.

Von denjenigen, welche nach Erlaß dieser Instruktion einen Preussischen Hafen verlassen, wird gefordert, daß ihr Journal für die Prüfung als Schiffer 11ter Klasse nach dem anliegenden Schema Beilage III., und für Schiffer 1ster und 11ter Klasse nach dem Schema Beilage IV. geführt sei.

Solche Journal-Bücher von sechszig Blättern werden bei sämtlichen Navigationschulen gegen Entrichtung der Selbstkosten, die darauf vermerkt worden, zu haben sein.

a) der Seelootsen; Von dem zum Seelootsen zu Prüfenden wird bei der Anmeldung ein durch glaubwürdige Zeugnisse zu führender Nachweis seines Wohlverhaltens und seiner bisherigen Beschäftigung in besonderer Beziehung auf den Dienst desjenigen Hafens gefordert, für welchen derselbe bestimmt ist.

c) der Vootsen-Kommandeure. Der Vootsen-Kommandeur soll die Befähigung eines Schiffers zweiter Klasse nachweisen.

### §. 3.

1. Für Steuerleute 11ter Klasse wird erfordert:

Nachweis der erforderlichen Kenntnisse, allgemeine Vorbildung.

a) leserliche Handschrift, Kenntniß der deutschen Sprache in dem Maße, daß der Kandidat hinreichende Fertigkeit im Nichtigschreiben habe und seine Gedanken gehörig auszudrücken wisse;

b) für Steuerleute 1ster Klasse werden in diesen Fertigkeiten größere Ansprüche gemacht.

2. Für Schiffer aller Klassen kommt es nur auf den Nachweis an, daß sie während der Ausübung der Steuermannskunst die von ihnen für die Steuermanns-Klasse erforderliche Vorbildung nicht vernachlässigt haben.

3. Von dem Seelootsen wird gleichfalls Fertigkeit im Lesen und Schreiben, so weit es sein Dienst nöthig macht, erfordert.

### §. 4.

Besondere Ausbildung für das Fach. Gemeinshaftliche für Schiffer und Steuerleute.

Indem in dem Folgenden die Forderungen aufgestellt werden, welche sowohl an einen Steuermann, als an einen Schiffsführer zu machen sind, wird bemerkt,

1. daß für Steuerleute 11ter Klasse und Schiffsführer 11ter Klasse in Hinsicht ihrer Kenntnisse in der Navigation nur das Wissen der mit einem \* bezeichneten Nummern gefordert wird.

2. Das Maß des Wissens in allen unter 1 bis 21 verzeichneten Gegenständen bestimmt die Befähigung zum Schiffer 11ter Klasse.

3. Für Schiffer 1ster Klasse ist es der Prüfungs-Kommission überlassen, die dem Kandidaten vorzulegenden schriftlichen und mündlichen Fragen zu bestimmen, jedoch mit steter Rücksicht darauf, daß die Prüfung weniger auf Elementar-Kenntnisse, als auf größere Fertigkeit in den astronomischen Berechnungen, im Deserviren und in der Nautik zu richten ist.

## A r i t h m e t i k :

Die vier Spezies mit gewöhnlichen Brüchen.

Die vier Spezies mit Decimal-Brüchen.

Proportionen.

Etwas über Progressionen.

Ausziehung der Quadrat- und Kubikwurzeln mit und ohne Logarithmen.

Die Natur und der Gebrauch der Logarithmen.

## G e o m e t r i e :

Punkte, Linien, Winkel.

Linien halbiren; Perpendiculaire in allen möglichen Fällen auf eine Linie zu errichten u. s. w.

Ueber den Kreis und die Winkel im Kreise.

Parallel-Linien.

Dreiecke, Vierecke u. s. w.

Proportionalität der Seiten der Dreiecke, Vierecke u. s. w.

Berechnung des Flächeninhalts der gradlinigten, krummlinigten und gemischtlinigten Figuren.

Begriff über Körper, Berechnung des körperlichen Inhalts des Prisma, der Pyramide, Kegel, Kugel, Cylinder, abgekürzter Pyramiden und Kegel, Sphäroiden und Fässer.

## E b e n e T r i g o n o m e t r i e :

Etwas über trigonometrische Funktionen, Tafeln, sowohl natürliche als logarithmische.

Berechnung der ebenen, rechtwinklichten und schiefwinklichten Dreiecke.

Einrichtung und Gebrauch der Günsterscala.

## S p h ä r i s c h e T r i g o n o m e t r i e :

Begriff über Kugelschnitte, sphärische Winkel, Seiten und Dreiecke.

Berechnung sphärischer Dreiecke.

## N a v i g a t i o n :

1. Das dem Seemann Wissenswürdige aus der mathematischen Geographie.
- \*2. Die Eintheilung und der Gebrauch der Logline und des Logglases, nebst der Kenntniß, die Fahrt des Schiffes aus der Zeit zu bestimmen, während welcher es eine gewisse Distance durchläuft.
- \*3. Kenntniß zur Prüfung und Aufstellung des Weil- und Steuerkompasses nebst Sicherheit und Fertigkeit im Gebrauch derselben.

- \* 4. Aus Cours und Distance die veränderte Breite und Abweichung, und aus Abweichung und Mittelbreite die veränderte Länge zu finden, und umgekehrt.
- \* 5. Gesteuerte Course für Abtrift und Variation in rechtweisende zu verwandeln, und umgekehrt.
- \* 6. Mehrere gefegelte Course in einen Haupt-Cours zu verwandeln und die etwa bekannte Strömung in Rechnung zu bringen, nebst Angabe von Methoden, die Richtung und Geschwindigkeit derselben zu finden; auch bei bekannter Strömung den Cours zu finden, der gesteuert werden muß, um einen gegebenen inne zu halten (behaltbar zu machen).
- \* 7. Kenntniß der Konstruktion und Gebrauch der Seekarten, das Besteck darin richtig abzusetzen, nach Cours und Distance, so wie nach Länge und Breite; den Punkt des Schiffes aus einer Karte in die andere richtig zu übertragen; Bekanntschaft mit den Tafeln der Meridionaltheile und mit den Hülfsmitteln, deren etwanigen Mangel am Bord zu ersetzen.
- \* 8. Die Berichtigung des Bestecks durch allerlei Peilungen und Winkelmessungen, Lothung und Observation.
- \* 9. Richtige, deutliche und umständliche Führung eines See-Journals.
- \* 10. Sicherheit und Fertigkeit in der Untersuchung und Berichtigung des Detanten, so wie im Gebrauch desselben.
- \* 11. Kenntniß der Sterne erster Größe.
- \* 12. Kenntniß der Einrichtung und des Gebrauchs des Nautical-Almanachs oder des Berlinischen Astronomischen Jahrbuchs, nachdem dieses eine für Seefahrer angemessene Einrichtung erhalten haben wird.
13. Kenntniß der Berichtigung der Höhenwinkel durch Kimmung, Refraction, Parallaxe und Halbmesser.
14. Beobachtung und Berechnung der Breite:
  - \* a) durch Meridian-Höhen von Sonne, Mond, Sterne und Planeten;
  - b) durch eine Sonnenhöhe (nicht zu weit vom Meridian) mit dem einige Stunden vorher oder nachher gefundenen Uhrfehler;
  - c) durch eine Sonnenhöhe näher am Mittage durch Culmination-*Secunden* (circum Meridianhöhe);
  - \* d) durch 2 Sonnenhöhen nach Doves Methoden mit und ohne Platzveränderung;
  - e) durch Polar-Stern-Höhen zu jeder Zeit, wenn er zu sehen und die Kimmung einigermaßen zu sehen ist.
15. Berechnung der Variation des Kompasses:
  - a) durch Beobachtung der magnetischen Amplitude und die Berechnung der wahren; was Amplitude ist;

- 1.) durch Beobachtung des magnetischen Azimuth und die Berechnung des wahren; was Azimuth ist.
16. Die Zeit des hohen und niedrigen Wassers (Ebbe und Fluth) zu berechnen.
17. Die Culminationzeit der Gestirne ungefähr und genau, auch ihr Auf- und Untergang, Tag- und Nachtlänge, wie hoch sie über den Horizont kommen.
18. Kenntnisse des Sextanten, als Untersuchung der Theilung des Limbus und Nonius, der Parallelismus der Spiegelflächen und farbigen Gläser; Untersuchung und Berichtigung der Stellung der beiden Spiegel und des Fernrohrs, nebst Fertigkeit im Gebrauch dieser Instrumente, Kenntniß des Barometers und Thermometers, ihr Nutzen.
19. Beobachtung und Berechnung der Schiffszeit durch Sonnenhöhen, correspondirende Sonnenhöhen, Mond-, Planeten- und heller Sternhöhen.
20. Vollständige Längenobservation sowohl mittelst Mond-Distanz von der Sonne, als von den Sternen und Planeten mit oder ohne gemessene Höhen anzustellen und zu berechnen.
21. Berechnung der Länge durch Chronometer mit Kenntniß der nöthigen vorausgehenden Observationen am Lande zur Bestimmung von Gang, Stand und wahrscheinlicher Sicherheit des Chronometers. Chronometer-Corrections-Tafeln anzufertigen und zu brauchen.
- \* 22. Zusammensetzung der Hauptbölder, der Rundbölder.
- \* 23. Das Schiff bei allerlei Wetter und Wind zu manöveriren.
- \* 24. Ein Schiff ab- und zutafeln zu können.
- \* 25. Genaue Rechnung über die verladenen und gelöschten Güter zu halten und selbige beim Laden gehörig zu steuern wissen.

## §. 5.

besonders für  
Schiffer: Von einem Schiffer wird noch außer der Sicherheit und Fertigkeit in dem, was ein Steuermann wissen muß, welche seine Klassifikation nach §. 4. bedingt, gefordert:

1. daß er ein neues Schiff tafeln und die Länge und Dicke des Tafelwerks bestimmen könne;
2. genaue Kenntniß, wie er sich von dem Augenblicke an, wenn er Fracht schließt, bei allen vorkommenden Fällen, besonders der Havarie, bis zu dem Augenblicke, wo er den Ort seiner Bestimmung erreicht und die Ladung gelösch ist, zu verhalten hat;

3. Kenntniß des dem Schiffer Wissenswürdigsten aus dem Seerechte, besonders dem Preussischen;
4. gehörige Kunde der nautischen Geographie.

## §. 6.

besonders für  
Seelootsen.

Von einem Lootsen dürfen die zur nautischen Ortsbestimmung erforderlichen mathematischen und astronomischen Kenntnisse nicht gefordert werden, sondern es ist die Prüfung vorzüglich zu richten:

1. auf die genauesten Lokalkenntnisse des Hafens, bei welchem der Lootse eine Anstellung nachsucht;
2. auf die Kenntniß, mit Schiffen von verschiedener Bauart bei jedem Winde und Wetter manöveriren und das Schiffskommando gehörig führen zu können;
3. auf die vollständigste Bekanntschaft mit den Hülfsmitteln in Gefahren.

## §. 7.

Prüfungs-Kommissionen.

Die Prüfungs-Kommissionen für Schiffer und Steuerleute werden nur in den Seehäfen, in welchen Navigationsschulen vorhanden sind, bestehen und in folgender Art neu organisiert:

Dirigent der Kommission ist der Navigations-Direktor sämtlicher Navigationsschulen als Kommissarius des Handelsministeriums. In Behinderungsfällen vertritt ein von der betreffenden Regierung zu ernennender Dirigent seine Stelle, welcher an Orten, wo die Regierung ihren Sitz hat, in der Regel ein Mitglied derselben ist. — Die Kommission besteht außerdem aus einem Kaufmanne und zwei sachkundigen Mitgliedern, von denen das Eine der Seelootsen-Kommandeur des Hafens und resp. Vorhafens sein kann; sie werden von der Regierung erwählt. Außerdem tritt der Kommission ein Lehrer der Navigationsschule eines andern Hafens zu, welchen der Navigations-Direktor in der Art wählt, daß alle Schulen wechseln.

Diese Vorschrift erleidet nur eine Ausnahme, wenn eine Prüfung bei der permanenten Kommission in Danzig (§. 8.), außer der regelmäßigen Frühjahrs-Prüfung (*ibidem*), stattfindet, so wie bei den Steuermanns-Prüfungen überhaupt. In diesen Fällen ist der Navigations-Direktor befugt, die Vertretung dieses Lehrers durch einen der Lehrer der Navigationsschule des Orts, wo die Prüfung stattfindet, anzuordnen.

Sollten Gelehrte, die als Mathematiker und Astronomen ausgezeichnet sind, sich bereit finden lassen, an den Prüfungen der Seeschiffer und Steuerleute Theil zu nehmen und dadurch ihren Zweck patriotisch zu befördern, so können sie als Ehrenmitglieder der Kommission eintreten und sind dadurch befugt, dem Handels-Ministerium ihre Be-

merkungen über das Prüfungsverfahren und Rathschläge zu dessen Verbesserung mitzutheilen.

Ueber den mathematischen und astronomischen Theil der Prüfungen steht dem Navigations-Direktor die Entscheidung zu. In Abwesenheitsfällen wird seine Entscheidung in der unten (§. 16.) vorgeschriebenen Art erlangt. Ueber die Vorkenntnisse für die Prüfung, so wie über die übrigen Gegenstände der Lectern, entscheidet die Stimmenmehrheit in der Kommission.

## §. 8.

*Zeit und Ort der Prüfungen.* In Danzig, als dem Wohnsitz des Navigations-Direktors, ist die Prüfungs-Kommission permanent, so daß Prüfungen daselbst zu jeder Zeit vorgenommen werden können, wenn der Navigations-Direktor nicht abwesend ist.

Zur Erleichterung für die, aus den Navigationsschulen abgehenden Seeleute beginnen dagegen die regelmäßigen Prüfungen jährlich in Königsberg am 10. März, hierauf folgen sie in Danzig, Stettin, so daß sie am 16. April in Stralsund ihren Anfang nehmen.

Die Prüfungs-Kommission in Memel erstreckt sich nur auf Steuerleute, und der Zeitpunkt der Prüfung wird jährlich von der Kommission nach den Verhältnissen der Schifffahrt bestimmt. Steuerleute, welche den Lehrgang für See-Schiffer bei der dortigen Navigationsschule gemacht haben, melden sich wegen ihrer Prüfung bei einer der andern Kommissionen.

Für Steuerleute findet außerdem in Stralsund Ende Dezember und in Stettin Ende September eine Prüfung statt.

Die Prüfungen werden in der Regel in dem Lokal der Navigationsschulen vorgenommen, da diese die Instrumente für die Prüfung und die Gelegenheit, sie zu benutzen, darbieten.

Für Königsberg und da, wo etwa der Raum in den Navigationsschulen es nicht gestatten sollte, wird die betreffende Regierung für eine Lokalität sorgen, welche dem obigen Zweck entspricht.

## §. 9.

*Anmeldung zur Prüfung.* Die Anmeldung der zu prüfenden Steuerleute oder Schiffer geschieht bei einem zu bestimmenden Mitgliede der Kommission im Orte durch Einreichung eines selbst verfaßten und eigenhändig geschriebenen Lebenslaufes, welchem die vollständig beglaubigten Zeugnisse und Dokumente für ihre Prüfungsfähigkeit nach Anleitung des §. 2. beizufügen sind.

Sollten letztere der Anmeldung nicht gleich beigelegt werden können, so bleibt der Prüfungs-Kommission überlassen, den Umständen nach zu entscheiden, ob der Kandidat, unter Vorbehalt der Beibringung der Zeugnisse und Dokumente vor Ausfertigung seines Zeugnisses, zur Prüfung zugelassen werden darf.

In Hinsicht der Kenntnisse ist die Kommission in der Regel weder befugt, noch verpflichtet, einen Nachweis darüber zu verlangen, auf welchem Wege sie gesammelt sind.

## §. 10.

Prüfung. Die Prüfung selbst zerfällt

1. in eine schriftliche,
  - a) vorbereitende,
  - b) mathematisch - nautisch - astronomische,
2. in eine mündliche.

Gegenstand. Worüber die Prüfung sich erstrecken soll, ergibt sich aus den Forderungen in den vorhergehenden §§. 3 bis 5.; für welche Gegenstände die schriftliche mathematisch - nautisch - astronomische besonders angeordnet ist und in welchem Umfange, ergibt sich aus der Beilage V. und den folgenden §§.

## §. 11.

1. *Schriftliche Prüfung.* Die Kommission liefert einem jeden Kandidaten ein Prüfungsheft, welches paginirt ist.

*a) vorbereitende schriftliche Prüfung.* In dieses trägt der Examinand zunächst, unter Aufsicht der Kommission, eine Abschrift sämmtlicher von ihm eingereichten und erforderlichen Zeugnisse ein, welche die Kommission beglaubigt.

Der Kandidat fertigt hierauf ferner einige schriftliche Aufsätze, welche dazu dienen können, es zu beurtheilen, ob sie den Forderungen §. 3. genügen, und welche unmittelbar (nicht in Abschrift) im Entwurfe in das Heft eingetragen werden müssen. Er wiederholt darin seinen Lebenslauf kurz, beschreibt eine seiner Reisen oder einen Theil derselben, oder bearbeitet ähnliche Aufgaben der Kommission.

Die ganze Kommission entscheidet hierauf gemeinschaftlich über die Zulassungsfähigkeit zur ferneren Prüfung.

## §. 12.

b) *mathematisch - nautisch - astronomische Prüfung.* Es ist hier durch möglichste Absonderung und stete Aufsicht dafür Sorge zu tragen, daß die Kandidaten sich weder gegenseitig ausbelfen, noch sich anderer Hülfsmittel oder Geräthe bedienen können, als solche, deren Gebrauch ihnen von dem Navigations - Direktor als unerlässlich für die Lösung der Aufgaben gestattet worden.

Des Navigations - Direktors Pflicht ist es, für eine genügende Anzahl von Aufgaben zu sorgen, welche nach den Gegenständen bündelweise geordnet sind, und deren jedes mit den betreffenden Nummern des §. 4. bezeichnet ist.

Jeder Kandidat zieht an dem ihm angewiesenen Platze aus dem ihm von dem Direktor vorgehaltenen Bündel seine Aufgabe und eine

folgende, wenn die erste gelöst ist. Die Frage wird in das Heft eingetragen, eben so die Auflösung.

Jeder Kandidat kann während der Prüfung seinen Platz nur ausnahmsweise verlassen und dann nur, wenn er die ihm vorliegende Aufgabe gelöst hat, es sei denn, daß er als freiwillig von der Prüfung zurückgetreten angesehen sein will.

In jedem Prüfungshefte wird von der Kommission die Stunde und Minute eingetragen, in welcher die schriftliche Prüfung Vormittags und Nachmittags angefangen und aufgehört hat.

Der Navigations-Direktor nimmt die geschlossenen Prüfungshefte in Empfang und beurtheilt sie, eben so wie der ihn begleitende Navigationslehrer (event. der Lehrer der Navigationschule des Orts) durch schriftliche Randbemerkungen.

Die Zulassung zur ferneren mündlichen Prüfung wird durch die Klassifikation: gut, recht gut, vorzüglich gut, von Seiten des Direktors begründet. Außer denen, welche völlig unzureichende Kenntnisse haben, werden auch diejenigen zurückgewiesen, welche nur das Prädikat ziemlich gut erhalten.

Bei der Klassifikation soll besonders darauf gesehen werden, daß bei allen auf Besteck, Meridian-Breiten und Karten Bezug habenden und den praktischen Fragen völlig Genügendes geleistet werde.

Der Navigations-Direktor weist hierauf diejenigen schriftlich zurück, welche in dieser Prüfung nicht bestanden sind, und übergiebt sämtliche Prüfungshefte der Prüfungs-Kommission mit einem Verzeichnisse der zurückgewiesenen Kandidaten.

#### §. 13.

2. Mündliche  
Prüfung. Die mündliche Prüfung erstreckt sich auf alle Forderungen des Wissens an einen Schiffer oder Steuermann, vorzugsweise aber auf diejenigen Gegenstände, welche der mündlichen Prüfung ganz oder zum Theil vorbehalten sind.

Die Prüfung wird durch den Direktor und Lehrer in Gegenwart der übrigen Mitglieder begonnen, welche sie ihrerseits fortsetzen und sich dadurch volle Ueberzeugung von der Befähigung der Kandidaten verschaffen.

Jedes Mitglied giebt hierauf bei jedem Kandidaten schriftlich seine Stimme darüber: ob derselbe zurückzuweisen oder ihm das Qualifikations-Attest der Klasse, für die er sich prüfen ließ, mit dem Prädikate gut, recht gut, vorzüglich gut, zu erteilen sei.

Für den mathematisch-nautisch-astronomischen Theil des Zeugnisses giebt bei Meinungsverschiedenheiten der Navigations-Direktor auch bei der mündlichen Prüfung den Ausschlag.

#### §. 14.

Öffentlichkeit. Die mündlichen Prüfungen sollen öffentlich sein, so daß

nicht bloß die Lehrer der Navigationschule des Orts, sondern auch andere Personen, welche ein Interesse daran nehmen, von der Prüfungs-Kommission dazu einzuladen und auf Verlangen zuzulassen sind.

## §. 15.

**Praktische Prüfung.** Der zum Schiffer 1ter Klasse geprüfte und bestandene Steuermann soll in dem Sommer nach seiner Prüfung eine praktische Uebungs-Expedition der Navigationschulen mitmachen, und hierüber der Prüfungs-Kommission vor Ausfertigung seines Zeugnisses als Schiffer das Attest des am Bord kommandirenden Direktors und Lehrers beibringen, dessen Inhalt darin aufgenommen wird.

Nur der Umstand, daß in dem Prüfungsjahre die Uebungoreise ausfällt, kann von Erfüllung dieser Vorschrift entbinden.

## §. 16.

**Auswesenheit des Navigations-Direktors.** Ist der Navigations-Direktor den Prüfungen der Schiffer und Steuerleute beizuwohnen verhindert, so liegt ihm ob, dafür zu sorgen, daß der Lehrer, welcher ihn zu begleiten bestimmt war, sich bei der Prüfung einfindet.

Der Direktor versendet in diesem Falle die von ihm aufzugebenden schriftlichen Fragen in den bestimmten Bündeln unter Siegel an den Vertreter des Dirigenten bei der Prüfungs-Kommission, der damit verfährt, wie der Direktor selbst. (§. 12.)

Die Prüfungshefte werden von dem prüfenden Lehrer in der §. 12. vorgeschriebenen Art beurtheilt und der Prüfungs-Kommission übergeben. Ist diese mit dessen Urtheil über die Zurückweisung eines Kandidaten einverstanden, so erfolgt sie ohne Weiteres vorläufig und ohne Einholung des Einverständnisses des Navigations-Direktors.

Eben so wird zur Zeiterparung in den Fällen, wo obiges Einverständnis nicht vorhanden ist, oder der Lehrer die Zulassungsfähigkeit zur mündlichen Prüfung erklärt, zu der letztern geschritten und über das Resultat abgestimmt. In diesem Falle wird indeß dem Navigations-Direktor sein Stimmrecht vorbehalten, zu welchem Ende ihm die sämtlichen Prüfungshefte und Verhandlungen zu übersenden sind, sowohl in Betreff der zurückgewiesenen, wie der geprüften Kandidaten. Diese Hefte und Verhandlungen sind mit seiner Entscheidung in möglichst kurzer Zeit zurückzusenden.

## §. 17.

**Aufbewahrung der Prüfungs-Verhandlungen.** Die Prüfungs-Verhandlungen über jeden Steuermann oder Schiffer werden als Personal-Akten desselben behandelt. Die Aufbewahrung geschieht von den Kommissionen, welche dabei die Registratur-Vorschriften zu befolgen haben.

## §. 18.

**Bestehende Bestimmungen und Strafen.** Matrosen, Steuerleute und Schiffer, welche bei einer Prüfung zurückgewiesen worden, sollen von keiner Prü-

sungs-Kommission vor Ablauf eines Jahres zu einer neuen Prüfung zugelassen werden.

Damit die Zurückweisung gleich bei der Anmeldung erfolgen kann, wird der Navigations-Direktor sämtliche Prüfungs-Kommissionen von der Zurückweisung eines Subjekts bei einer Kommission in Kenntniß setzen, sie mag nun in Folge der schriftlichen Prüfung oder der mündlichen geschehen sein.

Ist der Geprüfte und Zurückgewiesene in der Navigation gut bestanden, nicht aber in den mathematischen Wissenschaften, so wird es dem Ermessen des Navigations-Direktors überlassen, die zweite Prüfung mehr auf denjenigen Theil zu richten, worin er früher ungenügende Kenntnisse zeigte.

Wer sich bei der Prüfung auf unerlaubtem Wege Hülfe verschafft hat, erhält kein Zeugniß und muß sich nach Jahresfrist einer neuen Prüfung unterwerfen. Gleiche Strafe trifft den Helfer, wenn er eine Prüfung zu bestehen hat.

§. 19.

Die Prüfung der Lootsen in den Kenntnissen, welche ihnen nach §. 6. beiwohnen sollen, geschieht von den Prüfungs-Kommissionen ohne Zuziehung des Navigations-Direktors und eines Navigations-Schullehrers.

§. 20.

Die Prüfungs-Zeugnisse werden von Prüfungs-Kommissionen ausgestellt. Die Formulare zu denen der Steuerleute und Schiffer werden ihnen von dem Handelsministerium zugesertigt. Die Schemata dazu für die verschiedenen Klassen der Befähigung liegen unter VI. bis XII. der Beilagen bei. Für das Zeugniß über die auf dem königlichen Uebungsschiffe bewiesene praktische Befähigung ist das Schema unter XIII. beigelegt. Die Kommission überreicht sämtliche Zeugnisse gleich nach der Prüfung, das Zeugniß von dem Uebungsschiffe aber gleich nach dem Empfange der betreffenden Regierung, welche die Qualifikations-Atteste nach §. 94. des Edikts vom 7ten September 1811 nach gleichförmigen, ihnen von dem Ministerio zugehenden Formularen ausfertigt und sie dem Navigations-Direktor übersendet, welcher sie in seiner Eigenschaft als Ministerial-Kommissarius kontrafignirt, mit einer laufenden Nummer der Klasse versieht, wohin jedes gehört, und sie in die Stammrolle der Klasse einträgt. — Der Navigations-Direktor übersendet das Zeugniß dem Geprüften. Abschrift der Stammrollen reicht er nach dem Jahres-Schlusse dem Handelsministerium ein.

Die Schemata für die verschiedenen Befähigungs-Zeugnisse der Steuerleute und Schiffer sind unter No. XIV. bis XVIII. der Beilagen angeschlossen.

## §. 21.

*Prüfungskosten.* Die Prüfungskosten betragen, wie bisher (den Stempel einschließlich), für einen Seeschiffs-Führer 10 Thaler, die eines Steuermanns und Lootsen aber 5 Thaler. Im Falle des Unvermögens der Kandidaten haben die Regierungen das Recht, die Gebühren bis auf den gesetzlichen Stempel zu ermäßigen.

## §. 22.

*Vertheilung derselben.* Die Prüfungskosten fließen fortan, nach Abzug der Auslage für den Stempel, zu den Navigations-Schulkassen des Orts, wo die Prüfung vorgenommen wird, und erscheinen in deren Etats in Einnahme, so wie die dabei vorkommenden baaren Auslagen in Ausgabe. Die Vertheilung der Gebühren unter die Mitglieder der Prüfungs-Kommission fällt somit künftig fort.

## §. 23.

*In Hinsicht der See-Schiffbauer.* In Hinsicht der Seeschiffbauer behält es bei den Vorschriften der Instruktion vom 26. Februar 1824 vorläufig sein Bewenden; nur fließen auch hier die Prüfungsgebühren zu den Navigations-Schulkassen, soweit sie bisher von deren Lehrern oder denen der Schiffbauerschule bezogen worden.

Berlin, am 15. Oktober 1840.

Der Finanz-Minister.

Graf von Alvensleben.

## Beilage I.

(Stempel)  
( 5 Sgr. )Aufführungs-Zeugniß  
für  
Matrosen u. s. w.N. N. war als (vollbefahrener Matrose — Halbmann ic. —)  
auf dem Schiffe N. N.

Die Reise von	nach	und weiter nach	zurück nach
Dauer derselben		Monat	Tage
Er zeigte sich:			Bemerkung.
im Steuern			
- Lothen			
Matrosen-Arbeit		Oben	
		Unten	
Nüchternheit			
Subordination			
Zuverlässigkeit			
Körperliche Konstitution			
Die Ursache der Entlassung			

Die Richtigkeit dieser Angabe bescheinigt hierdurch  
den

(L. S.)

N. N.

Schiffs-Kapitain.

## Beilage II.

(Stempel)  
5 Sgr.Aufführungs-Beugniß  
für  
Steuerleute.

N. N. war als Steuermann N. N. Klasse auf dem Schiffe N. N.

Die Reise von Dauer derselben	nach und weiter nach Monat	zurück nach Tage	Bemerkung.
Er zeigte sich:			
als Seemann			
in der Leistung des laufenden Dienstes			
Subordination			
Nüchternheit			
Zuverlässigkeit			
Körperliche Konstitution			
Die Ursache der Entlassung			

Die Richtigkeit dieser Angabe bescheinigt hierdurch  
den

(L. S.)

N. N.

Schiffs-Kapitain.

Beilage III.

## Journal-Schema

für

die Dfisse.

(Steuerfente 11ter Klasse.)

Jahr, Monat u. Datum.	Et.	Wind und Wetter	Geschweir mism.	Ab- tritt	Geseqelt		Nothung: Tiefe, Grund	Sege- führung	Begebenheiten.
					Cours mism.	Dif.			
v.	1.								
	12.								
w. den 30. Juni 1839.	1.								
	12.								
Gen. mism. Cours Variation	Gen. Distanz	Abwei- chung	veränderte Breite	ab- virte	veränderte Länge	Zeit	Breiten Difere. Länge Länge Länge	Nach der Karte des Difere. Tage zu segeln nach per Compas Variation.	
			abgefahne Breite	Breite	abgefahne Länge	Zeit			Länge Länge Länge
Gen. rechm. Cours	Gen. Mille		bestimmte Breite		bestimmte Länge				

# Journal-Schema

für  
Fahrten außer der Dtsche.  
(Steuerfreie Ister Klaffe.)

Jahr, Monat u. Datum.	St.	Wind und Wetter <i>h. etc. v.</i>	Vesener missw.	Gezeit		Vorbung: Tiefe, Grund	Zegel- führung	Begebenheiten.	
				Course missw.	Diff. $\frac{m}{z}$				
A.	1.								
	12.								
M. den 30. Juni 1839	1.								
	2.								
	3.								
	12.								
Gen. missweisender Course	General- Distanz	Abwei- chung	veränderte Breite abgef. do. bekommene Breite	Observ. Breite o. o.	veränderte Länge abgef. do. bekommene Länge	Observ. Länge nach C nach Ebron.	Observ. Länge nach Ebron.	Zeit 1) Langen Dtsche. Tage 2) Langen do. do. 3) Langen do. do. 4) Langen do. do.	
Gen. rechweis. Course	Wille							Variation	
Nach der Karte des								zu segeln nach	Wille

## Beilage V.

## Nachweisung

der

bei den Prüfungen der Steuerleute schriftlich oder mündlich,  
oder in beider Art zu beantwortenden Fragen.

Die Prüfung für Steuerleute IIter und Schiffer IIIter Klasse  
(für die Ostsee) wird auf die mit \* bezeichneten Fragen beschränkt.

Jedem Kandidaten werden folgende Fragen zur Beantwortung  
vorgelegt:

In der Arithmetik und Geometrie	3	schriftliche Fragen.	*
Ebene Trigonometrie	1	do.	*
Sphärische do.	1	do.	
Navigation No. 1.	1	do.	
" *No. 2.	1	do.	
" *No. 3.		mündlich zu beantworten.	
" *No. 4.	1	schriftliche Frage.	
" *No. 5.	1	do.	
" *No. 6.	1	do.	
" *No. 7.)		1 schriftliche Frage, auch mündlich.	
" *No. 8.)			
" *No. 9.	1	schriftliche Frage.	
" *No. 10.		vorzüglich praktisch beantw. Observat. und mündliche.	
" *No. 11.		mündlich zu beantworten.	
" *No. 12.	0.	do. — erweist sich auch bei den der richtigen Beantwortung der übrigen zu gebenden schriftlichen Fragen.	
" No. 13.	2	schriftliche Fragen.	
" No. 14.	2	do.	
" No. 15.			
" No. 16.	1	do.	
" No. 17.	1	do.	
" No. 18.		vorzüglich praktisch beantw. bei Observat. u. mündlich.	
" No. 19.	1	schriftliche Frage.	
" No. 20.	1	do.	
" No. 21.	1	do.	
" *No. 22.		mündlich zu beantworten.	
" *No. 23.		do.	
" *No. 24.		do.	
" *No. 25.		do.	

(Stempelfrei nach dem ersten Absätze des  
Stempel-Tarifs, Position: Ateste.)

**Prüfungs = Zeugniß**  
als  
**Steuermann erster Klasse.**

---

Der Matrose (N. N.) Vor- und Zuname  
gebürtig aus (N. N.)  
alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als vollbe-  
fahrener Matrose, gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der  
Prüfungs-Instruktion vom 15. Oktober 1840 geprüft worden und hat  
durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befä-  
higung nachgewiesen, als Steuermann erster Klasse zu fahren; mithin  
den Steuermannsdienst auf Schiffen jeder Größe nach allen Gegenden  
zu versehen.

(N. N.) am      ten

Der Navigations = Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs = Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Absage des  
Stempel-Tarifs, Position: Ateste.)

**Prüfungs = Zeugniß**  
als  
**Steuermann erster Klasse.**

---

Der Steuermann zweiter Klasse (N. N.) Vor- und Zuname  
gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als Steuer-  
mann zweiter Klasse gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der  
Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und  
hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute)  
Befähigung nachgewiesen, als Steuermann erster Klasse zu fahren;  
mithin den Steuermannsdienst auf Schiffen jeder Größe nach allen  
Gegenden zu versehen.

(N. N.) am      ten

Der Navigations = Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs = Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

## Prüfungs - Zeugniß

als

Steuermann zweiter Klasse.

Der Matrose (N. N.) Vor- und Zuname  
gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre zur See, worunter (N. N.) Jahre als vollbe-  
fahrener Matrose gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der  
Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und  
hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute)  
Befähigung nachgewiesen, als Steuermann zweiter Klasse zu fahren;  
mithin den Steuermannsdienst in der Ostsee auf Schiffen jeder Größe,  
nach dem Kattegat, Skagerak bis Lindsnäs aber auf Schiffen bis 40  
Last zu versehen.

(N. N.) am      ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs-Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Absaße des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

**Prüfungs = Zeugniß**  
als  
**Seeschiffer erster Klasse.**

---

Der Schiffer zweiter Klasse (Vor- und Zuname)  
aus (N. N.)

alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Schiffsführer zweiter Klasse gefahren hat;
3. (N. N.) Jahre den Steuermannsdienst auf Schiffen, außer den, für Schiffsführer zweiter Klasse vorgeschriebenen Grenzen verrichtet hat.

Der (N. N.) ist nach den Vorschriften der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewiesen, als Schiffer erster Klasse, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen.

(N. N.) am      ten

Der Navigations = Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs = Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Abfahre des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

## Prüfungs = Zeugniß

als

Seeschiffer erster Klasse.

Der Schiffer zweiter Klasse (Vor- und Zuname)  
aus (N. N.)

ist (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Schiffsführer zweiter Klasse auf längerem Fahrwasser gefahren hat;
3. (fällt weg. Sollte indeß dies Kriterium hinzutreten und der in diesem Falle nicht nöthige Vermerk wünschenswerth für den Empfänger des Zeugnisses sein, so bleibt der Zusatz den Prüfungs-Kommissionen überlassen.)

Der (N. N.) ist nach den Vorschriften der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewiesen, als Schiffer erster Klasse, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen.

(N. N.) am           ten

Der Navigations = Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs = Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

**Prüfungs - Zeugniß**  
als  
**Seeschiffer zweiter Klasse.**

---

Der Steuermann (Vor- und Zuname)  
gebürtig aus (N. N.)  
alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Steuermann erster Klasse gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist nach Vorschrift der  
Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und  
hat demnach durch das anliegende, am Bord des Uebungsschiffes aus-  
gestellte Zeugniß vom nachgewiesen, daß er in  
der Seemannschaft (gut — recht gut — vorzüglich gut) bewandert sei.

Als Resultat dieser Prüfungen hat sich seine Befähigung ergeben,  
als Schiffer zweiter Klasse, Schiffe jeder Größe auf europäischem  
Fahrwasser, auf dem mittelländischen, schwarzen und atlantischen Meere  
zu führen.

(N. N.) am        ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs-Kommission.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

**Prüfungs - Zeugniß**  
als  
**Seeschiffer dritter Klasse.**

---

Der Steuermann (N. N.)

gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

hat durch vorschriftsmäßige Zeugnisse nachgewiesen, daß er

1. einen untadelhaften Wandel geführt;
2. (N. N.) Jahre als Steuermann zweiter Klasse gefahren hat;
3. in der Seemannschaft die erforderlichen Kenntnisse besitzt.

Der (N. N.) ist demnach nach Vorschrift der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840 geprüft worden, und hat durch die Prüfung eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung nachgewiesen, als Schiffer dritter Klasse, Schiffe jeder Größe auf der Ostsee und Schiffe bis 40 Last in dem Kattegat, Skagerak bis Lindsnäs zu führen.

(N. N.) am            ten

Der Navigations-Direktor und die Mitglieder  
der Prüfungs-Kommission.

## Beilage XIII.

(Stempelfrei nach dem ersten Absatze des  
Stempel-Tarifs, Position: Atteste.)

**Z e u g n i ß**  
über die  
auf dem Königlichen Uebungsschiffe bewiesene  
praktische Befähigung.

---

In Gemäßheit der Prüfungs-Instruktion vom 15ten Oktober 1840  
§. 15. bescheinigen wir hiermit, daß der Steuermann erster Klasse  
(N. N.)

gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

die diesjährige Fahrt auf dem Königlichen Uebungsschiffe mitgemacht  
und sich als Seemann, besonders

im Steuern

im Lothen

in der Matrosen-Arbeit

in der Subordination

in seiner Zuverlässigkeit

in der Navigation

und im Observiren

bewiesen hat.

Am Bord des Königlichen Uebungsschiffes (N. N.)

(N. N.) den      ten

Der Königliche Navigations-  
Direktor.

Königlicher Navigations-  
Lehrer.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung  
als  
Steuermann erster Klasse.

---

Dem bisherigen Matrosen (N. N.)  
gebürtig aus (N. N.)  
alt (N. N.)  
wird hiermit auf den Grund der vorschristmäßig bestandenen Prüfung  
die Berechtigung erteilt, als Steuermann erster Klasse den Steuer-  
mannsdienst auf Schiffen jeder Größe und auf allen Meeren zu ver-  
sehen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird  
ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am      ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegezeichnet:

Der Königliche Navigations-Direktor.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung  
als  
Steuermann zweiter Klasse.

---

Dem bisherigen Matrosen (N. N.)  
gebürtig aus (N. N.)  
alt (N. N.)  
wird hiermit auf den Grund der vorschristsmäßig bestandenen Prüfung  
die Berechtigung ertheilt, als Steuermann zweiter Klasse den Steuer-  
mannsdienst auf Schiffen jeder Größe in der Ostsee und auf Schiffen  
bis 40 Last nach dem Kattegat und Skagerak bis Vindesnäs zu ver-  
sehen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird  
ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am     ten

(Stempel.)

Die Königliche Regierung.

gegegenzeichnet:

Der Königliche Navigations-Direktor.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung  
als  
Seeschiffer erster Klasse.

---

Dem bisherigen Schiffer zweiter Klasse (N. N.)  
gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

wird hiermit auf den Grund der vorschristsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Schiffer erster Klasse, Schiffe jeder Größe nach allen Gegenden zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am      ten

(Siegel.)

Die königliche Regierung.

gegegenzeichnet:

Der königliche Navigations-Direktor.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung  
als  
Seeschiffer zweiter Klasse.

---

Dem bisherigen Steuermann erster Klasse (N. N.)  
gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

wird hiermit auf den Grund der vorschristsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung erteilt, als Schiffer zweiter Klasse, Schiffe jeder Größe auf europäischem Fahrwasser, auf dem mittelländischen, schwarzen und atlantischen Meere zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am      ten

(Siegel.)

Die Königliche Regierung.

gegengezeichnet:

Der Königliche Navigations-Direktor.

(Stempel 15 Sgr.)

Zeugniß der Befähigung  
als  
Seeschiffer dritter Klasse.

---

Dem bisherigen Steuermann zweiter Klasse (N. N.)  
gebürtig aus (N. N.)

alt (N. N.)

wird hiermit auf den Grund der vorschristsmäßig bestandenen Prüfung die Berechtigung ertheilt, als Schiffer dritter Klasse, Schiffe jeder Größe auf der Ostsee und Schiffe bis 40 Last in dem Kattegat, Skagerak bis Lindesnäs zu führen. Eine (gute — recht gute — vorzüglich gute) Befähigung wird ihm zugleich bescheinigt.

(N. N.) am      ten

(Stegel.)

Die königliche Regierung.

gegebenzeichnet:

Der königliche Navigations-Direktor.

Nr. 19.

Bekanntmachung des Finanz-Ministers vom 19. März 1846,  
betreffend die Befähigung zur Aufnahme in die Navigations-  
Schulen zu Königsberg, Pillau, Danzig, Stettin und  
Stralsund.

Die in den Regierungsbezirken Königsberg, Danzig, Stettin und Stralsund bestehenden Navigations-Schulen sind seither durch die Aufnahme unzureichend vorbereiteter Schüler in ihrer Wirksamkeit behindert worden. Da die Ertheilung des Unterrichts in den ersten Elementen der Schulbildung nicht in dem für jene Schulen bestehenden Plane liegt, die Aufnahme in dieselben vielmehr ein gewisses Maass von allgemeiner Vorbildung voraussetzt, und es den jungen Seelenten nicht an Gelegenheit fehlt, sich diese in den vorhandenen Schulanstalten oder durch Privatunterricht zu erwerben, auch durch die Einrichtung von Elementar-Schiffahrts-Schulen einem seither noch gefühlten Mangel abgeholfen ist, so bestimme ich zur Sicherstellung des Zwecks der Navigations-Schulen Folgendes:

Vom 1. October 1848 an ist die Aufnahme in eine Navigations-Schule abhängig von dem Ausfalle einer Prüfung. Der Bewerber hat darin nachzuweisen:

- 1) eine leserliche Handschrift und Kenntniß der deutschen Sprache in dem Maasse, daß er hinreichende Fertigkeit im Richtigschreiben und im Ausdrücken besitzt;
- 2) Fertigkeit im Rechnen mit Einschluß der Proportionen und der vier Species mit entgegengesetzten Größen; Uebung im Rechnen mit Buchstaben, im Potenziren und in der Ausziehung der Wurzeln;
- 3) genügende Kenntnisse in der Elementar-Geometrie, einschließlich der Stereometrie, und
- 4) einige Vorbereitung in der Geographie, einschließlich der mathematischen.

Wer diesen Nachweis nicht führen kann, wird zurückgewiesen.

Berlin, den 19. März 1846.

Der Finanz-Minister.

(gez.) Klotzwell.

## Nr. 20.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 4. Oktober 1827, die Militair-Verhältnisse der Preussischen Schiffsleute betreffend.

Ich kann auf den Mir vorgelegten Antrag des Präsidenten Rother: daß Meine Ordre vom 17. Februar 1825 wegen Ableistung der Dienstpflicht von Seiten der Mannschaft auf den Schiffen der Seehandlung auf alle Schiffe der letztern, selbst auf diejenigen, welche nach europäischen Häfen bestimmt sind, ausgedehnt werde, nicht eingehen, bestimme vielmehr, daß diese Begünstigung nur für die Mannschaft der nach außereuropäischen Häfen bestimmten Schiffen Anwendung finden soll. Dagegen will Ich nach Ihrem, des Staats-Ministers v. Schuckmann, Vorschlag genehmigen, daß diese Begünstigung vorläufig auch den Mannschaften der nach andern Welttheilen fahrenden Schiffe, welche Privat-Eigenthümern gehören, zu Gute kommen soll.

Berlin, den 4. Oktober 1827.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister von Schuckmann  
und General der Infanterie von Hake.

## Nr. 21.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 18. November 1832, die auf Preussischen nach andern Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend.

Sie nehmen in Ihrem Berichte vom 9. d. M. ganz richtig an, daß bei Meiner Bestimmung vom 4. Oktober 1827 Mein Wille dahin gerichtet gewesen ist, Schiffsleuten auf Preussischen Schiffen, welche nach andern Welttheilen segeln, die Begünstigung, daß ihnen der Schiffsdienst auf ihren zu leistenden Militairdienst angerechnet werden soll, nur bei guter Führung zu statten kommen zu lassen, und Ich setze daher, in Verfolg obiger Verfügung, noch ausdrücklich fest: daß die Schiffsleute vorgedachter Begünstigung verlustig gehn, wenn sie auf der See-reise eins von den im Allgemeinen Landrechte Theil 2. Titel 8. §§. 1606. bis 1616. einschließlic, bezeichneten Vergehen sich schuldig machen und deshalb, oder eines gemeinen Verbrechens wegen, zu einer mehr als

sechswöchentlichen Gefängnißstrafe verurtheilt werden. Ich trage Ihnen auf, diese Erklärung bekannt zu machen.

Berlin, den 18. November 1832.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staatsminister v. Schuckmann und v. Hake.

Nr. 22.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 25. März 1833, die auf den Preussischen, nach anderen Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend.

Auf Ihren Bericht vom 11. d. M. will Ich Meine Bestimmung vom 4. Oktober 1827, nach welcher den Mannschaften dießseitiger Schiffe, die nach andern Welttheilen fahren, die Dienstzeit während solcher Fahrten auf die militairische Dienstzeit angerechnet wird, auf die Mannschaften aller das mittelländische Meer befahrenden Preussischen Schiffe ohne Unterschied der Häfen, mit welchen die Schiffe verkehren, jedoch unter der Maafgabe erweitern, daß diese Begünstigung fürs erste auf fünf Jahre beschränkt werden soll. Ich autorisire Sie, hiernach in Ihren Ressorts weiter zu verfügen.

Berlin, den 25. März 1833.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An

die Minister des Innern und des Krieges.

Nr. 23.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 29. Juli 1839, die auf den Preussischen, nach anderen Welttheilen segelnden Schiffen ihre Militairpflicht ableistenden Mannschaften betreffend.

Nach Ihrem Antrage vom 7. d. M. will Ich die Bestimmung Meiner Ordres vom 4. Oktober 1827 und 25. März 1833, daß von Seeschiffen der Militair-Dienstpflicht durch Seereisen nach anderen Welttheilen und nach dem mittelländischen Meere genügt werden kann, vorläufig und versuchsweise für drei Jahre auf alle Seereisen außer-

halb der Ostsee \*), ausdehnen, daher Sie demgemäß das Weitere zu verfügen haben.

Leipzig, den 29. Juli 1839.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister von Rochow, Grafen von Alvensleben  
und General der Infanterie von Rauch.

Nr. 24.

Allerhöchste Kabinetts-Ordnung vom 1. Dezember 1843, die  
Militairverhältnisse der Mannschaft der Korvette Amazone  
betreffend.

Einverstanden mit den in Ihrem Berichte vom 14. v. Mts. ge-  
machten Vorschlägen bestimme Ich:

- 1) daß die auf dem Uebungsschiff „die Amazone“ angestellten Leute, während der Dauer dieser Anstellung, gegen Bescheinigung des Navigations-Directors, als Chefs des Schiffes, zum Militairdienst nicht einberufen werden sollen;
- 2) daß diejenigen als Steuerleute erster Klasse geprüften Matrosen, welche in der letztern Eigenschaft an einer Uebungsreise Theil genommen haben und mit einem guten Zeugnisse von dem Uebungsschiff entlassen worden sind, von der Erfüllung ihrer Militairpflicht im stehenden Heere, diese mag eine einjährige oder dreijährige sein, entbunden sein sollen;
- 3) daß den auf dem Uebungsschiffe angestellten Eleven, so wie den Kanonieren, Kanoniers-Unterosfizieren und denjenigen Personen, welche sich für den eigentlichen Seedienst ausbilden\*\*), unter Voraussetzung guter Führung eine Uebungsreise als ein Dienstjahr anzurechnen ist.

\*) Die hiernach den Seeleuten bedingungsweise eingeräumten Begünstigungen stehen ihnen auch jetzt noch zu.

\*\*) Zu diesen gehören auch diejenigen Navigations-Schüler, welche zwar schon einen Coursus in der Navigations-Schule durchgemacht, die Steuermanns-Prüfung aber noch nicht abgelegt haben.

Ich überlasse Ihnen, diese Bestimmungen den General-Kommandos und den Regierungen mitzutheilen.

Berlin, den 1. Dezember 1843.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister von Boyen, von Bodelschwingh und Grafen von Arnim.

Nr. 25.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 23. November 1831, wegen Bestrafung der Schiffer, welche Schiffleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen.

Bei den in Ihrem Berichte vom 9. d. M. angezeigten Umständen setze Ich nach Ihren Anträgen fest: daß, da das Schiffsvolk gegen den Schiffer gesetzlich in eben den Verhältnissen steht, wie das Gesinde gegen die Dienstherrschaft, die Vorschriften über Annahme und Verabschiedung des Gesindes in den §§. 9. bis 12. und 171. bis 176. der Gesinde-Ordnung vom 8. November 1810 auch für die Schiffer und das Schiffsvolk aller in Preussischen Ostseehäfen ausgerüsteten Seeschiffe zur Anwendung kommen sollen, mit der Maassgabe, daß Schiffer, welche Schiffleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen, jederzeit mit dem höchsten Sasse der in §§. 12. und 176. angedrohten Geldbußen zu bestrafen sind. Sie haben diese Bestimmung durch die Befehlsammlung bekannt zu machen.

Berlin, den 23. November 1831.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staatsminister v. Schuckmann und das Justizministerium.

Nr. 26.

Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Preußen vom 18. Januar 1843, die den Rhein befahrenden Preussischen Seeschiffer betreffend.

Den Preussischen Seeschiffen, welche durch die Niederlande den Rhein befahren, wird nach den darüber eingezogenen Erkundigungen

Niederländischer Seite die conventionmäßige Behandlung vorläufig nur dann zugestanden werden, wenn sie mit einem in Gemäßheit des Regulativs vom 5. August 1831 von der Regierung zu Cöln ausgefertigten Rheinschiffer-Patente \*) und mit einer nach dem Supplement Artikel X zur Rheinschiffahrts-Ordnung (Gesetzsammlung vom Jahr 1841, Seite 81) gefertigten Schiffsaiche und einem Richtungs-Manifeste versehen sind.

Da nun für jetzt auch für die Offerschiffer noch die Patente als Rheinschiffer durch die Regierung in Cöln ausgefertigt werden sollen, so werden die dazu nöthigen Einleitungen von einer in Danzig niedergesetzten Kommission besorgt werden, welche zugleich die Aufgabe hat, diejenigen Schiffer zu prüfen, welche sich um ein Rheinschiffer-Patent bewerben.

Das auf Grund dieser Prüfung aufgenommene protokollarische Gutachten wird von der Kommission der Regierung zu Cöln unverzüglich und portofrei übersendet, und das danach in Cöln auszufertigende Patent dem Bewerber zugestellt werden.

Die Kommission zur Prüfung der Schiffer aus der Provinz Preußen, welche den Rhein befahren wollen, besteht aus:

- 1) dem Regierungsrath Hartwich als Vorsitzenden,
- 2) dem Kommerz- und Admiralitäts-Rath Albrecht,
- 3) dem Strompolizei-Zuspektor Leopold,
- 4) dem Schiffs-Kapitain Figitz.

Jeder Schiffer aus der Provinz Preußen, welcher den Rhein befahren will, hat davon dem Regierungsrath Hartwich in Danzig

---

\*) Zur Erleichterung des Verfahrens in Beziehung auf die Ertheilung der Rheinschiffer-Patente an Schiffer in den Preuss. Ostseehäfen ist von dem Herrn Finanz-Minister unter dem 7. July 1846 genehmigt, daß die K. Regierung zu Cöln die beiden, zu Stettin und Danzig bestehenden Prüfungs-Kommissionen mit vorschristsmäßigen Formularen zu Rheinschiffahrts-Patenten versehe. Die Kommissionen haben diese Patente hinsichtlich (der zur Rheinschiffahrt angemeldeten und hiersür befähigt gefundenen Schiffer und der zur Fahrt nach dem Rheine bestimmten Schiffe mit Allem Erforderlichen in jedem einzelnen Falle auszufüllen und der K. Regierung zu Cöln zur Vollziehung zurückzusenden, welche dieselben hiernächst, nach dem ihr gleichzeitig mitzutheilenden Wunsche der betreffenden, darüber von den Prüfungs-Kommissionen sogleich zu vernehmenden Extrahenten entweder an die betreffende Kommission, oder an diejenige Adresse in einem Niederländischen Hafen zu schicken hat, welche der Schiffer angiebt, damit dieser sie hier bei seinem Durchgange in Empfang nehme. Sollte der Schiffer den letzteren Weg vorziehen, so soll er darauf aufmerksam gemacht werden, daß er sich die rechtzeitige Behändigung Seitens des, von ihm bezeichneten Agenten im Korrespondenzwege selbst zu sichern habe.

Anzeige zu machen, damit die vorschristsmäßige Prüfung mit ihm an-  
gestellt, und ihm ein Patent zur Rheinschiffahrt ausgefertigt werden kann.

Die zur Rheinschiffahrt bestimmten Schiffe werden von der dazu  
besonders instruirten Behörde, welche schon jetzt die Vermessung der  
Seeschiffe zu Danzig besorgt, geacht und mit dem vorschristsmäßigen  
Nichtungs-Manifest versehen werden.

Die Anträge auf Nichtung der zur Befahrung des Rheins bestimm-  
ten Schiffe der Preussischen Rheder sind bei dem Haupt-Zollamt in  
Danzig anzumelden.

Königsberg, den 18. Januar 1843.

Der Ober-Präsident der Provinz Preußen  
(gez.) Bötticher.

#### Nr. 27.

Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Provinz Preußen  
vom 27. April 1843, die Einrichtung einer Rheinschiffer-  
Prüfungs-Kommission zu Danzig betreffend.

Nach einer Bekanntmachung vom 18. Januar c. wegen Einrichtung  
einer Rheinschiffer-Prüfungs-Kommission zu Danzig, ist am Schlusse  
bemerkt worden, daß die Nichtung der zur Befahrung des Rheins be-  
stimmten Schiffe bei dem Haupt-Zollamte zu Danzig zu beantragen  
sei. Nachträglich ist jedoch angemessen erachtet worden, die Nichtung  
dieser Schiffe einer besondern Kommission von Sachverständigen in der  
Person

1) des Hafenbau-Zuspektors Pfeffer zu Neufahrwasser, und

2) des Schiffbaumeisters Klawitter zu Danzig

zu übertragen, an welche sich daher die Eigener der für die Rheinschif-  
fahrt zu bestimmenden Schiffe wegen der nach der Allerhöchsten An-  
ordnung vom 6. September 1838 (Gesetz-Sammlung pro 1841. Seite  
81—83) erforderlichen Nichtung dieser Schiffe zu wenden haben.

Königsberg, den 27. April 1843.

Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Provinz Preußen vom 20. September 1843, die Errichtung einer Kommission zu Danzig zur Untersuchung derjenigen Seeschiffe betreffend, welche den Rhein befahren wollen.

Außer der nach meiner Bekanntmachung vom 27. April c. in Danzig gebildeten Kommission zur Nüchtheit der zur Beschiffung des Rheins zu bestimmenden Schiffe, ist nach der unterm 31. März 1831 vollzogenen Uebereinkunft der Rheinuferstaaten Artikel 53 und 54. (Gesetzsammlung pro 1831. Seite 108 und 109.) zur Sicherung der Rheinschiffahrt noch eine

Rheinschiffs-Untersuchungs-Kommission

zu Danzig eingerichtet worden, welche, unter dem Vorstande des Herrn Oberbürgermeisters daselbst:

- 1) aus einem Mitgliede der Herrn Ältesten der Kaufmannschaft daselbst,
- 2) aus dem dortigen Strompolizei-Inspektor,
- 3) aus einem zur Rheinschiffahrt patentirten oder sonstigen geeigneten Schiffer,

- 4) aus zwei Schiffbaumeistern

besteht, außer welchen bei Schiffen, die zugleich zur Seefahrt bestimmt sind, noch

- 5) der Hafensbau-Inspektor als technisches Mitglied zuzuziehen sein wird.

Den Eigenthümern und Führern der zur Rheinschiffahrt zu bestimmenden Schiffe bringe ich dies hierdurch zur Kenntniß, indem ich sie auf die vorstehend allegirten Artikel der Uebereinkunft vom 31. März 1831 verweise, worin näher angegeben worden ist, aus welchen Rücksichten nicht allein zu Anfange der Beschiffung des Rheins, sondern auch für die Folge wenigstens einmal jährlich eine Untersuchung der dazu bestimmten Schiffe, in Bezug auf ihre Tauglichkeit und Dauerhaftigkeit erforderlich ist. Anträge auf Untersuchung von Schiffen zu dem in Rede stehenden Zwecke werden aus dieser Provinz an den erwähnten Vorstand der betreffenden Kommission zu Danzig zu richten sein.

Königsberg, den 20. September 1843.

Der Ober-Präsident der Provinz Preußen.  
(gez.) Bötticher.

## A n h a n g.

### A.

Auszug aus der Rhein = Schiffahrts = Acte  
vom 31. März 1831.

#### Vierter Titel.

Von dem Rechte, die Schiffahrt auf dem Rhein auszuüben.

Art. 42. Da die Rheinschiffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniß erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbene Kenntnisse vorher ausgewiesen haben. — Wer jedoch einmal zur Rheinschiffahrt berechtigt war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weiteren Nachweisung.

Jede Ufer-Regierung wird die nöthigen Maasregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschiffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffpatron oder Führer von seiner Landes-Obrigkeith durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schiffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der großen, intermediären und kleinen Schiffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinufersstaaten ertheilt und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

Art. 43. Der Schiffpatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen, oder sonst wo auf dem Rhein bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hergebracht waren, ein- für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110. der Wiener Congreßacte und der ihr unter No. XVI. angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in direkter Verbindung stehenden Flüssen.

## Sechster Titel.

## Von den polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschiffahrt und des Handels.

Art. 53. Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum ersten Male zur Rheinschiffahrt zugelassen oder beladen werden soll: so muß er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezengen lassen, daß dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschiffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; daß es dauerhaft gebaut, gut kalkatert, und mit allem nöthigen Tafelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch daß es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und daß seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muß, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtigt, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die besagten Sachverständigen gesetzlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterläßt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffes zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädigt: so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Artikel 38. zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmäßig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

Art. 54. Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschiffahrt bestimmten Stromfahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

## B.

Auszug aus dem Regulativ wegen Ausübung der Rhein-  
schiffahrt von dieseitigen Unterthanen, vom 5. August 1834.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von  
Preußen 2c. 2c.

Da durch die Artikel 42. und 60. der von Uns Allerhöchst genehmigten Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins vom 31. März 1831 (Gesetz-Sammlung für 1831 Seite 71 ff.) die näheren Bestimmungen über die Befugniß zur Ausübung der Rhein-Schiffahrt, so wie über den Lootsendienst auf dem Rheine, den einzelnen Ufer-Regierungen vorbehalten sind, die bisherige Erfahrung aber die Unzulänglichkeit der bestehenden erwiesen hat, so finden Wir Uns bewogen, auf den Bericht Unserer Minister der Finanzen, des Innern, der Justiz und der auswärtigen Angelegenheiten über eins und das andere die nachfolgenden Anordnungen zu treffen.

1. Von der Befugniß, die Schiffahrt auf dem Rheine  
anzuüben.

§. 1.

Die Befugniß Preussischer Unterthanen zum Betriebe der Rheinischen Schiffahrt zum Güter-Transporte, ist verschieden:

- 1) für die Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis ins Meer und umgekehrt, imgleichen für die Befahrung der in den Rhein ausmündenden Nebenflüsse, nach den Bestimmungen der Art. 42. 45. der Uebereinkunft vom 31. März 1831;
- 2) für die Fahrt auf der zum Preussischen Gebiete gehörigen Stromstrecke oder auf gewissen Theilen derselben, wenn solches begehrt wird.

§. 2.

Wer die Schiffahrt auf dem Rheine betreiben will, ist gehalten, bei der Regierung zu Köln vorher ein Patent zu lösen, welches nach Erledigung der Erfordernisse, die nach den folgenden Regeln dessen Ertheilung bedingen, nach dem hierbeigelegten Muster nach Verschiedenheit der Fälle ausgefertigt wird.

§. 3.

Das Patent ist

- a) von demjenigen, welcher Eigenthümer des Schiffes ist, wenn er das Schiff selbst führt (dem Patrone), und
- b) von denjenigen, welche Schiffe dritter Personen zur selbststän-

digen Führung und Verwaltung übernehmen (den Führern, sonst auch See-Schiffer, Schiffs-Kapitaine genannt) anzuwirken.

Es ist in gleicher Weise auch von denjenigen zu erwerben, welche von den Nebenflüssen aus die Schifffahrt auf dem Rheine betreiben wollen.

#### §. 4.

Unter dem Patente ist, nach Anleitung des obgedachten Modells, mittelst eines kostenfrei auszufertigenden Vermerks von der Orts-Obrigkeit das Schiff dem Namen und der Ladungsfähigkeit nach zu bezeichnen, für welches das Patent gültig ist, zugleich auch anzugeben, ob das Schiff Eigenthum des Inhabers des Patents ist, oder wem es sonst eigenthümlich gehört.

Im ersteren Falle fertigt die Obrigkeit am Wohnorte des Patent-Inhabers den diesfälligen Vermerk; im zweiten Falle besorgt solches die Obrigkeit am Wohnorte des Eigentümers des Schiffes, auf Grund der Erklärung des Letzteren, daß das Schiff dem Patent-Inhaber zur Führung überwiesen worden sei.

Das Schiff, für welches das Patent gültig erklärt wird, muß in allen Fällen entweder allein Eigenthum eines Preussischen Unterthans sein, oder wenn mehrere Eigentümer sind, nur ausschließlich Preussischen Unterthanen angehören.

#### §. 5.

Derjenige, auf welchen das Patent lautet, muß dasselbe, wenn das Schiff welches er führt, in der Fahrt oder in der Ladung begriffen ist, bei sich führen, um sich damit, wo es nöthig ist, ausweisen zu können.

#### §. 6.

Eines Patents bedürfen nicht diejenigen, welche entweder

- a) für eigene Rechnung beladene Schiffe selbst führen, oder
- b) frachtweis beladene Schiffe von nicht mehr als fünf Lasten Ladungsfähigkeit führen,

vorausgesetzt, daß sie die Preussische Binnenschifffahrt nicht überschreiten.

Ein Patent ist überhaupt nicht erforderlich für Lichter-Fahrzeuge, die einem Hauptschiffe als Zubehör folgen, und zu streckenweisen Ueberladungen an seichten Stellen gebraucht werden.

#### §. 7.

Einer der Regierung zu Köln untergeordneten Kommission ist die Prüfung der Fähigkeiten derer zugewiesen, die sich um ein Schiffer-Patent bewerben.

Diese Kommission besteht aus dem Wasser-Bau-Inspektor, einem von der Handelskammer zu Köln zu deputirenden Mitgliede, dem Hafen-Kommissarius und einem patentirten Schiffer, welcher das Ruder zeitlich selbst geführt hat; in Ermangelung eines solchen ist außer ei-

nem patentirten Schiffer noch ein Schiffs-Gehulfe zuzuziehen, der sich vorzugsweise mit dem Steuermanns-Dienste beschäftigt hat.

Die Kommission versammelt sich viermal im Jahre, und zwar im April, Juni, September und November am ersten Montage, oder, wenn dieser auf einen gesetzlichen Feiertag fällt, an dem nächstfolgenden Tage, und bleibt so lange beisammen, bis die Prüfung derer, welche ein Patent nachgesucht haben, vollendet ist.

Der Wasser-Van-Inspektor führt den Vorsitz, und weitere Geschäfts-Anweisung wird, soweit solche nöthig, von der Regierung zu Köln ertheilt.

#### §. 8.

Wer ein Schiffer-Patent nachsucht, muß sich bei dieser Kommission melden, und bestimmt angeben, für welchen Fall, nach den Unterscheidungen des §. 1., er dasselbe begehrt.

#### §. 9.

Der Anmeldung muß beigefügt sein:

- a) ein Attest der Preussischen Orts-Obrigkeit, daß der Anmeldende lediglich Preussischer Untertban ist, und sein bestimmtes Domizil am Orte hat, daß derselbe hinlängliche Fähigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen besitzt, und daß seine Führung, besonders auch in Bezug auf Rührernheit, untadelhaft ist;
- b) ein Attest von mindestens zwei Patronen oder Führern, daß bei ihnen die Schiffahrt praktisch mit solchem Erfolge erlernt worden, daß dem Kandidaten, ihrer Meinung nach, die Schiffleitung und Verwaltung in dem nachgesuchten Umfange selbstständig anvertraut werden kann.

Es muß in diesen Attesten angegeben sein, welche Strecken des Rheins der Bewerber um ein Patent, bei den Ausstellern befahren hat, und ob er dabei die Führung des Ruders mit besorgt hat;

- c) eine Aeußerung des Handelsstandes, ob er gegen die Bescheinigung unter a und b etwas zu erinnern habe.

Diese Aeußerung wird von dem Handelsstände eines Freihafen-Plazes am Rheine gegeben, wo eine Handelskammer besteht, durch diese, in deren Ermangelung von anerkannten Handelsvorständen; wo auch letztere fehlen, ist die Bescheinigung a, nach vorgängiger Rücksprache mit denjenigen Kaufleuten des Ortes und der Umgegend, welche in dem Falle sind, häufig Güterversendungen rheinwärts zu besorgen, auszufertigen, und daß dies vorangegangen, darin zu erwähnen, die Bescheinigung b aber von der Orts-Obrigkeit, nach zuvorgegangener Erörterung, in eben der Art zu beglaubigen.

Hält sich der Anmeldende über die Verfassung der nöthigen Bescheinigungen, oder durch die Erinnerungen dagegen beschwert, so kann

er bei der Regierung, zu welcher sein Wohnort gehört, auf nähere Erörterung antragen, welche durch den Rheinschiffahrts-Zuspektor dieselbe veranlassen, und nächstdem, dem Ausgange der Untersuchung nach, über die Erledigung der vorhanden gewesenen Bemängelungen eine Bescheinigung ertheilen wird.

## §. 10.

Wird das Patent ausdrücklich nur für die Befahrung einer bestimmten Strecke verlangt, so ist diese genau anzugeben.

Sind innerhalb derselben Freihäfen belegen, und soll in denselben Ladung eingenommen werden, so gelten gleichfalls die Bestimmungen des §. 9. unter a bis c.

Im andern Falle sind nur die in diesem §. 9. unter a und b verlangten Bescheinigungen beizubringen.

## §. 11.

Nachdem die so belegte Anmeldung an die im §. 7. erwähnte Kommission gelangt ist, veranlaßt sie die nähere Prüfung des Bewerbers, die den Zweck haben muß, sich eine möglichst vollkommene Ueberzeugung darüber zu verschaffen, daß der Bewerber alle erforderlichen Eigenschaften in dem Grade besitzt, daß ihm das Gut des Handelsstandes mit dem Vertrauen übergeben werden kann, er werde solches unter allen Umständen mit sachgemäßer Vorsorge zu wahren wissen. Es ist der Kommission überlassen, wie weit sie ihre Prüfung, um zu diesem Resultate zu gelangen, auszudehnen für nöthig erachtet.

Doch muß die Prüfung berühren die Erprobung der Kenntniß:

- a) von dem gehörigen Zustande eines Schiffes, um solches mit voller Sicherheit für die Güter befrachten, und diese an den Ort ihrer Bestimmung bringen zu können;
- b) über die Beschaffenheit und Führung des Steuerruders;
- c) vom Schiffs-Juventario und dessen Gebrauche nach Verschiedenheit vorkommender, besonders bedenklicher Fälle;
- d) von dem richtigen Gebrauche der Segel, der Zug-Vorrichtung, oder anderer bewegender Kräfte, besonders in schwierigen Fällen;
- e) über das Verhalten und beste Benehmen bei eintretenden Unglücksfällen;
- f) von der Beschaffenheit des Fahrwassers im Rheine, und der Topographie des Stroms;
- g) von den verschiedenen und der besten Ein- und Ausladeweise, von der Ordnung der Waaren in Rücksicht auf ihre Eigenschaft am Bord des Schiffes, was bei deren Empfangnahme im Interesse der Empfänger zu beachten, und was bei längeren Fahrten vorzusehen, um das Verderben der Waaren zu verhüten, oder, wenn es eingetreten, möglichst unschädlich zu machen;
- h) von der Rheinschiffahrts-Verfassung und den Territorial-Zoll-Ver-

fassungen, und zwar insoweit, daß durch Fehlgriße für die Beförderung der Waaren nicht Verzug oder Nachtheil entstehe.

§. 12.

Die Prüfung erfolgt in der Art, daß gewisse Fragen zur schriftlichen Beantwortung übergeben werden; über mehrere andere mündliche Befragung und Besprechung stattfindet; daß dem Kandidaten unter den Augen eines Gliedes der Kommission verschiedene Berrichtungen, oder deren Leitung auf einem Schiffe selbst, oder an dem Ufer übertragen werden, wozu auch Probefahrten auf einige Meilen, vornehmlich bei ungünstiger Witterung, nach Umständen treten können.

§. 13.

