

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

35. Stück, 06.05.1924

Gesetzblatt

für den

Freistaat Oldenburg.

Landesteil Oldenburg.

XLIII. Band. (Ausgegeben den 6. Mai 1924.) 35. Stück.

Inhalt:

Nr. 76. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 30. April 1924, betreffend Änderung der Seelotsgebührenordnung.

Nr. 76.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Änderung der Seelotsgebührenordnung.

Oldenburg, den 30. April 1924.

Auf Grund einer Ermächtigung des Herrn Reichsverkehrsministers verordnet das Staatsministerium in Abänderung der Verordnungen vom 21. November 1922 (Gesetzbl. Bd. XLI, S. 1474 ff.) und vom 5. November 1923 (Gesetzbl. Bd. XLII, S. 861 f.), sowie unter Aufhebung der Verordnung vom 11. Februar 1924 (Gesetzbl. Bd. XLIII, S. 68):

Artikel 1.

Die in dem § 2 angeführten Sätze werden, um das zehnfache verkleinert, als Goldmarkbeträge (1 Goldmark = $\frac{10}{42}$ Dollar nordamerikanischer Währung) festgesetzt.

Artikel 2.

Die Ziffer 4 des § 2 wird gestrichen.

Artikel 3.

Die Ziffern 5 und 6 des § 2 erhalten als § 2a folgende Fassung:

Das Lotsgeld von der Wesermündung nach der Elbe beträgt, ohne Rücksicht auf den Tiefgang des Schiffes (eingeschlossen Reisegeld des Lotsen):

für Schiffe von	1—2000	Brutto-Registertons	30	Gm.,
"	"	"	50	"
"	über	3000	60	"

Falls ein Lotse für ein Schiff von oder nach einem andern Ort verlangt wird, so ist über Lotsgeld und Reisegeld des Lotsen eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Artikel 4.

Die Ziffer 7 des § 2 erhält folgende Fassung:

Bei der Berechnung der Lotsgelder und der sonstigen Gebühren werden die sich ergebenden Goldpfennigbeträge auf volle 10 Goldpfennige nach oben aufgerundet.

Artikel 5.

Das Liegegeld des § 8 beträgt 12 Goldmark.

Artikel 6.

Die Vergütung des § 12 beträgt 25 Goldmark.

Artikel 7.

Der § 13 erhält folgende Fassung:

Der Gesamtbetrag der in dem § 2 festgesetzten Sätze wird bei Schiffen

von	1—1000	Brutto-Registertons	mit	0,60,
"	1001—2000	"	"	0,51,
"	2001—3000	"	"	0,46,
über	3000	"	"	0,42

multipliziert.

Der sich danach ergebende Betrag ist als Goldmarkbetrag in Rentenmark oder in der Währung der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu zahlen, wobei 1 Goldmark = $\frac{10}{42}$ Dollar zu rechnen ist. Bremer Dollarschakanweisungen und Dollarschakanweisungen des Reiches werden zum Nennwert an Zahlungsstatt angenommen. Das Gleiche gilt für die Gebühren der §§ 8 und 12.

Artikel 8.

Diese Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 1. April 1924 in Kraft.

Artikel 9.

Nachstehend wird die vom 1. April 1924 an geltende Fassung in entsprechender Paragraphierung bekannt gemacht.

Seelots-Gebührenordnung

vom 30. April 1924.

Auf Grund einer Ermächtigung des Herrn Reichsverkehrsministers wird mit Wirkung vom 1. April 1924 verordnet:

§ 1.

Das Seelotsgeld wird nach Dezimetern des Tiefgangs und Brutto-Registertons der gelotsten Schiffe berechnet und ist, abgesehen von den in dieser Verordnung bestimmten Ausnahmen, stets aus bezw. bis See zu entrichten. Für die Berechnung des Lotsgeldes ist der Tag, an dem der Lotse an Bord kommt, maßgebend.

§ 2.

