Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 22. Januar 1874.) 1. Stück.

Inhalt:

№ 1.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, Departement der Finanzen betreffend Anwendung der Forstordnung vom 28. September 1840 auf die in der Gemeinde Westerstede, Bauerschaft Hüllstede, belegenen Holzungen des Gutsbesitzers A. de Cousser zu Hahn.

Oldenburg, den 2. Januar 1874.

Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß die in den §§ 21—46 der Forstordnung vom 28. September 1840 enthaltenen Vorschriften hinsichtlich der unter den Nummern 4. 6.

8. 9. 21—26. 32. 33. der Beilage I dieser Forstordnung bezeichneten strafbaren Handlungen, unter den im § 74 solcher Forstordnung enthaltenen näheren Bestimmungen, auf die in der Gemeinde Westerstede, Bauerschaft Hüllstede, belegenen Holzungen des Gutsbesitzers A. de Cousser zu Hahn für anwendbar erklärt sind und daß dem Joh. Diedr. Rehnje zu Hüllstederdiele die Beaufsichtigung dieser Holzungen übertragen ist.

Oldenburg, den 2. Januar 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

№ 2.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderung des Reglements vom 30. November 1871 zu dem Gesetze über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. October 1871.

Oldenburg, den 13. Januar 1874.

In Gemäßheit des § 50 des Reichsgesetzes über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. October 1871 hat das Staatsministerium einige von dem Fürsten Reichskanzler unter dem 23. December v. J. erlassene Abänderungen des Reglements vom 30. November 1871 zu dem Gesetze über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. October 1871 in Nachstehendem zur öffentlichen Kunde zu bringen.

Oldenburg, den 13. Januar 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Abänderungen des Post-Reglements vom 30. November 1871.

Das unterm 30. November 1871 erlassene Post-Reglement erfährt einzelne Abänderungen, welche auf Grund der Vorschriften im § 50 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 nachstehend veröffentlicht werden.

1. Im § 3. Die „Außenseite" der Postsendungen betreffend, erhält der letzte Satz unter I folgende Fassung:

Wegen der weiter zulässigen Angaben bei Post-Packetadressen, Postkarten, Waarenproben und Postanweisungen siehe §§ 4, 14, 16 und 18.

2. Der § 4 erhält folgende Fassung:

Begleitadresse zu Packeten.

I. Jeder Packetsendung muß eine Begleitadresse (Post-Packetadresse) in der von der Postverwaltung vorgeschriebenen Form beigegeben sein.

II. Formulare zu Post-Packetadressen können bei allen Postanstalten bezogen werden.

III. Formulare, welche das Publicum auf eigene Kosten sich herstellen läßt, müssen in Größe, Farbe, Format, Stärke und Steifheit des Papiers, sowie im Vordruck mit den von der Post gelieferten Formularen genau übereinstimmen.

IV. Wegen Ausfüllung des Formulars sind die auf demselben vorgedruckten „Bemerkungen über den Gebrauch der Post-Packetadressen" zu beachten.

V. Der Coupon der Post-Packetadresse kann vom Absender zu schriftlichen oder gedruckten ꝛc. Mittheilungen benutzt und vom Empfänger abgetrennt werden.

VI. Die Post-Packetadresse muß bei der Aushändigung des Packets an die Postanstalt bz. an den bestellenden Boten zurückgegeben werden.

3. Der § 5, „Erfordernisse eines Begleitbriefes" betreffend, fällt fort.

4. Der § 6 erhält folgende Fassung:

Mehrere Packete zu einer Begleitadresse.

I. Zu einer Begleitadresse können zwar mehrere Packete gehören, jedoch nicht zugleich Packete mit und solche ohne Werthangabe.

II. Gehören mehrere Packete mit Werthangabe zu einer Adresse, so muß auf derselben der Werth eines jeden Packets besonders angegeben sein.

5. Im § 7, „Bezeichnung" betreffend, erhält der Absatz I. folgende Fassung:

I. Die Bezeichnung (Signatur) eines Packets muß die wesentlichen Angaben der Adresse enthalten, so daß nöthigenfalls das Packet auch ohne die Begleitadresse bestellt werden kann.

6. Im § 8, „Werthangabe" betreffend, erhält der Absatz I. folgende Fassung:

I. Wenn der Werth einer Sendung angegeben werden soll, so muß derselbe bei Briefen auf der Adresse, und bei anderen Sendungen sowohl auf der Begleitadresse, als auf dem dazu gehörigen Packete bei der Signatur, ersichtlich gemacht werden.

7. Im § 14, „Postkarten" betreffend, erhält der letzte Satz im Absatz I. folgende Fassung:

Die Formulare können auch zu Signaturen für Packete verwendet werden.

8. Im § 17. „Recommandirte Sendungen" betreffend, erhält Absatz I. folgende Fassung:

I. Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben, sowie Packete ohne Werthangabe, können unter Recommandation abgesandt werden und müssen in diesem Falle von dem Absender mit der Bezeichnung „Recommandirt" versehen werden; bei Packeten ohne Werthangabe muß diese Bezeichnung auf der Begleitadresse und auf dem Packete angegeben sein. Die Wirkung der Recommandation in Bezug auf die Garantie erstreckt sich in diesem Falle stets nur auf das Packet und nicht zugleich auch auf die Begleitadresse.

9. Im § 20, die „Postvorschußsendungen" betreffend, erhält der Absatz III. folgende Fassung:

III. Sendungen, auf welchen ein Postvorschuß haftet, müssen auf der Adresse den Vorschußbetrag mit den Worten:

„Vorschuß von . . . . . .",

sowie den Namen und die Wohnung des Absenders enthalten. Die Angabe des Vorschußbetrages hat in der Regel in der Thalerwährung zu erfolgen, kann jedoch auch in Gulden stattfinden, wo diese Währung landesüblich ist. Die Thaler- oder Guldensumme muß in Zahlen und in Buchstaben ausgedrückt sein.

10. In demselben Paragraphen erhalten die beiden letzten Sätze im Absatz VI. folgende Fassung:

Eine Vorschußsendung muß spätestens 7 Tage nach dem Eingange der Postanstalt am Aufgabeorte zurückgesandt werden, wenn sie innerhalb dieser Frist nicht eingelöst wird. Dieses gilt auch von Vorschußsendungen mit dem Vermerk „poste restante".

11. Im § 21, die „Postmandate" betreffend, tritt am Schluß des Absatz XIV. folgender Passus hinzu:

Wünscht der Absender, daß die Weitersendung an eine zur Aufnahme des Wechselprotestes befugte Person geschieht, so genügt der Vermerk: „Sofort zum Protest", ohne daß es der namentlichen Bezeichnung einer solchen Person bedarf.

Mit der Weitergabe des Postmandats und dessen Anlagen an den betreffenden Notar, Gerichtsvollzieher ꝛc. ist die Obliegenheit der Postverwaltung erfüllt. Die Protestkosten hat der Absender unmittelbar an den Erheber des Protestes zu entrichten.

12. In demselben Paragraphen treten am Schlusse als Absätze XVI. und XVII. hinzu:

XVI. Den Absendern von Postmandaten ist gestattet, auf der Adreßseite des Mandatformulars das Datum desjenigen Tages anzugeben, an welchem die Einziehung des Betrages von dem Adressaten erfolgen soll. Für die Bestimmungs-Postanstalt ist dann dieser Termin bezüglich der Vorzeigung des Postmandats bei dem Adressaten maßgebend.

XVII. Dem Belieben der Absender bleibt es ferner überlassen, dem Postmandate gleich das ausgefüllte Postanweisungs-Formular behufs Uebermittelung des eingezogenen Betrages an ihre Adresse beizufügen. In der Postanweisung darf solchen Falls nur derjenige Betrag der Forderung angegeben werden, welcher nach Abzug der Postanweisungs-Gebühr übrig bleibt.

13. Im § 22, „Durch Expressen zu bestellende Sendungen" betreffend, erhält der letzte Satz im Absatz III. folgende Fassung:

Bei Briefen mit Werthangabe von mehr als 50 Thalern oder 87½ Gulden erstreckt sich die Verpflichtung der Postverwaltung zur expressen Bestellung in die Wohnung des Adressaten nur auf den Ablieferungsschein, und bei allen Packetsendungen im Gewichte von mehr als 5 Pfund nur auf die Begleitadresse bz. den etwaigen Ablieferungsschein.

14. In demselben Paragraphen erhält der erste Satz im Absatz V. folgende Fassung:

V. Auf Verlangen der Absender kann jedoch die expresse Bestellung von Postsendungen, welche einer Postanstalt von weiterher zugehen und nach einem anderen Postorte gerichtet

sind, stattfinden, wenn die Entfernung zwischen den beiden Postanstalten nicht über fünfzehn Kilometer beträgt.

15. Im § 30, „Zurückforderung von Postsendungen durch den Absender" betreffend, erhält der Absatz VI. folgende Fassung:

VI. Ist die Sendung noch nicht abgegangen, so wird von der Postanstalt das Franco bei Rückgabe des Couverts bz. der Begleitadresse erstattet.

16. Im § 33, den „Umfang der Verbindlichkeit der Postverwaltung in Ansehung der Bestellung 2c." betreffend, erhalten die Punkte 5) und 6) im Absatz I. folgende Fassung:

5) auf Begleitadressen zu gewöhnlichen Packeten,

6) auf Ablieferungsscheine (Post-Packetadressen) über Sendungen mit Werthangabe und über recommandirte Packete.

17. In demselben Paragraphen erhält der Absatz II. folgende Fassung:

II. Soweit die Postverwaltung die Bestellung nicht übernimmt, müssen Briefe mit Werthangabe, Packete mit Werthangabe, sowie recommandirte Packete und ferner die Geldbeträge auf Grund des Ablieferungsscheins (der Post-Packetadresse, der Postanweisung), gewöhnliche Packete dagegen auf Grund der behändigten Begleitadresse, von der Post abgeholt werden.

18. Im § 35, „An wen die Bestellung geschehen muß" betreffend, erhält der erste Satz im Absatz III. folgende Fassung:

III. Wird der Adressat oder dessen nach den vorstehenden Bestimmungen legitimirter Bevollmächtigter in seiner Wohnung nicht angetroffen, oder wird dem Briefträger oder Boten der Zutritt zu ihm nicht gestattet, so erfolgt die Bestellung

der gewöhnlichen Briefe, Postkarten, Drucksachen und

Waarenproben, sowit der Begleitadressen zu gewöhnlichen Packeten (§ 33 Absatz I.) bz. der Packete selbst an einen Haus- oder Comtoirbeamten, ein erwachsenes Familienglied oder sonstigen Angehörigen oder an einen Dienstboten des Adressaten bz. des Bevollmächtigten desselben.

19. In demselben Paragraphen im Absatz IV. tritt hinter „4) Ablieferungsscheine ꝛc." als 5) hinzu:

5) Post-Packetadressen zu recommandirten Packeten und zu Packeten mit Werthangabe (§ 33 Absatz I).

20. In demselben Paragraphen erhält Absatz V. folgende Fassung:

V. Die Bestellung recommandirter Sendungen darf nur gegen Empfangsbekenntniß geschehen, und hat der Adressat bz. dessen Bevollmächtigter zu diesem Behufe den Ablieferungsschein bz. die auf der Rückseite der Post-Packetadresse vorgedruckte Quittung zu unterschreiben.

21. In demselben Paragraphen erhält der Absatz VII. folgenden Zusatz:

Die an Kranke in öffentlichen Krankenanstalten gerichteten Postsendungen dürfen an den Vorstand der Krankenanstalt behändigt werden, sofern dem Briefträger oder Boten der Zutritt zu dem Kranken nach der Natur der Krankheit nicht gestattet werden kann.

22. Im § 37, die „Berechtigung des Adressaten zur Abholung der Briefe ꝛc." betreffend, erhalten die Absätze III. und V. folgende Fassung:

III. Insoweit die Postverwaltung die Bestellung von Packeten ohne Werthangabe, oder von recommandirten Packeten, oder von Sendungen mit Werthangabe, oder von baaren Geldbeträgen zu Postanweisungen übernommen hat, sind bezüglich der Bestellung

a. die gewöhnlichen und recommandirten Packete, sowie die Packete mit Werthangabe und die dazu gehörigen Begleitadressen, sowie etwaige Ablieferungsscheine,

b. die Briefe mit Werthangabe nebst den dazu gehörigen Ablieferungsscheinen,

c. die Postanweisungen nebst den dazu gehörigen Geldbeträgen

je als eine zusammengehörige Sendung anzusehen.

V. Bei recommandirten Briefen und Briefen mit Werthangabe wird zunächst nur der Ablieferungsschein, bei gewöhnlichen und recommandirten Packeten, sowie bei Packeten mit Werthangabe zunächst nur die Begleitadresse bz. der etwaige Ablieferungsschein an den Abholer verabfolgt. Bei Postanweisungen wird zunächst nur die Postanweisung ohne den Betrag dem Abholer ausgehändigt.

23. In § 38 erhalten das Marginal sowie die Absätze I. bis III. folgende Fassung:

Aushändigung der Sendungen nach erfolgter Behändigung der Begleitadressen und der Ablieferungsscheine, sowie Auszahlung baarer Beträge.

I. Die Aushändigung der gewöhnlichen Packete, soweit dieselben dem Adressaten nicht in die Wohnung bestellt werden, erfolgt während der Dienststunden in der Postanstalt an denjenigen, welcher sich zur Abholung meldet und die zu dem Packete gehörige Begleitadresse zurückgiebt.

II. Recommandirte Sendungen und Sendungen mit Werthangabe, ferner bei Postanweisungen die auszuzahlenden Geldbeträge werden, insofern die Abholung von der Post erfolgt, an denjenigen ausgehändigt, welcher der Postanstalt den mit dem Namen des Empfangsberechtigten unterschriebenen Ablieferungsschein, die quittirte Post-Packetadresse oder bz. die unterschriebene Postanweisung überbringt und aushändigt.

III. Eine Untersuchung über die Aechtheit der Unterschrift und des etwa hinzugefügten Siegels unter dem Ablieferungsscheine u. s. w., sowie eine weitere Prüfung der Legitimation desjenigen, welcher diesen Schein oder die Begleitadresse überbringt, liegt der Postanstalt nach § 49 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs nicht ob.

24. Im § 40, die „Behandlung unbestellbarer Postsendungen am Bestimmungsorte" betreffend, erhält der Satz unter 4) im Absatz I. folgende Fassung:

4) wenn es sich um eine Sendung mit Postvorschuß handelt, auch wenn sie mit „poste restante" bezeichnet ist, und die Sendung nicht innerhalb 7 Tage nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte eingelöst wird;

25. In demselben Paragraphen erhalten die Absätze II. und IV. folgende Fassung:

II. Bevor in dem Falle zu I eine mit einer Begleitadresse versehene Sendung deshalb als unbestellbar angesehen wird, weil mehrere dem Adressaten gleichbenannte Personen im Orte sich befinden, und der wirkliche Adressat nicht sicher zu unterscheiden ist, muß die Begleitadresse nach dem Aufgabeorte zurückgesandt werden, um den Absender, wenn derselbe auf Grund der Begleitadresse ermittelt werden kann, zur näheren Bezeichnung des Adressaten zu veranlassen.

IV. In allen vorgedachten Fällen ist der Grund der Zurücksendung oder eintretendenfalls, daß und weshalb die Veräußerung erfolgt sei, auf der Begleitadresse zu vermerken.

26. In demselben Paragraphen kommt Absatz VI. in Wegfall.

27. Im § 41, die „Behandlung unbestellbarer Postsendungen am Aufgabeorte" betreffend, erhält der Absatz IV, folgende Fassung:

IV. Wird der Absender ermittelt, verweigert derselbe aber die Annahme oder läßt innerhalb 14 Tage nach Behändigung der Begleitadresse oder des Ablieferungsscheins oder der Postanweisung die Sendung bz. den Geldbetrag nicht abholen, so können die Gegenstände zum Besten der Postarmen- oder Unterstützungskasse verkauft werden.

28. Im § 42, die „Entrichtung des Portos und der sonstigen Gebühren" betreffend, erhalten die Absätze III. und VIII. folgende Fassung:

III. Ist das Franco am Abgangsorte zu niedrig erhoben und berechnet worden, so wird das tarifmäßige Ergänzungs-Porto vom Adressaten erhoben. Der Adressat kann in solchem Falle, und wenn die Sendung nicht aus fremdem Postgebiete herrührt, die Ausfolgung derselben ohne Portozahlung verlangen, insofern er den Absender namhaft macht und bz. das Couvert oder eine Abschrift davon zurückzunehmen gestattet. Der fehlende Betrag wird alsdann vom Absender eingezogen.

VIII. Hat der Adressat die Sendung angenommen, so ist er, sofern in Vorstehendem nicht ein Anderes bestimmt ist, zur Entrichtung des Portos und der Gebühren verpflichtet, und kann sich davon durch spätere Rückgabe der Sendung nicht befreien. Die Staatsbehörden sind jedoch befugt, auch nach erfolgter Annahme und Eröffnung portopflichtiger Sendungen, die Briefcouverts zu dem Zwecke an die Postanstalt zurückzugeben, das Porto von dem Absender nachträglich einzuziehen, bz. bei Packeten die Postanstalt dieserhalb schriftlich zu requiriren.

29. Im § 44, die „Estafettenbeförderung" betreffend, erhält der Absatz XIV. folgende Fassung:

XIV. Bei Estafetten nach Orten unter fünfzehn Kilometern erfolgt die Berechnung der tarifmäßigen Gebühren nach denselben Grundsätzen, welche bezüglich der Extraposten ꝛc. nach Orten unter fünfzehn Kilometern im § 59 vorgeschrieben sind.

30. In demselben Paragraphen erhält der erste Satz im Absatz XV. folgende Fassung:

XV. Wünscht der Absender einer Estafette, welche nur bis zur nächsten Station oder nach einem Orte geht, der ohne Pferdewechsel erreicht werden kann, die Rückbeförderung der Antwort durch den Postillon, welcher die Estafette überbracht hat, so ist dieses zulässig, wenn der Postillon den Rückritt innerhalb sechs Stunden nach seiner Ankunft antreten kann, und zwischen der Ankunft und dem Rückritt mindestens

eine Ruhezeit von der Dauer der einfachen Beförderungsfrist gewährt wird.

31. In demselben Paragraphen kommen das Marginal unter g) und der zu demselben gehörige Absatz XIX., die „Berechnung der Bruchmeilen und der Bruchpfennige" betreffend, in Wegfall.

32. Im § 48, die „Grundsätze der Personengeld-Erhebung" betreffend, erhält der Absatz I. folgende Fassung:

I. Das Personengeld wird erhoben, entweder

a) nach der von dem Reisenden mit der Post zurückzulegenden Entfernung, unter Anwendung des für den Cours pro Kilometer angeordneten Satzes, oder

b) nach dem für einen bestimmten Cours angeordneten Localsatze.

33. In demselben Paragraphen erhält der Absatz IV. folgende Fassung:

IV. Für Plätze, welche bei einer Postanstalt zur Reise bis zu einem zwischen zwei Stationen auf dem Course gelegenen Orte (Zwischenorte) genommen werden, kommt, gleichviel ob sich in diesem Zwischenorte eine Postanstalt befindet oder nicht, das Personengeld nach der wirklich zurückzulegenden Kilometerzahl, als Minimum jedoch der Betrag von 3 Sgr. bz. 11 Kr. zur Erhebung.

34. Im § 53, das „Ueberfrachtporto und die Versicherungsgebühr" betreffend, erhält der Absatz II. folgende Fassung:

II. Für das Mehrgewicht des Reisegepäcks ist bei der Einlieferung Ueberfrachtporto zu entrichten. Dasselbe beträgt, nach Maßgabe derjenigen Entfernung, welche der Personengeld-Erhebung zum Grunde gelegt wird, für jedes Kilogramm oder den überschießenden Theil eines Kilogramms:

1) bei Beförderungen bis 75 Kilometer $^1/_2$ Sgr., als Minimum $2^1/_2$ Sgr.;

2) bei Beförderungen über 75 Kilometer 1 Sgr., als Minimum 5 Sgr.

35. Im § 59, die „Zahlungssätze bei Extrapost- und Courierbeförderungen" betreffend, erhalten die Absätze I. und II. folgende Fassung:

I. An Vergütung für die Pferde ist pro Kilometer zu zahlen:

für ein Extrapostpferd . . . . 2 Sgr.
für ein Courierpferd . . . . 2½ „

II. Das Wagengeld beträgt ohne Unterschied der Gattung des Wagens oder Schlittens pro Kilometer 1 Sgr.

36. In demselben Paragraphen erhalten die Absätze XIV., XV., XVI., XVIII. und XXVII. folgende Fassung:

XIV. Das Postillonstrinkgeld beträgt ohne Unterschied der Bespannung für jeden Postillon auf den Kilometer 1 Sgr.

XV. Unentgeltlich hergegebene Mehrbespannung kommt bei Berechnung des Chausseegeldes nicht in Betracht.

XVI. Extrapostreisende, die sich am Bestimmungsorte ihrer Reise nicht über sechs Stunden aufhalten, haben, wenn sie mit den auf der Tourreise benutzten Pferden bz. Wagen einer Station die Rückfahrt bis zu dieser Station bewirken wollen, und sich vor der Abfahrt darüber erklären, für die Rückfahrt nur die Hälfte der nach den Sätzen unter a, b, c und g sich ergebenden Beträge zu entrichten, als Minimum jedoch für die ganze Fahrt die Kosten für eine Tourbeförderung von 15 Kilometern.

XVIII. Zwischen der Ankunft und dem Antritt der Rückfahrt muß den Pferden eine Ruhezeit mindestens von der Dauer der einfachen Beförderungsfrist gewährt werden.

XXVII. Benutzt ein im Orte befindlicher Reisender die bestellten Extrapostpferde nicht, so hat derselbe, wenn die Abbestellung vor der Anspannung erfolgt, keine Entschädigung, wenn dagegen die Pferde zur Zeit der Abbestellung bereits angespannt waren, den Betrag des reglementsmäßigen Extra-

post- ꝛc., Wagen- und Trinkgeldes für fünf Kilometer, sowie die ganze Wagenmeistergebühr als Entschädigung zu entrichten,

37. In demselben Paragraphen erhält der erste Satz im Absatz XXX. folgende Fassung:

XXX. Für die Beförderung der Reisenden wird erhoben:

1) das reglementsmäßige Extrapost- ꝛc., Wagen- und Trinkgeld,
   a) wenn die Entfernung von einem Pferdewechsel zum anderen mehr als 15 Kilometer beträgt, nach der wirklichen Entfernung,
   b) wenn solche weniger als 15 Kilometer beträgt, nach dem Satze für 15 Kilometer,
2) die einfache Wagenmeistergebühr, welche von der Postanstalt am Stations-Abgangsorte der Extrapost zu berechnen ist.

38. In demselben Paragraphen erhalten das Marginal unter n) und die Absätze XXXI., XXXII. und XXXIII. folgende Fassung:

n) Extraposten ꝛc. nach Orten unter 15 Kilometern.

XXXI. Für Extraposten ꝛc. nach Orten unter 15 Kilometern werden die Gebühren für eine Entfernung von 15 Kilometern erhoben.