Ueber die Prüfung wird eine Verhandlung geführt, diese mit einem Gutachten der Kommission über die nachgewiesene Qualifikation des Bewerbers zur Erlangung des Patents, oder mit bestimmter Angabe der Eigenschaften welche ihm dazu, und in welchem Grade, noch abgehen, geschlossen, und solche der Regierung in Köln übergeben.

§. 14.

Die Regierung ertheilt das Patent kostenfrei. Für die Prüfung ist aber eine Gebühr von Sechs Thalern für den Prüfungsfall unter Nr. 1., und von Drei Thalern für den Prüfungsfall unter Nr. 2. des §. 1. zu erheben.

Im Falle nicht vollständig nachgewiesener Qualifikation sind in dem zurückweisenden Bescheide die Gründe, weshalb die Patent-Ertheilung nicht erfolgen kann, bestimmt auszudrücken. Dem Bewerber bleibt überlassen, die ihm abgehenden Kenntnisse und Fertigkeiten sich annoch anzueignen, und sich demnächst zu einer weitem Prüfung zu melden, welches jedoch erst nach dem Verlaufe eines Jahres geschehen kann. In diesem Falle ist die oben bestimmte Tax-Gebühr von resp. Sechs und Drei Thalern gleichfalls zu entrichten, für die folgenden Prüfungen jedoch nur die Hälfte derselben anzusetzen.

§. 15.

Die Tax-Gebühren für die Prüfungen sind zunächst zu den etwa nothwendigen dienstlichen Ausgaben der Kommission bestimmt, der Ueberschuß wird jährlich unter die nicht besoldeten Glieder der Prüfungs-Kommission nach dem Verhältnisse ihrer mehrern oder mindern Beschäftigung bei derselben, von der Regierung zu Köln vertheilt, wie dazu die Vorschläge des Vorsitzenden der Kommission erfordern, und den Umständen gemäß berücksichtigen wird.

§. 16.

Ohne Prüfung, wie sie vorher vorgeschrieben, erhalten auf Anmeldung das Patent:

a) diejenigen Schiffer, Sehschiffer und Schiffmeister, welche früher

zur Gilde gehörten, sofern sie ausschließlich Preussische Unterthanen sind, ferner diejenigen, welche bereits im Besitze einer ihnen durch die Regierungen zu Coblenz, oder Cöln, oder Düsseldorf ertheilten Erlaubniß zum Betriebe der Schifffahrt auf dem Rheine sind, und solche seither wirklich in Führung von Fahrzeugen von mindestens Einhundert Lasten Ladungsfähigkeit ausgeübt haben, für die Rheinische Schifffahrt in der oben §. 1. Nr. 1. angegebenen Ausdehnung;

- 1) diejenigen, welche eine solche Erlaubniß bereits haben, aber nur Schiffe von minderer Tragbarkeit als Einhundert Lasten führten, für die kleine Fahrt §. 1. Nr. 2., und zwar für diejenige Strecke, welche sie seither befahren haben.

Nach Ablauf von Sechs Monaten nach Publikation dieser Bestimmungen dürfen die eben (unter a und b) gedachten Personen, ohne das vorschristsmäßige Patent die Rheinische Schifffahrt nicht weiter ausüben.

#### §. 17.

Das zum Betriebe der Rheinischen Schifffahrt erlangte Patent ist zum Nachweise der Qualifikation zur Seeschifffahrt nicht ausreichend. Vielmehr muß von demjenigen, welcher die Seefahrt betreiben will, die Qualifikation durch Ablegung einer besonderen Prüfung, wie sie in den Preussischen Seehäfen stattfindet, besonders dargethan werden.

#### §. 18.

Die durch das Patent erlangten Befugnisse sind von selbst erloschen, wenn der Inhaber aufhört, Preussischer Unterthan zu sein.

#### §. 19.

Durch richterlichen Ausspruch wird der Inhaber der Patentbefugnisse verlustig:

- a) wenn solches schon in gesetzlichen Bestimmungen beruht, wie unter andern im §. 114. der Zollordnung vom 26. Mai 1818 (Gesetz-Sammlung für 1818. Seite 132) vorgeschrieben ist;
- b) wenn der Inhaber wegen Betruges, Diebstahls, Unterschlagung, Fälschung oder Meineides bestraft worden, in welchen Fällen die Entscheidung denjenigen Gerichten zusteht, welche in der Hauptsache zu entscheiden haben.

#### §. 20.

Außerdem tritt der Verlust des Patentos ein

- c) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schaden-Ersatze verurtheilt worden, für Güter die ihm anvertraut worden, und er deren Vernichtung oder Beschädigung in bösslicher Absicht veranlaßt oder zugelassen hat;
- d) wenn der Inhaber civilrechtlich zum Schaden-Ersatze der ihm anvertrauten Güter, sofern solche einen Theil der Ladung bilden,

wegen grober Fahrlässigkeit dreimal zu einem Betrage von mehr als zweihundert Thalern verurtheilt worden;

- e) wenn durch grobe Fahrlässigkeit oder Unvorsichtigkeit eine Schiffsladung untergeht;
- f) wenn dem Inhaber öftere Trunkenheit oder anhaltende Vernachlässigung seiner Pflichten erwiesen wird.

Zu den Fällen unter e — f erfolgt die Entscheidung bei der Regierung zu Köln, welche, nach vollständigem Vortrage über die zur Sprache gebrachten Thatsachen, in der Plenarsitzung über die Entziehung oder Nicht-Entziehung des Patents ein Resolut abfaßt, und dasselbe unter Angabe der Gründe ausfertigt, demnächst aber dem Inhaber zum Protokolle eröffnen läßt.

Gegen das auf Entziehung des Patents gerichtete Resolut steht dem Inhaber, mit Ausschluß der Berufung auf richterliche Entscheidung innerhalb einer präklusivischen Frist von vier Wochen, der Rekurs an das Finanzministerium offen.

#### §. 21.

Damit in den Fällen e und f des §. 20. die Sache anhängig werden könne, haben diejenigen Kläger, welche im Civilwege einen Schadenersatz erstritten, dem Rheinschiffahrts-Inspektor des dritten Inspektionsbezirktes das Urtheil zur Einsicht und Kenntnißnahme mitzutheilen, wogegen er für die Fälle e und f das Material zur Anklage zusammen hat, und an diejenigen, die davon Wissenschaft haben, um Mittheilung der erforderlichen Nachrichten sich zu wenden hat. Der Schiffahrts-Inspektor stellt hiernach die Anklage auf, und reicht dieselbe der Regierung zu Köln ein. Diese läßt sodann die Thatsachen, auf welche es ankommt, zum Protokolle untersuchen und instruiren, und den Angeschuldigten umständlich vernehmen. Nach geschlossener Instruktion ist ihm nach seiner Wahl die endliche defensive Erklärung zum Protokolle oder die Einreichung einer Bertheidigungsschrift, binnen einer den Umständen nach zu bestimmenden präklusivischen Frist, gestattet.

#### §. 22.

Das Erlöschen der Patent-Bewilligung ist in dem Falle des §. 18. von den Handelskammern, Vorstehern der Kaufmannschaft und auch von den patentirten Schiffern dem Schiffahrts-Inspektor anzuzeigen. In den Fällen des §. 19. unter a und b bewirkt diese Anzeige die Behörde, welche ein rechtskräftiges Urtheil zu vollstrecken hat, unter dessen Befügung in beglaubter Abschrift. In den Fällen des §. 20. unter c d e f muß die Regierung zu Köln die Entscheidung dem Rheinschiffahrts-Inspektor mittheilen.

#### §. 23.

Der Rheinschiffahrts-Inspektor fordert demnächst den Inhaber des Patents zu dessen Rückgabe auf, wenn solche in angemessener Frist

nicht erfolgt, macht er im Falle des §. 18. das Erlöschen des Patents unter Bemerkung der Veranlassung, in den Fällen der §§. 19. und 20. aber dessen Entziehung, unter Allegirung des richterlichen Urtheils oder des ergangenen Resoluts, vermittelt der Amtsblätter zu Eöln, Coblenz und Düsseldorf bekannt. In allen Fällen giebt er dem Ober-Inspektor für das Rheinschiffahrtswesen zu Mainz davon Nachricht.

## C.

Genehmigungs-Urkunde des in dem Protokolle der Central-Rheinschiffahrts-Kommission vom 17. Juli 1838 enthaltenen zehnten Supplementar-Artikels zu der Rheinschiffahrts-Akte vom 31. März 1831. D. d. den 6. September 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen *rc. rc.*

Thun kund und fügen hiemit zu wissen:

Nachdem die Central-Rheinschiffahrtskommission in Beziehung auf die, ihrem Protokolle vom 25. Juni 1837 Nr. XIII. als Anlage Nr. 3. beigefügten Artikel eines Regulativs für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem Rheine, welche also lauten:

## 1.

Für die konventionmäßige Aichung der Schiffe von Dezimeter zu Dezimeter, von ihrer geringsten bis zur höchsten Ladungseinfenkung ist die stereometrische Vermessung des Schiffesraumes von innen, als allein gültige Methode, von allen Uferstaaten angenommen.

Die bestehenden Instruktionen über die Anwendung dieser Aich-Methode, so wie über die äußere Bezeichnung des Schiffes, mittelst Anbringung der Aich-Skalen, bleiben vorbehaltlich einer Revision derselben in Kraft.

## 2.

Die Feststellung und Erhebung der Aichgebühren bleibt den respektiven Regierungen anheimgestellt.

## 3.

Das vollständige Resultat der Aiche von Dezimeter zu Dezimeter ist in den Aichschein aufzunehmen, welcher dem Schiffer ausgestellt wird, und den derselbe verpflichtet ist, bei sich auf dem Schiffe zu haben und den Rheinzoll-Beamten vorzulegen.

## 4.

Jedes Rhein-Zollamt hat nach jedesmal zu machender Aufnahme der Nische, die Resultate auf dem Manifeste genau und vollständig zu vermerken.

Zeigt die Nisch-Stala ein größeres Gewicht, als das Manifest des Schiffers, so wird der Rheinzoll nach der Nische erhoben.

Bei Güterladungen aus verschiedenen Tarifflassen wird zu diesem Ende der Mehrbefund, wie früher, verhältnismäßig auf die verschiedenen Tarifflassen der manifestirten Güter vertheilt.

Bringt der Schiffer späterhin, sei es durch Revision der Nische, welche, wenn sie zu Gunsten des Schiffers ausfällt, kostenfrei geschieht, sei es durch Verifikation bei der Ausladung, den rechtsgenügenden Beweis bei, daß er durch die Erhebung des Rheinzolls nach der Nische, prägravirt worden, so findet Rückerstattung des zu viel Erhobenen statt.

Eine Ausnahme von vorstehender Bestimmung tritt jedoch abdann ein, wenn in der im Artikel 28. der Rheinschiffahrts-Ordnung vorgesehenen Weise das Manifest des Schiffers und die Einsenkung des Schiffes bei der Abfahrt beglaubigt sind, und diese Einsenkung noch unverändert dieselbe ist. In diesem Falle wird der Rheinzoll nach dem attestirten Manifeste erhoben.

Bei wirklichen oder beabsichtigten Defraudationen der Schiffahrts-Abgaben finden die Bestimmungen des 7. Titels der Rheinschiffahrts-Ordnung ihre Anwendung.

## 5.

Jeder Rheinuser-Staat wird, so weit dies noch nicht geschehen, allein oder im Verein mit anderen Rheinuser-Staaten die nöthigen Nisch-Anstalten einrichten, bei welchen die Schiffe seiner Untertanen zu aichen sind.

## 6.

Die Schiffer der Nebenströme, welche den Rhein befahren wollen, und dazu berechtigt sind, müssen gleichfalls bei einer solchen Anstalt des Landes, dem sie angehören, ihre Fahrzeuge aichen lassen, wenn ihnen nicht von Seiten ihrer Regierung die Nisch-Anstalt eines anderen Ufer-Staats, mit dessen Einverständnis, dazu bezeichnet wird.

Anderer den Rhein befahrende und dazu berechtigte Schiffer müssen ihre Schiffe bei irgend einer Nisch-Anstalt eines Rheinuser-Staats aichen lassen.

## 7.

Schiffe, die nicht vorschristsmäßig geaicht sind, sollen vom 1. Januar 1839 an in keinem Rheinhafen zur Ladung zugelassen werden.

Wenn die Schiffe zwar geacht sind, der Schiffer aber den Ach-Schein nicht vorlegt, geschieht die rheinzollamtliche Abfertigung zwar nach dem Manifeste, jedoch ist der Schiffer alsdann gehalten, für den etwaigen Mehrbetrag des Rheinzolls, nach Ausweis des nachzubringenden Achscheins, bis dieses geschehen, eine von dem Rhein-Zollamte zu bestimmende Kaution zu leisten.

in ihrer zwölften diesjährigen Juli-Sitzung sich zu dem Beschlusse vereinigt hat, folgenden Supplementar-Artikel zum Artikel 17. der Rheinschiffahrts-Acte vom 31. März 1831 der Ratifikation der betheiligten Souveraine vorzulegen:

„Supplementar-Artikel X.

„Zusatz zu Artikel 17. der Acte vom 31. März 1831.

„Die in der Anlage 3. des Protokolls der Centralcommission vom 25. Juli 1837 Nr. XIII. enthaltenen sieben Artikel sollen als „Regulativ für die gleichförmige Richtung der Schiffe auf dem „ganzen Rheine in Anwendung kommen, und zu diesem Ende in „allen Uferstaaten publicirt werden“;

so wollen Wir, auf den Uns darüber gehaltenen Vortrag, den vorstehenden zehnten Supplementar-Artikel hierdurch genehmigen, auch Unsern Behörden und Unterthanen, so weit es diese angehet, anweisen, sich genau danach zu richten.

Zu mehrerer Bekräftigung haben Wir gegenwärtige, zur Niederlegung in das gemeinschaftliche Archiv der Central-Rheinschiffahrtscommission in Mainz bestimmte Genehmigungsurkunde Allerhöchsteigehändig unterschrieben und mit Unserem größeren Staatsiegel versehen lassen.

So geschehen zu Berlin, den 6. September 1838.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Nr. 29.

Bekanntmachung des Ober-Präsidii der Provinz Pommern vom 20. Juli 1843, die Erwerbung von Rheinschiffer-Patenten Seitens der Preussischen Seeschiffer betreffend.

Preussische Unterthanen erlangen das Recht, den Rhein vom Meere aus bis dahin, wo derselbe schiffbar wird, und umgekehrt, unter den in der Rheinschiffahrts-Acte vom 31. März 1831 bestimmten Begünstigungen zu befahren, nach Artikel 42. dieser Acte durch das Rhein-

schiffer-Patent, und ihre Fahrzeuge müssen beim Betriebe der Rheinschiffahrt mit einer gemäß dem Supplementar-Artikel X. zur Rheinschiffahrts-Ordnung (Gesetzsammlung von 1841 Seite 81) gefertigten Schiffsaiche und Nischscheine versehen sein.

Zur Prüfung derjenigen, welche sich um ein Rheinschiffer-Patent bewerben, ist nach Maafgabe des §. 7. des Regulativs vom 5. August 1834 (Gesetzsammlung von 1834, Seite 149 ff.) hier eine Kommission errichtet, welche alljährlich in den Monaten April und September die Prüfung solcher Bewerber anstellen und im Falle des günstigen Ausfalles für die von Seiten der Königlichen Regierung in Köln erfolgende Ausstellung des vorschristmäßigen Patentos sorgen, das letztere auch zu seiner Zeit den Betheiligten zugehen lassen wird.

Jeder Schiffer der Provinz Pommern, welcher sich der gedachten Prüfung unterwerfen will, hat sich deshalb bei dem Regierungsrath Scabell hier selbst zu melden.

Mit der Schiffsvermessung nach den für die Rheinschiffahrt bestehenden Bestimmungen, so wie mit der Nichtung und Ertheilung des Nischscheines ist das hiesige Haupt-Steuer-Amt beauftragt.

Stettin, den 20. Juli 1843.

Der Ober-Präsident.

(gez.) von Bonin.

### Nr. 30.

Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Provinz Pommern vom 8. Januar 1844, die Nichtung der zur Rheinschiffahrt bestimmten Preussischen Seeschiffe betreffend.

Mit Bezug auf meine Bekanntmachung vom 20. Juli v. J. bringe ich hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß eine besondere Kommission, bestehend aus dem Wegebaumeister Krafft und Schiffbaumeister Elberghagen hierselbst, zur Nichtung der für die Rheinschiffahrt bestimmten Schiffsgefäße gebildet worden ist, und daß mithin die desfallsigen, dem hiesigen Königlichen Haupt-Steuer-Amte übertragenen gewesenen Funktionen von jetzt ab aufhören.

Stettin, den 8. Januar 1844.

Der Ober-Präsident.

(gez.) von Bonin.

## Nr. 31.

## Instruktion zur Vermessung der Seeschiffe in den Preussischen Häfen.

## §. 1.

Die Vermessung der Seeschiffe nach der gegenwärtigen Instruktion hat zum Zweck, die Ladungsfähigkeit derselben nach Preussischen Schiffslasten von 4000 Pfund festzustellen. Sie kommt bei Dampfschiffen eben sowohl zur Anwendung, wie bei Segelschiffen.

## §. 2.

Alle hierzu erforderlichen Messungen geschehen in Preussischem Maasse. Die anzuwendenden Meß-Instrumente sind von Zeit zu Zeit nach dem in jedem Hafen befindlichen Probemaasse zu prüfen und nöthigenfalls zu berichtigen.

## §. 3.

Die Vermessung eines Schiffes im beladenen Zustande ist, soweit es die Umstände gestatten, zu vermeiden. Wenn ausnahmsweise ein beladenes Schiff vermessen werden muß, hat die ganze Vermessung nur so lange Gültigkeit, bis die alsdann noch erforderliche Nachmessung der Tiefe des Schiffes im unbeladenen Zustande bewirkt, und hiernach das Ergebniß der früheren Berechnung der Lastenzahl berichtigt oder bestätigt ist. Die Vermessung eines auf dem Stapel liegenden Schiffes ist unzulässig.

## §. 4.

Zur Feststellung der Ladungsfähigkeit eines Schiffes sind zuvörderst zu messen:

- 1) Die Länge des Schiffes von Außenkante zu Außenkante der Spornung am Border- und Hintersteden;
- 2) die größte äußere Breite des Schiffes an der Stelle, wo es in der Höhe der Barkhölzer am weitesten ist;
- 3) die vordere äußere Breite des Schiffes in der Höhe der Barkhölzer in einem Abstände von  $\frac{1}{4}$  der Länge von dem vorderen Endpunkte der Lepteren;
- 4) die hintere äußere Breite des Schiffes in der Höhe der Barkhölzer in einem Abstände von  $\frac{1}{4}$  der Länge von dem hinteren Endpunkte der Lepteren;
- 5) die mittlere (durchschnittliche) Tiefe des Schiffes von der äußeren Fläche des oberen Verdeckes bis zur unteren Kante des Rieles.

## §. 5.

Bei der Aufnahme der Länge (§. 4. No. 1.), welche über dem Verdecke mit einer Meßkette oder mit einem leinenen mit Oelfirnisch getränkten Meßband gemessen wird, ist dafür Sorge zu tragen, daß die Messung stets in horizontaler Linie und in der Mittellinie des Schiffes neben den Masten erfolgt.

Zum vordern Anfangspunkte der Längenmessung ist in der Regel die Stelle zu wählen, wo die äußeren Seitenflächen des Schanddeckes (bei kleineren Schiffen der Vordbord) mit dem Vorderstevan zusammenstoßen. Kann die Meßkette oder das Meßband an diesem Punkte nicht angelegt werden, so muß es in senkrechter Höhe über demselben geschehen. Eben so ist in der Regel der hintere Endpunkt der Längenmessung an der Stelle zu suchen, wo das Schanddeck (oder der Vordbord) an den Hinterstevan sich anschließt, oder sich anschließen würde, wenn die zugespitzte Gestalt des Hinterschiffes auf dem Verdeck sichtbar wäre. Bei Spiegelschiffen muß deshalb die Länge bis zu 6 Zoll innerhalb der äußeren Kante des Hinterstevens oder bis zu 6 Zoll vor dem vorderen Rande des Rudertrichters gemessen werden.

Bei denjenigen Schiffen, welche im Schanddeck kürzer sind, als in den Barkhölzern, sind beide Endpunkte der Längenmessung senkrecht über dem Zusammenstoße der Barkhölzer mit dem Vorder- und Hinterstevan durch das Loth zu bestimmen.

Bei Dampfschiffen muß die Länge des Maschinen- und Brennmaterialien-Raumes von der ganzen Länge des Schiffes in Abzug gebracht werden, und es kommt bei denselben nur der hiernach übrigbleibende Theil der vermessenen Längen-Dimension zur Berechnung.

Die gemessene Länge des Schiffes wird auf ganze und halbe Fasse dergestalt abgerundet, daß die Bruchtheile, welche weniger als 6 Zoll betragen, unberücksichtigt bleiben.

#### §. 6.

Bei der Abmessung der drei äußeren Breiten des Schiffes (§. 4. No. 2. 3. u. 4.) muß das Schiff in der Richtung der Breite waagrecht liegen.

Die Breiten-Dimensionen werden an einer quer über beide Schiffsränder und rechtwinklich gegen die Mittellinie übergelegten Stange gemessen, und die Endbreiten an der Mitte derjenigen Barkholzplanke genommen, an welcher die größte äußere Breite gefunden ist. Zur Ermittlung dieser Breiten ist entweder ein Loth an die Stange zu hängen, dessen Schnur das Barkholz berührt, oder ein rechtwinklich konstruirtes Winkelmaaß anzuwenden, welches mit einem Schenkel waagrecht an die übergelegte Stange, mit dem andern dagegen senkrecht an die vortretende Stelle des Barkholzes gehalten wird. Sollte das Schanddeck, oder die Keiling, über welche die Stange gelegt wird, über das Barkholz hinausragen, so ist der Abstand des in dem letzteren zu messenden Punktes von dem senkrechten Schenkel des Winkelmaaßes — oder der Schnur des Loths — zu messen, und von der gemessenen ganzen Breite im Schanddeck oder der Keiling abzuziehen.

Bei den klinkerartig gebauten Schiffen vertritt diejenige Planke die Stelle des fehlenden Barkholzes, in deren Höhe das Schiff am weitesten ist.

Die Größe der zu messenden drei Schiffsbreiten muß bis auf ganze Zolle genau festgestellt werden.

## §. 7.

Zur Feststellung der mittleren Tiefe (§. 4. No. 5.) des Schiffes sind in allen Fällen, wo das Verdeck in der Mitte im Vergleiche zu den Enden des Schiffes gesenkt ist, drei Tiefen-Messungen vorzunehmen und zwar am vordern Rande der Vorderluke, in der Mittelluke und am hinteren Rande der Stürzluke. Ein Drittel von der Summe der hier ermittelten Tiefen ist als die durchschnittliche Tiefe des Schiffes in Rechnung zu stellen. Sind nur zwei Luken vorhanden, so bildet das arithmetische Mittel aus den beiden hier aufzunehmenden Tiefen die gesuchte Tiefendimension.

Wenn das Verdeck keine erhebliche Senkung in der Mitte zeigt, genügt die Messung Einer Tiefe in der Mittelluke.

Die Messung selbst ist mit einer Stange auszuführen, welche an den bezeichneten Stellen in der Mittellinie des Schiffes senkrecht auf die Kielsponnung aufgesetzt wird. Zu letzterer gelangt man, nachdem vorher die neben dem Kollschwin befindliche Füllungsplanke, der Wegerung, aufgehoben ist; und wo dies wegen der Befestigung der Füllungsplanke nicht geschehen kann, die Stange mithin auf letztere aufgesetzt werden muß, ist diese Füllungsplanke zu durchbohren und mit einem Drahte der noch fehlende Abstand bis zur Kielsponnung zu messen. Zur Ergänzung des auf diese Weise gefundenen Abstandes zwischen der oberen Fläche des Verdeckes bis zur Kielsponnung ist die Dicke des Rieles mit  $\frac{1}{4} + \frac{1}{4}$  der Anzahl von ganzen Fuß, welche die Messung der größten Breite ergeben hat, als Zolle zuzusetzen, wobei die durch die Division der Breite mit 3 und 8 gefundenen Bruchtheilzolle des Quotienten unberücksichtigt bleiben.

Bei Schiffen ohne Verdeck ist die Tiefe von dem Niveau des Schanddeckes oder des Dolbords (wo dieser die Stelle des Schanddeckes vertritt) bis zur Kielsponnung zu messen, die Dicke des Rieles nach obiger Vorschrift zuzusetzen und wenn das Schiff nach vorn und hinten erheblich ansteigt, die durchschnittliche Tiefe durch drei Tiefen-Messungen an denjenigen Stellen zu ermitteln, welche der Lage der drei Luken bei den mit Verdeck versehenen Schiffen entsprechen.

Wenn ausnahmsweise ein Schiff im beladenen Zustande vermessen werden muß (§. 3.), ist zwar die Tiefen-Messung durch die Pumpen gestattet, dann muß aber durch horizontale Hülsolinien festgestellt werden, um wieviel der obere Anfangspunkt der Messung durch die Pumpe gegen die sonst zu wählenden Anfangspunkte der Tiefen-Messungen durch die Luken zu hoch oder zu niedrig liegt. Mit Berücksichtigung der hieraus sich ergebenden Unterschiede zwischen der Tiefe, wie sie in der Pumpe gefunden ist, und den Tiefen, wie sie im unbeladenen Zu-

stände durch die Lufen gefunden werden würden, ist die durchschnittliche Tiefe des beladenen Schiffes zu berechnen.

Die nach vorstehenden Bestimmungen festgestellte durchschnittliche Tiefe des Schiffes muß in allen Fällen bis auf ganze Zolle genau zur Berechnung gezogen werden.

#### §. 8.

Um die Zahl der Lasten zu finden, welche das Schiff tragen kann, ist das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes (§. 4. No. 1. 2. n. 5.) mit dem seiner Gestalt entsprechenden Multiplikator (§. 9.), welchen die beigelegte Tabelle der Multiplikatoren ergiebt, zu multiplizieren, und das Gesamtprodukt durch Weglassung der vier letzten Ziffern mit 10,000 zu dividiren. Die übrig bleibenden Ziffern, welche um 1 zu erhöhen sind, wenn die vier weggestrichenen Ziffern 1000 oder mehr betragen, geben die gesuchte Zahl der von dem Schiffe einzunehmenden Schiffslasten.

#### §. 9.

Der in jedem einzelnen Falle anzuwendende Multiplikator wird gefunden:

- a) in derjenigen Längenspalte der Tabelle der Multiplikatoren, welche die gemessene größte Breite des Schiffes oder die der letzteren am nächsten kommende Zahl von Fuß und Zollen zur Ueberschrift hat.
- b) in derjenigen Querspalte der Tabelle, welche links in der ersten Längenspalte mit der Differenz zwischen dem arithmetischen Mittel aus beiden gemessenen Endbreiten (§. 4. No. 3. und 4.) und der größten Breite des Schiffes anfängt. Findet sich in dieser ersten Längenspalte die nach den Ergebnissen der Messung berechnete Differenz nicht vor, so muß unter den daselbst verzeichneten Differenzzahlen diejenige, welche der berechneten Differenz am nächsten kommt, ausgewählt, und danach die zugehörige Querspalte bestimmt werden.

Diejenige Zahl der Tabelle, in welcher die Längenspalte zu a. und die Querspalte zu b. zusammentreffen, ist der gesuchte Multiplikator.

#### §. 10.

Zur Prüfung der Richtigkeit der nach §. 8. ausgeführten Berechnung der Lastenzahl ist jedesmal noch das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes (§. 4. No. 1. 2. und 5.) durch den aus der beigelegten Tabelle der Divisoren zu entnehmenden Divisor zu dividiren.

Dieser Divisor wird nach denselben Regeln, wie vorstehend hinsichtlich der Multiplikatoren angegeben, gefunden, und es muß sich an der mit ihm vorzunehmenden Division dieselbe Zahl als Quotient ergeben, welche nach §. 8., als die dem Schiffe zukommende Lastenzahl berechnet ist, wobei jedoch der gefundene Quotient um 1 erhöht wer-

den muß, wenn der bei der Division verbleibende Rest 11 mal genommen, den Divisor übersteigt.

## §. 11.

Die Anwendung der obigen Vorschriften auf einen bestimmten einzelnen Fall zeigt das nachstehende Beispiel:

die Länge des Schiffes betrage . . . . .	90 Fuß	—	Zoll
die größte Breite . . . . .	26	"	7 "
die vordere Endbreite . . . . .	22	"	4 "
die hintere Endbreite . . . . .	23	"	2 "
die Summe der beiden Endbreiten . . . . .	45	"	6 "
die Hälfte davon (arithmetisches Mittel) . . . . .	22	"	9 "
Differenz dieses arithmetischen Mittels gegen die größte Breite . . . . .	3	"	10 "
die Tiefe in der Mittelluke von der oberen Fläche des Verdeckes bis zur Kiessponung . . . . .	14	"	7 "
in der Vorderluke ebenso . . . . .	15	"	8 "
in der Stürzluke ebenso . . . . .	15	"	2 "
Summa der drei Tiefen . . . . .	45	"	5 "
davon $\frac{1}{3}$ . . . . .	15	"	1 "
dazu die Dicke des Kieles mit $\frac{1}{3}$ und $\frac{1}{3}$ von 26 in Zollen . . . . .	—	"	11 "
daher durchschnittliche Tiefe des Schiffes . . . . .	16	"	— "

Da sich unter den Längenspalten der Multiplikatoren-Tabelle keine mit der Ueberschrift 26 Fuß 7 Zoll, sondern nur die mit 26 Fuß 6 Zoll überschriebene vorfindet, und da ebenso statt der fehlenden Querspalte mit der Differenz 3 Fuß 10 Zoll die mit 3 Fuß 9 Zoll bezeichnete berücksichtigt werden muß, so ist der anzuwendende Multiplikator = 50.

Die Multiplication des Produkts aus Länge, größter Breite und Tiefe (90 mal  $26\frac{1}{3}$ , mal 16 = 38,280) mit 50 giebt die Zahl 1,914,000, davon die vier letzten Ziffern weggelassen, und da sie mehr als 1000 betragen, die übrig bleibende Zahl um 1 erhöht, giebt 192 Schiffslasten.

In der Tabelle der Divisoren entspricht der größten Breite und der Differenz zwischen letzterer und dem arithmetischen Mittel aus beiden Endbreiten der Divisor 200.

Das Produkt aus der Länge, größten Breite und Tiefe des Schiffes = 38,280 dividirt durch 200, giebt als Quotient 191 und als Rest 80. Da dieser Rest 11 mal genommen größer ist als der Divisor 200, so muß der Quotient 191 auf 192 Schiffslasten erhöht werden.

Berlin, den 12. November 1846.

Der Finanzminister.  
von Duesberg.

## Tabelle

welche die zur Schiffs-Vermessung nöthigen Multiplicatoren enthält.

Größte Breite der Schiffe.

Diff. in S. 3.	S. 3.																	
0	10	10	11	11	12	12	13	13	14	14	15	15	16	16	17	17	18	18
0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
2	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
4	60	60	60	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
6	58	58	58	58	59	59	59	59	60	60	61	61	61	61	61	61	61	61
8	55	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
10	54	54	55	55	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
1	0	52	53	54	54	54	54	55	55	55	56	56	56	56	56	56	56	56
2	51	52	53	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
4	50	51	51	52	52	52	52	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	54
6	49	50	50	51	51	51	51	52	52	52	53	53	53	53	53	53	53	53
8	48	49	49	50	50	50	50	51	51	51	52	52	52	52	52	52	52	52
10	48	48	48	49	49	49	49	50	50	50	51	51	51	51	51	51	51	51
2	0	47	47	48	48	48	48	48	48	48	49	49	49	49	49	49	49	49
2	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
4	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
6	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
8	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
10	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45





7	0	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45
	3	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45
	6	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	45	45
	9	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	45
8	0	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44
	3	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44
	6	43	43	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44
	9	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	44
9	0	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	3	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43
	6	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43
	9	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43	43	43
10	0		42	42	42	42	42	42	42	42	42	43	43
	3			42	42	42	42	42	42	42	42	43	43
	6				42	42	42	42	42	42	42	42	43
	9					42	42	42	42	42	42	42	42
11	0									42	42	42	42
	3										42	42	42
	6										42	42	42
	9										42	42	42
12	0											42	42

5	0	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	2	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	4	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	6	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	8	44	44	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
	10	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
6	0	44	44	44	44	44	45	45	45	45	45	45	45
	2	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	4	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	6	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	44
	8	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44
	10	43	43	43	43	43	44	44	44	44	44	44	44
7	0	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	2	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	4	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	6	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	8	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43	43
	10	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43	43
8	0	42	42	42	42	42	43	43	43	43	43	43	43
	2	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	4	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	6		42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	8			42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
	10				42	42	42	42	42	42	42	42	42
9	0						42	42	42	42	42	42	42
	2							42	42	42	42	42	42
	4								42	42	42	42	42
	6									42	42	42	42

## Größe Breite der Öffnung.

Differ. in Gr. 3.	0		1		2		3		4		5		6	
	Gr. 3.													
0	28 a 28 *	29 a 29 *	30 a 30 *	31 a 31 *	32 a 32 *	33 a 33 *	34 a 34 *	35 a 35 *	36 a 36 *	37 a 37 *	38 a 38 *	39 a 39 *	40 a 40 *	41 a 41 *
3	65	63	65	63	65	63	65	63	65	63	65	63	65	63
6	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
9	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
1	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
3	58	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
6	56	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
9	55	56	56	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
2	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
3	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
6	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
9	52	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
3	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
6	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
9	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
4	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
3	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
6	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
9	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
5	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
3	47	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
6	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
9	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
6	46	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
3	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
6	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
9	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45



சூர்த்தி பிரதி வர அட்டி.

Differ. in ந. 3.	0		1		2		3		4		5		6	
	37*	38*	39*	40*	41*	42*	43*	44*	45*	46*	47*	48*	49*	50*
0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65
3	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63
6	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
9	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
1	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
3	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
6	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
9	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
2	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58
3	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
6	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56
9	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
3	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
6	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
9	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
4	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
3	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52	52
6	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
9	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
5	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
3	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
6	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
9	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
6	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
3	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
6	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
9	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48



## Tabelle

welche die zur Schiffsbremmung nötigen Divisoren enthält.

Größte Breite der Schiffe.

Differ. in R. 3.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		
0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154		
1	191	189	187	186	184	184	184	182	182	178	178	177	177	177	177	177	177	177	177	177	177	175	
2	195	193	191	189	189	187	187	186	186	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	180
3	198	197	195	193	193	191	191	189	189	189	189	186	186	186	186	186	186	184	184	184	184	184	182
4	202	200	198	197	197	195	195	193	193	189	189	189	189	189	189	189	189	187	187	187	187	187	184
5	206	204	202	200	200	198	197	197	195	193	193	193	193	193	193	193	193	191	191	191	191	189	187
6	209	208	206	204	204	202	200	200	198	195	195	195	195	195	195	195	195	193	193	193	193	191	191
7	212	211	209	208	206	204	204	202	202	198	198	198	198	198	198	198	195	195	195	195	193	193	193
8	216	214	212	211	209	208	206	204	204	202	200	200	200	200	200	200	200	198	198	198	198	195	195
9	218	218	216	212	212	211	209	208	206	204	204	204	204	204	204	204	202	200	200	200	200	198	197
10	220	220	218	216	214	212	211	209	208	206	206	206	206	206	206	206	204	202	202	202	200	200	196
11	222	222	220	218	218	216	214	212	211	209	209	209	209	209	209	209	208	204	204	204	204	202	200
12	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	208	208	208	204	204	202
13	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
14	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
15	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
16	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
17	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
18	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
19	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202
20	224	224	222	220	220	218	216	216	212	212	212	212	212	212	212	211	209	209	208	208	204	204	202

3	0	226	224	224	222	222	220	220	218	216	214	212	211	211	209	209	208	206	204
	2	228	226	224	224	222	220	220	218	216	214	212	212	211	209	208	208	208	208
	4	230	228	228	226	224	224	222	220	220	218	216	216	214	212	211	209	209	209
	6	232	230	228	226	224	224	222	220	220	218	216	216	214	214	212	211	211	211
	8	233	232	230	228	226	224	222	220	220	218	216	216	214	214	212	212	212	212
	10	235	232	230	228	226	224	222	222	222	220	220	220	218	218	216	214	214	214
4	0	235	233	232	232	230	228	228	226	224	224	222	222	222	220	220	218	216	216
	2	237	235	233	232	232	230	228	228	226	224	224	224	222	222	222	220	218	218
	4	239	237	235	233	232	232	230	228	226	224	224	224	222	222	222	220	220	218
	6		239	237	235	233	232	232	230	228	226	224	224	222	222	222	220	220	220
	8			239	235	233	232	232	230	228	226	224	224	222	222	222	220	220	220
	10			239	237	235	233	232	232	230	228	226	224	224	222	222	222	222	220
5	0				239	237	235	235	233	232	230	228	228	228	226	224	224	224	222
	2				239	237	235	235	233	232	230	228	228	228	226	226	224	224	224
	4				239	239	237	235	235	232	232	230	230	228	228	226	226	224	224
	6				239	237	235	233	232	232	232	230	230	228	228	226	226	226	226
	8				239	237	235	233	232	232	232	232	230	230	228	228	228	228	226
	10				239	237	235	233	232	232	232	232	232	232	230	230	228	228	228
6	0									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
	2									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
	4									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
	6									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
	8									239	239	239	239	237	235	233	233	232	232
	10									239	237	235	233	233	232	232	230	230	228
7	0													239	237	235	235	233	233
	2													239	237	237	235	235	235
	4													239	239	237	237	235	235
	6													239	239	239	237	237	235
	8													239	239	239	237	237	237
	10													239	239	239	239	239	237
8	0																		239
	2																		239



7	0	228	226	226	224	224	222	222	222	222
	3	228	228	228	226	226	224	224	222	222
	6	230	230	228	228	226	226	224	224	224
	9	230	230	230	228	228	226	226	226	224
	0	232	232	230	230	228	228	228	228	226
8	3	233	233	232	232	230	230	228	228	228
	6	233	233	232	232	230	230	228	228	228
	9	235	235	233	232	232	230	228	228	228
	0	235	235	233	232	232	232	230	230	230
	3	237	237	235	233	233	232	232	230	230
9	6	239	237	237	235	233	233	232	232	232
	9	239	239	237	235	235	233	233	232	232
	0	239	239	239	237	235	235	233	233	232
	3			239	237	237	235	235	233	232
	6			239	239	237	237	235	235	233
10	9									
	0									
	3									
	6									
	9									
11	0									
	3									
	6									
	9									
	0									
12	3									
	6									
	9									
	0									
	3									

5	0	222	220	220	220	218			
	2	224	222	222	220	220			
	4	224	222	222	220	220			
	6	226	224	224	222	222			
	8	226	224	224	222	222			
6	10	226	226	226	224	224			
	0	228	226	226	224	224			
	2	230	228	228	226	226			
	4	230	230	228	226	226			
	6	232	230	228	228	226			
7	8	232	232	230	228	228			
	10	232	232	230	228	228			
	0	233	232	232	230	228			
	2	233	233	232	230	230			
	4	235	233	232	232	230			
8	6	235	233	233	232	232			
	8	235	235	233	232	232			
	10	237	235	235	233	232			
	0	237	237	235	233	233			
	2	239	237	235	235	233			
9	4	239	239	237	235	235			
	6	239	239	237	235	235			
	8	239	239	237	235	235			
	10	239	239	237	237	237			
	0	239	239	239	237	237			

## Größe Breite der Schiffe.

Differ. in R. 3.	0	1	2	3	4	5	6
28 "	154	154	154	154	154	154	154
29 "	154	154	154	154	154	154	154
30 "	154	154	154	154	154	154	154
31 "	154	154	154	154	154	154	154
32 "	154	154	154	154	154	154	154
33 "	154	154	154	154	154	154	154
34 "	154	154	154	154	154	154	154
35 "	154	154	154	154	154	154	154
36 "	154	154	154	154	154	154	154
37 "	154	154	154	154	154	154	154
38 "	154	154	154	154	154	154	154
39 "	154	154	154	154	154	154	154
40 "	154	154	154	154	154	154	154
41 "	154	154	154	154	154	154	154
42 "	154	154	154	154	154	154	154
43 "	154	154	154	154	154	154	154
44 "	154	154	154	154	154	154	154
45 "	154	154	154	154	154	154	154
46 "	154	154	154	154	154	154	154
47 "	154	154	154	154	154	154	154
48 "	154	154	154	154	154	154	154
49 "	154	154	154	154	154	154	154
50 "	154	154	154	154	154	154	154
51 "	154	154	154	154	154	154	154
52 "	154	154	154	154	154	154	154
53 "	154	154	154	154	154	154	154
54 "	154	154	154	154	154	154	154
55 "	154	154	154	154	154	154	154
56 "	154	154	154	154	154	154	154
57 "	154	154	154	154	154	154	154
58 "	154	154	154	154	154	154	154
59 "	154	154	154	154	154	154	154
60 "	154	154	154	154	154	154	154
61 "	154	154	154	154	154	154	154
62 "	154	154	154	154	154	154	154
63 "	154	154	154	154	154	154	154
64 "	154	154	154	154	154	154	154
65 "	154	154	154	154	154	154	154
66 "	154	154	154	154	154	154	154
67 "	154	154	154	154	154	154	154
68 "	154	154	154	154	154	154	154
69 "	154	154	154	154	154	154	154
70 "	154	154	154	154	154	154	154
71 "	154	154	154	154	154	154	154
72 "	154	154	154	154	154	154	154
73 "	154	154	154	154	154	154	154
74 "	154	154	154	154	154	154	154
75 "	154	154	154	154	154	154	154
76 "	154	154	154	154	154	154	154
77 "	154	154	154	154	154	154	154
78 "	154	154	154	154	154	154	154
79 "	154	154	154	154	154	154	154
80 "	154	154	154	154	154	154	154
81 "	154	154	154	154	154	154	154
82 "	154	154	154	154	154	154	154
83 "	154	154	154	154	154	154	154
84 "	154	154	154	154	154	154	154
85 "	154	154	154	154	154	154	154
86 "	154	154	154	154	154	154	154
87 "	154	154	154	154	154	154	154
88 "	154	154	154	154	154	154	154
89 "	154	154	154	154	154	154	154
90 "	154	154	154	154	154	154	154
91 "	154	154	154	154	154	154	154
92 "	154	154	154	154	154	154	154
93 "	154	154	154	154	154	154	154
94 "	154	154	154	154	154	154	154
95 "	154	154	154	154	154	154	154
96 "	154	154	154	154	154	154	154
97 "	154	154	154	154	154	154	154
98 "	154	154	154	154	154	154	154
99 "	154	154	154	154	154	154	154
100 "	154	154	154	154	154	154	154

7	0	220	220	218	218	216	216	214	214	212	212	212	212
	3	222	220	220	218	218	218	216	216	214	214	212	212
	6	222	222	220	220	220	218	218	218	216	216	214	214
	9	224	222	222	220	220	220	218	218	216	216	216	216
	0	224	224	222	222	222	220	220	220	218	218	218	218
8	3	226	224	224	224	222	222	222	220	220	220	218	218
	6	226	226	224	224	224	222	222	222	220	220	220	220
	9	228	226	226	224	224	224	224	222	222	222	220	220
	0	228	228	226	224	224	224	224	224	222	222	222	222
	3	230	228	228	228	226	226	224	224	224	224	222	222
9	6	230	230	228	228	226	226	226	224	224	224	224	224
	9	232	232	230	228	228	226	226	226	224	224	224	224
	0	232	232	230	230	228	228	228	226	226	226	224	224
	3	233	232	232	230	228	228	228	226	226	226	226	224
	6	233	233	232	232	230	230	228	228	228	228	226	226
10	9	235	233	233	232	230	230	228	228	228	228	226	226
	0	235	235	233	232	232	230	230	230	228	228	228	226
	3	235	235	233	233	232	232	230	230	230	228	228	228
	6	237	235	235	233	232	232	232	232	230	230	228	228
	9	237	237	235	235	233	233	232	232	232	230	230	228
11	0	239	237	237	235	233	233	232	232	232	230	230	230
	3	239	239	237	235	235	233	233	232	232	232	230	230
	6	239	239	239	237	235	235	233	233	232	232	232	230
	9	239	239	239	237	235	235	233	233	232	232	232	230
	0	239	239	239	237	237	235	235	235	233	233	232	232
12	3	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	6	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	9	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	0	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	3	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
13	6	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	9	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	0	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	3	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	6	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
14	9	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	0	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	3	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	6	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	9	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
15	0	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	3	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	6	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	9	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239
	0	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239	239

## Größe Breite der Öffnung.

Ziffer. in S. 3.	Ø.	Ø. 3.																
	37 "	38 "	38 "	39 "	39 "	40 "	40 "	41 "	41 "	41 "	42 "	42 "	43 "	43 "	44 "	44 "	44 "	45 "
0	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154	154
3	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158	158
6	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162	162
9	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164	164
1	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165	165
3	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167
6	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169	169
9	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171	171
2	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173	173
3	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175
6	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178
9	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182	182
3	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184	184
3	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186	186
6	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187	187
9	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189
4	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191
3	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193
6	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
9	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197	197
5	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198
3	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
6	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202	202
9	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204
6	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204	204
3	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206
6	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206	206
9	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209	209

<b>7</b>	0	211	211	209	209	208	208	206	206	204	204	204	204	204	204
	3	212	212	211	211	209	208	208	208	206	206	206	206	204	204
	6	212	212	212	211	211	209	209	209	208	208	208	208	208	206
	9	214	214	212	212	212	211	211	211	209	209	209	209	208	208
<b>8</b>	0	216	216	214	214	212	212	211	211	211	209	209	209	209	209
	3	218	218	216	214	214	212	212	212	211	211	211	211	209	209
	6	218	218	218	216	216	214	214	212	212	212	212	211	211	211
	9	220	220	220	218	218	216	214	214	214	212	212	212	212	212
<b>9</b>	0	220	220	220	220	218	218	216	216	214	214	212	212	212	212
	3	222	222	220	220	220	218	218	216	216	214	214	214	214	214
	6	222	222	222	220	220	218	218	216	216	216	214	214	214	214
	9	222	222	222	222	220	220	218	218	218	216	216	216	216	216
<b>10</b>	0	224	224	222	222	222	220	220	220	218	218	216	216	216	216
	3	224	224	224	222	222	220	220	220	218	218	218	218	218	218
	6	224	224	224	222	222	222	222	220	220	220	220	218	218	218
	9	226	226	224	224	224	222	222	222	220	220	220	220	220	220
<b>11</b>	0	226	226	226	224	224	224	222	222	222	220	220	220	220	220
	3	226	226	226	226	224	224	224	224	222	222	222	220	220	220
	6	228	228	226	226	226	224	224	224	222	222	222	222	222	222
	9	228	228	228	226	226	226	224	224	224	222	222	222	222	222
<b>12</b>	0	228	228	228	228	226	226	226	226	224	224	222	222	222	222
	3	230	230	228	228	228	226	226	226	224	224	224	224	224	224
	6	230	230	230	228	228	226	226	226	224	224	224	224	224	224
	9	230	230	230	228	228	228	226	226	226	224	224	224	224	224
<b>13</b>	0	232	232	230	230	230	228	228	228	226	226	224	224	224	224
	3	232	232	232	230	230	228	228	228	226	226	226	226	226	226
	6	232	232	232	232	230	230	228	228	226	226	226	226	226	226
	9	233	233	232	232	232	230	230	228	228	228	226	226	226	226
<b>14</b>	0	233	233	233	232	232	232	230	230	228	228	228	228	228	228
	3	233	233	233	232	232	232	232	230	230	228	228	228	228	228
	6	235	235	233	233	233	232	232	232	230	230	228	228	228	228
	9	235	235	235	233	233	233	232	232	232	230	230	228	228	228
<b>15</b>	0	235	235	235	235	233	233	232	232	230	230	230	230	230	230

## Nr. 32.

Vertrag zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland, wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern. Vom 20. December 1841.

Im Namen der Hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Ihre Majestäten der König von Preußen, der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen, und der Kaiser von Rußland, von dem Wunsche befeßt, diejenigen Grundsätze in volle Wirksamkeit treten zu lassen, welche in den, von Preußen, Oesterreich und Rußland in Uebereinstimmung mit anderen Europäischen Mächten auf dem Kongresse zu Wien unter dem 8. Februar 1815 und auf dem Kongresse zu Verona unter dem 28. November 1822 abgegebenen feierlichen Erklärungen ausgesprochen worden sind, — Erklärungen, durch welche die gedachten Mächte ihre Bereitwilligkeit verkündet haben, an Allem Theil zu nehmen, was die vollständige und gänzliche Unterdrückung des Handels mit Negern sichern und beschleunigen möchte; — haben nach erhaltener Einladung Seitens Seiner Majestät des Königs der Franzosen und Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, einen Vertrag Behufs wirksamerer Unterdrückung dieses Handels einzugehen, beschlossen, einen Vertrag zum Zwecke der gänzlichen Abschaffung jenes Handels mit einander zu unterhandeln und abzuschließen: und haben zu diesem Zwecke zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie einander ihre Vollmachten mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, die folgenden Artikel vereinbart und unterzeichnet haben:

## Artikel 1.

Ihre Majestäten der König von Preußen, der Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen, und der Kaiser von Rußland verpflichten sich, allen Handel mit Negern zu untersagen, — möge derselbe von Seiten Ihrer respektiven Unterthanen, unter ihren respektiven Flaggen oder vermittelst Kapitalien betrieben werden, welche Ihren respektiven Unterthanen angehören, — und ein solches Gewerbe für ein Verbrechen der Seeräuberei zu erklären. Ihre Majestäten erklären überdies, daß ein jedes Schiff, welches den Handel mit Negern zu betreiben versucht, durch diese Thatfache allein jedes Recht auf den Schutz Ihrer Flaggen verlieren soll.

## Artikel 2.

Um den Zweck des gegenwärtigen Vertrags vollständiger zu erreichen, sind die Hohen kontrahirenden Theile dahin übereingekommen, daß

diejenigen von Ihren Kriegsschiffen, welche mit Vollmachten und speziellen Erders, entsprechend den Formularen in der Anlage A. des gegenwärtigen Vertrags, versehen sind, das Recht haben sollen, ein jedes dem einen oder dem andern der Hohen kontrahirenden Theile angehörige Kauffahrteischiff zu durchsuchen, welches nach begründeten Anzeigen verdächtig ist, sich mit dem Negerhandel zu befassen, oder für diesen Zweck ausgerüstet zu sein, oder sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von den gedachten Kreuzern angetroffen werden wird, befaßt zu haben; sowie daß diese Kreuzer befugt sein sollen, solche Schiffe in Beschlag zu nehmen und wegzusenden oder mit sich fortzuführen, damit dieselben in der weiter unten verabredeten Weise vor Gericht gestellt werden können.

Das vorerwähnte Recht zur Durchsuchung von Kauffahrteischiffen des einen oder des andern der Hohen kontrahirenden Theile soll jedoch nur von Kriegsschiffen ausgeübt werden dürfen, deren Befehlshaber den Rang eines Kapitäns oder eines Lientenants in der königlichen oder kaiserlichen Marine bekleiden, es sei denn, daß der Befehl in Folge eines Todesfalles oder aus einem anderen Anlasse auf einen Offizier geringeren Ranges übergegangen wäre. Der ein solches Kriegsschiff befehligende Offizier muß mit Vollmachten nach dem Formulare, welches sub Litt. A. dem gegenwärtigen Vertrage angehängt ist, versehen sein.

Das gedachte gegenseitige Durchsuchungsrecht soll auf dem Mitteländischen Meere nicht ausgeübt werden. Vielmehr soll das Meergebiet, auf welches die Ausübung des in Rede stehenden Rechts beschränkt wird, folgende Grenzen haben: im Norden, den 32sten Grad nördlicher Breite; im Westen, die östliche Küste Amerikas, von dem Punkte an, wo der 32ste Grad nördlicher Breite diese Küste berührt, bis zum 45sten Grade südlicher Breite; im Süden, den 45sten Grad südlicher Breite, von dem Punkte an, wo dieser Breitengrad die östliche Küste Amerikas berührt, bis zum 80sten Grade östlicher Länge, vom Meridiane von Greenwich gerechnet; und im Osten, denselben Längengrad von dem Punkte an, wo er von dem 45sten Grade südlicher Breite durchschnitten wird, bis zur Küste von Ostindien.

### Artikel 3.

Jeder der Hohen kontrahirenden Theile, welcher Kreuzer Besuchs der Unterdrückung des Negerhandels ausrüsten und das gegenseitige Durchsuchungsrecht ausüben will, behält sich das Recht vor, nach eigenem Ermessen sowohl die Zahl der Kriegsschiffe, welche zu dem im Artikel 2. gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Dienste verwendet werden, als auch die Stationen zu bestimmen, wo die gedachten Schiffe kreuzen sollen.

Die Namen der zu diesem Zwecke bestimmten Schiffe und die ih-

rer Befehlshaber sollen von Jedem der Hohen kontrahirenden Theile den Uebrigen mitgetheilt werden; auch werden dieselben sich gegenseitig jedes Mal benachrichtigen, wenn ein Kreuzer auf eine Station geschickt oder von dort abgerufen wird, damit die nöthigen Vollmachten von demjenigen Gouvernement, welche zur Durchsuhung ermächtigen, ausgefertigt und eben diesen Regierungen von Seiten des Gouvernements, welches dieselben erhalten hat, wieder zurückgestellt werden können, wenn diese Urkunden nicht mehr Behufs Ausführung des gegenwärtigen Vertrages gebraucht werden.

#### Artikel 4.

Unmittelbar nachdem die Regierung, welche die Kreuzer verwendet, dem Gouvernement, welches die Durchsuhung ermächtigen soll, die Zahl und die Namen der Kreuzer, deren Verwendung sie beabsichtigt, angezeigt haben wird, sollen die zur Durchsuhung ermächtigenden Vollmachten nach dem, gegenwärtigem Vertrage sub Litt. A. angehängten Formulare ausgefertigt und von Seiten der Regierung, welche zur Durchsuhung ermächtigt, derjenigen, welche den Kreuzer verwendet, zugestellt werden.

In keinem Falle darf das gegenseitige Durchsuhungsrecht gegen die Kriegsschiffe der Hohen kontrahirenden Theile ausgeübt werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile werden sich über ein besonderes Signal vereinigen, das zum ausschließlichen Gebrauche der Kreuzer, welchen das Durchsuhungsrecht zusteht, dienen soll.

#### Artikel 5.

Die Kreuzer der Hohen kontrahirenden Theile, welche in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages ermächtigt sind, das Recht der Durchsuhung und Beschlagnahme auszuüben, sollen in Allem, was auf die Förmlichkeiten der Durchsuhung und der Beschlagnahme, so wie auf die Maßregeln Bezug hat, welche zu ergreifen sind, um die, der Verwendung zum Regerehandel verdächtigen Schiffe den zuständigen Gerichten zu überliefern, sich genau nach den diesem Vertrage sub Litt. B. angeschlossenen Instruktionen richten.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten sich das Recht vor, für diese Instruktionen in gegenseitigem Einverständnisse diejenigen Modifikationen eintreten zu lassen, welche die Umstände nothwendig machen könnten.

Die Kreuzer der Hohen kontrahirenden Theile sollen sich unter allen Umständen gegenseitige Unterstützung leisten, wo ein Zusammenwirken derselben von Nutzen erscheinen möchte.

#### Artikel 6.

So oft ein unter der Flagge eines der Hohen kontrahirenden Theile fahrendes Rauffahrteischiff von einem gehörig hierzu ermächtigten Kreuzer der andern Macht in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrages in

Beschlag genommen wird, sollen dies Handelsschiff, so wie der Kapitain, die Mannschaft, die Ladung und die Sklaven, welche sich etwa am Bord befinden möchten, nach demjenigen Orte geführt werden, welchen die Hohen kontrahirenden Theile respektive dazu bestimmt haben werden; und es sollen dieselben an die, von der Regierung, innerhalb deren Besitzungen jener Ort belegen ist, dazu bestellten Behörden überliefert werden, damit sodann in der weiter unten angegebenen Art vor den zuständigen Gerichten gegen dieselben verfahren werde.

Wenn der Befehlshaber des Kreuzers die Führung und Ueberlieferung des in Beschlag genommenen Schiffs nicht selbst übernehmen zu müssen glaubt, so soll er dies Geschäft einem Offiziere von dem Range eines Lieutenants in der Königlich oder Kaiserlichen Marine, oder wenigstens einem Offiziere anvertrauen, welcher zur Zeit an Bord des die Beschlagnahme ausführenden Schiffs die dritte Stelle im Range einnimmt.

#### Artikel 7.

Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Konvoy oder in Gesellschaft eines Kriegeschiffes eines andern der Hohen kontrahirenden Theile fahrendes Kauffahrteischiff sich mit dem Negerhandel befaßt habe oder zu diesem Handel ausgerüstet worden sei, — so soll er seinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegeschiffes mittheilen, welcher alsdann allein die Durchsuchung des verdächtigen Schiffs vorzunehmen hat; und im Falle dieser letztere Befehlshaber anerkennen sollte, daß der Verdacht gegründet ist, soll er das Schiff, so wie den Kapitain, die Mannschaft, die Ladung und die Sklaven, welche sich am Bord befinden möchten, nach einem Hafen, welcher der Nation des in Beschlag genommenen Schiffs zugehört, führen lassen, damit dort vor den zuständigen Gerichten das weiter unten verordnete Verfahren eingeleitet werde.

#### Artikel 8.

Sobald ein in Beschlag genommenes und Behufs der Aburteilung weggeführtes Kauffahrteischiff in dem Hafen angekommen sein wird, wohin es in Gemäßheit der Anlage B. des gegenwärtigen Vertrages zu führen war, muß der Befehlshaber des Kreuzers, welcher dasselbe in Beschlag genommen hat, oder der mit der Führung desselben beauftragte Offizier den zu diesem Ende bestellten Behörden eine von ihm unterzeichnete Ausfertigung aller Inventarien, Verhandlungen und der andern Dokumente übergeben, welche in den, gegenwärtigem Vertrage sub Litt. B. hinzugefügten Instruktionen aufgeführt sind, und die gedachten Behörden sollen dem zu Folge zu einer Durchsuchung des in Beschlag genommenen Schiffs und dessen Ladung, so wie zu einer Besichtigung seiner Mannschaft und der etwa an Bord befindlichen Sklaven schreiten, nachdem sie zuvor den Befehlshaber des Kreuzers oder

den Offizier, welcher das Schiff eingebracht hat, von der zu dieser Durchsuchung und Besichtigung angelegten Zeit benachrichtigt haben, damit er dabei gegenwärtig sein oder sich vertreten lassen könne.

Ueber dies Verfahren sollen zwei gleichlautende Protokolle aufgenommen werden, welche von den Personen, die dabei thätig oder zugegen gewesen, zu unterzeichnen sind; und das eine dieser Dokumente soll dem Befehlshaber des Kreuzers oder dem von ihm mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffes beauftragten Offiziers eingehändigt werden.

#### Artikel 9.

Jedes, in Gemäßheit der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages durchsuchte und in Beschlag genommene Kauffahrteischiff einer oder der anderen der fünf Nationen ist, wenn es nicht Beweise vom Gegentheile geben kann, verdächtig, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, oder für diesen Handel ausgerüstet worden zu sein, wenn sich in der Einrichtung, in der Ausrüstung oder am Bord des gedachten Schiffes während der Fahrt, auf welcher es in Beschlag genommen worden, einer der nachstehend verzeichneten Artikel befunden hat:

1) Bergitterte Luteklappen und nicht solche in ganzen Planken, wie sie die Kauffahrteischiffe gewöhnlich führen;

2) Eine größere Anzahl von Abtheilungen in dem Zwischendeck oder auf dem Oberloß, als es den Bedürfnissen der in einem erlaubten Verkehr begriffenen Schiffe entspricht;

3) Reservepanken, welche zugerichtet sind, um daraus ein zweites Deck oder ein sogenanntes Sklavendeck zu machen;

4) Halseisen, Fuß- und Handschellen;

5) Ein größerer Wasservorrath in Fässern oder Behältern, als es den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht;

6) Eine ungewöhnliche Anzahl von Wasserfässern oder anderen zur Bewahrung von Flüssigkeiten bestimmten Gefäßen, Falls nicht der Kapitain ein Zertifikat der Zollbehörde des Abfahrtsortes vorlegt, wodurch bescheinigt wird, daß die Rheder des gedachten Schiffes sich genügend ausgewiesen haben, daß diese ungewöhnliche Anzahl von Fässern oder Gefäßen nur mit Palmöl gefüllt werden, oder zu einem anderen erlaubten Handelszwecke dienen sollen;

7) Eine größere Anzahl hölzerner Eßnapfe oder Kannen, als es dem Bedarfe der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht;

8) Ein kupferner Kessel oder ein anderes Gerath von ungewöhnlichem Umfange zur Vereitung der Mundvorräthe, und zwar größer, oder bestimmt, größer gemacht zu werden, als es den Bedürfnissen der Mannschaft des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht; oder mehr als Ein kupferner Kessel oder anderes Küchengerath von gewöhnlichem Maaße;

9) Eine ungewöhnliche Quantität von Reis, von Brasilianischem Maniokmehle oder Kassaia, gewöhnlich „Farina“ genannt, oder von Mais oder indischem Korne, oder von anderen Mundvorräthen irgend einer Art über das mutmaßliche Bedürfniß der Schiffsmannschaft hinaus; es sei denn, daß diese Quantität von Reis, Farina, Mais, indischem Korne oder irgend einem anderen Mundvorrathe, als ein Theil der zum Handel bestimmten Ladung des Schiffs in dem Manifeste ausgeführt ist.

10) Eine beträchtlichere Quantität von Matten, im Stücke oder einzeln, als es den Bedürfnissen des betreffenden Kauffahrteischiffes entspricht, wenn diese Matten nicht als ein Theil der Ladung im Manifeste ausgeführt sind.

Wenn festgestellt ist, daß ein oder mehrere der vorausgeführten Artikel am Bord sich befinden, oder während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beschlag genommen worden, am Bord gewesen sind, so soll diese Thatsache als ein Beweis prima facie dafür gelten, daß das Schiff im Negerhandel begriffen gewesen ist; und das letztere soll demgemäß verurtheilt und für gute Prise erklärt werden, falls nicht der Kapitain oder die Rheber auf eine klare und unverwerfliche Weise dem Gerichte die Ueberzeugung gewähren, daß das Schiff zur Zeit seiner Beschlagnahme oder Kaptur in einem erlaubten Geschäfte begriffen war, und daß diejenigen von den verschiedenen, obengenannten Artikeln, welche bei der Beschlagnahme am Bord gefunden worden, oder welche während der Fahrt, auf der das Schiff in Beschlag genommen wurde, am Bord gewesen waren, zur Erreichung des erlaubten Zwecks seiner Reise nothwendig waren\*).

#### Artikel 10.

Wie oben erwähnt ist, soll wider das in Beschlag genommene Schiff, seinen Kapitain, seine Mannschaft und Ladung vor den zuständigen Gerichten des Landes, welchem dasselbe angehört, unverzüglich verfahren werden, und zwar soll das Urtheil über selbige nach den in diesem Lande bestehenden Formen und Gesetzen erfolgen; und wenn sich bei dem Verfahren ergibt, daß das gedachte Schiff sich mit dem Negerhandel befaßt hat, oder für diesen Handel ausgerüstet worden ist, soll das Schiff, sein Inventarium und seine zum Handel bestimmte Ladung konfiscirt, und in Betreff des Kapitains, der Schiffsmannschaft und ihrer Mitschuldigen nach den Gesetzen des Landes geurtheilt und verfahren werden.

\*) Die kontrahirenden Mächte haben sich dahin vereinigt, daß der größere Wasservorrath an sich keinen Grund zur Anhaltung und Beschlagnahme des Schiffes abgeben soll, wenn dessen Papiere dergestalt in Ordnung, daß sie die Andeutung desselben zu erlaubtem Verkehr nachzuweisen geeignet sind.

Im Falle der Konfiskation ist der Erlös aus dem Verlaufe des vorerwähnten Schiffs innerhalb sechs Monaten, von dem Datum des Verkaufs an gerechnet, zur Disposition der Regierung des Landes zu stellen, welchem das Schiff, das die Prise gemacht hat, angehört, um in Gemäßheit der Gesetze dieses Landes verwendet zu werden.

#### Artikel 11.

Wenn einer der im Artikel 9. gegenwärtigen Vertrages angeführten Artikel am Bord eines Kauffahrtschiffes gefunden, oder wenn festgestellt worden ist, daß ein solcher sich während der Fahrt, auf welcher das Schiff in Beschlag genommen worden ist, auf demselben befunden habe, so wird in keinem Falle weder dem Kapitaine, noch dem Rheder, noch irgend einer anderen, bei der Ausrüstung oder Ladung interessirten Person irgend eine Entschädigung für die aus der Beschlagnahme des Schiffs sich herleitenden Verluste, Schäden oder Kosten gewährt, selbst dann nicht, wenn ein verurtheilendes Erkenntniß gegen das Schiff in Folge der Beschlagnahme nicht gefällt werden sollte.

#### Artikel 12.

In allen Fällen, wenn ein Schiff in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrages als im Negerhandel begriffen oder zu diesem Handel ausgerüstet, in Beschlag genommen und demnächst verurtheilt und konfisziert worden ist, soll die Regierung des Kreuzers, welcher die Prise gemacht hat, oder die Regierung, deren Gerichtshof das Schiff verurtheilt hat, das verurtheilte Schiff für den Dienst in ihrer Kriegsmarine zu dem Preise ankaufen können, welcher von einer, durch den gedachten Gerichtshof zu diesem Ende auszuwählenden geeigneten Person bestimmt wird. Die Regierung, deren Kreuzer die Beschlagnahme ausgeführt hat, soll das Vorzugsrecht beim Erwerbe des Schiffs haben. Wenn aber das verurtheilte Schiff nicht in der vorangegebenen Weise angekauft wird, soll dasselbe unmittelbar nach ergangenem Konfiskationsurtheile auseinander genommen werden und demnächst der Verkauf der einzelnen Theile stattfinden.

#### Artikel 13.

Wenn durch das Urtheil des zuständigen Gerichts anerkannt worden ist, daß ein, kraft gegenwärtigen Vertrages in Beschlag genommenes Kauffahrtschiff sich nicht mit dem Negerhandel befaßt hat, auch nicht zu diesem Handel ausgerüstet gewesen ist, so soll es dem oder den als Eigenthümern legitimirten Rhedern zurückgegeben werden. Und wenn im Laufe des Verfahrens dargethan worden sein sollte, daß das Schiff widerrechtlicher Weise, oder ohne hinreichende Verdachtsgründe, durchsucht und in Beschlag genommen worden ist; oder daß bei der Durchsuchung und Beschlagnahme Verstöbe oder Bedrückungen begangen sind, so soll der Befehlshaber des Kreuzers, oder der Offizier, welcher an Bord des besagten Schiffs gegangen ist, oder derjenige,

dem die Führung desselben anvertraut war und unter dessen Autorität, nach Lage des Falls, Verstoß oder Bedrückung stattgehabt hat, dem Kapitaine und den Eigenthümern des Schiffs und der Ladung für Schäden und Interessen verantwortlich sein.

Diese Schäden und Interessen können von demselben Gerichte festgesetzt werden, vor welchem das Verfahren gegen das in Beschlag genommene Schiff, seinen Kapitan, seine Mannschaft und seine Ladung stattgefunden hat; und die Regierung des Landes, welchem der jene Beurtheilung veranlassende Offizier angehört, soll verpflichtet sein, den Betrag der gedachten Schäden und Interessen zu bezahlen, und zwar innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten, von dem Datum des Urtheils an gerechnet, wenn das Urtheil von einem in Europa befindlichen Gerichtshofe gefällt ist, und innerhalb des Zeitraums von einem Jahre, wenn das gerichtliche Verfahren außerhalb Europa stattgefunden hat.

#### Artikel 14.

Wenn bei einer, kraft des gegenwärtigen Vertrages ausgeführten Durchsuchung oder Beschlagnahme eines Kauffahrteischiffs irgend ein Verstoß oder eine Bedrückung begangen und das Schiff nicht der Jurisdiction seiner Nation überliefert worden ist, so muß der Kapitan eine eidlich zu erhärtende Erklärung hinsichtlich der Verstöße und Bedrückungen, über die er sich zu beklagen hat, so wie in Betreff der Schäden und Interessen abgeben, deren Ersatz er beanspruchen will; und zwar muß diese Erklärung von ihm vor den kompetenten Behörden des ersten Hafens seines Landes, in welchem er anlangt, oder in einem fremden Hafen vor dem Konsularagenten seiner Nation abgegeben werden, falls das Schiff zuerst in einem fremden Hafen einläuft, wo ein solcher Agent sich befindet.

Diese Erklärung soll durch eine eidliche Vernehmung der angesehensten Personen unter der Schiffsmannschaft oder den Passagieren, welche Zeugen der Durchsuchung oder Beschlagnahme gewesen sind, beglaubigt und über das alles ein Protokoll aufgenommen werden, von welchem dem Kapitaine zwei Ausfertigungen zuzustellen sind, deren eine er seiner Regierung zur Unterstützung seiner Forderung an Schäden und Interessen einzureichen hat.

Wenn der Kapitan durch höhere Gewalt abgehalten wird, seine Erklärung selbst abzugeben, so kann dieselbe durch den Eigenthümer des Schiffs oder durch jede andere bei der Ausrüstung oder Ladung des Schiffs interessirte Person abgegeben werden.