Es werden erhoben für einkommende Schiffe aus See bis Bremerhaven (Keede) und für ausgehende von Bremerhaven (Keede) bis See:

1. für jeden Dezimeter Tiefgang 1 Gm.
(der niedrigste zur Berechnung kommende
Tiefgang beträgt 1 Meter);
2. für je 100 Brutto-Registertons ein Zu-
schlag nach folgenden Sätzen:
 - a) von 101—200 Brutto-Registertons . . . 5 Gm.
" 201—300 " " . . . 10 "
" 301—400 " " . . . 15 "
und so fort bis 4100 Brutto-Register-
tons einschließlich für je 100 Tons
5 Goldmark mehr;
 - b) von 4101—4200 Brutto-Registertons 201 "
" 4201—4300 " " 202 "
" 4301—4400 " " 203 "
und so fort für je 100 Tons 1 Gold-
mark mehr. Schiffe unter 101 Brutto-
Registertons zahlen einen festen Brutto-
Registertonzuschlag von 10 Goldmark.
3. Von der Summe der Gebühren 1 und 2 werden
für umkehrende Schiffe, d. h. solche, die aus irgend
welchen Gründen nicht auslaufen, wenn die Be-
lotzung auf folgenden Strecken aufhört, in Abzug
gebracht:
 - a) auf der Strecke von den 1. Tonnen bis
Kotesand 10 %,
 - b) " " " " Kotesand bis Hoheweg 20 %,
 - c) " " " " oberhalb Hoheweg . . 30 %.

Hat die Belotzung auslaufend auf fol-
genden Strecken wieder angefangen, so werden

 - a) auf der Strecke von den 1. Tonnen bis
Kotesand 30 %,
 - b) " " " " Kotesand bis Hoheweg 20 %,
 - c) " " " " oberhalb Hoheweg . . 10 %

in Abzug gebracht.

4. Bei der Berechnung der Lotsgelder und der sonstigen Gebühren werden die sich ergebenden Goldpfennigbeträge auf volle 10 Goldpfennige nach oben aufgerundet.

§ 3.

Das Lotsgeld von der Wesermündung nach der Elbe beträgt ohne Rücksicht auf den Tiefgang des Schiffes, eingeschlossen Reisegeld des Lotsen:

für Schiffe von	1—2000	Brutto-Registertons	30	Gm.
„	2001—3000	„	50	„
über	3000	„	60	„

Falls ein Lotse für ein Schiff von oder nach einem anderen Ort verlangt wird, so ist über Lotsgeld und Reisegeld des Lotsen eine besondere Vereinbarung zu treffen.

§ 4.

Bei Schleppzügen, sofern sie nur einen Lotsen nehmen, wird das Lotsgeld nach dem größten Tiefgang und dem größten Brutto-Registertonnengehalt des schleppenden oder geschleppten Fahrzeugs berechnet. Nehmen ein schleppendes und ein geschlepptes Fahrzeug je einen Lotsen, so wird das Lotsgeld für jedes Fahrzeug gesondert berechnet.

Nehmen außer dem schleppenden mehrere geschleppte Fahrzeuge zusammen einen Lotsen, so wird das Lotsgeld für die geschleppten Fahrzeuge nach dem größten Tiefgang und dem größten Brutto-Registertonnengehalt der geschleppten Fahrzeuge berechnet.

Für das Lotsgeld haftet der Schlepper.

§ 5.

Außer dem Lotsgeld gebührt den Lotsen, solange sie an Bord des von ihnen gelotsten Schiffes sind, freie Beköstigung und angemessene Unterkunft.

§ 6.

Erhält ein Schiff zwei Lotsen, so ist für jeden Lotsen

der volle Betrag des gebührenmäßigen Lotsgeldes zu entrichten.

§ 7.

Wenn ein Boransegeln des Lotsenfahrzeugs erforderlich wird, so ist der doppelte Betrag der gebührenmäßigen Lotsgelder zu erlegen.

§ 8.

Verlangt ein einkommendes Schiff, daß ihm auf der Weser von der Landstation von Bremerhaven ein Lotse entgegengeschickt wird, so sind die Kosten, welche für die Beförderung des Lotsen entstehen, von dem Schiffe gesondert zu tragen.

§ 9.