XXXII. Wenn die Reise an einem Orte endigt, welcher nicht über 10 Kilometer hinter oder seitwärts einer Station liegt, so hat der Reisende nicht nöthig, auf der letzten Poststation die Pferde zu wechseln, vielmehr müssen ihm auf der vorletzten Station die Pferde gleich bis zum Bestimmungsorte gegen Entrichtung der reglementsmäßigen Sätze für die wirkliche Entfernung, jedoch mindestens für 15 Kilometer, gegeben werden.

XXXIII. Geht die Fahrt von einer Station bz. von einem Eisenbahn-Haltepunkte ab und über eine Station hinaus, welche nicht über 10 Kilometer vom Abfahrtsorte entfernt liegt, so kann über diese Station ohne Pferdewechsel ebenfalls gegen Entrichtung der reglementsmäßigen Sätze für

die wirkliche Entfernung, jedoch mindestens für 15 Kilometer, hinausgefahren werden.

39. In demselben Paragraphen erhält das Marginal unter p) und der dazu gehörige Absatz XXXIV. folgende Fassung:

p) Umrechnung in die landesübliche Münzwährung.

XXXIV. Wegen Umrechnung der Beträge an Extrapost- 2c. Gebühren in den Gebieten mit anderer, als der Thaler- und Silbergroschen-Währung gelten die Vorschriften im § 44 Absatz XXI.

40. Im § 63 erhält der erste Satz im Absatz IV. folgende Fassung:

IV. Beträgt der zurückzulegende Weg nicht über 20 Kilometer, so darf der Postillon ohne Verlangen des Reisenden unterwegs nicht anhalten.

In der Anlage zu § 43 des Post-Reglements, Zusammenstellung der Tarifbestimmungen, treten folgende Aenderungen ein:

41. Im § VII. erhält der zweite Satz, das Porto für Vorschußsendungen betreffend, folgende Fassung:

An Porto für Vorschußsendungen sind zu erheben:

a) für Vorschußbriefe (Postkarten, Drucksachen und Waarenproben), ohne Unterschied des Gewichts:

auf Entfernungen bis 10 geographische Meilen einschließlich . . . . . 2 Sgr. bz. 7 Kr.
auf alle weiteren Entfernungen 4 „ „ 14 „

Für unfrankirte Postvorschußbriefe wird ein Portozuschlag von 1 Sgr. bz. 3 Kr. erhoben.

Bei portopflichtigen Dienstsachen findet dieser Zuschlag nicht statt.

b) für Vorschußpackete das betreffende Porto für das Packet.

42. Im § XIII. erhält der Absatz unter I b., das Expreßbestellgeld nach dem Landbestellbezirke betreffend, folgende Fassung:

b) wenn die Bestellung im Landbestellbezirke der Postanstalt erfolgt, für jede Sendung pro Kilometer 1 Sgr. bz. 3½ Kr., im Ganzen jedoch nicht unter 4 Sgr. bz. 14 Kr. für jede Bestellung.

Die bei Berechnung des zu erhebenden Gesammtbetrages sich etwa ergebenden Bruchkreuzer sind auf volle Kreuzer abzurunden.

43. Im § XIV., die „Nachsendung" betreffend, erhält der erste Satz folgende Fassung:

Für nachzusendende Packete, für nachzusendende Briefe mit Werthangabe und für nachzusendende Briefe mit Postvorschuß wird das Porto und bz. auch die Versicherungsgebühr von Bestimmungsort zu Bestimmungsort zugeschlagen; der Portozuschlag von 1 Sgr. wird jedoch für die Nachsendung nicht erhoben.

44. Im § XV., die „Rücksendung" betreffend, erhält der erste Satz folgende Fassung:

Für zurückzusendende Packete, für zurückzusendende Briefe mit Werthangabe und für zurückzusendende Briefe mit Postvorschuß ist das Porto bz. auch die Versicherungsgebühr für die Hin- und für die Rücksendung zu entrichten; der Portozuschlag von 1 Sgr. wird jedoch für die Rücksendung nicht erhoben.

45. Im § XIX., den „Verkauf von Formularen zu Postkarten ꝛc. betreffend" erhält das Marginal und der letzte Satz folgende Fassung:

Verkauf von Formularen zu Postkarten, zu Postanweisungen, zu Post-Packetadressen, zu Postmandaten oder zu Postbehändigungsscheinen.

Formulare zu Post-Packetadressen, zu Postmandaten, sowie zu Postbehändigungsscheinen können bei den Postanstalten zum Preise von ¼ Sgr. für 5 Stück bezogen werden.

Der Reichskanzler.

Fürst **v. Bismarck.**

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 4. März 1874.) 2. Stück.

Inhalt:

№ 3.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Taxen für Aerzte, Zahnärzte und Thierärzte.

Oldenburg, den 31. Januar 1874.

Auf Grund des § 80 Absatz 2 der Gewerbeordnung vom 29. Juni 1868 bestimmt das Staatsministerium, daß vom 1. April 1874 an die unter I, II, III angeschlossenen Taxen für Aerzte, Zahnärzte und Thierärzte an die Stelle der durch die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 17. September 1869 (Gesetzblatt Band 21 Seite 143) bis weiter aufrecht erhaltenen Taxen für Medicinalpersonen vom 14. April 1830 (Gesetz S. Bd. 6 S. 154) und für Thierärzte vom 26. Mai 1827 (Ges. S. Bd. 5 Heft 6 S. 424) treten sollen.

Die Bestimmung des § 2 der Ministerial-Bekanntmachung vom 10. Mai 1870, betreffend die Zuziehung eines Thierarztes bei Schafverkäufen wird aufgehoben.

Oldenburg, 1874, Januar 31.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

I. Taxe für Aerzte.

A. in gerichtlichen und polizeilichen Fällen.

a. Diejenigen Aerzte, welche Civilstaatsdiener sind, erhalten:

Tagegelder nach den Artikeln 21—25 des Civilstaatsdienergesetzes;

Transportkosten nach den Artikeln 26 und 27 des Civilstaatsdienergesetzes;

Dieselben haben, wenn sie mit einem Gerichte oder Amte bei einem Geschäfte concurriren, des vom Gerichte oder Amte zu stellenden Fuhrwerks sich mit zu bedienen, insofern sie nicht über 2 Kilometer vom Sitze der Behörde entfernt wohnen.

eine Vergütung nach den Bestimmungen unter b nur bei den öffentlichen Impfungen.

b. Die nicht im Civilstaatsdienst angestellten Aerzte erhalten:

1. für eine Section nebst Obductionsbericht und Gutachten	15 — 36	Rm.
2. für die äußerliche Besichtigung eines Leichnams nebst Bericht	— 8	Rm.
3. für die Abwartung eines Termins	— 4	Rm.
für die Abwartung eines schwurgerichtlichen Termins . . .	5 — 15	Rm

4. für die Untersuchung des Gesundheitszustandes einer Person, nebst Bericht	— 4	Rm.
Ist ein ausführliches wissenschaftlich motivirtes Gutachten erforderlich	8 — 30	Rm.
5. für die Untersuchung verdächtiger Gegenstände, verfälschter Lebensmittel, Arzneien ꝛc. nebst Gutachten	3 — 10	Rm.
Der zugezogene Chemiker erhält die gleiche Vergütung neben dem Ersatz des Aufwandes an Reagenzien, Gefäßen ꝛc.		
6. wenn in den Fällen der Ziffer 1—5 das Geschäft in einer Entfernung von mehr als 4 Kilometer vom Wohnorte vorgenommen wird, an Tagegeldern		
für ½ Tag	5	Rm
„ 1 Tag	10	Rm.
„ 1 Nachtquartier . . .	5	Rm.
7. wenn in den Fällen der Ziffer 1—5 das Geschäft in einer Entfernung von mehr als 2 Kilometer vom Wohnorte des Arztes vorgenommen wird, freie Fuhr oder Ersatz der Transportkosten.		
An Transportkosten passiren die wirklich gemachten nothwendigen Auslagen, bezw. wenn die Reise mit eigenem Fuhrwerk oder zu Fuß gemacht ist	0,40	Rm.

für jedes volle Kilometer der Hin- und Rückreise.

Uebrigens haben die Aerzte des von dem Gerichte oder Amte zu stellenden Fuhrwerks sich mit zu bedienen, insofern sie nicht über 2 Kilometer vom Sitze der Behörde entfernt wohnen.

8. bei den öffentlichen Impfungen der Schutzblattern für jede Impfung, einschließlich der Controle . . . . . 1,25 Rm.

Für eine wiederholte Impfung wird, wenn die vorhergegangene erfolglos blieb, nichts vergütet.

Transportkosten werden nicht vergütet.

B. in der Privat-Praxis.

In sämmtlichen Fällen unter B. erhält der Arzt, wenn der Kranke über 2 Kilometer von dem Wohnorte des Arztes entfernt wohnt, neben den festgesetzten Vergütungen:

1. an Entschädigung für Zeitaufwand für jedes zurückgelegte volle Kilometer bis . . . . 0,30 Rm.
2. freie Fuhr oder Ersatz der Transportkosten, und zwar die wirklich gemachten nothwendigen Auslagen bezw., wenn die Reise mit eigenem Fuhrwerk oder zu Fuß gemacht ist . . für jedes zurückgelegte volle Kilometer. 0,40 Rm.

Wenn der Arzt mehrere entfernte Kranke besucht, so muß er die Entschädigung für Zeitaufwand und die Transportkosten nach Billigkeit vertheilen.

a. für ärztliche Verrichtungen.

1.	für den ersten Besuch . . .	1,25 —	4	Rm.
2.	für jeden folgenden Besuch .	1 —	3	Rm.
	Für die bei Besuchen verschriebenen Recepte darf keine besondere Vergütung verlangt werden.			
	In der Regel dürfen nicht mehr als 2 Besuche täglich berechnet werden; in chronischen Fällen ist selbst die Nothwendigkeit des 2. Besuchs nachzuweisen.			
	Wohnen mehrere Kranke von derselben Familie in demselben Hause, so wird für jeden die Hälfte der Vergütung berechnet.			
3.	für einen nächtlichen Besuch, wenn er der erste Besuch des Kranken ist	4 —	8	Rm.
4.	für denselben, wenn er zu den nachfolgenden Besuchen gehört	2 —	6	Rm.
	Für einen nächtlichen Besuch gilt jeder, welcher zwischen 11 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens gemacht wird.			
5.	für eine Consultation im Hause des Arztes einschließlich des Receptes	0,75 —	3	Rm.
6.	für eine solche bei Nachtzeit .	1,50 —	6	Rm.

7.	für jeden zur Cur des Kranken dienenden Brief	2 — 4	Rm.
8.	für Anfertigung eines ärztlichen Attestes	1 — 3	Rm.
9.	für eine wissenschaftlich ausgearbeitete Krankengeschichte oder ein Gutachten über einen Krankheitsfall	8 — 30	Rm.
10.	für die erste persönliche Beredung mehrerer Aerzte über einen Krankheitsfall, jedem derselben	3 — 6	Rm.
11.	für jede folgende Beredung .	2 — 4	Rm.
12.	für die Gegenwart bei einer Niederkunft	6 — 12	Rm.
13.	für die Gegenwart bei einer chirurgischen Operation . .	3 — 8	Rm.
14.	für eine von Privaten verlangte Section	12 — 20	Rm.
15.	für die Anwendung von Rettungsmitteln bei Verunglückten, Scheintodten, Selbstmördern ꝛc.	6 — 12	Rm.
16.	für eine Impfung, einschließlich der Controle und einer etwaigen Nachimpfung	1,25 — 2	Rm.
17.	für die Anwendung electrischer oder galvanischer oder ähnlicher Heilapparate	2 — 4	Rm.
	Bei Wiederholungen jedesmal die Hälfte.		

b. für chirurgische Verrichtungen.

1.	für den Verband einer einfachen Wunde, eines Geschwürs, Abcesses, Panaritiums oder dgl.	1 — 2	Rm.

2.	desgleichen für einen mehr Zeit in Anspruch nehmenden Verband complicirter Wunden oder Geschwüre, auch unter Anlegung von Näthen	1,50 — 4 Rm.
	Hierher gehört auch der Verband größerer eiternder Operationswunden, nach Amputationen ꝛc.	
	Ist der Verband besonders zeitraubend, wie z. B. Gyps-, Kleister- oder Wasserglasverbände, complicirte Contentivverbände nach Fracturen ꝛc. so kann bis zu	8 Rm.
	berechnet werden.	
3.	für die Unterbindung größerer Gefäße zur Blutstillung bei bedeutenderen Verletzungen . .	12 Rm.
4.	für die Trepanation mit einer oder mehren Kronen . . .	24 — 36 Rm.
5.	für die Operation einer Thränenfistel	12 — 18 Rm.
6.	für die Operation des grauen Staars an einem Auge . .	24 — 48 Rm.
	an beiden Augen die Hälfte mehr.	
7.	für die Bildung einer künstlichen Pupille oder eines Augenlides (Blepharoplastik)	24 — 48 Rm.
8.	für die Schieloperation, sowie auch für die Operation der Trichiasis	9 — 20 Rm.
9.	für sonstige kleinere Augenoperationen, incl. derjenigen an den Augenlidern	3 — 9 Rm

10.	für die Exstirpation des bulbus	12 — 36	Rm.
11.	für die Entfernung fremder Körper aus dem Gehörgange oder der Nase	3 — 6	Rm.
12.	für die Exstirpation eines Lippenkrebses	9 — 18	Rm.
13.	für die Rhinoplastik . . .	60 —120	Rm.
14.	für die Operation der Hasenscharte	12 — 24	Rm.
15.	für die Operationen des Zungenkrebses	24 — 50	Rm.
16.	für die Operation einer Speichelfistel	6 — 12	Rm.
17.	für die Exstirpation der Mandeln	6 — 12	Rm.
18.	für die Gaumennath . . .	45 — 75	Rm.
19.	für die Ausrottung eines Rachen- oder Nasenpolypen	12 — 20	Rm.
20.	für die Resection der Kiefer .	45 — 75	Rm.
21.	für die Application des Ohrkatheters nebst Luftdouche . . Bei öfteren Wiederholungen die Hälfte.	1,50 — 4	Rm.
22.	für sonstige ohrenärztliche Hülfsleistungen, je nach Mühe und Schwierigkeit der Ausführung	1 — 6	Rm.
23.	für die Entfernung eines in der Speiseröhre steckenden Fremdkörpers	6 — 12	Rm.
24.	für die Tracheotomie . . .	18 — 36	Rm.
25.	für die Pharyngotomie . . .	12 — 24	Rm.
26.	für die Abnahme einer Brust	24 — 45	Rm.
27.	für die Paracentesis thoracis	15 — 20	Rm.
28.	für die Paracentesis abdominis oder ovarii	4 — 12	Rm.
29.	für die Punction der hydrocele	2 — 5	Rm.

30.	für die zur Radicalcur der hydrocele erforderliche Operation	18 — 30	Rm.
31.	für die Punction der Harnblase	9 — 18	Rm.
32.	für die Application des Katheters bei Männern	3 — 6	Rm.
33.	desgleichen bei Weibern . .	1,50 — 3	Rm.
34.	für die Operation der Phimose und Paraphimose	6 — 12	Rm.
35.	für die Castration	18 — 36	Rm.
36.	für die Operation einer Urinfistel	18 — 36	Rm.
37.	für die Repositition eines Darm- oder Netzbruchs:		
	wenn nicht eingeklemmt . .	3 — 6	Rm.
	wenn eingeklemmt. . . .	9 — 18	Rm.
	einschließlich der Anlegung eines Bruchbandes.		
38.	für die Operation eines eingeklemmten Bruchs	30 — 60	Rm.
39.	für den Steinschnitt oder die Lithotripsie incl. der verschiedenen Sitzungen	75 —150	Rm.
40.	für die Repositition eines Mutter-, Scheiden- oder Mastdarmvorfalls	1,50 — 6	Rm.
	(die Einführung eines besonders zu bezahlenden Pessariums mit inbegriffen)		
41.	für die Operation eines Mutter- oder Mastdarmpolypen oder einer Mastdarmfistel. . . .	12 — 24	Rm.
42.	für die Ovariotomie. . . .	75 —180	Rm.
43.	für größere Exarticulationen, Amputationen und Refectionen je nach der Schwierigkeit . .	30 — 90	Rm.

44.	für die Exarticulation, Amputation oder Resection eines oder mehrer Finger und Zehen incl. der Mittelhand- oder Mittelfußknochen	9 — 24 Rm.
45.	für die Einrichtung der verschiedenen Luxationen in leichteren Fällen	9 — 15 Rm.
46.	in schwereren veralteten Fällen, namentlich mit Anwendung mechanischer Hülfsmittel . . .	20 — 40 Rm.
47.	für die Reposition gebrochener Gesichtsknochen, einer gebrochenen Rippe, der Fracturen der Hand- und Fußwurzel, der Mittelhandknochen, der Finger und Zehen	4 — 12 Rm.
48.	für die Repositition eines gebrochenen Backenknochens, des gebrochenen Schlüsselbeins, des Schulterblattes, des Ober- und Vorderarms, der Kniescheibe und der Unterschenkelknochen .	10 — 15 Rm.
49.	für Reposition des gebrochenen Oberschenkels und Schenkelhalses	15 — 30 Rm.
	Bei einfachen Fracturen sub 47, 48 und 49 sollen stets die niedrigeren Sätze in Anwendung kommen.	
50.	für die Operation eines aneurysma	18 — 45 Rm.
51.	für Tenotomien aller Art . .	10 — 18 Rm.
52.	für die Extirpation kleinerer oder leicht auszurottender Tumoren jeder Art	3 — 10 Rm.

53.	für die Exstirpation größerer oder schwierig zu operirender Tumoren	15 — 45	Rm.
54.	für kleinere chirurgische Verrichtungen als Oeffnen von Abscessen, Setzen eines Fontanells- oder Haarseils, Aderlassen, Blutegelsetzen, Schröpfen, Setzen eines Klystirs ꝛc.	1 — 2	Rm.

c. **für geburtshülfliche Verrichtungen.**

1.	für eine leichte natürliche Entbindung	9 — 24	Rm.
2.	für eine Zwillingsentbindung	15 — 30	Rm.
3.	für eine natürliche, aber sich verzögernde Entbindung, wobei Tag und Nacht zugebracht ist	18 — 36	Rm.
4.	für Hülfsleistung bei Fuß-, Knie- und Steißgeburten . .	18 — 30	Rm.
5.	für die Wendung	20 — 48	Rm.
6.	für die Perforation oder Kephalotripsie	20 — 48	Rm.
7.	für ein acconchement forcé .	30 — 50	Rm.
8.	für die Entbindung mittelst der Zange	12 — 30	Rm.
9.	für den Kaiserschnitt an einer Lebenden	45 — 75	Rm.
	an einer Todten	10 — 18	Rm.
10.	für Nachgeburtsoperationen . (die gewöhnliche Abnahme der placenta gehört zur Entbindung)	8 — 20	Rm.
11.	für die Einleitung und Vollendung der künstlichen Frühgeburt, je nach der Umständlichkeit des Verfahrens	30 — 75	Rm.

12.	für den Beistand und die Leitung einer Frühgeburt . . .	4 — 10	Rm.
13.	für die operative Behandlung einer Molengeburt	6 — 15	Rm.
14.	für die Untersuchung einer Schwangeren nebst Bericht .	2 — 5	Rm.
15.	für die Anwendung von Wiederbelebungsmitteln bei scheintodten Kindern	2 — 4	Rm.
16.	für die Cauterisation der Scheide und des Muttermundes . .	1 — 2	Rm.
17.	für die Untersuchung und das Operationsverfahren bei Mutterblutflüssen	1 — 3	Rm.
18.	für die Reposition einer vorgefallenen oder umgestülpten Gebärmutter	3 — 6	Rm.

Bemerkungen.

1. Die Vergütung für den Besuch, bei welchem eine Operation oder Reposition gemacht, oder eine Wunde verbunden wird, ist in der Vergütung für die Operation oder Reposition oder den Verband einbegriffen.

2. Die Vergütung für den ersten Verband ist in der Vergütung für die Operation oder Reposition einbegriffen.

3. Für die Benutzung der Instrumente darf nichts berechnet werden. Verbandstücke hat der Kranke zu liefern oder zu vergüten.

4. Für alle nicht besonders aufgeführten Verrichtungen kommen die gegebenen Sätze analog zur Anwendung.

II. Taxe für Zahnärzte.

1. für das Ausziehen eines Zahnes oder einer Zahnwurzel:

a.	im Hause des Zahnarztes	0,75 — 2	Rm.
b.	im Hause des Kranken .	1 — 3	Rm.

2.	wenn mehrere Zähne oder Zahnwurzeln ausgezogen werden, so erhält der Zahnarzt für den ersten jenen Satz, für die folgenden aber nur die Hälfte.	
3.	für das Ausbrennen eines Zahnes (event. mit Aetzpasta) .	0,75 — 1,50 Rm.
4.	für das Ausfüllen (Plombiren) eines Zahnes:	
	a. mit Guttapercha oder Cement	1 — 3 Rm.
	b. mit Amalgamen . . .	1,50 — 3 Rm.
	c. mit Gold, wobei das Gold aber besonders berechnet wird	2 — 6 Rm.
5.	für das Anbohren eines Zahnes bis zur Pulpahöhle	1,50 — 2 Rm.
6.	für das Reinigen sämmtlicher Zähne	1,50 — 6 Rm.
	Bei Kindern, die noch nicht alle Zähne gewechselt haben .	1 — 3 Rm.
7.	für das Stumpffeilen eines scharfen Zahnes	0,75 — 2 Rm.
	Wenn mehrere, so wird für die folgenden je nur die Hälfte bezahlt.	
8.	für das Durchfeilen nebeneinander stehender cariöser Zähne	1,50 — 3 Rm.
9.	für das Scarificiren des Zahnfleisches	1 — 2 Rm.
10.	für leichte Operationen am Zahnfleische (Oeffnung von Abscessen und Cysten, Ausschneiden von Epuliden und anderen Auswüchsen mit nachfolgendem Brennen ꝛc.)	1,50 — 6 Rm.

11.	für die erste Untersuchung und Berathung, wenn keine Operation stattfindet:	
	a. im Hause des Zahnarztes	0,75 — 1,50 Rm.
	b. im Hause des Kranken (1. Besuch)	1 — 2 Rm.
12.	für die etwaigen nachfolgenden Berathungen oder Besuche wird je die Hälfte der Sätze unter 11 berechnet.	
13.	für jeden zur Nachtzeit verlangten Besuch	2 — 4,50 Rm.
14.	für die Richtung eines krummgewachsenen Zahnes . . .	3 — 12 Rm.
15.	für die Anfertigung und Einsetzung eines Stiftzahnes . .	6 — 9 Rm.
16.	für die Anfertigung und Einsetzung eines künstlichen Zahnes vermittelst	
	breiter Kautschuk-Platte . .	12 — 18 Rm.
	breiter Platina-Platte . .	15 — 21 Rm.
	breiter Gold-Platte . . .	18 — 24 Rm.
17.	wenn mehrere Zähne vermittelst einer Platte eingesetzt werden je	6 — 12 Rm.
18.	sind zum Einsetzen von Gebissen Federn nöthig, so werden diese besonders berechnet.	
	NB. Das Abfeilen oder Absägen eines Zahnes bis zu seiner Wurzel behufs Einsetzung eines künstlichen Zahnes gehört zum Einsetzen.	
19.	für das Befestigen eines kranken oder lockeren Zahnes . .	1,50 — 3 Rm.
	Wenn vermittelst Golddrathes, so wird dieser besondersberechnet.	