Auf die offizielle Mittheilung einer Ausfertigung des oben gedachten Protokolls wird die Regierung des Landes, welchem der, solcher Verstöße oder Bedrückungen beschuldigte Offizier angehört, unverzüglich eine Untersuchung einleiten lassen; und wenn die Beschwerde für begründet anerkannt worden ist, wird diese Regierung dem Kapi-

taunß oder Eigenthümer, oder jeder anderen bei der Ausrüstung oder Ladung des molestirten Schiffes interessirten Person den Betrag des ihnen gebührenden Ersatzes an Schäden und Interessen zahlen lassen.

Artikel 15.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich, auf diesfalliges Ansuchen sich gegenseitig kostenfrei Abschriften der angeordneten Untersuchungs-Verhandlungen und der ergangenen Urtheilssprüche mitzutheilen, welche Schiffe betreffen, die in Ausführung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags durchsucht oder in Beschlag genommen worden sind.

Artikel 16.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen darin überein, allen Sklaven die unverzügliche Freiegebung zuzusichern, welche am Bord der, kraft der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages in Beschlag genommenen und verurtheilten Schiffe vorgefunden werden sollten.

Artikel 17.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen darin überein, diejenigen See-Mächte Europas, welche noch keine Verträge wegen Abschaffung des Negerhandels abgeschlossen haben, einzuladen, dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten.

Artikel 18.

Die Urkunden oder Instrumente, die dem gegenwärtigen Vertrage angehängt sind und welche als integrierender Theil desselben zu betrachten man gegenseitig übereingekommen ist, sind folgende:

A. Formulare für die Vollmachten und für die Ordres, bestimmt, den Kreuzern jeder Nation bei den Kraft des gegenwärtigen Vertrags auszuführenden Durchsuchungen und Beschlagnahmen zur Richtschnur zu dienen;

B. Instruktionen für die Kreuzer der Kriegsmarine, welche in Gemäßheit des gegenwärtigen Vertrags zur Unterdrückung des Negerhandels verwendet werden.

Artikel 19.

Der gegenwärtige, aus 19 Artikeln bestehende Vertrag soll ratifizirt werden und die Auswechslung der Ratifikationen innerhalb zweier Monate, vom heutigen Tage an gerechnet, oder wenn möglich noch früher, zu London erfolgen.

Zu Urkund dessen haben die respektiven Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag im Englischen und Französischen Texte unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. Dezember Eintausend Achthundert Ein und Bierzig.

(L. S.) Schleiniß. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.

(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

Von Preußen, Oesterreich, Großbritannien und Rußland sind die Ratifikationen dieses Vertrages ausgewechselt und dessen Bestimmungen in einem Protokolle d. d. London den 9. November 1842 auch nach dem Rücktritte Frankreichs von dem Vertrage, für vollkommen verbindlich erklärt worden.

### A n l a g e A.

zu dem zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. Dezember 1841 zu London abgeschlossenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern.

#### Formular I.

Vollmacht, kraft derer ein Kreuzer des einen der Hohen kontrahirenden Theile befugt sein soll, ein Kauffahrteischiff, welches einem anderen der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt und in dem Verdachte steht, sich mit dem Negerhandel zu befassen oder für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen:

Nachdem durch den zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. Dezember 1841 abgeschlossenen Vertrage zur gänzlichen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern vereinbart worden ist, daß Kreuzer, einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, ermächtigt werden sollen, innerhalb bestimmter Gränzen die Handelsschiffe der Hohen kontrahirenden Theile, welche sich mit dem Negerhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen; und nachdem die Regierung es für angemessen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieser dienstlichen Bestimmung zu verwenden und Sie mit speciellen Instruktionen zu versehen, welche Ihnen bei der gedachten dienstlichen Bestimmung als Verhaltensregeln dienen sollen: — so werden Sie kraft dieser Instruktionen und der gegenwärtigen Vollmacht ermächtigt, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Gränzen die unter der Flagge fahrenden Handelsschiffe, welche verdächtig sind, sich mit dem Negerhandel zu befassen, zu durchsuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche sich mit dem Negerhandel befaßt haben oder welche verdächtig sein werden, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage und in den demselben angehängten Instruktionen vorgeschrieben ist.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

## Formular II.

Ordre, bestimmt, dem Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile in Ansehung der Durchsuchung und Beschlagnahme eines Handelsschiffes, das einem anderen der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt, zur Richtschnur zu dienen:

Nachdem durch den zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland zu London unter dem 20. Dezember 1841 abgeschlossenen Vertrag wegen gänzlicher Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Regern vereinbart worden ist, daß Kreuzer einer oder der anderen der gedachten Mächte angehörig, kraft der in diesem Vertrage erwähnten speziellen Instruktionen ermächtigt werden sollen, innerhalb bestimmter Gränzen die Handelsschiffe der anderen Hohen kontrahirenden Theile, welche sich mit dem Negerhandel befassen oder verdächtig sind, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen; — und nachdem die Regierung es für angemessen erachtet hat, das Schiff, welches Sie befehligen, zu dieser dienstlichen Bestimmung zu verwenden und Sie mit den gedachten speziellen Instruktionen zu versehen, — so übersenden wir Ihnen beifolgend Abschrift des gedachten Vertrages vom 20. Dezember und der demselben angefügten vorerwähnten Instruktionen, in Folge derer und kraft gegenwärtiger Ordre und der angeschlossenen Vollmacht der Regierung von Sie ermächtigt werden, innerhalb der im Artikel II. des gedachten Vertrages bezeichneten Gränzen die unter der Flagge fahrenden Handelsschiffe, welche verdächtig sind, sich mit dem Negerhandel zu befassen, zu durchsuchen, und in Betreff derjenigen Schiffe, welche sich mit dem Negerhandel befaßt haben, oder welche verdächtig sein werden, für diesen Handel ausgerüstet zu sein, so zu verfahren, wie es in dem gedachten Vertrage der erwähnten Vollmacht und den besagten Instruktionen vorgeschrieben ist; und wir beauftragen und veranlassen Sie, sich auf das genaueste nach allen darin enthaltenen Bestimmungen und Verabredungen zu richten, zugleich aber auch darauf zu achten, daß Sie die Ihnen verliehene Amtsgewalt auf die mildeste Weise und mit allen den Rücksichten zur Ausübung bringen, welche verbündete und befreundete Nationen einander schuldig sind; auch mit den Befehlshabern aller Kriegsschiffe, welche dieselbe dienstliche Bestimmung haben, aufrichtig zusammen zu wirken.

Gegeben zu

den

An den Befehlshaber der

Die vorstehenden Formulare zu Vollmachten und Ordres sollen dem heut zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Regern abgeschlossenen Vertrage angehängt und als ein integrierender Theil dieses Vertrages betrachtet werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen kontrahirenden Theile dieselben unterzeichnet und ihre Siegel begedruckt.

So geschehen zu London, am 20. Dezember Eintausend Achthundert Ein und Bierzig.

(L. S.) Schleiß. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.  
(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

### A n l a g e B.

zu dem zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland unter dem 20. Dezember 1841 zu London abgeschlossenen Vertrage wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Regern.

#### Instruktionen für die Kreuzer.

1. Jedes Mal, wenn ein Handelsschiff, welches einem der Hohen kontrahirenden Theile angehört oder unter dessen Flagge fährt, durch einen Kreuzer eines der anderen Hohen kontrahirenden Theile durchsucht werden soll, muß der den Kreuzer befehlige Offizier, bevor er zur Durchsuchung schreitet, dem Kapitaine jenes Schiffes die Spezialordre vorlegen, welche ihm das exceptionelle Recht zu der Durchsuchung erteilt, und dem gedachten Kapitaine ein von ihm unterzeichnetes Zeugniß einhändigen, welches seinen Rang in der Kriegs-Marine seines Landes, so wie den Namen des Schiffes, welches er befehligt, angeben und die Versicherung enthalten muß, daß der einzige Zweck seiner Durchsuchung sei, sich zu überzeugen, ob das Schiff sich mit dem Regierhandel befaße, oder ob es für diesen Handel ausgerüstet sei, oder ob es zu diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem gedachten Kreuzer angetroffen worden, verwendet worden sei. Wenn die Durchsuchung von einem andern Offiziere des Kreuzers, als dem Befehlshaber desselben vorgenommen wird, so soll dieser Offizier den Rang eines Lientenants in der Kriegs-Marine haben oder wenigstens zur Zeit der zweite im Range am Bord des Schiffes sein, welcher die Durchsuchung vornimmt; in diesem Falle muß der gedachte Offizier dem Kapitaine des Kauffahrteischiffes eine von dem Befehlshaber des Kreuzers unterzeichnete Abschrift der oben erwähnten Spezialordre vorzeigen, und außerdem eine von ihm selbst unterzeichnete Erklärung einhändigen, welche den Rang, den er in der Kriegs-Marine seines Lan-

des einnimmt, den Namen des Befehlshabers, unter dessen Befehlen er steht, den Namen des Kreuzers, zu welchem er gehört, und den Zweck der Durchsuchung, so wie oben gesagt ist, angeht.

Stellt sich bei der Durchsuchung heraus, daß die Papiere des Schiffes in Ordnung sind, und dasselbe in erlaubtem Verkehr begriffen ist, so hat der Offizier in das Schiffsjournal einzutragen, daß die Durchsuchung kraft der oben erwähnten Spezialordre stattgefunden hat, und nach Erfüllung dieser Förmlichkeit steht es dem Schiffe frei, seine Fahrt fortzusetzen.

2. Wenn der den Kreuzer befehligeude Offizier nach dem Resultate der Durchsuchung hinreichende Gründe zu haben glaubt, anzunehmen, daß das Schiff sich mit dem Regierhandel befaße, oder zu diesem Handel ausgerüstet worden sei, oder daß es sich mit diesem Handel während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden ist, befaßt habe, und wenn er sich in Folge dessen entschließt, dasselbe in Beschlag zu nehmen und der Jurisdiktion der kompetenten Behörde zu übergeben, so muß er auf der Stelle über alle am Bord befindlichen Papiere zwei gleichlautende Inventarien aufnehmen und beide Instrumente unterzeichnen, indem er seinem Namen seinen Rang in der Kriegs-Marine so wie auch den Namen des Schiffes, welches er befehligt, hinzufügt.

In derselben Weise muß er zwei gleichlautende Protokolle aufnehmen und unterzeichnen, welche die Zeit und den Ort der Beschlagnahme, den Namen des Schiffes, den seines Kapitäns und diejenigen der Schiffsmannschaft, so wie die Anzahl und den Zustand der am Bord gefundenen Sklaven angeben.

Außerdem sollen diese Protokolle eine genaue Beschreibung von dem Zustande des Schiffes und seiner Ladung enthalten.

3. Der Befehlshaber des Kreuzers muß das in Beschlag genommene Schiff, so wie dessen Kapitain, Mannschaft, Passagiere, Ladung und die am Bord gefundenen Sklaven unverzüglich nach einem der weiter unten bezeichneten Häfen führen oder führen lassen, damit hinsichtlich ihrer in Gemäßheit der Gesetze des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, verfahren werde; und er hat dieselben an die kompetenten Behörden oder an diejenigen Personen abzuliefern, die von der Regierung, welcher der gedachte Hafen gehört, zu dem Ende besonders bestellt sein werden.

4. Es darf Niemand vom Bord des in Beschlag genommenen Schiffes entfernt, auch kein Theil der Ladung oder der am Bord befindlichen Sklaven weggebracht werden, bis das gedachte Schiff den Behörden seiner eigenen Nation überliefert worden; ausgenommen in dem Falle, wo die Verfehlung der Gesamtheit oder eines Theils der Schiffsmannschaft oder der am Bord gefundenen Sklaven für noth-

wendig erachtet werden sollte, sei es nun, um ihr Leben zu erhalten, oder aus einer anderen Rücksicht der Menschlichkeit, oder sei es um der Sicherheit derjenigen willen, welche mit der Führung des Schiffes nach seiner Beschlagnahme beauftragt werden. In einem solchen Falle muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffes beauftragte Offizier über die gedachte Vernehmung ein Protokoll aufnehmen, in welchem er die Gründe dazu angiebt; und die auf diese Weise versehten Kapitaine, Matrosen, Passagiere und Sklaven sind in denselben Hafen zu führen, wohin Schiff und Ladung gebracht werden; und die Uebernahme derselben soll auf die gleiche Weise, wie die des Schiffes, in Gemäßheit der hier unten folgenden Festsetzungen stattfinden.

Indeß findet keine der Bestimmungen des vorstehenden Paragraphen Anwendung auf Sklaven, welche am Bord Preussischer, Oesterreichischer oder Russischer Schiffe gefunden werden; mit solchen Sklaven wird in Gemäßheit der Bestimmungen verfahren, welche in den folgenden Paragraphen enthalten sind.

5. Alle Oesterreichischen Schiffe, welche auf den Stationen von Amerika oder Afrika durch Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Triest zu führen und der Oesterreichischen Jurisdiktion zu überliefern.

Wenn aber Sklaven am Bord eines solchen Oesterreichischen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sklaven abzufahren, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Französischer oder Englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; sodann ist das Schiff nach Triest zu führen und der Oesterreichischen Jurisdiktion zu überliefern, wie oben bestimmt worden ist.

Alle Französischen Schiffe, welche an der westlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Gorea zu führen und der Französischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Französischen Schiffe, welche an der östlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach der Insel Bourbon zu führen und der Französischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Französischen Schiffe, welche an der Küste von Amerika, südlich vom 10ten Grade nördlicher Breite durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Cayenne zu führen und der Französischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Französischen Schiffe, welche durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile entweder in Westindien oder an der Küste von Amerika nördlich vom 10ten Grade nördlicher Breite in Beschlag ge-

nommen werden sollten, sind nach Martinique zu führen und der Französischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britischen Schiffe, welche an der westlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Bathurst am Gambiafluß zu führen und der Britischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britischen Schiffe, welche an der östlichen Küste von Afrika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach dem Kap der guten Hoffnung zu führen und der Britischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Britischen Schiffe, welche an der Küste von Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind, je nachdem der Befehlshaber des Kreuzers es für zweckmäßiger hält, Behufs der Ueberlieferung an die Britische Jurisdiktion nach der Kolonie von Demerary oder nach Port Royal auf Jamaika zu führen.

Alle Britischen Schiffe, die in Westindien durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Port Royal auf Jamaika zu führen und der Britischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Preussischen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind nach Stettin zu führen und der Preussischen Jurisdiktion zu überliefern.

Wenn aber am Bord eines solchen Preussischen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme Sklaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sklaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Französischer oder Englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; demnächst ist das Schiff, wie oben bestimmt worden, nach Stettin zu führen und der Preussischen Jurisdiktion zu überliefern.

Alle Russischen Schiffe, welche auf den Stationen von Afrika oder Amerika durch die Kreuzer der anderen kontrahirenden Theile in Beschlag genommen werden sollten, sind Behufs ihrer Ueberlieferung an die Russische Jurisdiktion nach Kronstadt oder Reval zu führen, je nachdem die Jahreszeit dem Schiffe gestattet wird, den einen oder den andern dieser Häfen zu erreichen.

Wenn aber an Bord eines solchen Russischen Schiffes im Augenblicke seiner Beschlagnahme Sklaven vorgefunden werden, so ist das Schiff zuvörderst, um die Sklaven abzusetzen, in denjenigen Hafen zu führen, wohin es, wenn es unter Französischer oder Englischer Flagge gefahren wäre, geführt worden sein würde, um vor Gericht gestellt zu werden; demnächst ist das Schiff, wie oben festgesetzt worden, Behufs

der Ueberlieferung an die Russische Jurisdiktion nach Kronstadt oder Reval zu führen.

6. Sobald ein Rauffahrteischiff, welches, wie oben gesagt ist, in Beschlag genommen worden, in einem der vorerwähnten Häfen oder Plätze ankommt, muß der Befehlshaber des Kreuzers oder der mit der Führung des in Beschlag genommenen Schiffes beauftragte Offizier den von der Regierung, in dessen Gebiet der vorbezeichnete Hafen oder Platz gelegen ist, zu diesem Ende gehörig bestellten Behörden unverzüglich das Schiff und seine Ladung, so wie den Kapitain, die Mannschaft, die Passagiere und die am Bord vorgefundenen Sklaven, nebst den am Bord in Beschlag genommenen Papieren und einem der beiden Exemplare des Verzeichnisses der besagten Papiere übergeben, während das andere Exemplar in seinem Besitze bleibt. Zu gleicher Zeit hat der gedachte Offizier diesen Behörden eine der beiden Ausfertigungen des Protokolls, welche nach den obenstehenden Bestimmungen anzufertigen sind, im Originale einzuhändigen, und einen Bericht über die Veränderungen beizufügen, welche von dem Augenblicke, wo das Schiff in Beschlag genommen worden, bis zur Zeit der Ueberlieferung stattgefunden haben möchten; so wie auch eine Abschrift des Berichts über solche Verfehlungen, wie unter den oben erwähnten Voraussetzungen geschehen sein könnten.

Bei Ueberlieferung dieser verschiedenen Schriftstücke muß der Offizier die Richtigkeit derselben eidlich und schriftlich bekräftigen.

7. Wenn der Befehlshaber eines Kreuzers eines der Hohen kontrahirenden Theile, welcher mit den vorerwähnten speziellen Instruktionen gehörig versehen ist, Grund zu dem Verdachte hat, daß ein unter Konvoy, oder in Gesellschaft eines Kriegeschiffes eines der anderen kontrahirenden Theile fahrendes Rauffahrteischiff sich mit dem Negerhandel befaße, oder für diesen Handel ausgerüstet worden sei, oder daß es während der Fahrt, auf welcher es von dem Kreuzer angetroffen worden ist, sich mit dem Negerhandel befaßt habe, — so muß derselbe sich darauf beschränken, seinen Verdacht dem Befehlshaber des Kriegeschiffes mitzutheilen, und dem letztern es überlassen, allein zur Durchsuchung des verdächtigen Schiffes zu schreiten, und selbiges, wenn Grund dazu vorhanden ist, den Gerichten seines Landes zu überliefern.

8. Durch den Artikel IV. des Vertrages wird bestimmt, daß das gegenseitige Durchsuchungsrecht in keinem Falle gegen Kriegeschiffe der Hohen kontrahirenden Theile ausgeübt werden dürfe.

Man ist übereingekommen, daß diese Befreiung sich ebenmäßig auf die Schiffe der Russisch-Amerikanischen Kompagnie beziehen solle, welche von Offizieren der Kaiserlichen Marine befehligt werden und von der Kaiserlichen Regierung ermächtigt sind, eine Flagge zu führen, die sie

von der Handelsmarine unterscheidet, auch in ähnlicher Weise wie die Kriegs-Transportschiffe bewaffnet und ausgerüstet sind.

Ebenso hat man sich darüber vereinigt, daß die gedachten Schiffe mit einem Russischen Patente versehen sein sollen, welches ihren Ursprung und ihre Bestimmung nachweist. Die Form dieses Patents soll durch gemeinschaftliche Uebereinkunft festgestellt werden. Man hat beschlossen, daß dieses Patent durch die kompetente Russische Behörde ausgefertigt und zu St. Petersburg von den Consulaten Frankreichs und Englands visirt werden solle.

9. Im Artikel IX. §. 3. des Vertrages ist festgesetzt, daß ein Schiff, wenn es nicht Beweise vom Gegentheile geben kann, verdächtig sei, sich mit dem Negerhandel befaßt zu haben, falls sich am Bord desselben Reserveplanken vorfinden, welche zugerichtet seien, um daraus ein zweites Deck oder ein sogenanntes Sklavendeck zu machen.

Um jedem Verstoße, der durch eine willkürliche Auslegung dieser Klausel herbeigeführt werden könnte, vorzubeugen, wird den Kreuzern besonders empfohlen, die Anwendung derselben nicht auf Preussische, Oesterreichische und Russische Schiffe, welche den Holzhandel betreiben, auszudehnen, falls sich aus den Abfertigungen derselben ergibt, daß die Planken und Balken, welche sie am Bord haben oder gehabt haben, als Gegenstand eines erlaubten Verkehrs einen Theil ihrer Ladung ausmachen oder ausgemacht haben.

Demzufolge, und um nicht einen erlaubten Verkehr zu hindern, wird den Kreuzern ausdrücklich aufgegeben, die in dem §. 3. des Artikels IX. enthaltenen Bestimmungen lediglich auf diejenigen Fälle anzuwenden, wo sich am Bord des durchsuchten Schiffes Reserveplanken vorfinden sollten, die augenscheinlich zur Herstellung eines sogenannten Sklavendecks bestimmt wären.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind in Gemäßheit des Artikels XVIII. des Vertrages vom heutigen Tage übereingekommen, daß die obigen Instruktionen dem heut zwischen Preußen, Oesterreich, Frankreich, Großbritannien und Rußland wegen Unterdrückung des Handels mit Afrikanischen Negern abgeschlossenen Vertrage angehängt und als ein integrierender Theil des gedachten Vertrages betrachtet werden sollen.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der Hohen kontrahirenden Theile diese Anlage unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu London, am 20. Dezember Ein Tausend Acht Hundert Ein und Bierzig.

(L. S.) Schleiniß. (L. S.) Koller. (L. S.) St. Aulaire.  
(L. S.) Aberdeen. (L. S.) Brunnow.

Verordnung wegen Bestrafung des Handels mit Negerflaven,  
vom 8. Juli 1844.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von  
Preußen etc. etc.

verordnen zur Ausführung des zwischen Unserm Bevollmächtigten und den Bevollmächtigten Ihrer Majestäten des Kaisers von Oesterreich, der Königin von Großbritannien und des Kaisers von Rußland, wegen Verhinderung des Handels mit Negerflaven, am 20. Dezember 1841 zu London abgeschlossenen und von Uns ratificirten Vertrages, durch welchen der Betrieb des Handels mit Negerflaven für ein der Seeräuberei gleich zu achtendes Verbrechen erklärt worden ist, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach vernommenem Gutachten Unseres Staatsraths, was folgt.

§. 1.

Jedes Preussische Schiff, welches von einem Kreuzer angehalten wird, ist als im Negerflavenhandel begriffen anzusehen, wenn es Negerflaven am Bord hat, oder wenn in demselben Gegenstände, wie sie der Art. 9. des Vertrages vom 20. Dezember 1841 bezeichnet, vorgefunden werden, oder erweislich während der Reise, auf welcher das Schiff angehalten wird, vorhanden gewesen sind.

Diese Vermuthung kann nur durch den überzeugenden Nachweis entkräftet werden, daß die am Bord vorgefundenen Neger in einer erlaubten Absicht aufgenommen worden sind, oder daß das Schiff in einem erlaubten Geschäfte begriffen war, oder zu einem solchen ausgerüstet worden ist, und daß die Gegenstände, welche jene Vermuthung begründen, nothwendig waren, um den erlaubten Zweck zu erreichen.

§. 2.

Gegen im Holzhandel begriffene Schiffe wird dadurch, daß auf denselben die unter Nr. 3. des 9. Artikels jenes Vertrages erwähnten Reservereplanen vorgefunden werden, die im §. 1. aufgestellte Vermuthung nur dann begründet, wenn sich ergibt, daß diese Gegenstände augenscheinlich zur Anlage eines Sklavendecks bestimmt sind.

§. 3.

Wird ein Rauffahrtschiff, welches nach den Vorschriften der §§. 1 und 2. als im Sklavenhandel begriffen anzusehen ist, angehalten und zur Untersuchung an die kompetente Behörde abgeliefert, und kann der

vorbehaltene Gegenbeweis nicht befriedigend geführt werden, so ist gegen den Kapitain, den Superkargo und den ersten Steuermann auf Zuchthausstrafe von fünf bis zu zwanzig Jahren zu erkennen. Eine gleiche Strafe trifft den Rheber, denjenigen, welcher zur Ausrüstung des Schiffs Geld dargeliehen hat, und den Versicherer, wenn denselben die Bestimmung des Schiffs bekannt war.

Gegen die Schiffsmannschaft tritt Strafarbeit von sechs Monaten bis zu fünf Jahren ein, wenn aus den Umständen erhellt, daß sie sich bei dem Verbrechen freiwillig betheiligt hat.

#### §. 4.

Bei Zumessung dieser Strafen (§. 3.) ist besonders zu berücksichtigen, ob auf dem Schiffe wirklich Negerklaven vorgefunden worden sind, oder nachgewiesen wird, daß ein Sklavenhandel schon stattgehabt hat. Außer jenen Strafen ist gegen Diejenigen, welche gegen die auf dem Schiffe befindlichen Sklaven sich noch anderer Verbrechen schuldig gemacht haben, auch die auf diese Verbrechen in den Gesetzen angedrohte Strafe nach den allgemeinen Grundsätzen über das Zusammentreffen mehrerer Verbrechen zur Anwendung zu bringen.

#### §. 5.

Die gegen den Kapitain, den Superkargo und ersten Steuermann angedrohten Strafen (§§. 3 und 4.) treffen auch Diejenigen, welche die Stelle dieser Personen einnehmen, wenn gleich sie als solche in der Schiffsrolle nicht bezeichnet sind.

#### §. 6.

Ergiebt sich bei einem zur Ausrüstung im Hafen liegenden Schiffe aus seiner Einrichtung oder Befrachtung, daß dasselbe zum Sklavenhandel bestimmt ist, so wird Derjenige, welcher es ausrüstet oder ausrüsten läßt, mit ein- bis dreijähriger Zuchthausstrafe belegt.

Gleiche Strafe trifft Denjenigen, welcher zur Ausrüstung des Schiffes Geld dargeliehen hat, sowie den Versicherer und den Kapitain, wenn denselben die Bestimmung des Schiffes bekannt war.

Gegen die Schiffsmannschaft tritt, wenn ihr die Bestimmung des Schiffes bekannt war, Strafarbeit von drei Monaten bis zu einem Jahre ein.

#### §. 7.

In allen Fällen, in denen nach den vorhergehenden Bestimmungen Zuchthausstrafe ausgesprochen wird, muß zugleich auf den Verlust der Befugniß zum ferneren Betriebe des gemißbrauchten Gewerbes, imgleichen aller Ehrenrechte, Pensionen und Gnadengehälter, und wenn

unter den Schuldigen ein Beamter ist, auf Kassation und auf Unfähigkeit desselben zu allen öffentlichen Aemtern erkannt werden.

§. 8.

Ergiebt die gerichtliche Untersuchung, daß das aufgebrachte Schiff auf der Reise, auf welcher es von dem Kreuzer angehalten ist, Sklavenhandel bereits betrieben hat, oder daß es dazu ausgerüstet war, so ist in dem Erkenntnisse, durch welches die Strafen gegen die betheiligten Personen festgesetzt werden, zugleich die Konfiskation des Schiffes mit seiner gesammten Ausrüstung und der darauf vorgefundenen Ladung an Handelsgütern auszusprechen.

§. 9.

Erfolgt ein freisprechendes Erkenntniß, so muß durch dasselbe zugleich die Freilassung des Schiffes und der Ladung verordnet werden.

§. 10.

Ist ein freisprechendes Erkenntniß ergangen, zum Anhalten des Schiffes und zur Ablieferung an die kompetente Behörde aber hinlänglicher Grund (§. 1.) vorhanden gewesen, so sind zu einer Entschädigung eben so wenig Diejenigen verpflichtet, welche das Schiff angehalten und abgeliefert, als die Regierung, in deren Auftrage sie gehandelt haben.

§. 11.

Ist dagegen das Schiff widerrechtlicher Weise oder ohne hinreichende Verdachtsgründe durchsucht und in Beschlag genommen worden, oder sind bei der Durchsuchung oder Beschlagnahme Mißbräuche oder Verationen vorgefallen, so hat das Gericht in demselben Erkenntnisse den Befehlshaber des Kreuzers oder den Offizier, welcher zur Durchsuchung des Schiffes an Bord desselben abgeschickt worden, oder Denjenigen, welchem die Führung des in Beschlag genommenen Schiffes anvertraut war, zum Schadenersatze zu verurtheilen, insofern die erwähnten Handlungen unter Autorität der einen oder andern dieser Personen geschehen sind.

§. 12.

Die nach den Bestimmungen dieses Gesetzes angehaltenen Schiffe werden nach Swinemünde gebracht, und an die dortige Schifffahrtskommission zur Weiterbeförderung nach Stettin abgeliefert.

Unmittelbar nach der Ablieferung und nach dem Empfange der von dem Befehlshaber des Kreuzers aufgenommenen Verhandlungen muß die Schifffahrtskommission, nach Vorschrift des 8. Art. des erwähnten Vertrages, zur Besichtigung des Schiffes schreiten, und hierüber ein Protokoll aufnehmen.

## §. 13.

Die Verhandlungen werden sodann an das Oberlandesgericht zu Stettin abgegeben, welches mit der fernern Untersuchung und dem Erkenntnisse beauftragt ist. Dasselbe hat von allen rechtskräftigen Erkenntnissen eine Ausfertigung mit den Entscheidungsgründen an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen.

Urkundlich unter Unserer Höchstseigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Sanssouci, den 8. Juli 1844.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Kochow. Mühlcr. v. Savigny. Frhr. v. Bülow. Flottwell.

Beglaubigt:

Vornemann.

## Nr. 34.

Gesetz zum Schutz der Waarenbezeichnungen.

Vom 4. Juli 1840.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc.

verordnen, um den Handelsverkehr gegen fälschliche Waarenbezeichnungen zu schützen, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erforderlichem Gutachten Unseres Staatsraths, für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

## §. 1.

Wer Waaren oder deren Verpackung fälschlich mit dem Namen oder der Firma und mit dem Wohn- oder Fabrikorte eines inländischen Fabrik-Unternehmers, Produzenten oder Kaufmanns bezeichnet, oder wissentlich dergleichen fälschlich bezeichnete Waaren in den Verkehr bringt, hat, insofern damit nicht ein schwereres Verbrechen verbunden ist, Gefängnißstrafe, welche die Dauer eines Jahres, und zugleich eine Geldbuße, welche die Summe von Ein Tausend Thalern nicht übersteigen darf, verwirkt; es kann jedoch in geringfügigen Fällen oder bei besonders mildernden Umständen bloß auf Geldbuße erkannt werden.

## §. 2.

Diese Strafe (§. 1.) wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß bei der Waarenbezeichnung der Name oder die Firma und der Wohn- oder Fabrikort mit geringen Abänderungen wieder gegeben worden, welche nur durch Anwendung besonderer Aufmerksamkeit wahrgenommen wer-

den können. Ob ein solcher Fall vorhanden sei, hat der Richter zu ermesſen, welchem überlaſſen bleibt, das Gutachten von Sachverſtändigen einzuholen.

## §. 3.

Alle dem gegenwärtigen Geſetze entgegenſtehende allgemeine und beſondere Vorſchriften werden hierdurch aufgehoben, inſonderheit:

- 1) der §. 1451. Titel 20. Theil II. des Allgemeinen Landrechts,
- 2) das Geſetz wegen Einführung eines Fabrikzeichens in den Provinzen Schlefien, Poſen, Preußen, Weſtpreußen, Pommern, Brandenburg und Sachſen auf dem daſelbſt verfertigten Stabeifen, vom 3. Juli 1818.,
- 3) die Artikel 72 bis 79. des für die vormalſe Pöriſchen Landestheile ergangenen Dekrets wegen der Einrichtung der Fabrikengerichte vom 17. Dezember 1811.,
- 4) die auf der linken Rheinfoite beſtehenden Vorſchriften
  - a) des Geſetzes wegen der Manufakturen, Fabriken und Werkſtätten vom 22. Germinal des Jahres XI., Artikel 16 bis 18., und
  - b) des durch das Dekret vom 20. Februar 1810 in einer abgeänderten Faſſung neu publizirten Reglements für den Rath der Gewerbeverſtändigen vom 11. Juni 1809, Artikel 4 bis 9. und
- 5) der Artikel 112. des Rheinifchen Strafgeſetzbuchs, ſoweit er ſich auf fälfchliche Waarenzeichnungen mittelſt Nachahmung der Siegel, Stempel oder Marken der im §. 1. bezeichneten Perſonen bezieht.

## §. 4.

Die Beſtimmungen der §§. 1 und 2. finden auch zum Schutze der Untertanen derjenigen Staaten Anwendung, mit denen über die Reziprocität Uebereinkunft getroffen worden iſt.

Urkundlich unter Unſerer Höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Königlichem Zuſiegel.

Gegeben Sanſouci, den 4. Juli 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

v. Müſſling.

v. Rapp.

Müller.

v. Kochow.

Graf v. Alvensleben.

Veglaubigt:  
Düſſelberg.

Nr. 35.

Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 28. Mai 1842, das  
Gesetz vom 4. Juli 1840 betreffend.

Da Ich über die in Betreff des §. 3. des Gesetzes zum Schutz der Waarenbezeichnungen vom 14. Juli 1840 angeregten Bedenken eine nähere Berathung angeordnet habe; so bestimme Ich, daß in der Rheinprovinz für die dort bis zur Bekanntmachung des gedachten Gesetzes gebrauchten, und gehörigen Orts niedergelegten Fabrikzeichen die im §. 3. Nr. 3. 4. und 5. jenes Gesetzes erwähnten und durch dasselbe aufgehobenen gesetzlichen Vorschriften bis auf Weiteres wieder in Gültigkeit treten sollen. Das Staats-Ministerium hat diese Ordre durch die Amtsblätter der Regierungen in Westphalen und der Rheinprovinz zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Potsdam, den 28. Mai 1842.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An  
das Staats-Ministerium.

Vierte Abtheilung.

---

**Die noch geltenden Handels- und  
Schiffahrts-Verträge Preussens  
und des Zoll-Vereins.**

Nr. 1.

Uebersetzung des zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige von Dänemark, zu Kopenhagen den 17. Juni 1818 geschlossenen Handels = Traktats.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit!

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Dänemark, von gleichem Verlangen befeelt, die zwischen Ihnen bestehende Freundschaft immer mehr zu befestigen und die Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten zu erweitern, sind übereingekommen, einen auf gegenseitig vortheilhaften Grundlagen sich stützenden Handelsvertrag abzuschließen.

Demzufolge haben Ihre Majestäten zu Ihren Bevollmächtigten erwählt und ernannt, nämlich: . . . . . welche, nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel verabredet und festgesetzt haben:

Art. 1. Freundschaft.

Es soll ein unverbrüchlicher Friede auf eine aufrichtige und vollkommene Freundschaft zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen, Ihren Erben, Nachfolgern und Unterthanen, einer Seits, und Sr. Majestät dem Könige von Dänemark, andrer Seits, ohne Ausnahme von Personen oder Orten, bestehen.

Art. 2. Behandlung der gegenseitigen Unterthanen.

Die Preussischen Unterthanen in Dänemark und die Dänischen Unterthanen in Preußen, sollen stets den Individuen der, nach Maafgabe der zwischen den Hohen kontrahirenden Theilen und andern Mächten bestehenden Handelsverträge, am meisten begünstigten Rationen gleichgeachtet und behandelt werden. Ihre Majestäten machen Sich

außerdem verbindlich, Ihren beiderseitigen Untertanen alle diejenigen Erleichterungen, Unterstützungen und Handelsvorteile zu gewähren, welche aus einem Vorzuge, der Natur der Sache nach, fließen können; es versteht sich jedoch, daß sowohl die Preussischen als Dänischen Untertanen sich in ihrem Handel und Verkehr den Landesgesetzen und Verordnungen zu unterwerfen haben.

### Art. 3. Zoll- und Hafengelder.

Die in dem vorhergehenden Artikel den beiderseitigen Untertanen zugestandenen Vorteile der am meisten begünstigten Nationen erstrecken sich gleichfalls auf die Waaren und Schiffe, welche den Untertanen der kontrahirenden Mächte zugehören. Um den Handel soviel als möglich zu begünstigen, ist man übereingekommen, daß die Dänischen Schiffe in den Häfen der Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen dieselben Vorrechte, deren sich die Nationalschiffe zu erfreuen haben, genießen sollen, und daß gegenseitig ein Gleiches den Preussischen Schiffen in den Häfen Seiner Majestät des Königs von Dänemark, mit Ausnahme der Färder Inseln, der Insel Island so wie Grönlands und der Dänischen Kolonien gestattet werden soll.

Die Preussischen Schiffe sollen in den Dänischen Häfen die 50 Prozent über den gewöhnlichen Tarif nicht bezahlen. Die Entrichtung der Hafengelder, der Eingangs- und Ausgangsabgaben oder des Zolls von Waaren, so wie auch der von den Schiffen in den Häfen zu zahlenden Gebühren, soll in den Staaten Seiner Majestät des Königs von Dänemark für die Preussischen Schiffe dieselbe sein, als für die Nationalschiffe. Alle diese Vorteile sind ebenfalls den Dänischen Schiffen in den Häfen der Preussischen Monarchie bewilligt.

### Art. 4. Sundzoll, Zoll in den beiden Belten und in dem Hollsteinischen Kanal.

Die Preussischen Schiffe sollen die Abgaben im Sund und in den beiden Belten eben so erlegen, wie diese Abgaben von den Schiffen der in Dänemark am meisten begünstigten Nationen entrichtet werden. Ein Gleiches soll rücksichtlich der Preussischen Waaren und Güter statt finden, welche durch den Sund und die Belte am Bord fremder und privilegirter Schiffe geführt werden.

Der Sundzoll soll nach dem Tarif vom Jahre 1645, oder in solcher Art erlegt werden, wie Dänemark sich darüber mit den am meisten begünstigten Nationen durch anderweite Verträge einigen wird.

Rücksichtlich der in dem Tarif nicht aufgeführten Waaren sollen die Preussischen Untertanen nur Ein Prozent bezahlen, wie dieß von Seiten der am meisten begünstigten Nationen geschieht.

Die Bezahlung des Rosenobel und der 24 Schillinge, welcher die

Preussischen Unterthanen bisher im Sund, sowohl für Schiff als Ladung, unterworfen gewesen, soll gänzlich aufhören.

Die zum Besten der Zollbeamten bestimmten Sporteln und andere Unkosten im Sund sollen von den Preussischen Unterthanen in derselben Art entrichtet werden, wie es von den, durch abgeschlossene Handelsverträge mit Dänemark am meisten begünstigten Nationen geschieht. Auf eben diese Art sollen die Preussischen Unterthanen die Abgaben für die Durchfahrt durch den Hollsteinischen Kanal erlegen.

#### Art. 5. Befreiung von der Visitation.

Bei der Fahrt durch den Sund, durch die Belte und den Hollsteinischen Kanal sollen die Schiffe und Waaren, welche Preussischen Unterthanen zugehören, nicht visitirt werden, sondern man wird, hinsichtlich der Entrichtung der von diesen Schiffen und Waaren zu zahlenden Abgaben, den von dem Magistrate oder dem Zollamte des Ortes, von welchem die Schiffe abgegangen sind, in gehöriger Form ausgestellten und von den Preussischen Schiffskapitainen vorzuzeigenden Zeugnissen und Pässen, Glauben beimessen, ohne eine weitere Auskunft über die Waaren, aus welchen die Ladung besteht, zu verlangen, es auch in Ansehung des Gewichts, des Maasses, der Qualität und des Einballens der Waaren, lediglich auf den Inhalt dieser Zeugnisse und Pässe ankommen lassen. Es versteht sich jedoch hierbei von selbst, daß wenn man einen in dieser Hinsicht begangenen Unterschleif gewahr werden sollte, man auf den ersten Antrag dieserhalb auf Mittel bedacht sein wird, demselben abzuhelpen und ihm für die Zukunft vorzubeugen.

#### Art. 6. Zollquittung.

Das Zollamt des Sundes hat auf der Quittung über die bezahlten Zölle die von einer jeden Gattung von Waaren erhobenen Zölle jedesmal einzeln anzugeben, damit auf diese Weise bewahrheitet und festgestellt werden kann, ob nicht zuviel gefordert worden; und es soll dem gedachten Zollamte nicht gestattet sein, diesem Gebrauche zuwider zu handeln, es sei denn, daß die Schiffskapitaine selbst, um ihre Abfertigung zu beschleunigen, mit einer allgemeinen Bescheinigung der für die ganze Ladung bezahlten Zölle zufrieden sein wollten.

#### Art. 7. Abfertigung der Schiffe im Sund.

Die Preussischen Schiffe sollen im Sund ohne allen Vorzug abgefertigt werden, und die Königl. Zollkammer soll andern Schiffen nicht den Vorzug geben, es sei denn, daß diese zuerst angekommen wären.

#### Art. 8. Die Preussischen Schiffe werden nicht zweimal zahlen.

Preussische Schiffe, welche den Sundzoll erlegt haben, sei es wenn sie von der Ostsee kommen, oder wenn sie nach der Ostsee gehen, köu-

nen nicht angehalten werden, denselben noch einmal zu erlegen, falls sie durch Sturm, widrige Winde, oder auf andere Art, genöthigt werden sollten, in den Sund zurückzukehren.

#### Art. 9. Schifffahrt auf der Elbe.

Preussische Schiffe, welche vor der Festung Glückstadt und andern Dänemark gehörigen festen Plätzen an der Elbe vorbeifegeln, sollen weder visitirt noch aufgehalten oder beunruhigt werden, es sei denn, daß in Kriegszeiten erwiesene Verdachtsgründe obwalteten, daß diese Schiffe dem Feinde Kriegskontrebande zuführen. Die Preussischen Schiffe werden auf der Elbe gleich den Nationalschiffen behandelt.

#### Art. 10. Zuflucht in der Gefahr.

Preussische Schiffe, welche durch Sturm, widrige Winde, oder andere Seezufälle genöthigt werden, ihre Zuflucht in irgend einem Hafen der Dänischen Monarchie zu nehmen, können daselbst ungehindert Anker werfen, sich aufhalten und ausbessern, ohne für ihre Waaren, so lange diese nicht ausgeschifft oder verkauft werden, Zoll zu erlegen. Ein Gleiches soll rücksichtlich der Dänischen Schiffe in den Preussischen Häfen statt finden.

#### Art. 11. Befreiung von der Beschlagnahme.

Kein Schiff, es sei Kauffahrtei- oder Kriegsschiff, welches den Unterthanen einer der beiden kontrahirenden Mächte gehört, kann in den Häfen der andern angehalten, noch können die Waaren in Beschlag genommen werden. Dieses ist jedoch nicht auf gerichtliche Beschlagnahmen und Arreste wegen Schulden auszudehnen.

#### Art. 12. Embargo.

Keines von diesen Schiffen kann zum Kriegesdienste, oder zu irgend einem andern Transport, wider seinen Willen, gezwungen werden.

#### Art. 13. Ein- und Ausfuhr.

Jede der beiden Nationen soll berechtigt sein, sowohl ihre eigenen als fremden Erzeugnisse und Waaren, auf eignen Schiffen in die Staaten der andern kontrahirenden Macht einzuführen, auch einen gleichen Handel am Bord fremder Schiffe zu treiben. Die beiderseitigen Unterthanen sind jedoch stets verbunden, sich den Vorschriften und Bestimmungen zu unterwerfen, wodurch die Einfuhr oder die Ausfuhr gewisser Güter und Waaren, in dem Staate, wo der Handel getrieben wird, entweder gänzlich verboten, oder vorzugsweise einer Gesellschaft oder Gemeine überlassen worden ist.

Auch haben die beiderseitigen handeltreibenden Untertbanen sich nach den alten Gesezen und Gebräuchen der Städte zu richten, wofelbst sie Handel treiben und Kraft welcher ein Handelszweig den Einwohnern dieser Städte mehr oder minder vorbehalten ist, wie dies in Königberg, Elbing und Danzig, rüdfichtlich des Handels mit Polnischen und Ruffischen Waaren, statt findet.

#### Art. 14. Freiheit des Ladens und Abladens.

Die Kaufleute, Kapitaine, Befehlshaber der Schiffe und andre Untertbanen einer jeden der beiden Nationen, können in den Häfen der andern weder gezwungen werden, irgend eine Art Waare in andre Schiffe zu laden, oder sie an Bord ihrer Schiffe aufzunehmen, noch länger auf ihre Verladung zu warten, als sie es für gut befinden.

#### Art. 15. Handel in Kriegszeiten.

Geräth eine der beiden kontrahirenden Mächte in einen Krieg mit einer dritten Macht, so wird solche dennoch ihrerseits der andern Macht Beweise ihrer fortdauernden Freundschaft geben, ohne irgend eine Begünstigung zu fordern, welche dem eignen Interesse und der Ruhe der neutral gebliebenen Macht nachtheilig werden könnte; vielmehr wird sich letztere, von Seiten der kriegführenden Macht, des vollen Anerkennnisses aller, ihr durch die Neutralität gesicherten, Rechte zu erfreuen haben, wogegen sie aber auch ihrerseits die damit verbundenen Pflichten strenge zu erfüllen hat.

#### Art. 16. Schifffahrt der Neutralen.

In Folge des vorhergehenden Artikels können alle Schiffe der kontrahirenden Mächte ungehindert von Häfen zu Häfen, und auch nach den Küsten der kriegführenden Nationen segeln.

#### Art. 17. Waaren am Bord neutraler Schiffe.

Da die Hohen kontrahirenden Mächte beschlossen haben, die Freiheit des Handels und der Schifffahrt Ihrer Untertbanen, in dem Falle, wo die eine im Kriegszustande sich befinden, während die andere neutral bleiben würde, unter hinreichenden Schuz zu stellen, so sind Sie übereingekommen, daß alle auf neutralen Schiffen verladene Waaren, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, frei sein sollen.

Es steht mithin den neutralen Untertbanen frei, für ihre Rechnung, die von ihnen erhandelten Erzeugnisse des Grund und Bodens oder der Manufakturen des kriegführenden Landes zu transportiren.

Dieselbe Freiheit soll sich auch auf die am Bord eines neutralen Schiffes befindlichen Personen erstrecken, selbst wenn sie Feinde des andern Theiles wären, doch mit Ausnahme der im feindlichen Dienst noch wirklich stehenden Kriegsleute.

Um allen Nachtheilen vorzubeugen, die aus der Unredlichkeit derjenigen erwachsen können, welche sich der Flagge einer Nation bedienen, der sie nicht angehören, ist man übereingekommen, als unabwweichliche Regel festzustellen: daß auf jedem Schiffe, um als das Eigenthum des Landes, dessen Flagge es führt, betrachtet werden zu können, der Kapitain und die Hälfte der Mannschaft aus Inländern bestehen, und die Schiffspapiere und Pässe in guter und gehöriger Form, nach Maafgabe der Verordnungen der Regierung ausgefertigt, welcher das Schiff anzugehören vorgiebt, befunden werden müssen. Jedes Schiff, welches diese Regel nicht beobachtet und den in dieser Hinsicht bekannt gemachten Verordnungen zuwider handelt, gehet aller Rechte auf den Schuß der kontrahirenden Mächte verlustig.

#### Art. 18. Blokirte Häfen.

Die Schiffe der neutralen Macht sollen jedoch in blokirten Häfen keinen Handel treiben. Man ist darin übereingekommen, nur solchen Ort als belagert oder blokirt zu erachten, welcher von der Seeseite durch zwei Kriegsschiffe, und von der Landseite durch eine Batterie Kanonen dergestalt eingeschlossen ist, daß der Eingang nicht gewagt werden kann, ohne sich der augenscheinlichen Gefahr einer Beschießung mit Kanonen Preis zu geben.

#### Art. 19. Visitation auf der See.

Die Kauffartheschiffe, welche allein segelnd, an den Küsten oder in offener See, auf Kriegsschiffe oder Privatkaper der einen oder der andern kontrahirenden Macht stoßen, welche mit irgend einem andern Staate in Krieg verwickelt ist, haben sich der Visitation zu unterwerfen. In diesem Falle ist es den Kapitäinen und Führern der gedachten Schiffe untersagt, irgend etwas von ihren Papieren über Bord zu werfen. Gedachte Kriegsschiffe oder Privatkaper sollen sich jederzeit einen Kanonenschuß weit von den Kauffartheschiffen entfernt halten; und um gänzlich jeder Unordnung oder Gewaltthätigkeit vorzubeugen, ist man übereingekommen, daß erstere niemals mehr als zwei oder drei Mann in ihrer Schaluppe an Bord der Kauffartheschiffe senden dürfen, um die Pässe und Seebriefe zu prüfen, welche das Eigenthum und die Ladung dieser Schiffe bewahrheiten. In den Fällen aber, wo die Kauffartheschiffe unter dem Geleit eines oder mehrerer Kriegsschiffe segeln, soll die einfache Erklärung des befehlhabenden Offiziers derselben, daß jene Schiffe keine Kontrebande am Bord haben, völlig genügen und keine Visitation weiter statt finden.

**Art. 20. Schiffe, welche mit Kriegs-Kontrebande angetroffen werden.**

Im Fall, daß bei der Visitation ein Schiff mit Kriegskontrebande angetroffen wird, soll sich der Kaper aller Gewaltthätigkeit gegen dasselbe enthalten. Er ist aber berechtigt, das Schiff in einen Hafen zu bringen, wo, nach anhängig gemachtem gesetzlichen Verfahren und nach gefälligem Endurtheile, die Waaren, welche Kriegskontrebande sind, konfiscirt, die andern Güter dagegen zurückgegeben werden sollen, ohne daß man jemals weder das Schiff noch die Güter, unter dem Vorwande von Kosten oder Geldbuße zurückhalten darf. Im Laufe des Processes ist der Kapitain, nachdem er die für Kriegskontrebande anerkannten Güter ausgeantwortet hat, nicht weiter verpflichtet, das Ende seiner Angelegenheit abzuwarten, sondern kann, wenn er es für gut findet, mit seinem Schiff und dem Reste seiner Ladung wieder in See gehen.

Geschieht die Entdeckung der Kontrebande auf offener See, so kann der Kapitain des Schiffs, an dessen Bord sich die Kontrebande befindet, nach Gutfinden diese Kontrebande dem Kaper überlassen, welcher sich alsdann mit dieser freiwilligen Uebergabe begnügen muß, ohne das Schiff auf irgend eine Art weiter zu beunruhigen.

**Art. 21. Kontrebande.**

Unter der Benennung von Kriegskontrebande werden bloß Feuer- gewehre und andere Waffen mit deren Zubehör verstanden, als: Kanonen, Musketen, Mörser, Petarden, Bomben, Granaten, Lasseten, Flinten, Pistolen, Stück- und Kleingewehrflugeln, Flintensteine, Lanten, Pulver, Salpeter, Schwefel, Kürasse, Lanzen, Degen, Degenkuppeln, Patronentaschen, Sättel und Säume; doch soll von diesen Sachen dasjenige ausgenommen sein, was zur Vertheidigung des Schiffs und dessen Mannschaft erforderlich ist. Diese Waaren werden indeß nur in dem Falle als Kriegskontrebande erachtet, wenn sie in feindliches Land eingeführt werden. Alle andere Waaren, welche in diesem Artikel nicht aufgeführt sind, können als Kriegskontrebande nicht betrachtet werden.

**Art. 22. Kaperei.**

Die Aufmunterungen, welche von demjenigen beider Theile, der Krieg führt, in seinen Verordnungen über Kaperei, den Besatzungen seiner Kriegsschiffe und seinen Untertanen, welche Kaperschiffe ausgerüstet haben, etwa bewilligt werden, sind in keinem Falle auf Rauffarthenschiffe der neutral gebliebenen Macht anzuwenden.

**Art. 23. Schuß der gegenseitigen Schiffe.**

Jeder der beiden kontrahirenden Theile wird bemüht sein, alle in dem Bezirk seiner Gerichtsbarkeit zu Wasser und zu Lande befindlichen

Schiffe und andere Güter zu beschützen und zu vertheidigen. Diese Mächte wollen demnach nicht dulden, daß die Schiffe und Waaren ihrer beiderseitigen Untertbanen, an den Küsten und in den Häfen, auf den Rheden und in den Strömen, die unter ihrer Herrschaft stehen, von den Kriegsschiffen oder andern Fahrzeugen einer dritten Macht weggenommen werden, und in dem Falle, wo dieß doch geschähe und der Schuß nicht hätte statt finden können, werden die kontrahirenden Theile alle ihre Macht anwenden, um die Zurückgabe des weggenommenen Schiffes und den vollständigen Ersatz alles Schadens zu bewirken.

#### Art. 24. Quarantaine.

In Ansehung der Quarantaine, welche in gewissen Fällen in den Staaten des einen oder des andern der kontrahirenden Theile verordnet werden kann, haben sich darnach ihre schiffahrttreibenden Untertbanen gegenseitig in derselben Art, als die Eingebornen und die Untertbanen andrer befreundeter Nationen, zu richten; doch sollen die Verordnungen in dieser Hinsicht gleichförmig und ohne Begünstigung oder Vorrecht für die eine oder andere Nation sein.

#### Art. 25. Schiffbruch.

Wenn Schiffe der Untertbanen der beiden kontrahirenden Theile stranden, oder an den Küsten des einen oder des andern Schiffbruch leiden, so sollen die beiderseitigen Untertbanen, sowohl für sich selbst, als in Hinsicht ihrer Schiffe und Güter, jede mögliche Hülfe und jeden Beistand, so wie die Landeseingebornen genießen; doch haben sie auch dafür dieselben Kosten und Abgaben zu entrichten, welchen in solchen Fällen die eigenen Untertbanen des Staats, an dessen Küsten sie gestrandet sind oder Schiffbruch gelitten haben, unterworfen sind.

In dem Falle, wenn an den Preussischen oder Dänischen Küsten ein Schiff, welches Schiffbruch erlitten, gefunden werden sollte, ohne daß man den Namen des Eigenthümers erfahren kann, wird die Regierung dreimal hintereinander in den öffentlichen Blättern des Landes, so wie auch in der Hamburger Zeitung, eine Beschreibung des verunglückten Schiffes bekannt machen lassen, damit der Eigenthümer die nöthigen Reklamationen anbringen kann; und nur erst nach Ablauf eines Jahres nach einer solchen Bekanntmachung soll, wenn sie ohne Erfolg geblieben ist, über das verunglückte Schiff, nach den Landesgesetzen, verfügt werden können.

#### Art. 26. Consuln.

Die kontrahirenden Mächte haben in ihren gegenseitigen Staaten Consuln angestellt, um ihren beiderseitigen Untertbanen mit Rath und That an die Hand zu gehen, und die zwischen beiden Nationen be-

stehenden Handelsverbindungen zu befördern. Sollten Umstände die Anstellung von Consulen, Vice-Consulen oder Handelsagenten der kontrahirenden Theile in denselben Preussischen oder Dänischen Europäischen Häfen, in welchen sich noch keine befinden, wünschenswerth machen, so wird man solcher nicht entgegen sein.

#### Art. 27. Respektive Unterthanen.

Die Preussischen Unterthanen, welche in Dänemark, und die Dänischen Unterthanen, welche in Preussen sich niedergelassen haben, sollen stets die Freiheit behalten, das Land, welches sie bewohnen, zu verlassen, wofern sie ihre Schulden bezahlen und andern Verpflichtungen, nach den Gesetzen des Staats, in welchem sie sich befinden, Genüge leisten.

#### Art. 28. Bruch.

Sollte ungeachtet der aufrichtigen Gesinnungen der Hohen kontrahirenden Theile, und Ihres gegenseitigen Bestrebens, den Frieden unter Sich aufrecht zu halten, es unglücklicher Weise (was Gott verhüten wolle!) zu einem Bruch oder wohl gar zu einem offenbaren Kriege zwischen Ihnen kommen, so werden dennoch Ihre beiderseitigen Unterthanen, die sich in den gegenseitigen Staaten befinden, sowohl in Ansehung ihrer Person als ihres Eigenthums sicher sein.

Sie sollen eine einjährige Frist haben, um ihre Angelegenheiten in Richtigkeit zu bringen und ihre Güter und Effekten fortzuführen, wozu sie vollkommene Freiheit genießen, und Hülfe und Schutz erhalten sollen. Rechtspflege wird ihnen nach wie vor dem Kriege verwaltet, und nach Ablauf der einjährigen Frist wird man ihnen die erforderlichen Pässe erteilen, damit sie sicher und frei mit ihren Familien, ihren Gütern, Effekten, Waaren und Schiffen in ihr Vaterland zurückkehren können.

#### Art. 29. Dauer des Vertrags.

Gegenwärtiger Traktat soll Zwanzig Jahre bestehen, und alles was darin bestimmt worden, während dieses Zeitraums treulich beachtet und seinem ganzen Inhalte nach vollzogen werden; auch soll es vor Ablauf des gedachten Zeitraums von dem Gutbefinden der beiden Hohen kontrahirenden Theile abhängen, über die Verlängerung des Traktats mit einander übereinkommen.

#### Art. 30. Ratifikation.

Gegenwärtiger Traktat soll ratifizirt werden, und die Ratifikationen sind in Verlauf von Zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung desselben an gerechnet, oder wo möglich noch früher, auszuwechseln.

Zu Urkunde dessen haben wir Unterschriebene, kraft unserer Vollmachten, denselben unterzeichnet und mit unserm Wappen besiegelt.

Geschehen zu Kopenhagen, den Siebenzehnten Juni Eintausend Acht Hundert und Achtzehn.

(L. S.) (gez.) Graf zu Dohna.  
(L. S.) (gez.) R. Rosenkrantz.

## Nr. 2.

Uebersetzung der Konvention zwischen Preußen und Dänemark wegen Erneuerung des Handelsvertrags vom 17. Juni 1818.

Geschlossen den 26. Mai und ratifizirt den 6. Juli 1846.

Nachdem der Handelsvertrag zwischen Preußen und Dänemark vom 17. Juni 1818 nach Ablauf der im Artikel 29. desselben bestimmten Dauer im Einverständnisse beider Theile bisher in Ausführung erhalten worden ist; Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Dänemark aber Sich in dem Wunsche vereinigt haben, den Zustand von Ungewißheit über die Dauer dieses Verhältnisses durch Verabredung einer weiteren Frist zu beseitigen, während welcher der gedachte Vertrag, unter einigen für angemessen erachteten Modifikationen und zusätzlichen Bestimmungen, noch in Kraft bleiben soll; so haben in dieser Absicht zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

### Artikel 1.

Die Stipulationen des zwischen beiden Hohen vertragenden Theilen unter dem 17. Juni 1818 geschlossenen Handelsvertrages sollen bis zum 1. Juli 1851 und darüber hinaus für die ganze Zeit der Dauer der gegenwärtigen Konvention (Artikel 11.) in voller Kraft bleiben, in soweit dieselben nicht durch die folgenden Artikel aufgehoben oder abgeändert werden.

### Artikel 2.

(Zum Artikel 3., erstes Alinea des Vertrages vom 17. Juni 1818.)

Man ist darüber einverstanden, daß die Stipulation des ersten Alinea des dritten Artikels des Handelsvertrages vom 17. Juni 1818 keine Anwendung findet auf die Küstenschiffahrt, d. h. auf den Transport von Erzeugnissen oder Waaren, welche in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets eingeladen wer-

den, indem die Hohen vertragenden Theile gegenseitig Sich das Recht vorbehalten, diesen Verkehr besonderen Bestimmungen zu unterwerfen.

#### Artikel 3.

(Zum Artikel 3., erstes Alinea, ebendasselbst.)

In den überseeischen Kolonien Dänemarks sollen die Preussischen Schiffe und Ladungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden, unter denen die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen es jetzt sind, oder künftig sein werden. Dasselbe soll rücksichtlich der Färder Inseln, Islands und Grönlands stattfinden, in soweit als der Handel daselbst anderen Nationen eröffnet sein wird.

#### Artikel 4.

(Zum Artikel 4. des Vertrages von 1818.)

Man ist übereingekommen, daß während der Dauer der gegenwärtigen Konvention der von der Königlich Dänischen Regierung unter dem 1. Januar 1842 publicirte Sund- und Beltzolltarif nebst den darin enthaltenen reglementarischen Bestimmungen auf die Preussischen Schiffe und Ladungen angewendet werden soll, so daß der Handel und die Schiffahrt der Preussischen Unterthanen, in Allem was die Erhebung der Sund- und Beltzölle betrifft, nach den Bestimmungen des gedachten Tarifs behandelt werden sollen.

Da auch die gedachten Preussischen Unterthanen beständig auf eben dem Fuße behandelt werden sollen, wie die am meisten begünstigten Nationen, so ist man darüber einverstanden, daß jede Reduktion des gedachten Tarifs, sowie jede andere Begünstigung oder Vortheil, welcher Art sie auch sein mögen, welche einer anderen Nation inzwischen zugestanden sein oder künftig zugestanden werden möchten, von rechtmäßig und ipso facto den Preussischen Unterthanen gleichmäßig zu Theil werden sollen.

#### Artikel 5.

(Zum Art. 5. des Vertrages von 1818.)

Bei der Fahrt durch den Schleswig-Holsteinschen Kanal und durch die Eider sollen die Preussischen Schiffe und Ladungen in allen Beziehungen auf demselben Fuße behandelt werden, wie die der am meisten begünstigten Nationen.

#### Artikel 6.

(Zum Art. 7. des Vertrages von 1818.)

Die Königlich Dänische Regierung verpflichtet sich, die Abfertigung der Preussischen Schiffe bei den Zollstätten im Sund und in den Belten so viel als möglich zu erleichtern und zu beschleunigen und darauf zu wachen, daß bei der Klarirung jeder nicht durchaus nöthige Aufenthalt beseitigt werde: hiermit wird indeß der feststehende Grundsatz, daß die

Schiffe nach Ordnung ihrer Ankunft abgefertigt werden müssen; nicht aufgehoben.

#### Artikel 7.

(Zum Art. 9. des Vertrages von 1818.)

Da die Schifffahrt auf der Elbe seit dem Abschlusse des Vertrages vom 17. Juni 1818 durch besondere zwischen den Elbuserstaaten geschlossene Uebereinkünfte, nämlich durch die Konvention vom 23. Juni 1821 und die Additionalakte vom 13. April 1844, geregelt worden ist, so beziehen sich die Hohen vertragenden Theile in Allem, was die Beschißung des gedachten Stromes betrifft, auf die in jenen Uebereinkünften enthaltenen Bestimmungen.

#### Artikel 8.

(Zum Art. 10. des Vertrages von 1818.)

Die Hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, die Abgabefreiheit, welche im Artikel 10. des Vertrages vom 17. Juni 1818 zu Gunsten derjenigen Schiffe stipulirt ist, welche in den Häfen der beiderseitigen Länder im Nothfalle einlaufen, auf alle Abgaben auszu dehnen, welche das Schiff oder die Ladung treffen, so daß Preussische oder Dänische Schiffe, welche als Nothhafner in einen der Häfen der Hohen vertragenden Theile einlaufen, sie mögen nun daselbst ausladen oder nicht, weder Hafengelder noch irgend eine andere Abgabe entrichten sollen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gehörig festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheischt.

Wenn diese Schiffe ihre Ladung, so wie sie dieselbe eingebracht haben, wieder ausführen, sollen sie ebenfalls von der Entrichtung aller Ausgangsabgaben befreit sein.

#### Artikel 9.

(Zum letzten Alinea des Artikels 17. des Vertrages von 1818.)

Man ist übereingekommen, die Bestimmung, welche in dem letzten Alinea des 17ten Artikels des Vertrages vom 17. Juni 1818 enthalten ist, aufzuheben und fortan als Preussische oder Dänische Schiffe diejenigen zu betrachten, welche in dem Staate, dem sie angehören, nach Maafgabe der dort geltenden Gesetze und Reglements, als solche anerkannt werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten sich die Auswechslung von Erklärungen vor, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente geben, mit welchen, nach den Anordnungen der respektiven Staats-Regierungen, deren Schiffe versehen sein müssen.

Wenn nach der, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des

gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung einer der Hohen kontrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

#### Artikel 10.

(Zum Artikel 24. des Vertrages von 1818.)

Die Preussischen Schiffe, welche durch den Sund oder die Belte in die Ostsee eingehen und sich nach einem Preussischen Hafen begeben wollen, ohne in einen Dänischen Hafen einzulaufen und ohne mit dem Lande in Verbindung zu treten, können frei von Quarantaine durch den Sund und die Belte fahren, und man hat sich ausdrücklich darüber verständigt, daß dieselben nicht gehalten sind, sich einer Dänischen Quarantaine bloß aus dem Grunde zu unterwerfen, daß sie genöthigt sind, die Dänischen Zollstätten der Klarirung und Zollentrichtung wegen zu berühren. Die Dänischen Zollbehörden im Sund und in den Belten werden zu diesem Ende, unter Berücksichtigung der bestehenden Verordnungen, die erforderlichen Einrichtungen treffen.

Der Beistand der Lootsen soll diesen Schiffen, in soweit es unter den hier vorgesehenen Umständen thunlich ist, und gegen eine angemessene Vergütung geleistet werden.

Wenn hingegen die Führer der gedachten, durch den Sund und die Belte gehenden Schiffe sich mit Dänischen Quarantaine-certifikaten zu versehen wünschen, so sollen dieselben in den Dänischen Quarantaineanstalten zugelassen werden. Sie haben sich alsdann den dort geltenden Reglements zu unterwerfen und sollen daselbst sowohl hinsichtlich der Dauer der Quarantaine, als hinsichtlich der Gebühren und der Expedition, ganz auf dem nämlichen Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe.

#### Artikel 11.

Die gegenwärtige Konvention soll bis zum 1. Juli 1851 in Kraft bleiben. Wenn dieselbe sechs Monate vor Ablauf dieser Frist nicht gekündigt ist, so soll sie ferner von Jahr zu Jahr und so lange verbindlich bleiben, bis einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen, jedoch sechs Monate vorher, seine Absicht angezeigt haben wird, dieselbe außer Wirksamkeit zu setzen.

Die gegenwärtige Konvention wird von den Hohen vertragenden Theilen ratifizirt werden, und die Ratifikationen derselben sollen in dem Zeitraume von sechs Wochen, oder wo möglich noch früher, zu Kopenhagen ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diese Konvention unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen zu Kopenhagen, den 26. Mai 1846.

Schoultz v. Ascheraden.

Reventlow-Criminil.

(L. S.)

(L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratificirt und die Ratifikationsurkunden sind am 6. Juli d. J. zu Kopenhagen ausgewechselt worden.

## A n h a n g.

### I.

Die von dem Königlischen Dänischen General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium unter dem 1. Januar 1842 publicirte Deresund- und Strom-Zoll-Rolle.

In Uebereinstimmung mit der allergnädigsten Ermächtigung Seiner Majestät wird hiedurch die Deresund- und Stromzollrolle zur öffentlichen Kunde gebracht, welche diejenigen Bestimmungen enthält, die in der Christianopeler Zollrolle vom 13. August 1645, in dem Tractate mit den vereinigten Niederlanden vom 15. Juni 1701, in den Declarationen vom 14. und 19. Juni 1811, so wie in den Conventionen vom 13. und 23. August selbigen Jahres festgesetzt sind.

#### §. 1.

Privilegirte oder unprivilegirte Behandlung in dem Deresunde und den Belten.

Die Schifffahrt durch den Deresund und die Belte ist hinsichtlich des Sund- und Stromzollses entweder privilegirt oder unprivilegirt.

Zu den privilegirten Nationen gehören außer dem Königreiche Dänemark nebst den Herzogthümern Schleswig, Holstein und Lauenburg, so wie den übrigen dänischen Besitzungen, alle diejenigen Nationen, mit welchen Dänemark Handels- und Schifffahrts-Tractate und Conventionen abgeschlossen hat, worin Bestimmungen wegen der Sund- und Stromzollabgaben enthalten sind.

Zu den unprivilegirten Nationen hingegen gehören alle übrigen, welche unter den erstgenannten nicht einbefaßt sind.

#### §. 2.

Die privilegirten Nationen.

Die Nationen, welche zur Zeit laut abgeschlossener Handels- und Schifffahrts-Tractate und Conventionen

im Veresfund und in den Belten privilegirte Behandlung genießen, sind folgende:

1. Belgien, laut Convention vom 13. Juni 1841.
2. Brasilien, laut Tractats vom 26. April 1828.
3. Bremen, laut Declaration vom 5. November 1835.
4. Frankreich, laut Tractats vom 23. August 1742.
5. Hamburg, laut Convention vom 27. Mai 1768.
6. Holland oder die Niederlande, durch die Tractate vom 13. August 1615 und 15. Juni 1701, so wie die Declaration vom 10. Juli 1817.
7. Lübeck, laut Declaration vom 14. October 1840.
8. Die vereinigten mexicanischen Staaten, laut Tractats vom 19. Juli 1827.
9. Die vereinigten nordamerikanischen Staaten, laut Convention vom 26. April 1826.
10. Norwegen, laut Convention vom 23. August 1841.
11. Oldenburg, laut Declaration vom 31. März 1841.
12. Preußen, laut Tractats vom 17. Juni 1818.
13. Rußland, laut Tractats vom 1. October 1782 und Additional-Acte vom 14. October 1831.
14. Spanien, laut Königlich Resolution vom 25. Mai 1798.
15. Großbritannien und Irland mit den übrigen zugehörigen Landen und Orten, laut Tractats vom 11. Juli 1670 und Convention vom 13. August 1841.
16. Schweden, durch den Friedenstractat vom <sup>3. Juni</sup>/<sub>5. Juli</sub> 1720 und die Convention vom 23. August 1841.
17. Venezuela, laut Tractats vom 26. März 1838.
18. Oesterreich, laut Convention vom 12. Februar 1834.

## §. 3.

Tarif der Zölle im Veresfunde und in den beiden Belten.