Wenn ein Schiff, für welches zu einer bestimmten Zeit ein Lotse bestellt wurde, innerhalb zwei Stunden nach Anborkommen des Lotsen nicht zum Abgange bereit ist, oder wenn ein Schiff von Bremen nach Verlauf von acht Stunden, von Brake nach vier Stunden und von Nordensham nach zwei Stunden nach der zwecks Lotsenbestellung angegebenen Abfahrtszeit nicht auf der Reede von Bremerhaven eintrifft, oder wenn die Reise eines einkommenden oder ausgehenden Schiffes durch widrigen Wind oder sonstige höhere Gewalt verzögert oder zeitweilig unterbrochen wird, ohne daß der Lotse die Ursache der Verzögerung oder Unterbrechung ist, und diese Verzögerung oder Unterbrechung länger als eine Stunde dauert, so ist ein Liegegeld von 12 Goldmark für den Tag, d. h. jede begonnenen 24 Stunden, zu entrichten.

Dasselbe gilt, wenn nach Beendigung der Reise der Lotse auf den Wunsch des Schiffers oder infolge Anordnung der Quarantäne-Behörde oder unter dem Einfluß höherer Gewalt auf dem Schiffe verbleibt.

§ 10.

kehrt ein ausgehendes Schiff nach Passieren der ersten Tonnen wegen widriger Witterungsverhältnisse oder sonstiger Ursachen auf die Weser zurück, so ist einkommend und ausgehend Lotsgeld bis bezw. von Bremerhavener Reede nebst Liegegeld zu entrichten.

kehrt ein ausgehendes Schiff vor Passieren der ersten Tonnen wegen widriger Witterungsverhältnisse oder sonstiger Ursachen zurück, so ist einkommend und ausgehend Lotsgeld bis bezw. von Bremerhavener Reede gemäß § 2 nebst Liegegeld zu entrichten.

§ 11.

Ist das Absetzen eines Lotsen aus einem ausgehenden Schiffe bei der Station des Schoners aus irgend einem Grunde nicht möglich, so ist dem Lotsen während des Aufenthaltes auf dem Schiffe und für die Zeit der Rückreise bis Bremerhaven neben freiem Unterhalt und freier Beförderung nach Bremerhaven ein Liegetag für jeden Tag der Abwesenheit von Bremerhaven zu vergüten.

§ 12.

Wenn ein einkommendes Schiff zur Unterstützung der Mannschaft Lotsen an Bord nimmt, so ist für jeden übernommenen Lotsen die Hälfte des gebührenmäßigen Lotsgeldes zu entrichten, soweit nicht die Vorschriften des Deutschen Handelsgesetzbuches für Berge- und Hilfslohn in Anwendung kommen.

§ 13.

Für Leitung der Manöver eines Schiffes zur Regulierung der Kompassse sowie Verlegung eines Schiffes auf der Reede gebührt dem Lotsen eine Vergütung von je 25 Goldmark.

§ 14.

Für die Inanspruchnahme des Lotsenversesdampfers ist

eine Gebühr nach näherer Bestimmung der Aufsichtsbehörde zu entrichten.

§ 15.

Der Gesamtbetrag der in dem § 2 festgesetzten Sätze wird bei Schiffen

von	1—1000	Brutto-Registertons	mit	0,60
"	1001—2000	"	"	0,51
"	2001—3000	"	"	0,46
über	3000	"	"	0,42

multipliziert.

Der sich danach ergebende Betrag ist als Goldmarkbetrag in Rentenmark oder in der Währung der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu zahlen, wobei 1 Goldmark = $\frac{10}{42}$ Dollar zu rechnen ist. Bremer Dollarschazanzweisungen werden zum Nennwert an Zahlungsstatt angenommen. Das Gleiche gilt für die Gebühren der §§ 9 und 13.

§ 16.

Die Zahlung des Lotsgeldes erfolgt bei einkommenden Schiffen bei Entlassung der Lotsen. Bei ausgehenden Schiffen ist das Lotsgeld auf Verlangen vor Antritt der Reise, die in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen dem Lotsen etwa sonst zukommende Vergütung bei Entlassung des Lotsen zu erlegen oder sicher zu stellen.

Erfolgt die Zahlung nicht gemäß Abs. 1 sofort, so hat sie nach Zustellung der Rechnung in bar oder durch Scheck zu erfolgen.

§ 17.

Die Schiffe haften für das schuldige Lotsgeld. Das Lotsgeld kann im Verwaltungswege eingetrieben werden.

Oldenburg, den 30. April 1924.

Ministerium des Verkehrs.

H. Weber.