20. für eine neue Befestigung eines künstlichen Zahnes in der Wurzel	1 — 2	Rm.
21. Stillungen von bedeutenderen Blutungen aus den Alveolen	1,50 — 3	Rm.
22. werden mehrere Operationen zu gleicher Zeit verrichtet, so kann für die zweite, dritte und die folgenden nur der niedrigste Satz gerechnet werden.		
23. für einen Attest	0,50 — 2	Rm.
24. für ein wissenschaftliches Gutachten	4 — 18	Rm.
Wenn der Kranke über 2 Kilometer von dem Wohnorte des Zahnarztes entfernt wohnt, so kann letzterer an Entschädigung für Zeitaufwand für jedes zurückgelegte volle Kilometer bis	0,20	Rm.
und die Transportkosten wie die Aerzte berechnen.		
Die Bemerkungen zu der Taxe I kommen auch auf Zahnärzte zur Anwendung.		

III. Taxe für Thierärzte.

A. in gerichtlichen und polizeilichen Fällen.

a. Für diejenigen Thierärzte, welche Civil-Staatsdiener sind, gelten die Bestimmungen unter A. a. der Taxe I für Aerzte.

b. Die nicht im Civil-Staatsdienste angestellten Thierärzte, sowie die angestellten Thierärzte, wenn dieselben nicht als solche, sondern in ihrer Eigenschaft als practische Thierärzte zugezogen werden erhalten:

1. für die Untersuchung eines Thieres	1,50 Rm.

	für die Untersuchung eines zweiten und jedes folgenden Thieres in demselben Stalle oder auf derselben Weide	0,30 Rm.
2.	für die Untersuchung einer Schafheerde, welche als erkrankt angezeigt ist, zur Feststellung der Krankheit	3 Rm.
3.	für die Untersuchung einer Schafheerde zur Feststellung des Gesundheitszustandes	
	bei Heerden bis zu 100 Stück	4 Rm.
	von mehr als 100 bis zu 200 Stück	6 Rm.
	von mehr als 200 Stück . .	7,50 Rm.
4.	für die Untersuchung eines verkauften Thieres wegen etwaiger Fehler	3 Rm.
5.	für die Abwartung eines Termins	3 — 4 Rm.
6.	für die Obduction eines Cadavers:	
	a. von solchen Thieren, welche nicht an einer der unter b. genannten Krankheiten gelitten haben:	
	bei großen Thieren . . .	6 Rm.
	bei kleinen Thieren . . .	4 Rm.
	b. von solchen Thieren, welche am Rotz, Hautwurm, Milzbrand oder Wuthkrankheit gelitten haben:	
	bei großen Thieren . . .	12 Rm.
	bei kleinen Thieren . . .	8 Rm.
	c. werden mehrere Obductionen gleichzeitig vorgenommen, für	

die zweite und jede folgende in den unter a. erwähnten Fällen:		
bei großen Thieren . . .	5	Rm.
bei kleinen Thieren . . .	3	Rm.
in den unter b. aufgeführten Fällen:		
bei großen Thieren . . .	10	Rm.
bei kleinen Thieren . . .	6	Rm.
7. für die Untersuchung eines wegen Lungenseuche oder Lungenseuche-Verdachts geschlachteten Stückes Rindvieh . . .	5	Rm.
für die gleichzeitige Untersuchung eines zweiten und jedes folgenden Thieres . .	3	Rm.
8. für die mikroskopische Untersuchung des Fleisches eines geschlachteten Schweines . . .	1 — 1,50	Rm.
9. in den Fällen der Ziffer 1—8 wird für den Bericht bzw. das Gutachten nichts vergütet.		
10. wenn in den Fällen der Ziffer 1—8 das Geschäft in einer Entfernung von mehr als 4 Kilometer vom Wohnorte des Thierarztes vorgenommen wird, an Tagegeldern:		
für ½ Tag	3	Rm.
„ 1 „	6	Rm.
„ 1 Nachtquartier . . .	3	Rm.
11. wenn in den Fällen der Ziffer 1—8 das Geschäft in einer Entfernung von mehr als 2 Kilometer vom Wohnorte des Thierarztes vorgenommen wird,		

freie Fuhr oder Ersatz der Transportkosten.

An Transportkosten passiren die wirklich gemachten nothwendigen Auslagen, bezw. wenn die Reise mit eignem Fuhrwerk oder zu Fuß gemacht ist, 0,40 Rm. für jedes volle Kilometer der Hin- und Rückreise.

Uebrigens haben die Thierärzte des vom Amte zu stellenden Fuhrwerks sich mit zu bedienen, insofern sie nicht über 2 Kilometer vom Amtssitze entfernt wohnen.

12.	für die Abgabe eines mit wissenschaftlichen Gründen unterstützten Gutachtens . . .	6 — 15	Rm.
	eines Obergutachtens . . .	10 — 25	Rm.
13.	für die Ausstellung eines Attestes	1	Rm.

B. in der Privat-Praxis.

In sämmtlichen Fällen unter B. erhält der Thierarzt, wenn er sich über 2 Kilometer von seinem Wohnorte entfernen muß:

1.	an Entschädigung für Zeitaufwand für jedes zurückgelegte volle Kilometer bis	0,20 Rm.
2.	freie Fuhr oder Ersatz der Transportkosten, und zwar die wirklich gemachten nothwendigen Auslagen, bezw. wenn die Reise mit eignem Fuhrwerk oder zu Fuß gemacht ist . . für jedes zurückgelegte volle Kilometer. Bei mehreren entfern-	0,40 Rm.

ten Besuchen müssen die Entschädigung für Zeitaufwand und die Transportkosten nach Billigkeit vertheilt werden.

a. für ärztliche Verrichtungen.

1.	für die Untersuchung eines kranken Hausthieres in der Wohnung des Thierarztes mit oder ohne Recept, sowie für ein aus der Wohnung des Thierarztes abgeholtes Recept oder eine Rathsertheilung ohne Zuführung und Besichtigung des Thieres	0,50 Rm.
2.	für einen Besuch bei Tage, mit oder ohne Recept oder Arzneiverordnung	0,75 — 1 Rm.
	Hat der Thierarzt mehrere Thiere desselben Besitzers zu untersuchen, für das 2. Thier	0,50 Rm.
	für jedes folgende	0,35 Rm.
3.	für einen nächtlichen Besuch kann das Doppelte der Sätze unter 2 berechnet werden.	
	Für einen nächtlichen Besuch gilt jeder, welcher zwischen 11 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens gemacht wird.	
4.	für das Eingeben einer Arznei (neben der Vergütung für die Untersuchung oder den Besuch.)	0,50 — 0,75 Rm.
5.	für die Untersuchung eines verkauften Thieres wegen etwaiger Fehler	3 Rm.
6.	für die Ausstellung eines Attestes	1 Rm.

7.	für die Taxation eines großen Thieres	1,50 Rm.
	eines kleinen Thieres . . .	0,50 Rm.

b. für chirurgische Verrichtungen.

1.	für einen Aderlaß	0,75 — 1,50 Rm.
2.	für das Legen einer Fontanelle oder eines Eiterbandes . . .	0,75 — 1,50 Rm.
3.	für das Heften einer Wunde .	0,75 — 2 Rm.
	in schwierigen Fällen (Brust- und Bauchwunden ꝛc.) . .	3 — 4,50 Rm.
4.	für das Einreiben eines äußerlichen Mittels und die Application eines Klystiers . . .	0,50 — 1,50 Rm.
5.	für eine Scarification, Oeffnen eines Abscesses oder anderer Flüssigkeitsbeulen	0,50 — 1,50 Rm.
6.	für die Exstirpation von Neubildungen (Warzen, Balggeschwülste, Stollbeulen, Polypen) sowie für die Operation bei Geschwüren und Fisteln, Druckschaden, Widerrüst-, Nacken-, Ohren-, Zahnfisteln ꝛc. . . .	0,75 — 12 Rm.
7.	für das Impfen der Pocken bei Schafen à Stück	0,10 — 0,20 Rm.
8.	für die Anwendung des Glüheisens bei Schale, Spath, Sehnenklapp ꝛc.	1,50 — 4,50 Rm.
9.	für die Exstirpation eines Augapfels	3 — 6 Rm.
	bei einem kleinen Thiere . .	1,50 — 2,50 Rm.
10.	für die Anwendung des Trepans	4,50 — 6 Rm.
11.	für das Ausziehen eines Schneidezahns	0,50 — 1,50 Rm.

12.	für das Ausziehen eines Backenzahns	1 — 6	Rm.
13.	für die Einführung der Schlundröhre zur Entfernung von Gasen	1,50 — 2	Rm.
14.	für das Entfernen fremder Körper aus der Rachenhöhle und Schlund	1,50 — 6	Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	0,50 — 2	Rm.
15.	für den Schlundschnitt . . .	5 — 6	Rm.
16.	für den Luftröhrenschnitt . .	5 — 6	Rm.
17.	für die Luftsackoperation . .	6 — 9	Rm.
18.	für die Anwendung des Troikars		
	a. Brust- und Bauchstich . .	4	Rm.
	bei kleinen Hausthieren .	1,50 — 2	Rm.
	b. Pansenstich beim Rindvieh	2	Rm.
	c. Magen- und Darmstich bei Pferden	4	Rm.
19.	für den Pansenschnitt mit Herausnahme des Futters und incl. der Hefte	6 — 9	Rm.
20.	für die Anwendung der Milchröhre bei Kühen	0,50 — 1	Rm.
21.	für die Reposition eines eingeklemmten Bruches	2 —4,50	Rm.
22.	für die Operation des Nabelbruches (Unterbindung, Abnähen 2c.)	3 — 5	Rm.
23.	für die blutige Operation der Nabel-, Bauch-, und Hodensackbrüche	5 — 15	Rm.
24.	für die Operation des inneren Bauchbruches bei Ochsen:		
	a. ohne blutige Operation .	2 — 4,50	Rm.
	b. mit blutiger Operation .	6 — 15	Rm.
25.	für die Exstirpation der Saamenstrangverhärtungen und Fisteln	3 — 12	Rm.

26.	für den Blasensteinschnitt . .	6 — 12	Rm.
27.	für den Harnröhrenschnitt . .	4,50 — 9	Rm.
28.	für die Application des Katheters:		
	a. bei männlichen Thieren .	2 — 4,50	Rm.
	b. bei weiblichen Thieren . .	0,75 — 1,25	Rm.
29.	für das Zurückbringen eines Mastdarm- oder Scheidenvorfalls	1 — 2	Rm.
	bei kleinen Thieren	1 — 1,50	Rm.
30.	für das Zurückbringen eines Harnblasenvorfalles	2 — 4,50	Rm.
	Bei Position 29 und 30 ist die Anlegung von Bandagen oder Heften mit einbegriffen.		
31.	für die Amputation der Ruthe	6 — 9	Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	2 — 4	Rm.
32.	für das Englisiren eines Pferdes mit oder ohne Amputation des Schwanzes	10 — 15	Rm.
33.	für die Amputation des Schwanzes allein	2 — 4	Rm.
34.	für den Sehnen-, Muskel-, Nerven- und Beinhautschnitt .	3 — 12	Rm.
35.	für die Anlegung eines Verbandes bei Knochenbrüchen .	3 — 7,50	Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	1 — 2	Rm.
36.	für die Reposition einer verrenkten Kniescheibe	2 — 6	Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	1 — 2	Rm.
37.	Für die Leitung eines Hufbeschlages	0,75 — 1	Rm.
38.	für gewöhnliche Hufoperationen, wie der Steingallen, Hornspalten ꝛc. je nach Größe und Schwierigkeit	0,75 — 3	Rm.

39.	für das Ziehen eines Haarseils durch den Huf	3	Rm.
40.	für die Exstirpation des Hufknorpels	4,50 — 9	Rm.
41.	für den Gebrauch des Wurfzeuges und für das Wurfgeschäft ohne Stellung des Personals und der Streu	1	Rm.
42.	für die Castration eines dreijährigen und älteren Hengstes	9 — 15	Rm.
	eines Hengstfüllens je nach dem Alter	3 — 6	Rm.
	der Cryptorchiden	18	Rm.
43.	für die Castration eines Bullens	3 — 4,50	Rm.
	„ „ „ „ Bullenkalbes .	0,75 — 1,50	Rm.
	„ „ „ einer Quene oder Kuh .	9 — 12	Rm.
44.	für die Castration eines Schaf- oder Ziegenbocks	0,75 — 1,50	Rm.
	für die Castration eines Schaf- oder Ziegenlamms	0,50 — 1,25	Rm.
45.	für die Castration eines Ebers	2 — 3	Rm.
	„ „ „ „ Ferkels, je nach dem Alter	0,50 — 1	Rm.
	Bei Pos. 42, 43, 44 und 45 kann bei Hernien die Taxe bis auf das Doppelte erhöht werden.		

c. für geburtshülfliche Verrichtungen.

1.	für die Hülfeleistung bei einer regelmäßigen aber schweren Geburt	3 — 6	Rm.
	bei kleinen Hausthieren. . .	1 — 2,25	Rm.
2.	für die Hülfeleistung bei einer regelwidrigen schweren Geburt,		

	einer todten schon faulen Frucht, oder den Gebärmutterschnitt, je nach der Schwierigkeit des Falles und dem erforderlichen Zeitaufwande	6 — 15 Rm.
	bei kleinen Hausthieren . . .	2 — 3 Rm.
3.	für die Ablösung einer zurückgebliebenen Nachgeburt . . .	3 — 4,50 Rm.
4.	für das Zurückbringen eines Gebärmuttervorfalles . . .	3 — 7,50 Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	1 — 2 Rm.
5.	für die Amputation einer vorgefallenen Gebärmutter . . .	4,50 — 7,50 Rm.
	bei kleinen Hausthieren . .	1,50 — 3 Rm.

Bemerkungen.

1. Unter kleinen Thieren sind zu verstehen: Füllen und Kälber unter 1 Jahr, Schafe, Ziegen, Schweine, Hunde und Katzen.

2. In der Privatpraxis kann die Vergütung für den Besuch (B. a. 2 u. 3), bei welchem eine ärztliche, chirurgische oder geburtshülfliche Verrichtung vorgenommen wird, nicht aber die Vergütung für die Untersuchung (B. a. 1), neben der Vergütung für die Verrichtung berechnet werden.

3. Die Vergütung für den ersten Verband ist in der Vergütung für die Operation oder Reposition einbegriffen.

4. Bei einer Operation vorkommende Nebenoperationen werden nicht besonders vergütet.

5. Für die Benutzung der Instrumente, von Handschuhen ꝛc. darf nichts berechnet werden. Verbandstücke hat der Eigenthümer des Thieres zu liefern oder zu vergüten.

6. Für alle nicht besonders aufgeführten Verrichtungen kommen die gegebenen Sätze analog zur Anwendung.

№ 4.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Taxe für Hebammen.

Oldenburg, den 31. Januar 1874.

An die Stelle der der Instruction für die Hebammen beigefügten Taxe soll vom 1. April 1874 an die nachfolgende Taxe für Hebammen treten.

Oldenburg, 1874 Januar 31.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Taxe
für die Hebammen.

1.	für eine leichte und natürliche Geburt	3 — 12 Rm.
2.	für dieselbe, wenn dabei Tag und Nacht zugebracht worden . . .	4 — 15 Rm.
3.	für eine Zwillingsentbindung . . .	4 — 15 Rm.
4.	für die Wiederbelebung eines scheintodten Kindes	1 — 2 Rm.
5.	für Hülfe bei einer Frühgeburt .	1 — 5 Rm.
6.	für die Wendung auf die Füße .	4 — 12 Rm.
7.	für die Untersuchung einer Schwangern, Kranken oder Neuentbundenen (wenn ein Bericht darüber erforderlich ist: das Doppelte.)	0,50 — 2 Rm.

8.	für die mit Schwierigkeiten verbundene Abnahme der Nachgeburt . .	2 — 6	Rm.
9.	für die Zurückbringung eines Gebärmuttervorfalls und die Beibringung eines Mutterkranzes . . . (der Mutterkranz ist besonders zu bezahlen.)	1,50 — 6	Rm.
10.	für die Einsprützung in die Gebärmutter . . . . . (bei Wiederholung die Hälfte.)	0,40 — 1	Rm.
11.	für die Tamponade der Scheide .	2 — 4	Rm.
12.	für das Setzen eines Klystirs . .	0,50 — 1,50	Rm.
13.	für die Anwendung eines Katheters (bei Wiederholung die Hälfte.)	0,50 — 2	Rm.
14.	für eine Nachtwache	0,75 — 3	Rm.
15.	für die einem Geburtshelfer bei einer leichten natürlichen Entbindung geleistete Assistenz	1,50 — 6	Rm.
16.	für dieselbe bei einer unregelmäßigen oder langwierigen Entbindung .	3 — 12	Rm.
17.	für die tägliche Pflege der Wöchnerin und des Kindes, wöchentlich	3 — 9	Rm.
18.	für das Schröpfen nach Verhältniß der Zahl der Schröpfköpfe, pro Kopf	0,10 — 0,30	Rm.
19.	für Setzen der Blutegel, pro Blutegel	0,10 — 0,30	Rm.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 6. März 1874.) 3. Stück.

Inhalt:

№ 5.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausgabe, die Form und das Gepräge sowie den nach der Thalerwährung und nach der hiesigen Thaler-Gold-Rechnung sich berechnenden Werth der auf Grund der Reichsgesetze vom 4. December 1871 und vom 9. Juli 1873 ausgeprägten Reichsmünzen.

Oldenburg, den 24. Februar 1874.

Das deutsche Münzgesetz vom 9. Juli 1873 (Reichsgesetzblatt S. 233) bestimmt im Artikel 17,

> daß schon vor dem Eintritt der Reichsgoldwährung alle Zahlungen, welche gesetzlich in Münzen einer inländischen Währung oder in ausländischen, den inländischen Münzen landesgesetzlich gleichgestellten Münzen geleistet werden dürfen, ganz oder theilweise in Reichsmünzen geleistet werden können.

Nachdem nun neben den nach dem Reichsgesetze vom 4. December 1871 (Reichsgesetzblatt S. 404) ausgeprägten Reichs-Goldmünzen von 10 und 20 Mark auch schon verschiedene der nach dem Münzgesetz vom 9. Juli 1873 auszuprägenden sonstigen Reichsmünzen ausgeprägt und in Umlauf gesetzt sind, bringt mit Höchster Genehmigung das Staatsministerium über die Form und das Gepräge der Reichsmünzen, sowie über den Werth derselben nach der Thalerwährung und nach der hiesigen Thaler-Gold-Rechnung Folgendes zur öffentlichen Kenntniß:

A. Form und Gepräge der Reichsmünzen.

I. Reichs-Goldmünzen.

Als Reichs-Goldmünzen werden

Zwanzig-, Zehn- und Fünf-Mark-Stücke

aus einer Metallmischung von 900 Theilen Gold und 100 Theilen Kupfer geprägt.

1. Das Zwanzigmarkstück,

im Normalgewicht von 0,015929.. Pfund und im Durchmesser von 22½ Millimetern, zeigt im Avers das Bildniß des Landesherrn, beziehungsweise das Hoheitszeichen der freien Städte mit einer entsprechenden Umschrift. Unter dem Bildniß bezw. Hoheitszeichen befindet sich das Münzzeichen (einer der Buchstaben von A. bis H.), welches die Münzstätte bezeichnet, aus welcher das Goldstück hervorgegangen ist.

Der Revers desselben zeigt in der Mitte den deutschen Reichsadler (einen mit der deutschen Kaiserkrone gekrönten Adler, der auf dem Brustschilde den preußischen Adler mit dem Hohenzollern-Schilde trägt).

Auf den bis Ende 1873 geprägten Reichs-Goldmünzen läuft um den oberen Halbkreis die Inschrift „Deutsches Reich", deren beide Wörter durch den Adler getrennt sind, nebst einem dem letzteren Worte der Inschrift sich anschließenden Eichenblatte. Unter dem Schweif des Adlers steht die Jahreszahl, rechts und links neben dem Schweif die Werthbezeichnung: „20 M."

Vom Jahre 1874 ab ist in dem Gepräge der Zwanzigmarkstücke der Reichsadler kleiner gehalten und die Umschrift „Deutsches Reich" nur wenig durch die Spitze der Krone unterbrochen. An Stelle des Eichenblattes steht die Jahreszahl, während die Werthbezeichnung „20 Mark" unterhalb des Adlerschweifes sich befindet.

Beide Geprägeseiten der Zwanzigmarkstücke haben an ihrer Peripherie einen flachen Randstab, an welchen sich auf der inneren Seite ein Perlenkreis anschließt.

Auf dem Schnitt- oder Kantenrande zeigen die Zwanzigmarkstücke die vertiefte Inschrift: „Gott mit uns" und zwischen den einzelnen Worten derselben eine gleichfalls vertiefte rankenartige Verzierung.

2. Das Zehnmarkstück,

im Normalgewicht von 0,007964 .. Pfund und im Durchmesser von 19½ Millimetern, stimmt in seinem Gepräge mit dem Zwanzigmarkstück überein bis auf die Werthbezeichnung, welche auf den bis Ende 1873 geprägten Stücken: „10 M", auf den seit 1874 geprägten Stücken: „10 Mark" lautet. Die Verzierung auf dem Schnitt- oder Kanten-Rande besteht in den vertieft geprägten Ranken ohne Schrift.

3. Das Fünfmarkstück,

im Normalgewicht von 0,003982 .. Pfund und im Durchmesser von 17 Millimetern, ist bisher noch nicht geprägt. Das

Gepräge desselben wird mit dem für die Zwanzig- und Zehnmarkstücke vom Jahre 1874 ab bestimmten Gepräge unter Abänderung der Werthbezeichnung in „5 Mark" übereinstimmen. Das Stück wird im Ringe mit ganz glattem Rande, also ohne Verzierung auf demselben, geprägt.

II. Reichs-Silbermünzen.

Als Reichs-Silbermünzen werden geprägt

Fünf-, Zwei- und Ein-Mark-Stücke,

sowie

Fünfzig- und Zwanzig-Pfennig-Stücke,

sämmtlich aus einer Metallmischung von 900 Theilen Silber und 100 Theilen Kupfer. Die Einmarkstücke und die Zwanzigpfennigstücke beginnen mit der Jahreszahl 1873, Fünf- und Zweimarkstücke, sowie Fünfzigpfennigstücke, sind bis jetzt noch nicht ausgeprägt.

1. Das Fünfmarkstück,

im Normalgewicht von 0,0555 ... Pfund und im Durchmesser von 38 Milimetern, zeigt:

im Avers das Bildniß des Landesherrn beziehungsweise das Hoheitszeichen der freien Städte mit einer entsprechenden Umschrift und dem Münzzeichen;

im Revers den Reichsadler mit der Ueberschrift: „Deutsches Reich" nebst der Jahreszahl der Ausprägung, unterhalb des Adlerschweifes die Werthbezeichnung: „Fünf Mark";

auf beiden Geprägeseiten an der Peripherie des Stücks ein flaches Randstäbchen mit einem einwärts sich anschließenden Perlenkreis;

auf dem Schnitt- oder Kantenrande die vertiefte Inschrift: „Gott mit uns" und zwischen den einzelnen Worten derselben vertiefte Ranken.