A.	Eorr. Mthr.	Stück.
Kale, siehe Fische.		
Abfall-Leder, siehe Leder.		
Abfichsel oder Dodder, siehe Doddersaat.		
Ackerkohlsaamen oder Hederich, wie Rubsaat.		
Apffel . . . . . die Last	—	6
Anm. 12 Tonnen auf die Last gerechnet.		
Aeschene Balken, siehe Balken.		
Bretter und Planken, siehe Planken.		
Aeschenhölzer oder Klöße . . . . . die 10 Stück	—	9
Ahorn-Bretter und Planken, siehe Planken.		
Alaun . . . . . das Sch. Pfd.	—	12

	Spec. Rebr.	Cont.
Alaunleder, siehe Leder.		
Alkali, siehe Soda.		
Almagros, siehe Krapp.		
Amidam, siehe Stärke.		
Angora Ziegenhaar, wie Kamelhaar.		
Anis . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Ankerstöcke . . . . . das Schock oder 60 Stk.	1	—
Ankertane, siehe Tauwerk.		
Antimonium, siehe Spießglanz.		
Apfelsinen . . . . die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl	—	1
Anm. 20 Kisten werden auf die Last gerechnet.		
Apfeltrank, siehe Eider.		
Armagnac, siehe Branntwein.		
Armosinen, siehe Taft.		
Arrac, siehe Branntwein.		
Arsenik . . . . . die 300 Pfd.	—	8
— rother, siehe Auripigment.		
Asche, nemlich:		
Pottasche } . . . . . die Last oder 12 Sch. Pfd.	1	—
Strohasche }		
Anm. Die Tonne, ohne Gewichtsaufgabe, wird zu 1 Sch. Pfd. Netto gerechnet.		
Sodaasche, wie Soda.		
Tangasche (Kelp) . . . . . das Sch. Pfd.	—	4
Anm. Die Tonne ohne Gewichtsaufgabe, wird zu $\frac{1}{2}$ Sch. Pfd. Netto gerechnet.		
Holzasche . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last gerechnet. 1 Sch. Pfd. Netto pr. Tonne. Ein Faß von Riga wird als eine Tonne gerechnet.		
Atlas . . . . . die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen auf das Stk. gerechnet.		
Auripigment . . . . . die 100 Pfd.	—	6

## N.

Bakelaer, siehe Lorbeer.

Balken von Aescchen- u. Buchenholz, wie eichene Balken.

— eichene . . . . . das Stück	—	3
— sichtene oberl } . . . . . die 2 Stück	—	3
— föhrene }		
— lindene, wie sichtene oder föhrene Balken.		
— runde, werden nach den Dimensionen verzoßt, wie Rundhölzer.		
— angegeben als „in 4 und 8 Kanten gehauene Balken“ werden als Spieren von 7 bis unter 15 Palmen verzoßt.		

	Spec. Mtblr.	Etée.
Balkpauken, eichene . . . . .	das Schock oder 60 Stück	1 —
— sichtene oder föhrene . . . . .	das Schock oder 60 Stück	— 36
Balkunen, eichene, wie eichene Balken.		
— sichtene oder föhrene, wie sichtene oder föhrene Balken.		
Band von Baumwolle wird nach dem Werthe verzollt.		
— — Seide und Floret . . . . .	die 2 Pfd.	— 5
— — — — — mit Gold oder Silber .	das Pfd.	— 5
— — Leinen, und andere nicht besonders namhaft gemachte Bänder . . . . .	die 5 Pfd.	— 3
Bandholz . . . . .	die 1000 Stück	— 4
Barilla, siehe Soda.		
Barfunen, siehe Balkunen.		
Basanleder, siehe Leder.		
Batist von Linnen, siehe Kammertuch.		
— — Seide, wie Stoffe, seidene.		
Baumsparren, wie Rundhölzer, siehe Holz.		
Baumwolle . . . . .	die 100 Pfd.	— 18
Baumwollenes Garn, siehe Garn.		
Baumwollene Strümpfe, siehe Strümpfe.		
— Waaren, siehe Waaren.		
Bausteine, werden nach dem Werthe verzollt.		
Beiderwand . . . . .	die 4 Stück	— 5
Anm. 25 Ellen auf Stück gerechnet.		
Berghölzer, siehe Holz.		
Bergmoos von Schweden (Färgmoosa) . .	das Sch. Pfd.	— 3
Bernstein, verarbeiteter . . . . .	die 5 Pfd.	— 6
— roher, heilicht oder Abfall . . .	das Sch. Pfd.	— 9
Bettdecken, siehe Decken.		
Bettfedern . . . . .	das Sch. Pfd.	— 6
Bettzwillich, siehe Bührenzeug.		
Biberfelle . . . . .	die 100 Stück	1 —
Biberhaar oder Biberwolle, siehe Wolle, Biber.		
Bier, Lübecker, Rostocker, Stralsunder u. Bismarer .	die Last	— 18
Anm. 6 Fässer oder 12 Tonnen pr. Last.		
— Mumme, Prüssing oder Zoppenbier, und alles andere, hier nicht ausdrücklich benannte Bier . . .	die Last	— 36
Anm. 6 Fässer oder 12 Tonnen pr. Last.		
— von England, Holland und andern Orten in Drhosten	die 2 Drhst	— 9
Anm. 8 Drhst oder 12 Tonnen pr. Last. Von England sind 54 Gallons = 1 Drhst.		
Bier auf Bouteillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Bieressig, siehe Essig.		
Birkenhölzer oder Klöße . . . . .	die 10 Stück	— 9
Birken-Stangen, siehe Stangen.		
Birnen . . . . .	die 2 Tonnen	— 1
Anm. 12 Tonnen auf die Last.		

	Spec. Mtblr.	Eräv.
Blech, Eisen- oder Schwarzblech . . . . das Sch. Pfd.	—	6
— verzinntes oder Weißblech (Engl. Tinplates) wird nach dem Werthe verzollt.		
— Kupferblech, wie Kupfer.		
— Messingblech, wie Messing.		
Blei . . . . . die 6 Sch. Pfd. oder 1 Fuder	—	24
Anm. Eine englische „Ton“ wird als ein Fuder gerechnet.		
Bleierz oder Reißblei . . . . . das Sch. Pfd.	—	6
Bleiweiß . . . . . — Sch. Pfd.	—	6
Bloßsteine, siehe Sandsteine.		
Blößwolle oder Raifwolle, siehe Wolle.		
Böckelsterbfelle sind junge Bock- oder Rißfelle.		
Bockfelle . . . . . die 10 Decher oder 100 Stück	—	18
— junge oder Rißfelle . . . . . die 1000 Stück	—	9
Bockshaare, wie gewöhnliche Ziegenhaare.		
Bodenholz, siehe Holz.		
Bohlen, eichene, wie eichene Planken.		
— fichtene oder söhrene, wie fichtene oder söhrene Planken.		
Bohlholz, siehe Holz.		
Bohlstöcke, wie Bohlholz.		
Bohnen . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, weder 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Bohnen, Caffeebohnen, siehe Caffee.		
Bohnenstangen, wie Wachholderstangen.		
Boldavet, siehe Leinwand.		
Bolfram, wie Schetter, Cracau Leinen, siehe Leinwand.		
Bombasin } . . . . . die 4 Stück	—	5
Bombazettl }		
Anm. 25 Ellen auf 1 Stück gerechnet.		
Bootholz, wie Bootstegen.		
Bootsmasten, siehe Masten.		
Bootsstaken, wie ordinäre Sparren.		
Boostegen . . . . . die 25 Stück	—	6
Boratten, seidene . . . . . — 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen auf das Stück gerechnet.		
Bouteillen, siehe Flaschen.		
Boy . . . . . das Stück	—	3
Anm. 25 Ellen auf 1 Stück gerechnet.		
Branntwein Armagnac, wie Französischer Branntwein.		
— Arrak . . . . . das Drhst von 30 Vierteln	—	24
— Charante . . . . . das Drhst von 30 Vierteln	—	24
— Cognac . . . . . das Drhst von 30 Vierteln	—	24
— Französischer . . . . . das Drhst von 30 Vierteln	—	24
— Rum . . . . . das Drhst von 30 Vierteln	—	24

	Spec. Mthr.	Stück.
Brauntwein, Spanischer . . das Orhst von 30 Vierteln	—	24
— Rheinischer . . das Orhst von 30 Vierteln	—	36
Anm. Von Schweden werden 90 Kannor pr. Orhst gerechnet.		
— Kartoffel- und Korn- . . . . . die Tonne	—	4
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Von Schweden: 60 Kannor pr. Tonne.		
— Genever, wird nach dem Werthe verzollt.		
— in Flaschen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Brasilienholz, siehe Holz.		
Brennholz, zollfrei.		
Anm. 2 Baden auf die Last.		
Brettenden, siehe Dielenden und Plankenden.		
Bretter, siehe Dielen und Planken.		
Brod oder Zwiebacke, von Weizen . . . . . die Last	—	18
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben ist, werden 100 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Brod oder Zwiebacke, von Roggen . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben ist, werden 100 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Brokat . . . . . das Stück	—	18
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Brussen sind Balken.		
Büchene Bretter und Planken, siehe Planken.		
Büchsenläufe (Donnerbüchsenläufe) kurze . . das Duzend	—	6
Buchweizen . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last.		
Buchweizen-Größe, siehe Größe.		
Büchlinge, siehe Fische.		
Bugspricte, wie Masten nach den Dimensionen.		
Bührenzeug, feines . . . . . die 4 Stück	—	15
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
— großes . . . . . die 5 Stück	—	3
Anm. 50 Ellen aufs Stück gerechnet.		
— ohne besondere Angabe der Qualität, wird als feines Bührenzeug berechnet.		
Buldan, wie Boldavet, siehe Leinwand.		
Anm. 50 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Burtillen, wie Masten nach den Dimensionen.		
Butten, getrocknete, siehe Fische, getrocknete.		
Butter . . . . . die Last	1	12
Anm. 12 Tonnen auf die Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		

	Spez. Mthr.	Preis.
<b>C.</b>		
Carao . . . . .	die 100 Pfd.	— 6
Cassa . . . . .	die 2 Stüd	— 9
Anm. 25 Ellen aufs Stüd gerechnet.		
Caffe oder Caffeebohnen . . . . .	die 100 Pfd.	— 6
Calicos, weiße und ordinäre, siehe Catuntuch.		
— gedruckte oder gefärbte, werden nach dem Werthe verzollt		
Cambrics, baumwollene, werden nach dem Werthe verzollt.		
— leinene, wie Kammertuch.		
Canariensaamen . . . . .	das Faß	— 6
Anm. 6 Fässer oder 12 Tonnen auf die Last.		
Von Holland werden 30 Mudden auf die Last gerechnet.		
Caneel oder Zimmt . . . . .	die 100 Pfd.	— 36
Canella alba . . . . .	100 Pfd.	— 6
Carlost, siehe Hausenblase.		
Casiant oder Cosiant, wie Bombasin.		
Casimir, wie feines wollenes Tuch.		
Anm. 25 Ellen aufs Stüd gerechnet.		
Cassia fistula . . . . .	die 100 Pfd.	— 12
— lignea . . . . .	100 Pfd.	— 9
Castorhaar oder Biberwolle, siehe Wolle, Biber.		
Catharinensplaumen . . . . .	die 200 Pfd.	— 9
Catuntuch, weißes, ordinäres . . . . .	8 Stüd	— 15
Anm. 25 Ellen aufs Stüd gerechnet.		
Cement . . . . .	die Last	— 12
Anm. 12 Tonnen auf die Last.		
Nach dem Gewichte werden 12 Sch. Pfd. Netto pr. Last gerechnet.		
Chalons, siehe Schalons.		
Eider (o: Fruchtwein oder Most) . . .	das Orhoft von 30 Vierteln	— 12
Eider-Essig, siehe Essig.		
Eochenille . . . . .	die 100 Pfd.	— 36
Cognac, siehe Brantwein.		
Corduan, siehe Leder.		
Coriander . . . . .	die 200 Pfd.	— 3
Cypressenkränzen . . . . .	der Paden oder 12 Stüd	— 36
Die unter „C“ nicht aufgeführten Artikel suche man unter „R“ und „Z“.		
<b>D.</b>		
Dachrinnen . . . . .	die 3 Stüd	— 2
Damast, Seiden- . . . . .	2 "	— 9
— Leinen- . . . . .	2 "	— 5
— Wollen- . . . . .	4 "	— 5
Anm. 25 Ellen von allen Sorten Damast aufs Stüd gerechnet.		

	Spec. Mthr.	Stück.
Datteln . . . . .	—	9
Decken, Bett- (Englisch: Blankets) . . .	—	15
— Pferde- . . . . .	—	15
Anm. Wenn Bett- und Pferdedecken Ellenweise und ohne Stückzahl angegeben sind, wer- den 4 Ellen auf das Stück gerechnet.		
Degengefäße . . . . .	—	8
Degenklingen, siehe Klingen.		
Dielen und Dielenden von Ahorn-, Aescen-, Buchen-, Eichen- und Lindenholz, siehe Planken und Plank- enden von Ahorn zc.		
— fichtene oder söhrene:		
Preussische . . . . .	—	36
— fichtene oder söhrene von andern Orten:		
von 21 Fuß Länge und darüber, das Schock oder 60 Stück	—	36
von 18 Fuß bis unter 21 Fuß, das Schock oder 60 Stück	—	24
unter 18 Fuß Länge . . . . .	—	36
Dielenden, fichtene oder söhrene, siehe Dielen, fichtene oder söhrene.		
Doddersaat oder Abfiebsehl . . . . .	—	18
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Dorsche, siehe Fische.		
Dosinken . . . . .	—	9
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Draget oder Droguet (ein wollener Stoff), wie ein- fache Saye.		
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Drath, Gold- und Silberdrath . . . . .	—	5
— Kupfer-, wie Kupfer.		
— Messing-, wie Messingarbeit.		
— Eisen- . . . . .	—	4
— Stahl- . . . . .	—	4
— Stahl- in Körben oder Fässern, das Korb oder das Faß von 600 Pfd.	—	24
Drell oder Drillich von Rußland . . .	—	6
— — — von andern Orten . . .	—	3
Anm. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Drellene Handtücher . . .	—	18
Dunen (Flaumfedern) . . . . .	—	36
F.		
Eichene Blöcke . . . . .	—	36
— Bretter und Planken, siehe Planken.		
Eisen, nemlich:		
Band Eisen . . . . .	} das Sch. Pfd.	4
Bolzeisen und Bolzen . . . . .		

		Spec. Mtblr.	Cent.
<b>Eisen, nemlich:</b>			
Bundeisen . . . . .	} das Sch. Pfd.	—	4
Gittereisen . . . . .			
Manufactureisen . . . . .			
Ragelisen . . . . .			
Deregrunder Stangeneisen . . . . .			
Saunsmide (Rundes Holzeneisen) u. Stangeneisen . . . . .			
<b>Eisen, verarbeitetes, als:</b>			
Anker . . . . .	} das Sch. Pfd.	—	4
Canonen . . . . .			
Delphine . . . . .			
Göttling Geschüz . . . . .			
Kugeln . . . . .			
Defen . . . . .			
Eisenbahneisen . . . . .	} das Sch. Pfd.	—	6
Eisenbahnschienen und alle Eisenar- beit, die zu den Eisenbahnen selbst benutzt wird . . . . .			
Achsen . . . . .			
Amboffe . . . . .			
Blech (cfr. Vitr. B) . . . . .			
Graven . . . . .			
Pfannen . . . . .			
Pflugeisen . . . . .			
Platten . . . . .			
Roste . . . . .			
Schaukeln . . . . .			
Spaten . . . . .			
Zopfe und alle andere nicht beson- ders genannte Eisenarbeit ohne Stahl . . . . .			
Anm. Alle Arten von Maschinen mit Zubehör, samt allen Eisen, und Stahlwaaren, welche nicht namentlich aufgeführt sind, und von denen man annehmen kann, daß sie zum Theil aus Stahl bestehen, werden nach dem Werthe verzollt.			
<b>Eisen, als:</b>			
gegossenes Eisen, in sofern solches hier nicht be- sonders angeführt steht . . . . .	das Sch. Pfd.	—	6
<b>Eisen, als:</b>			
altes Eisen } Ballasteisen } Eisengrus } . . . . .	1 Sch. Pfd.	—	3
Guß- und Roheisen } Dömundeisen . . . . .	die Last oder 12 Sch. Pfd.	—	24
<b>Eisendrath, siehe Drath.</b>			
<b>Elenohäute, siehe Häute.</b>			
<b>Elephantenzähne . . . . .</b>	die 100 Pfd.	—	9

	Spec. Mthr.	Stück.
Erbfen . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Erlenstangen, siehe Stangen.		
Espingvirke, wie Bootstieven.		
Essig, Bier- . . . . . die 2 Orhoft	—	9
	(à 30 Viertel pr. Orhoft)	
— Eider- . . . . . die 2 Orhoft	—	9
	(à 30 Viertel pr. Orhoft)	
— Wein- . . . . . die Pipe oder 2 Orhoft	—	24
	(à 30 Viertel pr. Orhoft)	
F.		
Farbe, rothe, oder Røthe von Danzig und Schweden, siehe Røthe.		
Färberrotthe, siehe Krapp.		
Färberscharte oder Färberkraut (Serratula) . . . . .		
	das Sch. Pfd.	— 9
Farren und Farsen . . . . .	das Stück	— 18
Federn, siehe Bettfedern und Dunen.		
Feigen . . . . . die 400 Pfd.	—	9
— in Körben (Gewicht unbekannt) . . . . .	der Korb	— 1
Feldkummel, siehe Kummel.		
Feldsteine, zollfrei.		
Anm. 40 Cubikfuß pr. Last.		
Felsenflechte von Schweden, siehe Bergmoos.		
Fett . . . . .	die Last	— 36
— Ruchensfett . . . . .		
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Filz, wie einfache Saye.		
Filzhüte . . . . .	das Faß	— 12
In andern Emballagen und Dupend- oder Stückweise werden Filzhüte nach dem Werthe verzollt.		
Fische, gefalzene, als:		
Hale . . . . .	die Last oder 6 Fässer	— 30
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Lachs . . . . .	die Last	1 12
Anm. 12 Tonnen oder 6 Fässer pr. Last.		
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		

	Spec. Möbir.	Stück.
Makrelen . . . . . die Last	1	12
Anm. 12 Tonnen oder 6 Fässer pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Heringe . . . . . die Last	—	24
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Stör . . . . . die Last oder 6 Fässer	1	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Laberdan, Kabliau oder Dorsch und alle andern hier nicht besonders angeführten gesalzenen Fische die Last . . . . .	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
<b>Fische, getrocknete, als:</b>		
Butten . . . . . die Last	—	12
Anm. 20,000 Stück pr. Last.		
Weißfische . . . . . die Last	—	12
Anm. 20,000 Stück pr. Last.		
Dorsche . . . . .	} die Last . . . . . Stückweise, ohne Maß u. Gewicht, die 1000 Stück . . . . .	— 30
Klippfisch . . . . .		
Längfisch . . . . .		
Kochen . . . . .		
Rothschar . . . . .		
Rundfisch . . . . .		
Seyfisch . . . . .		
Sponders oder Spuren . . . . .		
Stockfisch und alle andern getrockneten Fische, die nicht besonders genannt sind . . . . .	—	30
Anm. 12 Sch. Pfd. Netto pr. Last. 120 Bog pr. Last. 100 Maßlen pr. Last.		
<b>Fische, geräucherte, als:</b>		
Heringe oder Bücklinge . . . . . die Last	—	3
Anm. 12 Tonnen pr. Last. 20 Stroh pr. Last.		
Lachs wird nach dem Werthe verzollt.		
<b>Fische, frische, zollfrei, jedoch mit Ausnahme von:</b> Austern und } welche nach dem Werthe verzollt Hummern } werden.		
<b>Fische, als:</b>		
Neunaugen . . . . . die Tonne	—	5
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		

		Spec. Mtblr.	Ein.
Raff und . . .			
Raffkessel . . .	die Last	—	36
Anm. 8 Orbst pr. Last.			
12 Tonnen pr. Last.			
Flachs, als:			
Drojaner . . . . .			
Esthischer (Revalscher ic.) wenn die Sorte nicht angegeben ist .			
Feiner . . . . .			
Flandrischer . . . . .			
Heiliger . . . . .			
Holländischer . . . . .			
Knochen . . . . .			
Liefländischer, wenn die Sorte nicht angegeben . . . . .			
Marienburgcr . . . . .			
Matten . . . . .			
Rawaer, wenn die Sorte nicht angegeben . . . . .	das Sch. Pfd.	—	12
Rotabene, mit Ausnahme von Preu- sischem Rotabene Flachs . . . . .			
Vateroster . . . . .			
Petersburger, wenn die Sorte nicht angegeben . . . . .			
Podolia oder Podolischer . . . . .			
Polnischer . . . . .			
Rakitscher . . . . .			
Rein Flachs . . . . .			
9 und 12 Köpfiger . . . . .			
1ste und 2te Sorte . . . . .			
Badstuben . . . . .			
Curländischer (Libauer, Win- dauer ic.) . . . . .			
Farken . . . . .			
Gemeiner . . . . .			
Geschmittener, alle Sorten . . . . .			
Rotabene Flachs von Preußen . . . . .			
Oberländischer . . . . .			
Ordinärer . . . . .			
Pernauer . . . . .	das Sch. Pfd.	—	8
Preussischer, insofern nicht beson- ders angeführt . . . . .			
Raben . . . . .			
Risten . . . . .			
Rositscher, obwohl im Paffe als 2te Sorte angegeben . . . . .			
2, 3 und 4 Band . . . . .			
6 Köpfiger . . . . .			
3te Sorte . . . . .			
Flachs, geheckter . . . . .	das Sch. Pfd.	—	36

	Spec. Rthlr.	Gew.
Klachsamen, siehe Leinfaat.		
Klaggenstangen unter 7 Palmen . . . . . die 5 Stück	—	6
— von andern Dimensionen, wie Masten.		
Klaggentuch . . . . . die 4 Stück	—	5
Ann. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Klämische Leinwand, siehe Leinwand.		
Klanell . . . . . die 4 Stück	—	5
Ann. 25 Ellen aufs Stück gerechnet.		
Klaschen, unter Glaswaaren angeführt.		
Klaschensutter oder Klaschenskeller . . . die 10 Stück	—	9
Klaumsedern, siehe Dunen.		
Kleisch, gepökelt und geräuchert . . . . . die Last	—	36
Ann. 12 Tonnen pr. Last.		
Nach dem Gewicht, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.		
Kliesen, wie Flursteine.		
Klinten, siehe Gewehre.		
Klofseide, siehe Seide.		
Klor (Crêpe) . . . . . die 2 Pfd.	—	5
Kloretband, siehe Band von Floret.		
Kloretseide, siehe Seide.		
Klursteine, wie Delands-Steine.		
Koderväv, siehe Futterleinwand unter Leinwand.		
Köhrene oder sichtene Balken, siehe Balken.		
Köhrene oder sichtene Dielen u. Planen, siehe Dielen.		
Köhrene oder sichtene Stangen, siehe Stangen.		
Kolie 3: Mustatblumen . . . . . 100 Pfd.	—	36
Kranzen, seidene . . . . . die 2 Pfd.	—	5
— wollene oder Klofkranzen . . . . . 8 Pfd.	—	15
Krächte, siehe die verschiedenen Benennungen.		
Kuchsfelle . . . . . die 25 Stück	—	9
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
Kustik, siehe Holz.		
G.		
Galläpfel oder Gallen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Gallas, siehe Gummi arabicum.		
Galipot . . . . . 100 Pfd.	—	2
Galmei . . . . . das Sch. Pfd.	—	6
Ganze Knüppel, siehe Knüppel.		
Garn, als:		
Kabelgarn, siehe Tauwerk.		
Schiemannsgarn, wie Tauwerk.		
Hanf-garn, grobes, zu Tauwerk, wie Tauwerk.		
— feines . . . . . das Sch. Pfd.	—	36
Hedegarn oder Berggarn . . . . . Sch. Pfd.	—	9
Segelgarn . . . . . Sch. Pfd.	—	36
Klachs-garn . . . . . Sch. Pfd.	—	36
Elberfeldgarn . . . . . Sch. Pfd.	—	36

	Corr. Nbrl.	Stück.
Garn, als:		
Leinengarn . . . . . das Sch. Pfd.	—	36
Königsberger, Pissauer und Danziger Garn, wenn die Sorte nicht angegeben ist, wird wie Flachsgarn verzollt.		
Anm. Garn von preussischen Häfen, wenn in Schock angegeben, wird zu 20 Pfd. Netto pr. Schock, oder zu 15 Schock pr. Sch. Pfd. Netto gerechnet.		
Baumwollenes Garn oder Twist . . die 100 Pfd.	—	16
Nähgarn, baumwollenes . . . . . " 50 "	—	15
Stichgarn, baumwollenes . . . . . " 50 "	—	15
Strickgarn, baumwollenes . . . . . " 50 "	—	15
Türkisch rothes Garn . . . . . " 50 "	—	15
Kämeltgarn . . . . . " 50 "	—	18
Sapettegarn . . . . . " 5 "	—	3
Wollengarn . . . . . " 5 "	—	3
Zwirn, siehe Zwirn.		
Kloretgarn und } . . . . . " 2 "	—	5
Seidengarn }		
Garnlint, siehe Band, leinen.		
Gaze, wie Flor.		
Gelbholz, siehe Fustik unter Holz.		
Gerste . . . . . die Last	—	24
Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Gerstengrauen } siehe Grüge.		
Gerstengrüge }		
Gerstenmehl, siehe Mehl.		
Gewehre, Jagd-, werden nach dem Werthe verzollt.		
— Soldaten- . . . . . die Kiste mit 100 Stück	—	24
Gewürznelken . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Gips, gestofen oder gemahlen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Gipssteine, zollfrei.		
Glaswaaren, als:		
Flaschen, leere . . . . . das Schock oder 60 Stück	—	1
— . . . . . das Faß oder 2 Piren mit Flaschen	—	12
Anm. Die hier angeführten Flaschen sind ordinäre grüne von 1 <sup>er</sup> Pot und darunter; die größeren und besseren Sorten werden nach dem Werthe verzollt.		
Fensterglas . . . . . die 4 Kisten oder Körbe	—	15
Trinkgläser in Kisten von Venedig . . . die Kiste	—	9
Anm. Dußendweise und von andern Orten werden Trinkgläser nach dem Werthe verzollt.		
Glockenmetall oder } . . . . . das Sch. Pfd.	—	24
Glockenspeise }		
Glätte oder Silberglätte . . . . . " Sch. Pfd.	—	6
Goldbrokat, siehe Brokat.		
Golddrath, siehe Drath.		
Goldmünzen, zollfrei.		

	Spec. Mthr.	Stück.
Goldpele . . . . .	—	3
Goldstangen oder Goldbarren, zollfrei.		
Gordinger, wie sichte oder söhrene Balken.		
Graphiterde von Preußen wird nach dem Werthe verzollt.		
Grauerk . . . . .	—	36
Grobgrün, doppeltes . . . . .	—	5
— einfaches . . . . .	—	5
Anm. 25 Ellen sowohl doppeltes als einfaches Grobgrün werden auf Stück gerechnet.		
Grüze und Graupen, als:		
Buchweizengrüze . . . . .	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Eiergrüze . . . . .	—	2
Gerstengraupen } . . . . .	—	30
Gerstengrüze } . . . . .		
Graupen } . . . . .		
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Hafergrüze . . . . .	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl nicht angegeben, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Hirsegrüze, siehe Hirse.		
Mannagrüze . . . . .	—	2
Perlgräupen . . . . .	—	5
Grüze, ohne besondere Benennung . . . . .	—	5
Gummi, als:		
Gummi arabicum . . . . .	—	9
— barbarisches . . . . .	—	9
— gedda . . . . .	—	9
— senegal . . . . .	—	9
— benzoe . . . . .	—	9
— olibanum . . . . .	—	9
alle andern Sorten oder die sogenannten Gummi- harze werden nach dem Werthe verzollt.		
Gurkumel . . . . .	—	4
H.		
Haarpuder, wie Stärke.		
Haartuch . . . . .	—	3
Hafer . . . . .	—	12
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Hafergrüze, siehe Grüze.		

	Proc. Kthlr.	Stk.
Hafermehl, siehe Mehl.		
Hagel (Bleihagel) . . . . .	die 100 Pfd.	— 2
Handschuhe, russische . . . . .	die 1000 Paar	— 36
— andere Sorten werden nach dem Werthe verzollt.		
Handspaken . . . . .	die 1000 Stück	— 16
Hanf . . . . .	das Sch. Pfd.	— 8
Hanfgarn, siehe Garn.		
Hanföl, siehe Del.		
Hanfsaat . . . . .	die Last	— 18
Ann. 24 Tonnen pr. Last.		
Harnische . . . . .	die 100 Stück	1 —
Harz . . . . .	das Sch. Pfd.	— 6
Hausenblase . . . . .	die 100 Pfd.	— 6
Hausgeräth, gebrauchtes, zollfrei.		
Häute, als:		
Pferdehäute . . . . .		
Ruhhäute . . . . .		
Ochsenhäute . . . . .		
Häute von jungem Rindvieh	rohe, gefalzene und trockene, die 10 Decher oder 100 Stück . .	— 36
(Engl. Kips) . . . . .		
Häute von jungem Rindvieh	wenn solche unter 9 Pfd. Netto pr. Stück wie- gen, rohe, gefalzene u. trockene, die 10 Decher oder 100 Stück . . . . .	— 12
(Engl. Kips) . . . . .		
Glendshäute . . . . .	der Decher oder 10 Stück	— 9
Hirschfelle . . . . .	" Decher oder 10 Stück	— 9
Renntbierfelle . . . . .	" Decher oder 10 Stück	— 9
Hede von Hanf und Flach . . . . .	die 10 Sch. Pfd.	— 36
Hedeleinen, siehe Leinwand.		
Hederich oder Ackerkohlsaamen, wie Rübsaat.		
Hellebarden . . . . .	die 100 Stück	— 24
Helsingebuldan oder } wie Buldan.		
Helsingetuch		
Helsingeleinwand, siehe Leinwand.		
Hemden, wollene . . . . .	die 10 Stück	— 3
Heringe, siehe Fische.		
Hermelin oder Hermelinfelle . . . . .	5 Zimmer	— 9
Ann. 1 Zimmer ist 40 Stück Zelle.		
— Pelzwerk wird nach dem Werthe verzollt.		
Hirschfelle, siehe Häute.		
Hirse oder Hirsegrübe . . . . .	die Last	— 30
Ann. 12 Tonnen pr. Last.		
Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.		
Holz, als:		
Korkholz, siehe Korkholz.		

Holz, als:

		Spec. Rthlr.	Stück.
Pockholz	die 100 Pfd.	—	9
Süßholz	" 100 Pfd.	—	9
Kernambukholz und alle Sorten			
Brasilienholz	die 1000 Pfd.	—	30
Barholz	" 1000 Pfd.	—	8
Blauholz	" 1000 Pfd.	—	8
Caliaturholz	" 1000 Pfd.	—	8
Camholz	" 1000 Pfd.	—	8
Campecheholz	" 1000 Pfd.	—	8
Kisetholz	" 1000 Pfd.	—	8
Kustik, von allen Sorten	" 1000 Pfd.	—	8
Galiciaholz	" 1000 Pfd.	—	8
Hondurasholz	" 1000 Pfd.	—	8
Japan- oder Sapanholz	" 1000 Pfd.	—	8
Provenceholz	" 1000 Pfd.	—	8
Sandelholz	" 1000 Pfd.	—	8
Sapanholz, siehe oben.			
Nicaraguaholz	" 1000 Pfd.	—	12
Rio de la Hacheholz oder La Hacheholz	" 1000 Pfd.	—	12
St. Martinsholz	" 1000 Pfd.	—	12
Stoßfischholz	" 1000 Pfd.	—	12
Bodenholz	das Großhundert oder	48 Schock	1 —
Kaschholz	" Großhundert	" 48 Schock	1 —
Franzholz oder	} Großhundert	" 48 Schock	1 —
Hollandholz			
Klappholz	" Großhundert	" 48 Schock	1 —
Pipenholz	" Großhundert	" 48 Schock	1 —
Büttner- oder Böttcherholz	die 4	Schock	— 3
Stabholz	" 4	Schock	— 3
Bootholz	" 25	Stück	— 6
Bootsiebenholz	" 25	Stück	— 6
Berghölzer	das Schock oder	60 Stück	1 —
Bohlholz, eichenes, wie eichene Balken.			
" fichtenes oder föhrenes, wie fichtene oder föhrene Balken.			
Riegelholz oder Querbalken, wie Balken.			
Bauholz	die 25	Stück	— 36
Halbholz	" 25	Stück	— 36
Kielholz	" 25	Stück	— 36
Knieholz	" 25	Stück	— 36
Krummholz	" 25	Stück	— 36
Langholz	" 25	Stück	— 36
Schiffholz	" 25	Stück	— 36
Schrötholz, wie Kreuzholz.			
Kreuzholz	das Schock oder	60 Stück	— 24
Staubholz, von 9 Zoll und darüber, wie Balken.			
" unter 9 Zoll	das Schock oder	60 Stück	— 24
Biertelholz, von 9 Zoll und darüber, wie Balken.			



	Spec. Kilbr.	Z. Nr.
Zuchten oder Zusten: über 5 Pfd. pr. Stück wiegend. der Decher oder 10 Stück von und unter 5 Pfd. pr. Stück (roth und weiß be- reitete Kalbfelle) . . . die 5 Decher oder 50 Stück	—	9
Zuffers oder Zufferten sind Sparren, siehe Sparren.	—	9
K.		
Kabelgarn, siehe Tauwerk.		
Kabelstane, siehe Tauwerk.		
Kabeltrossen, siehe Tauwerk.		
Kabliau, siehe Fische.		
Kaddigbeeren sind Wachholderbeeren.		
Kälber . . . . . das Stück	—	8
Kalbfelle, rohe, gefalzene und trockene		
— " " " die 10 Decher oder 100 Stück	—	12
— " " " von 9 Pfd. Netto pr. Stück und darüber wie Häute von jungem Rindvieh, siehe Häute.		
— bereitete, siehe Zuchten und Leder.		
Kalbdauen, gefalzene . . . . . die Last	—	36
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.		
Kalk, gemeiner, und Kalkstein, zollfrei.		
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Kaleminz von Rußland . . . . . die 100 Arschinen	—	6
Kalmank, wie Bombasin.		
Anm. 25 Ellen aufz Stück gerechnet.		
Kalmus . . . . . die 100 Pfd.	—	6
Kämelhaare . . . . . " 25 "	—	6
Kamelot . . . . . " 2 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufz Stück gerechnet.		
Kammertuch (leinenes) . . . . . die 4 Stück	—	15
Anm. 25 Ellen werden aufz Stück gerechnet.		
Kaninchenfelle, graue . . . . . die 1000 Stück	—	9
— schwarze . . . . . " 1000 Stück	—	18
— wenn die Sorte nicht angegeben, die 1000 Stück	—	18
Kaninchenhaare . . . . . die 5 Pfd.	—	3
Kannesaß oder Segeltuch, siehe Segeltuch.		
— einfache Melvings, siehe Leinwand.		
Kannen und Krüge . . . . . der Korb	—	36
Anm. In andern Emballagen und Stückweise werden Kannen nach dem Werthe verzollt.		
Kanonen, eiserne, siehe Eisen.		
— von Messing, siehe Messingkanonen.		
— " Metal, siehe Metallkanonen.		

	Spec. Mthr.	Etär.
Rapern, in Pipen und Orhosten . . die Pipe oder 2 Orhost	—	18
— kleinen Fässern, in Kisten und dergleichen Em- ballagen werden nach dem Werthe verzollt.		
Rardamom . . . . . die 100 Pfd.	—	18
Rardendisteln (Chardons) werden nach dem Werthe ver- zollt.		
Kartoffeln . . . . . die 100 Tonnen	—	18
Ann. 12 Tonnen pr. Laß.		
Käse . . . . . das Sch. Pfd.	—	4
Kastanien . . . . . das Boisseau	—	1
Ann. Nach dem Gewichte, ohne Boisseau, wer- den 100 Pfd. Netto pr. Boisseau gerechnet.		
Kaßenfelle . . . . . die 1000 Stück	—	36
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
Kaufmannsgüter, siehe Waaren.		
Kieselsteine, siehe Steine.		
Kirsey, Donabrücker . . . . . die 4 Stück	—	5
— alle andern Sorten, wie feines wollenes Tuch.		
Ann. 25 Ellen Kirsey aufs Stück gerechnet.		
Kisten . . . . . die Last	—	18
Kißfelle . . . . . die 1000 Stück	—	9
Klafterholz, zollfrei.		
Ann. 2 Faden pr. Laß.		
Klappholz, siehe Holz.		
Kleider oder Kleidungsstücke, fertige, neue, werden nach dem Werthe verzollt.		
— gebrauchte, zollfrei.		
Klingen, für Degen, Säbel und Schwerter . die 100 Stück	—	24
Klippfisch, siehe Fische.		
Klöße von Aeschen und Birkenholz, siehe Aeschen- und Bir- kenholzer.		
— von Eichenholz, siehe Eichene Klöße.		
Klüwerbäume, wie Masten, nach den Dimensionen.		
Knickers, siehe Schiffer.		
Knieholz, siehe Holz.		
Knochen 3: Viehknochen . . . . . das Sch. Pfd.	—	1
Kobalt oder Kobalterz . . . . . die 100 Pfd.	—	3
Kohlfaat, wie Rübsaat.		
Knuppel (Ganze) . . . das Groshundert oder 48 Schoß	1	—
Korinthen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Korke oder Pflorsen, werden nach dem Werthe verzollt.		
Korkholz in Bündeln . . . . . die 5 Bündel	—	6
— in andern Emballagen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Kraftmehl, siehe Stärke.		
Krapp . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Kraßen, als: Fabrikkraßen (Chardes fabriques oder Chardes à car- der) werden nach dem Werthe verzollt.		

	Spec. Mthr.	Stück.
<b>Kragen, als:</b>		
Kardendisteln (Chardons) siehe Kardendisteln.		
Wollkragen, siehe Wollkragen.		
<b>Kreide, weiße, ungemahlene, und Kreidestein, zollfrei.</b>		
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— gemahlene oder gestoßene, wird nach dem		
Werthe verzollt.		
— rothe, wird nach dem Werthe verzollt.		
— schwarze, wird nach dem Werthe verzollt.		
<b>Krüge . . . . .</b>	—	36
Anm. In andern Emballagen und stückweise werden Krüge nach dem Werthe verzollt.		
<b>Krummholz, siehe Holz.</b>		
<b>Kubeben oder Kubebenpfeffer . . . . .</b>	—	8
<b>Küchenfett, siehe Fett.</b>		
<b>Kugeln, siehe Kugeln, eiserne, unter Eisen.</b>		
<b>Kübe . . . . .</b>	—	18
<b>Kuhhäute, siehe Häute.</b>		
<b>Kulterz, werden nach den Dimensionen berechnet wie Norwegische und Schwedische Sparren, siehe Sparren.</b>		
<b>Rumin . . . . .</b>	—	9
<b>Rümmel, siehe Rumin.</b>		
<b>Rupfer . . . . .</b>	—	24
<b>Rupferarbeit, wie Rupfer.</b>		
<b>Rupferblech, wie Rupfer.</b>		
<b>Rupferdrath, wie Rupfer.</b>		
<b>Rupferrauch . . . . .</b>	—	6
<b>Rupferwasser . . . . .</b>	—	6
<b>Rürasse . . . . .</b>	—	8
<b>Rürkumei, siehe Gürkumei.</b>		
L.		
<b>Laberdan, siehe Fische.</b>		
<b>Lachs, siehe Fische.</b>		
<b>Laken, siehe Tuch, wollenes.</b>		
<b>Lakrißen oder Lakrißensaft . . . . .</b>	—	9
<b>Lammfelle . . . . .</b>	—	18
<b>Langetten oder Garnlint, siehe Band, leinen.</b>		
<b>Längfisch oder Längling, siehe Fische.</b>		
<b>Latten, als:</b>		
eichene . . . . .	—	4
fichtene und söhrene:		
doppelte oder Lopp-Latten:		
6 Faden und darüber lang . . . . .	—	4
unter 6 Faden lang . . . . .	—	3
einfache oder Strohlatten . . . . .	—	8
von Norwegen und Schweden . . . . .	—	8
Anm. Der Faden Latten von Norwegen und Schweden wird zu 150 Stück gerechnet, wenn die Stückzahl nicht angegeben ist.		

Pauch, siehe Zwiebelsa.

Leder, als:

Abfall-Leder . . . . .	die 200 Pfd.	—	9
Leimleder . . . . .	die 200 Pfd.	—	9
Pumpenleder . . . . .	die 100 Pfd.	—	9
Sohlleder . . . . .	die 100 Pfd.	—	9
Alaunleder . . . . .	die 1000 Stück	—	36
Vasanelleder . . . . .	die 5 Decher oder 50 Stück	—	9
Corduanleder . . . . .	der Decher oder 10 Stück	—	6
Gar- und Rindleder . . . . .	der Decher oder 10 Stück	—	6
Kauchleder . . . . .	die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Rindleder, siehe oben.			
Rotblas . . . . .	die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Rußleder, siehe Zuchten.			
Saffian, siehe Spanischleder untenstehend.			
Sämischleder . . . . .	die 5 Decher oder 50 Stück	—	18
Schottischleder . . . . .	der Decher oder 10 Stück	—	9
Spanischleder oder Saffian, der Decher oder 10 Stück		—	6
Wachsleder . . . . .	der Decher oder 10 Stück	—	6
Weißleder . . . . .	die 1000 Stück	—	36
Bereitetes Leder, welches nicht besonders genannt ist			
der Decher oder 10 Stück		—	6

Leidsgrün, wie einfaches Grobgrün.

Leim . . . . . die 100 Pfd. — 6

Leinfaat . . . . . die Last — 36

Anm. 24 Tonnen pr. Last.

Leinwand, als:

Boldavet oder Kannefas, „doppeltbreit,“ die 4 Stück			
oder Rollen	—	15	
„einfache Melvings,“ die 2			
Stück	—	3	
Französischer (wie doppeltbrei-			
Danziger . ste Boldavets.			
(oder Boldavet-Hebeleinen) von Pilsau, siehe			
Hebeleinen unten.			

Anm. 50 Ellen von allen Sorten Boldavet oder Kannefas werden aufs Stück gerechnet.

Buldan, wie Boldavet.

Kannefas, siehe Boldavet.

Melvings Boldavet, wie einfache Boldavets.

Bremer Leinen . . . . .	} . . . . . die 2 Stück	—	5
Bretagnes . . . . .			
Englisches Leinen . . . . .			
Irishes Leinen . . . . .			
Schottisches Leinen . . . . .			

Anm. 25 Ellen von allen diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.

Spec.  
Mtblr

Eläv.

	Escr. Rtblr.	Grav.
Flämisches Leinen von Holland . . . . .	} . . die 2 Stück	— 5
Flandrisches Leinen . . . . .		
Holländisches Leinen . . . . .		
Schleßisches Leinen . . . . .		
Westphälisches Leinen . . . . .		
Ann. 25 Ellen von diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.		
Flachsleinen überhaupt . . . . .	} die 2 Stück	— 3
Helfinger Leinen von Flachs . . . . .		
Königsberger, Pillaauer und Helfinger Leinen, wenn nicht angegeben welche Sorte . . . . .		
Pommersches Leinen und alle ähnliche Leinen . . . . .		
Ann. 25 Ellen von diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.		
Stettiner Leinen . . . . .	das Stück	— 1
Ann. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Leinwand, als:		
Hanfleinen . . . . .	} die 4 Stück	— 3
Helfinger Leinen von Hanf . . . . .		
Futterleinen . . . . .		
Packleinen . . . . .		
Cracauer-Leinen . . . . .		
Podolisches oder Polnisches Leinen . . . . .		
Sackleinen . . . . .		
Hedeleinen überhaupt . . . . .		
Ann. 50 Ellen von diesen Leinen werden aufs Stück gerechnet.		
Schwarzes Hedeleinen . . . . .	die 8 Stück	— 3
Ann. 50 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Grobes Osnabrücker Leinen . . . . .	} die 100 Ellen	— 3
Streifleinen . . . . .		
Platilles royales, wie doppeltbreite Soldavets.		
Leinwand, als:		
Russisches Leinen, nemlich:		
Hanfleinen . . . . .	} die 200 Ar-	— 3
Flämisches Leinen . . . . .		
Sackleinen . . . . .		
Kaventuch und alle andere Russische Leinen von St. Petersburg und ganz Rußland, mit Ausnahme von Segeltuch und Presenningtuch . . . . .		
Ann. 50 Arschinen = 1 Stück.		
Leiterhölzer, sowohl zugehauene, als rauhe, werden nach der Länge und Dicke wie Sparren berechnet.		
Lichter, von Talg und Wachs, siehe Talg- und Wachlichter.		
— Spermaeeti, werden nach dem Werthe verzollt.		
Lignum vitae, siehe Pockholz, unter Holz.		

	Spec. Mthr.	Zent.
Limonen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die Stückzahl, Anm. 20 Kisten pr. Last.	—	1
— gefalzene . . . . . die Pipe oder 2 Orhofs	—	18
Lindene Balken, siehe Balken von Lindenholz.		
— Bretter und Planken, siehe Planken von Lindenholz.		
— Hölzer, wie fichtene oder söhrene Balken.		
Leinwand . . . . . die Last	—	30
— Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Lint, siehe Band.		
Lint (Garn), siehe Band, leinen.		
Lorbeeren . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Lubben oder Schaufelstangen, wie ordinäre Sparren.		
Lucksage, wie einfache Säge.		
Lunten . . . . . das Sch. Pfd.	—	9
<b>M.</b>		
Mais, siehe Rostatenblume.		
Makeyer, Türkische, doppelte . . . . . die 2 Stück	—	5
— einfache . . . . . die 4 Stück	—	5
— Anm. 25 Ellen Makey werden aufs Stück gerechnet.		
Makrelen, siehe Fische.		
Malz . . . . . die Last	—	18
— Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Mandeln . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Manget . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Manna oder Mannasaft, wird nach dem Werthe verzollt.		
Mannagrüße, siehe Grüße.		
Manufakturwaaren, siehe Waaren.		
Marberfelle . . . . . der Zimmer	—	30
— der Zimmer ist 40 Stück.		
— Pelzwerk wird nach dem Werthe verzollt.		
Masten, Mastbäume und alle andern runden fichtenen oder söhrenen Hölzer:		
große, von 15 Palmen und darüber . . das Stück	—	24
kleinere, oder Spieren von 7 bis unter 15 Palmen	—	8
das Stück		
Boots- und Loppmasten . . . . . } die 5 Stück	—	6
Flaggenstangen, oder . . . . . } die 5 Stück		
kleine Spieren unter 7 Palmen . . . . . } die 5 Stück		
Mauerlatten . . . . . das Schock oder 60 Stück	1	—
Mehl, von allen Sorten, als: Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenmehl, &c. . . . . die Last	—	24
— Anm. Wenn das Gewicht angegeben ist, werden stets 200 Pfd. Netto pr. Tonne und 12 Tonnen pr. Last gerechnet.		
Mennige . . . . . die 100 Pfd.	—	2

	Spec. Mthr.	Stück.
Messing . . . . . das Sch. Pfd.	—	24
— Arbeit . . . . . der Korb, wiegend 1 Sch. Pfd.	—	24
— Drath, wie Messing-Arbeit.		
— Kanonen . . . . . das Sch. Pfd.	—	24
Metal, wie Messing.		
— Arbeit, wie Messing-Arbeit.		
— Kanonen, wie Messing-Kanonen.		
Metz . . . . . die Last	1	24
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Milchkannen und Röpfe, siehe Röpfe unter Holzwaaren.		
Mobilien, alte, gebrachte, zollfrei.		
— neue, werden nach dem Werthe verzollt.		
Mohnsaamen, wie Canariensaamen.		
Molton, wie einfache Saye.		
Moss, siehe Eider.		
Mühlenslägel, von 7 bis unter 15 Palmen . das Stück	—	8
— von andern Dimensionen, wie Masten.		
Mühlsteine, werden nach dem Werthe verzollt.		
Numme, siehe Bier.		
Rünzen, Gold- und Silber-, zollfrei.		
Muskaten o: Muskatnüsse . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Muskatenblume . . . . . die 100 Pfd.	—	36
Musketen, siehe Gewehre.		

## R.

Rägel, eiserne, von Rußland und Schweden . das Sch. Pfd.	—	12
— von andern Orten . . . . . die 100 Pfd.	—	4
— knoferne . . . . . das Sch. Pfd.	—	21
— Messing- und Metal- . . . . . das Sch. Pfd.	—	21
— hölzerne Schiffe- . . . . . die 10,000 Stück	—	9
Rähseide, siehe Seide.		
Rähgarn oder Zwirn, siehe Zwirn.		
Recken, siehe Gewürznelken.		
Reckenpfeffer ist Piment.		
Rekkou, siehe Paddy.		
Reunaugen, siehe Fische.		
Nierenfett von Schweinen (Ister) . . . die 2 Sch. Pfd.	—	9
Rüsse, Hasel- . . . . . die Last	—	12
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— Wall-, siehe Wallnüsse.		

## D.

Döher . . . . . die 200 Pfd.	—	1
Döfen . . . . . das Stück	—	18
Döfenhäute, siehe Häute.		

	Spec. Roth.	Stück.
Del, als:		
Baumöl . . .	}	das Faß 3: Pipe
Lissabondl. . .		
Oliuend. . .		
Anm.		900 Pfd. Netto werden auf eine Pipe Baum-, Lissabon- oder Oliven-Öel gerechnet; das Gewicht wird bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Raas nicht angegeben ist.
Del, als:		
Hanföl . . .	}	die 2 Ahnen
Leindl. . . .		
Krapp- oder . . .		
Ruböl . . . .		
Rundsaatöl . .	}	die 2 Ahnen
Pechöl . . . . .		
Anm.		1 Sch. Pfd. Netto von diesen Sorten Del wird auf den Ahm gerechnet.
Del, wohlriechendes, wird nach dem Werthe verzollt.		
— Palm-, wird nach dem Werthe verzollt.		
— Spermaetti, ist Thran.		
— Terpentin-, wird nach dem Werthe verzollt.		
— in Bouteillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Dehsäfer, siehe Holzwaaren.		
Dier, siehe Ober.		
Deland-Steine, siehe Steine.		
Olibanum, siehe Gummi olibanum.		
Oliuen, in Pipen und Orhosten . die Pipe oder 2 Orhost	—	18
— in kleinen Fässern, in Kisten und ähnlichen Emballagen, werden nach dem Werthe verzollt.		
Ouberoofde Krapp, siehe Krapp.		
Operment, siehe Auripigment.		
Orangen, frische, die Kiste, ohne Rücksicht auf die darin befindliche Stückzahl, . . . . .	—	1
Anm.		20 Kisten pr. Last.
— gefalzene, wie gefalzene Limonen.		
Orlean . . . . .	—	9
Otterfelle . . . . .	1	24
— Pelzwerk, wird nach dem Werthe verzollt.		
P.		
Packleinen oder Packtuch, siehe Leinwand.		
Paddy oder Kellou, siehe Reis in der Schaafe.		
Papier . . . . .	—	3
Anm.		Benn in Ballen, ohne Angabe der Riez-zahl, angeführt, werden 10 Riez pr. Ballen gerechnet.
— Pappe und Tapetenpapier werden nach dem Werthe verzollt.		

	Pre. Stück.	Zähl.
Paradieskörner . . . . .	die 100 Pfd.	3
Pastel, siehe Waib.		
Pech (grob Band) . . . . .	die Last	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— (klein Pech) . . . . .	die Last	9
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Pechöl, siehe Del.		
Pelzwerk, jeder Art, wird nach dem Werthe verzollt.		
Anm. Mit Rücksicht auf Zobel und Zobelpelzwerk, siehe Zobel.		
Perpetuelle, Perpetuan oder Sempiterna, wie Sartuch.		
Pfeffer . . . . .	die 100 Pfd.	12
Pferde . . . . .	das Stück	36
Pferdedecken, siehe Decken.		
Pferdehäute, siehe Häute.		
Pflastersteine, zollfrei.		
Pflaumen, ungarische . . . . .	die 800 Pfd.	18
—    ordinaire (o: Zwetschen) . . . . .	die 800 Pfd.	18
—    in Pipen . . . . .	die Pipe, wiegend 800 Pfd.	18
—    in andern Fässern, wenn die Sorte nicht angegeben . . . . .	die 800 Pfd.	18
—    in Kisten, Schachteln und ähnlichen Emballagen, wenn die Sorten nicht angegeben sind, wie Katharinenpflaumen.		
Pfropfen, siehe Korke.		
Piment . . . . .	die 200 Pfd.	9
Planken und Bretter von Ahorn und Lindenholz:		
von 21 Fuß Länge und darüber	das Schock oder 60 Stück	36
von 18 bis unter 21 Fuß Länge	das Schock oder 60 Stück	24
unter 18 Fuß Länge . . . . .	die 1000 Stück	36
Plankenden und Brettenden von Ahorn und Lindenholz werden nach dem Fußmaße wie Planken und Bretter von Ahorn und Lindenholz verzollt.		
Planken und Bretter von Aeschen- und Buchenholz werden wie Planken und Bretter von Eichenholz verzollt.		
Plankenden und Brettenden von Aeschen- und Buchenholz, werden wie Plankenden und Brettenden von Eichenholz verzollt.		
Planken und Bretter von Eichenholz	das Schock oder 60 Stück	1
Plankenden und Brettenden von Eichenholz:		
von 8 Fuß und darunter, das Schock oder 60 Stück	von anderer Länge wie Planken und Bretter von Eichenholz, siehe oben.	12
Planken, fichtene oder söhrene, siehe Dielen, fichtene oder söhrene.		
Anm. Zichtene oder söhrent Planken, vierkantige,		

	Spec. Mehl.	Stück.
9 Zoll und darüber dick (Lackplanke oder Ibid.-Stoffs) zum Schiffbau, werden wie sichtene oder söhrene Balken berechnet. Sind sie hingegen unter 9 Zoll dick, werden sie wie sichtene oder söhrene Dielen von 21 Fuß und darüber berechnet, nemlich 36 Stü- cke pr. Schock oder 60 Stück.		
Plankenden und Brettenden, sichtene oder söhrene, siehe Dielenenden, sichtene oder söhrene.		
Platilles royales, siehe Leinwand.		
Pledding, siehe Streifleinen unter Leinwand.		
Plüsch, wie Cassa.		
Polemiten, siehe Kamelot.		
Pomeranzen, wie Drangen.		
Porter . . . . . die 2 Orbst	—	9
Anm. Von England sind 54 Gallons = 1 Or- bst.		
Von Schweden: 90 Kannor = 1 Orbst.		
— auf Boutheillen, wird nach dem Werthe verzollt.		
Pofamente von Gold und Silber . . . . . das Pfd.	—	5
— " Seide . . . . . die 2 Pfd.	—	5
— " Wolle . . . . . die 8 Pfd.	—	15
Pottasche, siehe Asche.		
Pottloth, siehe Reißblei.		
Presenningtuch, wie Segeltuch.		
Prunellen . . . . . die 200 Pfd.	—	9
Prüssing, siehe Bier.		
Ruder, siehe Haarruder.		
Pulver, siehe Schießpulver.		
Pumpenhölzer . . . . . die 25 Stück	—	36
Pumpenleder, siehe Leder.		
<b>D.</b>		
Quecksilber . . . . . die 25 Pfd.	—	18
<b>R.</b>		
Raaen (Schiffsräaen) von 7 bis unter 15 Palmen das Stück von andern Dimensionen, wie Masten.	—	8
Raff und Raffrekel, siehe Fische.		
Rafter (eine Art Sparren) 5 à 6 zöllige . . die 10 Stück	—	4
— von andern Dimensionen, wie norwegische und schwe- dische Sparren.		
Ravontica . . . . . die 25 Pfd.	—	9
Rappsaat oder Rübssaat . . . . . die Last	—	36
Anm. 24 Tonnen pr. Last.		
Rasch, wie Bombasin.		
Rattin, wie feines wollenes Tuch.		
Räucherwerk, 2: Weibrauch . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Raventuch, siehe Leinwand.		

	Erz. Mehl.	Erz.
Reis, geschälter . . . . .	—	9
— in der Schaale (s: Paddy oder Kellou) die 400 Pfd.	—	6
Anm. Der Bushel ist 45 Pfd. Netto.		
Reißblei, siehe Bleierz.		
Renntbierhäute, siehe Häute.		
Rhabarber . . . . .	—	9
Ribben von Preußen und Rußland das Schock oder 60 Stück	1	—
— " Norwegen und Schweden:		
5 à 6 zöllige . . . . .	—	4
von andern Dimensionen, wie norwegische und schwedische Sparren.		
Ricken, wie sichten oder söhrene Sparren.		
Riemen, große . . . . .	—	12
— kleine . . . . .	—	8
— wenn die Sorte nicht angegeben . . das Schock oder 60 Stück	—	12
Rinder, wie Rube.		
Rinderhäute, wie Ochsen- und Kuhhäute, siehe Häute.		
Rinnenhölzer . . . . .	—	36
Roggen . . . . .	—	24
Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Roggenbrod, siehe Brod von Roggen.		
Roggenmehl, siehe Mehl.		
Romanfelle . . . . .	—	9
Rosette, blaugemengte . . . . .	—	3
Anm. 25 Ellen werden auf 1 Stück gerechnet.		
Rosinen in Körben . . . . .	—	9
— " wenn das Gewicht unbekannt ist der Korb	—	1
— schwarze oder Korinthrosinen . . .	—	9
— andere Sorten . . . . .	—	9
Röthe von Danzig . . . . .	—	9
— " Schweden . . . . .	1	—
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— " andern Orten, wie Krapp.		
Rothstein, wie verarbeiteter Bernstein.		
Roucou ist Orlean.		
Rubsaat, siehe Rappsaat.		
Ruder, Schiff-, große . . . das Schock oder 60 Stück	—	12
— kleine . . . das Schock oder 60 Stück	—	8
— ohne Angabe der Beschaffenheit		
das Schock oder 60 Stück	—	12
Ruderstöcke s: Steuerpfosten das Schock oder 60 Stück	1	21
Ruderstangen s: Steuerstangen		
das Schock oder 60 Stück	1	—
Rum, siehe Branntwein.		
Rundhölzer, siehe Holz.		
Rundwerk, wie verarbeiteter Bernstein.		



	Spec. Mtblr.	Gew.
Schirmannsgarn, siehe Garn.		
Schießpulver . . . . .	die 100 Pfd.	— 6
Schiffsholz, siehe Holz.		
Schiffs-Inventarium, gestrandetes, zollfrei.		
Schiffsnägel, hölzerne, siehe Nägel.		
Schiffs-Spillen, eiserne . . . . .	das Sch. Pfd.	— 6
— — — — —	hölzerne, nach den Dimensionen, wie Rundhölzer.	
Schinken, siehe Speck.		
Schlachtschwerter . . . . .	die 25 Stück	— 12
Schleifsteine, kleine, zollfrei.		
Schmack, siehe Sumach.		
Schnüre, seidene, siehe Seide, verarbeitete.		
Schreine, gemalte . . . . .	der Korb	— 18
Schüsser oder Läufer (Knickers) . . . . .	das Faß	— 18
Schwänenboy, wie Boy.		
Schwarzblech, siehe Blech.		
Schwefel . . . . .	die Last oder 12 Sch. Pfd.	1 —
Schwertgefäße, siehe Degengefäße.		
Schwertklingen, siehe Klingen.		
Schwertpfosten . . . . .	die 5 Stück	— 6
Segelgarn, siehe Garn.		
Segeltuch . . . . .	die 4 Stück oder Rollen	— 15
	Anm. 50 Ellen werden auf 1 Stück oder die Rolle gerechnet.	
—	altes, für die Papiermühlen, wird nach dem Werthe verzollt.	
Seide, rohe oder unverarbeitete, als:		
rohe Seide, von allen Sorten, } ungefärbt und		
Kloct- oder Floretseide . . . . . } unverarbeitet,		
Organsinseide . . . . . } die 10 Pfd.	—	3
—	verarbeitete, als:	
Band von Seide und Floret mit Gold und Sil- ber; Posamente von Seide und Floret mit Gold und Silber . . . . .	das Pfd.	— 5
Band von Seide und Floret; Franzen von Seide und Floret; seidene Schnüre; Stic- und Näh- seide; Posamente von Seide, und ähnliche Ar- tikel von verarbeiteter Seide . . . . .	die 2 Pfd.	— 5
Seidene Stoffe, siehe Stoffe, seidene.		
— Strümpfe, siehe Strümpfe.		
— Waaren, siehe Waaren.		
Seife, grüne . . . . .	die Last	— 36
	Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, wenn die Tonnenzahl unbekannt ist, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne gerechnet.	
— weiße und spanische . . . . .	die 100 Pfd.	— 9
— wohlriechende, wird nach dem Werthe verzollt.		
Seyfisch, siehe Fische.		

	Spec. Stück.	Preis.
Sempiterna, siehe Perpetuelle.		
Senfsaamen . . . . . die Last	—	30
Anm. 12 Tonnen pr. Last. Nach dem Gewichte, ohne Raahangabe, werden 200 Pfd. Netto auf die Tonne ge- rechnet.		
Siena-Erde ist Ocher.		
Silberbarren, zollfrei.		
Silberbrofat, siehe Prolat.		
Silberdrath, siehe Drath.		
Silberglätte, siehe Glätte.		
Silbermünze, zollfrei.		
Soda . . . . . die 100 Pfd.	—	1
Sohlleder, siehe Leder.		
Spangrün oder Grünspan . . . . . die 100 Pfd.	—	9
Sparren, eichene . . . . . das Stück	—	3
fichtene oder föhrene:		
große, oder über 36 Fuß Länge . die 2 Stück	—	3
von 36 Fuß . . . . . die 5 Stück	—	2
unter 36 Fuß, oder ordinaire. die 1000 Stück	—	16
norwegische und schwedische:		
9 Zoll dick und darüber . . . die 2 Stück	—	3
von 7 bis unter 9 Zoll dick . . die 5 Stück	—	6
5 " " 7 " " " " die 5 Stück	—	2
unter 5 Zoll dick, oder ordinaire, die 1000 Stück	—	16
Spaten, eiserne, siehe Eisen.		
Spec . . . . . das Sch.Pfd.	—	6
Anm. Die Tonne, ohne Aufgabe des Gewichts, wird zu 1 Sch.Pfd. Netto gerechnet.		
Spermaceti-Lichter, siehe Lichter.		
— Del ist Thran.		
Spiauter, siehe Zink.		
Spieren, nach den Dimensionen, wie Masten.		
Spießeisen . . . . . die 100 Stück	—	6
Spießglanz oder Antimonium . . . . . das Sch.Pfd.	—	12
Spießstaken . . . . . die 100 Stück	—	6
Spiker, wie Nägel, eiserne.		
Splittholz, siehe Holz.		
Spriet . . . . . das Drost von 30 Vierteln	—	24
Stäbe, als:		
Schwedische . . . . . die 8 Schock	—	1
alle andere Sorten, das Grofhundert oder 48 Schock	—	36
Anm. Boden, die zu Stäben gehören, werden zu Stäben reducirt und nach dem für Stäbe bestimmten Zolle berechnet.		
Stabholz, siehe Holz.		
Stahl von Rußland und Schweden . . . . . das Sch.Pfd.	—	12
— " andern Orten . . . . . die 100 Pfd.	—	4
Stahlrath, siehe Drath.		

	Zer- Stück.	Grös.
Stangen, sichtene oder fohrene, werden nach der Länge und Dicke wie Sparren verzollt.		
— von Birken und Erlenholz, wie ordinaire Sparren.		
Stärke . . . . . die 300 Pfd.	—	8
Staubholz, siehe Holz.		
Steine, Deland- . . . . . die 100 Fuß	—	3
Anm. Wenn das Fußmaas unbekannt ist, wird jeder Stein zu 2 Fuß gerechnet.		
— kleine, oder Kiesel zu Fischernezen (Lobsteine) zollfrei.		
— Bausteine, werden nach dem Werthe verzollt.		
Steinkohlen, aller Art, darunter abgeschwefelte oder sogenannte Cokes, nebst Cinders, zollfrei.		
Steinkohlen-Pech . . . . . die Last	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— Theer . . . . . die Last	—	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Steuerpfosten, siehe Ruderstöcke.		
Steuerstangen, siehe Ruderstangen.		
Stiere . . . . . das Stück	—	18
Stockfisch, siehe Fische.		
Stockfischholz, siehe Holz.		
Stoffe, seidene, welche nicht besonders angeführt sind, die 2 Stück	—	9
Anm. 25 Ellen werden auf 1 Stück gerechnet.		
— wollene, siehe Waaren, wollene.		
Stör, siehe Fische.		
Strickgarn, baumwollenes, siehe Garn.		
— wollenes, siehe Garn, wollenes.		
Strobafche, siehe Fische.		
Stroh-Büdlinge oder geräucherzte Heringe, siehe Fische.		
Strömlinge, sind Heringe, siehe Fische.		
Strümpfe, als:		
baumwollene Strümpfe . . . . . die 50 Paar	—	6
— Halbstrümpfe und Kinderstrümpfe. . . . . die 100 Paar	—	6
— gestricke . . . . . die 50 Paar	—	30
— seidene . . . . . das Duzend Paar	—	30
— tuchene, grobe . . . . . das Duzend Paar	—	1
— wollene:		
feine gewebte		
feine Kirsey und Sayette } . . . die 10 Paar	—	3
feine gewebte Halb- und Kinderstrümpfe, } . . . die 20 Paar	—	3
feine Kirsey- und Sayette- Halb- und Kinderstrümpfe, }		
— grobe, wollene, von allen Sorten die 2 Duzend Paar	—	1

	Zoll- Mtblr.	Grös.
Sturmhauben . . . . .	25 Stück	7 3/4
Guccade . . . . .	die 100 Pfd.	24
— in Orhosten . . . . .	das Orhost von 150 Pfd.	36
Gumach . . . . .	die 400 Pfd.	9
Güßholz, siehe Holz.		
Gyrup . . . . .	das Faß 2: Pipe	36
Anm. 1200 Pfd. Netto werden auf eine Pipe gerechnet, und das Gewicht bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt, wenn das Maas nicht angegeben ist.		
<b>I.</b>		
Taback, als:		
Cigarren, werden nach dem Werthe verzollt.		
Schnupstaback, wird nach dem Werthe verzollt.		
Ukrainer- oder Russischer Taback . . . . .	das Sch. Pfd.	8
alle andere Sorten Blätter-, Rauch- und Rau-Taback . . . . .	die 100 Pfd.	9
Tabackstengel, werden nach dem Werthe verzollt.		
Last . . . . .	die 2 Stück	9
Anm. 25 Ellen werden auf 2 Stück gerechnet.		
Tafel, siehe Lauwerk.		
Talg . . . . .	das Sch. Pfd.	6
Talglichter, wie Talg.		
Tangasche, siehe Asche.		
Tartarille oder tartarischer Buchweizen, siehe Buchweizen.		
Lauwerk:		
Anfertau . . . . .	} . . . . . das Sch. Pfd.	6
Kabelgarn . . . . .		
Kabeltau . . . . .		
Kabeltroffen . . . . .		
Tafel und . . . . .		
Troffen . . . . .		
— Altes . . . . .	die 5 Sch. Pfd.	18
— von einer Strandung herrührend, zollfrei.		
Teller, hölzerne, siehe Holzwaaren.		
Terpentin . . . . .	das Sch. Pfd.	6
Terpentinöl, wird nach dem Werthe verzollt.		
Theer (grob Band) . . . . .	die Last	18
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
— (klein Theer) . . . . .	die Last	9
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Thierknochen, wie Knochen.		
Thonerde, jeder Art, zollfrei; jedoch wird ausgenommen: Pfeisenthon, welcher nach dem Werthe verzollt wird.		
Thran . . . . .	die 2 Orhost	9
Anm. 8 Orhost pr. Last.		
Tiramtey ist Weiderwand.		

	Spec. Mthr.	E. Einr.
Toppmasten, siehe Masten.		
Topplatten, siehe Latten.		
Trillich oder Drell, siehe Drell.		
Trip . . . . . die 4 Stück	—	5
Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.		
Tröge, hölzerne, siehe Holzwaaren.		
Trossen, siehe Tauwerk.		
Tuch oder Tafen, wollenes, als:		
Englisches . . . . .	}	. . . . . die 8 Stück
Holländisches und . . . . .		
feines Tuch . . . . .	}	. . . . . die 16 Stück
grobes Schottisches . . . . .		
grobes Amsterdamer . . . . .		
grobes Flämisches und . . . . .		
grobes Französisches Tuch . . . . .		
Fierloeb oder grobes Holländisches, insofern es nicht besonders angeführt ist, nebst allem andern groben Tuche . . . . . die 16 Stück	—	36
Anm. 25 Ellen von allen Sorten Tuch werden aufs Stück gerechnet.		
Tuchleisten . . . . . das Duzend	—	1
Twist und baumwollenes Garn, siehe Garn.		
U.		
Unberaubter Krapp, siehe Krapp.		
V.		
Vermillon, siehe Zinnober.		
Viehknochen, siehe Knochen.		
Bitriol . . . . . das Sch. Pfd.	—	6
Bitriol-Öel, wird nach dem Werthe verzollt.		
W.		
Waaren, baumwollene, oder baumwollene Manufacturwaaren, insofern dieselben in gegenwärtigem Zolltarif nicht besonders angeführt stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.		
— seidene, insofern dieselben in diesem Zolltarif nicht besonders angeführt stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.		
— wollene, oder wollene Manufacturwaaren, Stoffe und Zeuge, insofern dieselben in diesem Zolltarif nicht besonders angeführt stehen, oder unter den darin erwähnten Sorten begriffen sind, werden nach dem Werthe verzollt.		

	Spec. Mtblr.	Zoll.	
Baaren und Güter, welche in diesem Tarif nicht namentlich verzeichnet stehen, so wie die Baaren, die darin (allein zur Anleitung in Bezug auf tarifirte Baaren nämlich oder gleicher Benennung) als nach dem Werthe zollend angeführt sind, vergleiche die Bemerkung am Schlusse des Tarifs Pagina 585.			
Wachholderbeeren . . . . . die 800 Pfd.	—	6	
— in Tonnen ohne Angabe des Gewichts, werden zu 100 Pfd. Netto pr. Tonne gerechnet.			
Wachholderstangen . . . . . die 1000 Stück	—	16	
Wachs . . . . . das Sch. Pfd.	—	36	
— Fichter, wie Wachs.			
Wadmel . . . . . die 4 Stück	—	5	
— Anm. 25 Ellen werden aufs Stück gerechnet.			
Wagenschoß, curisches . . . . . die 100 Stück	—	18	
— preussischer . . . . . 100 "	1	—	
— andere Sorten . . . . . 100 "	—	40	
Waid . . . . . das Sch. Pfd.	—	6	
Wassereerde, zollfrei.			
Walnüsse . . . . . die Last	—	12	
— Anm. 36 Boisseau oder 18 Tonnen pr. Last.			
Wallrathöl oder Spermaeeti-Del ist Ibran.			
Wau . . . . . das Sch. Pfd.	—	9	
Weihrauch, siehe Räucherwerk.			
Wein, Italienischer, als:			
Cagliari . . . . .	} das Both oder die Pipe das Drobst das Anker		
Calabrischer . . . . .			
Livorno . . . . .			
Marsala . . . . .			
Messina . . . . .		2	—
Muscat, italienischer oder italienischer Muscateller . . . . .		1	—
Neapolitanischer . . . . .		—	8
Palermo . . . . .			
Syracuser und			
alle andern italienischen Weine . . . . .			
wie diese werden berechnet:			
Cap.			
Constantia.			
Corficischer.			
Cypern.			
Fayalmadera.			
Funchal.			
Madera.			
Malmscy oder Malvasir (insofern nicht auf den canarischen Inseln erzeugt).			
Picomadera und			
Zante Wein.			

	Spec. Mtblr.	E rän.
<b>Wein, Spanischer und Portugifischer, als:</b>		
Barcelona.		
Benicarfo.		
Cadix.		
Canariensect.		
Fayal (jedoch Fayalmadera ſiehe oben).		
Figueira.		
Jvica.		
Liqueurweine, wenn nicht angegeben welche Sorten.		
Liffabon.		
Malaga.		
Malagafect.		
Mountain.		
Palmfect.		
Pedro Ximenes.		
Pico (jedoch Picomadera ſiehe oben).		
Porto.		
Salou.		
Sherry (oder Xeres).		
Tarragona.		
Teneriffe.		
Tinto.		
Vidonia.		
Xeres (oder Sherry) und alle Weine, welche auf den canariſchen Inſeln er- zeugt ſind, ſo wie alle ſpaniſche und portugifi- ſche Weine, inſofern dieſelben nicht zu den an- geführten Klaffen zu rechnen ſind:		
in privilegirten Schiffen, das Both oder die Pipe	1	24
das Orhoft . . . . .	—	36
das Anker . . . . .	—	6
in unprivilegirten Schiffen <sup>1</sup> , mehr, ſfr. §. 41. 2.		
<b>Wein, Franzöfiſcher, als:</b>		
Chaillevette . . .	}	
Charente . . . . .		
Croific . . . . .		
La Flotte . . . . .		
Marennas . . . . .		
St. Martin . . . . .		
Nantes . . . . .	}	18
Pouliquen . . . . .		
La Rochelle . . . . .	}	
Seudre . . . . .		
Bordeaux und } . . . die 5 Orhoft à 30 Vierteln	2	8
Libourne . . . . .		
Bayonne . . . . .	}	
Bourgogne oder Bur-		
gunder . . . . .		
Cabors . . . . .		
Caffis . . . . .	—	24

		Spec. Mtbl.	Stück.
Ette . . . . .			
Champagne . . . . .			
Dieppe . . . . .			
Havre de Grace . . . . .			
Hermitage . . . . .			
Nieres . . . . .			
Marseille . . . . .			
Muscot, französischer, oder französischer Mus- cateller . . . . .			
Picardan . . . . .			
Provence . . . . .	das Orboft von 30 Vierteln	—	24
Rouen . . . . .			
Toulon und alle andern franzöfifchen Weine, in- sofern dieselben nicht be- sonders angeführt find; ferner auch alle fran- zöfifchen Weine, die den Sund oder die Pelte, von Orten auferhalb Frankreich kommend, passiren . . . . .			
Wein, als:			
Moseler . . . . .	} . . . . . die 5 Ahm	4	—
Nectar und alle Sorten Rheinweine . . . . .			
Tokayer und alle Sorten Ungarische Weine . . . . .			
Wein, auf Bouteillen:			
in privilegirten Schiffen . . . .	die 100 Bouteillen	—	24
in unprivilegirten Schiffen . . .	100 "	—	30
Weineffig, siehe Essig.			
Weingeist, siehe Syriec.			
Weinstein . . . . .	die 100 Pfd.	—	2
Weiffische oder Weifflinge, siehe Fische.			
Weizen . . . . .	die Last	1	—
	Anm. 20 Tonnen pr. Last.		
Weizenbrod, siehe Brod.			
Weizenmehl, siehe Mehl.			
Wefsteine, zollfrei, mit Ausnahme von Delsteinen, die nach dem Werthe verzollt werden.			
Widen . . . . .	die Last	—	12
	Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Wildtagenfelle . . . . .	die 1000 Stück	—	36
Windebäume . . . . .	" 1000 Stück	—	16
Wolfsfelle . . . . .	die 25 Stück	—	9
Wolle, als:			
Niberwolle . . . . .	die 25 Pfd.	—	24
Kloß- und Scheerwolle	} die 2 Sch. Pfd.	—	9

	Spec. Mtblr.	Erzv.
Brachwolle . . . . .		
Klatt- und Abfallwolle . . . . .		
Gemeine oder ordinäre Wolle (Engl. Common Wool) . . . . .	das Sch. Pfd.	— 5
Constantinopelische und alle Türkische Wolle . . . . .		
Kalkwolle oder Blotwolle (Rauhwolle, schwed. Skinnito) und alle andere grobe Wolle . . . . .		
Spanische Wolle und alle Arten fei- ner Wolle, sammt englischer, schottischer, preussischer, und aller andern Lamm- und Schafwolle, wenn die Sorte nicht angegeben ist	das Sch. Pfd.	— 9
Wollengarn, siehe Garn.		
Wollene Manufacturwaaren, Stoffe und Zeuge, siehe Waaren, wollene.		
Wollkragen (Handkragen). das Paß von 30 Duzend Paar Anm. Wo die Anzahl der Paare nicht angegeben ist, werden 12 Pfd. Netto pr. Duzend Paar gerechnet. — (Fabrikkragen und Karden- disteln, siehe Kragen und Kardendisteln).	—	18
3.		
Zelttuch, wie Ravenuch, siehe Leinwand.		
Zeuge, wollene, siehe Waaren, wollene.		
Ziegenfelle . . . . . die 1000 Stück	—	36
Ziegenhaare, gewöhnliche . . . . . das Sch. Pfd.	—	5
— angorische, levantische und persische, wie Kamelhaare.		
Zimmt, siehe Caneel.		
Zink . . . . . die 100 Pfd.	—	2
Zinn . . . . . das Sch. Pfd.	—	24
Zinnober . . . . . die 100 Pfd.	—	24
Zitronen, frische . . . . die Kiste, ohne Rücksicht auf die Stückzahl	—	1
Anm. 20 Kisten pr. Last.		
Zitronen, gesalzene . . . . . die Pipe oder 2 Orbst	—	18
Zobel und Zobelpelzwerk. vom Werthe von 100 Spec. Rthlr.	—	36
Zucker, als:		
Rohr Zucker . . . . . die 100 Pfd.	—	5
Confect-Zucker . . . . . " 100 Pfd.	—	18
Kandis-Zucker . . . . . " 100 Pfd.	—	18
Prob-Zucker . . . . .		
Puder-Zucker u. alle andern Sorten } Zucker . . . . .	— 100 Pfd.	— 9
Zuckerbedererde, zollfrei.		
Zwetschen . . . . . die 800 Pfd.	—	18

	Spec. Rtblr.	Stév.
Zwetschen, ungarische . . . . . die 800 Pfd.	—	18
Zwiebacke von Weizen, siehe Prob von Weizen.		
— " Roggen, " " " Roggen.		
Zwiebeln . . . . . die 2 Tonnen	—	3
Anm. 12 Tonnen pr. Last.		
Zwirn oder Nähgarn von Leinen . . . . . die 50 Pfd.	—	30
— " " Baumwolle . . . . . 50 Pfd.	—	15

Alle Waaren und Güter endlich, die in vorstehendem Tarif nicht namentlich verzeichnet sind, so wie diejenigen Waaren, welche im Tarif nur um sie von tarifirten Waaren der nemlichen oder ähnlichen Benennung zu unterscheiden als nach dem Werthe zu verzollten angeführt worden, entrichten, in Schiffen privilegirter Nationen, ein pro Cent ad valorem von dem Werthe solcher Waaren am Einladungsorte, ohne Rücksicht auf die Orte, woher sie kommen, oder wohin sie bestimmt sein mögen.

Von diesen Waaren wird dagegen, wenn sie in Schiffen einer unprivilegirten Nation verladen sind, ein Zoll von Ein und einem Viertel pro Cent von dem Werthe dieser Waaren am Einladungsorte bezahlt.

## §. 4.

Wie zu verhalten ist, wenn im Tarif für einen Waarenartikel zwei verschiedene Zollsolltionen angelegt sind.

In den Fällen, wenn im Tarif die Zollabgabe von einem Waarenartikel für die feinere und gröbere Sorte verschieden angelegt ist, die Ladungspapiere aber die erforderliche Angabe der Qualität nicht enthalten, wird der Zoll stets nach dem Saße berechnet, den der Tarif für die beste oder feinste Sorte bestimmt. Sollte sich indessen aus dem angegebenen Werthe schließen lassen, daß die Waare wirklich zu der geringeren Sorte gehört, so wird hierauf billige Rücksicht genommen werden.

## §. 5.

Nach welchem Maß oder Gewicht der Zoll zu berechnen ist.

Der Sund- und Stromzoll wird nach dem Maas und Gewicht des Ortes berechnet, wo die Ladung oder Waaren, welche verzollt werden sollen, verladen worden sind, und zwar auf folgende Art:

so wie 1 Ton oder 20 Hundredweights 2240 Pfd. in Großbritannien und Irland beträgt, so wird der Sund- und Stromzoll von Waaren, welche aus jenen Ländern kommen, und deren Gewicht in Tons oder Hundredweights angegeben ist, auch von 2240 Pfd. pr. Ton oder 20 Hundredweights berechnet; oder so wie 1 Kilogram in Frankreich und 1 niederländisches Pfd. in Holland gleich respective 2 französischen und 2 holländischen Pfund sind, so werden diese auch für Ladungen, welche aus jenen Län-

dern kommen, bei der Zollberechnung im Sunde und den Belten für 2 Pfund angenommen. Auf gleiche Weise wird in allen ähnlichen Fällen verhalten.

Wenn deshalb in den Ladungspapieren ein anderes Gewicht oder Maas angeführt ist, als das am Abladungsorte geltende, so werden sie vor Berechnung des Zolles auf das Gewicht und Maas des letztgenannten Ortes reducirt.

## §. 6.

Ueber das Zoll- und Fußmaas bei Berechnung des Zolles von Holzladungen.

Von Holzladungen wird der Zoll, in Bezug auf Rundhölzer nach den Dimensionen berechnet, und für Planken, Dielen und Bretter (in Fällen wo der Tarif den Zoll nach der Länge bestimmt) nach dem Fußmaas, ohne Rücksicht auf die Benennung, welche den Holzwaaren in den Ladungspapieren beigelegt sein mag; und zwar dergestalt, daß das Zoll- und Fußmaas des Landes oder des Ortes, wo die Ladung eingenommen ist, stets bei der Zollberechnung zum Grunde gelegt wird. Wo indessen die Ladungspapiere ein anderes oder fremdes Maas angeben als das, welches am Abladungsorte gilt, wird es vor Berechnung des Zolles erst zum Maas des Abladungsortes reducirt. In Uebereinstimmung hie- mit, siehe untenstehende 1ste Tabelle über Gewicht und Maas.

## §. 7.

Der Zoll von flüssigen Waaren wird nach dem Inhalte der Fässer berechnet.

Von den im Tarif angeführten flüssigen Waaren wird der Zoll stets nach dem Inhalte (Quantum) der Fässer berechnet, ohne Rücksicht auf die Benennungen, welche den letztern beigelegt sein mögen, und zwar dergestalt, daß das Viertel-, Gallons-, Litres-Maas u. s. w. zum Grunde der Zollberechnung gelegt wird, nach den Verhältnißbestimmungen, worüber die untenstehende 1ste Tabelle das Nähere ausweist.

## §. 8.

Der Zoll von den im Tarif benannten Zeugen wird nach der Stückzahl, und, wenn die Stückzahl nicht angegeben ist, nach dem Ellenmaas berechnet.

Ist die Stückzahl der in vorstehendem Tarif benannten Zeuge nicht in den Ladungspapieren angegeben, so werden entweder 50 oder 25 Ellen auf das Stück gerechnet, so wie solches bei jeder im Tarif verzeichneten Sorte Zeug bemerkt ist. Wenn Stückzahl und Ellenmaas zugleich in den Ladungspapieren angegeben sind, geschieht die Zollberechnung stets nach der Stückzahl, und nur nach dem Ellenmaas, wenn die Stückzahl unbekannt ist. Demgemäß werden gerechnet:

100 dänische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.

100 norwegische und schwedische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.

100 russische Arschinen zu respective 2 und 4 Stück.

100 preussische Ellen zu respective 2 und 4 Stück.

100 niederländische Ellen zu respective 3 und 6 Stück.

100 englische Harbs zu respective 3 und 6 Stück.

100 französische Aunes zu respective 4 und 8 Stück.

## §. 9.

Der Zoll wird von dem Netto-Gewicht berechnet.

Die zu vergütende Thara, wenn das Netto-Gewicht nicht bekannt ist.

Das Netto-Gewicht der Waaren wird bei der Zollerrechnung zum Grunde gelegt. Ist daher in den Ladungspapieren nur das Brutto-Gewicht angeführt, wird eine Thara von 5 Procent für Waaren in Säcken, Packen, Bündeln, Seronen, Ballen und dergl., und 10 Procent für Waaren in Kisten, Kasten, Körben, Fässern und dergl. zugestanden; jedoch sind davon ausgenommen: Hanf-, Lein-, Rapp- und Rüß-Del in Fässern, für welche Artikel eine Thara von 15 Procent zugestanden wird.

## §. 10.

Zu wie viel ein Schiffsfund gerechnet wird.

Wenn im Tarif der Zoll pr. Schiffsfund angesetzt, ist 1 Schiffsfund bei Waaren von Rußland und Schweden: 400 Pfd.; von Dänemark und Norwegen: 320 Pfd.; und von allen andern Ländern und Orten: 300 Pfd. (Vergl. die erste Tabelle Lit. S.)

## §. 11.

Die fremde Waare und Gewichte, deren Benennungen von den Einheiten des Tarifs verschieden sind, gegenwärtig berechnet werden.

Wie bereits im §. 5. angeführt worden, wird der Sund- und Stromzoll stets nach dem Raaf und Gewicht des Ortes berechnet, wo die zu verzollenden Waaren in das Fahrzeug eingenommen worden sind. Wenn indes die Benennungen der fremden Waare und Gewichte von denen in der Zollrolle tarifirten Einheiten verschieden sind, werden bei der Reduction gegenwärtig diejenigen Verhältnisse angenommen, welche die nachstehenden Tabellen ergeben.

## I.

## T a b e l l e

über

verschiedene fremde Waare- und Gewichts-Benennungen, welche das Verhältniß angeben, worin dieselben zu den in der See- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheiten stehen.

## A.

1½ Ahm = 1 Orbst.

1 Almuda von Portugal = 2 Alqueiras.

26 Almudas Wein von Lissabon werden zu 1 Pipe gerechnet.

- 30 Almudas Del von Lissabon werden zu 1 Pipe gerechnet.  
 21 — Wein und Del von Porto werden zu 1 Pipe gerechnet.  
 1 Alqueira von Portugal = 6 Canhabos oder Canadas.  
 2 Alqueiras von Portugal = 1 Almuda.  
 1 Alqueira oder Alquir Paddy von Brasilien = 45 brasilianische Pfund Netto.  
 4 Anker = 1 Ahm.  
 6 Anker = 1 Orhost.  
 1 Antal = 1 Ahm.  
 1 Arroba von Brasilien = 32 brasilianische Pfund.  
 1 Arroba von Portugal = 32 portugisische Pfund.  
 1 Arroba von Spanien = 25 spanische Pfund.  
 talla 4 Arrobas von Spanien (eigentlich 7 Arrobas) = 175 spanische Pfund.  
 talla 2 Arrobas von Spanien (eigentlich 4 Arrobas) = 100 spanische Pfund.  
 30 Arrobas Wein von Spanien = 1 Pipe oder Both.

## B.

- 1 Berkowig von Rußland = 10 Pud oder 400 russische Pfund.  
 1 Bismersfund von Norwegen = 12 norwegische Pfund.  
 1 Both = 1 Pipe.  
 1 Boden zu einer Orhost-Foustage hält 8 Stäbe.  
 1 Boden zu einer Tonnen-Foustage hält 6 Stäbe.  
 1 Boden zu einer Halbtonnen-Foustage hält 4 Stäbe.  
 1 Boden zu einer Vierteltonnen-Foustage (Fierding) hält 3 Stäbe.  
 80 Busshels oder 2 Tons von Großbritannien und Irland = 1 Last.

## C.

- 13½ Cassi Del von Gallipoli, Messina und Neapel = 1 Salma.  
 40 Cassi Del von Gallipoli, Messina und Neapel = 3 Salme oder 1 Pipe.  
 6 Canhabos oder Canadas von Portugal = 1 Alqueira.  
 1 Cantar von Alexandrien in Aegypten = 36 Olla oder 100 Rottoli = 100 ägyptische Pfund.  
 1 Cantar von Cismè à 44 oder 45 Olla = 100 Rottoli oder 100 türkische Pfund.  
 1 Cantar von Genua à 100 Rottoli = 150 genuesische Pfund.  
 1 Cantar von Neapel à 100 Rottoli = 277½ neapolitanische Pfund.  
 1 Cantaro grosso oder schweres Gewicht = 100 Rottoli grossi oder 111 Rottoli sottili von Sicilien = 277½ sicilianische Pfund.

- 1 Cantaro sottile oder leichtes Gewicht = 100 Rottoli sottili von  
Sicilien = 250 sicilianische Pfund.  
1 Cantaro von Sicilien, ohne weitere Bezeichnung à 100 Rottoli,  
wird = 250 sicilianische Pfund gerechnet.  
1 Cantar von Smyrna à 44 oder 45 Oka = 100 Rottoli oder 100  
türkische Pfund.  
4 Cargas von Barcelona = 1 Pipe.  
1 Centner im Allgemeinen = 100 Pfund.  
1 englischer Centner siehe: Hundred Weight.  
1 preussischer Centner = 100 Pfund.  
1 Centner von Portugal und Brasilien siehe: Quintal.  
1 Centner von Spanien siehe: Quintal.  
1 Centner Decimalgewicht von Frankreich = 100 Kilogrammes.  
1 Ehalder = 1 Last.  
8 Ehalders gewöhnlicher Steinkohlen = 1 Reel.  
1 Ehalder Newcastleer Maas Steinkohlen =  $1\frac{1}{2}$ , imperial Ehalbrond  
= 53 Hundred Weight.

## D.

- 1 Decher = 10 Felle oder 10 Stück.  
Diameterzolle für Masten, Mastbäume und alle andere runde Fichten-  
und Föhrenhölzer werden folgendermaßen berechnet:  
über 19 Zoll im Diameter = 15 Palmen und darüber.  
von 19 bis 9 Zoll im Diameter beide incl. = unter 15 bis 7  
Palmen incl.  
unter 9 Zoll bis 4 Zoll im Diameter beide incl. = unter 7  
Palmen.  
unter 4 Zoll im Diameter sind Bootstaken.  
8 Drömmt Getraide von Lübeck = 1 Lübecker Last.  
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.  
8 Drömmt — von Rostock = 1 Rostocker Last.  
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.  
8 Drömmt — von Bismar = 1 Bismarsche Last.  
1 Drömmt — — — = 12 — Scheffel.  
1 Duzend = 12 Stück.

## E.

- 3 preussische Eimer = 1 Orbst.  
2 — — — = 1 Ahm.  
1 — — — = 2 Anker.  
 $\frac{1}{2}$  — — — = 1 Anker.  
1 russischer Eimer siehe Wedro.  
4 Escandear = 1 Millerolle.



19'	Zoll	englisches	Maaf	machen	über	19	holländische	od.	russische	Zoll	aus.
19'	"	"	"	"	unter	19	"	"	"	"	"
9'	"	"	"	"	über	9	"	"	"	"	"
9	"	"	"	"	unter	9	"	"	"	"	"
17	Fuß	französisches	"	"	über	21	"	"	"	Fuß	"
15	"	"	"	"	"	19	"	"	"	"	"
14	"	"	"	"	unter	18	"	"	"	"	"
16 1/4	Zoll	"	"	"	über	19	"	"	"	Zoll	"
16	"	"	"	"	unter	19	"	"	"	"	"
7 1/2	"	"	"	"	über	9	"	"	"	"	"
7 1/2	"	"	"	"	unter	9	"	"	"	"	"

## G.

50	imperial or new Gallons	Wein und Branntwein von Großbritannien und Irland	=	1	Orhst.				
100	imperial or new Gallons	von ibidem	=	1	Pipe oder 2 Orhst.				
63	Gallons	oder 1 Quarter	Del und Thran von ibidem	=	1	Orhst.			
252	"	"	1 Tun	Del und Thran von ibidem	=	2	Pipen oder 4 Orhst.		
1	Gallon	Wein oder Branntwein auf	Bouteillen von ibidem	=	6	Bouteillen.			
60	alte Gallons	=	1	Orhst.					
120	"	"	=	1	Pipe oder 2 Orhst.				
40	Gallons	Honig von the united States of Northamerica	=	1	Ohm.				
120	"	Rum, Syrup, Wein, Branntwein &c. von ibidem	=	1	Pipe.				
63	"	oder 1 Quarter	Del und Thran von Amerika	=	1	Orhst.			
252	"	oder 1 Tun	"	"	"	"	=	2	Pipen oder 4 Orhst.
1	Groftausend	Stäbe	f. Mille.						

## H.

10	Hectogrammes	=	1	Kilogramm.			
30	Hectolitres	Getraide von Antwerpen	=	1	Last.		
1	Hogshead,	ohne Gallonmaaf, wird im Allgemeinen zu 1 Orhst gerechnet, aber von the united States of Northamerica ist ein Hogshead	Rum	=	1	Pipe.	
1	Hundert	Bretter oder Dielen von Lübeck	=	10	Zwölfter oder 120	Stück.	
1	Hundred Weight	von Großbritannien und Irland	=	4	Quarters = 8	Stones oder 112	Pfund.
1	Hundred Weight	von Nordamerika	=	4	Quarters oder 112	Pfund.	
1	"	von Jersey und Guernsey	=	103 1/2	Pfund.		



- $7\frac{1}{2}$  Litres = 1 Viertel.  
 100 " = 1 Hectolitre.  
 225 " = 1 Orhst à 30 Viertel.  
 450 " = 1 Pipe oder 2 Orhst  $\circ$ : 60 Viertel.  
 3 Loof von Riga, Arensburg auf Desel und Pernaue = 1 Tschetwert.  
 2 " " " " " " " " = 1 Tonne.  
 60 " Erbsen, Hafer und Malz von ibidem = 1 Last.  
 45 " Roggen von ibidem = 1 Last.  
 48 " Weizen, Gerste und anderes Getraide, Leinsaat *ic.* von ibidem = 1 Last.  
 3 " von Liban und Windau = 1 Tschetwert.  
 2 " " " " " " " " = 1 Tonne.  
 60 " Hafer und Malz von ibidem = 1 Last.  
 48 " anderes Getraide, Leinsaat *ic.* von ibidem = 1 Last.

## N.

- 64 Maaf in Bayern = 1 Eimer.  
 128 " " " = 1 Alm oder 2 Eimer  $\circ$ : 4 Anfer.  
 80 " " Maynz = 1 Alm oder 20 Viertel.  
 60 " oder Berliner Quart = 1 preussischer Eimer oder 2 Anfer.  
 1 Bazar Maund von Calcutta = 82 englische Pfund.  
 1 Factori Maund " " =  $74\frac{2}{3}$  " "  
 16 Meffen von Preußen = 1 Berliner Scheffel.  
 1 Mille oder Grofttaufend Pipenstäbe = 20 Schock.  
 1 " " " Orhststäbe = 30 "  
 1 " " " Tonnenstäbe = 40 "  
 1 " " " Orhstbodenstäbe = 60 "  
 1 " " " Tonnenbodenstäbe = 80 "  
 7 Millierolles Del und Syrup von Frankreich = 1 Pipe oder 2 Orhst.  
 1 Millierolle = 4 Escandcaux.  
 1 Millier von Frankreich = 1000 Kilogrammes oder 2000 Pfund.  
 16 Ringel Thran von Bremen = 1 Stechkanne.  
 16 " von Holland (Niederlande) = 1 Stefan.  
 32 " " " " = 1 Anfer.  
 128 " " " " = 1 Alm.  
 30 niederländische Mud oder Hectolitres = 1 Last.

## N.

- 1 niederländisches Pfund oder Kilogramme = 2 Pfund.  
 1 " Bat (Faf) = 100 Kannen oder  $\frac{1}{2}$  Alm.

## D.

Okka von Alexandria in Aegypten s. Cantar.

- - Cisme, s. Cantar.

- - Smyrna "

2 Orhst = 1 Pipe oder Botb.

## F.

1 Picul oder Pecul von Batavia = 100 Catty = 127 holländische Pfund.

1 Picul oder Pecul von Manilla = 100 Catty = 131 1/2 spanische Pfund.

32 Pignatelli Del von Gallipoli = 1 Stara.

8 dänische Pott = 1 Viertel.

40 " " = 1 Anker.

160 " " = 1 Ahm.

240 " " = 1 Orhst.

480 " " = 1 Pipe.

120 Pott Thran von Dänemark und Norwegen = 1 Tonne.

240 " " " " " " = 1 Orhst.

1 Pud von Rußland = 40 russische Pfund.

10 " " " " = 400 " " oder 1 Berkowig 3: 1 Schiffpfund.

600 Pfund brutto Wein und Brantwein von Lette = 1 Orhst à 30 Viertel.

## D.

60 Berliner Quart = 1 preussischer Eimer oder 2 Anker.

100 Quart Bier von Preußen = 1 Tonne.

1 Quarter an Gewicht von Großbritannien und Irland = 28 Pfd.

1 " " " " Nordamerika = 28 Pfund.

1 " Getraide, Salz ic. von Großbritannien und Irland = 8 Bushels.

10 Quarter Getraide, Salz ic. von Großbritannien und Irland = 80 Bushels oder 1 Last.

4 Quarter von Schweden = 1 Stop.

1 " Del und Thran von Großbritannien, Irland und Nordamerika = 63 Gallons oder 1 Orhst.

4 Quarter Del und Thran von ibidem = 252 Gallons oder 1 Tun.

1 " Cast Wein = 1/2 Pipe.

8 Quartari von Sicilien = 1 Salma.

1 Quintal von Brasilien = 4 Arrobas oder 128 brasilianische Pfund.

1 " " Portugal = 4 " " 128 portugifische "

- 1 Quintal von Spanien = 4 Arrobas oder 100 spanische Pfund.  
 1 " " Havana und Matanzas = 4 Arrobas oder 100 spanische Pfund.  
 1 " macho von Spanien = 6 Arrobas oder 150 spanische Pfund.  
 1 " metrique von Frankreich = 100 Kilogrammes oder 200 französische Pfund.

## R.

- 1 Ring im Allgemeinen = 4 Schock oder 240 Stück.  
 1 Ring Bodensäbe von Lübeck = 8 Schock oder 480 Stück.  
 1 Rottolo sottile oder leichtes Gewicht von Sicilien = 2 1/2 sicilianische Pfund.  
 1 Rottolo von Neapel = 2 1/2 neapolitanische Pfund.  
 Wegen des Rottolo s. im übrigen bei Cantar.  
 1 Rolle Zuchten, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 6 Häuten gerechnet.  
 1 Rolle zubereiteter rother und weißer Kalbfelle, wenn die Stückzahl unbekannt, wird zu 10 Fellen gerechnet.

## S.

- 6 Salmen gefalzener Citronen von Sicilien = 1 Pipe.  
 6 " Citronensaft " " = 1 Pipe.  
 1 " Haselnüsse " " wiegt 2 Cantari sottili und beträgt 2 Tonnen.  
 3 " Del von Gallipoli = 1 Pipe.  
 40 Scheffel von Bremen = 1 Last.  
 72 Berliner Scheffel von Pommern = 1 Last.  
 56 1/2 " " dem übrigen Preußen = 1 Last.  
 12 Scheffel von Lübeck = 1 Drömmt.  
 96 " " = 1 Lübecker Last.  
 12 " " Rostock = 1 Drömmt.  
 96 " " = 1 Rostocker Last.  
 12 " " Wismar = 1 Drömmt.  
 96 " " = 1 Wismarsche Last.  
 1 Schiffsfund von Rußland incl. Curland = 20 R. Pfd. oder 400 Pfd.  
 1 " " Schweden . . . . . = 20 " " 400 "  
 1 " " Dänemark . . . . . = 20 " " 320 "  
 1 " " Norwegen . . . . . = 20 " " 320 "  
 1 " " allen anderen Orten . . = 20 " " 300 "  
 1 Schock = 60 Stück.  
 96 Solotnik = 1 Pfund in Rußland.  
 10 Staras Del von Gallipoli = 1 Salma.

12	Stechfannen	Lhran von Bremen	= 1	Orbst.
1	Steen	von Amsterdam	= 3	Kilogrammes.
10	Stein	von Preußen	= 1	Schiffpfund.
1	Sten	von Schweden	= 32	schwedische Pfund.
1	Stone	von Großbritannien und Irland	= 14	Pfund.
1	Stein	Flachß von Rostock	= 20	Rostocker Pfund.
1	"	" " Bismar	= 20	Bismarsche Pfund.
1	"	Federn " Lübeck	= 10	Lubecker Pfund.
1	"	Flachß " "	= 20	" "
1	"	Wolle " "	= 22	" "
1	"	feine Wolle von Rostock	= 22	Rostocker Pfund.
1	"	grobe " " "	= 10	" "
1	"	feine " " Bismar	= 22	Bismarsche "
1	"	grobe " " "	= 10	" "
2	Stekau	von Holland (Niederlande)	= 1	Anker.
8	"	" " " "	= 1	Ahm.
12	"	" " " "	= 1	Orbst.
24	"	" " " "	= 1	Pipe.
16	Stoop	" " " "	= 1	Anker.
64	"	" " " "	= 1	Ahm.
96	"	" " " "	= 1	Orbst.
192	"	" " " "	= 1	Pipe.
30	Stop	" Schweden	= 1	Anker.
120	"	" " " "	= 1	Ahm.
180	"	" " " "	= 1	Orbst.
1	Stükvat	(Stückfaß) hält 6 à 8	Ahm.	
'	"	" " " " 3 à 4 1/2	Ahm.	

## I.

1	Tolast	Wein	= 3 à 5	Ahm.
1	Tolsoder		= 12	Ahm.
1	Ton	an Gewicht von Großbritannien und Irland	= 20	Hundred Weight, oder 2,240 englische Pfund.
1	Ton	an Gewicht von Nordamerika	= 20	Hundred Weight, oder 2,240 amerikanische Pfund.
1	Ton	an Gewicht von Jersey und Guernsey	= 20	Hundred Weight, oder 2,070 Pfund.
1	Tonneau	(Faß) Wein ic. von Bordeaux, siehe Faß.		
20	Tschetwert	Erbsen, Hafer und Malz von Riga, Arensburg auf Desel und Pernau	= 1	Last.
15	Tschetwert	Roggen von Riga, Arensburg auf Desel und Pernau	= 1	Last.

- 16 Tschetwert Weizen, Gerste und andere Getreidearten, Leinsaat ic.  
von Riga, Arensburg anß Dessel und Pernau = 1 Last.  
1 Tschetwert von ibidem = 3 Loof.  
20 " Hafer und Malz von Liban und Bindan = 1 Last.  
16 " anderer Getreidearten, Leinsaat ic. von ibidem = 1 Last.  
1 " von ibidem = 3 Loof.  
16 " von dem übrigen Rußland = 1 russische Last.  
8 Tschetwert von Rußland = 1 Tschetwert.  
1 Lun Del und Thran von Großbritannien und Irland, sowie von  
Nordamerika = 4 Quarters (3: Orhoft) oder 252 Gallons.  
1 Tylt, siehe Zwölfter.

## B.

- 1 niederländisches Bat = 100 Kannen oder 1/2 Ahm.  
60 Bierdup oder Berps von Emden = 1 Last.  
5 Viertel = 1 Anker.  
20 " = 1 Ahm.  
30 " = 1 Orhoft.  
60 " = 1 Pipe.  
170 " Branntwein von Bajonne pr. Frachtfäß.  
40 " Wein ist in einer Bajonne-Foustage enthalten, welche in  
den Ladungspapieren Orhoft genannt wird.  
1 Bog oder 3 Bismersfund von Norwegen = 36 norwegische Pfd.

## B.

- 1 Bedro oder russischer Eimer = 10 Stoof.  
3 Bedros " " " = 1 Anker.  
18 " " " " = 1 Orhoft.  
36 " " " " = 1 Pipe.  
1 Bispel oder Winspel von Preußen = 24 Scheffel.  
1 Wurf oder Cast = 4 Stück.

## 3.

Zentner, siehe Centner.

- 1 Zimmer = 4 Decher oder 40 Kelle oder Stück.  
1 Zulast Wein = 3 à 5 Ahm.  
1 Zwölffuder ist 12 Ahm.  
1 Zwölfter = 12 Stück.

## II.

## T a b e l l e

über

verschiedene fremde Maas- und Gewichts-Benennungen für Salz, welche das Verhältniß angeben, worin dieselben zu der, in der Dersund- und Strom-Zollrolle tarifirten Einheit stehen:

## a. Von Emden:

60 Bierdup oder Berps = 1 Last.

## b. Von Frankreich:

2000 Kilogrammes = 1 Last.

## c. Von Gibraltar:

50 Fanegas = 1 Last.

## d. Von Portugal:

von Aveiro 7 Moyos = 6 Last.

5 Contos = 6 "

- Figueira 2 Moyos = 1 "

- Lissabon und

St. Uebes 7 Moyos = 2 Last.

1 Moyo = 5 Fanegas à 12 Alqueiras, oder

60 Alqueiras = 1 Moyo.

- Porto 1 Milheiro oder 336 Razas = 16 St. Uebes Moyos.

73 1/2 Razas = 1 Last.

## e. Von Sardinien:

von Cagliari 4 Salme = 1 Last.

1 Salma = 18 Tumoli.

## f. Von Sicilien:

von Trapani 4 Salme = 1 Last.

1 Salma = 18 Tumoli.

## g. Von Spanien:

von Alicante

- Jvica oder Jvica } 2 Modinen à 24 Fanegas = 1 Last.

- Torrevieja

- Barcellona 3 Modinen = 2 Last.

- Cadix 4 Cahizes à 12 Fanegas = 1 Last.

## h. Von Großbritannien und Irland:

- 2 Tons oder Weys = 1 Last.  
 10 Quarters = 1 Last.  
 80 Busshels = 1 Last.  
 40 - = 1 Ton oder Wey oder 5 Quarters.  
 8 - = 1 Quarter.

## §. 12.

Feuer- und Ba-  
 tengelder.  
 Wie viel diese be-  
 tragen für Schif-  
 fe von 20 Lasten  
 und darüber.

Wie viel die  
 Feuer- und Ba-  
 tengelder betra-  
 gen für kleinere  
 Fahrzeuge unter  
 20 Lasten.

Feuer- und Ba-  
 tengelder bezahlen alle Handels- und  
 Rauffahrtsschiffe, deren Trächtigkeit 20 Last oder 40 Re-  
 gister Tons und darüber ist, bei jedesmaliger Durchfahrt  
 durch den Sund und die Belte, nemlich, wenn das Schiff  
 geballastet ist, 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Species Reichsthaler, und wenn es  
 beladen ist, 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Species Reichsthaler. Ist ein Schiff  
 dagegen erweislich unter 20 Lasten oder 40 Register  
 Tons, wird entrichtet:

von einem Fahrzeuge unter 5 Lasten:

mit Ladung . . . . . Nichts  
 in Ballast . . . . . Nichts

von 5 bis unter 10 Lasten:

mit Ladung . . . . . 1 Species Reichsthaler  
 in Ballast . . . . . 24 Stüver

von 10 bis unter 15 Lasten:

mit Ladung . . . . . 1 Spec. Rthlr. 24 Stüver  
 in Ballast . . . . . 1 " — "

von 15 bis unter 20 Lasten:

mit Ladung . . . . . 2 Spec. Rthlr. — Stüver  
 in Ballast . . . . . 1 " 24 "

Feuer- und Ba-  
 tengelder für ein  
 Schiff mit Maner-  
 steinen und Dach-  
 ziegeln.

Dies für ein  
 Schiff, dessen La-  
 dung keine 6 Last  
 anmacht.

Schiffe, deren Ladungen aus Manersteinen und Dachzie-  
 geln bestehen, so wie solche, bei denen die beladenen  
 Waaren keine 6 Last oder 12 Tons ausmachen, werden  
 in Ansehung der Feuer- und Ba-  
 tengelder als geballa-  
 stete Schiffe betrachtet, und entrichten diese Abgabe nach  
 den für diese oben gegebenen Vorschriften. Von flüssi-  
 gen Waaren wird die Last zu 8 Orhosten gerechnet; von trocknen  
 Waaren nach Gewicht zu 12 Schiffpfund Netto, und nach Tonnenmaaf  
 zu eben so vielen Tonnen, als nach Vorschrift des Tarifs auf 1 Last  
 von jedem der respectiven Artikel gerechnet werden soll.  
 8 Stück Pferde oder Hornvieh werden als volle Ladung  
 angesehen.

Feuer- und Ba-  
 tengelder für ein  
 Schiff mit Pferden  
 und Hornvieh.

## §. 13.

Die zu entrich-  
 tenden Gebühren.

Die bei der Klarirung zu entrichtenden Gebühren sind  
 folgende:

A. Diejenigen, welche bei jeder Klarirung zu bezahlen sind:

An die Beamten bei den Zollkammern im Sund und in den Belten bezahlen alle Handels- und Kauffahrteischiffe, deren Trächtigkeit 20 Last oder 40 Register Tons und darüber ist, unter der Benennung Zollamts-Gebühren, 3 Species Reichsthaler. Ist ein Schiff dagegen erweislich unter 20 Lasten oder 40 Register Tons, so werden die Zollamts-Gebühren nur mit den untenstehenden respectiven Summen entrichtet, nemlich:

Zollamts-Gebühren für Schiffe von 20 Lasten und darüber.

Diese von Schiffen unter 20 Lasten.

von einem Fahrzeuge unter 5 Lasten . . . . .	Nichts
" 5 bis unter 10 Lasten . . . . .	Spec. Rthlr. 12 Stüver
" 10 " " 15 " . . . . .	1 " " 24 "
" 15 " " 20 " . . . . .	2 " " — "

Wie viel für die Ausfertigung der Verschiebung und das Stempelpapier zu entrichten ist, wenn der im §. 31. erwähnte Credit benutzt wird.

Anmerkung.

Wenn der im §. 31. erwähnte Credit auf den Zoll benutzt wird, sind ferner 12 Stüver Species anstatt des Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verschiebung zu bezahlen.

B. Gebühren, welche in besonderen Fällen zu bezahlen sind:

Gebühr an den Zollinspector im Dersfund.

1. An den Zollinspector im Dersfund

1 Species Rthlr. 6 Stüver.

nemlich

- a) von allen Schiffen unprivilegirter Nationen.
- b) von den beladenen Schiffen privilegirter Nationen, wenn ein solches Schiff mit den erforderlichen Beweisurkunden über die Nationalität des Schiffes und die Gattung der Ladung nicht versehen ist. Von geballasteten privilegirten Schiffen wird diese Gebühr nur alsdann berechnet, wenn dieselben vom Abgangsorte keine Ausklarirung irgend einer Art am Bord haben. Wenn aber eine Zollaussklarirung vorgezeigt wird, in welcher weder die Nationalität des Schiffes noch der Umstand, daß es geballastet, angeführt ist, so wird eine in dieser Veranlassung vor dem Consul seiner Nation in Helsingör von dem Schiffer unter Eideserbietung abgegebene Erklärung bewirken, daß die erwähnte Zollaussklarirung dennoch von der Zollkammer für gültig angenommen, und daß demnach der Schiffer sofort expedirt werden wird.

Anmerkung. Fahrzeuge unter einer Trächtigkeit von 10 Commerzlasten sind von der Entrichtung der Gebühr an den Zollinspector gänzlich befreit.

Gebühr an den Translateur bei der Dersfund-Zollkammer.

2. An den Translateur bei der Dersfund-Zollkammer.

- a) für Ausstellung der Ladungs-Angabe und Ausfertigung der specificirten Berechnung des von

jedem der Absender oder Empfänger zu erlegenden Theils des von der ganzen Ladung summarisch berechneten Zolles, nemlich für 1 bis 4 Connossemente . . . . . 32 Stüver Species und für jedes Connossement über diese Zahl 4 " " Sind keine Connossemente am Bord, so werden für 1 bis 6 Cockets . . . . . 32 Stüver Species bezahlt und für einen jeden darüber . . . . 4 " " für 1 bis 6 Pässe . . . . . 32 " " und für jeden Paß über diese Zahl . . . . 4 " "

h) für Ausstellung der Angabe eines geballasteten oder mit Steinkohlen beladenen Schiffes . . . . . 12 Stüver Species.

Welche Schiffe von Entrichtung der Translatur-Gebühr befreit sind.

Copiegebühren, wann und von wem zu bezahlen.

Schiffe, welche aus folgenden Ländern kommen, sind von der Translatur-Gebühr gänzlich befreit, und bezahlen nur 8 Stüver an Copialien für ihren Paß, wenn die Capitaine denselben zurückverlangen, nemlich aus Dänemark, Norwegen, Schweden, Preußen, Finland, mit Ausnahme von Wyburg und Friederichshamn, aus den Russischen Ostsee-Provinzen, mit Ausnahme von St. Petersburg und Narva, und aus Mecklenburg mit Ausnahme von Rostock.

Fahrzeuge unter 10 Lasten sind von diesen Copiegeldern befreit.

#### §. 14.

Wemengeld, in welchen Fällen selbes entrichtet wird.

Außer den vorerwähnten Gebühren ist von den klarirenden Schiffen anoch eine besondere Abgabe, Armen-geld genannt, zu entrichten, nemlich:

für ein Schiff von 15 Lasten und darüber 1 Spec. Rthlr.

" " " unter 15 " " " " " 32 Stüver,

welche ohne Ausnahme von jedem Schiffe entrichtet werden, dessen Klarirung verlangt wird und vor sich geht an Sonntagen und den gesetzlich bestimmten Feiertagen, so wie von denjenigen Schiffen, welche an Werkeltagen o: Arbeitstagen anßerhalb der im §. 24. B. festgesetzten Zollklarirungszeit klarirt zu werden verlangen, und klarirt werden.

#### §. 15.

In welcher Münzsorte der Zoll und die übrigen Abgaben zu entrichten sind.

Sund- und Stromzoll, Feuer- und Baken-gelder, Gebühren und sonstige Abgaben im Sund und in den Belten werden berechnet und entrichtet in Species Reichsthälern à 48 Stüver, von welchen 9%, schreibe Neun und ein Viertel Species Reichsthaler auf eine Mark feinen Silbers, Cöllnisches Gewicht, gehen; doch werden die von der Dänischen Nationalbank ausgestellten Zettel nach laufendem Course als Zahlung angenommen.

## §. 16.

Quittung über erlegten Zoll und sonstige Abgaben; dieselbe wird auf den Sund- und Stromzoll-Pässen erteilt.

Ueber erlegten Zoll, Feuer- und Bakengelder, Gebühren so wie sonstige Abgaben im Sund und in den Belten erteilen die betreffenden Zollkammern gehörige Quittung auf den Sund- und Stromzoll-Pässen.

## §. 17.

Ursache, weshalb diese Quittung über die Zollabgaben generaliter erteilt wird.

Die im §. 16. erwähnte Quittung über die berechneten Zollabgaben soll eigentlich auf den Sund- und Stromzoll-Pässen für jede Waarensorte besonders gegeben werden; nun jedoch die Expedition der Schiffer nicht länger aufzuhalten, als durchaus nothwendig ist, wird eine solche specificirte Berechnung auf dem Passe nur denjenigen Schiffern erteilt, welche dieselbe vorher ausdrücklich verlangen.

## §. 18.

Die vorgeschriebenen Abgaben werden erlegt sobald ein Schiff die Zoll-Linien überschreitet; welche diese sind.

Jedes Rauffahrteischiff wird zollpflichtig, sobald es auf seiner Reise die sogenannten Zoll-Linien überschreitet. Hierunter wird verstanden: im Sund eine Linie, welche man sich von der Flaggenbatterie der Festung Kronborg bis zum nördlichen Punkte von Helsingborg in Schweden gezogen denkt. Im großen Belte ist es die Linie zwischen Halskov auf Seeland und Knudshoved auf Fühnen, und im kleinen Belte zwischen Strib auf Fühnen und der alten Fährbrücke zu Fredericia in Jütland.

## §. 19.

Ausnahmen hiervon.

Die in dem vorhergehenden §. aufgestellte allgemeine Regel unterliegt jedoch folgenden Beschränkungen.

1. Schiffe, welche wegen Sturm und Unwetter die Rhede von Helsingör anlaufen, oder dafelbst ankommen um auf Convooy zu warten.

a) Schiffe, welche durch Sturm oder Unwetter gezwungen, auf der Rhede von Helsingör Schutz suchen oder dieselbe anlaufen um auf Convooy zu warten, aber wieder zurückkehren, sind von jeder Zollklarirung und den daraus entstehenden Kosten befreit.

2. Welche Abgaben Schiffe bezahlen, die auf der Rhede von Helsingör ankommen um Ordres einzuholen.

b) Schiffe, welche die Rhede von Helsingör anlaufen um Ordres einzuholen, aber wieder zurückkehren ohne ein- oder ausgeladen zu haben, entrichten nur das Feuer- und Bakengeld und die Klarirungskosten eingehend.

3. Wie mit Schiffen zu verhalten, welche einen Wimpel führen.

c) Schiffe, welche einen Wimpel führen, und geladene Kaufmannsgüter anhaben, haben zwar, wie bisher, die gesetzlich bestimmten Zollabgaben zu entrichten, doch sind die Schiffe selbst frei vom Feuer- und Bakengelde so wie von den Klarirungskosten

## §. 20.

4. Luftfahrzeuge, welche den englischen Jagdclubs gehören, und sich mit kleinerer Ladung versehen, sind von Abgaben jeder Art befreit.

Die Luftfahrzeuge, welche Mitgliedern der königlichen Jagdclubs in Großbritannien und Irland gehören, sind von dem Feuer- und Balengelde so wie von den Klärungskosten im Sund und in den Belten gänzlich befreit, wenn sie sich als solche bei den betreffenden Zollbehörden gehörig legitimiren.

## §. 21.

Der Sund- und Stromzoll ist überhaupt nur einmal von Waaren zu erlegen.

So wie es eine allgemeine Regel ist, daß der Sund- und Stromzoll von Waaren, selbst wenn sie den Sund und die Belte wiederholt passiren, überall nur einmal zu erlegen ist, wenn nur durch genügende Beweise dargethan wird, daß sie diese Abgabe bereits entrichtet haben, so sollen auch diejenigen Waaren und Güter, die den Zoll einmal erlegt haben, aber wegen erlittenen Schiffbruches an den umliegenden Küsten nördlich vom Sund wieder zurückgesandt werden, bei ihrer Rückkehr in den Sund oder Wiederausfuhr nicht zum zweiten Male der Zollabgabe unterworfen sein. Dasselbe gilt von Schiffen, welche, nachdem sie bereits klarirt, stürmischen Wetters oder widriger Winde halber genöthigt sind, in den Sund wieder zurückzukehren.

Schiffe, welche stürmischen Wetters und widriger Winde halber genöthigt sind in den Sund zurückzukehren, sollen nicht zum zweiten Male denselben Zoll und sonstige Abgaben entrichten.

## §. 22.

Verschiedene zollfreie Gegenstände.

Nachfolgende Gegenstände sind, wie in vorstehendem Tarif bereits bemerkt worden, im Sund und in den Belten von Zollabgaben befreit, nemlich: Brennholz; frische Fische, mit Ausnahme von Hummern und Austern; gebrauchtes Hausgeräth; Gipssteine; Blocksteine, Pflastersteine oder Feldsteine; Goldmünzen, Goldstangen oder Goldbarren; Bezsteine, mit Ausnahme von Delsteinen; gewöhnlicher Kalk und Kalksteine; gebrauchte Kleidungsstücke; ungemahlene weiße Kreide und Kreidesteine; Thon aller Art, mit Ausnahme des Pfeisenthons; Kiesel oder kleine Steine zu Fischnezen; alte gebrauchte Mobilien; gestrandetes Schiffsinventarium; kleine Schleifsteine; Steinlophen aller Art mit Einschluß von abgeschwefelten oder sogenannten Cokes nebst Euders; Silbermünzen, Silberstangen oder Silberbarren, so wie gestrandetes Tauwerk.

Feuer- und Balengeld von Schiffen, welche solche Gegenstände führen, so wie Klärungskosten.

Doch haben die mit solchen Waaren beladenen Schiffe in Uebereinstimmung mit den im §. 12. festgesetzten Regeln Feuer- und Balengeld so wie jedenfalls Klärungskosten zu entrichten.

## §. 23.

Die Frachtgut und Arrogut der Handelswelt.

Wenn durch den Sund und die Belte Waaren und Güter geführt werden, welche nach Ausweis der vorge-

zeigten Papiere persönliches Eigenthum regierender Fürsten, ihrer Gemahlinnen und Familien, oder Gegenstände, bestimmt zum persönlichen Gebrauche und zur Hofhaltung von Fürsten sind, so wird von solchen Waaren und Gütern durchaus kein Sund- und Stromzoll entrichtet. Was dagegen das sogenannte Krongut betrifft, nemlich Waffen, Armatur und Kriegs-Ammunition so wie Provisionen, so passirt Solches nicht zollfrei, wenn der Zollkammer dieserhalb kein specieller Befehl ertheilt worden ist. In beiden Fällen werden aber von den mit benannten Waaren beladenen Schiffen, insofern sie keinen Wimpel führen, Feuer- und Balengeld so wie Klarirungskosten, und von den übrigen Waaren, welche die Schiffe etwa am Bord haben, Sund- und Stromzoll entrichtet.

Feuer- und Balengeld so wie Klarirungskosten von Schiffen mit dergleichen Gütern.

## §. 24.

Wenn die Zollbeamten auf der Zollkammer gegenwärtig sein sollen.

Zur Erleichterung des Handels und um die prompte Expedition der im Grunde und in den Belten klarirenden Schiffe zu befördern, ist es den Zollbeamten zur Pflicht gemacht, zu jeder Stunde des Tages die Schiffe zu expediren und täglich auf der Zollkammer gegenwärtig zu sein:

1. Zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer.

A. Zur Entgegennahme der Papiere und Erklärungen der Schiffer und zur Vorbereitung der demnächstigen Klarirung:

vom 1. April bis 31. Oktober, beide inclusive, von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends;  
während des März-Monats von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;  
und den übrigen Theil des Jahres von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends.

2. Zur Ausfertigung der Zolldokumente und Zölle.

B. Zur Ausfertigung der erforderlichen Zollpapiere und Zölpässe:

vom 1. April bis 31. Oktober, beide inclusive, von 6 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;  
während des März-Monats von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends;  
und den übrigen Theil des Jahres von 8 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends.

## §. 25.

Jedes Kauffahrteischiff muß bei der Ankunft zu Helsingör die Flagge aufziehen.

Jedes Kauffahrteischiff hat bei seiner Ankunft zu Helsingör seine Flagge aufzuziehen, wenn es von Norden kommt, bevor es die Festung Kronborg passirt, und wenn es von Süden kommt, bevor es das auf der Rhede stationirte Dänische Wachtschiff vorbeifegelt.

## §. 26.

Die Schiffer und andere Personen, welche aus Land gehen um den Sundzoll zu klari- ren, haben sich ohne Verzug und unmittelbar nach der Zollkammer zu verfügen.

Zur Erhaltung der Ordnung sind diejenigen Schiffer oder andere Personen, welche, um den Sundzoll zu klari- ren, bei Helsingör ans Land gehen, gehalten, sich ohne Verzug und unmittelbar vom Landungsplatze nach der Sundzollkammer zu verfügen, um daselbst die Schiffs- und Ladungspapiere abzuliefern und die erforderlichen Erklä- rungen abzugeben, damit in Rücksicht auf die prompte Expedition ihrer Schiffe nichts versäumt werde.

## §. 27.

In welchen Fäl- len den Schiffern Pässe in blanco ertheilt werden.

Zur Förderung der Expeditionen im Sund ist es ferner bestimmt, daß sobald ein Schiffer seine Ladungs- papiere bei der Zollkammer eingeliefert und die nöthigen Erklärungen abgegeben hat, ihm auf sein Verlangen, unter annehm- barer Bürgschaft seines Commissionairs für die im Sund zu erlegen- den Abgaben sogleich ein Paß in blanco ertheilt werden wird, damit er seine Reise, ohne erst auf eine förmliche Zollklarirung warten zu müssen, ungesäumt fortsetzen könne, wenn der Wind günstig ist.

## §. 28.

Schiffe privilegir- ter Nationen sind keiner Untersu- chung unterworfen.

Schiffe mit Ladungen, welche einer privilegirten Na- tion gehören, sind im Sund und in den Belten keiner Untersuchung unterworfen, wenn für dieselben gute und ordentliche Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe, ausgestellt an dem Orte, wo die Ladungen eingenommen, beigebracht werden; sind aber diese Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe nicht in ge- höriger Ordnung, so wird man sich deshalb an die betreffenden Re- gierungen wenden, welche mittelst Tractate und Conventionen sich be- reitwillig erklärt haben, geeignete Maasregeln zu treffen, um solchen Mängeln in Zukunft vorzubeugen.

## §. 29.

Die auf den Zoll- kammern abgege- benen Schiffs- und Ladungspa- piere müssen sich in einer solchen Ordnung befin- den, daß der Zoll danach ohne Schwierigkeit be- rechnet werden kann.

Wie sie einzurichten hat.

Um den Schiffen auf ihrer Durchfahrt durch den Sund und die Belte eine möglichst schnelle Expedition, und die Eigenthümer der darin verladenen Waaren vor einer zu hohen Berechnung des Sund- und Stromzolles zu sichern, ist es erforderlich, daß die Schiffs- und Ladungspapiere, welche die Schiffer bei jedesmaliger Klarirung verpflichtet sind auf der Zollkammer abzuliefern, sich stets in einer solchen Ordnung befinden, daß der Zoll danach ohne Schwierigkeit berechnet werden kann. In den mit Groß- britannien so wie mit Schweden und Norwegen unter dem 13. und

23. August 1841 abgeschlossenen Conventionen §§. 33. und 32. ist es bestimmt, daß die Englischen „Cockets“ und die Schwedischen „Förpassningar“ wie bisher numerirt, auf eine Schnur gezogen und mit dem Siegel der betreffenden Zollbehörde nebst einem Zettel versehen werden sollen, auf welchem die Anzahl solcher Zollbescheinigungen mit Buchstaben angegeben ist.

Es folgt hieraus, daß der Schiffer sich selbst die Schuld beizumessen hat, wenn durch die Unvollständigkeit der beigebrachten Papiere irgend ein Aufenthalt in seiner Expedition veranlaßt oder ein zu hoher Zoll berechnet werden möchte. Namentlich ist zu bemerken, daß außer einer deutlichen und genauen Auskunft über den Inhalt der Emballagen, in den Ladungspapieren noch ferner angegeben werden muß: das am Verschiffungsort geltende Maas und Gewicht der tarificirten Waarenartikel, und bei den nicht tarificirten Waaren, von welchen der Zoll procentweise nach dem Werthe erhoben wird, der Werth der Waare am Verschiffungsort.

#### §. 30.

Die Schiffe sollen ohne Aufenthalt expedirt und hierin keine Nationen bevorzugt werden.

Schiffe, welche sich im Sund und in den Belten zur Klarirung anmelden, sollen ohne Aufenthalt expedirt werden, und weder inländische noch andere Schiffer, welcher Nation sie auch angehören mögen, sollen hierin einen Vorzug genießen.

#### §. 31.

Credit, welcher auf den Zoll zugesprochen wird.

Wird eine nach Ermessen der Dersund-Zollkammer durchaus genügende Sicherheit geleistet, so wird den in Häfen außerhalb der Dsise zu Hause gehörigen Schiffen privilegirter Nationen, wenn sie den Sund passiren um in die Dsise zu gelangen, ein dreimonatlicher Credit auf den von ihren Ladungen berechneten Sundzoll zugestanden. Wenn aber binnen Verlauf dieser Zeitfrist die Schiffe zurückkehren, so ist der Zoll sogleich bei der Rückkehr zu erlegen, wie überall mit Ablauf der genannten drei Monate die Berichtigung des Zolles stattfinden muß, ohne daß es hiebei in Betracht kommen kann, ob die Schiffe zurückgekehrt sind oder nicht.

Wenn Credit zugestanden wird, so werden statt des Stempelpapiers und für die Ausfertigung der Verschreibung 12 Stüver Species bezahlt, cfr. §. 13.

#### §. 32.

In welchem Maße der Zoll mit 1 oder 1½ Procent vom Werthe entrichtet wird.

Von denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorstehendem Tarif entweder nicht benannt oder nicht darin mit einem festen Zollsatz aufgeführt sind, wird der Sund- und Stromzoll, wenn die Waaren und Güter in

einem privilegirten Schiffe verladen sind, mit einem Procent, und in einem unprivilegirten Schiffe, mit einem und einem Viertel Procent von demjenigen Werthe berechnet, den die Waaren und Gü-  
Wie zu verhalten ist, wenn die Ladungspapiere einen unrichtigen oder dardand keinen Werth angeben.

ter an ihren respectiven Verschiffungsorten haben. Wenn die Ladungspapiere nicht die nöthigen Aufklärungen über den Werth enthalten, oder wenn die gemachten Angaben in denselben sich als unrichtig herausstellen, sind die Zollbeamten im Sunde und in den Belten angewiesen, den Werth, so weit möglich, nach Preiscouranten zu ermitteln, worin die Preise solcher Waaren am Verschiffungsorte verzeichuet stehen. Sind solche Preiscourante indessen nicht vorhanden, so bleibt es den erwähnten Beamten überlassen, nach ihrem besten Ermessen und nach Grundsätzen der Billigkeit den Werth der genannten Waaren und Güter zu bestimmen.

Von solchen Waaren und Gütern, welche privilegirten Nationen gehören, aber in einem unprivilegirten Schiffe verladen sind, wird jedoch auch dann nur ein Procent vom Werthe bezahlt, wenn für beregte Waaren und Güter deutliche und aufrichtige Eigenthumscertificate bei der Klarirung derselben im Sunde und in den Belten beigebracht werden.

## §. 33.

Wie zu verhalten ist, wenn der Werth nur auf der vorderen Seite des Cocket angeführt ist.

Wenn der Werth der wirklich verschifften Waaren nicht auf der Rückseite des englischen Zolldokuments, Cocket genannt, angeführt steht, und keine regelmäßige Factura vorliegt, wird vorläufig der im Eingange des gedachten Dokuments angegebene Werth bei der Berechnung des Zolles zu Grunde gelegt. Sollte hiebei die Zollabgabe erweislich zu hoch angesetzt werden, so ist ein solcher Fall nach der in folgendem §. enthaltenen Vorschrift zu erledigen.

## §. 34.

Zu viel berechneter Zoll wird vergütet, wenn innerhalb Jahresfrist genügende Beweise beigebracht werden.

Wenn wegen mangelhafter Angabe in den Ladungspapieren oder aus anderen Ursachen von irgend einer Partei Waaren zu viel an Sund- oder Stromzoll berechnet worden, so wird auf die von den Betheiligten innerhalb Jahresfrist dieserhalb beigebrachten und als zureichend anerkannten Beweise der fragliche Unterschied zurückgezahlt werden.

## §. 35.

In welchem Falle eine beglaubigte Berechnung über den von einer Handelswaare bezahlten Zoll mitzutheilen ist.

In dem Falle, wo über den Betrag des von einer Handelswaare bezahlten und des gesetzlich bestimmten Zolles Uneinigkeit entstehen sollte, ist die Zollkammer verpflichtet, außer der bei der Klarirung des Schiffes

über den berechneten Zoll ausgefertigten Specification, dem Betreffenden, auf sein Ansuchen, annoch eine specificirte Berechnung über den empfangenen Zoll in beglaubigter Form und unentgeltlich mitzutheilen.

## §. 36.

Erhöbete Zollabgabe von gewissen Getraidfrachten, wenn diese in unprivilegirten Schiffen geladen sind.

Wenn in unprivilegirten Schiffen Ladungen durch den Sund und die Belte geführt werden, bestehend aus Weizen, Roggen, Gerste, Malz und Hafer, und eingenommen in den nachbenannten ostseeischen Orten, so wird der Sund- und Stromzoll, wie bisher, folgendermaassen erlegt. Ist die Ladung nemlich eingenommen:

- |              |   |   |
|--------------|---|---|
| in Barth     | } | wird der Zoll mit dem 3ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |
| - Colberg    |   |   |
| - Demmin     |   |   |
| - Rügenwalde |   |   |
| - Stolpe     |   |   |
| - Stralsund  |   |   |
| - Treptow    | } | wird der Zoll mit dem 4ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |
| - Wolgast    |   |   |
| - Anklam     |   |   |
| - Greifswald | } | wird der Zoll mit dem 6ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |
| - Bismar     |   |   |
| - Rostock    |   | wird der Zoll mit dem 5ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |
| - Stettin    | } | wird der Zoll mit dem 6ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |
| - Swinemünde |   |   |
| - Warnemünde |   |   |
| - Lübeck     |   | wird der Zoll mit dem 7ten Theil mehr bezahlt, als in privilegirten Schiffen. |

## §. 37.

Der Rosenobel-Zoll ist zu bezahlen von denjenigen unprivilegirten Schiffen, welche Waaren und Güter von 3 Lasten und darüber nach Rostock führen.

Als eine besondere Abgabe außer dem gewöhnlichen Zolle wird von allen Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Lasten und darüber (selbst von den im §. 22. erwähnten zollfreien Gegenständen), welche in unprivilegirten Schiffen nach Rostock geführt werden, ein Rosenobel oder 4 Species Reichsthaler 36 Stüber entrichtet; von dieser Regel sind jedoch, wie bisher, Salz- und Heringsladungen ausgenommen. Die Größe der Lasten wird so berechnet, wie es am Schlusse des §. 12. angegeben worden; doch ist zu bemerken, daß 2000 Mauersteine oder Dachziegel 1 Last gleich gehalten werden und folglich 6000 Stück 3 Last ausmachen, wovon der Rosenobel-Zoll erhoben wird.

## §. 38.

Eine Vergütung von 4 Procent wird für eine getreue Angabe zugethanen.

In welchem Falle diese Vergütung nicht zugesandt wird.

Mit Rücksicht auf die mit der Ladung behufs der Klarirung etwa verbundenen Unkosten wird einem jeden Schiffer, welcher eine getreue Angabe seiner Ladung gemacht hat, eine Vergütung von 4 Procent von dem Betrage des Zolles zugestanden; diese Vergütung wird nicht denjenigen Schiffen zugestanden, welche sich der Zolldefraudation oder einer unrichtigen Angabe schuldig machen.

## §. 39.

Die Unterstützung, welche Schiffbrüchigen Verletzten zugesandt wird.

Schiffer und Seerente, welche Schiffbruch gelitten und zu Helsingör, Nyborg oder Fridericia in hilflosbedürftigem Zustande ankommen, erhalten, wenn sie sich entweder persönlich oder durch den Consul ihres Landes bei der Deresund- oder Stromzollkammer melden, eine Unterstützung aus den im §. 14. gedachten Armengebern.

## §. 40.

Geldstrafen bei Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen.

Die Uebertretung oder Verletzung der bestehenden Zollanordnungen ist mit folgenden Geldstrafen belegt:

1. Für falsche Angabe, oder Verweigerung der Zollstätten.

1. Für eine erweislich falsche Angabe der Quantität oder Qualität der Ladung, so wie für Vorbeisegeln der Zollstätten (außer in Fällen von Seenoth) mit der offenbaren Absicht einer Zolldefraudation, tritt für den Betreffenden eine dem jedesmaligen Grade der Verschuldung angemessene Strafe ein, d. h., außer dem vollen Belaufe des gesetzlichen Zolles, eine Geldbuße höchstens bis zum doppelten Betrage des zu defraudiren beabsichtigten Zolles.

2. Für die Durchsicht nach Kopenhagen, ehe es anzuhalten.

2. Eine Geldstrafe von 2 $\frac{1}{2}$  Species Reichsthälern trifft denjenigen Schiffer, welcher, nach Kopenhagen bestimmt, dorthin segelt, ohne zuvor die Sundabgaben berichtet zu haben, jedoch seine Papiere von dort nach Helsingör zur Klarirung einsendet.

3. Für die Einlieferung der Papiere zur Klarirung, bevor das Schiff aus Süden angelangt.

3. Ferner ist eine Mulet von 1 Species Reichsthälern zu entrichten, wenn die Ladungspapiere des Schiffes zur Expedition nach Helsingör gesandt werden, bevor dasselbe aus dem Süden angelangt ist, oder wenn die Papiere des Schiffes von Jemanden anders ans Land gebracht werden, als von dem Schiffer, dem Steuermann oder Supercargo desselben.

4. Für das Fehlen bringen der Papiere durch Andere als den Schiffer, den Steuermann oder den Supercargo.

## §. 41.

Die Rechte der privilegierten Nationen, worin sie bestehen.

Die Vorrechte, welche die privilegierten Nationen vor den unprivilegierten im Sund und in den Belten genießen, sind demnach folgende:

1. Daß sie von dem Werthe unbenannter Weinen nur 1 Procent bezahlen.

1. Daß die privilegierten Nationen von allen denjenigen Waaren und Gütern, welche in vorstehendem Tarif nicht verzeichnet oder darin nicht mit einem festen Zollsatz aufgeführt sind, nur 1 Procent ad valorem richten, die unprivilegierten Nationen aber, wie bisher, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Procent ad valorem.

2. Daß sie von gewissem Spanischen und Portugiesischen und Portugiesischen Weinen nur 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Species Reichsthaler pr. Pipe bezahlen.

2. Daß die privilegierten Nationen gewisse Spanische und Portugiesische Weine nur mit 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Species Reichsthaler pr. Pipe, 36 Stüvern Species pr. Orhoft und 6 Stüvern Species pr. Anker verzollen, während die unprivilegierten Nationen dagegen, wie bisher, für diese Weine 2 Species Reichsthaler pr. Pipe, 1 Species Reichsthaler pr. Orhoft, und 8 Stüver Species pr. Anker an Zoll entrichten.

3. Daß sie von 100 Flaschen Wein nur 24 Species bezahlen.

3. Daß die privilegierten Nationen Wein in Flaschen nur mit 24 Stüvern Species pr. 100 Flaschen verzollen, während die unprivilegierten Nationen, wie bisher, 30 Stüver Species pr. 100 Flaschen an Zoll entrichten.

4. Daß keine Zollerhöhung bei gewissen Getreidewaaren Statt findet.

4. Daß die privilegierten Nationen von der im §. 36. gedachten erhöhten Zollabgabe auf gewisse Getreidewaaren befreit sind, während diese Abgabe dagegen von unprivilegierten Nationen entrichtet wird.

5. Daß sie dem Rosenobel-Zolle nicht unterworfen sind.

5. Daß die Schiffe der privilegierten Nationen von dem im §. 37. gedachten Rosenobel-Zolle von nach Rostock bestimmten Waaren und Gütern zum Belaufe von 3 Lasten und darüber befreit sind.

6. Daß sie bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind.

6. Und schließlich, daß die Schiffe der privilegierten Nationen nebst den in denselben verladenen Waaren bei der Durchfahrt durch den Sund und die Belte keiner Untersuchung unterworfen sind, wenn für dieselben gute und aufrichtige Schiffs- und Ladungscertificate so wie Pässe beigebracht werden, ausgestellt an den Orten, wo die respectiven Ladungen eingenommen sind, und daß die Zollkammern diesen Certificaten und Pässen Glauben schenken sollen.

Dagegen sind die Schiffe der unprivilegirten Nationen, wie bisher, der Untersuchung unterworfen.

General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegium, den 1. Januar 1842.  
Lw3ow.

Bech. Garlieb. Franke.  
(L. S.)

Rosing.

## II.

Bekanntmachung derselben Behörde vom 16. Mai 1846,  
verschiedene Modifikationen der Derezund- und Stromzoll-  
rolle betreffend.

In Uebereinstimmung mit einer Allerhöchsten Autorisation Seiner  
Majestät des Königs werden nachstehende Modifikationen der Derezund-  
und Stromzollrolle vom 1. Januar 1842 hiedurch zur öffentlichen  
Kunde gebracht:

### §. 1.

Die Zollsätze sind festgesetzt:

für rohe Baumwolle zu 10 Stüver pr. 100 Pfund,  
für Branntwein aus Kartoffeln und Korn zu 3 Stüver pr. 1 Tonne,  
für Rohzucker zu 4 Stüver pr. 100 Pfund.