2. Das Zweimarkstück,

hat ein Normalgewicht von 0,02222 ... Pfund und einen Durchmesser von 28 Millimetern. Avers und Revers sind

bis auf die Werthbezeichnung: „Zwei Mark" dem silbernen Fünfmarkstück conform. Das Zweimarkstück ist jedoch im gerippten Ringe geprägt, der Schnitt- oder Kantenrand erscheint daher kannelirt.

3. Das Einmarkstück,

im Normalgewicht von 0,01111 . . . Pfund und im Durchmesser von 24 Millimetern, anfangend mit der Jahreszahl 1873, zeigt:

im Avers den Reichsadler, unter demselben zu beiden Seiten der Schweifspitze, also zweimal, das Münzzeichen;

im Revers einen an der oberen Seite etwas geöffneten, unten durch eine Bandschleife zusammen gehaltenen Eichenkranz, in dessen Mitte die Werthbezeichnung „1 Mark" sich befindet, über dem Kranze im Halbkreise die Inschrift „Deutsches Reich" und unter der Schleife die Jahreszahl;

auf beiden Geprägeseiten den Randstab mit dem Perlenkreise wie bei den Fünf und Zweimarkstücken;

den Schnitt- oder Kantenrand kannelirt wie bei dem Zweimarkstücke.

4. Das Fünfzigpfennigstück,

im Normalgewicht von 0,0055 . . . Pfund und im Durchmesser von 20 Millimetern, zeigt:

im Avers das gleiche Gepräge wie das Einmarkstück;

im Revers oben die Umschrift: „Deutches Reich" nebst der Jahreszahl, in der Mitte in großen arabischen Ziffern die Zahl „50" und unten die Umschrift „Pfennig";

auf beiden Geprägeseiten das Randstäbchen mit Perlenkreis und

den Kantenrand, wie bei dem Zweimarkstück.

5. Das Zwanzigpfennigstück,

davon durchschnittlich 450 Stück ein Pfund wiegen und dessen Durchmesser 16 Millimeter beträgt, ist in seinem Gepräge

bis auf die Zahl „20" statt „50" in der Mitte des Reverses dem Fünfzigpfennigstücke gleich.

III. Reichs-Nickelmünze.

Als Reichs-Nickelmünzen werden

Zehn- und Fünf-Pfennig-Stücke

aus einer Legirung von 25 Theilen Nickel und 75 Theilen Kupfer geprägt.

Die Zehnpfennigstücke beginnen mit der Jahreszahl 1873, während die Fünfpfennigstücke erst vom Jahre 1874 ab zur Ausprägung kommen werden.

1. Das Zehnpfennigstück,

davon im Durchschnitt 125 Stück ein Pfund wiegen, im Durchmesser von 21 Millimetern, trägt in der Mitte des Reverses die Zahl „10" in großen arabischen Ziffern und ist im übrigen Gepräge den Fünfzig- und Zwanzigpfennigstücken nur mit dem Unterschiede konform, daß es statt des Perlenkreises innerhalb des Randstäbchens eine Schnureinfassung hat und im glatten Ringe geprägt ist, so daß es auf dem Rande auch eine glatte Fläche zeigt.

2. Das Fünfpfennigstück,

davon im Durchschnitt 200 Stück ein Pfund wiegen, im Durchmesser von 18 Millimetern, hat bis auf die Zahl „5" statt „10" das gleiche Gepräge wie das Zehnpfennigstück.

IV. Reichs-Kupfermünzen.

Als Reichs-Kupfermünzen werden

Zwei- und Ein-Pfennig-Stücke

aus einer Metallmischung von 95 Theilen Kupfer, 4 Theilen Zinn und 1 Theil Zink geprägt; sie beginnen mit der Jahreszahl 1873. In dem Gepräge sind sie mit Ausnahme der Werthangabe, welche auf dem Revers durch die Bezeichnung „2" beziehungsweise „1" ausgedrückt ist, den Nickelmünzen

gleich, nur haben sie innerhalb des Randstäbchens statt der Schnur- eine Fadeneinfassung.

1. Das Zweipfennigstück,

davon durchschnittlich 150 Stück ein Pfund wiegen, hat einen Durchmesser von 20 Millimetern.

2. Das Einpfennigstück,

davon durchschnittlich 250 Stück ein Pfund wiegen, hat einen Durchmesser von 17½ Millimetern.

B. Werth der Reichsmünzen nach der Thalerwährung beziehungsweise nach der hiesigen Thaler-Gold-Rechnung.

Der nach den Vorschriften des Art. 14 § 2 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 umgerechnete Werth der vorstehend unter A. bezüglich der Form und des Gepräges beschriebenen Reichsmünzen beträgt nach der Thalerwährung:

für das	20	Markstück	=	6 Thlr.	20	gf.
„ „	10	„	=	3 „	10	„
„ „	5	„	=	1 „	20	„
„ „	2	„	=		20	„
„ „	1	„	=		10	„
„ „	50	Pfennigstück	=		5	„
„ „	20	„	=		2	„
„ „	10	„	=		1	„
„ „	5	„	=		½	„
„ „	2	„	=		⅕	„
„ „	1	„	=		1/10	„

Die auf „Thaler Gold“ lautenden Zahlungsverpflichtungen (Art. 14 § 1 des Münzgesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 15. Juni 1857, Ges. Band XV. S. 618) können nach § 8 des Reichsgesetzes vom 4. December 1871 in den oben beschriebenen Reichsmünzen dergestalt erfüllt werden, daß

das 20Markstück zum Werthe von $6\frac{2}{93}$ Thlr. Gold
„ 10 „ „ „ „ $3\frac{1}{93}$ „ „
die übrigen Reichsmünzen zu entsprechenden Werthen gerechnet werden, und daß mithin z. B.

1	Thlr.	Gold	=	3	Mark	$32\frac{1}{7}$ ₰	
10	„	„	=	33	„	$21\frac{3}{7}$ „	
100	„	„	=	332	„	$14\frac{2}{7}$ „	= $110\frac{5}{7}$ Thlr. Courant,
$8\frac{4}{10}$	„	„	(1 Krone)	=	27 Mark	90 ₰	= 9 Thlr. 9 gſ. Courant

zu rechnen sind.

Bei der Umrechnung werden Bruchtheile von Pfennigen der Reichswährung zu einem Pfennig berechnet, wenn sie einen halben Pfennig oder mehr betragen, Bruchtheile unter einem halben Pfennig werden nicht gerechnet.

Nach der Vorschrift im Art. 9 des Münzgesetzes ist außer den Reichs- und Landes-Kassen, von welchen Reichssilbermünzen in jedem Betrage in Zahlung genommen werden, Niemand verpflichtet, Reichssilbermünzen im Betrage von mehr als zwanzig Mark und Nickel- und Kupfermünzen im Betrage von mehr als einer Mark in Zahlung zu nehmen.

Oldenburg, den 24. Februar 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

№ 6.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Otto Trossin zu Leipzig ertheilte Erfindungspatent.
Oldenburg, den 5. Februar 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Otto Trossin zu Leipzig ein Patent auf die Anwendung von Metallen und deren Legirungen im geschmolzenen Zustande als Schmiermaterial für Dampfmaschinen, welche mit überhitztem Dampfe getrieben werden, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum für die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 5. Februar 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

v. Buttel.

№ 7.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Julius Hock zu Wien ertheilte Erfindungspatent.
Oldenburg, den 26. Februar 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Julius Hock zu Wien ein Patent auf einen Petroleum-Motor

nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 26. Februar 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 10. März 1874.) 4. Stück.

Inhalt:

№ 8.

Bekanntmachung des Staatsministeriums über die Ausführung des Gesetzes vom 18. August 1861, betreffend die Beförderung der Pferdezucht im Herzogthum Oldenburg.

Oldenburg, den 7. März 1874.

Zur Ausführung des Artikels 22 des Gesetzes vom 18. August 1861, betreffend die Beförderung der Pferdezucht, werden folgende anderweitige Bestimmungen zur öffentlichen Kunde gebracht:

I. Wahl und Ernennung der Achtsmänner und Ersatzmänner der Köhrungs-Commission.

1) Die Achtsmänner und Ersatzmänner der Köhrungs-Commission werden bis weiter aus folgenden Districten des Landes gewählt:

A. zwei aus den Geestdistricten,
   a. einer aus den Aemtern Oldenburg, Westerstede, Delmenhorst und Wildeshausen und der Stadt Oldenburg,
   b. einer aus den Münsterschen Aemtern Vechta, Damme, Cloppenburg, Löningen und Friesoythe;

B. zwei aus den gemischten Districten nämlich:
   a. einer aus den Aemtern Elsfleth und Berne, und
   b. einer aus dem Amte und aus der Stadt Varel.

C. drei aus den Marsch-Districten, nämlich:
   a. einer aus den Aemtern Brake und Ovelgönne,
   b. einer aus den Aemtern Stollhamm und Landwührden, und
   c. einer aus dem Amte Jever und der Stadt Jever.

2. Die Amtsräthe der Aemter Jever und Varel haben jeder vier, die übrigen Amtsräthe je zwei geeignete Pferdekenner in Vorschlag zu bringen, welche jedoch nicht Pferdehandel als Haupterwerb treiben dürfen.

3. Das Staatsministerium, Departement des Innern, hat für jeden Bezirk einen der Vorgeschlagenen zum Achtsmann und einen zum Ersatzmann zu ernennen.

4. Die zu Achtsmännern oder Ersatzmännern Ernannten werden vom Amte ihres Wohnorts auf gewissenhafte Dienstführung nach geschehener Mittheilung des Gesetzes vom 18. August 1861 dieser Bekanntmachung und der Instruction für die Köhrungs-Commission mittelst Versicherung an Eidesstatt verpflichtet.

II. Geschäftsführung der Köhrungs-Commission, Köhrung der Hengste und Stuten, und Höhe des Deckgeldes.

1. Die Geschäftsführung der Köhrungs-Commission wird durch die von der früheren Regierung unterm 21. December 1861 erlassene Instruction geordnet.

Der Köhrungs-Commission wird auf den Vorschlag des Vorsitzenden ein Protocollführer beigegeben. Die Protocolle

über die Köhrung der Hengste, über die Aussetzung der Stuten zur Prämienbewerbung, über die Revisionsköhrung und die Prämienvertheilung werden sofort nach geschlossenen Verhandlungen öffentlich verlesen.

2. Zur Hengst- und Stutenköhrung dürfen nur solche Pferde zugelassen werden, welche

a. wenigstens volle 3 Jahre alt,

b. von Erbfehlern frei, und

c. nach Haar, Größe, äußerem Bau und Gang zur Verbesserung der Pferde der Gegend, wo sie zur Zucht verwandt werden sollen, geeignet sind.

d. außerdem ist auf gute Abstammung, die Eigenschaft der Nachzucht und die Fruchtbarkeit der zu prüfenden Pferde besonders Gewicht zu legen, während bei der Köhrung der Hengste ein hohes Alter einen Hengst nur dann untauglich als Beschäler macht, wenn er schlecht erbt.

3. Zur Nachköhrung der Hengste wird in der Regel ein besonderer Termin angesetzt, in welchem Falle wie bei der ordentlichen Köhrung zu verfahren ist, ausnahmsweise kann dieselbe von den ständigen Mitgliedern der Köhrungs-Commission in Oldenburg vorgenommen werden.

4. Der niedrigste Satz des Deckgeldes wird nach Art. 11 des Gesetzes, wie folgt, bestimmt:

a. in den Geestdistricten (I. 1. A.) zu 9 RMark.

b. in den gemischten (I. 1. B.) und in den Marschdistricten (I. 1. C.) zu 15 RMark.

c. wird jedoch das Deckgeld für einen Hengst verschieden erhoben, je nachdem die gedeckte Stute tragend oder nicht tragend geworden ist, so darf im letzteren Falle der niedrigste Satz um so viel ermäßigt werden, als für eine tragende Stute mehr als der niedrigste Satz erhoben wird.

III. Prämien-Vertheilung.

1. Für ausgezeichnete Beschäler werden bis weiter jährlich, nach Beendigung der ordentlichen Köhrung, drei Prämien aus der Landescasse vertheilt:

ein erste Prämie von 1,400 RMark.
„ zweite „ „ 1,100 „
„ dritte „ „ 800 „

2. Für ausgezeichnete Zuchtstuten werden bis weiter jährlich 25 Prämien aus der Landescasse vertheilt:

A. für den Geestdistrict (Ziff. I. 1. A.) sieben Prämien: eine von 400 RMark, eine von 300 RMark und fünf von je 200 RMark;

B. für den gemischten District (Ziff. I. 1. B.) ebenfalls sieben Prämien von gleichen Beträgen;

C. für die Marschdistricte (Ziff. I. 1. C.) und zwar:

1. für die erste Abtheilung, bestehend aus den Aemtern Brake, Ovelgönne und dem südlichen Theile des Amts Stollhamm (dem früheren Amte Abbehausen), gleichfalls sieben Prämien von denselben Beträgen,

2. für die zweite Abtheilung, bestehend aus dem nördlichen Theile des Amts Stollhamm (dem früheren Amte Burhave), aus den Aemtern Landwührden und Jever und aus der Stadt Jever, vier Prämien, eine von 400 RMark, eine von 300 RMark und zwei von je 200 RMark.

3. Da sämmtliche Prämien nur für ausgezeichnete Zuchtpferde bestimmt sind, so dürfen die Prämien nur insoweit vergeben werden, als dazu nach dem Ermessen der Köhrungs-Commission ganz geeignete Hengste oder Stuten vorgeführt sind.

Jedoch ist die Köhrungs-Commission ermächtigt, wenn etwa in einem Jahre wegen Mangels an geeigneten Zuchtstuten nicht alle Prämien eines Districts verwendet werden können, die übrig bleibenden Prämien in anderen Districten zu vertheilen, in denen besonders geeignete Stuten, wegen Mangels an Prämien, sonst nicht zu Prämien gelangt sein würden. Gestatten die vorhandenen Geldmittel mehr als 25 Prämien zu vertheilen und sind besonders geeignete Stuten in größerer Zahl zu Prämien ausgesetzt, so muß vorher die Genehmigung des Staatsministeriums, Departement des In-

nern, zur Verleihung einer größeren Zahl von Prämien eingeholt werden.

4. Nur solche Hengste und Stuten können zur Prämienbewerbung zugelassen werden, welche nach den Bestimmungen II. 2 angeköhrt sind. Bei der ersten Prämienbewerbung dürfen dieselben nicht unter 4, beziehentlich 3 Jahre und nicht über 10 Jahre alt sein. Hengste und Stuten, welche einmal eine Prämie erhalten haben, können nach Ablauf der Zeit, innerhalb welcher sie zur Zucht im Lande verwandt werden müssen (Art. 16 § 1 des Gesetzes), also nach Ablauf von drei, bezw. fünf Jahren wieder um die Prämie concurriren; nur darf dann das Pferd nicht älter sein, als daß mit Sicherheit darauf gerechnet werden kann, daß es noch drei, bezw. fünf Jahre zur Zucht tauglich ist.

5. Die erste Prämie von 1400 RMark kann für einen Hengst nur dann ertheilt werden, wenn sich seine Nachzucht bereits als ausgezeichnet bewährt hat. Ist ein geeigneter Hengst zu dieser Prämie in einem Jahre nicht vorhanden, so kann statt der ersten Prämie von 1400 RMark eine zweite von 1100 RMark oder eine dritte von 800 RMark vertheilt werden.

6. Sind nicht so viele ausgezeichnete Zuchtpferde vorgeführt als Prämien vorhanden, so werden die übrigen Prämien einbehalten.

7. Durch die Annahme von Prämien verpflichtet sich der betreffende Stutenbesitzer und zwar bei Strafe der Rückzahlung der Prämie:

a) während der nächsten drei Jahre die Prämienstute durch einen Prämien- bezw. Stamm-Hengst decken zu lassen (Art. 16 § 2 des Gesetzes).

Die Köhrungs-Commission ist ermächtigt, den Besitzer einer Prämienstute von dieser Verpflichtung aus besonderen Gründen zu entbinden, wenn derselbe rechtzeitig vor der Deckzeit bei dem Vorsitzenden der Köhrungs-Commission darum nachsucht und diese die Gründe für ausreichend erachtet.

b) die Prämienstute während der Zeit, daß sie im Herzogthum zur Zucht verwandt werden muß (Art. 16 § 1 des Gesetzes) alljährlich bei der Hauptköhrung mit ihrem etwaigen Füllen vorzuführen und den Deckschein des laufenden Jahres vorzuzeigen.

Ist die Vorführung der Prämienstute unthunlich, so hat der Besitzer solches der Köhrungs-Commission glaubhaft nachzuweisen und wird von der Verpflichtung der Rückzahlung der Prämie frei, wenn die Gründe genügend befunden werden.

IV. Revision der durch Mehrheit der Stimmen abgeköhrten Hengste.

1. Die Revisions-Commission versammelt sich, wenn eine Revisionsköhrung verlangt ist (Art. 10 § 2) und verhandelt unter Leitung des Vorsitzenden der Köhrungs-Commission.

2. Sie hat die ihr vorgeführten Hengste sorgfältig zu prüfen und namentlich die Gründe der Abköhrung zu untersuchen und dann nach den Bestimmungen unter II. 1 und 2 über die Zulassung oder Verwerfung des Hengstes endgültig zu entscheiden.

V. Vorschriften für die Anlage und Führung von Stammregistern.

1. Vorläufig wird ein Stammregister für den starken Schlag von Kutschpferden in den Marschen der Aemter Elsfleth, Brake, Ovelgönne und Stollhamm eingerichtet.

2. Zur Eintragung in das Stammregister können bis zum Schlusse des Jahres 1880 angemeldet werden:

a) alle Beschäler und Zuchtstuten aus den genannten vier Aemtern, und

b) diejenigen Beschäler und Zuchtstuten aus anderen Aemtern, welche entweder von den im Stammregister aufgeführten Pferden von väterlicher und mütterlicher Seite abstammen, oder wegen ihrer Abstammung besonders geeignet für den Stamm sind.

3. Ob die angemeldeten Pferde zur Aufnahme in das Stammregister geeignet sind, entscheidet die Köhrungs-Commission bei der ordentlichen Hengstköhrung im Juli jeden Jahres nach folgenden Grundsätzen:

a) nur Hengste und Stuten, die frei von Erbfehlern sind, dürfen aufgenommen werden;

b) Hengste müssen wenigstens das vierte Jahr, Stuten das dritte Jahr vollendet haben;

c) Hengste sowohl als Stuten müssen von passender Abstammung von beiden Seiten sein;

d. sie müssen nach ihrem Bau, ihrem Gange und dem Haar mindestens geeignet sein, den Stamm von starken und eleganten Kutschpferden zu erhalten;

e. Pferde, welche übrigens geeignet befunden werden, aber schwach in ihren Leistungen oder von schlechter innerer Organisation zu sein scheinen, dürfen nicht aufgenommen werden, bis das Gegentheil nachgewiesen ist;

f. Eingeführte Pferde, sowie die aus anderen als den genannten 4 Aemtern, können nur dann aufgenommen werden, wenn sie besonders zur Verbesserung des Stammes geeignet befunden werden und durch vorzügliche Nachzucht einige Sicherheit für eine geeignete Abstammung gegeben haben.

4. Die von einem Stammhengste abstammenden Füllen der im Stammregister aufgenommenen Stuten werden in das Stammregister auf dem Blatte der Mutter vorläufig eingetragen, wann die betreffende Mutterstute mit ihrem Füllen:

a. entweder bei der Hauptköhrung der Köhrungs-Commission, oder

b. bei der von zwei Achtsmännern aus den unter Ziffer 1 genannten Aemtern anzusetzenden Controllbesichtigung der Stammstuten diesen Achtsmännern vorgeführt werden.

5. Am 1. Januar 1881 wird das Stammregister geschlossen und es können in der Regel nur die Nachkommen

der in das Stammregister aufgenommenen Pferde bei der Köhrung nach den Bestimmungen unter Ziffer 3, a bis d aufgenommen werden. Die Abkunft aus dem Stamme von väterlicher und mütterlicher Seite ist nachzuweisen, wenn nicht die Pferde schon nach Ziffer 4 in das Stammregister vorläufig eingetragen und gebrannt sind.

6. Ausnahmsweise kann die nachträgliche Aufnahme in das Stammregister in Betreff einzelner vorzüglicher Hengste oder Stuten, die sich schon in der Nachzucht bewährt haben, auf den Vorschlag der Köhrungs-Commission von dem Staatsministerium, Departement des Innern, verfügt werden, wenn dadurch eine Veredelung des Stammes mit Sicherheit zu erwarten ist, und die unter Ziffer 3 gedachten Voraussetzungen vorliegen.

7. Wenn sich zeigt, daß ein Hengst oder eine Stute den gehegten Erwartungen nicht entspricht, also die Nachzucht nicht geeignet ist, den kräftigen und dauerhaften Stamm zu erhalten, so kann die Streichung im Stammregister in derselben Weise geschehen, wie die Aufnahme. Bis zum 1. Januar 1881 kann also die Streichung durch den Beschluß der Köhrungs-Commission verfügt werden, später nur auf den Vorschlag derselben von dem Staatsministerium Departement des Innern. Die Streichung eines Hengstes oder einer Stute hat stets die Streichung aller im Stammregister aufgeführten Nachkommen zur Folge.

8. Das Stammregister wird bei der Köhrungs-Commission nach einem vorgeschriebenen Formulare geführt; es wird gedruckt den Verwaltungsämtern mitgetheilt und in den Buchhandel gegeben.

Der Eigenthümer eines darin aufgenommenen Pferdes kann gegen Erlegung von 5 gf. einen beglaubigten Extract bei jedem Amte fordern. Verlangt derselbe die specielle Beschreibung der im Stammregister aufgeführten Eltern, so wird für jede ausgezogene Nummer 1 gf. mehr bezahlt.)

9. Alle in das Stammregister aufgenommenen oder vorläufig eingetragenen Pferde werden

a. mit einem Brande, enthaltend eine Krone mit römischer I. darunter gezeichnet. Dieses Brandzeichen wird bei den nach Ziff. 4 nur vorläufig eingetragenen Füllen an der linken Seite des Oberhalses und bei den nach Ziff. 3., 5 und 6 aufgenommenen Pferden an der rechten Lende angebracht.

b. im Stammregister nach Alter, Geschlecht, Farbe, Abzeichen und Abstammung genau beschrieben. Dabei erhalten die aufgenommenen Pferde jedes eine besondere Nummer mit dem Namen des Eigenthümers im Stammregister, während die nach Ziffer 4 nur vorläufig eingetragenen Füllen bei der Nummer der Mutter unter einem Buchstaben eingetragen werden.

VI. Verschiedene Bestimmungen.

1. Die Besitzer angeköhrter Hengste, prämiirter oder in das Stammregister aufgenommener Stuten, haben Veräußerungen oder Todesfälle dieser Pferde beim Verwaltungsamte ihres Wohnortes innerhalb 3 Wochen schriftlich oder mündlich zu Protokoll anzuzeigen. Das Verwaltungsamt hat die Anzeige sofort der Köhrungs-Commission mitzutheilen.

2. Die Mitglieder der Köhrungs-Commission und der Protocollführer erhalten Tagegelder und Reisekosten, welche vom Staatsministerium, Departement des Innern, festgesetzt werden. Die Achtsmänner erhalten bei ihren Geschäften bis weiter:

a. an Tagegeld 2 Thlr. und außerdem für jede außerhalb Hauses zugebrachte Nacht 1 Thlr.

b. an Reisekosten für jede Meile sowohl hin als zurück 8 gs.

Schlußbestimmung.

Durch diese Bekanntmachung sind die bisher zur Ausführung des Gesetzes vom 18. August 1861 erlassenen Bekanntmachungen, namentlich:

A. der vormaligen Regierung des Herzogtsums Oldenburg
vom 18. August 1861 (Ges. S. XVII Nr. 153 S. 929 folg.),
„ 26. Februar 1863 (Oldenb. Anz. Nr. 50.),
„ 26 Februar 1864 (Ges. S. XVIII Nr. 87, S. 595 und 596).

B. des Staatsministeriums, Departement des Innern
vom 21. Februar 1870 (Ges. S. XXI Nr. 64 S. 271 und 272),
„ 9. Juni 1872 (Ges. S. XXII Nr. 45 S. 265 und 266)
aufgehoben.

Oldenburg den 7. März 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 15. März 1874.) 5. Stück.

Inhalt:

№ 9.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, Departement der Finanzen, betreffend Anwendung der Forstordnung vom 28. September 1840 auf die zum Gut Calhorn, Gemeinde Essen, gehörigen Holzungen des Freiherrn von Nagel.

Oldenburg, den 7. März 1874.

Es wird hierdurch bekannt gemacht, daß die in den §§ 21—46 der Forstordnung vom 28. September 1840 enthaltenen Vorschriften hinsichtlich der unter den Nummern 4, 6, 8, 9, 21—26, 32, 33 der Beilage I. dieser Forstordnung bezeichneten strafbaren Handlungen, unter den im § 74

olcher Forstordnung enthaltenen näheren Bestimmungen, auf die zum Gut Calhorn, Gemeinde Essen, gehörigen Holzungen des Freiherrn von Nagel für anwendbar erklärt sind und daß dem Joseph Johannes zu Calhorn die Beaufsichtigung dieser Holzungen übertragen ist.

Oldenburg, den 7. März 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

№ 10.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Ausserkurssetzung der deutschen Landesgoldmünzen und der landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen.

Oldenburg, den 10. März 1874.

Indem das Staatsministerium eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Ausserkurssetzung der Landesgoldmünzen und der landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen, vom 6. December 1873 (Reichsgesetzblatt S. 375) nachstehend zur besonderen Kunde der Eingesessenen des Herzogthums bringt, macht es bekannt:

daß es die Großherzogliche Hauptkassen-Verwaltung mit der Vermittlung der Einlösung der im Herzogthum in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels 14, § 1 des Münzgesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 15. Juni 1857 (Gesetzsammlung

Band 15, S. 618) als gesetzliches Zahlmittel für Goldverpflichtungen geltenden deutschen Landesgoldmünzen beauftragt hat,

daß die Einlösung durch Vermittelung dieser Kasse sich nur auf diejenigen doppelten, einfachen und halben Pistolen (Friedrichsd'or, Zehnthaler-, Fünfthaler-, Zweieinhalbthaler-Stücke), Kronen und halben Kronen erstreckt, welche von den dem Münzvertrage vom 24. Januar 1857 (Gesetzsammlung für das Herzogthum Oldenburg Bd. 15, S. 565) beigetretenen, jetzt zum Deutschen Reiche gehörenden Bundesstaaten geprägt worden sind, insbesondere also nicht auf österreichische Kronen,

daß bei der Ueberreichung der zur Einlösung zu bringenden Goldmünzen die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers angegebenen Formvorschriften genau zu beachten sind,

daß die Hauptkassen-Verwaltung sich auf schriftliche Verhandlung nicht einlassen kann,

und daß der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösungsbeträge erhoben werden können, demnächst vom Staatsministerium bekannt gemacht werden wird.

Oldenburg, den 10. März 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

Bekanntmachung, betreffend die Außerkurssetzung der Landesgoldmünzen und der landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen. Vom 6. December 1873.

Auf Grund der Artikel 8, 13 und 16 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 233) hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Vom 1. April 1874 an gelten sämmtliche bis zum Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen, vom 4. December 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 404) geprägten Goldmünzen der deutschen Bundesstaaten nicht ferner als ein gesetzliches Zahlungsmittel.

Es ist daher vom 1. April 1874 ab außer den mit der Einlösung beauftragten Kassen niemand verpflichtet, diese Goldmünzen in Zahlung zu nehmen.

Von demselben Zeitpunkte ab verlieren die landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen die Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel. Eine Einlösung derselben findet nicht statt.

§ 2.

Die im Umlaufe befindlichen Landesgoldmünzen werden in den Monaten April, Mai und Juni 1874 von den durch die Landes-Centralbehörden zu bezeichnenden Kassen derjenigen Bundesstaaten, welche die Goldmünzen geprägt haben, bezw. in deren Gebiet dieselben gesetzliches Zahlungsmittel sind, nach dem in den §§ 3 und 4 festgesetzten Werthverhältnisse für Rechnung des Deutschen Reichs sowohl in Zahlung angenommen, als auch gegen Reichsgoldmünzen, bezw. Landessilbermünzen umgewechselt.

Nach dem 30. Juni 1874 werden Landesgoldmünzen auch von diesen Kassen weder in Zahlung noch zur Umwechselung angenommen.

§ 3.

Die Einlösung der nachstehend verzeichneten Goldmünzen erfolgt zu dem dabei vermerkten festen Werthverhältnisse:

preußische Friedrichsd'or zu . .	5 Thlr.	20 Sgr.
kurhessische Pistolen zu	5 „	20 „
württembergische, badische, Großherzoglich hessische Zehn- und Fünf-Guldenstücke zu	10 Fl. bezw.	5 Fl. — Kr.,
württembergische Dukaten (Prägung seit 1840) zu	5 „	45 „
badische Dukaten (Prägung seit 1837, sog. Rheingolddukaten) zu . . .	5 „	35 „
badische 500-Kreuzerstücke zu . . .	8 „	20 „

§ 4.

Für alle im § 3 nicht aufgeführten Goldmünzen deutscher Bundesstaaten wird lediglich der Werth ihres Gehaltes an feinem Golde mit 1395 Mark oder 465 Thaler für das Pfund Feingold vergütet.

Zu diesem Behufe ist der Kasse bei Einlieferung der Goldmünzen, deren Einlösung beabsichtigt wird, ein Verzeichniß derselben, in welchem die einzelnen Münzsorten nach Stückzahl, Gattung (Bild) und Jahreszahl summarisch aufzuführen sind, in zwei Exemplaren einzureichen, deren eines nach erfolgter Prüfung mit Empfangsbescheinigung zurückgegeben wird und gegen dessen Vorzeigung und Rückgabe seiner Zeit, falls sich sonstige Anstände nicht ergeben haben, die Zahlung des von der Münzverwaltung festgesetzten Metallwerthes erfolgt. Der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösungsbeträge erhoben werden können, wird von den Landesbehörden bekannt gemacht werden.

Auf Denkmünzen, Schaumünzen und ähnliche nicht ausschließlich zum Umlauf bestimmte Münzstücke finden obige Bestimmungen keine Anwendung.

§ 5.

Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausch (§ 2) findet auf durchlöcherte und anders, als durch den gewöhnlichen Umlauf im Gewicht verringerte, ingleichem auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

In Betreff der Grenze der Gewichtsminderung, innerhalb deren die durch den Umlauf im Gewichte verringerten Goldmünzen der im § 3 aufgeführten Prägungen als vollwichtig angenommen werden, verbleibt es bei den hierüber getroffenen landesgesetzlichen Bestimmungen. In Ermangelung derartiger Bestimmungen sollen Goldmünzen, deren Gewicht um nicht mehr als fünf Tausendtheile hinter dem Normalgewicht zurückbleibt, als vollwichtig gelten.

Ergiebt sich bei der Gewichtsprüfung eine größere Differenz, so wird der Metallwerth der Goldmünze nach Maßgabe der Bestimmung im ersten Absatze des § 4 vergütet.

Berlin, den 6. December 1873.

Der Reichskanzler.

In Vertretung:

Delbrück.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 25. März 1874.) 6. Stück.

Inhalt:

№ 11.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betr. die Landesherrliche Bestätigung der von dem verstorbenen Hausmann J. H. Koopmann zu Bettingbühren errichteten Stiftung.

Oldenburg, den 18. März 1874.

Das Staatsministerium bringt unter Bezugnahme auf Art. 67 der revidirten Gemeindeordnung hierdurch zur öffentlichen Kunde, daß Se. Königliche Hoheit der Großherzog geruht haben, der von dem verstorbenen Hausmann J. H. Koopmann zu Bettingbühren errichteten Stiftung, die den Zweck hat, einem dürftigen Knaben der Gemeinde Berne den Besuch der dortigen Bürgerschule oder einer anderen Lehranstalt zu ermöglichen, und die nach Maßgabe der Bestim-

mungen der Stiftungs-Urkunde von dem Gemeinderathe der Gemeinde Berne verwaltet werden soll, die Landesherrliche Bestätigung zu ertheilen.

Oldenburg, den 18. März 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

von Buttel.

№ 12.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Außerkurssetzung der Kronenthaler, sowie von Münzen des Konventionsfußes.
Oldenburg, den 20. März 1874.

Nachstehende Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 7. März 1874 wird hiermit im Herzogthum Oldenburg mit dem Bemerken zur allgemeinen Kunde gebracht, daß von der Errichtung einer Einlösungsstelle (§. 2 der Bekanntmachung) innerhalb des Herzogthums wegen Mangels einer Veranlassung abgesehen worden ist.

Oldenburg, den 20. März 1874.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Lubinus.

Bekanntmachung,

betreffend die Außerkurssetzung der Kronenthaler, sowie von Münzen des Konventionsfußes.

Auf Grund der Artikel 8, 13 und 16 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (Reichs-Gesetzblatt Seite 233) hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§. 1. Vom 1. April 1874 an gelten nicht ferner als gesetzliches Zahlungsmittel:

1. die Kronenthaler deutschen, österreichischen oder brabanter Gepräges,

2. die im Zwanzigguldenfuß ausgeprägten ganzen, halben und viertel Konventions- (Spezies-) Thaler deutschen Gepräges.

Es ist daher vom 1. April 1874 ab außer den mit der Einlösung beauftragten Kassen Niemand verpflichtet, diese Münzen in Zahlung zu nehmen.

§. 2. Die im Umlaufe befindlichen, im §. 1 bezeichneten Münzen werden in den Monaten April, Mai und Juni 1874 von den durch die Landes-Centralbehörden zu bezeichnenden Kassen derjenigen Bundesstaaten, welche diese Münzen geprägt haben, bezw. in deren Gebiet dieselben gesetzliches Zahlungsmittel sind, nach dem in dem §. 3 festgesetzten Werthverhältnisse für Rechnung des deutschen Reichs sowohl in Zahlung angenommen, als auch gegen Reichs- bezw. Landesmünzen umgewechselt.

Nach dem 30. Juni 1874 werden derartige Münzen auch von diesen Kassen weder in Zahlung noch zur Umwechselung angenommen.

§. 3. Die Einlösung der in §. 1 bezeichneten Münzen erfolgt zu dem nachstehend vermerkten festen Werthverhältnisse:

Kronenthaler zu	2	fl.	42	Kr.	bez.	1	Thlr.	$16\frac{1}{4}$ Sgr.
$\frac{1}{4}$ Konventions-(Spez.-)Thaler zu	2	=	24	=	=	1	=	$11\frac{1}{10}$ =
$\frac{1}{2}$ Konventionsthaler (Konventionsguld.) zu .	1	=	12	=	=	—	=	$20\frac{1}{2}$ =
$\frac{1}{4}$ Konventionsthaler zu . . .	—	=	36	=	=	—	=	$10\frac{1}{5}$ =

§. 4. Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausch (§. 2.) findet auf durchlöcherte und anders, als durch

den gewöhnlichen Umlauf im Gewicht verringerte, ingleichem auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

Berlin, den 7. März 1874.

Der Reichskanzler.

In Vertretung:

Delbrück.

Berichtigung.

Ein Theil der am 15. März erschienenen Gesetzblätter ist Statt mit Stück № 5 mit Stück № 7 gedruckt, was hierdurch berichtigt wird.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 16. April 1874.) 7. Stück.

Inhalt:

№ 13.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Aufhebung der Nebenzollämter II. Classe zu Ochtum und Inhauserstiel.

Oldenburg, den 9. April 1874.

Mit Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 20. December 1853, betreffend die in Folge des Beitritts Oldenburg's zum Zollvereine eintretende veränderte Einrichtung der betreffenden Behörden, bringt das Staatsministerium hiedurch zur öffentlichen Kunde, daß vom 1. Mai d. J. ab die

Nebenzollämter II. Classe zu Ochtum und Inhausersiel aufgehoben werden.

Oldenburg, den 9. April 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

№ 14.

Verordnung, betreffend authentische Interpretation des Art. 26 § 2 der Wasserordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 20. November 1868.

Oldenburg, den 11. April 1874.

Wir **Nicolaus Friedrich Peter**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen unter Bezug auf Art. 137 Ziff. 2 des Staatsgrundgesetzes was folgt:

Der Art. 26 § 2 der Wasserordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 20. November 1868 wird dahin authentisch interpretirt, daß der in diesem § genannten Genossenschaft Corporationsrechte zustehen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 11. April 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Rössing. von Berg. Ruhstrat.

Lubinus.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 5. Mai 1874.) 8. Stück.

Inhalt:

№ 15.

Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Registrirung der Kauffahrteischiffe.

Oldenburg, den 27. April 1874.

Wir **Nicolaus Friedrich Peter**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen mit Bezugnahme auf Art. 137 § 2 des Staatsgrundgesetzes und zur Ausführung des Bundesgesetzes vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge (Bundes-Gesetzblatt, Seite 35), für das Herzogthum Oldenburg was folgt:

Artikel 1.

Das Gesetz vom 21. August 1856 und die Regierungs-Bekanntmachung vom 22. August 1856, betreffend das Recht, die Oldenburgische Flagge zu führen und die zum Beweise desselben erforderlichen Schiffspapiere (Gesetzblatt Bd. XV. S. 283 ff. und 302 ff.), werden aufgehoben.

Artikel 2.

Das in Gemäßheit des Bundesgesetzes vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, zu führende Schiffsregister wird beim Staatsministerium, Departement des Innern, geführt.

Artikel 3.

Die Thatsachen, welche eine Eintragung in das Schiffsregister oder eine Löschung in demselben erforderlich machen, sind mündlich oder schriftlich bei demjenigen Verwaltungsamte oder Stadtmagistrate der Städte I. Classe, in dessen Bezirke der Heimathshafen des Schiffes sich befindet, anzuzeigen.

Artikel 4.

Zum Beweise des Eigenthums ist bei neu erbauten Schiffen in der Regel ein Bielbrief beizubringen.

Die Ausfertigung des Bielbriefes geschieht bei den im Herzogthum Oldenburg gebauten Schiffen vor dem Amtsgerichte, in dessen Bezirke das Schiff gebaut worden, auf Grund der von dem Erbauer desselben über den Bau abzu-

gebenden eidesstattlichen Versicherung, nach dem in der Anlage enthaltenen Formular.

Artikel 5.

Die auf Grund des § 15 des Bundesgesetzes vom 25. October 1867, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe 2c., erkannten Geldstrafen sollen zum Besten hülfsbedürftiger Seeleute verwendet werden.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 27. April 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Berg. Ruhstrat.

v. Buttel.

Großherzogthum Oldenburg.

Biel- Brief.

Nach heutiger eidesstattlicher Versicherung des

ist in de Jahr auf der zu
belegenen Schiffszimmerwerft der Firma
das welchem der Name

beigelegt worden und dessen nach Ziffer 1 des § 22 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt S. 270) aufgenommene Hauptmaaße sind:

Länge zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck = Meter,

Breite zwischen den Außenflächen der Außenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer = Meter,

Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des oberen festen Deckes und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Durchschnitt = Meter,

von Kiel auf aus

neu erbaut, am vom Stapel gelassen, und an folgende Rheder abgeliefert und zum Eigenthum übertragen worden:

. . . . . .

. . . . . .

Zur Beurkundung ist dieser Bielbrief ausgefertigt.

187

Großherzoglich Oldenburgisches Amtsgericht.

№ 16.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Theodor Kleinwächter zu Sofienhütte bei Schwadowitz in Böhmen ertheilte Patent auf einen Schmelzofen für Glas und ähnliche Zwecke.

Oldenburg, den 22. April 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Theodor Kleinwächter zu Sofienhütte bei Schwadowitz in Böhmen, ein Patent auf einen Schmelzofen für Glas und ähnliche Zwecke, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 22. April 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

---

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 10. Mai 1874.) 9. Stück.

Inhalt:

№ 17.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die von den deutschen Gymnasien ausgestellten Maturitätszeugnisse.

Oldenburg, den 30. April 1874.

Behufs gleicher Geltung der von den deutschen Gymnasien ausgestellten Maturitätszeugnisse für die Zulassung zu den Universitätsstudien und in allen öffentlichen Verhältnissen sind die deutschen Staatsregierungen übereingekommen, bei den Gymnasien fortan folgende Grund-

sätze zu befolgen und werden diese hierdurch mit Höchster Genehmigung zur öffentlichen Kunde gebracht.

1. Die gesammte Cursusdauer des vollständigen Gymnasiums beträgt mindestens 9 Jahre. Die Aufnahme in die unterste Classe erfolgt dabei in der Regel nicht vor dem vollendeten 9. Lebensjahre.

2. Bei einem Anstaltswechsel geschieht die Aufnahme eines Schülers nur nach Beibringung eines Entlassungszeugnisses der vorher von ihm besuchten Anstalt, und nicht in eine höhere Classe oder Abtheilung, als danach die Reife bei ihm vorhanden ist. Der Wechsel darf dem Schüler hinsichtlich der ordnungsmäßigen Cursusdauer keinen Zeitgewinn einbringen.

3. Der Unterricht wird, unvermeidliche vorübergehende Vertretungen ausgenommen, nur von Lehrern ertheilt, welche sich über ihre Qualification genügend ausgewiesen haben.

4. Die Zulassung zur Maturitätsprüfung oder die Dispensation von einer der dabei reglementsmäßig zu erfüllenden Bedingungen, z. B. da, wo die oberen Classen einen je 2jährigen Cursus haben, von der vollständigen Absolvirung des 2jährigen Cursus der ersten Classe, kann nicht von einer Patronats- oder Regierungsbehörde verfügt werden, sondern bleibt von dem Urtheil der Prüfungscommission des Gymnasiums abhängig. In Fällen außerordentlicher Art kann eine derartige Dispensation nur von der Centralbehörde des betreffenden Staats gewährt werden.

5. Gegenstände der Maturitätsprüfung sind auf allen Gymnasien die deutsche, lateinische, griechische, französische Sprache, Mathematik und Geschichte. Die übrigen Lehrobjecte sind nicht nothwendig auch Gegenstände der Prüfung.

Schriftliche Clausurarbeiten sind überall ein deutscher Aufsatz, eine lateinische Arbeit (Aufsatz oder Extemporale oder beides) und die Lösung mathematischer Aufgaben.

— Darüber hinaus auch eine Uebersetzung ins Deutsche, Griechische, Französische u. a. zu verlangen, bleibt der Anordnung jedes Staats überlassen.

6. Als Maßstab für die Ertheilung des Zeugnisses der Reife gelten im Allgemeinen diejenigen Anforderungen, welche das preußische Prüfungsreglement dafür aufstellt. Dabei ist ausnahmsweise die Compensation zulässig, nach welcher das Zurückbleiben in einem Gegenstande durch desto befriedigendere Leistungen in einem anderen gedeckt wird. Eine solche Ausgleichung ist namentlich in dem gegenseitigen Verhältniß der Mathematik zu den alten Sprachen anwendbar. In dem Gegenstande, für welchen die Compensation zugelassen wird, dürfen jedoch die Leistungen keinesfalls unter das Maß herabgehen, welches für die Versetzung nach Prima erfordert wird.

7. Bei jeder mündlichen Maturitätsprüfung ist ein Regierungscommissarius zugegen. Derselbe hat die Zeugnisse mit zu vollziehen.

Es ist zulässig, ausnahmsweise auch den Director des Gymnasiums zum Regierungscommissarius zu bestellen. In solchem Fall hat derselbe bei seiner Unterschrift auch diese außerordentliche Function bemerklich zu machen.

8. Bei der schließlichen Berathung über die Gewährung oder Versagung eines Zeugnisses der Reife sind stimmberechtigt nur die in der ersten Classe unterrichtenden wissenschaftlichen Lehrer, der Regierungscommissarius und bei den nicht ausschließlich vom Staat unterhaltenen Gymnasien außerdem ein Vertreter des betreffenden Patronats, und, wo ein solches besteht, des Ephorats oder Scholarchats.

9. Die Zuerkennung eines Zeugnisses der Reife darf nicht durch den gewählten Beruf des Schülers motivirt werden.

10. Für die Form der Zeugnisse gelten behufs ihrer leichten und sicheren Benutzbarkeit folgende Bestimmungen:

Es muß sofort erkennbar sein, von welchem Gymnasium das Zeugniß ausgestellt, und daß es ein Zeugniß der Reife ist. Im Eingange giebt dasselbe den vollständigen Namen, den Geburts-Tag und -Ort, den Stand des Vaters und die Religion oder Confession des Schülers an; ebenso, wann er auf das Gymnasium aufgenommen worden ist, event. welche Anstalt er vorher besucht hatte, wie lange er den oberen Classen, namentlich der ersten, angehört hat, und welchem Studium er sich zu widmen beabsichtigt.

Der Inhalt des Zeugnisses bezieht sich nicht blos auf die bestandene Prüfung, sondern auf den in den einzelnen Gegenständen, welche mit leicht erkennbarer Unterscheidung aufzuführen sind, überhaupt erlangten Grad des Wissens und der Fertigkeit. — Werden die Urtheile in Zahlen ausgedrückt, so ist deren Werth auf dem Zeugniß anzugeben. Die Ausfertigung geschieht unter einem bestimmten Datum.

11. Junge Leute, welche die Prüfung als Extraneer abzulegen wünschen, können dies in der Regel nur in demjenigen Staate thun, welchem sie angehören. Ausnahmen von dieser Regel müssen durch zureichende Gründe motivirt sein.

Die Extraneer können sich das Gymnasium nicht wählen, bei welchem sie sich prüfen lassen wollen, sondern haben darüber die Bestimmung der betreffenden Schulaufsichts-Behörde einzuholen.

Oldenburg, den 30. April 1874.

Staatsministerium.

Departement der Kirchen und Schulen.