### §. 2.

Die in dem §. 11. der Derezund- und Strom-Zoll-Rolle vorge-  
schriebene Reduktionsberechnung für Dielen von Memel ist auch auf  
Dielen von allen andern Orten zur Anwendung zu bringen und ist  
ferner die durch denselben Paragraphen festgesetzte Berechnung von  
56%, Scheffel auf eine Last zu 60 Scheffel auf eine Last verändert.

### §. 3.

Vorstehende Bestimmungen treten den 1. Juni dieses Jahr in  
Kraft.

Generalzollkammer- und Kommerz-Kollegium, den 16. Mai 1846.  
Blahme.

Garlieb. Franke. B. C. C. Sponeck.  
(L. S.)

Feddersen.

Handelsvertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, zu London am 2. April 1824 geschlossen und am 15. desselben Monats ratifizirt.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland, befecht von gleichem Wunsche, die Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten zu erweitern und zu beleben, und Ihren hierbei betheiligten Unterthanen alle und jede Erleichterung und Aufmunterung zu gewähren; und überzeugt, daß nichts wesentlicher zur Erfüllung Ihrer hierauf sich beziehenden beiderseitigen Wünsche beitragen werde, als die gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes zwischen den, von den Schiffen und Erzeugnissen des einen Staates in den Häfen des Andern jetzt erhobenen Abgaben, haben, Behufs eines hierüber abzuschließenden Vertrages, Bevollmächtigte ernannt, nämlich: z. . . . . welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre, in guter und gehöriger Form befundenen, Vollmachten mitgetheilt, folgende Artikel verabredet und abgeschlossen haben.

#### Artikel I.

Von und nach dem ersten Mai dieses Jahres sollen die in die Häfen des vereinigten Königreiches Großbritannien und Irland ein- und aus denselben auslaufenden Preussischen, ingleichen die in Preussische Häfen ein- oder aus diesen Häfen auslaufenden Englischen Schiffe keinen andern oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art diese immer sein mögen, unterworfen werden, als solchen, mit denen Nationalschiffe bei ihrem Eingange in die beiderseitigen Häfen oder bei ihrem Abgange aus denselben jetzt belegt sind, oder künftig belegt werden möchten.

#### Artikel II.

Alle Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes sämmtlicher, unter der Vormäsigkeit der Hohen kontrahirenden Mächte stehenden Länder, welche jetzt, oder in Zukunft, auf inländischen Schiffen in Preussische so wie in Großbritannische Häfen ein- oder aus denen beider Staaten ausgeführt werden dürfen, sollen auch auf ganz gleiche Weise in Schiffen des andern Staates in jene Häfen ein- oder aus denselben ausgeführt werden können.

#### Artikel III.

Alle Gegenstände, welche nicht Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der von Seiner Großbritannischen Majestät beherrschten

Länder sind, und die gesetzlich von dem vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland aus, auf Englischen Schiffen, in Preussische Häfen eingeführt werden dürfen, sollen nur mit denjenigen Abgaben belegt werden, welche für diese Gegenstände bei deren Einführung auf Preussischen Schiffen entrichtet werden. Auf ganz gleiche Weise sollen in den Häfen des vereinigten Königreichs alle Gegenstände behandelt werden, welche nicht Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses der unter der Botmäßigkeit Seiner Preussischen Majestät stehenden Länder sind, und welche gesetzlich auf Preussischen Schiffen in die Häfen des vereinigten Königreichs eingeführt werden können.

#### Artikel IV.

Alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, deren Einbringung in die Häfen des einen oder des andern Staates erlaubt ist, sollen gleichen Abgaben unterworfen sein, jene Güter, Waaren und Gegenstände des Handels mögen auf Schiffen des andern Staates oder auf inländischen eingeführt werden, wie denn auch für alle, gesetzlich aus den beiderseitigen Häfen auszuführende Güter, Waaren und Gegenstände des Handels die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vortheile gewährt werden sollen, diese Ausführung geschehe nun auf Schiffen des andern Staates oder auf inländischen.

#### Artikel V.

Bei dem Einkaufe der in den einen Staat eingeführten Erzeugnisse des Bodens oder Kunstfleisses des andern, soll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches diese Gegenstände eingeführt worden sind, keine Rücksicht genommen und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des andern Staates, noch durch, in deren Auftrag oder unter deren Zustimmung handelnde Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und bestimmte Absicht der Hohen kontrahirenden Mächte ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

#### Artikel VI.

Gegenwärtiger Vertrag soll, vom heutigen Tage ab, zehn Jahre und über diesen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraumes von zwölf Monaten bestehen, nachdem die eine oder die andere der kontrahirenden Mächte der andern ihre Absicht denselben aufzuheben wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der Hohen kontrahirenden Mächte sich das Recht vorbehält, der andern eine solche Erklärung, am Ende des gedachten Zeitraums von zehn Jahren zugehen zu lassen; wie denn auch hiermit zwischen Ihnen festgesetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Bestimmungen, nach

dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die eine der Hohen kontrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der andern Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

#### Artikel VII.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sollen innerhalb eines Monats, oder, wo möglich, noch früher in London ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet und mit ihren respectiven Wappen besiegelt.

Geschehen zu London, den zweiten April im Jahre unseres Herrn, dem achtzehnhundert und vier und zwanzigsten.

gezeichnet:

(L. S.) Berthier.

(L. S.) Georg Canning.

(L. S.) B. Huskisson.

Dieser Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige unter dem 15. April d. J. ratifizirt worden und die Ratifikations-Urkunden sind demnächst am 1. Mai 1824 in London ausgewechselt worden.

Berlin, den 29. Mai 1824.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Bernstorff.

#### Nr. 4.

Allerhöchste Kabinettsordre vom 20. Mai 1826, über die gegenseitigen Begünstigungen diesseitiger und großbritannischer Unterthanen für den Handel und die Schifffahrt.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 9. d. M. über die Meinem Gesandten zu London, Königlich-Großbritannischer Seits ertheilte Zusicherung, daß diejenigen Begünstigungen, welche in der Akte 6. Geo. IV. Cap. 114. den Unterthanen fremder Staaten im Handel mit den Englischen überseeischen Besitzungen bedingungsweise eingeräumt worden sind, Meinen Unterthanen sofort zu Theil werden sollen, wenn der Handel und die Schifffahrt Englands und dessen überseeischen Besitzungen in Meinen Staaten gleich denen der daselbst am meisten begünstigten Nation behandelt werden; genehmige Ich: daß von jetzt an diese Behandlung eintrete, auch so lange fortdanere, als Meine Unterthanen im Genuße der ihnen durch obgedachte Akte zugesicherten Vor-

theile verbleiben, und beauftrage Sie, hiernach das Weitere zu veranlassen.

Berlin, den 20. Mai 1826.

Friedrich Wilhelm.

An

die Staats-Minister v. Schuckmann  
und Grafen v. Bernstorff.

Nr. 5.

Handels- und Schiffahrts-Konvention zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Nassau und Frankfurt einerseits und Großbritannien andererseits. Vom 2. März 1841.

Seine Majestät der König von Preußen — sowohl für Sich, als im Namen der übrigen Mitglieder des Kraft der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, 12. Mai und 10. Dezember 1835 und 2. Januar 1836 bestehenden Zoll- und Handels-Vereins, nämlich Seiner Majestät des Königs von Bayern, Seiner Majestät des Königs von Sachsen und Seiner Majestät des Königs von Württemberg, Seiner königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden, Seiner königlichen Hoheit des Kurprinzen und Mitregenten von Hessen, Seiner königlichen Hoheit des Großherzogs von Hessen und bei Rhein, der Mitglieder des Thüringischen Zoll- und Handelsvereins, — nämlich Seiner königlichen Hoheit des Großherzogs von Sachsen-Weimar-Eisenach, Ihrer Durchlauchten der Herzöge von Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha; der Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, so wie der Fürsten von Reuß-Greiz, Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — Seiner Durchlaucht des Herzogs von Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland andererseits, von gleichem Wunsche befehle, die Handelsverbindungen und den Austausch der Erzeugnisse der beiderseitigen Staaten möglichst auszu dehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen, einen Schiffahrts- und Handelsvertrag abzuschließen, und haben zu Bevollmächtigten hiezue ernannt, nämlich zc. . . . .  
welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten gegenseitig mitgetheilt und

dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen sind:

#### Artikel I.

In Erwägung, daß Britischen Schiffen gestattet ist, aus den Häfen aller Länder mit ihren Ladungen in die Häfen Preussens und der übrigen Staaten des vorbezeichneten Zollvereins einzulansfen; in Erwägung der Zugeständnisse, welche vermittelt der gegenwärtigen Konvention dem Britischen Handel hinsichtlich aller Staaten dieses Zollvereins gemacht worden sind; in Erwägung ferner der Leichtigkeit, mit welcher in Folge der Anwendung der Dampfkraft auf die Binnenschiffahrt die Beförderung von Gütern und Waaren aller Art sowohl stromauf-, als stromabwärts Statt findet; in Erwägung endlich der neuen Auswege, welche auf diese Weise dem Handel und der Schiffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und den überseeischen Britischen Besitzungen einerseits und den gegenwärtig zum Zollvereine gehörigen Staaten, deren einige sich als natürlicher Auswege für ihren Handel solcher Häfen bedienen, welche nicht innerhalb ihres eigenen Gebietes liegen, andererseits eröffnet werden können, ist man übereingekommen, daß von und nach dem Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages, Preussische Schiffe und die Schiffe der übrigen zu dem vorgedachten Zollvereine gehörigen Staaten nebst ihren Ladungen, sofern dieselben aus solchen Gütern bestehen, die gesetzlich von diesen Schiffen in das vereinigte Königreich und die auswärtigen Britischen Besitzungen aus den Häfen derjenigen Länder eingeführt werden dürfen, welchen dieselben angehören, — künftig, wenn solche Schiffe aus den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe, oder aus den Mündungen irgend eines schiffbaren, zwischen der Elbe und der Maas liegenden Flusses kommen, welcher einen Verbindungsweg zwischen dem Meere und dem Gebiete irgend eines der Deutschen Staaten bildet, die an diesem Vertrage Theil nehmen, — in die Häfen des vereinigten Königreichs und der auswärtigen Britischen Besitzungen in eben so vollständiger und ausgedehnter Weise sollen zugelassen werden, als wenn die Häfen, aus denen diese Schiffe vorgedachtermaßen kommen, sich innerhalb des Gebietes von Preussen oder eines andern der mehrgenannten Staaten befänden, auch diesen Schiffen gestattet sein soll, die oben erwähnten Güter unter denselben Bedingungen einzuführen, wie dergleichen Güter aus den eigenen Häfen solcher Schiffe eingeführt werden dürfen. Auf gleiche Weise sollen diese Schiffe, wenn dieselben sich von Großbritannien oder den Britischen Kolonialbesitzungen nach den oben näher bezeichneten Häfen und Plätzen begeben, eben so behandelt werden, als wenn dieselben nach einem Preussischen Ostseehafen zurückkehrten. Es versteht sich dabei jedoch,

daß diese Vergünstigungen den Schiffen Preußens und der vorerwähnten Staaten nur in Bezug auf diejenigen der gedachten Häfen zugestanden werden können, in welchen man fortfahren wird, Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange auf gleichen Fuß mit den Schiffen Preußens und der übrigen Vereinststaaten zu stellen.

#### Artikel II.

Seine Majestät der König von Preußen willigt sowohl für Sich als im Namen der vorgeachten Staaten ein, den Handel und die Schifffahrt der Unterthanen Ihrer Großbritannischen Majestät, hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis, in jeder Beziehung stets dem Handel und der Schifffahrt der meist begünstigten Nationen mit diesen Artikeln gleichzustellen.

#### Artikel III.

Für den Fall, daß andere Deutsche Staaten dem Deutschen Zollvereine beitreten sollten, wird hierdurch bestimmt, daß solche andere Staaten in alle Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages eingeschlossen sein sollen.

#### Artikel IV.

Die gegenwärtige Konvention soll bis zum 1. Januar 1842 in Kraft bleiben, und über diesen Zeitpunkt hinaus noch auf die Dauer von sechs Jahren; vorausgesetzt, daß keiner der Hohen kontrahirenden Theile dem andern seine Absicht, die Wirkung des Vertrages am 1. Januar 1842 aufhören zu lassen, 6 Monate vor Ablauf dieses Termins erklärt hat, und voraussetzt, daß auch keiner der Hohen kontrahirenden Theile dem andern seine Absicht, diesen Traktat am 1. Januar 1848 erlösen zu lassen, 6 Monate vor dem Eintritte dieses Termins angezeigt hat, so soll die gegenwärtige Konvention bis zum 1. Januar 1854 und über diesen Zeitpunkt hinaus noch bis zum Ablauf eines Zeitraums von zwölf Monaten bestehen, nachdem die eine oder die andere der Hohen kontrahirenden Mächte der anderen ihre Absicht, denselben aufzuheben, wird zu erkennen gegeben haben; indem eine jede der Hohen kontrahirenden Mächte sich das Recht vorbehält, der anderen eine solche Erklärung zugehen zu lassen; wie denn auch hiermit zwischen ihnen festgesetzt wird, daß gegenwärtiger Vertrag mit allen darin enthaltenen Bestimmungen, nach dem Ablaufe von zwölf Monaten, von dem Zeitpunkte an gerechnet, wo die eine der Hohen kontrahirenden Mächte jene Erklärung von Seiten der anderen Macht wird erhalten haben, für beide Mächte nicht mehr verbindlich sein soll.

#### Artikel V.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationsurkunden sollen binnen zwei Monaten nach dem Tage der Unterzeich-

nung, oder, wenn es sein kann, noch früher zu London ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten denselben, unter Beifügung ihrer respektiven Siegel, unterzeichnet.

Geschehen zu London, den zweiten März Ein Tausend acht Hundert und ein und Bierzig.

Bülow.	Palmerston.	H. Labouchere.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages, welche von Sr. Majestät dem Könige von Preußen unter dem 12. und von Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland unter dem 20. April d. J. vollzogen worden, sind am 26. April d. J. zu London ausgewechselt worden.

#### Nr. 6.

Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg = Schwerin, wegen gegenseitiger Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preussischen und Mecklenburgischen Häfen. Vom 19. Dezember 1826.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg = Schwerin, überzeugt, daß die gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates wesentlich zur Erweiterung und Belebung der Handelsverbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Ländern, und zur Erleichterung Ihrer hierbei beteiligten Unterthanen beitragen würde, haben über diesen Gegenstand durch Ihre Bevollmächtigte, nämlich: . . . . . unter dem Vorbehalte der beiderseitigen landesherrlichen Genehmigung, die nachfolgenden Artikel verabreden und abschließen lassen.

#### Artikel 1.

Die Preussischen, in die Häfen des Großherzogthums Mecklenburg = Schwerin ein- und aus selbigen auslaufenden Schiffe, sie mögen nun unmittelbar aus Preussischen Häfen kommen und beziehungsweise dorthin bestimmt sein, oder nicht, sollen in jenen Häfen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art diese auch immer sein mögen,

unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen daselbst die einheimischen, sowohl unter Mecklenburgischer, als auch unter Rostocker Flagge fahrenden Schiffe bei ihrem Ein- oder Ausgange jetzt belegt sind, oder künftig belegt werden möchten.

Dieselbe Gleichstellung der Abgaben soll in den königlich-preussischen Häfen rücksichtlich der ein- oder auslaufenden Mecklenburgischen Schiffe dergestalt Statt finden, daß diese Schiffe daselbst keinen anderen oder höheren Abgaben oder Lasten unterworfen sein sollen, als denjenigen, welche in jenen Häfen von einheimischen Schiffen zu entrichten sind, oder künftig etwa zu entrichten sein möchten.

#### Artikel 2.

Allen und jeden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf einheimischen Schiffen in die königlich-preussischen oder Großherzoglich-Mecklenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf Schiffen des anderen Landes der Eingang in jene Häfen oder der Ausgang aus selbigen offen stehen.

#### Artikel 3.

In Hinsicht der Abgaben, welche von den nach vorstehendem Artikel in die beiderseitigen Häfen ein- oder aus selbigen auszuführenden Gütern, Waaren und Gegenständen des Handels zu entrichten sind, soll die Rationalität der beiderseitigen Schiffe, auf denen die Ein- oder Ausführung Statt finden wird, durchaus keinen Unterschied begründen. Bei der Einführung auf Schiffen des anderen Staates sollen daher jene Güter, Waaren- und Handelsgegenstände keinen höheren oder anderen Abgaben unterworfen sein, als denen, welche davon zu erheben sein würden, wenn die Einbringung auf einheimischen Schiffen geschähe. Desgleichen sollen auch bei der Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und Begünstigungen irgend einer Art gewährt werden, welche etwa für die Ausfuhr auf einheimischen Schiffen bestehen oder künftig bestehen möchten.

#### Artikel 4.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom 1. April 1827 ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf acht Jahre festgesetzt, und soll derselbe, wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder anderen Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, noch ferner auf ein Jahr und sofort bis ein Jahr nach etwa geschehener Aufkündigung in Kraft bleiben.

## Artikel 5.

Gegenwärtiger Vertrag soll unverzüglich zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt, und sollen die Ratifikations-Urkunden sobald als möglich ausgewechselt werden.

Des zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den neunzehnten Dezember im Jahre Eintausend Acht Hundert und sechs und zwanzig.

Ernst Michaelis.

Wilhelm Frh. v. Meerheimb.

(L. S.)

(L. S.)

Dieser Vertrag ist unter dem 9. Januar 1827 ratifizirt worden, und hat die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden Statt gefunden.

## Nr. 7.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen. Vom 14. März 1827.

Im Namen der hochheiligen und untheilbaren Dreieinigkeit!

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Schweden und Norwegen, von gleichem Wunsche befehlet, die zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestehenden Handelsverbindungen zum gegenseitigen Wohle Ihrer Unterthanen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, daß dieser heilsame Zweck auf keine Weise besser als durch Annahme eines auf Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems vollkommener Gegenseitigkeit erreicht werden könne, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen Abschließung eines Handelsvertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu diesem Behufe Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

welche, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form besundenen gegenseitigen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

Art. 1. Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen ankommenden, ingleichen die Schwedischen und Norwegischen, mit Ballast oder Ladung in den Häfen des Königreichs Preußen ankommenden Schiffe, sollen, bei ihrem Einlaufe wie bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Bergegelber, wie auch hinsichtlich aller anderen der Krone, den Städten, oder Privat-Anstalten zustie-

henden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße wie die Nationalschiffe behandelt werden.

Art. 2. Alle Waaren und Gegenstände des Handels, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen, oder jedes andern Landes sein, welche gesetzlich auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen eingeführt werden dürfen, sollen daselbst gleicherweise auf Preussischen Schiffen eingeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung belegt zu werden, als wenn diese Waaren oder Erzeugnisse auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt worden wären; und in Erwidernng dessen sollen alle Waaren und Gegenstände des Handels, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, oder jedes andern Landes sein, welche gesetzlich auf Preussischen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, gleichmäßig auch auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen daselbst eingeführt werden können, ohne höheren oder anderen Abgaben irgend einer Benennung, als wenn diese Waaren und Erzeugnisse auf Preussischen Schiffen eingeführt worden wären, unterworfen zu sein.

Die Bestimmungen des vorhergehenden und des gegenwärtigen Artikels sind in ihrer ganzen Ausdehnung auf die Preussischen, in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufenden, und auf die Schwedischen und Norwegischen, in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe selbst dann anwendbar, wenn diese beiderseitigen Schiffe nicht unmittelbar aus den Häfen des Königreichs Preußen oder respektive der Königreiche Schweden und Norwegen, sondern geraden Weges aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht ankommen sollten.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsgegenstände, sowohl Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Preußen, als auch jedes andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen des gedachten Königreichs auf inländischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen aus diesen Häfen auch auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen sie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf Preussischen Schiffen Statt fände. In den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen soll eine vollkommene Gegenseitigkeit beobachtet werden, dergestalt, daß alle Waaren und Handelsgegenstände, sowohl Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Königreiche Schweden und Norwegen, als auch jedes andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen der gedachten Königreiche auf inländischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, aus diesen Häfen auch auf Preussischen Schif-

sen sollen ausgeführt werden dürfen, ohne mit höheren oder anderen Abgaben, welchen Namen sie haben möchten, belegt zu werden, als wenn die Ausfuhr auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen Statt fände.

Art. 4. Die allgemeinen Bestimmungen der Art. 1. 2. und 3. sollen auch auf diejenigen Preussischen Schiffe Anwendung erhalten, welche in die Seiner Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen angehörende Kolonie St. Barthelemy in Westindien, und auf die Schiffe dieser Kolonie, welche in Häfen des Königreichs Preußen eingehen werden.

Art. 5. Bei dem Einlaufe der in den einen Staat eingeführten Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses des andern oder jedes dritten Staats soll auf die Nationalität des Schiffes, durch welches dergleichen gesetzlich zur Einfuhr gestattete Gegenstände eingeführt worden sind, keine Rücksicht genommen, und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Regierung des einen oder des andern Staats, noch durch, in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, irgend ein Vorzug gewährt werden, indem es die wahre und bestimmte Absicht der Hohen kontrahirenden Mächte ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

Art. 6. Die Preussischen sowohl wie die Schwedischen und Norwegischen Schiffe sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur in sofern genießen, als sie mit denjenigen Papieren und Zeugnissen versehen sein werden, welche nach den auf beiden Seiten bestehenden Anordnungen zum Beweise ihrer Trächtigkeit und ihrer Nationalität erforderlich sind.

Die Hohen kontrahirenden Theile behalten sich die Auswechslung von Erklärungen vor, um deutlich und bestimmt die Papiere und Dokumente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens zwei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung, der eine oder der andere der beiden Hohen kontrahirenden Theile in den Fall kommen sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modifiziren, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 7. Die Bestimmungen des eilften Artikels des am siebenten Juni achtzehnhundert und funfzehn zwischen den beiden Hohen kontrahirenden Theilen abgeschlossenen Vertrages werden in ihrer vollen Gültigkeit aufrecht erhalten.

Art. 8. Gegenwärtiger Vertrag soll vom ersten April des gegenwärtigen Jahres ab, acht Jahre hindurch in Kraft bestehen, und wenn nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums die eine

oder die andere der beiden Hohen kontrahirenden Mächte ihre Absicht, denselben aufzuheben, der anderen kund gethan haben wird, so soll dieser Vertrag noch ein Jahr weiter und so fort bis zum Ablaufe eines Zeitraums von zwölf Monaten, nach der von der einen der beiden Hohen kontrahirenden Mächte der anderen wegen dessen Aufhebung gemachten amtlichen Eröffnung, verbindlich bleiben.

Art. 9. Der gegenwärtige Vertrag soll von den Hohen kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikationsurkunden sollen innerhalb vier Wochen nach der Unterzeichnung, oder, wo möglich, noch früher in Stockholm ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben wir, die Unterzeichneten, Kraft unserer Vollmachten, den gegenwärtigen Vertrag vollzogen und mit unseren Wappen besiegelt.

Geschehen zu Stockholm, den vierzehnten März, im Jahre unser Herr, den achtzehnhundert und sieben und zwanzigsten.

(L. S.) K. v. Larraç. (L. S.) G. Graf v. Wetterstedt.

(L. S.) C. Holst.

Dieser Vertrag ist ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sind am 10. Mai 1827 ausgewechselt worden.

#### Nr. 8.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den freien und Hanseestädten Lübeck, Bremen und Hamburg.

Vom 4. Oktober 1828.

Seine Majestät der König von Preußen einer Seits und der Senat der freien und Hanseestadt Lübeck, der Senat der freien und Hanseestadt Bremen, und der Senat der freien und Hanseestadt Hamburg andrer Seits haben, von der Ueberzeugung ausgehend, daß eine gegenseitige völlige Gleichstellung Ihrer resp. Unterthanen und Bürger in den gegenwärtig und künftig bestehenden Handels- und Schiffahrts-Abgaben wesentlich zur Beförderung der gegenseitigen Handels-Verbindungen beitragen würde, zum Abschlusse eines, diesem wünschenswerthen Zwecke, entsprechenden Vertrages zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche über folgende Artikel übereingekommen sind.

#### Artikel 1.

Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ankommenden,

imgleichen die Lübecker, Bremer und Hamburger, mit Ballast oder Ladung in den Häfen des Preussischen Staats ankommenden Schiffe sollen, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt oder künftig bestehenden Hafen-, Tonnen-, Leuchtturm-, Lootsen- und Bergegelder, wie auch hinsichtlich aller andern, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privatanstalten zustießenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße wie die National-Schiffe behandelt werden.

#### Artikel 2.

Alle Waaren, Güter und Handels-Gegenstände, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf Nationalschiffen in die königlich-Preussischen Häfen oder in diejenigen der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, sollen in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des andern Theils ein- und ausgeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als sie bei ihrer Ein- oder Ausfuhr auf Nationalschiffen zu entrichten haben würden. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren, Güter- und Handels-Gegenstände auf Schiffen des andern Theils die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche zu Gunsten der Ein- und Ausfuhr auf Nationalschiffen etwa bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

#### Artikel 3.

So wie nach vorstehendem Artikel in Rücksicht auf die Nationalität der beiderseitigen Schiffe eine Gleichstellung in den von deren Ladungen zu erhebenden Abgaben Statt finden soll, eben so soll auch jeder wegen des Eigenthums solcher Ladungen in der Größe dieser Abgaben etwa bestehende Unterschied wegsallen. Bei der Ein- und Ausfuhr auf den Schiffen der pacificirenden Theile sollen daher alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, welche königlich-Preussischen Untertanen gehören, in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg von Seiten dieser freien und Hansestädte keinen höheren oder anderen Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum ihrer eigenen Bürger und umgekehrt, alle Güter, Waaren- und Handels-Gegenstände, welche Bürgern der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gehören, in den königlich-Preussischen Häfen keinen höheren oder andern Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum königlich-Preussischer Untertanen, unterworfen sein.

#### Artikel 4.

Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur danu anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe

direkt aus ihren Nationalhäfen ankommen, oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen, oder dahin bestimmt sein sollten.

#### Artikel 5.

Die Preussischen sowohl als die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern genießen, als sie mit den nach den Vorschriften desjenigen Theils, dessen Flagge sie führen, ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind.

#### Artikel 6.

Was in den obigen Artikeln 1. bis 4. in Betreff der, in die beiderseitigen Häfen eingehenden, oder aus selbigen anlaufenden Seeschiffe des andern Theils und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Flußschiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden. Bei den Flußschiffen genügt zum Beweise der Nationalität das in der Weserschiffahrts-Akte vom 10. September 1823 und resp. in dem Schlußprotokolle der Elbschiffahrts-Revisions-Kommission d. d. Hamburg den 18. September 1824 vereinbarte Manifest.

#### Artikel 7.

Würden die Kontrahenten es zweckmäßig erachten, zur Beförderung ihres gegenseitigen Handels-Interesse additionelle Stipulationen einzugehen, so sollen alle Artikel, über welche man sich dergestalt vereinigen wird, als Theile dieses Vertrages angesehen werden.

#### Artikel 8.

Wiewohl der gegenwärtige Vertrag als für die drei freien und Hanseestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich geltend angesehen werden soll, so ist man dennoch übereingekommen, daß deshalb nicht eine solidarische Verpflichtung unter ihren resp. Regierungen Statt finden, und das etwaige Aufhören der Bestimmungen dieses Vertrages für eine derselben, keine Wirkung auf die vertragmäßigen Verhältnisse der anderen haben soll, für welche vielmehr in einem solchen Falle der Vertrag in voller Kraft bleiben wird.

#### Artikel 9.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf den Zeitraum bis zum 1. Januar 1840 festgesetzt, und soll, wenn zwölf Monate vor dem Ablauf dieses Zeitraums von der einen oder der andern Seite eine Aufkündigung nicht erfolgt sein wird, stets als noch ferner auf ein Jahr, und so fort bis zum Ablaufe eines Jahres nach geschעהner Aufkündigung verlängert, betrachtet werden.

## Artikel 10.

Der gegenwärtige Vertrag soll von den kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikations-Urkunden sollen spätestens innerhalb fünf Wochen, oder wo möglich noch früher, in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den 4. Oktober 1828.

(L. S.)

(L. S.)

Eruſt Michaelis.

Ludwig August v. Rebenr.

Vorstehender Vertrag ist ratifizirt worden und die Ratifikations-Urkunden sind am 18. November 1828 zu Berlin ausgewechselt worden.

## Nr. 9.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Amerika. Vom 1. Mai 1828.

Seine Majestät der König von Preußen und die vereinigten Staaten von Amerika, von gleichem Wunsche befeelt, die freundschaftlichen Verhältnisse aufrecht zu erhalten, welche bisher so glücklich zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestanden haben, und die Handelsverbindungen zwischen selbigen auszudehnen und zu befestigen; und überzengt, daß dieser Zweck nicht besser als durch Annahme eines auf, beiden Staaten gleich vortheilhaften, in Friedens- wie in Kriegszeiten anwendbaren Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems gänzlicher Freiheit der Schiffahrt und vollkommener Gegenseitigkeit erfüllt werden könne, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen des Abschlusses eines Handels- und Schiffahrts-Vertrages in Unterhandlung zu treten. Zu diesem Behufe haben . . . . . welche Bevollmächtigte, nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel festgesetzt und unterzeichnet haben.

Art. 1. Zwischen den Gebieten der Hohen kontrahirenden Theile soll Freiheit und Gegenseitigkeit des Handels und der Schiffahrt Statt finden. Den Unterthanen Ihrer beiderseitigen Staaten soll der Eingang in die Häfen, Plätze und Ströme der Gebiete beider Theile gegenseitig überall, wo der fremde Handel erlaubt ist, offen stehen. Sie sollen die Freiheit haben, sich daselbst aufzuhalten, und in jedwedem

Theile der gedachten Gebiete zu residiren, um daselbst ihre Geschäfte zu besorgen, zu welchem Zwecke sie derselben Sicherheit und desselben Schutzes, wie die Einwohner des Landes, in welchem sie sich niederlassen werden, unter der Verpflichtung, sich den daselbst bestehenden Gesezen und Verordnungen zu unterwerfen, genießen sollen.

Art. 2. Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der vereinigten Staaten von Amerika ankommenden Schiffe, und umgekehrt die Schiffe der vereinigten Staaten, welche mit Ballast oder beladen in den Häfen des Königreichs Preußen ankommen, sollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen-, Berg- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben und Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder Privatanstalten erhoben werden, auf demselben Fuße wie die mit ihnen von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

Art. 3. Die Waaren und Handelsgegenstände jeglicher Art, mögen sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der vereinigten Staaten von Amerika, oder jedes anderen Landes sein, welche gesetzlich auf Preussischen Schiffen in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden dürfen, sollen daselbst gleicherweise auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn sie auf Preussischen Schiffen eingeführt würden.

Umgekehrt sollen die Waaren und Handelsgegenstände jeglicher Art, mögen sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Preussischen Staats, oder jedes andern Landes sein, welche gesetzlich in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika auf Schiffen dieser Staaten eingeführt werden dürfen, daselbst gleicherweise auch auf Preussischen Schiffen eingeführt werden können, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn sie auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika eingeführt würden.

Art. 4. Um alle mögliche Mißverständnisse oder Zweideutigkeiten zu vermeiden, wird hierdurch erklärt, daß die in den beiden vorhergehenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen in ihrem ganzen Umfange auf die Preussischen Schiffe und deren Ladungen, welche in die Häfen der vereinigten Staaten von Amerika, und umgekehrt auf die Schiffe dieser Staaten, welche in die Häfen des Königreichs Preußen einlau-

fen, anwendbar sind, die gedachten Schiffe mögen nun aus den Häfen des Landes, welchem sie angehören, oder aus denen irgend eines andern fremden Landes ankommen.

Art. 5. Auf den Eingang der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Königreichs Preußen in die vereinigten Staaten, und auf den Eingang der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches der vereinigten Staaten in das Königreich Preußen, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches irgend eines andern fremden Landes sind, gelegt sind, oder gelegt werden möchten. Auch soll die Einfuhr oder die Ausfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, sowohl hinsichtlich des Einganges in die Häfen, als auch in Hinsicht des Ausgangs aus den Häfen der vereinigten Staaten oder des Königreichs Preußen, mit keinem Verbote belegt werden, welches nicht gleichmäßig auf alle andere Nationen angedehnt wäre.

Art. 6. Alle Waaren und Handelsgegenstände, Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches der vereinigten Staaten oder eines jeden andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieser Staaten auf National-Schiffen gesetzlich erlaubt ist, sollen in gleicher Art auch auf Preussischen Schiffen aus selbigen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, bezahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr derselben Güter oder Waaren auf Schiffen der vereinigten Staaten von Amerika erfolgt wäre.

In den Häfen des Königreichs Preußen wird eine vollständige Erwidderung beobachtet werden, so daß alle Waaren und Handelsgegenstände, Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Preussischen Staats oder jedes andern Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen dieses Königreichs auf National-Schiffen gesetzlich erlaubt ist, eben so auch auf Schiffen der vereinigten Staaten sollen ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend von Privatanstalten erhoben werden, entrichten zu müssen, als wenn die Ausfuhr derselben auf Preussischen Schiffen erfolgt wäre.

Art. 7. Die vorstehenden Artikel sind auf die Küstenfahrt oder Kabotage beider Länder nicht anwendbar, welche ein jeder der hohen kontrahirenden Theile sich angeschlossenlich vorbehält.

Art. 8. Bei dem Einkaufe der gesetzlich eingeführten Handelsgegenstände soll auf die Nationalität des Schiffes, welches dieselben

eingeführt haben wird, es gehöre dem einen oder dem andern Theile, keine Rücksicht genommen, und aus solchem Grunde weder unmittelbar noch mittelbar, von Seiten eines der kontrahirenden Theile oder durch in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, eine Priorität oder irgend ein Vorzug zugestanden werden, indem es die bestimmte Absicht der kontrahirenden Theile ist, daß in dieser Hinsicht durchaus kein Unterschied gemacht werde.

Art. 9. Wenn von einem der kontrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine besondere Begünstigung in Betreff des Handels oder der Schiffahrt zugestanden werden sollte, so soll diese Begünstigung sofort auch dem andern Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird.

Art. 10. Beide kontrahirende Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen des andern Theiles selbstgewählte Consuls, Vice-Consuls, Agenten und Kommissarien zu unterhalten, welche derselben Privilegien und Befugnisse wie diejenigen der begünstigtesten Nationen, genießen, jedoch, wenn sie Handel treiben wollen, denselben Gesetzen und Gebräuchen unterworfen sein sollen, denen die Privaten ihrer Nation an dem Orte, wo sie residiren, unterworfen sind.

Die Consuls, Vice-Consuls und Handelsagenten sollen das Recht haben, in dieser Eigenschaft bei Streitigkeiten, welche zwischen den Kapitäns und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interesse sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Lokalbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Kapitäns nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuls, Vice-Consuls und Handelsagenten deren Mitwirkung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, bei ihrer Rückkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu nehmen.

Art. 11. Die gedachten Consuls, Vice-Consuls oder Handelsagenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ausmittelung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reklamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu

führen haben, daß diese Individuen zur Equipage des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht versagt werden soll.

Wenn dergleichen Desertears ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Handelsagenten gestellt, können auch auf Requisition und Kosten des reklamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht binnen dreier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt, und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Wenn jedoch der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, so kann seine Auslieferung ausgesetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Art. 12. Der zwölfte Artikel des zwischen beiden Theilen im Jahre 1785 abgeschlossenen Freundschafts- und Handelsvertrages, imgleichen die Artikel dreizehn und folgende, bis zum Artikel vier und zwanzig einschließlich, des zu Berlin im Jahre 1799 geschlossenen Vertrages, mit Ausnahme jedoch des letzten Absatzes des Artikels neunzehn, betreffend die Verträge mit Großbritannien, sind wieder in Kraft hergestellt, und sollen dieselbe Kraft und Gültigkeit haben, als wenn sie einen Theil des gegenwärtigen Traktats ausmachten. Es versteht sich jedoch, daß die in den auf diese Weise wieder in Kraft gesetzten Artikeln enthaltenen Bestimmungen stets als an den von dem einen oder dem andern Theile in dem Zeitraume zwischen dem Ablaufe des gedachten Vertrages von 1799 und dem Beginne der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages mit andern Mächten geschlossenen Verträgen und Konventionen Nichts abändernd crachtet werden sollen.

Da es immer noch der Wunsch der kontrahirenden Theile ist, ihrer im Artikel zwölf des Vertrages von 1799 ausgesprochenen Absicht gemäß, unter Sich, oder in Verbindung mit anderen Seemächten, auf fernere Bestimmungen Bedacht zu nehmen, welche dazu dienlich sein könnten, dem Handel und der Schifffahrt der Neutralen einen gerechten Schutz und Freiheit zu sichern und diese Angelegenheit der Civilisation und der Menschlichkeit zu befördern, so verpflichten sie sich hier wie damals, zu einer künftigen dazu passenden Zeit über diesen Gegenstand in Berabredungen zu treten.

Art. 13. In Rücksicht auf die Entfernung der respectiven Länder beider Hohen kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise stattfindenden Begebenheiten ist verabrebet worden, daß ein, Einem von Ihnen zugehöriges

Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voraussehblich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in diesen Hafen einzulaufen, soll genommen oder kondemnirt werden können, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des fraglichen Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurückweisung es im Laufe derselben Reise zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen, während der Fortsetzung dieser Blokaden, einzulaufen, der Anhaltung und Kondemnation unterworfen sein.

Art. 14. <sup>1</sup>Die Bürger oder Unterthanen beider kontrahirenden Theile sollen in den Staaten des anderen Theiles die Freiheit haben, über ihr persönliches Vermögen durch Testament, Schenkung oder auf andere Weise zu verfügen, und wenn ihre Erben Unterthanen oder Bürger des anderen kontrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen, sei es in Folge eines Testaments oder ab intestato, nachfolgen, persönlich oder durch Bevollmächtigte davon Besitz nehmen und nach Gefallen darüber disponiren dürfen, ohne andere Abgaben als diejenigen zahlen zu müssen, denen die Einwohner des Landes, wo das fragliche Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen unterworfen sind. <sup>2</sup>In Abwesenheit der Erben wird man bis dahin, daß der gesetzliche Eigenthümer die Veranstellungen, um die Erbschaft zu erheben, genehmigt haben wird, für ein solches Vermögen vorläufig dieselbe Sorge tragen, als man in gleichem Falle für das Vermögen der Eingebornen des Landes tragen würde. <sup>3</sup>Sollten Streitigkeiten zwischen verschiedenen Erbschafts-Prätendenten entstehen, so sollen sie nach den Gesetzen und durch die Gerichte des Landes, wo die Erbschaft liegt, definitiv entschieden werden. <sup>4</sup>Wenn endlich durch den Tod einer Person, welche in dem Gebiete eines der kontrahirenden Theile Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landesgesetzen einem Bürger oder Unterthan des anderen Theiles zufallen sollten, und dieser wegen seiner Eigenschaft als Fremder nicht fähig sein sollte, sie zu besitzen: so soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um sie zu verkaufen, und den Ertrag ohne Hinderniß, und frei von allem Abzug von Seiten der Regierung der respektiven Staaten, aus dem Lande zu ziehen. <sup>5</sup>Dieser Artikel soll jedoch in keiner Art der Kraft der von Seiner Majestät dem Könige von Preußen zur Verhinderung der Auswanderung Allerhöchst-Ihrer Unterthanen erlassenen oder etwa noch zu erlassenden Gesetze Abbruch thun.

Art. 15. Der gegenwärtige Vertrag soll zwölf Jahre hindurch, vom Tage der Auswechslung der Ratifikationen ab gerechnet, gültig sein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums keiner von beiden Höhen kontrahirenden Theilen dem andern mittelst

einer offiziellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung desselben aufhören zu lassen, und thun sollte, so wird der gedachte Vertrag noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus und so fortdauernd bis zum Ablauf von zwölf Monaten nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Art. 16. Der gegenwärtige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen, und von dem Präsidenten der vereinigten Staaten von Amerika, unter Berathung und mit Zustimmung des Senats derselben, genehmigt und ratifizirt, und die Ratifikationen desselben sollen binnen neun Monaten vom heutigen Tage, oder wo möglich früher, in der Stadt Washington ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die vorstehenden sowohl in französischer als auch in englischer Sprache abgefaßten Artikel unterzeichnet und ihre Siegel dabei gesetzt, mit der Erklärung jedoch, daß die Unterzeichnung in diesen beiden Sprachen in künftigen Fällen weder als Beweis angeführt, noch den beiden kontrahirenden Theilen in irgend einer Art zum Präjudiz gereichen soll.

So geschehen in Triplicaten in der Stadt Washington, den ersten Mai im Jahre des Heils Eintausend achthundert und acht und zwanzig, im zwei und funfzigsten Jahre der Unabhängigkeit der vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.) Ludwig Niederstetter. (L. S.) H. Clay.

Vorstehender Vertrag ist ratificirt worden, und ist die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden am 14. März 1829 zu Washington erfolgt.

#### Nr. 10.

Schiffahrts-Vertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg. Vom 26. Juli 1830.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg haben in der Absicht, durch die Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Häfen des anderen Staates zur Erweiterung und Belebung der Handels-Verbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Landen, und zur Erleichterung Ihrer hiebei theilhaftigen Unterthanen beizutragen, Bevollmächtigte ernannt, nämlich: . . . . von welchen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der Ratifikation, nachstehender Vertrag abgeschlossen worden ist.

Art. 1. Die Preussischen, mit Ballast oder beladen in den Großherzoglich-Oldenburgischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden, imgleichen die Oldenburgischen, mit Ballast oder beladen in den Königlich Preussischen Häfen ankommenden oder aus selbigen auslaufenden Schiffe, sollen daselbst bei ihrem Eingange wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt bestehenden oder künftig anzuordnenden Hafen-, Tonnen-, Feuer-, Lootsen- und Bergeselder, wie auch hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privat-Anstalten zufließenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße, wie die Nationalschiffe, behandelt werden.

Art. 2. Allen Waaren, Gütern und Handelsgegenständen, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs und Eigenthums, welche jetzt oder in Zukunft auf Nationalschiffen in die Königlich Preussischen oder in die Großherzoglich-Oldenburgischen Häfen ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, soll in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Staates der Ein- oder Ausgang gestattet sein, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als bei der Ein- oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen zu entrichten sind. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren, Güter- und Handelsgegenstände auf Schiffen des anderen Staates die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche etwa für die Ein- oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bestehen, oder künftig zustanden werden möchten.

Art. 3. Die vorstehenden Bestimmungen sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direkt aus ihren National-Häfen ankommen, oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin bestimmt sind.

Art. 4. Was in den obigen Artikeln 1 bis 3. zunächst in Betreff der in die beiderseitigen Seehäfen eingehenden oder aus selbigen anlaufenden Seeschiffe des anderen Staates und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Fluß-Schiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden.

Art. 5. Die Preussischen sowohl als die Oldenburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur in sofern genießen, als sie mit den nach den Vorschriften desjenigen Staates, dessen Flagge sie führen, zum Beweise ihrer Nationalität ausgefertigten Schiffspässen und Musterrollen versehen sind. Bei den Flußschiffen genügt in dieser Beziehung das in der Weser-Schiffahrts-Akte vom 10. September 1823 vereinbarte Manifest.

Art. 6. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechslung der Ratifikationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig bis zum letzten Dezember 1840 festgesetzt, und wenn derselbe nicht zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraums von der einen oder der andern Seite aufgekündigt werden sollte, so wird er als auf ferner ein Jahr und sofort bis zum Ablaufe eines Jahres nach erfolgter Aufkündigung verlängert angesehen werden.

Art. 7. Der gegenwärtige Vertrag soll unverzüglich zur laudesherrlichen Ratifikation vorgelegt und sollen die Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unter Beidruckung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen Berlin, den 26. Juli 1830.

(L. S.) Ernst Michaelis.

(L. S.) Wilhelm Ernst Freih. v. Beauclieu-Mareouay.

Der vorstehende Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige am 8ten und von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg am 16ten August d. J. ratificirt worden.

#### Nr. 11.

Freundschafts-, Schiffahrts- und Handels-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko. Vom 18. Februar 1831.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit!

Nachdem zwischen dem Königreiche Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko bereits seit einiger Zeit Handels-Verbindungen begründet worden sind, hat es zur Erhaltung und Förderung der gegenseitigen Interessen zweckmäßig geschienen, diese Verbindungen durch einen Freundschafts-, Schiffahrts- und Handels-Vertrag zu befestigen und zu beschützen.

Zu dem Ende haben bevollmächtigt: . . . . . welche Bevollmächtigte nach gegenseitiger Mittheilung ihrer Vollmachten die folgenden Artikel verabredet haben:

Art. 1. Es soll beständige Freundschaft zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Allerhöchst-Ihren Unterthanen einerseits, und den vereinigten Staaten von Mexiko und deren Bürgern andererseits bestehen.

Art. 2. Zwischen Preußen und den vereinigten Staaten von Mexiko soll eine gegenseitige Handelsfreiheit Statt finden. Die Einwohner der beiden Länder sollen gegenseitig vollkommener Freiheit und Sicherheit genießen, um sich mit ihren Schiffen und Ladungen nach allen denjenigen Orten, Häfen und Flüssen zu begeben, wo einzulaufen anderen Fremden gegenwärtig gestattet ist oder künftig gestattet werden wird.

Desgleichen sollen die Kriegsschiffe der beiden Nationen gegenseitig die Befugniß haben, sicher und ohne Hinderniß in allen denjenigen Häfen, Flüssen und Orten zu landen, wo den Kriegsschiffen anderer Nationen das Einlaufen gegenwärtig gestattet ist oder künftig wird gestattet werden, jedoch mit Unterwerfung unter die daselbst bestehenden Gesetze und Verordnungen.

Unter der Befugniß zum Einlaufen in die in gegenwärtigem Artikel erwähnten Orte, Häfen und Flüsse ist zwar das Recht, die mitgebrachte Ladung theilweise in verschiedenen Häfen für den Handel zu löschen (*commerce d'échelle*), nicht aber das den Nationalsschiffen vorbehaltene Recht, an einem Küstenpunkte Güter einzunehmen und sie nach einem andern Küstenpunkte desselben Gebiets zu verfahren (*cabotage*), einbegriffen.

Art. 3. Die jedem der kontrahirenden Theile zugehörigen Schiffe sollen in dem Gebiete des andern Theils hinsichtlich der Lasten- oder Tonnengelder, der Leucht-, Hafen-, Lootsen-, Quarantainegelder, ferner des Vergelohns im Falle von Havarie oder Schiffbruch, so wie hinsichtlich anderer ähnlichen, seien es allgemeine oder örtliche, Lasten, keinen andern oder höhern Abgaben unterworfen werden, als denen, welche die nationalen Schiffe dort gegenwärtig entrichten oder künftig entrichten werden.

Art. 4. Es sollen in den Mexikanischen Häfen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren jeder Art auf Preussischen Schiffen, und eben so in dem Königreiche Preußen für die Einfuhr oder Ausfuhr von Waaren auf Mexikanischen Schiffen, keine andere oder höhere Abgaben erhoben werden, als diejenigen, welche von denselben Waaren, wenn solche auf Schiffen der begünstigtesten Nation dort ein- oder ausgeführt werden, gegenwärtig zu entrichten sind, oder künftig zu entrichten sein werden.

Jede Waare, welche gesetzlich auf den Schiffen der begünstigtesten Nation in die Häfen der kontrahirenden Theile eingeführt oder von dort ausgeführt werden darf, soll in gleicher Weise gegenseitig auch auf Preussischen und Mexikanischen Schiffen, welches auch deren weitere Bestimmung oder der Ort ihres Auslaufens sein mag, in jene Häfen ein- oder ausgeführt werden dürfen.

Art. 5. Die beiden kontrahirenden Theile sind übereingekommen, gegenseitig als Preussische oder Merikanische Schiffe alle diejenigen anzusehen und zu behandeln, welche als solche in den Ländern und Staaten, denen sie angehören, zufolge der dort bestehenden oder künftig noch ergehenden Gesetze und Bestimmungen — von welchen Gesetzen und Bestimmungen ein jeder Theil dem andern zur gehörigen Zeit Mittheilung machen wird — anerkannt sind; vorangesezt, daß die Führer jener Schiffe deren Nationalität durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form abgefaßt, und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, nachzuweisen im Stande sind.

Art. 6. Es sollen in dem Königreiche Preußen auf die Merikanischen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisses, und eben so in den vereinigten Staaten von Mexiko auf die Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleisses Preußens keine andere oder höhere Eingangs-Abgaben, als die, welche von anderen Nationen für dieselben Gegenstände gegenwärtig zu entrichten sind, oder künftig zu entrichten sein werden, gelegt, auch soll derselbe Grundsatz in Betreff der Ausfuhr beobachtet werden.

Ingleichen soll bei Gegenständen des gegenseitigen Handels der beiden kontrahirenden Theile kein Einfuhr- oder Ausfuhr-Verbot Statt finden, welches nicht gleichmäßig auf alle andere Nationen erstreckt wird.

Art. 7. Alle Handelstreibende, Schiffs-Patrone und andere Unterthanen Sr. Majestät des Königs von Preußen sollen in den vereinigten Staaten von Mexiko vollkommene Freiheit haben, sich dort aufzuhalten, Häuser und Magazine zu mietzen, zu reisen, Handel zu treiben, Produkte, Metalle und Münzen zu verfahren, und ihre eigenen Geschäfte entweder selbst zu betreiben, oder deren Führung nach Gutfinden einem Anderen, er sei Commissionair, Courtier, Agent oder Dolmetscher, anzuvertrauen, ohne gezwungen zu sein, zu diesem Behufe andere Personen, als diejenigen, deren die Inländer sich bedienen, zu gebrauchen, oder dafür mehr Lohn oder Vergütung zu entrichten, als die Inländer bezahlen.

Desgleichen soll es jedem Verkäufer oder Käufer vollkommen frei stehen, in allen Fällen, unter Beobachtung der Gesetze und Gebräuche des Landes, den Preis der eingeführten oder auszuführenden Waaren aller Art nach Belieben zu bestimmen und festzusetzen.

Derselben Rechte sollen unter gleichen Bedingungen die Merikanischen Bürger in den Staaten Sr. Majestät des Königs von Preußen theilhaftig sein.

In der Befugniß, Waaren im Großen einzuführen und zu verkaufen, ist diejenige, Gegenstände der Kriegs-Contrebande oder andere durch die beiderseitigen Tarife verbotene Waaren einzuführen oder zu verkaufen, nicht mit einbegriffen.

Obgleich durch gegenwärtigen Artikel die Bürger und Untertanen eines jeden der kontrahirenden Theile nur zum Betriebe des Großhandels, oder des Handelsbetriebs ohne offenen Laden befähigt werden, so erklärt dennoch das Mexikanische Gouvernement, daß es anßerdem, und für so lange als seine Gesetzgebung es zuläßt, die Befugniß offenen Laden zu halten und den Kleinhandel zu treiben allen denjenigen Preussischen Untertanen bewilligt, welche ihre Familie mit sich bringen, oder welche nach ihrer Ankunft in der Republik sich daselbst verheirathen oder ihre in der Fremde gebliebene Familie nachkommen lassen.

Das Preussische Gouvernement erklärt seiner Seite, daß die Mexikanischen Bürger und Untertanen in Bezug auf den Kleinhandel in den ganzen Umfang der Rechte treten sollen, welche die Gesetze und Reglements den Eingebornen der begünstigtesten Nation zugestehen.

Art. 8. In Allem was auf die Hasen-Polizei, auf Ladung und Löschung der Schiffe, und auf Sicherung der Waaren und Effekten Bezug hat, sollen die Untertanen und Bürger der kontrahirenden Theile gegenseitig den Gesetzen und Lokal-Berordnungen des Landes, wo sie sich aufhalten, unterworfen sein.

Dieselben sollen von jedem unfreiwilligen militairischen Dienste zu Wasser und zu Lande frei sein. Kein gezwungenes Ansehen soll auf sie besonders gelegt, und ihr Eigenthum soll keinen andern Lasten, Requisitionen oder Auflagen unterworfen werden, als denen, welche von den Landes-Eingeborenen selbst gefordert werden.

Art. 9. Die Untertanen und Bürger der kontrahirenden Theile sollen gegenseitig für ihre Personen, ihre Häuser und Güter des vollständigsten und unveränderlichsten Schutzes genießen. Sie sollen zur Verfolgung und Vertheidigung ihrer Gerechtsame freien und leichten Zugang vor den Gerichtshöfen haben, sich der Advokaten, Prokuratoren oder Agenten, welche zu erwählen sie angemessen finden, frei bedienen dürfen, und überhaupt in Angelegenheiten der Rechtspflege, so wie in Allem, was die testamentarische oder andere Erbfolge in persönliches Vermögen, ingleichen was die Befugniß, über persönliches Vermögen durch Verkauf, Schenkung, Tausch, letztwillige Bestimmung oder auf irgend eine andere Weise zu verfügen, anbelangt, mit den Eingeborenen des Landes, wo sie sich aufhalten, gleiche Prærogative und Freiheiten haben, und in keinem dieser Fälle oder Verhältnisse stärkeren Auflagen und Abgaben unterworfen werden, als es die Eingebornen sind.

Wenn durch den Tod einer Person, die in dem Gebiete eines der kontrahirenden Theile Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landes-Gesetzen einem Bürger oder Untertan des andern Theils etwa zufallen, dieser aber wegen seiner Eigenschaft als Fremder sie zu be-

sigen nicht fähig sein sollte, so soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um dieselben zu verkaufen, und den Ertrag davon ohne Hinderniß und frei von allem Abzuge von Seiten der Regierung des betreffenden Staates zu beziehen.

Art. 10. Die in den vereinigten Staaten von Mexiko befindlichen Untertanen Seiner Majestät des Königs von Preußen sollen auf keine Weise wegen ihrer Religion belästigt oder beunruhigt werden, vorausgesetzt, daß sie die Religion, so wie auch die Verfassung, die Gesetze und Gebräuche des Landes achten. Dieselben sollen des ihnen bereits bewilligten Vorrechts theilhaftig bleiben, die in den genannten Staaten mit Tode abgehenden Untertanen Seiner Majestät an den hierzu bestimmten Orten beerdigen zu dürfen, und die Beerdigungen und Gräber sollen in keinerlei Art und unter keinem Vorwande gestört oder beschädigt werden.

Die Mexikanischen Bürger sollen in den gesammten königlichen Staaten ihre Religion sowohl öffentlich als privatim, in ihren Häusern oder in den zum Gottesdienste bestimmten Gebäuden frei ausüben dürfen.

Art. 11. Zur größeren Sicherung des Handels zwischen den Untertanen und Bürgern der beiden kontrahirenden Theile ist ferner verabredet worden, daß, wenn jemals die gegenwärtig zwischen den letzteren bestehenden freundschaftlichen Beziehungen abgebrochen werden sollten, den alsdann an den Küsten befindlichen Handeltreibenden eine Frist von sechs Monaten, und denjenigen, welche sich im Innern des Landes aufhalten, eine Frist von einem ganzen Jahre zur Berichtigung ihrer Geschäfte und zur Verfügung über ihr Eigenthum gewährt, ferner auch denselben ein Geleitbrief zur Einschiffung in den hierzu nach eigenem Gutfinden ausgewählten Hasen erteilt werden soll.

Alle anderen Untertanen und Bürger, welche sich in den resp. Staaten Behufs der Ausübung eines Handwerks oder anderen Nahrungszweigs fest und dauernd niedergelassen haben, sollen den Vortheil genießen, daselbst bleiben und ihr Geschäft fortsetzen zu dürfen, ohne irgendwie in dem vollen Genuße ihrer Freiheit und ihres Vermögens beunruhigt zu werden, so lange sie sich friedlich betragen und die Landes-Gesetze nicht verletzen; ihr Eigenthum oder ihr Vermögen, von welcher Beschaffenheit es auch sein mag, soll weder einer Beschlagnahme, einem Sequester, noch anderen Lasten oder Auflagen unterliegen, als solchen, welche von den Eingeborenen gefordert werden.

Eben so sollen weder Privat-Schuldforderungen, noch öffentliche Fonds, oder Gesellschafts-Aktien jemals mit Beschlagnahme belegt, sequestrirt oder konfiscirt werden dürfen.

Art. 12. Sollte der Fall eintreten, daß einer der kontrahirenden Theile mit irgend einer Macht, Nation oder irgend einem Staate im

Kriege wäre, so dürfen die Unterthanen des anderen Theils ihren Handel und ihre Schifffahrt mit eben diesen Staaten fortsetzen, ausgenommen mit den Städten oder Häfen, welche zur See oder zu Lande blockirt oder belagert wären.

Aus Rücksicht jedoch auf die Entfernung der respectiven Lande der beiden kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Unge-  
wissenheit über die möglicher Weise stattfindenden Begebenheiten, ist verabredet worden, daß ein dem einen von ihnen zugehörendes Handels-Schiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt voransichtlich blockirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches, in den fraglichen Hafen einzulaufen, genommen oder verurtheilt werden soll; es sei denn daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blockade des in Rede stehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, es während derselben Reise zum zweiten Male versuchen sollten, in denselben blockirten Hafen während der Fortsetzung dieser Blockade einzulaufen, der Anhaltung und Kondemnation unterworfen sein. Es versteht sich, daß in keinem Falle der Handel mit Gegenständen, welche für Kriegs-Contrebande gelten, erlaubt sein soll; zum Beispiel mit Kanonen, Mörsern, Gewehren, Pistolen, Granaten, Zündwürfen, Lassetten, Wehrgehängen, Pulver, Salpeter, Helmen und anderen zum Gebrauche im Kriege versfertigten Werkzeuge irgend einer Art.

Art. 13. Jeder der kontrahirenden Theile soll Konsule, Vice-Konsule und Handels-Agenten in dem Gebiete des anderen Theils zum Schutze des Handels ernennen dürfen. Bevor aber irgend ein Konsular-Beamte seine konsularischen Funktionen ausüben darf, muß derselbe von demjenigen Gouvernement, in dessen Gebiet er residiren soll, in der hergebrachten Form anerkannt und zugelassen worden sein, wobei von beiden Theilen die Befugniß vorbehalten wird, von der Niederlassung der Konsuln einzelne Plätze auszunehmen, woselbst er dergleichen zuzulassen nicht angemessen findet. Die diplomatischen Agenten und Konsuln Mexikos in den Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen werden aller derjenigen Prerogative, Freiheiten und Vorrechte theilhaftig sein, welche den in gleichem Range stehenden Agenten der begünstigtesten Nation zustehen oder noch ferner eingeräumt werden möchten; umgekehrt werden die diplomatischen Agenten und Konsuln Seiner Majestät des Königs in dem Gebiete der Vereinigten Staaten von Mexiko aller derjenigen Prerogative, Freiheiten und Vorrechte genießen, welche den mexikanischen diplomatischen Agenten und Konsuln in dem Königreich Preußen zustehen.

Die beiderseitigen Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten

sollen bei dem Absterben eines ihrer Nationalen berechtigt sein, auf Ansuchen der beteiligten Parteien oder auch von Amts wegen, den von der kompetenten Behörde auf die Effekten, Meubeln und Papiere des Verstorbenen gelegten Siegeln die übrigen hinzuzufügen, in welchem Falle diese doppelten Siegel nicht anders als im gemeinschaftlichen Einverständnisse gelöst werden können. Dieselben werden der nach Abnahme der Siegel erfolgenden Inventarisirung des Nachlasses beizuwohnen, und es soll ihnen durch die betreffende Behörde eine Abschrift sowohl des Inventars als der etwa hinterlassenen letztwilligen Disposition des Verstorbenen ertheilt werden. Wenn die Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten von Seiten der gehörig legitimirten Erben mit Vollmacht in gesetzlicher Form versehen sind, so soll ihnen der Nachlaß sofort ausgeliefert werden, den Fall der Einsprache eines einheimischen oder fremden Gläubigers ausgenommen.

Die Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten sollen als solche das Recht haben, bei Streitigkeiten zwischen den Kapitainen und der Mannschaft von Schiffen derjenigen Nation, deren Interessen sie wahrnehmen, als Richter und Schiedsmänner zu dienen, ohne daß die Lokal-Behörden dabei einschreiten dürfen, sofern nicht das Betragen der Mannschaft oder des Kapitäins etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten zur Ausführung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen das Einschreiten jener Behörden nachsuchen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Ausprüchen die streitenden Parteien nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, nach ihrer Heimkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu ergreifen.

Die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen ermächtigt sein, zum Zwecke der Ausmittlung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure von Kriegs- und Handels-Schiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen: sie werden zu dem Ende an die kompetenten Gerichts-Behörden, Richter und Beamten sich wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich reklamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffs-Register oder Muster-Rollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zu der betreffenden Schiffs-Mannschaft gehört haben; nach welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden soll. Solche Deserteurs sollen nach ihrer Ergreifung zur Disposition der Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, können auch auf Ansuchen und Kosten des reklamirenden Theils in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um sodann den Schiffen, denen sie angehörten, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Uebersendung

nicht binnen dreier Monate, vom Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt, und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden dürfen.

Sollte der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben, so kann seine Auslieferung ausgesetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses vollstreckt sein wird.

Art. 14. Sollte einer der kontrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine besondere Begünstigung in Beziehung auf Handel oder Schiffahrt zugestehen, so soll diese Begünstigung sofort auch dem andern Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben ohne Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ohne eine solche erfolgt ist, oder aber unter Gewährung derselben Vergeltung, an welche das Zugeständniß geknüpft ist, genießen soll.

Art. 15. Gegenwärtiger Vertrag soll zwölf Jahre hindurch, an gerechnet vom Tage der Ratifikations-Auswechslung, gültig sein, und wenn zwölf Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner von beiden kontrahirenden Theilen dem andern mittelst einer offiziellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung des Vertrags aufhören zu lassen, kund thun sollte, so soll letzterer noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus, und so fortdauernd bis zum Ablaufe von zwölf Monaten nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit auch diese erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Art. 16. Gegenwärtiger Vertrag soll ratificirt, und die Ratifikationen desselben sollen innerhalb zwölf Monaten, oder wo möglich noch früher, zu London ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben ihn die obengenannten Bevollmächtigten unterzeichnet und mit ihren Wappen besiegelt zu London den achtzehnten Februar Eintausend Achthundert und Ein und Dreißig.

Heinrich Frh. v. Pölow.

Mannel Ed<sup>e</sup>. von Gorostiza.

(L. S.)

(L. S.)

Vorstehender Vertrag wird mit der Bemerkung zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß in Gemäßheit einer zwischen beiden Theilen unter dem 16. Mai 1832 bei Verlängerung der Ratifikations-Frist desselben getroffenen Uebereinkunft:

- 1) die Anwendung der Verabredungen des dritten Absatzes des zweiten Artikels, ingleichen des dritten Absatzes des dreizehnten Artikels auf so lange ausgesetzt sein soll, als in den Gesetzen des einen oder des anderen Landes Bestimmungen, welche diesen Verabredungen zuwiderlaufen, bestehen sollten, von denen auch nicht zu Gunsten einer andern Nation eine Ausnahme gemacht worden wäre;

- 2) hinsichtlich der im ersten Absage des siebenten Artikels festgesetzten Verkehrs-Befugnisse der beiderseitigen Untertbanen einem jeden der kontrahirenden Theile vorbehalten bleibt, diese Befugnisse, so weit sie sich auf die Versendung und Ausführung von Metallen beziehen, nach Belieben zu beschränken oder auch aufzuheben, in welchem Falle jedoch auch nicht zu Gunsten einer anderen Nation eine Ausnahme hiervon gemacht werden darf.

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat zu London am 6. Dezember 1834 Statt gefunden.

Berlin, den 27. Februar 1835.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Ancillon.

Nr. 12.

Uebereinkunft der Königl. Preussischen und K. K. Oesterreichischen Regierung wegen Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in den Preussischen und Oesterreichischen Häfen durch Austausch von Ministerial- Erklärungen.

Vom 1. Mai 1831.

Nachdem Seine Majestät der König von Preussen und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich in dem Wunsche übereingekommen sind, durch gegenseitige Aufhebung alles Unterschiedes in der Behandlung der beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen in Allerhöchst Ihren Häfen zur Beförderung des Handelsverkehrs Allerhöchst Ihrer hiebei beteiligten Untertbanen beizutragen; so erklärt das unterzeichnete Ministerium hiedurch, in Folge Allerhöchsten Auftrags, und in Erwiderung der von dem Kaiserlich Oesterreichischen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister Herrn Grafen von Trantmannsdorff, Namens Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, rücksichtlich der Preussischen Schiffe ausgestellten gleichen Zusicherung:

daß in den Preussischen Häfen die Oesterreichischen Schiffe, bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Hafen-, Tonnen-, Leuchttharm-, Lootsen- und Bergengelber und überhaupt hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskaffe, den Städten, oder Privat-Anstalten zustießenden Ab-

gaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fuße mit den Preussischen Schiffen behandelt, auch die auf Oesterreichischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art, als die auf Preussischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen werden sollen.

Die Wirksamkeit dieser Gleichstellung soll vom 1. April des laufenden Jahres ab beginnen, und sich bis zum 1. April 1841 erstrecken, alsdann aber, wenn nicht ein Jahr vor letzterem Zeitpunkte von einer oder der anderen Seite eine Aufkündigung erfolgt sein sollte, noch ferner bis nach Ablauf eines Jahres, nach geschehener Aufkündigung, bestehen bleiben.

Berlin, den 1. Mai 1831.

(L. S.)

Königlich Preussisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
v. Schönberg.

Vorstehende Ministerial-Erklärung wird, nachdem solche gegen eine übereinstimmende, von dem hiesigen Kaiserlich Oesterreichischen Gesandten unter demselben Datum vollzogene, Erklärung ausgewechselt worden ist, hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 3. Mai 1831.

Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.  
v. Schönberg.

---

Nr. 13.

Ministerielle Bekanntmachung, wegen der den Schiffen des Kirchenstaats in dieseitigen Häfen zugestandenen Abgaben-Gleichstellung mit den inländischen Schiffen.

Vom 22. September 1834.

In Folge der von der Päpstlichen Regierung nach vorangegangener diesfälligen Verhandlung verfügten gänzlichen Gleichstellung der Preussischen Schiffe mit den Päpstlichen hinsichtlich aller Schiffahrts-abgaben, ist nunmehr auch den Schiffen des Kirchenstaats die Gleichstellung mit den Preussischen in den dieseitigen Häfen dergestalt zugestanden worden, daß in den Preussischen Häfen die Schiffe des Kirchenstaats bei ihrem Einlaufen wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich aller Hafens-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Bergegelder, und über-

haupt hinsichtlich aller andern, jetzt oder künftig der Staatsklasse, den Städten oder Privatanstalten zufließenden Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf ganz gleichem Fuße mit den Preussischen Schiffen behandelt, auch die auf Päpstlichen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren keinen höheren oder andern Abgaben irgend einer Art, als die auf Preussischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren zu erlegen haben, unterworfen sein soll.

Berlin, den 22. September 1834.

Der Finanzminister  
Maassen.

Nr. 14.

Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige der Niederlande, vom 3. Juni 1837.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König der Niederlande, von gleichem Wunsche befehle, die Handels-Verbindungen zwischen Ihren Unterthanen zu erleichtern und zu begünstigen, haben zum Zwecke der Abschließung eines Vertrages über diesen Gegenstand zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche sich über die folgenden Artikel geeinigt haben.

Artikel 1.

Die Preussischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs der Niederlande einlaufen oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die Niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufen oder aus diesen auslaufen, sollen keinen anderen oder höheren Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Kanal-, Quarantaine-, Bergegeldern, Niederlage-Gebühren, ingleichen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der öffentlichen Angestellten, der Kommunen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst oder bei ihrem Ausgange jetzt auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Artikel 2.

Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der hohen kontrahi-

renden Theile gesetzlich stattfinden darf, sollen daselbst auch auf den dem anderen Staate zugehörigen Schiffen ein-, oder von dort ausgeführt werden dürfen.

#### Artikel 3.

Da es die Absicht der Hohen kontrahirenden Theile ist, zwischen den Ihren beiderseitigen Staaten angehörigen Schiffen in Rücksicht auf deren Nationalität keinen Unterschied in Betreff des Aukaufes der auf denselben eingeführten Erzeugnisse oder anderen Handelsgegenstände zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder unmittelbar noch mittelbar, weder von den Hohen kontrahirenden Theilen, noch durch in Deren Namen oder unter Deren Autorität handelnde Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, den Einfuhren auf einheimischen Schiffen eine Priorität oder irgend ein Vorzug eingeräumt werden.

#### Artikel 4.

Alle Produkte und andere Handelsgegenstände ohne Unterschied des Ursprungs, welche direkt aus den Häfen des Königreichs Preußen auf Preussischen Schiffen in Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa, oder aus letzteren auf Niederländischen Schiffen in Preussische Häfen eingeführt werden, ingleichen alle Produkte und andere Handelsgegenstände ohne Unterschied des Ursprungs, welche direkt aus Preussischen Häfen auf Niederländischen Schiffen nach Niederländischen Häfen in Europa oder aus letzteren auf Preussischen Schiffen nach Preussischen Häfen ausgeführt werden, sollen in den betreffenden Häfen keine andere oder höhere Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgt wäre.

Die Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt sind, sollen gleichmäßig auch bei der direkt zwischen den beiderseitigen Häfen auf Schiffen des anderen Staates erfolgenden Ein- oder Ausfuhr gewährt werden.

#### Artikel 5.

Wenn einer der Hohen kontrahirenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Betreff der Schifffahrt zugestehen sollte, so soll diese Begünstigung auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird.

#### Artikel 6.

Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel finden sowohl auf die Seeschifffahrt wie auf die Flußschifffahrt Anwendung.

Es sollen gegenseitig als Preussische und Niederländische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche in den Staaten, denen sie ange-

hören, als solche in Folge der bestehenden Geseze und Reglements anerkannt sind; wobei jedoch sich versteht, daß der Beweis ihrer Rationalität stets von den Führern der Seeschiffe durch Seebriefe, welche in der gebräuchlichen Form ausgestellt und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, und von den Patronen der Rheinschiffe durch das in Gemäßheit des Art. 42. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 ausgefertigte Patent geführt werden muß.