In Vertretung:

von Berg.

Wesche.

№ 18.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Erhebung der Uebergangsabgabe von Bier nach dem Hohlmaße anstatt nach dem Gewichte.

Oldenburg, den 1. Mai 1874.

Das Staatsministerium bringt hierdurch zur allgemeinen Kunde, daß der Bundesrath in der Sitzung vom 25. März 1874 in Betreff der Erhebung der Uebergangsabgabe von Bier beschlossen hat:

1. daß vom 1. Juli 1874 an die bei der Einfuhr von Bier in das Gebiet der Staaten der Brausteuergemeinschaft zu erlegende Uebergangsabgabe nicht mehr nach dem Gewichte (vergl. Reichsgesetzblatt von 1872 Seite 294), sondern nach dem Hohlmaße (Litermaße) zu erheben sei,
2. daß der Uebergangsabgabensatz für Ein Hektoliter Bier jeder Art auf zwei Mark festgesetzt werde.

Außerdem hat der Bundesrath folgende Vorschriften für die Erhebung der Uebergangsabgabe von Bier nach dem Hohlmaße genehmigt:

3. Findet die Einfuhr in Fässern statt, welche geeicht und mit dem vorschriftsmäßigen Stempelzeichen versehen sind, so wird die Uebergangsabgabe nach Maßgabe des bei der Eichung ermittelten Literinhalts erhoben.
4. Sind die Fässer nicht vorschriftsmäßig geeicht oder walten sonst gegen die Richtigkeit des angegebenen Maßes Bedenken ob, so kann eine amtliche Vermessung oder Nacheichung derselben angeordnet werden.
5. Erfolgt die Einfuhr von Bier in Flaschen, so wird bei der Berechnung der Uebergangssteuer der Inhalt der Flaschen, welche weniger als ½ Liter enthalten,

mit ½ Liter, und der Inhalt der Flaschen von über ½ Liter bis zu 1 Liter mit 1 Liter in Ansatz gebracht.

6. Bei jeder Einfuhr ist der Maßinhalt der Fässer und Flaschen (Ziffer 5), die Zahl derselben sowie die Gesammtmenge des angemeldeten und zu versteuernden Bieres festzustellen, wobei jedoch in der Regel probeweise Revisionen genügen werden.

   Bei der Berechnung der Uebergangsabgabe hat ein etwaiges Manko in Fässern oder Flaschen außer Berücksichtigung zu bleiben. Steuerbeträge von weniger als 5 Pfennig werden nicht erhoben.

7. Wenn eine amtliche Vermessung oder Nacheichung von Fässern oder eine Probemessung einzelner Flaschen nothwendig wird, so hat der Waarenführer oder Waarenempfänger die etwa hierdurch entstehenden Kosten zu tragen.

Oldenburg, den 1. Mai 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 22. Mai 1874.) 10. Stück.

Inhalt:

№ 19.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Dr. med. Hendrik Beins zu Groningen ertheilte Patent.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Das Staatsministerium macht hiermit bekannt, daß dem Dr. med. Hendrik Beins zu Groningen ein Patent auf ein

neues Verfahren, Kohlensäure von beliebiger Spannung zu erzeugen und der Verwendung derselben in comprimirtem Zustande zu verschiedenen wissenschaftlichen und industriellen Zwecken, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

№ 20.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Landmann Cornelius Cordes zu Burhave ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Das Staatsministerium macht hiermit bekannt, daß dem Landmann Cornelius Cordes zu Burhave ein Patent auf eine Heumaschine nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Herzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß

das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Herzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

v. Buttel.

№ 21.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Civil-Ingenieur Robert Gottheil zu Chemnitz ertheilte Patent.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Das Staatsministerium macht hiermit bekannt, daß dem Civil-Ingenieur Robert Gottheil zu Chemnitz ein Patent auf eine Steinbohrmaschine mit Handbetrieb, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

v. Buttel.

№ 22.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Moritz Hatschek in Wien ertheilte Patent.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Moritz Hatschek in Wien ein Patent auf ein neues Maischverfahren für Bierbrauerei und zugehörige Apparate, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 15. Mai 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

№ 23.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Feststellung des Nettogewichts beim Export von Branntwein in Fässern.

Oldenburg, den 18. Mai 1874.

In Gemäßheit des Beschlusses des Bundesraths vom 25. November 1873 werden folgende Vorschriften für die Feststellung des Nettogewichts beim Export von Branntwein in Fässern erlassen:

1. Beim Export von Branntwein in Fässern findet die Ermittelung des Nettogewichts, auf Grund dessen die Steuervergütung berechnet wird, durch Abzug einer Normaltara von dem durch Verwiegung festzustellenden Bruttogewicht statt.

   Die Normaltara beträgt für Fässer bis zu 7 Zentner Bruttogewicht . . . . . 22 Procent,
   bei Fässern über 7 Centner Bruttogewicht 20 Procent.

   Etwaige Rollbänder, welche sich an dem Fasse befinden, müssen vor der Verwiegung abgenommen werden; lehnt der Exportant die Abnahme derselben ab, so wird von dem ermittelten Bruttogewicht vor der Reduzirung desselben auf Nettogewicht für jedes Rollband 1½ Pfund beziehungsweise ½ Pfund, je nachdem das Faß 3½ Zentner und darüber oder weniger als 3½ Zentner wiegt, abgerechnet.

2. Von der Ermittelung des Nettogewichts durch Abzug der Normaltara kann jedoch Abstand genommen werden,

   wenn das Gewicht des leeren Fasses durch amtliche Eichung festgestellt und dasselbe durch Einbrennen auf dem Fasse von dem Eichamte ersichtlich gemacht worden ist.

   Die näheren Bestimmungen, nach welchen diese Eichung vorzunehmen ist, erläßt die Normal-Eichungscommission.

   Die Festsetzung des Nettogewichts erfolgt durch Abzug der amtlich ermittelten Faßtara von dem durch Verwiegung festzustellenden Bruttogewicht.

   Etwaige Rollbänder sind ebenso, wie zu 1 vorgeschrieben ist, vor der Bruttoverwiegung abzunehmen; geschieht dies nicht, so erfolgt zunächst der Abzug der zu 1 vorgeschriebenen Tarasätze von dem Bruttogewicht und demnächst der Abzug der amtlich ermittelten Faßtara von dem Reste des Bruttogewichts.

3. Erachtet die Steuerverwaltung eine wirkliche Ermittelung des Nettogewichts für erforderlich, so steht der-

selben das Recht zu, die Entleerung des Fasses anzuordnen und demnächst die Ermittelung der wirklich vorhandenen Quantität Branntwein vorzunehmen. Dieselbe hat von diesem Recht namentlich dann Gebrauch zu machen, wenn anzunehmen ist, daß das Gewicht des leeren Fasses den Betrag der Normaltara überschreitet (Nr. 1), oder wenn die amtliche Eichung des Fasses nicht vorschriftsmäßig ausgeführt, oder die eingebrannten Gewichtsangaben nicht erkennbar sind, oder Anzeichen vorliegen, daß das Gewicht des Fasses nach der amtlichen Eichung vergrößert worden ist. Ebenso kann die Steuerverwaltung, falls das Gewicht der Rollbänder die zulässige Tara augenscheinlich überschreitet, die Abnahme derselben vor der Bruttoverwiegung verlangen.

4. Diese Vorschriften treten unter Aufhebung der entgegenstehenden, bisher gültigen Bestimmungen vom 1. Juli 1874 an in Kraft.

Oldenburg, den 18. Mai 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Rubstrat.

Lubinus.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 17. Juni 1874.) 11. Stück.

Inhalt:

№ 24.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Civil-Ingenieur Robert Gottheil in Berlin ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 28. Mai 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Civil-Ingenieur Robert Gottheil in Berlin ein Patent auf Verbesserung von Leuchtgas nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit

dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 28. Mai 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

Wesche.

№ 25.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die zollfreie Einfuhr der Producte der deutschen Seefischerei.
Oldenburg, den 6. Juni 1874.

Nachstehende, vom Bundesrath am 6. Mai 1874 beschlossene

Vorschriften,
betreffend
die zollfreie Einfuhr der Producte der deutschen Seefischerei:

„I. Gesalzene Fische, Fischthran, Fischspeck (auch Robbenthran und Robbenspeck), und Wallrath können auf gemeinsame Rechnung, andere Erzeugnisse von Seethieren, getrocknete Fische, Muschel- und andere Schalthiere aus der See auf privative Rechnung zollfrei eingelassen werden, wenn die Fische oder Seethiere von den Mannschaften deutscher Schiffe auf dem Meere selbst gefangen sind und die nachstehenden Vorschriften beobachtet werden.

1. Das Auslaufen der für den Fang der Fische und Seethiere ausgerüsteten Schiffe wird auf diejenigen deutschen Häfen beschränkt, an welchen sich ein Hauptzollamt oder ein Nebenzollamt I. Klasse befindet.

Der Wiedereingang der Schiffe mit den Ergebnissen des Fangs darf in der Regel nur über die Häfen des Ausgangs stattfinden. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der obersten Landes-Finanzbehörde.

2. Die Fahrzeuge müssen für die Art des Fanges, zu welchem sie bestimmt sind, vollständig ausgerüstet sein.
3. Die Führer der Fahrzeuge haben zeitig vor dem Auslaufen dem Zollamt des Hafenplatzes eine schriftliche Declaration zu überreichen, in welcher das Schiff, die Art des Fangs, die Gegend des Meeres, wo derselbe betrieben werden soll und die muthmaßliche Dauer der Abwesenheit angegeben ist, unter Beifügung eines Verzeichnisses der Führer und Steuerleute des Schiffes, sowie der Ausrüstungsgegenstände desselben.
4. Das betreffende Zollamt hat eine Revision der Schiffe und der Ausrüstungsgegenstände vorzunehmen. Die zum Zweck des Heringsfanges an Bord genommenen Tonnen sollen zollamtlich gestempelt werden.
5. Die Führer der Schiffe müssen in Gemeinschaft mit demjenigen, welcher der nächstfolgende im Kommando ist, über die Fahrt und den Fang ein genaues Tagebuch führen.
6. Die Verarbeitung der gefangenen Thiere zur Thranerzeugung u. s. w. auf den Schiffen ist gestattet.

Mit Genehmigung der obersten Landes-Finanzbehörde kann ferner unter folgenden Maßnahmen zugelassen werden, daß die Verarbeitung in eigenen Etablissements, welche im Auslande errichtet werden, erfolgt.

a. Die über den Fang geführten Tagebücher hat der Schiffsführer, sobald derselbe bei dem Etablissement landet, mit eidesstattlicher Versicherung der Richtigkeit des Inhalts zu versehen, und die

Unterschrift von dem nächsten Konsul des Deutschen Reichs beglaubigen zu lassen;

b. bei der Versendung der auf dem Etablissement verarbeiteten Fischereiprodukte mit dem Anspruch auf Zollfreiheit, hat der Vorsteher des Etablissements dem Führer des Transportschiffes unter Angabe der Menge der versandten Fischereiprodukte eidesstattlich zu bescheinigen, aus dem Fange welcher Schiffe sie gewonnen worden, und daß dieselben aus dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren, sowie daß die zum Transport verwendeten Schiffe der deutschen Rhederei angehören, und unter deutscher Flagge fahren, und diese Bescheinigung von dem nächsten Konsul des Deutschen Reichs beglaubigen zu lassen.

7. Sollen die Produkte des Fischfangs nicht mit dem für den Fang ausgerüsteten Schiffe, sondern durch andere Transportschiffe nach dem Heimathshafen befördert werden, so hat der Schiffsführer die Umladung in einem Hafen zu bewirken, in welchem der Sitz eines deutschen Konsulats ist. Derselbe hat dem Konsul sofort von seinem Eintreffen Anzeige zu machen, und spätestens 24 Stunden nachher das Schiffstagebuch, eine schriftliche Anmeldung der eingebrachten Produkte des Fangs zu überreichen, sowie bei demselben die eidesstattlich zu bekräftigende Versicherung, daß die Fischereiprodukte sämmtlich von dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren und weder ganz noch zum Theil durch Kauf, Tausch u. s. w. erworben seien, zu Protokoll zu geben.

Der Konsul bescheinigt die Uebereinstimmung der Angaben des Tagebuchs und der Deklaration mit der Ladung, und ertheilt hiernach die Erlaubniß zur Umladung. Der Führer des Transportschiffes erhält das

Protokoll, sowie die Konsularbescheinigung, daß nnd welche Fischereiprodukte er eingenommen habe.

Den auf den Heringsfang auslaufenden Schiffen ist es gestattet, die ersten Ergebnisse ihres Fanges durch sog. Jägerschiffe an das Land zu setzen, ohne daß ein Weiteres erfordert wird, als daß die Ladung durch eine mit der vorgeschriebenen Versicherung (8) ausgestellte Deklaration des Führers desjenigen Schiffes, welcher das Jägerschiff absendet, beglaubigt wird.

8. Die Ankunft des Schiffes ist dem Zollamt, bei welchem die Abfertigung geschehen soll, anzuzeigen, und demselben spätestens 24 Stunden nachher das Tagebuch, sowie die übrigen amtlichen Papiere (6b und 7) und eine schriftliche Deklaration der eingebrachten Fischereiprodukte zu überreichen.

Dabei hat der Schiffsführer und auf Erfordern auch der ihm im Kommando zunächst Stehende die an Eidesstatt zu bekräftigende Versicherung abzugeben,

a. daß die mit dem Anspruch auf Zollfreiheit eingebrachten Fischereiprodukte sämmtlich von dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren, bezw. in dem Falle zu 6, daß dieselben sämmtlich in dem ausdrücklich für die Verarbeitung genehmigten Etablissement verladen und

b. daß dieselben auf dem Transport weder ganz noch zum Theil durch Kauf, Tausch 2c. erworben sind.

In dem Falle der Umladung (7) hat der Schiffsführer an Eidesstatt zu versichern, daß die Fischereiproducte sämmtlich in dem ihm nach der Konsularbescheinigung überwiesenen Fange des betreffenden Schiffes bestehen.

9. Das Zollamt kann bei Reviston der Schiffe und ihrer Ladung durch Vernehmung der Mannschaft oder in

anderer Weise von der Richtigkeit der Deklaration Ueberzeugung nehmen.

10. Erfolgt die Einfuhr von Fischereiproducten von demselben Unternehmer über verschiedene Hafenplätze, so kann demselben aufgegeben werden, über die gesammten Freischreibungen der über die verschiedenen Häfen eingeführten Fischereiprodukte periodische Zusammenstellungen einzureichen; auch kann derselbe zur Vorlage der Abschlüsse seiner Bücher angehalten werden.

11) Die Einbringung und Anmeldung fremder Fischereiproducte als Ergebnisse des eigenen Fanges zieht neben der Strafe der Zolldefraude den Ausschluß von den Zollbegünstigungen der Seefischerei nach sich.

Die Nichtbeachtung von Kontrolvorschriften wird mit Ordnungsstrafe von 3—30 Mark bestraft.

II. Die vorstehenden Vorschriften finden auf die einer Abgabe nicht zu unterwerfende Fischerei an den deutschen Seeküsten keine Anwendung. Es können jedoch von der betreffenden Directivbehörde nach den örtlichen Verhältnissen Kontrolvorschriften erlassen werden, um der Einbringung von Muschel- und Schalthieren, welche nicht an deutschen Küsten gebrochen worden, vorzubeugen."

werden hierdurch mit dem Bemerken bekannt gemacht, daß gleichzeitig die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 26. Februar 1855, betreffend die zollfreie Einlassung der Produkte der vereinsländischen Seefischerei, (Gesetzband XIV. S. 476) außer Kraft getreten ist.

Oldenburg, den 6. Juni 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 23. Juli 1874.) 12. Stück.

Inhalt:

№ 26.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Wagen-Fabrikanten H. C. Marx in Detmold ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 25. Juni 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Wagenfabrikanten H. C. Marx in Detmold ein Patent auf ein Vordergelenk für Wagen, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nach-

gewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 25. Juni 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

№ 27.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die zollamtliche Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs in den Häfen des Herzogthums Oldenburg.

Oldenburg, den 6. Juli 1874.

Nachdem beschlossen ist, von dem Erlaß besonderer im § 90 des Vereins-Zoll-Gesetzes vorgesehener Hafenregulative für die Hafenplätze des Herzogthums zur Zeit abzusehen, werden die für den Waaren-Ein- und Ausgang seewärts vom Bundesrathe des Deutschen Reichs zusammengestellten Normativbestimmungen zur gleichmäßigen Anwendung in vorkommenden Fällen hiemittelst in der Anlage im Auszuge zur öffentlichen Kunde gebracht, und wird behuf deren weiterer Ausführung Folgendes bestimmt:

1) In Beziehung auf die zu den Häfen führenden Zollstraßen, auf die Landungs- und Löschplätze, sowie auf die für dieselben errichteten Zoll- und Steuerämter, Abfertigungsstellen und Ansageposten und die denselben beigelegten Befugnisse bleiben die bestehenden Bestimmungen in Kraft, sowie gleichfalls unverändert in Kraft bleiben die mittelst Bekanntmachung vom 26. Mai 1854, betreffend die Auslegung eines Zollkreuzers auf

der Jade (Oldenb. Gesetzsammlung Band XIV Seite 201) erlassenen Vorschriften.

2) In Gemäßheit des § 121 des Vereins-Zoll-Gesetzes wird bestimmt, daß beladene Fahrzeuge ohne Erlaubniß des nächsten Zollamts dem Ufer sich nur bis auf Schiffslänge nähern dürfen. Diese Bestimmung erstreckt sich nicht auf unverdeckte Nachen, welche zollfreie Gegenstände geladen haben.

3) Die Erhebung besonderer Gebühren für die amtliche Begleitung, Bewachung und Abfertigung der Schiffe, sowie für die Bewachung der Waaren auf den Lösch- und Ladestellen (§ 10 des Vereinszollgesetzes und Ziffer 1 der Anweisung zur Ausführung desselben, Anlage D. der Bekanntmachung vom 13. Januar 1870 (Oldenb. Gesetzsammlung Band XXI Seite 241) tritt ein, wenn die Verabsäumung gesetzlich den Betheiligten obliegender Verpflichtungen oder die Gestattung einer Ausnahme von den gesetzlichen Vorschriften einen Mehraufwand an Arbeitskräften im Interesse der Zollsicherheit nothwendig macht.

Die Bewachungsgebühr beträgt, wenn die Bewachung beziehungsweise die Beaufsichtigung des Löschens und Ladens während der Zeit von 6 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends nicht über 8 Stunden dauert, 15 Groschen. — Dauert dieselbe länger, oder findet sie zu einer anderen Zeit statt, so ist bis zu 24 Stunden 1 Thlr. und für jede ferner angefangenen 24 Stunden ebenfalls 1 Thlr. zu entrichten. Werden zu dem Geschäfte mehrere Beamte erforderlich, so ist die Gebühr für jeden derselben mit den festgesetzten Beträgen zu zahlen. Geschieht die Bewachung beziehungsweise Beaufsichtigung, bei mehreren

Schiffen gemeinschaftlich, so wird die zu zahlende Gebühr auf die betreffenden Schiffe vertheilt. In allen Fällen, wo Diäten und Reisekosten oder Bewachungsgebühren zu vergüten sind, darf die Zahlung derselben Seitens der Zahlungspflichtigen nicht an die betreffenden Beamten, sondern nur an das vorgesetzte Amt erfolgen.

4. Die nach Ziffer 25 der Anlage vorbehaltene Bestimmung der Frist für die Abgabe der speciellen Waaren-Eingangs-Declaration wird auf 48 Stunden nach der Ankunft des Schiffes festgesetzt.
5. Zuwiderhandlungen gegen die in der Anlage erlassenen Vorschriften werden, soweit nicht die Strafen der §§ 134 bis 151 des Vereinszollgesetzes Anwendung finden, in Gemäßheit des § 152 dieses Gesetzes mit einer Ordnungsstrafe bis zu 50 Thlr. geahndet.
6. Hinsichtlich des Flußverkehrs mit dem Vereinsauslande finden die Bestimmungen des Abschnitt VI des Vereinszollgesetzes (§§ 36 bis 58) und die zur Ausführung desselben erlassenen Bestimmungen (Anlage D. der Bekanntmachung vom 13. Januar 1870) Anwendung, sowie die vorstehend unter Ziffer 1 bis 5 erlassenen Vorschriften auch für den Flußverkehr in Kraft treten. Die mittelst Verordnung vom 22. December 1856, betreffend die Controle-Maßregeln über die Schifffahrt auf der Unterweser (Oldenburg. Gesetzsammlung Band XV, Seite 425) erlassenen Vorschriften werden durch gegenwärtige Bekanntmachung nicht berührt.
7. Die Bekanntmachung vom 14. October 1857, betreffend das Zollabfertigungsverfahren bei den in den Hafenplätzen des Herzogthums errichteten Zollämtern in Beziehung auf den Waaren-Ein-

gang wasserwärts (Oldenb. Gesetzsammlung Band XIV S. 885) tritt, soweit dieselbe zur Zeit noch gültig ist, hiermit außer Kraft.

Oldenburg, den 6. Juli 1874.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Lubinus.

Anlage.

Auszug
aus den
Normativbestimmungen für die Hafenregulative.
(Vom Bundesrathe festgestellt am 26. Juni 1871.)

I. Vorschriften für die Einfuhr.

1. Einfahrt in den Hafen.

A. Für Häfen mit Ansageposten.

5) Jeder nach § 21 des Vereinszollgesetzes zur Einhaltung der Zollstraße verpflichtete Schiffsführer, welcher in einen Hafen einzulaufen beabsichtigt, hat sich bei dem Ansageposten zu melden und dem mit der Abfertigung beauftragten Beamten, dessen Ankunft abzuwarten ist, sämmtliche über seine Ladung sprechende Papiere abzugeben. Der Schiffsführer ist zugleich verpflichtet, dem Ansageposten eine von ihm

unterzeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und etwaiger geheimer Behältnisse — Lukendeklaration —, nach dem Muster A. zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zu zeigen.

A.

6) Wo es die örtlichen Verhältnisse räthlich machen, können in Verbindung mit den Vorschriften unter Nr. 5 in die Hafenregulative Bestimmungen aufgenommen werden, nach denen die einlaufenden Schiffe an einer bestimmten Stelle in der Nähe des Ansagepostens vor Anker zu gehen, beziehungsweise anzuhalten haben und die gewählte Stelle ohne Erlaubniß der Zollbeamten vor geschlossener Abfertigung nicht verlassen dürfen, und wodurch einem unerlaubten Verkehr zwischen den Schiffen und dem Lande vorgebeugt wird.

7) Für die Weiterfahrt tritt in der Regel amtliche Begleitung ein, doch kann nach dem Ermessen des Amtes statt der Begleitung Schiffsverschluß in Anwendung kommen, wo die örtlichen Verhältnisse keine Bedenken ergeben. Letzteren Falls sind die Zugänge zu den Laderäumen, soweit dieselben die Anlegung eines sicheren Verschlusses gestatten, amtlich zu verschließen und die in nicht verschließbaren Räumen befindlichen, von dem Schiffsführer mündlich anzugebenden Waaren in der Lukendeklaration (Nr. 5) oder in dem Ansagezettel (Nr. 8) nach Stückzahl, Verpackungsart ꝛc. so vollständig als thunlich zu verzeichnen.

Wenn amtliche Begleitung des Schiffes angeordnet wird, bedarf es der Verschlußanlage und der Aufzeichnung der in nicht verschließbaren Räumen befindlichen Waaren nicht. Ausnahmsweise kann für den Verkehr in den einzelnen Hafenplätzen so-

wohl von der amtlichen Begleitung, als von dem Schiffsverschluß abgesehen werden.

8) Die nach Nr. 5 abgegebenen Ladungspapiere werden demnächst von dem Ansageposten nebst der Lukendeklaration in Gegenwart der Schiffsführer eingesiegelt, an das betreffende Grenzzollamt adressirt und mit dem von dem Ansageposten nach Muster B. auszufertigenden Ansagezettel, falls amtliche Begleitung eintritt, dem begleitenden Beamten, andernfalls dem Schiffsführer zur Abgabe bei dem Grenzzollamt ausgehändigt. B.

Hierauf hat der Schiffsführer den Weg zum Grenzzollamt ohne weiteren, als den durch natürliche Hindernisse bedingten Aufenthalt und ohne daß die Ladung eine Veränderung erleidet, fortzusetzen.

9) Abweichungen von den Vorschriften unter Nr. 7 und 8 können mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse nöthig werden:

a) für Häfen, in denen die Einrichtung besteht, daß die begleitenden Beamten erst auf dem Wege vom Ansageposten zum Grenzzollamt aufgenommen werden, oder für welche hinsichtlich der Kontrolirung des Transports auf diesem Wege noch andere besondere Verhältnisse zu berücksichtigen sind;

b) für Häfen, woselbst nur Schiffsbegleitung in Anwendung kommt;

c) für Häfen, bei denen die Entfernung vom Ansageposten zum Grenzzollamt so kurz ist, daß sich vom Ansageposten oder vom Lande aus die Fahrt des Schiffes bis zum Grenzzollamt leicht überwachen läßt, und in welchen deshalb die Verschlußanlage oder die Anordnung der amtlichen Begleitung bei dem Ansageposten nur ausnahmsweise einzutreten hat;

d) auch wird in geeigneten Fällen, namentlich wenn amtliche Begleitung stattfindet, zu gestatten sein, daß die Abgabe der Lukendeklaration oder die Revision der Schiffszugänge erst bei dem Grenzzollamt eintritt, wie es auch zugelassen werden kann, die Abgabe der Schiffsprovisionsliste (Nr. 19. c) bei dem Ansageposten vorzuschreiben.

10) Den Führern der periodisch den Hafen besuchenden Schiffe kann gestattet werden, statt der jedesmaligen Ausfertigung einer Lukendeklaration (Nr. 5) eine einmalige Lukendeklaration auszustellen, welche nach erfolgter amtlicher Beglaubigung an Bord des Schiffes zur Einsicht der Beamten bereit zu halten und nur bei eintretenden Veränderungen zu erneuern ist.

11) Unmittelbar nach der Ankunft der vom Ansageposten abgefertigten Schiffe bei dem Grenzzollamt hat der Schiffsführer den ihm angewiesenen Platz einzunehmen und sich demnächst persönlich oder durch einen legitimirten Stellvertreter bei dem Amte, welchem gleichzeitig der von dem Ansageposten ausgefertigte Ansagezettel und die daselbst unter Siegel gelegten Schiffspapiere zu übergeben sind, zu melden und sich über die gewünschte Zollabfertigung zu erklären. Sind die Papiere, weil das Schiff unter Begleitung angekommen ist, nicht in Händen des Schiffführers, so hat derselbe dem Zollamt darüber Anzeige zu machen, damit letzteres die Ablösung der Begleitung und die Ablieferung der Papiere veranlassen kann.

12) Das weiter einzuhaltende Verfahren ist übereinstimmend mit dem nachstehend für die Grenzzollämter ohne Ansageposten vorgeschriebenen, mit der Modifikation, daß bei den Grenzzollämtern mit Ansageposten die Schiffspapiere und Lukendeklarationen bereits bei dem Ansageposten abgegeben werden und

daß der bei dem Ansageposten angelegte Verschluß (Nr. 7), wenn derselbe bei der vorläufigen Revision des Schiffes (Nr. 21) als sichernd erkannt wird, bis zur Löschung der Ladung beziehungsweise bei der Weiterabfertigung belassen werden kann.

13) Die Bestimmungen unter Nr. 5 bis 12 finden auch bei solchen Grenzzollämtern Anwendung, welche zu Ansageposten für andere Grenzzollämter erklärt sind, insoweit bei ersteren die Abfertigung der eingehenden Schiffe im Ansageverfahren beantragt wird. Hinsichtlich der bei jenen Aemtern vorzunehmenden zollamtlichen Abfertigungen sind, neben den bezüglich ihrer Abfertigungsbefugnisse getroffenen Bestimmungen, die nachfolgenden Vorschriften für Häfen ohne Ansagepasten maßgebend.

B. Für Häfen ohne Ansageposten.

14) Jeder nach § 21 des Vereinszollgesetzes zur Einhaltung der Zollstraße verpflichtete Schiffsführer hat sich unmittelbar nach der Ankunft im Hafen bei der Hafenbehörde anzumelden und den ihm angewiesenen Platz einzunehmen. Derselbe hat sich sodann persönlich oder durch einen legitimirten Stellvertreter bei dem Zollamte zu melden und unter Abgabe sämmtlicher über seine Ladung sprechenden Papiere über die gewünschte Zoll-Abfertigung zu erklären.

15) Bei Schiffen, welche im Ansageverfahren weiter abgefertigt werden sollen (Nr. 34), kann zugelassen werden, daß die Schiffspapiere den zum Zweck der Zollabfertigung abgesendeten Beamten an Bord ausgehändigt werden.

16) Bevor die vorläufige Revision des Schiffes stattgefunden hat (Nr. 21), darf dasselbe ohne Erlaubniß der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend

einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten. Auch kann vorgeschrieben werden, daß die Schiffe bis zur Beendigung der vorläufigen Reviston an üblicher Stelle zu flaggen haben.

17) Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen. Derselben ist von jeder Veränderung des Anlegeplatzes zuvor Anzeige zu machen.

18) Den an Bord befindlichen Passagieren ist das Verlassen des Schiffes nach der Abfertigung ihres Reisegepäckes, welche auf geschehene Anzeige bei dem Amte mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen ist, gestattet.

Auf zollpflichtige, zum Handel bestimmte Waaren, welche Reisende mit sich führen, finden die Bestimmungen unter Nr. 19 ff. Anwendung.

2. Abfertigung im Hafen.

A. Abfertigung der zu entlöschenden Schiffe.

19) Spätestens innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft im Hafen hat der Schiffsführer oder ein Bevollmächtigter desselben

a) eine generelle Deklaration über die Ladung (Manifest) — Muster C.,

b) eine Deklaration über die Zugänge zu dem Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse (Lukendeklaration) — Muster A. — und

c) eine Deklaration über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffes bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, die Effekten der Schiffsmannschaft und die

Schiffs-Inventarienstücke (Schiffsprovisionsliste) Muster D.,
unter Beobachtung der zugehörigen Anleitungen auszufertigen und bei dem Zollamte einzureichen. D.

Statt der generellen Deklaration (a.) darf sogleich die specielle Deklaration (Nr. 25), welche alsdann auch auf die für die erstere vorgeschriebenen besonderen Angaben zu erstrecken ist, abgegeben werden.

20) Zur Ausstellung der generellen Declaration (Nr. 19 a) werden die dem Amte übergebenen Ladungspapiere (Nr. 14) nach erfolgter Abstempelung und Nummerirung dem Schiffsführer zurückgegeben.

Die der Deklaration wieder beizufügenden Ladungspapiere sind sodann von dem Amte mit der Deklaration zu vergleichen und, wenn sich hierbei Uebereinstimmung ergiebt, beziehungsweise nach stattgehabter Erörterung etwaiger Abweichungen und Berichtigung der Deklaration, dem Schiffsführer wieder zuzustellen.

Die Schiffsprovisionsliste (Nr. 19 c) ist in zwei Exemplaren auszufertigen, von welchen das eine nach geschehener Revision (Nr. 21) von dem Schiffsführer bis zum Wiederausgang in See an Bord in Verwahrung zu nehmen ist.

21) Nach erfolgter Uebergabe der unter Nr. 19 genannten Deklarationen erfolgt die vorläufige Revision des Schiffes. Durch dieselbe sollen die Beamten davon Ueberzeugung erlangen:

a) daß die von dem Schiffsführer abgegebene Lukendeklaration (Nr. 19 b) hinsichtlich der Zugänge zum Schiffsraum und etwaiger geheimer Behältnisse, welche den Beamten an Ort und Stelle zu zeigen sind, vollständig und richtig ist;

b) daß die als verschlußfähig bezeichneten Waarenräume des Schiffes sich zur Anlegung eines sichernden amtlichen Verschlusses eignen,

c) daß alle außerhalb dieser Räume befindlichen Waaren in der generellen Deklaration angegeben sind.

Zugleich findet die specielle Revision des Proviants, sowie der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäcks der Passagiere, sofern nicht das letztere bereits nach Nr. 18 abgefertigt ist oder dafür Abfertigung unter Begleitschein-Kontrole beantragt wird, statt, imgleichen, soweit thunlich, die Revision der Schiffsvorräthe, der Utensilien und Inventarienstücke (vergl. Nr. 31).

22) Der Schiffsproviant wird insoweit zollfrei und außer Kontrole gelassen, als derselbe den muthmaßlichen Bedarf der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthalts des Schiffes im Lande nicht übersteigt. Dagegen werden die diesen Bedarf übersteigenden Mengen zur Verzollung gezogen oder auf den Antrag des Schiffsführers unter amtlichen Verschluß gesetzt.

Letztere können auch in die Niederlage aufgenommen oder in geeigneten Fällen unverschlossen in den Händen des Schiffsführers belassen werden.

Wird bei längerem Aufenthalt des Schiffes im Hafen der freigelassene Vorrath erschöpft, so kann ein weiterer Theil zollfrei verabfolgt werden, in welchem Falle beiden Exemplaren der Provisionsliste eine bezügliche amtliche Bemerkung beizufügen ist.

Derjenige Schiffsproviant, welcher an das Land gebracht werden soll, um dort in den freien Verkehr zu treten, unterliegt der Verzollung (vergl. Nr. 47).

23) Die zum Inventarium der Schiffe gehörigen und auf denselben befindlichen gebrauchten Gegenstände

bleiben nach der Vorbemerkung Nr. 5 zum Vereinszolltarif, insofern die Schiffe Ausländern gehören oder insofern inländische Schiffe die nämlichen oder gleichartigen Inventarienstücke einführen, als sie bei dem Ausgange an Bord hatten, zollfrei.

Die Führer inländischer Schiffe sind verpflichtet, amtlich beglaubigte Inventarienverzeichnisse von der Einrichtung des Musters E. an Bord bereit zu halten, auf Grund deren die Revision der Inventarienstücke vorgenommen wird, und worin die verzollten neuen Inventarienstücke von dem Amte, welches die Verzollung vornimmt, nachzutragen sind. E.

Schiffsinventarienstücke aller Art, welche an das Land gebracht und in den freien Verkehr gesetzt werden sollen, unterliegen, insofern deren Abstammung aus dem Inland oder deren bereits erfolgte Verzollung nicht nachgewiesen wird, dem tarifmäßigen Eingangszolle.

Kleidungsstücke, Wäsche und anderes Reisegeräth der Schiffsmannschaft werden auf Gruud der Vorbemerkung Nr. 4 zum Vereinszolltarif zollfrei gelassen.

24) Sobald die vorläufige Revision des Schiffes (Nr. 21) beendigt ist, werden die Waarenräume desselben und die etwa die Deck- und Kajütfracht bildenden zollpflichtigen Waaren, soweit sie dazu geeignet sind und deren specielle Revision nicht sofort bewirkt werden kann, ferner die etwa noch nicht abgefertigten Schiffsvorräthe und Inventarienstücke unter amtlichen Verschluß gesetzt, oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung.

25) Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist nach der Ankunft des Schiffs im Hafen hat der Schiffsführer oder der Waaren-Empfänger die eingegangenen Waaren dem Grenz-

zollamte speciell zu deklariren. Zur speciellen Deklaration der unter der Ladung befindlichen zollfreien Gegenstände, welche bei dem Grenzzollamt in den freien Verkehr treten sollen, kann die generelle Deklaration mitbenutzt werden. Letztere ist alsdann durch die Angabe der Waarenmenge und soweit nöthig durch genauere Bezeichnung der Waarengattung zu ergänzen (vergl. auch Nr. 19 Abs. 2). Wird die Deklaration durch den Waaren-Empfänger übergeben, so kann das Amt verlangen, daß derselbe sich durch Vorzeigung des Connoissements oder in sonst geeigneter Weise als solcher legitimire.

26) Die Entlöschung der Schiffe darf nur an der von der Zollbehörde dazu bestimmten Stelle erfolgen. Die Zulassung zur Entlöschung geschieht in der durch die Uebergabe der speciellen Deklarationen bedingten Reihenfolge. Unter sonst gleichen Voraussetzungen entscheidet hierbei die Zeit der Ankunft der Schiffe im Hafen.

27) In Fällen dringenden Bedürfnisses, z. B. bei beschädigten Schiffen, kann mit Genehmigung des Amtes die sofortige Entlöschung erfolgen. Bei den Dampfbooten wird auf thunliche Beschleunigung der Abfertigung Bedacht genommen werden.

28) Es ist zulässig, in dringenden Fällen die Entlöschung eines Schiffes vor der Uebergabe der speciellen Deklarationen zu gestatten, vorausgesetzt, daß die Ausladung unter amtlicher Aufsicht stattfinden kann, und daß geeignete Räume vorhanden sind, um die ausgeladenen Waaren bis zum Zeitpunkt der Zollabfertigung unter sicheren amtlichen Verschluß zu nehmen.

29) Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Entlöschung, nachdem das Zollamt die Anweisung dazu ertheilt hat, ohne Zögerung zu bewirken und zu diesem Zwecke eine angemessene Zahl Arbeiter zu stellen,

widrigenfalls das Amt die Entlöschung auf seine Gefahr und Kosten herbeiführen kann. — Nach örtlichem Bedürfnisse kann die Ausladung durch Führung von Notizbüchern, Ausladescheinen 2c. kontrolirt werden.

30) Hinsichtlich der Abfertigungsstunden sind die Bestimmungen im § 133 des Vereinszollgesetzes maßgebend.

Wenn die Ausladung eines Schiffes auf Antrag des Schiffsführers ausnahmsweise zur Nachtzeit gestattet wird, hat der Schiffsführer auf seine Kosten für die erforderliche Beleuchtung zu sorgen.

31) Nach beendigter Entlöschung erfolgt die Abfertigung der Schiffsvorräthe, Utensilien und Inventarienstücke, soweit solche nicht bereits bei der vorläufigen Revision des Schiffes (Nr. 21) bewirkt worden ist, und die Schlußrevision des Schiffes. Bei letzterer sind sämmtliche Räume des Schiffes zu revidiren, um Sicherheit darüber zu erlangen, daß sich keine undeklarirten zollpflichtigen Gegenstände mehr an Bord befinden.

Nach der Schlußrevision hat der Schiffsführer den Löschplatz auf Verlangen des Amtes mit dem Schiffe ungesäumt zu verlassen.

32) Die entlöschten Gegenstände werden sogleich an der Ausladestelle nach Maßgabe des Vereinszollgesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Regulative und sonstigen allgemeinen Vorschriften revidirt und abgefertigt und müssen hierauf, insoweit das Zollamt keine Ausnahmen gestattet, sogleich von der Revisionsstelle entfernt werden.

B. Abfertigung der weitergehenden Schiffe.

33) Auf Antrag des Schiffführers kann mit Genehmigung des Grenzzollamtes das Schiff ohne vor-

gängige Entlöschung auf ein zur Vornahme der Abfertigung desselben befugtes Amt im Innern im Ansageverfahren oder unter Begleitscheinkontrole abgelassen werden. Die betreffenden Aemter sind in dem Hafenregulativ für das Grenzzollamt anzugeben.

34) Bei Anwendung des Ansageverfahrens erfolgt die Abfertigung nach den Vorschriften unter Nr. 5 bis 10.

Das Schiff wird in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsort zu begleiten haben. Dem Ermessen des Amtes bleibt es überlassen, das Schiff nur mit einem Beamten zu besetzen, wenn dies zur Sicherung des Zollinteresses ausreichend erscheint.

Befindet sich vor dem Grenzzollamt ein Ansageposten, so wird der etwa von letzterem angelegte Verschluß bei der Besetzung des Schiffes durch die Aufsichtsbeamten abgenommen und für den Weitertransport zum Bestimmungsort ein neuer Ansagezettel (Muster B.) ausgefertigt (Nr. 15).

35) Den Führern der nach Nr. 34 im Ansageverfahren abgefertigten Schiffe kann die Annahme von Beiladungen von Passagier-Effekten und anderen im freien Verkehr befindlichen Gegenständen, sowie von unter Begleitschein-, Deklarationsschein- oder Uebergangsschein-Kontrole abgefertigten Waaren, insofern diese Gegenstände gesondert von den übrigen Gütern geladen werden können, gestattet werden.

Der Schiffsführer hat alsdann ein Verzeichniß der beizuladenden Gegenstände, auf Grund dessen die Verladung derselben amtlich zu kontroliren ist, nebst den über diese Gegenstände sprechenden Papieren zu übergeben, welche letzteren nebst dem genannten Verzeichniß einzusiegeln und den Begleitungsbeamten zur Abgabe an das Amt des Bestimmungsortes zu übergeben sind.

36) Soll die Ladung des Schiffes ohne Entlöschung des letzteren unter Begleitscheinkontrole weiter abgefertigt werden, so finden die Bestimmungen unter Nr. 19 bis 25 Anwendung. Die Abfertigung erfolgt auf Grund der abzugebenden speciellen Deklaration; einer vorgängigen Revision der Waaren bedarf es nicht, sofern die Deklaration den gesetzlichen Erfordernissen (V. Z. G. §§ 22 bis 25 u. 42) entspricht.

37) Der Weitertransport geschieht unter Schiffsverschluß oder, insofern kein sicherer amtlicher Verschluß angelegt werden kann, unter amtlicher Begleitung. Die Lukendeklaration (Nr. 19 b) und die Schiffsprovisionsliste (Nr. 19 c) nebst den Schiffspapieren werden amtlich versiegelt und dem Schiffsführer beziehungsweise den begleitenden Beamten nebst dem Begleitschein zur Ablieferung an das Begleitschein-Empfangsamt übergeben.

Hinsichtlich etwaiger Beiladungen ist nach den Bestimmungen unter Nr. 35 zu verfahren.

38) Die Abfertigung nach den Bestimmungen unter Nr. 33 ist auch dann zulässig, wenn ein Theil der Ladung bei dem Grenzzollamt entlöscht und nur der Rest ohne Ausladung weiter befördert werden soll. Auf den zu entlöschenden Theil finden alsdann die Vorschriften unter Nr. 19 bis 32 bezw. Nr. 46 und auf den weitergehenden Theil die betreffenden Bestimmungen unter Nr. 33 bis 37 Anwendung.

Soll der weitergehende Theil der Ladung mit Begleitschein abgefertigt werden, so ist derselbe getrennt von dem zur Ausladung bestimmten Theil speciell zu deklariren (vergl. auch Nr. 44 und 45).

39) Die Schiffer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsort unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als

durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubniß der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben.

40) Das weiter einzuhaltende Verfahren richtet sich nach den für die Abfertigung im Hafen des Bestimmungsortes ergangenen betreffenden Vorschriften.

C. Besondere Bestimmungen.

a. Schiffsleichterungen.

41) Soll die Ladung eines Schiffes vor dem Eintritt in den Hafen ganz oder theilweise in Leichterschiffe umgeladen werden, so hat der Schiffsführer dem Grenzzollamt hiervon unter Uebergabe der über die Ladung sprechenden Papiere Anzeige zu machen und für jedes Leichterschiff einen Leichterladeschein zu erwirken.

Die Umladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Für den Weitertransport der Waaren zum Grenzzollamt findet nach Anordnung desselben Schiffsverschluß oder amtliche Begleitung Anwendung.

Der Leichterladeschein, in welchem von den kontrolirenden Beamten die ungeladenen Kolli zu verzeichnen sind, ist nach Beendigung der Umladung mit einer bezüglichen Bescheinigung des kontrolirenden Beamten und der unterschriftlichen Anerkennung durch den Führer des Leichterschiffes zu versehen und dem letzteren, beziehungsweise dem begleitenden Beamten, versiegelt zur Beförderung an das Grenzzollamt zu übergeben.

42) Wenn die Leichterung bei dem Ansageposten oder bei dem Grenzzollamt vorgenommen werden soll, so ist ebenfalls nach den Bestimmungen unter

Nr. 41 zu verfahren. Jedoch kann alsdann mit der Genehmigung der Zollbehörde von der Ausstellung eines Leichterladescheins und der Aufzeichnung der in die einzelnen Leichterschiffe umgeladenen Waaren abgesehen werden. Im Uebrigen sind für die Abfertigung bei dem Ansageposten die Bestimmungen unter Nr. 5 bis 8 und für das Verfahren bei dem Grenzzollamt die Bestimmungen unter Nr. 11 und 12 beziehungsweise unter Nr. 14 bis 17 und hinsichtlich der bei dem Grenzzollamt zu entlöschenden Waaren die Bestimmungen unter Nr. 19 bis 32 maßgebend.

Für Leichterschiffe bedarf es nur der einmaligen Abgabe der Lukendeklaration (Nr. 10), auch kann unter Umständen von derselben ganz abgesehen werden.

Im Falle der Leichterung bei dem Ansageposten sind die einzelnen Leichterschiffe in dem Ansagezettel zu bezeichnen.

Wenn die gesammte Ladung des Hauptschiffes in Leichterschiffe umgeladen worden ist, kann die Schlußreviston des ersteren (Nr. 31) sofort an Ort und Stelle vorgenommen werden.

43) Die nach Nr. 33 bis 38 gestattete Abfertigung der zu Wasser nach dem Bestimmungsorte weitergehenden Waaren im Ansageverfahren oder unter Begleitschein-Kontrole ist auch dann zulässig, wenn die Ladung zuvor ganz oder theilweise in Leichterschiffe umgeladen werden soll.

44) Bei der Abfertigung im Ansageverfahren finden die Bestimmungen unter Nr. 41 und 42 und beziehungsweise unter Nr. 34 Anwendung. Diese Abfertigung ist unzulässig, wenn ein Leichterschiff Ladungen von verschiedenen Hauptschiffen einnimmt. Der Schiffsführer muß auch dann, wenn das Hauptschiff seine

Ladung ganz an Leichterschiffe abgegeben hat, für die Berichtigung des Deklarationspunktes am Bestimmungsort persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge tragen.

45) Findet die Abfertigung unter Begleitscheinkontrole statt (Nr. 36), so ist für jedes Leichterschiff, und, wenn das Hauptschiff nicht bei dem Grenzzollamt zurückbleibt, auch für dieses ein besonderer Begleitschein auszufertigen.

b. Umladung auf Eisenbahnen.