#### Artikel 7.

Zu dem Zwecke, um die Entwicklung des Rheinhandels und der Rheinschiffahrt zu befördern, haben die Höben kontrahirenden Theile in Betreff der Schiffahrtsabgaben auf diesem Strome zu folgenden Bestimmungen Sich vereinigt:

A. Seine Majestät der König von Preußen bewilligen, die Niederländischen Schiffe an allen Vorteilen Theil nehmen zu lassen, welche auf dem Preussischen Theile des Rheinstroms den Preussischen und den diesen gleich gestellten Schiffen bewilligt sind.

Demgemäß sollen

I. Die Niederländischen Schiffe für ihre Ladungen gänzliche Freiheit von dem in dem Tarif, welcher der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 unter Lit. C. angehängt ist, festgesetzten Rheinzolle genießen:

a) bei der Ausfuhr aus Preußen, stromauf- oder stromabwärts, aller inländischen oder ausländischen Gegenstände, die sich im freien Verkehr befinden;

b) bei dem Transporte aller Gegenstände aus einem nach einem anderen Preussischen Rheinhafen;

c) bei der Einfuhr ausländischer Gegenstände auf der Preussischen Rheinstraße zum Verbrauche; sie mögen nun direkt aus dem Auslande, oder aus den zum Deutschen Zollverine gehörigen Staaten unter Steuerkontrolle kommen;

d) bei dem Transporte der im freien Verkehr befindlichen Gegenstände nicht überseeischen Ursprungs, welche entweder in einem oberhalb Koblenz belegenen Preussischen Orte, oder in einem der Häfen des Rheins und seiner Nebenströme, welche in den Königreichen Bayern und Württemberg, in den Großherzogthümern Baden und Hessen, oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen, und zur Einfuhr in einen Preussischen Rheinhafen oder zur Durchfuhr nach den Niederlanden bestimmt sind;

e) bei der Waarendurchfuhr durch das Gebiet des Zollverins, bei welcher nur ein Theil des Preussischen Rheins benützt wird, wenn diese Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem

Rhein ausgeführt, oder auf dem Rhein eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ansgehen.

II. Die Niederländischen Schiffer sollen bei der Binnenschiffahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der anderen dieser Zollstellen, der Freiheit von der Schiffsgebühr genießen, welche in dem der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 angehängten Tarif Lit. B. bestimmt ist.

III. Endlich sollen diese Schiffer bei der direkten Durchfuhr nicht gehalten sein, die Schiffsabgaben an den verschiedenen, in Gemäßheit der vorgedachten Mainzer Konvention errichteten Zollstellen zu erlegen; sondern es soll ihnen gestattet sein, die Gesamtheit der Abgaben bei der Thalfahrt, für die sieben Zollstellen von Koblenz bis Wesel, zu Koblenz, und bei der Bergfahrt, für die acht Zollstellen von Emmerich bis Koblenz, zu Emmerich zu entrichten.

B. In Erwiderung dieser dem Handel und der Schiffahrt der Niederlande günstigen Bestimmungen bewilligen Seine Majestät der König der Niederlande:

1) gänzliche Freiheit von dem in dem Tarif, Anlage Lit. C. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 verzeichneten Rheinzolle für alle Gegenstände ohne Unterschied der Herkunft, welche auf dem Rheine thalwärts auf Preussischen Schiffen eingeführt werden, und zur Ausladung in einem Niederländischen Hafen bestimmt sind, um dort entweder der Konsumtion übergeben, oder in die Niederlagen gebracht zu werden;

2) Herabsetzung der vorgedachten Abgaben auf die Hälfte, für alle Gegenstände, ohne Unterschied der Herkunft oder der Bestimmung, welche in einem Niederländischen Hafen auf Preussische Schiffe geladen sind, und auf dem Rheine zu Berg angeführt werden;

3) Befreiung der Preussischen Schiffe von der oben unter II. gedachten Schiffsgebühr bei der Binnenschiffahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum ohne Ueberschreitung einer dieser Zollstellen.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten Sich anßerdem gegenseitig, die Schiffe des anderen Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Erleichterungen hinsichtlich der Rheinschiffsabgaben, so wie an jedem anderen Vortheile Theil nehmen zu lassen, welche sie in der Folge den Nationalschiffen oder deren Ladungen etwa bewilligen möchten.

Die dem einen der beiden Staaten angehörigen Schiffer sollen berechtigt sein, die Binnenschiffahrt zwischen verschiedenen Orten des Rheinischen Stromgebietes des anderen Staates zu treiben, ohne daselbst einer höheren Gewerbe- (Patent-) Steuer, als die einheimischen Schiffer, unterworfen zu werden.

## Artikel 8.

Um so weit als möglich Alles zu entfernen, was dem Rheinischen Handel und der Rheinschiffahrt hinderlich sein könnte, wollen die Hohen kontrahirenden Theile es Sich angelegen sein lassen, so weit als thunlich die in Ihren Zollgesetzen und Anordnungen vorgeschriebenen Formalitäten in dieser Hinsicht zu vereinfachen.

## Artikel 9.

Die Hohen kontrahirenden Theile wollen Sich sofort über die Anwendung des Art. 52. der Mainzer Konvention vom 31. März 1831, in Betreff der Koncessionen vereinbaren, welche für die Aufstellung von Dampfschiffen erforderlich sind, die zum Transport von Reisenden, deren Gepäck oder Wagen, und auch von Waaren, in regelmäßiger Fahrt zwischen zweien oder mehreren, den beiderseitigen Staaten angehörigen Orten bestimmt werden; desgleichen über die, nach der Bestimmung des Art. 63. der gedachten Konvention, zu ergreifenden Maßregeln, um die Dampfschiffahrt auf dem Rheine zu befördern und zu schützen und dem Handel die anerkannten Vortheile dieses neuen Zweiges der Gewerthätigkeit zu sichern.

Dieselben werden hierbei von dem Grundsatz einer vollkommenen Gegenseitigkeit und der Zulassung einer nach dem Bedürfnisse zu regelnden Konkurrenz ausgehen.

## Artikel 10.

Die Hohen kontrahirenden Theile werden fortfahren, Ihre Aufmerksamkeit und Sorgfalt auf die Verbesserung und Unterhaltung der zwischen Ihren Staaten befindlichen Landstraßen, und überhaupt auf die Erleichterung der Kommunikationsmittel zu richten.

Wenn die Hohen kontrahirenden Theile Sich dereinst wegen Anlegung einer die beiderseitige Gränze überschreitenden Eisenbahn, und über die Benutzung des Transports auf derselben geeinigt haben sollten, so soll diese Unternehmung zu allen den Vortheilen ohne Unterschied zugelassen werden, welche von Ihnen irgend einer anderen ähnlichen Unternehmung einer Ihre Gränzen überschreitenden Eisenbahn bewilligt ist oder künftig bewilligt werden sollte.

## Artikel 11.

Da die Hohen kontrahirenden Theile aufrichtig wünschen und beabsichtigen, weitere Vereinbarungen zum Zwecke möglichster Erleichterung und Belebung der gegenseitigen Handelsbeziehungen und des Austausches der Erzeugnisse Ihrer Staaten zu treffen, so behalten dieselben Sich vor, zu einer näher zu verabredenden Zeit hierüber Unterhandlungen zu eröffnen.

Zumittelst verpflichten die Hohen kontrahirenden Theile Sich, für die Dauer eines Jahres von Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages ab:

1) keine Ein- oder Ausfuhrverbote anzuordnen, welche die Ein- oder Ausfuhr des andern Landes treffen würden, während diejenigen dritter Staaten bei Gegenständen derselben Gattung davon unberührt blieben;

2) die gegenseitigen Ein- oder Ausfuhr mit keinen andern oder höhern Abgaben oder Lasten irgend einer Art zu belegen, als mit denen, welche in Ihren in Kraft stehenden Tarifen allgemein ohne Unterschied des Landes, wo die Waaren herkommen oder wohin sie bestimmt sind, festgesetzt sein werden;

3) Ihre Untertanen und Erzeugnisse gegenseitig an allen Prämien, Zollvergütungen und andern Vortheilen dieser Art Theil nehmen zu lassen, welche in Ihren Staaten für gewisse Gegenstände der Einfuhr oder der Ausfuhr allgemein, ohne Unterschied des Landes der Herkunft oder der Bestimmung, bewilligt werden könnten.

#### Artikel 12.

Die Hohen kontrahirenden Theile erklären, daß Sie die in gegenwärtigem Vertrage gegenseitig gemachten Zugeständnisse als verabredet betrachten, um in ihrem ganzen Zusammenhange als Vergeltungen für die durch denselben Vertrag erworbenen Vortheile zu dienen, und daß Sie mithin jene Zugeständnisse nur in Erwiderung dieser Vortheile eingeräumt haben.

#### Artikel 13.

Der gegenwärtige Vertrag soll vierzehn Tage nach Auswechslung der Ratifikationen in allen seinen Artikeln in Ausführung gebracht werden, und bis zum Ende des Jahres Ein tausend acht hundert und ein und vierzig in Kraft bleiben; und wenn sechs Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner von beiden Hohen kontrahirenden Theilen dem Andern seine Absicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Erklärung kund thun sollte, so wird derselbe noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus, und so fort von Jahr zu Jahr, verbindlich bleiben.

#### Artikel 14.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationsurkunden desselben sollen innerhalb sechs Wochen vom Tage der Unterzeichnung ab, oder wenn es sein kann noch früher, zu Berlin ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten denselben unter Beifügung ihrer resp. Siegel unterzeichnet.

Geschehen zu Berlin, den dritten Juni Ein tausend acht hundert und sieben und dreißig.

Ernst Michaelis.	J. H. W. von Scherff.	K. L. Bindhorn.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)
J. J. Rochussen.	J. W. Westphal.	
(L. S.)	(L. S.)	

Vorstehender Vertrag ist von Seiner Majestät dem Könige von Preußen unter dem 27. Juni d. J., und von Seiner Majestät dem Könige der Niederlande unter dem 4. Juli d. J. ratifizirt, und ist die Auswechslung der Ratifikationsurkunden am 13. Juli d. J. zu Berlin erfolgt.

---

Nr. 15.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Sr. Majestät dem Könige von Preußen und Sr. Majestät dem Könige von Griechenland. Vom  $\frac{31. \text{ Juli}}{12. \text{ August}}$  1839.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der König von Griechenland, gleichmäßig von dem aufrichtigen Wunsche befeelt, die freundschaftlichen Verhältnisse aufrecht zu erhalten, welche bisher so glücklich zwischen Ihren beiderseitigen Staaten bestanden haben, und die Handelsverbindungen zwischen selbigen auszudehnen und zu befestigen; und überzeugt, daß dieser Zweck nicht besser als durch Annahme eines beiden Staaten gleich vortheilhaften, auf Grundsätzen der Billigkeit beruhenden Systems einer gänzlichen Freiheit der Schifffahrt und vollkommenen Gegenseitigkeit erreicht werden kann, sind in Folge dessen übereingekommen, wegen des Abschlusses eines Handels- und Schifffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten, und haben zu diesem Behufe zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nach Auswechslung Ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, die folgenden Artikel festgestellt haben:

Artikel 1.

Den Untertanen der beiden Hohen kontrahirenden Theile soll es freistehen, in den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theils, überall wo der fremde Handel den eigenen Untertanen erlaubt ist, mit aller Sicherheit für ihre Personen, Ladungen und Schiffe zu landen. Sie sollen daselbst sich aufhalten, und in jedem Theile der

gedachten Gebiete Wohnsitz nehmen, Häuser und Magazine mietzen und für ihren Handel inne haben dürfen, und überhaupt für ihre Personen wie für ihr Eigenthum der vollständigsten Sicherheit genießen, auch soll ihnen für ihre Handelsgeschäfte, unter der Verpflichtung, sich den Gesetzen und Verordnungen der resp. Länder zu unterwerfen, derselbe Schutz gewährt werden, dessen die Inländer genießen.

#### Artikel 2.

Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Griechenlands einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, sollen bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden. Umgekehrt sollen die Griechischen, mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufenden Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen mögen und welcher Herkunft auch ihre Ladung sei, bei ihrem Einlaufen, ihrem Aufenthalte und ihrem Ausgange, hinsichtlich der Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und Hafengelder, wie auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Lokalverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

#### Artikel 3.

Alles, was gesetzlich mittelst Preussischer Schiffe in die Häfen des Königreichs Preußen eingeführt werden darf, soll daselbst gleicherweise durch Griechische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Griechenlands bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen Statt fände. Umgekehrt soll Alles, was gesetzlich mittelst Griechischer Schiffe in Griechenland eingeführt werden darf, daselbst gleicherweise durch Preussische Schiffe, von welchem Orte sie auch kommen, und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Preußens bestehen, oder aus irgend einem anderen Lande herkommen, eingeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abga-

ben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen Statt fände.

#### Artikel 4.

Alles, was gesetzlich auf Preussischen Schiffen aus den Häfen des Königreichs Preussen ausgeführt werden darf, soll aus diesen gleicherweise auf Griechischen Schiffen, wohin sie auch bestimmt sein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte. Umgekehrt soll Alles, was gesetzlich auf Griechischen Schiffen aus Griechenland ausgeführt werden darf, gleicherweise auf Preussischen Schiffen, wohin sie auch bestimmt sein mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsverwaltungen oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

#### Artikel 5.

Man hat sich ausdrücklich dahin verständigt, daß die vorbergehenden Artikel 2. 3. und 4. auf die Küstenschiffahrt oder Cabotage, das heißt auf den Transport der Waaren, welche in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebietes eingeladen werden, keine Anwendung finden, welche Schiffahrt ein jeder der beiden Hohen kontrahirenden Theile sich vorbehält.

#### Artikel 6.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile verpflichtet sich, bei seinen Ankäufen, oder bei denen, welche durch in seinem Namen und unter seiner Autorität handelnde Gesellschaft oder Agenten geschehen, den auf seinen eigenen Schiffen oder auf denen einer dritten Nation erfolgten Einfuhren keinen Vorzug vor den Einfuhren auf den Schiffen des anderen kontrahirenden Theiles zu gewähren.

#### Artikel 7.

Es sollen als Preussische und Griechische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche in Uebereinstimmung mit den in ihren resp. Ländern bestehenden Reglements besessen und gefahren werden. Die Hohen kontrahirenden Theile behalten sich die Auswechslung von Erklärungen vor, um deutlich und bestimmt die Papiere und Dokumente zu bezeichnen, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach der, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung, einer der

Hohen kontrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modifiziren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

#### Artikel 8.

Die beiden Hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich, auf die Schifffahrt der beiderseitigen Schiffe zwischen ihren resp. Gebieten keine höhere oder andere Tonnengelder oder andere Abgaben, welcher Art oder Benennung es auch sei, zu legen, als diejenigen, welche auf jede andere Schifffahrt, mit Ausnahme der im Artikel 5. des gegenwärtigen Vertrages von ihnen vorbehaltenen, gelegt werden.

#### Artikel 9.

In den Preussischen Häfen sollen auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches Griechenlands keine Verbote, Beschränkungen der Ein- oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in so weit diese Verbote, Beschränkungen und Abgaben eben so auch auf die gleichartigen Gegenstände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden. Umgekehrt sollen in den Griechischen Häfen auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches Preußens keine Verbote, Beschränkungen der Ein- oder Ausfuhr, oder Abgaben irgend einer Art oder Benennung gelegt werden dürfen, als in so weit diese Verbote, Beschränkungen und Abgaben eben so auch auf die gleichartigen Gegenstände, welche aus irgend einem anderen Lande herkommen, gelegt werden.

#### Artikel 10.

Alle Niederlagebefugnisse und alle Prämien und Abgabenerstattungen, welche in dem Gebiete des einen der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr zur See irgend eines Gegenstandes bewilligt werden möchten, sollen in derselben Weise den gleichartigen Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des anderen kontrahirenden Theiles sind, und den Ein- und Ausfuhrten auf dessen Schiffen zugestanden werden.

#### Artikel 11.

Man ist dahin einverstanden, daß in dem Falle, wo das eine der beiden Gouvernements in Folge eines förmlichen Vertrages, gegen Zusicherung einer entsprechenden Verminderung der Abgaben oder anderer besondern Handelsvorthelle, die Abgaben von den rohen oder verarbeiteten Erzeugnissen eines anderen Landes ermäßigen, oder diesem andere Vorthelle und Erleichterungen (wie z. B. solche, von denen in den Artikeln 9. und 10. die Rede ist) zugestehen würde, das andere der den gegenwärtigen Vertrag eingehenden Gouvernements die nämlichen Abgabenvermindernungen für seine Einfuhren in die Häfen des ersteren, oder die nämlichen Vorthelle und Erleichterungen für den Handel und

die Schiffahrt seiner Unterthanen nur dann soll in Anspruch nehmen können, wenn er dieselbe Abgabenverminderung oder dieselben anderen Vortheile anbietet, auch erst in dem Augenblicke in den Genuß jener treten soll, wo es diese sicher gestellt, oder, sofern es dergleichen nicht von eben dem Umfange und derselben Art vorschlagen könnte, eine angemessene Gegenleistung dafür gewährt haben wird. In jedem Falle würde darüber eine besondere Uebereinkunft zwischen beiden Gouvernements zu treffen sein.

#### Artikel 12.

Den Unterthanen der beiden Hohen kontrahirenden Theile, welche mit ihren Schiffen an einer der dem anderen Theile gehörigen Küsten angelangt sind, aber nicht in den Hasen einlaufen, oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, keinen Theil ihrer Ladung löschen wollen, soll es freistehen, wieder abzugeben und ihre Reise fortzusetzen, ohne irgend andere Abgaben oder Gebühren für das Schiff oder dessen Ladung zu entrichten, als die Lootsen-, Bollwerks- und Leuchtturmgebühren, wenn diese in denselben Fällen von den Nationalschiffen erhoben werden. Es versteht sich jedoch, daß sie sich stets nach den, die Schiffahrt und die Plätze oder Häsen, wo sie anlanden dürfen, betreffenden Reglements und Verordnungen, welche für die Nationalschiffe bestehen oder bestehen werden, richten müssen, und daß es den Zollbeamten gestattet ist, während die Schiffe in deren amtlichen Bezirke verweilen, dieselben zu untersuchen, am Bord zu bleiben, und die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um allem unerlaubten Handel vorzubengen.

#### Artikel 13.

Die Hohen kontrahirenden Theile kommen überein, keine Seeränder in den Häsen, Buchten und Ankerplätzen ihrer Staaten auszunehmen, und die ganze Strenge der Gesetze gegen alle als Seeräuber bekannte Personen anzuwenden, so wie auch gegen alle in ihren Staaten sich aufhaltende Individuen, welche des Einvernehmens oder der Mitschuld mit selbigen überführt sein möchten. Alle den Unterthanen der Hohen kontrahirenden Theile gehörige Schiffe und Ladungen, welche von Seeräubern etwa genommen und in die Häsen des einen oder des anderen geführt werden, oder welche auf andere Weise in die Gewalt des Gouvernements fallen möchten, werden ihren Eigenthümern oder deren mit gehöriger Autorisation versehenen Bevollmächtigten zurückgegeben werden, wenn sie die Identität und das Eigenthum beweisen, und diese Zurückgabe wird selbst dann Statt finden, wenn der zurückgeforderte Gegenstand in den Händen eines Dritten befindlich sein sollte, vorausgesetzt, daß es erwiesen wäre, daß der Erwerber wußte oder wissen konnte, daß der fragliche Gegenstand von Seeräub herrühre.

## Artikel 14.

Es wird ferner verabredet, daß die Schiffe des einen der Hohen kontrahirenden Theile, wenn sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, sich darauf beschränken können, ganz nach dem Wunsche des Capitains oder des Eigenthümers nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und daß sie mit dem Ueberreste frei wieder abgehen können, ohne irgend Abgaben oder Gebühren, als nur für den Theil ihrer Ladung zu entrichten, der an das Land gebracht, und auf dem das Verzeichniß der Gegenstände, mit denen das Schiff beladen war, enthaltenden Manifeste notirt und durchstrichen werden wird, welches Manifest der Zollbehörde des Ortes, wo das Schiff gelandet ist, vollständig vorgelegt werden muß. Für den Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mit zurücknimmt, ist Nichts zu entrichten; dasselbe kann damit seine Reise nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes fortsetzen, und daselbst, wenn der Ueberrest der Ladung aus zur Einfuhr erlaubten Gegenständen besteht, darüber gegen Erlegung der betreffenden Abgaben verfügen, oder auch nach jedem anderen Lande sich begeben. Es ist jedoch wohl verstanden, daß die von den Schiffen selbst zu zahlenden Abgaben und Gebühren aller Art in dem ersten Hafen, wo sie ihre Ladung brechen oder einen Theil derselben ausladen werden, zu entrichten sind; daß ihnen aber keine ähnlichen Abgaben oder Gebühren in den Häfen desselben Landes, wo die fraglichen Schiffe späterhin einlaufen möchten, von neuem abgefordert werden sollen, wenn nicht auch die Nationalschiffe in demselben Falle einigen weiteren Abgaben unterworfen sein sollten.

## Artikel 15.

Es ist ausdrückliche Einigung dahin erfolgt, daß die Bestimmungen aller vorhergehenden Artikel, mit Ausnahme der Artikel 1. 5. 7. und 13., nur auf die Schifffahrt und den Seehandel beider kontrahirenden Theile, das heißt auf die Schiffe und Waaren Bezug haben, welche in den Seehäfen oder in allen anderen Ansladeplätzen ankommen, wo der fremde Handel den eigenen Unterthanen erlaubt ist.

## Artikel 16.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile gesteht dem anderen das Recht zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln, Viceconsuln oder Handels-Agenten zu unterhalten, welche allen Schutzes genießen und allen erforderlichen Beistand erhalten sollen, um ihre amtlichen Berrichtungen gehörig verwalten zu können; sie behalten sich jedoch vor, den amtlichen Wohnsitz eines Consuls, Viceconsuls oder Agenten an einem solchen Orte zu verweigern, welchen sie davon auszunehmen für angemessen erachten möchten.

Die in gehöriger Form von den betreffenden Gouvernements ernannten Consuln jeder Klasse werden in einem wie in dem anderen Lande, nachdem sie von demjenigen Gouvernemente, in dessen Gebiete

sie residiren sollen, das Exequatur erhalten haben werden, sowohl für ihre Personen als auch für ihre Amtsberrichtungen derselben Privilegien wie die Consuln der begünstigtesten Nationen genießen; wohl verstanden jedoch, daß, wenn dergleichen Privilegien anderen Nationen nur unter besonderen Bedingungen zugestanden sind, das betreffende Gouvernement darauf nur, wenn es dieselben Bedingungen erfüllt, Anspruch machen kann.

Uebrigens wird ausdrücklich erklärt, daß den gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten im Falle eines ungesetzlichen oder eines ungeeigneten Betragens gegen die Gesetze oder die Regierung des Landes, wo sie residiren, von dem verletzten Gouvernement, unter Mittheilung seiner Beweggründe an das andere Gouvernement, die Ausübung ihrer Amtsberrichtungen wird entzogen werden können. Es versteht sich jedoch, daß die auf die Geschäfte des Consulats Bezug habenden Archive und Urkunden vor jeder Untersuchung gesichert sind, und sorgfältig unter dem Siegel der Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten und demjenigen der Ortsbehörde aufbewahrt werden müssen.

Die Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten, oder diejenigen, welche zu deren Vertretung gehörig autorisirt sind, sollen das Recht haben, in diesen Eigenschaften bei Streitigkeiten, welche zwischen den Kapitäns und den Mannschaften der Schiffe der Nation, deren Interessen sie wahrnehmen, entstehen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Lokalbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn das Betragen des Schiffsvolks oder des Kapitäns nicht etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten deren Einschreitung zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen. Es versteht sich, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechtes beraubt, bei ihrer Rückkehr den Rekurs an die Gerichtsbehörden ihres Vaterlandes zu ergreifen.

#### Artikel 17.

Die gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reklamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffs gehört haben, bei welcher Beweisführung die Auslieferung nicht versagt werden soll.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten Consuln, Viceconsuln oder Handelsagenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reklamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht binnen zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt, und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgeübt werden darf, bis der Gerichtshof, bei dem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

#### Artikel 18.

In dem Falle, daß ein Schiff eines der Hohen kontrahirenden Theile an den Küsten des anderen Theils Strandung, Schiffbruch oder sonst Beschädigung erlitten haben sollte, wird den verunglückten oder in Gefahr befindlichen Personen alle Hülfe und Beistand geleistet, und sollen ihnen Pässe zur Rückkehr in ihr Vaterland ertheilt werden. Was von den Schiffen und Waaren gerettet ist, oder wenn es verkauft worden, der Erlös daraus, soll den Eigenthümern oder deren Rechtsvertretern, wenn es binnen Jahr und Tag reklamirt wird, gegen Erlegung der Vergelder zurückgegeben werden, welche die Nationalschiffe in demselben Falle entrichten wurden, und die Bergungsgesellschaften sollen die Annahme ihrer Dienste nur in denselben Fällen und nach Ablauf der nämlichen Fristen verlangen dürfen, welche den Kapitänen und Mannschaften der Nationalschiffe bewilligt sein möchten. Die geborgenen Gegenstände sollen der Entrichtung von Abgaben nur in so weit unterworfen werden, als sie in der Folge zum Verbrauche in dem Lande, wo der Schiffbruch Statt gefunden hat, bestimmt werden sollten. In jedem Falle soll das Takelwerk eines schiffbrüchigen Schiffes keiner Abgabe unterworfen sein.

#### Artikel 19.

Es ist verabredet worden, daß die Schiffe, welche direkt aus dem Königreiche Preußen nach einem Griechischen Hafen, oder aus dem Königreiche Griechenland nach einem unter der Herrschaft Seiner Majestät des Königs von Preußen stehenden Hafen kommen, und mit einem von dem zuständigen Beamten des Hafens, aus welchem sie abgegangen sind, ausgestellten Zeugnisse, daß in diesem Hafen keine bösertige oder ansteckende Krankheit vorhanden war, versehen sein werden, keiner andern Quarantaine als derjenigen unterworfen werden sollen, welche zu ihrer Untersuchung von Seiten des Gesundheitsbeamten des Hafens,

wo sie angekommen sind, erforderlich ist, worauf es diesen Schiffen gestattet werden soll, sofort einzulaufen und ihre Ladungen zu löschen. Es wird hiebei jedoch vorausgesetzt, daß Niemand am Bord während der Reise von einer bössartigen oder ansteckenden Krankheit befallen worden, daß die Schiffe während ihrer Ueberfahrt mit keinem Schiffe, welches selbst in dem Falle sein würde, eine Quarantaine halten zu müssen, im Verkehr gestanden haben, und daß die Gegend, aus welcher sie kommen, zu jener Zeit nicht so allgemein angesteckt oder verdächtig sei, daß schon vor ihrer Ankunft eine Verordnung erlassen sein sollte, wonach alle aus dieser Gegend kommende Schiffe als verdächtig zu betrachten und daher einer Quarantaine unterworfen sein würden.

#### Artikel 20.

Die Hohen kontrahirenden Theile sind übereingekommen, über die Grundsätze, welche sie in Beziehung auf den Handel der Neutralen in Kriegszeitern, wie auch über die Kriegskontrebände befolgen wollen, sich besonders zu verständigen. Indessen erklären sie schon sofort, daß in Rücksicht auf die Entfernung der resp. Länder beider Hohen kontrahirenden Theile, und auf die daraus hervorgehende Ungewißheit über die möglicherweise Statt findenden Begebenheiten, verabredet worden ist, daß ein, einem von Ihnen zugehöriges Handelsschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt vorausseßlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches, in diesen Hafen einzulaufen, genommen oder kondemnirt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könne, daß das gedachte Schiff unterwegs die Fortdauer der Blokade des fraglichen Places habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche nach einmaliger Zurüdweisung im Verlaufe derselben Reise es zum zweiten Mal versuchen sollten, in denselben blokirten Hafen während der Fortdauer dieser Blokade einzulaufen, der Festnahme und Kondemnation unterworfen sein.

#### Artikel 21.

Seine Majestät der König von Griechenland erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (so weit diese Bestimmungen nicht, als die Schiffahrt und den Seehandel betreffend, nothwendig auf Preußen beschränkt sein müssen) auch auf diejenigen mit Preußen zu dem Zoll- und Handelsvercine gehdrigen Deutschen Staaten anzuwenden, welche etwa den Wunsch ausdrücken werden, mit Griechenland in das Verhältniß der Reziprozität zu treten.

#### Artikel 22.

Der gegenwärtige Vertrag soll von dem Tage der Auswechselung der Ratifikationen ab zehn Jahre hindurch gültig sein, und, wenn vor Ablaufe der ersten neun Jahre der eine oder der andere der Hohen kontrahirenden Theile dem anderen nicht seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Eröffnung

angezeigt haben sollte, noch ein Jahr ferner, und so fort bis zum Ablaufe von zwölf Monaten nach einer solchen Eröffnung, zu welcher Zeit diese auch erfolgen mag, verbindlich bleiben.

Artikel 23.

Der gegenwärtige Vertrag wird von Seiner Majestät dem Könige von Preußen und von Seiner Majestät dem Könige von Griechenland ratifizirt werden, und die Ratifikationen desselben sollen zu Athen binnen zwei Monaten, oder wo möglich noch früher, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung zu Athen, den  $\frac{31. Juli}{12. August}$  1839.

Brassier de St. Simon.  
(L. S.)

E. Zographo.  
(L. S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages sind am  $\frac{23. November}{5. Dezember}$  1839 in Athen ausgewechselt worden.

Nr. 16.

Handels = Vertrag zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll = und Handels = Vereine gehörigen Staaten, Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits und der Ottomanischen Pforte andererseits. Vom  $\frac{zehnten}{zwei und zwanzigsten}$  Oktober Ein Tausend Acht Hundert und Vierzig.

Während der langjährigen Allianz, welche glücklicher Weise zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestanden hat, haben die zwischen beiden Mächten abgeschlossenen Verträge den Betrag der von den aus der Türkei ausgeführten oder dahin eingeführten Waaren zu entrichtenden Abgaben bestimmt, und die Rechte, Privilegien, Freiheiten und Pflichten der Preussischen Kaufleute, welche im Gebiete des Ottomanischen Reiches Handel treiben und sich aufhalten, auf feierliche Weise bestimmt. Gleichwohl sind vielfältige Veränderungen neuerlich eingetreten, eines Theils, was die Hohen Pforte betrifft, sowohl in der inneren Verwaltung des Reiches, als in ihren äußeren Beziehungen zu anderen Mächten,

und anderen Theils, was Preußen betrifft, in Folge der Errichtung des Handels- und Zoll-Vereins zwischen Preußen und den Kronen von Bayern, Sachsen und Württemberg, dem Großherzogthume Baden, dem Kurfürstenthume Hessen, dem Großherzogthume Hessen, den Staaten des Thüringischen Zoll- und Handels-Vereins, — nämlich dem Großherzogthume Sachsen, den Herzogthümern Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, und den Fürstenthümern Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Grreiz, Reuß-Schleiz, und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — dem Herzogthume Nassau und der freien Stadt Frankfurt. In Betracht dieser Veränderungen sind Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich als im Namen der übrigen Staaten, welche Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins sind, und Seine Kaiserliche Majestät der Sultan übereingekommen, durch eine besondere und zusätzliche Akte die Handelsbeziehungen Ihrer Unterthanen von Neuem zu ordnen, und gleichzeitig in die unter Ihnen schon bestehenden Verträge so wie in die neuen Stipulationen die Vereinbarungen zwischen den übrigen obengenannten Staaten und der Hohen Pforte aufzunehmen, Alles zu dem Zwecke, den Handel zwischen den beiderseitigen Staaten zu vermehren, und den Austausch ihrer Erzeugnisse noch mehr zu erleichtern. Zu dem Ende haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten gegenseitig mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die nachfolgenden Artikel übereingekommen sind:

#### Artikel I.

Alle Punkte der bisherigen Handels-Verträge zwischen Preußen und der Hohen Pforte, und namentlich alle Verabredungen des Freundschafts- und Handels-Vertrages vom 22. März 1761 (alten Stils), in so weit sich solche nicht im Widerspruche mit der gegenwärtigen Uebereinkunft befinden, werden aufrecht erhalten, für immer bestätigt, und mit den daraus hervorgehenden gegenseitigen Rechten und Pflichten, auf alle übrigen vorerwähnten Staaten, welche den Handels- und Zoll-Verein bilden, ausgedehnt.

Die Unterthanen und die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie von Preußen und den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, so wie die Preussischen Schiffe sollen von Rechtswegen in dem Ottomanischen Reiche die Ausübung und den Genuß aller der Vortheile, Privilegien und Freiheiten haben, welche den Unterthanen, den Erzeugnissen des Bodens und der Industrie, und den Schiffen jeder andern meist begünstigten Nation zugestanden sind oder in der Folge zugestanden werden möchten.

## Artikel II.

Die Unterthanen Seiner Majestät des Königs von Preußen und die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches alle Gegenstände ohne Ausnahme, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie dieses Landes sein, kaufen dürfen, sei es in der Absicht, damit Handel im Innern treiben zu wollen, oder selbige auszuführen. Die Hohe Pforte verpflichtet sich ausdrücklich, alle Monopole, welche die Produkte des Ackerbaues und die übrigen Erzeugnisse ihres Reiches, welcher Art diese sein mögen, betreffen, abzuschaffen, so wie Sie auch auf den Gebrauch der Teskeres Verzicht leistet, welche von den Orts-Behörden Behufs des Ankaufs dieser Waaren oder des Transports der gekauften von einem Orte zum anderen, erbeten worden sind. Jeder Versuch, welcher von irgend einer Behörde gemacht werden sollte, um die Preussischen Unterthanen oder die der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins zu zwingen, sich mit dergleichen Erlaubnisscheinen oder Teskeres zu versehen, soll als eine Verletzung der Verträge angesehen werden, und die Hohe Pforte wird sofort mit Strenge alle Bezirke oder andere Beamte, welchen eine solche Verletzung zur Last fällt, bestrafen, und Sie wird die Preussischen Unterthanen so wie diejenigen der übrigen Staaten des Vereins wegen der Verluste oder Beschwerden, welche dieselben erweislich erfahren haben, schadlos halten.

## Artikel III.

Die Preussischen Kaufleute und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder ihre Rechtsnachfolger, welche irgend ein Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei zu dem Zwecke kaufen werden, um solches für den Verbrauch im Innern des Ottomanischen Reiches wieder zu verkaufen, sollen bei dem Ankauf oder bei dem Verkauf dieselben Abgaben zahlen, welche unter gleichen Umständen von den muselmännischen Unterthanen oder von den meist begünstigten Rajas, welche sich mit dem Handel im Innern beschäftigen, entrichtet werden.

## Artikel IV.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei soll, wenn es für die Ausfuhr gekauft ist, frei von jeder Art von Belastung und Abgabe durch die Preussischen oder durch die Kaufleute der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins oder durch ihre Rechtsnachfolger nach einem zur Verschiffung geeigneten Orte gebracht werden. Dort angekommen, soll es beim Eingange eine ein für alle Mal bestimmte Abgabe von Neun vom Hundert seines Werthes entrichten, an Stelle der alten Abgaben des innern Verkehrs, welche durch die gegenwärtige Uebereinkunft aufgehoben werden. Bei seinem Ausgange soll es die schon von Alters her festgesetzte und auch gegenwärtig beibe-

haltene Abgabe von Drei vom Hundert entrichten. Es versteht sich jedoch, daß jeder Artikel, welcher an dem Verschiffungsorte für die Ansfuhr gekauft ist und bereits bei seinem Eingange die innere Abgabe entrichtet hat, ferner nur der ursprünglichen Abgabe von Drei vom Hundert unterworfen sein soll.

#### Artikel V.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie von Preußen oder von den übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Vereins, und alle Waaren jedweder Art, welche zu Lande oder zu Wasser aus anderen Ländern durch Preussische oder durch Unterthanen der übrigen Staaten des genannten Vereins eingeführt werden, sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, ohne irgend eine Ausnahme, gegen eine Abgabe von Drei vom Hundert, nach dem Werthe dieser Artikel berechnet, zugelassen werden.

An Stelle aller Abgaben des inneren Verkehrs, welche gegenwärtig von den genannten Waaren erhoben werden, soll der Preussische Kaufmann oder der Kaufmann aus den übrigen Staaten des Vereins, welcher sie einführt, sei es, daß er solche am Orte der Ankunft verkauft, oder daß er dieselben in das Innere versendet, um sie dort zu verkaufen, eine anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichten. Wenn in der Folge diese Waaren im Innern oder nach Außen wieder verkauft werden, so soll keine mehrere Abgabe, weder von dem Verkäufer noch von dem Käufer, noch von demjenigen, welcher, nachdem er dieselben gekauft, solche in das Ausland zu versenden wünscht, verlangt werden.

Die Waaren, welche den alten Eingangszoll von Drei vom Hundert in einem Hafen entrichtet haben, sollen frei von jeder Abgabe nach einem anderen Hafen gebracht werden dürfen, und erst dann, wenn dieselben dort verkauft oder von dort nach dem Innern des Landes gebracht werden, soll die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet werden.

Es versteht sich, daß die Regierungen Seiner Majestät des Königs von Preußen und der übrigen Mitglieder des Handels- und Zoll-Vereins nicht beabsichtigen, sei es durch diesen oder durch irgend einen anderen Artikel des gegenwärtigen Vertrages, Sich etwas anderes als was aus dem natürlichen und bestimmten Sinne der gewählten Ausdrücke folgt, zu bedingen, oder in irgend einer Weise die Regierung Seiner Majestät des Kaisers der Türkei in der Ausübung Ihrer Rechte der inneren Verwaltung zu beschränken, in so weit als diese Rechte nicht die Verabredungen der alten Verträge oder die durch die gegenwärtige Uebereinkunft den Preussischen und den Unterthanen der übrigen Staaten des Vereins und Ihrem Eigenthume bewilligten Privilegien offenbar verletzen werden.

## Artikel VI.

Die Preussischen Unterthanen und die der übrigen Staaten des Handels- und Zoll-Bereins, oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches mit den von fremden Ländern eingeführten Waaren frei Handel treiben dürfen; und wenn diese Waaren bei ihrem Eintritt nur die Eingangs-Abgabe entrichtet haben, so soll dem Preussischen Kaufmann, oder dem Kaufmann der übrigen Vereins-Staaten oder seinem Rechtsnachfolger frei stehen, damit zu handeln, wenn er die anderweite Abgabe von Zwei vom Hundert entrichtet, welcher er für den Verkauf der eigenen von ihm selbst eingeführten Waaren, oder für deren Versendung nach dem Innern in der Absicht, solche dort zu verkaufen, unterworfen sein würde. Nach Zahlung dieser Abgabe sollen die Waaren frei von jeder anderen Abgabe sein, welche fernere Bestimmung auch den Waaren gegeben werden mag.

## Artikel VII.

Keine Abgabe irgend einer Art soll von den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Staaten von Preußen und den übrigen Mitgliedern des Handels- und Zoll-Bereins, noch von den Ihren Unterthanen gehörigen und von dem Boden oder der Industrie eines anderen fremden Landes kommenden Waaren voraus erhoben werden, wenn diese beiden Gattungen von Waaren die Meerengen der Dardanellen, des Bosphorus oder des Schwarzen Meeres passiren, sei es, daß jene Waaren durch diese Meerengen auf denjenigen Schiffen passiren, in welchen dieselben sich bis dahin befunden haben, oder daß dieselben auf andere Schiffe umgeladen, oder vor dem anderweiten Verkauf für eine bestimmte Zeit an das Land gesetzt werden, um an Bord anderer Schiffe gebracht zu werden und ihre Reise fortzusetzen.

Alle Waaren, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach anderen Ländern gebracht zu werden, oder welche in den Händen des Einführenden bleiben und von diesem nach anderen Ländern versendet werden, um dort verkauft zu werden, sollen nur die erste Eingangs-Abgabe von Drei vom Hundert entrichten, ohne daß man dieselben unter irgend einem Vorwande anderen Abgaben unterwerfen darf.

## Artikel VIII.

Die von den Preussischen Handelsschiffen bei ihrer Durchfuhr durch die Dardanellen und durch den Bosphorus nachgesuchten Fermanns sollen ihnen stets in der Weise behändigt werden, daß daraus so wenig Aufenthalt wie möglich entsteht.

## Artikel IX.

Die Hohe Pforte genehmigt, daß die in Folge gegenwärtiger Uebereinkunft erlassenen Verordnungen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches, das heißt, in den in Europa und Asien belegenen Besitzungen Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans, in Egypten und

in den übrigen der Hohen Pforte gehörigen Theilen von Afrika in Ausführung kommen, und daß selbige auf alle Klassen Ottomanischer Unterthanen Anwendung finden.

#### Artikel X.

In Gemäßheit der zwischen Preußen und der Hohen Pforte bestehenden Gewohnheit, und um jeder Schwierigkeit und jeder Verzögerung bei Schätzung des Werthes der von den Preussischen Unterthanen in die Türkei eingeführten oder aus den Ottomanischen Staaten ausgeführten Gegenstände vorzubeugen, sind alle vierzehn Jahre in der Kenntniß des Handels beider Länder erfahrene Kommissarien ernannt worden, um durch einen Tarif den Betrag an Gelde in der Münze des Großherrn festzustellen, welcher als Abgabe von Drei vom Hundert von dem Werthe jedes Gegenstandes gezahlt werden soll. Da nun der Zeitraum der vierzehn Jahre, während welcher der letzte Tarif in Kraft sein sollte, abgelaufen ist, und schon vor einiger Zeit Kommissarien zur Feststellung eines neuen Tarifs ernannt worden sind, so ist man übereingekommen, daß der Tarif, über welchen dieselben sich einigen werden, für die Preussischen Unterthanen und für die der übrigen zum Handels- und Zoll-Vereine gehörigen Staaten, sieben Jahre hindurch, vom Tage der Feststellung an gerechnet, in Kraft bleiben soll. Nach dieser Zeit soll jeder der Hohen kontrahirenden Theile das Recht haben, auf eine Revision des Tarifs anzutragen; wenn aber während der sechs Monate, welche dem Ablaufe der sieben ersten Jahre folgen, weder der eine noch der andere Theil von dieser Erlaubniß Gebrauch macht, so soll der Tarif ferner auf sieben andere Jahre in gesetzlicher Kraft bleiben, von dem Tage an gerechnet, wo die ersten abgelaufen sind, und eben dasselbe soll am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren Statt finden.

#### Schluß.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll sofort zur Ratifikation aller beteiligten Regierungen vorgelegt, und die Ratifikations-Urkunden sollen binnen vier Monaten von heut ab, oder, wenn es sein kann, noch früher zu Konstantinopel ausgewechselt werden. Dieselbe soll sofort nach Auswechslung der Ratifikations-Urkunden publicirt und in Ausführung gebracht werden.

Geschehen zu Konstantinopel, den <sup>zehnten</sup><sub>zwei und zwanzigsten</sub> Oktober Ein Tausend Acht Hundert und Bierzig (und der Hedschra den sechs und zwanzigsten Schaban Ein Tausend Zwei Hundert Sechs und Funfzig).

Dieser Handels-Vertrag ist ratificirt, und die Ratifikations-Urkunden sind am 29. Mai 1841 zu Konstantinopel ausgewechselt worden.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Ihrer Majestät der Königin von Portugal und Algarvien. Vom 20. Februar 1844, ratificirt den 6. Juni 1844.

Seine Majestät der König von Preußen und Ihre Majestät die Königin von Portugal und Algarvien, gleichmäßig von dem Wunsche befeelt, die Bande der Freundschaft, welche die beiden Kronen verbinden, enger zu knüpfen, und die Handels-Verbindungen zwischen Ihren beiderseitigen Staaten und Untertbanen zu erweitern, sind übereingekommen, einen Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuschließen, und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

#### Artikel I.

Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schiffahrt zwischen den Staaten Seiner Majestät des Königs von Preußen und denen Ihrer Allergetreuesten Majestät bestehen. Den Untertbanen eines jeden der beiden Hohen kontrahirenden Theile soll es gestattet sein, sich nach den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theiles, überall wo der fremde Handel erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird, zu begeben. Sie sollen in jedem Theile der gedachten Gebiete sich aufhalten und Wohnsitz nehmen dürfen, um dort ihre Geschäfte zu besorgen, und sie sollen zu diesem Behufe derselben Sicherheit und desselben Schutzes wie die Nationalen genießen, dagegen aber auch dieselben Abgaben entrichten, und sich den Gesetzen und Verordnungen des Landes, so wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daselbst bestehen oder in Zukunft erlassen werden, unterwerfen.

#### Artikel II.

Die Preussischen und Portugiesischen Schiffe, welche, woher es auch sei, mit Ballast oder mit Ladung, in die Häfen des anderen der Hohen kontrahirenden Theile einlaufen, sollen daselbst sowohl bei ihrer Ankunft als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange, hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchtturms- und Lootfengelder, so wie hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend welcher Privat-Anstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe behandelt werden.

## Artikel III.

Es sollen als Preussische oder Portugiesische Schiffe diejenigen angesehen werden, welche als solche in dem Staate, welchem sie angehören, nach Maassgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Die Hohen kontrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Dokumente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechslung, einer der Hohen kontrahirenden Theile sich in dem Falle befinden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modifiziren, so soll dem anderen Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

## Artikel IV.

Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Königreichs Preußen in das Königreich Portugal, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen in das Königreich Preußen, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches irgend eines anderen fremden Landes sind, gelegt sind oder gelegt werden möchten.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Abgaben von der Ausfuhr beobachtet werden.

Die Hohen kontrahirenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunstfleisches des anderen Landes ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handels-Artikels nach dem anderen Lande, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremde Staaten erstrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal soll auch ferner den daselbst bestehenden besonderen Reglements unterworfen bleiben.

## Artikel V.

Alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Königreichs Preußen, welche auf direktem Wege und auf Preussischen Schiffen aus den Häfen dieses Königreichs in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, so wie alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche auf direktem Wege und auf Portugiesischen Schiffen in die Preussischen Häfen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Durchgangs-Abgaben entrichten, als

wenn die Einfuhr derselben Erzeugnisse unter der National-Flagge oder unter der Flagge der begünstigtesten Nation Statt fände.

#### Artikel VI.

Waaren, welche nicht inländische Erzeugnisse sind, sollen auf direktem Wege aus den Häfen des Königreichs Preußen unter Preussischer Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madaira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den Portugiesischen Häfen unter der National-Flagge in die Preussischen Häfen, in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigtesten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf direktem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des anderen der kontrahirenden Theile einzuführen.

#### Artikel VII.

Die Erzeugnisse und anderen Handelsgegenstände irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen der Hohen kontrahirenden Theile auf Nationalschiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, sollen in gleicher Weise von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben oder Lasten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgte.

#### Artikel VIII.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der Hohen kontrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in derselben Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf direktem Wege zwischen den beiden Staaten (Artikel V.), oder die Ausfuhr (Artikel VII.), auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

#### Artikel IX.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rücksicht auf die geographische Lage des Königreichs Preußen, der Zahl der für seine Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die Hohen kontrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Preussischen Häfen in Allem, was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches Preußens, welche auf Preussischen Schiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines anderen Flusses zwischen der Maas und der Elbe, in welchen sich ein die Preussischen Staaten berührender schiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf direktem Wege in die Portugiesischen Häfen eingeführt werden, dort genau ebenso zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf direktem Wege aus einem Preuß-

fischen Häfen und unter Preussischer Flagge lämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebiettheile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Preußen auf den gedachten Fluswegen ebenso behandelt werden, als wenn sie auf direktem Wege auf Portugiesischen Schiffen in einen Preussischen Hafen eingeführt wären.

Uebrigens bewilligen Seine Majestät der König von Preußen, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Preussische Häfen eingehen, ebenso behandeln zu lassen, als wenn sie auf direktem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Preussischen Häfen nur unter der Bedingung wird Statt finden können, daß in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Preussischen Schiffe werden behandelt werden.

#### Artikel X.

Die Erzeugnisse, welche aus den Preussischen oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den kompetenten Preussischen Behörden oder von den Portugiesischen Consuln oder Consular-Agenten verabfolgt werden.

#### Artikel XI.

Was den indirekten Einfuhrhandel betrifft, so sollen die Ladungen, welche auf Preussischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, eingeführt werden, und gegentheilig die Ladungen, welche auf Portugiesischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Preußens eingeführt werden, in diesen Häfen auf dem Fuße der begünstigtesten Nation zugelassen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugnissen und Waaren aus Asien in die Häfen von Portugal soll den bestehenden Gesetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Ueber die Zulassung und Behandlung der Preussischen Schiffe in den Portugiesischen Kolonien behalten die Hohen kontrahirenden Theile sich vor, in besondere Unterhandlungen zu treten.

#### Artikel XII.

Die Hohen kontrahirenden Theile sind übereingekommen, daß keiner von ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünstigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und sofort auch auf die Untertanen des anderen Theiles in Anwen-

dung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder, wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder, in dessen Ermangelung, einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbefondere ist man darüber einverstanden, daß in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem anderen Staate in Folge eines Handelsvertrages oder einer besondern Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem anderen Staate gewährten Abgabenermäßigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermäßigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schiffahrt zugestehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann für den Handel und die Schiffahrt ihrer Unterthanen soll in Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Ausdehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

#### Artikel XIII.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschiffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den National-Schiffen vorbehalten bleibt.

Man hat sich aber darüber verständigt, daß es den Schiffen des einen der Hohen kontrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des anderen eingelaufen sind, freistehen soll, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes oder anders wohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die National-Schiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

#### Artikel XIV.

In dem Falle, daß ein Schiff des einen der Hohen kontrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des anderen Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter die Aufsicht der kompetenten Behörden gestellt, und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtigt sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbräuche im Lande bestimmt sind.

## Artikel XV.

Jedes einem Untertanen der kontrahirenden Theile angehörende Handelsschiff, welches in einem Hasen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hasen- oder Schiffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hasen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und dargethan sind, vorausgesetzt, daß das Schiff in dem Nothhasen keine Handels-Operation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indeß die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wieder-Einladungen nicht als eine Handels-Operation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlaßt würde, — und daß dasselbe seinen Aufenthalt in dem Hasen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus verlängert.

## Artikel XVI.

Ein jeder der Hohen kontrahirenden Theile gesteht dem anderen die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugniß nach seinem Ermessen einen oder den anderen Ort auszunehmen.

Die gedachten Consular-Agenten jeder Klasse sollen, sobald sie von ihren respectiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Equatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen derselben Privilegien, wie die derselben Klasse angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation, genießen.

## Artikel XVII.

Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen besugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reklamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reklamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reklamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten

werden, um demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden. Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

#### Artikel XVIII.

Die Untertanen eines jeden der Hohen kontrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theiles jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effekten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine anderen Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

#### Artikel XIX.

Ihre Allergetreueste Majestät erklären, bereit zu sein, die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages (mit Ausnahme jedoch derjenigen, welche die Schifffahrt und den Seehandel betreffen, und senach nur auf die Beziehungen zwischen Preußen und Portugal Anwendung finden können) auch auf diejenigen Staaten des deutschen Zollvereins anzuwenden, welche etwa den Wunsch zu erkennen geben werden, mit Portugal in das Verhältniß der Reziprozität zu treten.

#### Artikel XX.

Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben. Wenn der eine der Hohen kontrahirenden Theile nicht dem anderen seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Erklärung sechs Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der Hohen kontrahirenden Theile dem anderen seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

#### Artikel XXI.

Der gegenwärtige Vertrag wird von den Hohen kontrahirenden Theilen ratifizirt, und die Ratifikationen desselben sollen zu Berlin binnen drei Monaten nach der Unterzeichnung oder wo möglich noch früher ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt.

So geschehen zu Berlin, den zwanzigsten Februar Eintausend acht hundert und vier und vierzig.

(gez.) Bülow.  
(L. S.)

Renduffe.  
(L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Ratifikations-Urkunden sind am 6. Juni 1844 zu Berlin ausgewechselt worden.

Nr. 18.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Zoll- und Handelsvereine einerseits und Belgien andererseits. Vom 1. September 1844.

Im Namen der hochheiligen Dreieinigkeit.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuer-Systeme näher angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rostow, Nekeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Cöthen, Anhalt-Desfau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Oberamts Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen, und der Krone Württemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend, der den Thüringischen Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten, — namentlich des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg und Gotha, und der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Grreiz, Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenstein und Eberdorf, — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und

Seine Majestät der König der Belgier andererseits, gleichmäßig von dem Wunsche befehl, unverzüglich zwischen dem Zoll-

vereine und Belgien einen Ihren gegenseitigen Handelsinteressen entsprechenden Zustand einzurichten und ihre Schiffsahrts- und Handelsbeziehungen auf dauernden Grundlagen zu bestellen, indem Sie Sich vorbehalten, dieselben durch neue wechselseitige Begünstigungen zu erweitern, sind übereingekommen, zu dem Zwecke in Unterhandlung zu treten, und haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind.

#### Artikel 1.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Zollvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Belgiens eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt die Belgischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Preußens oder in einen der Häfen der übrigen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, sollen keinen Tonnen-, Flaggen-, Hafens-, Balen-, Lootsen-, Anker-, Schlepp-, Leuchthurms-, Schleusen-, Kanal-, Quarantaine-, Bergungs-, Mäler-, Entrepotgeldern noch anderen Zöllen oder Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, die im Namen und zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art zur Erhebung kommen, unterworfen werden, als denen, welche für Nationalschiffe bei dem Eingange und während ihres Aufenthalts in diesen Häfen, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig bestehen oder in der Folge eingeführt werden können.

#### Artikel 2.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und Ausladen in den Häfen, Rheden, Pläzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstiger Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man gleichmäßig übereingekommen, daß den Nationalschiffen kein Privilegium oder Vorzug zugestanden werden soll, welcher nicht auf dieselbe Weise den Schiffen des anderen Theils zukommen würde, indem der Wille der beiden Höhen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

#### Artikel 3.

Die Erstattung des Zolles, welchen die Regierung der Niederlande von der Schiffsahrt der Schelde in Folge des dritten Paragraphen des neunten Artikels des Vertrages vom neunzehnten April eintausend acht hundert neun und dreißig erhebt, wird den Schiffen der Staaten des Zollvereins von Belgien zugesichert.

## Artikel 4.

Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird stattfinden können, sollen in gleicher Weise auf Schiffen des anderen vertragenden Theils dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des anderen Theils in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, sollen dort zum Verbrauch, zum Transit, oder zur Wiedertransfuhr bestimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigentümers oder seiner Nachhaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne größeren Magazinsgebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen angebrachten Waaren unterliegen.

## Artikel 5.

Die Waaren jeder Art ohne Unterschied des Ursprungs, welche direkt aus den Häfen des Zollvereins in die Häfen Belgiens auf Schiffen eines der Staaten des Zollvereins, eben so die Waaren, welche direkt aus den Häfen Belgiens in die Häfen des Zollvereins auf Belgischen Schiffen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Ausgangsabgaben entrichten, auch keinen anderen Förmlichkeiten unterworfen werden, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Auf gleiche Weise sollen die Waaren jeder Art behandelt werden, welche aus den Häfen Belgiens auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins auf Belgischen Schiffen, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden.

## Separat-Artikel.

Während die Ladungen der Schiffe des Zollvereins, welche in direkter Fahrt nach Belgien kommen, Differentialzöllen unterworfen sind, sollen die Belgischen Schiffe, welche in die Häfen des Zollvereins Ladungen einführen, die weder in einem Hafen des Zollvereins noch in einem Hafen Belgiens geladen sind, eine außerordentliche Flaggenabgabe entrichten, welche die Hälfte des gegenwärtigen Satzes dieser Abgabe nicht übersteigen wird.

Diese Bestimmung soll bis zum ersten Januar eintausend achthundert acht und vierzig und über diesen Zeitpunkt hinaus für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages in Kraft bleiben, wenn nicht zu dem genannten Zeitpunkte der eine oder der andere der Hohen ertragenden Theile eine allgemeine Veränderung in dem Systeme seiner Schifffahrtsgesetzgebung einführt.

In letzterem Falle werden die Hohen vertragenden Theile sich verständigen, um die Bestimmung des ersten Absatzes des gegenwärtigen

Artikels mit den etwa einzuführenden Modifikationen in Uebereinstimmung zu setzen.

#### Artikel 6.

Die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche in den Häfen an den Mündungen der Ströme von der Elbe bis zur Maas, diese beiden Ströme einbegriffen, auf Schiffen des Zollvereins geladen und direkt in die Belgischen Häfen eingeführt werden, sollen in letzteren eben so behandelt werden, als wenn sie direkt aus einem Hafen des Zollvereins kämen.

Dessen in Erwiderung sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche in den Häfen der Maas auf Belgischen Schiffen geladen und direkt in den Häfen des Zollvereins eingeführt werden, in letzteren eben so behandelt werden, als wenn sie direkt aus einem Belgischen Hafen kämen.

Uebrigens sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche auf Schiffen des Zollvereins entweder direkt oder aus den, den Häfen des Zollvereins gleichgestellten und im ersten Absatze bezeichneten Häfen nach den, den Belgischen Häfen gleichgestellten und im zweiten Absatze bezeichneten Häfen gebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Belgien eben so behandelt werden, als wenn sie direkt und auf einem Schiffe des Zollvereins in einen Belgischen Hafen eingeführt wären; und gleicherweise sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche auf Belgischen Schiffen entweder direkt oder aus den gleichgestellten Häfen der Maas in die gleichgestellten Häfen von der Elbe bis zur Maas angebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in den Zollverein ebenso behandelt werden, als wenn sie direkt und auf einem Belgischen Schiffe in einen Hafen des Zollvereins eingeführt wären.

Die beiden Hohen vertragenden Theile behalten sich vor, die zur Feststellung des Ursprungs der Waaren erforderlichen Beweise, in so weit diese Beweise nöthig sein sollten, durch gemeinsame Abrede festzustellen.

#### Artikel 7.

Die Prämienzollvergütungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden Hohen vertragenden Theile den Nationalschiffen oder deren Ladungen bewilligt sind, oder bewilligt werden könnten, sollen in gleicher Weise sowohl den Schiffen des andern Theils als auch den Waaren bewilligt werden, welche direkt auf Schiffen des einen oder des andern Theiles von dem einen Lande nach dem andern eingeführt, oder, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden.

Eine Ausnahme jedoch hiervon und von den Bestimmungen des ersten und vierten Artikels soll in Betreff der Begünstigungen Statt

finden, deren die Erzeugnisse der Nationalfischerei und der Handel mit Salz gegenwärtig genießen, oder in Zukunft genießen möchten.

Artikel 8.

Die Unterthanen eines jeden der beiden vertragenden Theile werden sich in Beziehung auf die Ausübung der Küstenschiffahrt den Gesetzen unterwerfen, welche in dieser Hinsicht in jedem der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile gegenwärtig bestehen, oder in Zukunft angeordnet werden möchten.

Artikel 9.

Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen Belgiens kommen, und die Schiffe Belgiens, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung lösen wollen, können, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Artikel 10.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen Theiles im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen.

Artikel 11.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Kapitain und der Mannschaft sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden. Die Maafregeln wegen der Vergung werden nach Maafgabe der Landesgesetze Statt finden, und es werden keine höhere Vergungskosten entrichtet werden als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgabenträchtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Artikel 12.

Die vorhergehenden Bestimmungen (Artikel 1. 2. 4. 5. 6. 7. und 9.) sollen eben sowohl auf die Schiffahrt zur See, wie auf die Flußschiffahrt Anwendung finden, so daß namentlich in Beziehung auf Abgaben von der Waare, auf Abgaben der Schiffahrt, sei es für das Schiff oder

für die Ladung, ferner hinsichtlich der Patent- und aller anderen Abgaben oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, die Schiffe des anderen vertragenden Theiles weder mit anderen noch mit höheren Abgaben belegt werden können als denjenigen, denen die Nationalschiffe unterliegen.

#### Artikel 13.

Die beiderseitigen Consuln sollen befugt sein, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation desertirt sein sollten, festnehmen zu lassen und sie an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden und durch Mittheilung der Schiffregister oder der Musterrolle oder durch andere amtliche Dokumente, im Original oder in gehörig beglaubigter Abschrift, den Beweis führen, daß die reklamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reklamation soll die Auslieferung nicht versagt werden können. Es soll ihnen aller Beistand gewährt werden für die Aufsuchung und Festnahme der gedachten Deserteurs, welche verhaftet und in den Gefängnissen des Landes auf Requisition und auf Kosten der Consuln so lange in Verwahrung gehalten werden sollen, bis die Consuln Gelegenheit gefunden haben, dieselben fortzusenden. Wenn jedoch diese Gelegenheit innerhalb des Verlaufs von drei Monaten, angerechnet vom Tage der Festnahme, sich nicht darbieten sollte; so werden die Deserteurs in Freiheit gesetzt und können wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Theiles sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen bleiben.

#### Artikel 14.

Wenn einer der Hohen vertragenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Beziehung auf die Schifffahrt gewähren sollte, so wird diese Begünstigung auch dem anderen Theile zu Statten kommen, welcher dieselbe ohne Entgelt genießen soll, wenn die Konzession ohne Entgelt gewährt ist, oder wenn die Konzession an eine Bedingung geknüpft ist, gegen Bewilligung desselben Entgelts.

#### Artikel 15.

Es sollen als Schiffe des Zollvereins oder Belgiens diejenigen angesehen werden, welche als solche in den Staaten, welchen sie angehören, nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Es versteht sich indeß, daß die Befehlshaber der Seeschiffe die Nationalität derselben durch Seebriefe beweisen müssen, welche in den vorgeschriebenen Formen ausgefertigt und mit der Unterschrift der zuständigen Behörde des Landes, welchem das Schiff an-

gehört, versehen sind, und daß eines Theils die Schiffsführer oder Patrone vom Neckar, vom Main, von der Mosel und vom Rhein, und andererseits die Schiffsführer oder Patrone von der Maas und der Schelde ihre Berechtigung zur Schiffahrt auf einem der bezeichneten Flüsse nachweisen müssen, um zur Schiffahrt auf den dem anderen vertragenden Theile gehörenden Flüssen zugelassen zu werden.

#### Artikel 16.

Es soll völlige und unbeschränkte Freiheit des Verkehrs zwischen den Untertanen der beiden Hohen vertragenden Theile bestehen, in dem Sinne, daß ihnen dieselben Erleichterungen, dieselbe Sicherheit und derselbe Schutz, welchen die Nationalen genießen, beiderseits zugesichert werden. Demgemäß werden die beiderseitigen Untertanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder sonstigen Orten der beiden Hohen vertragenden Theile, sei es, daß sie sich dort niederlassen, oder daß sie sich nur vorübergehend dort aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben, Taxen oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten sind, und die Privilegien, Freiheiten und anderen Begünstigungen, deren in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Untertanen des einen der beiden Hohen vertragenden Theile genießen, sollen auch den Untertanen des anderen zukommen.

Die Patentsteuer, welche von den Handelsreisenden in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile zu entrichten ist, wird auf beiden Seiten auf einen gleichmäßigen, gemeinsam zu bestimmenden Satz ermäßigt werden.

#### Artikel 17.

Der Durchgang der von Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch die nachstehenden Gebietstheile des Zollvereins transitiren, soll den folgenden Abgaben als höchsten Sätzen unterworfen sein:

- a) Die Durchgangsabgabe soll nicht mehr als einen halben Silbergrotschen vom Zollzentner für alle Waaren betragen, welche auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn in Köln ankommen und von dort aus dem Gebiete des Zollvereins auf dem Rheine zu Berg oder zu Thal ausgeführt werden; desgleichen sollen alle Waaren, welche, nachdem sie auf dem Rheine in das Gebiet des Zollvereins über Emmerich und Neuburg eingetreten und in Köln zu Schiffe angekommen sind, von dort über Aachen auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn ausgeführt werden, keinem höheren Zoll als einem halben Silbergrotschen vom Zollzentner unterliegen.
- b) Die Transitabgabe wird auf einen halben Silbergrotschen vom Zollzentner in Beziehung auf alle Straßenzüge ermäßigt, welche

von der belgischen Grenze ausgehen und das Gebiet des Zollvereins auf der linken Seite des Rheines durchschneiden, um in die Rheinhäfen auszulassen und umgekehrt.

- e) Die Durchgangsabgabe wird gleichfalls auf einen halben Silbergröschcn vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßenzüge ermäßigt, welche mit Berührung des Gebiets des Zollvereins von Belgien nach Frankreich, von Belgien nach den Niederlanden, und von Belgien nach Belgien gehen.
- d) Die Transitabgabe wird eben so auf einen halben Silbergröschcn vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche von Belgien aus durch das Gebiet des Zollvereins gehen und auf der deutschen Gränze von Saarbrück bis Mittenwald einschließlich ausgehen, und umgekehrt.
- e) Die Durchgangsabgabe wird auf zehn Silbergröschcn vom Zollcentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche das Gebiet des Zollvereins durchschneiden, um auf der Gränze zwischen Mittenwald ausschließlich und der Donau einschließlich anzugehen.

Die Transitabgabe, welche für nachstehende Gegenstände, nämlich baumwollene Waaren, neue Kleider, Leder und Lederwaaren, Wolle, wollen Garn und wollen Waaren besteht, wird für jetzt nur auf funfzehn Silbergröschcn für die im Tarif des Zollvereins, dritte Abtheilung, zweiter Abschnitt, bezeichneten Straßenzüge ermäßigt.

#### Artikel 18.

Die Freiheit des Durchgangs durch Belgien wird, mit Befreiung von allen Abgaben für den Durchgang auf der belgischen Eisenbahn, sowohl für die Waaren aufrecht erhalten, welche aus den Staaten des Zollvereins kommen, als auch für die, welche dorthin gehen, nach Maßgabe der darüber gegenwärtig bestehenden Bestimmungen.

Die Abgabefreiheit, deren Tuch-, Kasimir- und gleichartige Waaren in Belgien bei dem Durchgange auf der Eisenbahn genießen, wird auf den Durchgang dieser Gegenstände auf jedem anderen Wege ausgedehnt.

Die Durchgangsabgabe für Schiefer, welcher aus dem Zollvereine kommt, nach Belgien über die zu dem Zwecke geöffneten Zollämter eingeht, und über die zum Durchgange geöffneten Ämter an der Gränze zwischen Belgien und dem Zollvereine ausgeht, soll nach der Wahl des Betheiligten auf funfzehn Centimen für hundert Franken an Werth, oder auf fünf und zwanzig Centimen für hundert Kilogramme ermäßigt werden.

Der Durchgang der Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxemburg nach den Staaten des Zollvereins durch Belgien über die gemeinsam zu verabredenden Zollämter soll von allem Zolle frei sein.

## Artikel 19.

Das Eisen belgischen Ursprungs soll bei dem Eingange in die Staaten des Zollvereins über die Landgränze zwischen beiden Ländern zugelassen werden, wie folgt:

- a) Das unter Litt. A. im Tarif des Zollvereins bezeichnete Eisen (Roheisen, Bruch Eisen u. s. w.) mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig eingetretene allgemeine Abgabe;
- b) das unter Litt. B. des gedachten Tarifs bezeichnete Eisen zu dem Satze von einem Thaler sieben und einem halben Silbergroschen vom Zentner, das heißt mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig eingetretene Zollerhöhung;
- c) die andern Gattungen saconirtes, verarbeitetes oder unverarbeitetes Eisen, Eisenwaaren jeder Art, welche unter den folgenden Kategorien desselben Tarifs begriffen sind, zu den durch diesen Tarif festgestellten allgemeinen Abgabesätzen.

Man ist übereingekommen, daß, wenn die Eingangsabgaben auf die verschiedenen Kategorien von Eisen und Eisenwaaren erhöht werden sollten, diese Erhöhung sich während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages nicht auf die aus Belgien kommenden Gegenstände erstrecken wird, und daß, wenn im Gegentheile die Abgaben ermäßigt werden sollten, diese Ermäßigung auf die gedachten Gegenstände in der Weise Anwendung finden wird, daß den belgischen Erzeugnissen dieselbe Begünstigung auf das Eisen der ersten und zweiten Kategorie und die Gleichheit der Behandlung bei der Einfuhr für das verarbeitete oder nicht verarbeitete Eisen der übrigen Kategorien bewahrt wird.

Wenn es jedoch in Folge von Ermäßigungen des Zollvereinstarifs dahin kommen sollte, daß die Begünstigung von fünf Silbergroschen bei der Kategorie a. und von sieben und einem halben Silbergroschen bei der Kategorie b. nicht ausführbar wäre, ohne zu Gunsten der genannten Gattungen belgischen Eisens unter den vor dem ersten September achtzehnhundert vier und vierzig bestandenen allgemeinen Tarifs herabzugehen, so würden alsdann die beiden Hohen vertragenden Theile sich über die Belgien bei dem Eintritt jener Ermäßigungen zu gewährenden Kompensationen verständigen.

## Artikel 20.

Die in dem Zollvereine bestehenden Ausgangsabgaben auf Wolle sollen in Beziehung auf die für Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte ermäßigt werden.

## Artikel 21.

Die in dem Zollvereine bestehende Eingangsabgabe für Käse belgischen Ursprungs soll um fünfzig vom Hundert ermäßigt werden.

Eine Anzahl von funfzehn tausend Hammeln aus Belgien soll jedes Jahr in dem Zollvereine frei von allem Zolle über die demnächst zu bezeichnenden Aemter eingelassen werden.

#### Artikel 22.

Die Eingangsabgabe für die Weine aus dem Zollvereine sowohl zu Lande als zur See soll auf funfzig Centimen per Hektoliter für die Weine in Fässern und auf zwei Franken per Hektoliter für die Weine in Flaschen ermäßigt, und außerdem soll die gegenwärtig für diese Weine bestehende Accise um fünf und zwanzig vom Hundert vermindert werden.

Die gegenwärtig in Belgien bestehende Eingangsabgabe für Seidenwaaren aus dem Zollvereine soll um zwanzig vom Hundert für die in dem Zollvereine erzeugten Seidenwaaren ermäßigt werden.

Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages dürfen die in solcher Weise ermäßigten Eingangs- und Acciseabgaben nicht erhöht werden, und es versteht sich, daß die Weine und Seidenwaaren jedes anderen Ursprungs als die, welche aus dem Zollvereine kommen, nicht günstigeren Abgaben irgend einer Art in Belgien unterworfen werden dürfen, als die, welche beziehungsweise auf die Weine und Seidenwaaren aus dem Zollvereine Anwendung finden.

#### Artikel 23.

Der Ausgang der Lohrinde aus Belgien über die Aemter Jalhay, Petit-Heer und Francorchamps soll zu einer Abgabe von sechs vom Hundert vom Werthe Statt finden.

#### Artikel 24.

Die sogenannten Nürnberger Waaren, welche in dem belgischen Zolltarif unter der Kategorie „Mercerie“ begriffen sind, sollen im gedachten Tarif besonders aufgeführt werden, mit einer Eingangs-Abgabe von fünf vom Hundert vom Werthe.

Die in Belgien bestehende Eingangsabgabe auf Modewaaren, welche aus dem Zollvereine herrühren, soll auf den Satz von zehn vom Hundert vom Werthe wieder hergestellt werden, so wie derselbe sich aus dem belgischen Zolltarif vor dem belgischen Arrêté vom vierzehnten Juli achtzehn hundert drei und vierzig ergibt.

Werkzeuge und Instrumente von Eisen und Stahl, welche aus dem Zollvereine herrühren, sollen bei dem Eingange in Belgien keinen höheren Abgaben, als gegenwärtig bestehen, unterworfen werden.

Eben dasselbe ist in Beziehung auf Baumwollenwaaren jeder Art und desselben Ursprungs verabredet.

Mineralwasser aus dem Zollvereine ist frei von Eingangsabgaben in Belgien.

## Artikel 25.

Belgien wird fortfahren, westphälisches oder braunschweigisches Leinengarn bis zu einer Quantität von zwei hundert funfzig tausend Kilogrammen jährlich zu der Abgabe von fünf Centimen für hundert Kilogramme zuzulassen.

## Artikel 26.

Das Gesetz vom sechsten Juni achtzehn hundert neun und dreißig in Betreff der Handelsbeziehungen Belgiens zu dem Großherzogthume Luxemburg wird aufrecht erhalten.

## Artikel 27.

Um die Handelsbeziehungen und den Durchgangsverkehr zwischen den Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile zu begünstigen, ertheilen dieselben sich gegenseitig die Zusicherung, den Verkehr auf ihrer Landgränze so leicht, so schnell und so wohlfeil als möglich zu machen; wenn auf der einen oder der anderen Seite Vorsichtsmaßregeln für nothwendig erachtet werden, um Mißbräuchen vorzubeugen, oder solche zu beseitigen, so sollen diese Maßregeln in der Weise eingerichtet werden, daß sie weder der Leichtigkeit, noch der Schnelligkeit, noch der Wohlfeilheit der Transporte aus dem Gebiete des einen nach dem des anderen der beiden Hohen vertragenden Theile Eintrag thun.

## Artikel 28.

Die beiden Hohen vertragenden Theile behalten sich vor, durch eine zu dem Ende abzuschließende Uebereinkunft diejenigen ferneren Maßregeln festzustellen, welche unter beiderseitigem Einverständniß zu ergreifen sein werden, um den Schleichhandel an der Gränze zwischen dem Zollvereine und Belgien zu unterdrücken.

Die belgische Regierung verpflichtet sich, schon jetzt von den Befugnissen Gebrauch zu machen, welche ihr die Artikel einhundert acht und siebenzig und folgende des allgemeinen Gesetzes vom sechs und zwanzigsten August achtzehn hundert zwei und zwanzig und die Artikel dreizehn und folgende des Gesetzes vom sechsten April achtzehn hundert drei und vierzig unter Anderem wegen Unterdrückung der in gedachten Gesetzen erwähnten Niederlagen und Magazine gewähren. Dessen in Erwiderung verpflichtet sich die preussische Regierung ähnliche Mittel anzuwenden, um den Schleichhandel, welcher zum Nachtheil Belgiens an der deutsch-belgischen Gränze Statt findet, zu unterdrücken.

## Artikel 29.

Jeder deutsche Staat, welcher dem Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

## Artikel 30.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationen desselben sollen zu Brüssel binnen fünfzig Tagen oder wo möglich früher ausgewechselt werden.

Die Belgische Regierung verpflichtet sich, von den ihr zustehenden Befugnissen schon jetzt Gebrauch zu machen, um binnen zehn Tagen nach der Unterzeichnung des Vertrages die Bestimmungen der Artikel eins, drei und zwei und zwanzig in Ausführung zu bringen.

Der Vertrag wird in Kraft und Wirksamkeit bleiben für die Dauer von sechs Jahren, angerechnet vom ersten Jannar achtzehn hundert und fünf und vierzig; doch können die Hohen vertragenden Theile denselben auch vor diesem Zeitpunkte unter beiderseitigem Einverständniß in Ausführung bringen.

Im Falle, daß sechs Monate vor Ablauf der im Vorstehenden verabredeten sechs Jahre weder der eine noch der andere der Hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, zu erkennen giebt, soll der Vertrag auf ein Jahr über gedachten Zeitpunkt hinaus und so auch fortgesetzt von einem Jahre zum anderen in Kraft bleiben.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demselben die Siegel ihrer Wappen beigebrückt.

Doppelt ausgefertigt zu Brüssel am ersten Tage des Monats September im Jahre des Heils Ein Tausend Acht Hundert Vier und Bierzig.

Arnim.  
(L. S.)

Goblet.  
(L. S.)

Die Auswechselung der Ratifikations - Urkunden über den vorstehenden Vertrag hat am 19. Oktober 1844 zu Brüssel Statt gefunden.

## Nr. 19.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handels-Vereines einerseits und Sardinien andererseits. Vom 23. Juni 1845.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuersysteme angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rostow, Nege-

land und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Deßau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Ober-Amtes Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Württemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend; der den Thüringischen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, — namentlich: des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Grreiz, Reuß-Schleiß und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und

Se. Majestät der König von Sardinien andererseits, — von dem Wunsche befeelt, die Handels-Beziehungen zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsverein und den Sardinischen Staaten zu befestigen und auszudehnen, und überzeugt, daß es eines der geeignetsten Mittel zur Realisirung dieses Wunsches ist, einen auf dem Grundsätze einer vollkommenen Reciprocität beruhenden Schiffahrts- und Handelsvertrag abzuschließen, haben zu diesem Behufe zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind:

#### Artikel 1.

Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Sardinien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Sardinischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des gedachten Vereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen dort, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafsen-, Tonnen-, Leuchthürms-, Lootsen-, Vafen-, Anker-, Vollwerks-, Quarantaine-, Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinsichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, mögen diese Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder mögen sie im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Be-

ämtern, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, welche von demselben Orte kommen oder nach derselben Bestimmung abgehen.

#### Artikel 2.

Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird Statt finden können, sollen auch auf Schiffen des anderen Staates dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

#### Artikel 3.

Die Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, von welchem Lande es sei, durch Preussische Schiffe oder diejenigen eines anderen Staates des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen Sardiniens, oder durch Sardiniische Schiffe in diejenigen Preußens oder eines anderen Staates des gedachten Vereins eingeführt werden, desgleichen die Waaren, die, für welche Bestimmung es sei, aus den Häfen Sardiniens durch Schiffe der Zollvereins-Staaten, oder aus den Häfen des Zollvereins durch Sardiniische Schiffe ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt fände.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der beiden Hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staates erfolgt.

#### Artikel 4.

Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küsten-Schiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets geladen werden, in soweit nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der National-Schiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

#### Artikel 5.

Da die Sardiniische Regierung aus besonderen Gründen sich noch verhindert findet, von jetzt ab die Differenzialzölle aufzuheben, welche sie gegenwärtig von Getreide, Olivenöl und Wein erheben läßt, welche direkt aus den Häfen des schwarzen Meeres, des Adriatischen Meeres und des Mittelländischen Meeres bis zum Cap Trafalgar unter fremder Flagge eingeführt werden, ist man übereingekommen, daß diese Differenzialzölle als eine Ausnahme von dem vorstehenden Artikel 3.

auch rücksichtlich der Schiffe des Zollvereins bis zum Ausgang des Jahres 1847 sollen fortbestehen können.

Wenn jedoch die Sardiniſche Regierung alſodann nicht in der Lage ſein ſollte, die gedachten Differenzialzölle aufhören zu laſſen, ſollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. Dezember 1847 ab, — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark, nach ſeinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. Auguſt 1843, daſſelbe Recht erlangt, — zum Nachtheil der Sardiniſchen Flagge gleichmäßige Differenzialzölle auf dieſelben Artikel, wenn ſie aus denſelben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieſer Differenzialzölle wird indeſſen aufhören, ſobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der Sardiniſchen Differenzialzölle benachrichtigt worden ſein werden.

#### Artikel 6.

In Allem, was das Aufſtellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile betrifft, ſoll den Nationaſchiffen keine Begünſtigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weiſe auch den Schiffen des anderen Staats bewilligt wird.

#### Artikel 7.

Da es die Abſicht der Hohen vertragenden Theile iſt, keine Unterſcheidung zwiſchen den Schiffen ihrer beiderſeitigen Staaten nach ihrer Nationalität in Betreff des Anlaufs der auf dieſen Schiffen eingeführten Erzeugniſſe oder anderen Gegenstände des Handels zuzulaſſen, ſo ſoll in dieſer Rückſicht weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder anderen der beiden Hohen vertragenden Theile, noch durch irgend eine Geſellſchaft, irgend eine Korporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimiſchen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

#### Artikel 8.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daſelbſt nur einen Theil ihrer Ladung löſchen wollen, können, eben ſo wie die Nationaſchiffe, vorausgeſetzt, daß ſie ſich nach den Geſetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen deſſelben oder eines anderen Landes beſtimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu ſein, für dieſen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

#### Artikel 9.

Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder Sardinien, welche in einen der Häfen der Hohen vertragenden Theile im Noth-

fallte einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für seine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und sollen daselbst gleiche Begünstigungen und Freiheiten genießen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheischt. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfnis einer Reparatur der Schiffe veranlaßt wird, soll als Handelsverkehr nicht angesehen werden.

#### Artikel 10.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maafregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgesetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen sein wird, oder der Erlös aus diesen Gegenständen, wenn dieselben verkauft worden sind, soll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derselben zurückgegeben werden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

#### Artikel 11.

Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches der Staaten des Zollvereins in die Sardinischen Staaten, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches der Sardinischen Staaten in die zum Zollverein gehörigen Staaten sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches irgend eines anderen fremden Landes sind, gelegt sind oder gelegt werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhrabgaben beobachtet werden.

Die Hohen vertragenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugnis des Bodens oder des Kunstfleisches der Staaten des anderen ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremden Staaten erstrecken.

In dem Falle jedoch, wenn einer der beiden Hohen vertragenden

Theile einem anderen Staate Herabsetzungen der Eingangszölle auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleises, oder der Ausgangszölle auf seine Ausfuhrn, in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft und in Vergeltung von Zollherabsetzungen oder anderen Begünstigungen, die von diesem anderen Staate gewährt sind, bewilligt haben möchte, oder noch bewilligen würde, kann der andere der beiden Hohen vertragenden Theile dieselben Vortheile nicht in Anspruch nehmen, als wenn er dafür Aequivalente darbietet, welche den Gegenstand einer besonderen Verständigung bilden werden.

Artikel 12.

Wenn in der Folge einer der Hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinsichtlich des Handels oder der Schifffahrt irgend eine andere besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsobald auch auf den Handel oder die Schifffahrt des anderen vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

Artikel 13.

In Rücksicht auf die Entfernung der beiderseitigen Länder der beiden Hohen vertragenden Theile von einander, und in Rücksicht auf die Ungewißheit über die verschiedenen möglichen Ereignisse, welche daraus hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblick der Abfahrt dieses Schiffes vorausseßlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede stehenden Plazes habe in Erfahrung bringen können und müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlaufen in denselben Hafen während der Dauer dieser Blokade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Artikel 14.

Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe Sardiniens sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Die Hohen vertragenden Theile behalten sich vor, ein dentliches

und bestimmtes Verzeichniß derjenigen Papiere und Dokumente auszuwechseln, mit denen nach den Anordnungen der beiderseitigen Staaten ihre Schiffe versehen sein sollen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechslung einer der beteiligten Staaten sich in dem Falle befinden sollte, seine Vorschriften über diesen Gegenstand zu wechseln oder abzuändern, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

#### Artikel 15.

Um den Durchfuhrverkehr zwischen ihren beiderseitigen Staaten zu begünstigen, ertheilen sich die beiden Hohen vertragenden Theile gegenseitig die Zusicherung, in Beziehung auf die Beförderung der Erzeugnisse des Zollvereins bei der Durchfuhr durch die Sardinischen Staaten, und der Sardinischen Erzeugnisse bei der Durchfuhr durch die Staaten des Zollvereins alle Erleichterungen zu gewähren, welche mit den Interessen der Zollverwaltung sich vereinigen lassen.

#### Artikel 16.

Die Hohen vertragenden Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des andern Consuls, Viceconsuls und Handelsagenten zu erneuern, indem sie sich jedoch vorbehalten, solche an diejenigen Plätze nicht zuzulassen, hinsichtlich deren sie es für angemessen halten möchten, eine allgemeine Ausnahme zu machen. Diese Consule, Viceconsule und Agenten sollen dieselben Privilegien, Befugnisse und Freiheiten genießen, welche diejenigen der begünstigtesten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieselben Handel treiben wollen, sind sie gehalten, sich denselben Gesetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatpersonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demselben Orte unterworfen sind.

#### Artikel 17.

Die beiderseitigen Consule sollen die Befugniß haben, die Matrosen, welche von den Schiffen ihrer Nation desertirt sind, verhaften zu lassen, und sie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzusenden. Zu diesem Behufe werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Dokumente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche sie reklamiren, zu der gedachten Schiffsmannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und die Kosten der Consule selbst in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten und zu bewahren sind, bis

diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen sollte, würden die Deserteurs in Freiheit zu setzen sein und wegen derselben Ursache nicht weiter verhaftet werden können. Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Untertbanen des anderen Staates sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen sein sollen.

Artikel 18.

Die Regierungen der Staaten des Zollvereins willigen in Gemäßheit des Wunsches der Sardinischen Regierung darin, daß alle Verabredungen in dem gegenwärtigen Vertrage auf das unter dem Protektorat Sr. Majestät des Königs von Sardinien stehende souveraine Fürstenthum Monaco ausgedehnt werden, unter dem Beding der Reciprociat Seitens des gedachten Fürstenthums.

Artikel 19.

Jeder deutsche Staat, welcher dem Deutschen Handels- und Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

Artikel 20.

Der gegenwärtige Vertrag soll in Wirksamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1852, und wenn sechs Monat vor dem Ablauf dieses Zeitpunkts weder der eine noch der andere der Hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit desselben aufhören zu lassen, zu erkennen gegeben hat, soll seine verbindende Kraft bis zum 1. Januar 1858 fort dauern. Vom 1. Januar 1858 an wird seine Wirksamkeit erst zwölf Monat nach dem Zeitpunkt aufhören, wo einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen seine Absicht, denselben nicht länger aufrecht halten zu wollen, erklärt haben wird.

Artikel 21.

Die Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Berlin in einer Frist von zwei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben gezeichnet und ihm die Siegel ihrer Wappen beigebrückt.

Geschehen zu Berlin, den 23. Juni 1845.

(L. S.) Bülow.

(L. S.) Rossi.

Der vorstehende Vertrag ist ratificirt und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin bewirkt worden.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und dem Königreiche beider Sicilien andererseits. Vom 27. Januar 1847.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuerysteme angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, insbesondere des Großherzogthums Luxemburg, der Herzogthümer Anhalt-Köthen, Anhalt-Deßau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Ober-Amtes Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Württemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend; der den Thüringischen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, nämlich: des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Greiz, Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits; und

Seine Majestät der König des Reiches beider Sicilien andererseits, gleichmäßig von dem Wunsche befeelt, die Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Zoll- und Handelsvereine und dem Königreich beider Sicilien zu befestigen und auszudehnen, und überzeugt, daß es eines der geeignetsten Mittel zur Erreichung dieses Zweckes ist, einen auf dem Grundsätze einer vollkommenen Reciprocität beruhenden Handels- und Schiffahrts-Vertrag abzuschließen, haben zu diesem Behufe zu Ihren Bevollmächtigten ernannt: . . . . . welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind:

#### Artikel 1.

Es soll gegenseitige Freiheit der Schiffahrt und des Handels sowohl für die Schiffe als für die Untertanen und Bürger Preußens und der anderen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und des Königreichs beider Sicilien in allen Theilen ihrer beiderseitigen Besitzungen bestehen.

## Artikel 2.

Die Schiffe Preussens oder eines der anderen Staaten des Zollvereins, welche in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Schiffe des Königreichs beider Sicilien, welche in die Häfen des Königreichs Preussen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen dort bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchthurms-, Lootsen-, Baken-, Anker-, Bollwerks-, Quarantaine-, Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinsichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben, von welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, und ohne Unterschied, ob diese Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, und zwar, wenn sie beladen sind, nur insofern als diese Schiffe auf direktem Wege aus einem der Häfen des Zollvereins nach einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien oder aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, wenn sie aber Ballast führen, bei jeder Art von Reise.

## Artikel 3.

Alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbleißes des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, deren Einfuhr, Niederlegung, Aufspeicherung oder Ausfuhr gesetzlich in den Staaten der Hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen zulässig sein wird, sollen auch auf Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils dorthin eingeführt, niedergelegt, aufgespeichert oder von dort ausgeführt werden können.

## Artikel 4.

Alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche auf direktem Wege durch Preussische Schiffe oder diejenigen eines anderen Staats des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen des Königreichs beider Sicilien oder durch Schiffe beider Sicilien in einen der Zollvereinshäfen eingeführt werden; — desgleichen alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche durch Schiffe beider Sicilien aus den Häfen des Zollvereins nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien, oder durch Zollvereinschiffe aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem Hafen des Zollvereins ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhr-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr

oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt finde. Die Prämie, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils erfolgt.

#### Artikel 5.

Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küsten-Schiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen Hafen desselben Gebiets geladen werden, insoweit nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der National-Schiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

#### Artikel 6.

In Betracht, daß die an den Mündungen der Schelde, der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rücksicht auf die geographische Lage der Staaten des Zollvereins der Zahl der für ihre Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die Hohen vertragenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Häfen des Zollvereins in Allem, was auf die gegenseitige Schiffahrt, Einfuhr und Ausfuhr des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfließes des Zollvereins, welche auf Zollvereinschiffen in den gedachten Häfen oder auch in den Häfen an den Mündungen irgend eines anderen Flusses zwischen der Schelde und Elbe, in welchen sich ein die Staaten des Zollvereins berührender schiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf direktem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingeführt werden, dort genau ebenso zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf direktem Wege aus einem Hafen des Zollvereins und unter der Flagge eines der Zollvereinsstaaten kämen, und die Zollvereinschiffe, welche auf direktem Wege von den vorerwähnten Häfen nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien kommen, sollen dort genau ebenso behandelt werden, als wenn sie auf direktem Wege aus einem Hafen des Zollvereins kämen. Dergleichen sollen die Schiffe des Zollvereins und ihre Ladungen, wenn sie aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach den oben gedachten Häfen gehen, bei ihrem Ausgange ebenso behandelt werden, als wenn sie auf direktem Wege nach einem Hafen des Zollvereins zurückkehrten.

In Erwiderung dessen sollen die Erzeugnisse des Königreichs beider Sicilien, welche auf direktem Wege aus diesem Königreich kommen und unter der Flagge beider Sicilien über die oben bezeichneten Häfen in den Zollverein eingeführt werden, ebenso behandelt werden, als wenn

sie auf direktem Wege durch Schiffe des Königreichs beider Sicilien in einen Hafen des Zollvereins eingeführt würden.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Häfen des Zollvereins nur unter der Bedingung zulässig sein wird, daß in diesen Häfen die Schiffe beider Sicilien, welche von den Häfen des Königreichs beider Sicilien kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig, als die Schiffe des Zollvereins werden behandelt werden.

#### Artikel 7.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheben der Staaten der beiden Hohen vertragenden Theile betrifft, soll den Nationalschiffen keine Begünstigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weise auch den Schiffen des anderen Hohen vertragenden Theils bewilligt wird.

#### Artikel 8.

Da es die Absicht der Hohen vertragenden Theile ist, keine Unterscheidung zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten nach ihrer Nationalität, in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Rücksicht weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder anderen der beiden Hohen vertragenden Theile noch durch irgend eine Gesellschaft, irgend eine Korporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimischen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

#### Artikel 9.

Die Schiffe des einen der beiden Hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, ebenso wie die Nationalschiffe, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten, und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu sein, für diesen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Die Schiffe der beiden Hohen vertragenden Theile sollen in gleicher Weise, wenn sie im Laden begriffen sind, ihre Ladung allmählig in den Häfen desselben Staates vervollständigen dürfen, vorausgesetzt, daß sie sich mit keinem anderen Handelsverkehr, als dem auf das Laden bezüglichen, befassen.

#### Artikel 10.

Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder des Königreichs beider Sicilien, welche in einen der Häfen der Hohen vertra-

genden Theile im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für seine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und sollen daselbst gleiche Begünstigungen und Freiheiten genießen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheischt. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfnis einer Ausbesserung der Schiffe veranlaßt wird, soll als Handelsverkehr nicht angesehen werden.

#### Artikel 11.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes der Staaten des einen der Hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen, als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden. Die Maafregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgesetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen sein wird, oder der Erlös aus diesen Gegenständen, wenn dieselben verkauft worden sind, soll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derselben zurückgegeben werden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

#### Artikel 12.

Auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbfließes der Staaten der Hohen vertragenden Theile, mögen sie zur See oder zu Lande von dem einen in den anderen eingeführt werden, soll weder eine andere oder höhere Zollabgabe noch eine sonstige Auflage gelegt werden, als diejenige, welche auf dieselben Erzeugnisse gelegt ist, die von irgend einem anderen Lande eingeführt werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhr-Abgaben beobachtet werden.

Die Hohen vertragenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugnis des Bodens oder des Gewerbfließes der Staaten des anderen ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremde Staaten erstrecken.

#### Artikel 13.

Wenn in der Folge einer der beiden Hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinsichtlich des Handels oder der Schifffahrt irgend

eine besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsbald auch auf den Handel oder die Schifffahrt des anderen vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

#### Artikel 14.

Es ist unter den Hohen vertragenden Theilen vereinbart, daß alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Zollvereins, welche auf direktem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien durch Schiffe des Zollvereins oder durch Schiffe beider Sicilien eingeführt werden, einen Nachlaß von 10 Procent auf die durch den Zolltarif angeordneten Zölle für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages genießen sollen.

Man ist ebensowohl dahin einverstanden, daß die Zollvereinsstaaten zufolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags alle Tarifiermäßigungen mitzugenießen haben werden, welche anderen Nationen und namentlich Frankreich bewilligt worden sind.

Und um hierfür eine Gegenleistung zu gewähren, machen Seine Majestät der König von Preußen sowohl für Sich als im Namen der anderen Mitglieder des Zollvereins Sich verbindlich, für die Dauer des gegenwärtigen Vertrags die zur Zeit für Del in Fässern bestehende Eingangsabgabe um 20 Procent zu ermäßigen.

Und außerdem erklären Seine Majestät der König von Preußen, daß die Vorschriften der Kabinettsordre vom 20. Juni 1822, welche die Schiffe der Nationen, von denen die Preussischen Schiffe und ihre Ladungen nicht auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe oder die Schiffe der begünstigtesten Nation, außerordentlichen Flaggengeldern unterwerfen (nämlich: 1. beladene Schiffe mit zwei Thalern pro Last beim Eingang und mit einem Thaler pro Last beim Ausgang; 2. Schiffe, die nur bis zum vierten Theil ihrer Tragfähigkeit oder weniger beladen sind, mit einem Thaler pro Last beim Eingang und einem halben Thaler pro Last beim Ausgang) fernert nicht mehr auf die Schiffe beider Sicilien anwendbar sein sollen, vorausgesetzt, daß diese Schiffe auf direktem Wege aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem der Preussischen Häfen kommen, oder daß sie aus einem Preussischen Hafen mit der direkten Bestimmung für einen der Häfen des Königreichs beider Sicilien ausgehen.

#### Artikel 15.

Alle Mal, wenn in den Staaten des einen der beiden Hohen vertragenden Theile die aus den Staaten des andern eingeführten Waaren nach dem Werthe verzollt werden, soll der Zollsatz in nachstehender Weise bestimmt und festgestellt werden: die Eigenthümer oder Consi-

gnatare der gedachten Waaren sollen, wenn sie sich auf dem Zollamt zur Berichtigung des Zolls einfinden, eine Declaration unterzeichnen, welche deren Werth nach solcher Schätzung angiebt, als sie für dieselben eintreten zu lassen für gut finden. Diese Declaration muß von den Zollbeamten ohne Schwierigkeit angenommen werden: in dem Falle, wo sie die Werthangabe für zu gering halten möchten, soll ihnen nur die Befugniß zustehen, die Waare nach sich zu nehmen, während sie dafür den Declarirenden eine dem deklarirten Werthe gleiche Summe und ein Zehnthel darüber zahlen. Alle Abgaben, welche die Eigenthümer oder Consignatare auf die eingeführten Waaren schon bezahlt haben möchten, sollen ihnen zugleich wieder erstattet werden.

#### Artikel 16.

Zu Rücksicht auf die weite Entfernung, welche die beiderseitigen Länder der Hohen vertragenden Theile von einander trennt, und in Rücksicht auf die Ungewißheit über die verschiedenen möglichen Ereignisse, welche darans hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblicke der Abfahrt dieses Schiffes vorausseztlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulansfen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede stehenden Plazes habe in Erfahrung bringen können und müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlansfen in denselben Hafen während der Dauer dieser Blokade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

#### Artikel 17.

Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe des Königreichs beider Sicilien sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

#### Artikel 18.

Die Hohen vertragenden Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Consuln, Viceconsuln und Handelsagenten zu ernennen, indem sie sich jedoch vorbehalten, solche an denselben Plätzen nicht zuzulassen, hinsichtlich deren sie es für angemessen halten möchten eine allgemeine Ausnahme zu machen. Diese Consuln, Viceconsuln oder Agenten sollen dieselben Privilegien, Befugnisse und Freiheiten genießen, welche diejenigen der

begünstigtesten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieselben Handel treiben wollen, sind sie gehalten, sich denselben Gesetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatpersonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demselben Orte unterworfen sind.

#### Artikel 19.

Die beiderseitigen Consuls sollen die Befugniß haben, die Matrosen, welche von den Schiffen ihrer Nation desertirt sind, verhaften zu lassen, und sie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzusenden. Zu diesem Behufe werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Documente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche sie reclamiren, zu der gedachten Schiffsmannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und die Kosten der Consuls selbst in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten und zu bewahren sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen sollte, wurden die Deserteurs in Freiheit zu setzen sein und wegen derselben Ursache nicht weiter verhaftet werden können. Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen sein sollen.

#### Artikel 20.

Die Kapitaine und Führer der Schiffe der Zollvereinsstaaten und des Königreichs beider Sicilien sollen gegenseitig von jeder Verbindlichkeit frei sein, sich in den beiderseitigen Häfen der Hohen vertragenden Theile an die öffentlichen Spediture zu wenden, und demzufolge sollen sie sich ebensowohl ihrer Consuls, als der von diesen etwa bezeichneten Spediture bedienen können, die Fälle ausgenommen, welche in den Gesetzen des betreffenden Landes vorhergesehen sind, in deren Bestimmungen durch den gegenwärtigen Vorbehalt nichts geändert wird.

#### Artikel 21.

Die Unterthanen und Bürger jedes der beiden Hohen vertragenden Theile sollen das völlige und unbestreitbare Recht haben, in den Staaten des anderen zu reisen und zu wohnen, und sie sollen zu diesem Zweck sowohl für ihre Personen als für ihr Eigenthum denselben Schutz und dieselbe Sicherheit genießen, deren die Landeseinwohner oder die Unterthanen der begünstigtesten Nation genießen, jedoch unter

der Verpflichtung, sich den bestehenden Handels- und Polizei-Berordnungen zu unterwerfen. Sie sollen das Recht haben, Grundstücke zu besitzen, Häuser und Waarenlager inne zu haben, und über ihr persönliches Eigenthum, von welcher Art und Benennung es auch sei, durch Verkauf, Schenkung, Tausch oder letztwillige Verordnung, oder auf irgend eine andere Weise zu verfügen, ohne daß ihnen das geringste Hinderniß in den Weg gestellt wird.

Sie sollen unter keinem Vorwande gehalten sein, andere Steuern oder Auflagen zu entrichten, als diejenigen, welche in denselben Staaten von den Unterthanen der begünstigtesten Nation entrichtet werden oder künftig entrichtet werden können. Sie sollen von jedem Kriegsdienst, zur See wie zu Lande, von gezwungenen Ansehen und jeder anderen außerordentlichen Ansfage, welche nicht allgemein und durch ein Gesetz eingeführt wird, ausgenommen sein. Ihre Wohnungen, Waarenlager und Alles, was einen Theil davon bildet und ihnen als Gegenstand des Handels oder zur Bewohnung angehört, soll respectirt werden. Sie sollen keinen eigenmächtigen Nachsuchungen oder Nachforschungen unterworfen werden. Man soll keine willkürliche Prüfung oder Einsichtnahme ihrer Bücher, Papiere und Handels-Rechnungen ausführen dürfen, und die Maasregeln dieser Art sollen nur in Folge eines gesetzlichen Beschlusses der zuständigen Behörden Statt finden können.

Die Unterthanen und Bürger des einen der Hohen vertragenden Theile sollen in den Staaten des anderen nach freier Wahl ihre eigenen Angelegenheiten selbst besorgen oder deren Wahrnehmung jeder Person übertragen können, welche sie zu ihrer Mittelsperson, ihrem Factor oder Agenten bestellen wollen, ohne in der Wahl dieser Personen in irgend einer Weise beschränkt zu sein. Sie sollen nicht gehalten sein, einen Lohn oder eine Vergütung an irgend eine Person zu zahlen, die nicht von ihnen gewählt worden ist. In allen Fällen soll dem Käufer und dem Verkäufer volle Freiheit gelassen werden, mit einander zu handeln und den Preis irgend eines Gegenstandes oder einer Waare, welche in die beiderseitigen Staaten eingeführt wird oder zur Ausfuhr aus denselben bestimmt ist, festzustellen, ausgenommen im Allgemeinen diejenigen Angelegenheiten, für welche die Gesetze und die Gewohnheiten des Landes die Vermittlung besonderer Agenten erfordern.

Die Unterthanen und Bürger der beiden Hohen vertragenden Theile sollen in den beiderseitigen Staaten nicht einem strengeren Revisions- und Untersuchungs-Verfahren Seitens der Zollbeamten unterworfen werden, als dasjenige ist, welchem die Nationalen unterworfen sind.

## Artikel 22.

Jeder deutsche Staat, welcher dem deutschen Handels- und Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

## Artikel 23.

Der gegenwärtige Vertrag soll in Wirksamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1857, und falls nicht sechs Monate vor dem Ablauf dieses Zeitpunkts der eine oder andere der Hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit desselben aufhören zu lassen, zu erkennen gegeben hat, soll seine verbindliche Kraft bis zum 1. Januar 1858 fort dauern. Vom 1. Januar 1858 an wird seine Wirksamkeit erst zwölf Monat nach dem Zeitpunkt aufhören, wo einer der Hohen vertragenden Theile dem anderen seine Absicht, denselben nicht länger aufrecht halten zu wollen, erklärt haben wird.

## Artikel 24.

Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen zu Neapel in einer Frist von drei Monaten, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wo möglich früher, ausgewechselt werden.

In Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihm die Siegel ihrer Wappen beige drückt.

Geschehen zu Neapel den 27. Januar des Jahres der Gnade 1847.

(gez.) Baron v. Brockhausen.

(L. S.)

(gez.) Giustino Fortunato.

(L. S.)

(gez.) M. Principe di Comitini

(L. S.)

(gez.) Antonio Spinelli.

(L. S.)

---

NB. Rückfichtlich der Schifffahrts-Verhältnisse Preußens und Rußlands  
siehe den Schluß des Vorworts.

---

Fünfte Abtheilung.

---

**A n h a n g**

zur Ergänzung des in den vorhergehenden Abschnitten enthaltenen Materials.

## Zur ersten Abtheilung.

---

### A. Ergänzung der Bemerkungen über das Consular-Reglement.

#### 1. Zu §. I. No. 3. Seite 8.

Die Post-Schiffe der königlichen Regierung erhalten statt der für die Handels-Marine zur Befundung der Nationalität vorgeschriebenen Dokumente (Beylbrief, Vermessungs-Attest und Musterrolle) besondere Abfertigungs-Papiere, wodurch sie sich als Preussische, für den Postdienst bestimmte Staats-Schiffe legitimiren.

#### 2. Zu §. II. No. 4. Seite 20.

Die Staats-Postschiffe sind bei ihren regelmäßig wiederkehrenden Fahrten, worüber mit den fremden Regierungen besondere Verträge bestehen, von der im Consular-Reglement angeordneten Verpflichtung, sich in den königlichen Consulaten zu melden, im Allgemeinen zwar nicht betroffen. Ihre Führer haben jedoch die Weisung erhalten, alljährlich nach der ersten Ankunft in dem fremden Hafen, wo ein königlicher Consular-Beamter residirt, sich demselben, sobald es ihre Dienstpflicht gestattet, persönlich vorzustellen, und ihm über den Fahrplan, die Besatzung u. s. w. jede gewünschte Auskunft bereitwillig zu ertheilen. Wenn die Postschiffe des Staats zu außerordentlichen, nicht vertragsmäßigen Fahrten benutzt werden, so hat sich der Kapitain seiner Instruction zufolge jedes Mal mit seinen Legitimations-Papieren im Consulat einzufinden.

Gebühren sind von dergleichen Schiffen aus dem Grunde der Meldung bei dem Consular-Beamten unter keinen Umständen zu entrichten.

## 3. Zu §. VII. No. 3. Seite 47.

In Absicht der Heimschaffung entwichener Seeleute ist in mehreren Verträgen Preussens mit andern Staaten ausdrücklich bestimmt, daß gegenseitig die betreffenden Ortsbehörden unter gewissen Voraussetzungen verpflichtet sein sollen, den betheiligten Consular-Beamten den nöthigen Beistand zu gewähren. Es ist dies namentlich in folgenden diesseitigen Verträgen geschehen: mit Nord-Amerika vom 1. Mai 1828 Art. 11., mit Portugal vom 20. Februar 1844 Art. 17., mit Belgien vom 1. September 1844 Art. 13., und mit Sardinien vom 23. Juni 1845 Art. 17., mit dem Königreiche beider Sicilien vom 27. Januar 1847 Art. 19. Eine ähnliche Verabredung ist auch mit Oldenburg im Jahre 1843 getroffen worden.

## 4. Zu §. XVI. Seite 83.

Die consularischen Privat-Bevollmächtigten, welche sich bei größeren Consulars-Districten auf Punkten außerhalb der Residenz des Haupt-Beamten als feste stellvertretende Organe des Letzteren in dem Personale der diesseitigen Consulars-Verwaltung vorfinden, stehen mit der königlichen Regierung nicht unmittelbar in Verbindung, und besitzen auch kein eigentliches Exequatur. Der vorgeordnete Consul, von welchem sie mit Auftrag versehen sind, hat für ihre Geschäftsführung persönlich die Verantwortlichkeit. Es liegt ihm gleichwohl ob, zu dergleichen Anstellungen, bevor er sie ausführt, jedes Mal die diesseitige Genehmigung nachzusuchen. Auch pflegen die fremden Behörden eine besondere Benachrichtigung zu verlangen, um auf Anstellungen dieser Art Rücksicht zu nehmen. In dem Verhältniß zu den königlichen Unterthanen macht es an sich keinen Unterschied, ob der Consular-Beamte mit einem unmittelbar von Seiner Majestät Allerhöchstselbst vollzogenen Patente oder nur mit einem Privat-Commissorium versehen ist.

Es sind daher an dergleichen consularische Privat-Bevollmächtigte namentlich auch dieselben Gebühren zu entrichten, wie an königliche Consular-Beamte. Wenn sich aber ein königlicher Consular-Beamte außerhalb des Hafens seiner Residenz eines Commissionairs bedient, der als legitimirtes Organ der Consulars-Verwaltung nicht anerkannt ist, so findet die Bestimmung der Anmerkung 2. des Consulars-Gebühren-Tarifs vom 10. Mai 1832 Seite 77 Anwendung, wonach auf solchen Punkten eines consularischen Districts, an welchen kein Consular-Beamter domicilirt ist, die Verpflichtung zur Entrichtung der allgemeinen Consulars-Gebühr nur dann eintritt, wenn der Schiffer die amtlichen Functionen des Consulars anderweit, als zur Bescheinigung der Meldung in Anspruch nimmt.

Die von der königlichen Regierung genehmigten und deshalb in

das Consulats-Berzeichniß aufgenommenen Privat-Mandatare dürfen bei schriftlichen Ausfertigungen, zu welchen ihre Geschäftsführung ihnen Veranlassung geben kann, ein Dienstiegel gebrauchen. Doch muß auf demselben das obwaltende Vollmachts-Verhältniß ausdrücklich angegeben sein, also etwa durch folgende Inschrift:

„Königlich Preussisches Consulat zu N., dessen Bevollmächtigter zu N.“

## B. Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der im Auslande angestellten Preussischen Consuln, Seite 85.

### Afrika.

Zum Ressort des Königl. Consuls zu Algier.

Bona, . . . . . Hr. St. A. Kent } Cons. Privat-Bevoll-  
Dran, . . . . . " E. Leonis } mächtigte.

### Belgien.

Antwerpen, . . . . . Hr. Adrien Saportas gestorben.

### Dänemark.

Thistedt, . . . . . Consul für die nordwestliche Küste von Jütland (vacat.)

### In den dänischen Besitzungen.

St. Thomas (Antillen), . . . . Hr. D. J. Bergeest, Consul.

### Frankreich.

Cette und Montpellier, . . . . Hr. A. Lichtenstein, Consul.

### Großbritannien und Irland.

(E.) Cardiff, . . . . . Hr. R. W. Parry.

(E.) Gloucester \*), . . . . Hr. W. Ph. Price.

(E.) Grangemouth, . . . . Hr. Joh. Theodor Salvesson.

(E.) Sheerness \*),

Rochester und Faversham, Hr. W. W. Bentham.

(J.) Waterford \*), . . . . Hr. W. Marchant Ardagh.

### Mexico.

Tampico, . . . . . Hr. Fr. Claussen, Consul.

Bera-Cruz, . . . . . Hr. H. d'Oleire.

\*) und für die der örtlichen Gerichtsbarkeit unterworfenen angrenzende Küste.

## Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

Boston, . . . . . Hr. Fr. Aug. Hirsch, Vice-Consul.

## Oesterreich.

Venedig, . . . . . Hr. J. Treves, Consul.

## Portugal.

Madeira, . . . . . Hr. Francis Arnos Borrett, Consul.

## Rußland und Polen.

Odessa, (vacat.)

St. Petersburg, . . . Hr. Joh. Bernh. Kempe, Consul.

Warschau, . . . . . Hr. E. Jacobson, Kanzleirath.

Hr. Klein, General-Consular-Secretair.

## Schweden und Norwegen.

Wissb. auf der Insel Gotthland, . Hr. J. N. Rinberg, Consul.

## Spanien.

Cadix, . . . . . Hr. F. W. Uthhoff, Vice-Consul.

## Türkei.

Damascus, . . . . . Hr. Picciotto, Consular-Agent.

Ibraïla, . . . . . Hr. Fr. Martin, Consular-Agent.

Salonik, . . . . . Hr. Klunt, Consul ad interim.

## C. Ueber das Verhältniß der fremden Consular-Beamten in Preußen.

Die in den Preussischen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten, soweit sie mit dem Erquatur der königlichen Regierung versehen sind, können, unter der Voraussetzung gehöriger Beobachtung des Reciprocum, auf die diesseitige Anerkennung aller derjenigen Gerechtfame rechnen, welche sie unbeschadet der diesseitigen Souverainitäts-Rechte nach den Grundsätzen des Völkerrechts und dem übereinstimmenden Herkommen der Staaten in Anspruch zu nehmen befugt sind. Es wird aber überall angenommen, daß den Consular-Beamten, obgleich ihnen die eigentlich diplomatischen Prærogative im Allgemeinen nicht zustehen und obgleich ihnen unbedingt die Verpflichtung obliegt, sich bei der Ausübung ihrer Befugnisse nach den Gesetzen des Landes zu richten, wo sie residiren, doch ein gewisser öffentlicher Charakter nicht abzuspochen ist.

Demgemäß mögen die in den königlichen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten, was zuvörderst im Allgemeinen die Beschaffenheit ihrer Funktion betrifft, das Handels- und Schiffahrts-Interesse ihrer Nation wahrnehmen und über deren Gerechtfame in Handels- und Schiffahrts-Sachen wachsam sein, auch in den persönlichen Angelegenheiten ihrer Nationalen, welche Handel und Schiffahrt treiben, mit Rath und That Beistand gewähren; sie können die Streitigkeiten derselben compromissarisch vermitteln und Certificate in Handels- und Schiffahrts-Sachen ausstellen.

Es steht ihnen aber dabei, wenn und in wiefern nicht durch besondere Verabredungen etwas Anderes bestimmt ist, keinesweges die Befugniß zu, gegen ihre Nationalen auf diesseitigem Gebiete eine executorische Gewalt auszuüben, oder Behufs der Ausübung einer solchen Gewalt die Hülfe der diesseitigen Behörden in Anspruch zu nehmen. Sie können im Allgemeinen überhaupt keine Akte der Polizei und Jurisdiction vornehmen, welche den Behörden des Orts zustehen, indem dieselben Grundfälle, welche für die Preussischen Consular-Beamten durch das Reglement von 1796 in dieser Beziehung vorgeschrieben sind, auch den fremden Consular-Beamten gegenüber diesseits zum Maßstabe dienen.

Die in den königlichen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten können also namentlich auch in Havarie- und Strandungs-Sachen, selbst wenn sie sich als Special-Bevollmächtigte der Interessenten zu legitimiren im Stande sind, zur Ausübung solcher Funktionen nicht verstattet werden, welche nach der diesseitigen Verfassung ausschließlich zum richterlichen Ressort gehören. Sie sind z. B. nicht für befugt zu erachten, den Verkauf eines Bracks kraft eigener Autorität zu veranlassen. Sie können aus demselben Grunde auch keinen Eid von Preussischen Untertanen abnehmen. Die Vereidigung ihrer Nationalen in Angelegenheiten, über welche im Auslande verhandelt wird, ist den fremden Consular-Beamten diesseits nicht benommen. Auch die Aufnahme von See-Protesten, welche ein fremder Schiffer auf diesseitigem Gebiete zu bewirken wünscht, ist dem Consular-Beamten seiner Nation von der königlichen Regierung gestattet, insoweit davon außerhalb der Preussischen Lande lediglich in dem gegenseitigen Verhältnis fremder Untertanen Gebrauch gemacht werden soll. Vor den diesseitigen Behörden und gegen diesseitige Untertanen haben dergleichen fremde Consulars-Urkunden keine verbindliche Kraft.

Öffentliche Bekanntmachungen fremder Consular-Beamten innerhalb der Preussischen Staaten sind von der Censur nicht ausgeschlossen.

In andern Beziehungen werden dagegen allerdings gewisse consularische Immunitäten anerkannt. In Betreff derselben ist zu unter-

scheiden, ob ein fremder Consular-Beamte für seine Person dieseitiger Unterthan ist oder nicht.

Solche Consular-Beamte, welche nicht im dieseitigen Unterthanen-Berbande stehen, werden von direkten und persönlichen Leistungen an den Staat sowohl als an die Kommune, ingleichen von militairischer Einquartierung frei gelassen, sofern sie diehiesits kein Gewerbe treiben und auch kein Grundstück besitzen.

Consular-Beamte der anderen Kategorie haben in diesen Beziehungen nur das Recht zu verlangen, daß ihnen gestattet werde, sich durch Substitute oder Geldentschädigung von persönlichen Leistungen frei zu machen, soweit es sich nicht um den Militairdienst handelt, und daß ferner bei der Bemessung von Einquartierung ihnen derjenige Wohnraum frei gelassen werde, dessen sie zur Führung ihres Amtes und zur Aufbewahrung ihres Dienst-Archivs bedürfen.

Im Uebrigen wird in den dieseitigen Unterthanenpflichten durch die Zulassung zu einem fremden Consulatsposten nichts geändert. Es gilt dies namentlich in Bezug auf die allgemeine Verpflichtung zum Kriegsdienste. Daher kann solchen dieseitigen Unterthanen, welche noch zu wirklichem Dienst in dem stehenden Heere verpflichtet sind, die Annahme eines fremden Consulatpostens überhaupt nicht gestattet werden. Beschränkt sich die Militairpflichtigkeit eines zu fremden Consular-diensten erwählten dieseitigen Unterthanen auf das Landwehr-Verhältniß, so wird ihm von der königlichen Regierung, falls keine andern Bedenken obwalten, das Errequeatur zwar bewilligt, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte der Erfüllung seiner Militairpflichten. Dasselbe gilt in Betreff solcher Individuen, welche noch der Reserve des stehenden Heeres angehören.

In Bezug auf den Gerichtsstand ist für dieseitige Unterthanen die Annahme eines fremden Consulatpostens im Allgemeinen nicht von Einfluß. Den *consules missi* werden nur bei der Kriminal-Rechtspflege und für den Fall einer Verhaftung gewisse Rücksichten gewidmet. Es sind von der königlichen Regierung in Bezug auf die Fragen des Gerichtsstandes der in Preußen angestellten fremden Consular-Beamten, abgesehen von deren neigentlichen Dienstverhältnissen, soweit nicht besondere Verabredungen etwas Anderes bestimmen, folgende Grundsätze unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit allgemein angenommen:

In Civilsachen und in Sachen der freiwilligen Gerichtsbarkeit sind die in den königlichen Staaten angestellten fremden Consularbeamten, ohne weiteren persönlichen Unterschied, im Allgemeinen den dieseitigen Gerichten unterworfen, mögen sie Preussische Unterthanen sein oder nicht, in welchem letzteren Falle sie diehiesits zunächst wie andere fremde Unterthanen behandelt werden, welche innerhalb der königlichen Staa-

ten einen bestimmten Wohnsitz genommen haben. Es macht keinen Unterschied, ob das Rechtsgeschäft, aus welchem geklagt wird, im Inlande oder im Auslande eingegangen ist, imgleichen ob der Gläubiger für seine Person dem Inlande oder dem Auslande angehört. Dabei erkennt aber die Königliche Regierung das frühere heimatliche Civilforum des fremden Unterthanen, der auf dieseitigem Gebiete eine fremde Consularstelle bekleidet, als noch fortbestehend an, soweit darauf unbeschadet den dieseitigen Jurisdiktions-Befugnissen gleichzeitig Anspruch zu machen ist. Es kann mithin ein doppelter persönlicher Gerichtsstand begründet sein, bei welchem der Gläubiger die Wahl hat.

Hinsichtlich der Kriminal-Sachen gilt dagegen die Regel, daß solche fremde Consular-Beamte, welche sich nicht in dem Preussischen Unterthanen-Verbande befinden, sobald sie diewärts weder Handel noch Gewerbe treiben, von der dieseitigen Gerichtsbarkeit ausgenommen sind, und daß daher ein in diese Kategorie fallender Verbrecher an diejenige Regierung, in deren Consulatendienste er steht, Behufs der Untersuchung und Bestrafung zu überlassen sein würde. Diese Exemption würde sich indessen immer nicht auf solche strafgesetlich verbotene Handlungen erstrecken können, durch welche die Rechte des dieseitigen Staats unmittelbar verletzt werden, imgleichen nicht auf solche Fälle, wo das Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit es erheischt, den Schuldigen sofort zur Verantwortung zu ziehen.

Die im dieseitigen Unterthans-Verbande befindlichen fremden Consular-Beamten stehen im Allgemeinen auch hinsichtlich der Strassachen ausschließlich unter der dieseitigen Gerichtsbarkeit. Dasselbe würde von solchen consules missi gelten, bei welchen die Voraussetzung etwa nicht zuträfe, daß sie diewärts weder Handel noch Gewerbe treiben.

Was noch insbesondere die Frage wegen der dieseitigen Verhaftung eines in den Königlichen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten betrifft, so ist es, und zwar ohne Unterschied, ob ein Verbrechen dazu Anlaß giebt, oder ein Privat-Verhältniß, wie letzteres z. B. bei dem Civil-Schulden-Arreste obwaltet, unter der Voraussetzung sonstiger gesetzlicher Begründung, an und für sich unbenommen, eine Maaßregel dieser Art eintreten zu lassen, gleichviel welchem Staate der zu verhaftende Consular-Beamte als Unterthan angehört. Es würde aber vorkommenden Falls, wenigstens in Civil-Sachen, zuvor erst bei dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten deshalb besonders anzufragen sein, und würde letzteres demnächst, wenn die Verhaftung zur Ausführung kommt, der fremden Regierung, deren Consulardienst betheilig ist, unverzüglich davon Nachricht geben, damit diese auf die Herbeiführung einer anderweiten Vertretung ihrer Handels- und Schifffahrts-Interessen Bedacht nehmen könnte. Eine ähnliche Communication ist auch außer dem Falle der Verhaftung als vorbe-

halten zu betrachten, wenn es sich um die Eröffnung eines dießseitigen Criminal-Verfahrens gegen einen in den königlichen Staaten angestellten fremden Consular-Beamten handelt.

Die in den Preussischen Gesetzen zunächst für den Civil-Personal-Arrest allgemein vorgeschriebene Schonung gegen Fremde von einigem Range würde übrigens auch einem *consul missus* zu Theil werden. Nicht minder haben solche fremde Consular-Beamte in den königlichen Staaten, welche dießseits weder Handel noch Gewerbe treiben, auch kein Grundstück besitzen, auf Gleichstellung mit den Erimirten Anspruch, wo ein persönlich bevorzugter Gerichtsstand besteht; sonst bestimmt sich der consularische Gerichtsstand nach der Natur und Beschaffenheit der Klage oder des betreffenden Geschäfts. Abgesehen von dieser Schonung bei einer Verhaftung können sich die fremden Consular-Beamten in den königlichen Staaten, soweit sie der dießseitigen Gerichtsbarkeit unterworfen sind, den Formen, welche für die Ausübung derselben allgemein vorgeschrieben sind, weder in Criminal- noch in Civil-Sachen entziehen.

Fremde, mit keinem Exequatur versehene, nur als Privat-Mandatare fungirende Consular-Organen sind für ihre Person der consularischen Immunitäten nicht theilhaftig und haben bei der Vollziehung schriftlicher Akte das obwaltende Auftrags-Verhältniß ausdrücklich mit anzugeben. Es sind dergleichen Bevollmächtigungen von dem fremden Consul, welcher sie vorzunehmen wünscht, bei dem betreffenden königlichen Oberpräsidium zur Anzeige zu bringen, welchem letzteren es überlassen ist, die dießseitige Anerkennung derselben unter der vorgedachten Beschränkung zu bewilligen, falls die Befugniß des Consuls, Anstellungen dieser Art zu vollziehen, an sich außer Zweifel ist und auch weder in Rücksicht der Persönlichkeit des gewählten Mandatars noch in Rücksicht der Verhältnisse des Orts, wo derselbe zu fungiren bestimmt ist, Bedenken bei der Sache obwalten. Das die consularischen Immunitäten verleihende Exequatur muß in der Regel auf diplomatischem Wege verschafft werden.

Eine unmittelbare Kommunikation der fremden Consular-Beamten mit den dießseitigen Central-Behörden, namentlich dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, sei es um die dießseitige Anerkennung zu erlangen, oder aus anderen Gründen, zu welchen sich bei dem weiteren Verlauf der Geschäftsführung Veranlassung finden könnte, ist nur in solchen Fällen zulässig, wo durch Correspondenz mit den dießseitigen Lokal- oder Provinzial-Behörden, an welche sich die fremden Consular-Beamten zunächst zu wenden haben, das Ziel nicht zu erreichen und zu einer diplomatischen Vermittelung keine Gelegenheit ist.

### Zur dritten Abtheilung.

---

1. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 19. Februar 1847, betreffend die Abänderung der Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Villau vom 18. Oktober 1838. Anhang zu III. No. I. Litt. a. (Seite 306 des Handbuchs.)

Auf Ihren Antrag vom 9. d. M. will Ich die Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für den Hafen von Villau vom 18. Oktober 1838 Anhang zu III. No. I. Litt. a. dahin abändern, daß den Lootsen ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht fortan nur dann zustehen soll, wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers aufgehalten wird. Ich beauftrage Sie, diesen Meinen Befehl durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 19. Februar 1847.

Friedrich Wilhelm.

An

den Staats- und Finanz-Minister von Düsselberg.

---

2. Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 1. Februar 1847, betreffend die von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafens- und Schifffahrts-Abgaben und Lootsengebühren \*).

Auf Ihren Bericht vom 20. v. Mts. bestimme Ich in Betreff der, von fremden Kriegsfahrzeugen in den diesseitigen Häfen zu entrichtenden Hafens- und Schifffahrts-Abgaben und Lootsengebühren, was folgt: 1) Kriegsschiffe und andere unter Kriegsflagge fahrende Schiffe derjenigen fremden Mächte, in deren Häfen von solchen Schiffen fremder Flagge keine Hafens- und Schifffahrts-Abgaben erhoben werden, sind von den Hafens- und Schifffahrts-Abgaben in den Preussischen Häfen befreit. 2) Die Führer von Kriegsschiffen oder anderen unter Kriegsflagge fahrenden Schiffen, ohne Ausnahme, haben für die ihnen ge-

---

\*) Befreit von den Hafens- und Schifffahrts-Abgaben sind zur Zeit in diesseitigen Häfen die Kriegsfahrzeuge von England, Frankreich, Rußland, Dänemark, Schweden und den Niederlanden.

währte Lootsenhülfe an Lootsengebühr für jede Begleitungsstrecke Einen Thaler von jedem Fuß der Einsenkung des Schiffskiels zu entrichten. 3) Wenn, auf Verlangen der Führer der zu 2. gedachten Fahrzeuge, von den Lootsen besondere Dienste geleistet werden, welche nicht zu ihren Amtsverrichtungen gehören, als: bngsiren, warpen, einwinden, bergen von Anlern u. s. w., so sind dafür von den Ersteren die besonders tarifirten oder ortsüblichen Gebührensätze zu entrichten. 4) Die entgegenstehenden Bestimmungen der Hafen- und Lootsengelber-Tarife werden hierdurch aufgehoben. — Dieser Mein Befehl ist durch die Gesefsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 1. Februar 1847.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An  
die Staats-Minister Freiherr von Caniz  
und von Düesberg.

3. Reglement die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maßregeln anlangend, vom 30. April 1847.

Unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 24. Juli 1846, das Quarantainewesen betreffend, bestimmen wir, zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung der orientalischen Pest und des gelben Fiebers durch den Betrieb der Seeschifffahrt, Folgendes:

§. 1. Alle Schiffe, welche das dießseitige Gebiet mit der Gefahr der Ansteckung durch die orientalische Pest oder durch das gelbe Fieber bedrohen könnten, unterliegen, bevor sie in dießseitigen Häfen in gesundheitspolizeilicher Hinsicht zum freien Verkehr zugelassen werden, der Quarantaine.

§. 2. Zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung

<sup>1. Orientalische</sup> I. der orientalischen Pest  
<sup>Pest.</sup> sind die Schiffe nach näherer Bestimmung dieses Reglements entweder der Reinigungs- oder der Observations-Quarantaine zu unterwerfen.

<sup>Reinigungs-</sup> §. 3. Der Reinigungs-Quarantaine unterliegen  
<sup>Quarantaine.</sup> die Schiffe:

- 1) aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit giftfangenden Waaren (§. 11.) oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen (§. 11.);
- 2) aus verdächtigen, d. h. solchen Häfen, welche zwar zur Zeit nicht

angesteckt, aber gleich den Ländern, zu denen sie gehören, der Ansteckung durch die Pest leichter zugänglich sind (§. 9.), mit giftfangenden Waaren oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen, wenn solche Schiffe nicht mit reinen Gesundheitspässen versehen sind, d. h. mit einem von der betreffenden Ortsbehörde ausgestellt und von dem diesseitigen Königlichen Consul oder, wenn in dem Hafen oder in dem Bezirke, zu welchem derselbe gehört, ein Preussischer Consul nicht residirt, von einem andern dort residirenden Consul beglaubigten Atteste darüber, daß während der Anwesenheit des Schiffes weder da, wo die Ladung eingenommen wurde, noch in der Umgegend Spuren einer pestartigen Krankheit wahrgenommen seien;

- 3) auf welchen während der Reise Todesfälle unter, der Pest verdächtigen Symptomen eingetreten sind, oder welche bei ihrer Ankunft vor dem Preussischen Hafen der Pest verdächtige Kranke an Bord haben;
- 4) welche während der Reise aus angesteckten Schiffen oder aus solchen, die aus angesteckten Häfen oder Landestheilen kamen, Personen oder Waaren an Bord genommen haben.

§. 4. Die Reinigungs-Quarantaine kann lediglich den, im §. 5. bezeichneten Fall ausgenommen, nur in einer der in Großbritannien oder dessen Besitzungen, Frankreich, Algerien, Sardinien oder Dänemark bestehenden Löschungs-Quarantaine-Anstalten abgehalten, und das Schiff darf nur nach Vorzeigung des, in einer solchen Anstalt erhaltenen Quarantaine - Gesundheits - Attestes in Preussische Häfen eingelassen werden.

Fehlt solches Attest, so ist das, nach vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegende, Schiff von den diesseitigen Häfen ab- und zu einer Reinigungs-Quarantaine des Auslandes zurückzuweisen.

Dasselbe geschieht, wenn das Schiff zwar mit einem Quarantaine-Attest versehen ist, aber der Pest verdächtige Kranke an Bord hat, oder wenn die, im §. 3. No. 3. gedachten Todesfälle oder die, im §. 3. No. 4. gedachte Annahme von Personen oder Waaren nach dem Abgange von dem Quarantaine-Hafen eingetreten sind.

§. 5. Hat aber ein, nach den vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegendes Schiff nicht mehr giftfangende Waaren oder giftfangende Verpackungen nicht giftfangender Waaren an Bord, als auf seinem Verdeck selbst zu gleicher Zeit mit Sicherheit ausgelüftet, geräuchert und gereinigt werden können, und liegt keiner der, im §. 3. No. 3. gedachten Fälle vor, so soll das Schiff bei Swinemünde zur Reinigungs-Quarantaine verstattet werden.

Observations-  
Quarantaine.

§. 6. Der Observations-Quarantaine unter-  
liegen die Schiffe:

- 1) aus angestreckten Häfen (§. 8.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast;
- 2) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn solche Schiffe unreine Fässer führen;
- 3) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit giftfangenden Waaren oder Verpackungen, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen und seit dem Abgange an einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verfloßen sind;
- 4) aus verdächtigen Häfen mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verfloßen sind;
- 5) welche innerhalb der letzten 30 Tage der Reise mit Schiffen aus angestreckten Häfen Gemeinschaft gehabt, aber aus ihnen weder Personen noch Waaren übernommen;
- 6) welche Personen oder Waaren aus verdächtigen Schiffen übernommen haben.

Hat in dem unter No. 4. gedachten Falle die Reise länger als 30 Tage gedauert, oder in dem unter No. 5. gedachten Falle die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise Statt gefunden, so unterliegt das Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Dasselbe findet Statt, wenn die unter No. 5. gedachte Gemeinschaft oder die unter No. 6. bezeichnete Uebernahme in einem Hafen Statt fand, welcher nach den Bestimmungen der §§. 8. und 9. weder zu den pestartig angestreckten, noch zu den der Pest verdächtigen Häfen gehört.

§. 7. Die Observations-Quarantaine ist in einer der Anstalten des Auslandes (§. 4.), welche zum Zweck der Beobachtung verdächtiger Schiffe bestehen, oder, nach der Wahl des Schiffers, bei Swinemünde abzuhalten.

Die nach den Bestimmungen des §. 6. No. 1—6. der Observations-Quarantaine unterliegenden Schiffe, welche mit einem Quarantaine-Gesundheits-Attest der Quarantaine-Anstalt bei Swinemünde oder einer der im Eingange dieses §. bezeichneten Anstalten des Auslandes versehen, sind ohne Weiteres in jedem Preussischen Hafen zuzulassen, es sei denn, daß der im §. 6. No. 5. und 6. bezeichnete Verkehr nach dem Abgange vom fremden Quarantainehafen Statt gefunden hätte.

In diesem Falle oder wenn dem Schiffe das Quarantaine-Gesund-

beits-Attest überhaupt fehlt, ist dasselbe von allen Preussischen Häfen, mit Ausnahme von Swinemünde, zurück- und zur Abhaltung der Observations-Quarantaine entweder nach dem Auslande (§. 4.) oder nach Swinemünde zu verweisen, und, hier ankommend, in Observations-Quarantaine zu legen.

Hat aber die im §. 6. No. 5. gedachte Gemeinschaft zwar nach dem Abgange des Schiffes aus dem Quarantainehafen aber nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise Statt gefunden, so unterliegt das, mit dem Quarantaine-Gesundheits-Atteste versehene Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Peftartig ange-  
steckte Häfen und  
Landestheile.

§. 8. Als pestartig angesteckt sind, bis auf Weiteres, zu betrachten:

- 1) Tripolis in Syrien,
- 2) Alexandria,
- 3) Damiette,
- 4) die Häfen der Insel Candia.

Der Pestverdäch-  
tige Häfen und  
Landestheile.

§. 9. Der Pest verdächtig sind bis auf Weiteres:

- 1) alle Türkischen Häfen mit Einschluß der Syrischen und Egyptischen, sofern sie nicht im §. 8. für angesteckt erklärt sind;
- 2) alle übrigen Häfen der Nordküste Afrika's mit Ausnahme der als unverdächtig zu betrachtenden Häfen Algeriens und der Maroccanischen Staaten.

§. 10. Alle in den §§. 8. und 9. nicht für angesteckt oder verdächtig erklärte Landestheile und Häfen in und außer Europa sind in Beziehung auf die orientalische Pest als unverdächtig anzusehen.

Giftfangende Waaren und  
Verpackungen.

§. 11. Giftfangende Waaren sind:

- 1) Wolle;
- 2) Baumwolle;
- 3) Seide;
- 4) Haare;
- 5) Vorsten;
- 6) Federn;
- 7) Daunen;
- 8) Flachse;
- 9) Hanf;
- 10) Heede;
- 11) Lumpen und Lappen;
- 12) Häute, Felle, Leber, Pergament;
- 13) Pelz- und Rauchwerk;
- 14) alle aus den unter No. 1—13. bezeichneten Materialien dargestellten Fabrikate und solche, bei denen dergleichen eingemischt

sind, mit Ausnahme des, während der Reise im Schiffgebrauch befindlich gewesenen Segel- und Tauwerks und des getheerten Tauwerks überhaupt, so wie der gesalzenen nassen Häute;

- 15) Thiere, deren Haut mit Wolle, Haaren, Borsten oder Federn bedeckt ist;
- 16) Horn und Hornspitzen im rothen Zustande;
- 17) Schwämme;
- 18) Bast und Matten;
- 19) geraspelttes Farbeholz.

Werden dergleichen Materialien oder aus solchen dargestellte Fabrikate zur Verpackung verwendet, so ist diese als giftfangend anzusehen.

Quarantaine-  
Brisen.

§. 12. Die nach §. 5. ausnahmsweise nachgelassene Reinigungs-Quarantaine dauert 8 Tage, welche von dem Tage ab zu rechnen sind, an welchem die ersten Reinigungsmittel angewendet werden.

Die Observations-Quarantaine dauert:

- 1) in den unter No. 1., 2. und 6. des §. 6. bezeichneten Fällen 4 Tage;
- 2) in den unter No. 3., 4. und 5. ebendasselbst bezeichneten Fällen, wenn von dem Abgange des Schiffes aus dem verdächtigen Hafen oder von dem Tage, an welchem die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe Statt fand, noch nicht volle 30 Tage verfloßen sind, so lange bis diese Frist erfüllt ist.

II. Das gelbe  
Fieber.

II. Maßregeln zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung des gelben Fiebers.

§. 13. Schiffe, welche bei ihrer Ankunft vor einem Preussischen Hafen am gelben Fieber leidende Kranke an Bord, oder auf welchen während der letzten 10 Tage der Reise Leute an dieser Krankheit gelitten haben oder verstorben sind, sollen in keinem Preussischen Hafen zugelassen, sondern nach einer Quarantaine des Auslandes (§. 4.) verwiesen werden.

§. 14. Ist die Mannschaft gesund, hat das Schiff innerhalb jener Frist (§. 13.) weder am gelben Fieber Erkrankte gehabt, noch durch den Tod verloren, so ist es in sämmtlichen Preussischen Häfen ohne Weiteres zuzulassen.

III. Allgemeine  
Bestimmungen.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§. 15. Sollte die orientalische Pest in einem Hafen oder Landestheile zum Ausbruche kommen, welcher in den §§. 8. und 9. als pestartig angestrichet oder verdächtig nicht verzeichnet ist, oder das gelbe Fieber in irgend einem Landestheile oder Hafen von Umständen begleitet

auftreten, welche zu strengeren Maßregeln Anlaß geben, so werden diese getroffen und öffentlich bekannt gemacht werden.

§. 16. Jeder Schiffer hat bei seiner Ankunft vor einem Preussischen Hafen die, zu sanitätspolizeilichen Zwecken an ihn gerichteten Fragen vollständig und der Wahrheit gemäß zu beantworten.

Die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde und die Hafen-Polizei-Behörden in den übrigen Preussischen Häfen haben, wenn sich der Verdacht ergibt, daß ein Schiffsführer mit der Wahrheit zurückhalte, das Schiff so lange unter Aufsicht zu stellen, bis nach Vergleichung der Schiffs- und Ladungspapiere und nach Vernehmung der Mannschaft, allenfalls unter Zuziehung eines Arztes, der Thatsbestand ermittelt ist.

Unterliegt das Schiff hiernach, mit Rücksicht auf die Vorschriften dieses Reglements, der Quarantaine, so ist nach den, in den §§. 4., 7. und 13. enthaltenen Bestimmungen zu verfahren.

Hat der Schiffsführer zu sanitätspolizeilichem Zwecke an ihn gerichtete Fragen unrichtig beantwortet, so unterliegt derselbe, mit Vorbehalt der Ansprüche der Rhederei und der Ladungs-Interessenten an ihn wegen Schäden und Kosten einer Geldstrafe von fünfzig Thalern, welcher im Falle des Unvermögens eine Gefängnißstrafe von sechs Wochen zu substituiren ist.

Ist dadurch Schaden entstanden, so treten die Allgemeinen Strafgesetze in Anwendung.

§. 17. Jeder Führer eines Preussischen Schiffes, welcher einen, in diesem Reglement als pestartig angestrichet oder als der Pest verdächtig bezeichneten Hafen oder Landestheil verläßt, hat sich mit einem Gesundheits-Passe zu versehen.

§. 18. Die Ausführung dieses Reglements und die Leitung der Quarantaine-Angelegenheiten zu Swinemünde wird in diesem Hafen einer Sanitäts-Kommission übertragen, bestehend aus dem Landrathe des Kreises als Vorsitzendem, den Mitgliedern der Schiffahrts-Kommission, deren Direktor im Falle der Abwesenheit des Landraths den Letzteren zu vertreten hat, und dem Kreis-Physikus.

In den übrigen Preussischen Häfen verbleibt die Ausführung der, das Quarantainewesen betreffenden Vorschriften den Hafen-Polizeibehörden.

§. 19. Die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde soll mit einer Instruktion versehen und diese, wie das vorliegende Reglement, durch die Amts-Blätter der königlichen Regierungen der Provinzen Preußen und Pommern zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Die gedachten königlichen Regierungen haben in den Häfen ihrer Verwaltungsbezirke besondere Abdrücke dieses Reglements und der Instruktion der Sanitäts-Kommission zu Swinemünde veräußlich, und

den Schiffahrttreibenden durch die Amts-Blätter die Termine, von welchen ab und wo diese Exemplare zu haben sind, bekannt zu machen.

Jeder Führer eines Preussischen Seeschiffs, welcher nach dem Eintritt jener Termine in einen Preussischen Seehafen zurückkehrt, ohne Abdrücke des Reglements und der Instruktion an Bord zu haben, verfällt in eine, zur See oder Orts-Armen-Kasse des Eingangshafens einzuziehende Ordnungsstrafe von fünf Thalern. Befreit von der Strafe sind diejenigen Seeschiffsführer, welche bei dem Eintritt jener Termine zur See abwesend waren, bei ihrer ersten Rückkehr in einen Preussischen Hafen.

Berlin, den 30. April 1817.

Der Minister der Geistlichen, Unter-  
richts- und Medizinal-Angelegenheiten.  
Eichhorn.

Der Minister des Innern.  
In Auftrag  
Matthiä.

Der Minister der auswärtigen  
Angelegenheiten.  
v. Canitz.

Der Finanz-Minister.  
In Auftrag  
v. Pommer-Esche.



382.431 - H19

Handbuch für...

382.431

H19

NOV 1 1940