46) Soll die Schiffsladung ganz oder theilweise auf der Eisenbahn weiter versendet werden, so geschieht die Entlöschung des Schiffes und die Verladung der Waaren zur Bahn unter amtlicher Aufsicht auf Grund der zu übergebenden generellen Deklaration. Die Abfertigung der auf der Eisenbahn weitergehenden Waaren erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransports auf den Eisenbahnen. Der Abgabe einer speciellen Deklaration über dieselben bedarf es nicht.

Das gedachte Verfahren ist jedoch nur dann zulässig, wenn die Eisenbahn bis zum Hafen geführt ist und an dem Schienengeleise geeignete verschließbare Räume zur Aufnahme der entlöschten Waaren bereit gestellt werden. Dasselbe kann sowohl bei Grenzämtern, als auch bei Aemtern im Innern, auf welche Schiffe im Ansageverfahren abgelassen werden, angewendet werden.

c. Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Schiffe.

47) Auf Schiffe, welche über See aus inländischen Häfen kommen, finden im allgemeinen dieselben

Vorschriften, wie auf die aus ausländischen Häfen kommenden Schiffe Anwendung.

Sind jedoch die Waaren von einem inländischen Amte nach den Bestimmungen unter Nr. 56 ff. unter Zollkontrole zum Wiedereingange abgefertigt, so vertreten die Schiffs-Ausgangsdeklaration (Nr. 61) und die sonstigen amtlichen Bezettelungen die generelle und die specielle Deklaration (Nr. 19 a und 25) und es erfolgt die Revision und weitere Abfertigung der betreffenden Waaren nach den bezüglichen allgemeinen Vorschriften (V. Z. G. § 111 u. s. w.)

Der Abgabe einer Lukendeklaration (Nr. 5 oder 19b) bedarf es nicht.

Die Schiffsvorräthe werden, wenn deren Abstammung aus dem freien Verkehr des Inlandes durch einen Deklarationsschein nachgewiesen wird, zollfrei gelassen, und ist alsdann die Angabe derselben in der Schiffsprovisionsliste (Nr. 19c) nicht erforderlich.

Der Schiffs-Ausgangsdeklaration hat der Schiffsführer bei dem Wiedereingang schriftlich die Versicherung beizufügen, daß er keine anderen als die darin verzeichneten Frachtgüter an Bord habe. Sind unterwegs ausländische Güter beigeladen worden, so ist über die ganze Ladung eine generelle Deklaration abzugeben. Hinsichtlich des aus dem Inlande kommenden Theils der Ladung kann jedoch darin auf die Ausgangsdeklaration verwiesen werden.

Die Weiterabfertigung der aus inländischen Häfen eingehenden Schiffe nach den Bestimmungen unter Nr. 33—40 ist gestattet, wobei die die Ladung begleitenden amtlichen Bezettelungen ebenfalls die Deklaration vertreten (Abs. 2.)

48) Für Schiffe, welche regelmäßig zwischen inländischen Häfen über See verkehren, können auf Grund des § 111 des Vereinszollgesetzes nach Bedürfniß besondere Erleichterungen zugestanden werden.

d. Abfertigung der wieder ausgehenden Schiffe.

49) Soll nur ein Theil der Ladung entlöscht, der Rest aber wieder ausgeführt werden, so hat der Schiffsführer den letzteren zwar in der generellen Deklaration (Nr. 19 a) zu verzeichnen, jedoch nicht speciell zu deklariren. Der zur Entlöschung bestimmte Theil ist nach den Vorschriften unter Nr. 25 ff. zu behandeln, der übrige Theil der Ladung bleibt bis zur Wiederausfuhr unter amtlicher Aufsicht.

50) Wenn der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung ebenfalls entlöscht werden muß, so ist derselbe auf Verlangen des Amtes speciell zu deklariren. Von der speciellen Deklaration kann dann abgesehen werden, wenn die Wiederausfuhr voraussichtlich nach kurzer Zeit erfolgen wird und die Beaufsichtigung der Waaren keine Schwierigkeiten darbietet. Nach dem Ermessen des Amtes kann deren einstweilige Aufnahme in die Niederlage angeordnet werden.

Diese Bestimmungen finden auch dann Anwenwendung, wenn die Entlöschung des zum Eingang bestimmten Theiles der Ladung nicht in dem Hafen selbst, sondern nach vorgängiger Weiterabfertigung im Ansageverfahren oder unter Begleitschein-Kontrole in einem weiter zurückliegenden Hafen erfolgen und der übrige Theil der Ladung erst nach der Zurückkunft des Schiffes wieder aufgenommen werden soll.

51) Bei Schiffen, welche den Hafen besuchen, die jedoch demnächst mit der Ladung wieder in See gehen, einschließlich der des Nothhafens oder des Winter-

lagers wegen einlaufenden Schiffe, bleibt es dem Ermessen des Amtes überlassen, sich auf die amtliche Bewachung oder Verschließung des Schiffes zu beschränken oder zugleich die Abgabe der unter Nr. 19 vorgeschriebenen Deklarationen zu verlangen. Das Amt ist befugt, die zur Sicherung des Zollinteresse etwa für nöthig erachteten sonstigen Maßregeln zu treffen.

52) Schiffe, welche nur die Rhede besuchen, ohne mit den im Hafen befindlichen Schiffen oder mit dem Lande zu verkehren, sind den Vorschriften unter Nr. 14 ff. nicht unterworfen.

Wird ein solcher Verkehr beabsichtigt, so hat der Schiffsführer dies bei dem Grenzzollamte anzuzeigen und die von letzterem zu treffenden Anordnungen zu beobachten.

Die gleiche Verpflichtung besteht hinsichtlich solcher Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren. Das Grenzzollamt ist befugt, den Verkehr mit dem Lande auf bestimmte Tagesstunden und Uferstellen zu beschränken.

e. Verkehr mit Booten.

53) Beladene Boote, welche von der Rhede oder von Strandorten kommen, dürfen sich dem Ufer nur soweit nähern, als dies nach den örtlich ertheilten Vorschriften gestattet ist. Unverdeckte Nachen, welche zollfreie Gegenstände geladen haben, unterliegen dieser Bestimmung nicht.

Mit zollpflichtigen oder mit verpackten zollfreien Gegenständen beladene Boote dürfen nur an den hierzu besonders bestimmten Stellen anlegen.

f. Strandungen.

54) In Strandungsfällen hat das Grenzzollamt sofort nach erhaltener Anzeige die nach den Umständen er-

forderlichen Anordnungen zur Bergung der Waaren, der Schiffsvorräthe und Inventarienstücke, sowie zur Sicherung des Zollinteresses nach Maaßgabe der Bestimmungen in den §§ 82 und 117 des Vereinszollgesetzes und der hierzu erlassenen Ausführungs-Vorschriften zu treffen.

Den bezüglichen amtlichen Anordnungen haben sich der Schiffsführer und die Mannschaft des gestrandeten Schiffes zu unterwerfen.

II. Vorschriften für die Ausfuhr.

1. Verfahren, wenn die Verladung in einem Ausgangshafen erfolgt.

A. Güter des freien Verkehrs.

55) Einer Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter des freien Verkehrs bedarf es nicht.

B. Güter, deren Ausfuhr nachgewiesen werden muß.

56) Die zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter, deren Ausgang nachgewiesen werden muß, weil sie

a) der Zoll- oder Steuerkontrole unterliegen,

b) mit dem Anspruch auf zollfreien Wiedereingang ausgeführt werden sollen,

c) mit dem Anspruch auf Zoll- oder Steuervergütung in das Ausland gehen, darf der Schiffsführer nur dann zur Verladung annehmen, wenn die betreffenden Güter zuvor zollamtlich revidirt und abgefertigt, sowie mit den erforderlichen amtlichen Bezettelungen (Begleit- oder Uebergangsscheinen, Niederlage-Abmeldungen, Deklarationsscheinen, Ausfuhr-Anmeldungen) begleitet sind und mit denselben nach Kollizahl, Verpackungsart, Bezeichnung, sowie bezüglich des etwa angelegten amtlichen Verschlusses genau übereinstimmen.

Ausnahmsweise kann mit Genehmigung des Amtes die Revision der zu verladenden Gegenstände am Bord des Schiffes stattfinden.

57) Der Schiffsführer hat die beabsichtigte Verladung, unter Angabe des Namens des Schiffes, der gewählten Ladestelle und der muthmaßlichen Dauer der Verladung, dem Amte mit Benutzung der ersten Seiten des Formulars zu der Ausgangs-Deklaration (Nr. 61) schriftlich anzumelden und die eben daselbst schriftlich zu ertheilende Genehmigung des Amtes abzuwarten, bevor mit der Empfangnahme der Ladung an der Ladestelle begonnen werden kann.

Auch sind die von dem Amte für nöthig erachteten Anordnungen hinsichtlich der einstweiligen Niederlegung der zu verladenden Güter zu beachten.

58) Die Verladung darf nur unter amtlicher Aufsicht und innerhalb der auf Grund des § 133 des Vereinszollgesetzes bestimmten Geschäftsstunden stattfinden und ist mit thunlichster Beschleunigung zu Ende zu führen.

59) Die Beiladung von Gegenständen des freien Verkehrs ist gestattet. Dieselben müssen jedoch an der Einladestelle getrennt von den kontrolepflichtigen Gegenständen niedergelegt werden.

Ist das Schiff zum Wiedereingang in einen inländischen Hafen bestimmt, so sind auch die ihrer Gattung nach eingangszollfreien Gegenstände, welche mit kontrolepflichtigen Gütern zusammen verladen werden, mit Deklarationsscheinen abzufertigen und als kontrolepflichtig zu behandeln.

60) Während einer Unterbrechung der Verladung kann nach dem Ermessen des Amtes die amtliche Verschließung der Zugänge zu den Laderäumen oder die amtliche Bewachung des Schiffes eintreten.

61) Nach beendigter Verladung hat der Schiffsführer

F.

eine nach Muster F. auszustellende Ausgangsdeklaration (Schiffs-Ausgangsdeklaration) bei dem Amte einzureichen, zu deren Ausfertigung ihm die betreffenden amtlichen Bezettelungen, nachdem darin die Verladung der zugehörigen Gegenstände amtlich bescheinigt ist, überwiesen werden. Einer Schiffs-Ausgangsdeklaration bedarf es nicht, wenn es sich ausschließlich um solche Güter handelt, welche auf Grund des § 111 des Vereinszollgesetzes mit Deklarationsschein abgefertigt sind.

62) Ist das Schiff zum Wiedereingang in einen inländischen Hafen bestimmt, so erfolgt die Uebergabe der Schiffs-Ausgangsdeklaration in doppelter Ausfertigung. Sollen die Waaren in mehreren inländischen Häfen zur Ausladung kommen, so ist für jeden derselben eine Schiffs-Ausgangsdeklaration in doppelter Ausfertigung zu übergeben. Werden mit einer für einen inländischen Hafen bestimmten Ladung gleichzeitig Waaren ausgeführt, welche für einen ausländischen Hafen bestimmt sind, so ist für letztere ebenfalls eine besondere Schiffs-Ausgangsdeklaration auszufertigen.

63) Das Amt hat die einzelnen Posten der Schiffs-Ausgangsdeklaration mit den zugehörigen Bezettelungen zu vergleichen und die Uebereinstimmung in der Schiffs-Ausgangsdeklaration zu bescheinigen, sodann die Art des angelegten Verschlusses darin anzugeben und die amtlichen Vermerke unterschriftlich zu vollziehen.

64) Das Schiff ist bis zum Ausgang unter Verschluß oder amtlicher Bewachung zu halten.

Mit der Ausgangsabfertigung wird die Abfertigung der wieder auszuführenden Schiffsprovisionen und Schiffsinventarienstücke verbunden. Die

letztere kann in geeigneten Fällen dem Ansageposten überwiesen werden.

65) Gehört zu dem Ausgangsamt ein Ansageposten, so tritt für die Kontrolirung der Fahrt bis zum Ansageposten in der Regel amtliche Begleitung ein. Doch kann nach dem Ermessen des Amtes auch Schiffsverschluß angewendet werden.

66) Die Führer von Schiffen, deren Ladung lediglich in Waaren des freien Verkehrs oder in Waaren besteht, welche unter Begleitschein- oder Uebergangsschein-Kontrole auf andere inländische Aemter abgefertigt sind, können mit Genehmigung des Ausgangsamtes von der Verpflichtung zur Anmeldung bei dem Ansageposten entbunden werden.

67) Bei Waaren, welche nach einem ausländischen Hafen bestimmt sind, wird der angelegte amtliche Verschluß bei dem Grenzzollamt, beziehungsweise bei dem Ansageposten abgenommen, und es gelangen die zu der Ladung gehörigen amtlichen Bezettelungen, nachdem darin die erforderlichen Ausgangsbescheinigungen ertheilt sind, an das Grenzzollamt zurück.

68) Sind die Waaren zum Wiedereingang in einen inländischen Hafen bestimmt, so wird der angelegte amtliche Verschluß bei dem Ausgange belassen. Die zu der Ladung gehörigen Bezettelungen mit Einschluß eines Exemplars der Schiffs-Ausgangsdeklaration werden, nachdem darin der Ausgang bescheinigt worden ist, versiegelt an das Amt des Wiedereingangs adressirt und dem Schiffsführer zur Aushändigung an das letztere übergeben.

69) Zur Erleichterung der Eingangs-Abfertigung der zur Wiedereinfuhr bestimmten Gegenstände des freien Verkehrs, welche ihrer Gattung nach nicht zollpflichtig sind, kann, insofern das Schiff die Anlegung eines sicheren Verschlusses gestattet, an die

Stelle der Deklaration nach § 111 des Vereinszollgesetzes eine Anmeldung treten, in welcher die geladenen Gegenstände nur im Allgemeinen zu bezeichnen sind und worin von Seiten des Grenzzollamtes die Art des angelegten Verschlusses anzugeben, sowie die erforderliche Ausgangsbescheinigung zu ertheilen ist.

Wegen weiterer Erleichterungen vergleiche Nr. 10 und 48.

2. Verfahren, wenn die Verladung in einem Hafen im Innern stattfindet.

Güter, deren Ausfuhr nachgewiesen werden muß.

72) Bei Gütern, deren Ausfuhr erwiesen werden muß (Nr. 56), hat, wenn sich am Verladungsorte eine zur Vornahme der Abfertigung kompetente Stelle befindet, diese die Revision der Waaren vorzunehmen und das Einladen derselben, sowie nach bewirkter Verschlußanlage, welche in Schiffs- oder in Kolloverschluß bestehen kann, den Abgang des Transports, — das Grenzzollamt dagegen beziehungsweise der zugehörige Ansageposten die mit unverletztem Verschluß erfolgte Ankunft und den Ausgang des Schiffes nach den Vorschriften unter Nr. 56 bis 70 zu kontroliren.

73) Nach dem Ermessen des Amtes kann am Verladungsorte statt des amtlichen Verschlusses Begleitung des Schiffes durch Aufsichtsbeamte bis zum Grenzzollamte eintreten oder die Ausgangs-Abfertigung dem Grenzzollamt überwiesen werden (Nr. 78).

74) Die von dem Schiffsführer übergebene Schiffs-Ausgangsdeklaration (Nr. 61), in welcher die Art des angelegten Verschlusses beziehungsweise die Abfertigung unter amtlicher Begleitung anzumerken ist,

wird mit den zugehörigen Bezettelungen eingesiegelt und dem Schiffsführer beziehungsweise den Begleitungsbeamten zur Abgabe bei dem Grenzzollamt ausgehändigt.

75) Der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, daß die Ladung auf dem Wege zum Grenzzollamt keinerlei Veränderung erleidet.

Hinsichtlich des Verfahrens bei der Ankunft am Bestimmungsort finden die Bestimmungen unter Nr. 14 bis 17 Anwendung.

76) Das Grenzzollamt, welchem die unter Nr. 74 genannten Papiere zu übergeben sind, prüft den angelegten Verschluß, unterwirft die Ladung, soweit sich hierzu ein Anlaß ergiebt, einer eingehenden Revision und ertheilt nach erfolgter Krontrolirung des Ausgangs des Schiffes in der Schiffs-Ausgangsdeklaration und in den zugehörigen Bezettelungen die erforderlichen Ausgangs-Bescheinigungen. Ist die Ladung zur Ausfuhr nach einem ausländischen Hafen bestimmt, so werden letztere einschließlich der Schiffs-Ausgangsdeklaration an das Amt des Verladungsortes zurückgesendet.

Sollen dagegen die verladenen Gegenstände zur Wiedereinfuhr in einen inländischen Hafen abgefertigt werden, so wird das eine Exemplar der in diesem Falle nach Nr. 62 zweifach auszufertigenden Schiffs-Ausgangsdeklaration nebst den zugehörigen Bezettelungen versiegelt und dem Schiffsführer zur Abgabe bei dem Amte, über welches der Wiedereingang erfolgt, übergeben, und nur das Duplikat der Schiffs-Ausgangsdeklaration an das Amt des Verladungsortes zurückgesendet.

Uebereinstimmend hiermit ist zu verfahren, wenn nach Nr. 62 mehrere Schiffs-Ausgangsdeklarationen zu erledigen sind.

77) Die in der vorstehend angegebenen Weise am Orte der Verladung abgefertigten Gegenstände können bei dem Grenzzollamte unter amtlicher Aufsicht umgeladen und, wenn dieselben zum Theil nach einem inländischen Hafen und zum Theil nach einem ausländischen Hafen bestimmt sind (Nr. 62), ihrer verschiedenen Bestimmung gemäß weiter abgefertigt werden (Nr. 76).

78) Wenn die zur Ausfuhr bestimmten Güter in einem Hafen verladen werden, woselbst die erforderliche Zollabfertigung nicht vorgenommen werden kann, oder aus anderen Gründen unterbleibt (Nr. 73), so hat sich der Schiffsführer bei dem Grenzzollamte anzumelden, welches die Abfertigung in gleicher Weise, wie bei den daselbst zur Verladung kommenden Gegenständen, vornimmt.

Die betreffenden Gegenstände müssen so verladen werden, daß sie dem Ausgangsamte ohne Weiteres zur Revision vorgewiesen werden können.

III. Allgemeine Bestimmungen.

79) Der Schiffsführer und die Schiffsmannschaft müssen den dienstlichen Anweisungen der auf das Schiff beorderten Beamten Folge leisten und den letzteren in jeder Weise bei der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen förderlich sein.

Insbesondere müssen sie bei den vorzunehmenden Revisionen die erforderliche Hülfeleistung auf eigene Gefahr und Kosten stellen. Etwaige Beschwerden gegen die Beamten sind bei dem nächsten Hauptamte vorzubringen.

80) Der Schiffsführer ist verbunden, den Beamten auf dem Schiffe ein anständiges Unterkommen zu gewähren; auch muß er dieselben, falls der Aufenthalt der Beamten an Bord über 12 Stunden dauert, gegen ein angemessenes Kostgeld an seinem Tisch aufnehmen. Es kann ferner dem Schiffsführer die Verpflichtung auferlegt werden, die Beamten vom Lande nach dem Schiffe, und vom Schiffe an das Land zu befördern.

A.

Luken-

Deklaration

der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältnisse
des Englischen Segel-Schiffes Hamlet
geführt vom Kapitain Howard
aus Hull.

I. Die Zugänge zum Schiffsraume sind folgende:

eine Großluke (Mittel- oder Hauptluke) . . . . . .
eine Kistluke (Kropfluke) . . . . . .
eine Vorluke (Kabelgatsluke) . . . . . .
~~Hinterluke~~ . . . . . .
~~Sturzluke (Roofluke)~~ . . . . . .
eine Hellluke . . . . . .
~~Schootluke am Hinterschott~~ . . . . . .
~~Desgl. am Vorderschott~~ . . . . . .
zwei Vorderladeporten . . . . . .
~~Hinterladeporten~~ . . . . . .
~~Ballastporten~~ . . . . . .
eine Kellerluke in der Kajüte . . . . . .

II. An geheimen, bei oberflächlicher Besichtigung nicht sogleich wahrnehmbaren Behältnissen befinden sich im Schiffe
Keine.

deklaration.

Amtliche Abfertigung.

Bei Revision des nebenbezeichneten Schiffes sind an Zugängen zum Schiffsraume und an geheimen Behältnissen vorgefunden und wie folgt verschlossen worden:

Zahl der vorgefundenen Zugänge.	Verschluß,		Bemerkungen über die Anlegung d. Verschlusses ꝛc.
	Siegel.	Bleie.	
einer	.	1	
einer	.	1	
einer	.	1	
einer	1	.	
zwei	3	.	
einer	1	.	

Befund wie angegeben.

3

III. Die Vorder- und Hinterschotten, sowie das Verdeck sind dergestalt sicher und fest, daß sie einen Zugang zum Waarenraume mittelst anderer als der unter I. deklarirten Luken oder sonstiger Einrichtungen nicht gestatten.

~~sind dergestalt beschaffen, daß sie zur Sicherung des Waarenraumes noch besonderer Verschlußanlagen bedürfen.~~

Die Richtigkeit der vorstehenden Deklaration, sowie daß außer den angeführten keine sonstigen Zugänge zum Schiffsraume und keine anderen geheimen Behältnisse vorhanden sind, bescheinige ich hierdurch.

Zugleich erkenne ich die Angabe hinsichtlich der außer Verschluß gebliebenen Waaren als richtig an, und übernehme ich die Haftbarkeit für die unveränderte Erhaltung des Verschlusses und für die Ablieferung der Waaren und der Schiffspapiere an das Zollamt des Bestimmungsortes.

Rüden, den 2. Juli 1871,

J. Howard,
Schiffs-Kapitain.

Anleitung

1) Die Deklaration wird auf den von der Zollstelle

2) Die Zahl der Zugänge zu I. ist mit Buchstaben vor für nicht vorhandene Zugänge und die sonst nicht anwendbaren noch andere als die zu I. bemerkten Zugänge vorhanden, so deklariren.

3) Der Schiffsführer hat die Deklaration zu unterschreiben.

Richtig befunden.

Außer Verschluß sind folgende Waaren geblieben:
Eine auf dem Deck befindliche eiserne Hobelmaschine.

Rüden, den 2. Juli 1871.

Die Revisionsbeamten:

Overbeck,
Grenzaufseher.

Quasdorf,
Grenzaufseher.

zum Gebrauch.
unentgeltlich zu verabfolgenden Formularen ausgestellt.
der betreffenden Benennung einzuschreiben. Die Benennungen
Stellen des Vordrucks sind zu durchstreichen. Sind im Schiffe
sind dieselben auf den freigebliebenen Linien besonders zu

B.

Abgegebn am . . .ten . . . . . 18 . . Eingetragen im Anmeldungs-
Register unter Nr. . . . . .
Die Begleitung übernehmen:

Ansagezettel.

Der Schiffsführer J. Howard aus Hull wird mit seinem von Kopenhagen angelangten Englischen Segel-Schiffe Hamlet nach Wolgast abgelassen, nachdem die von ihm übergebenen Schiffspapiere, bestehend in (anzugeben Zahl und Art) nebst einer Lukendeklaration in seiner Gegenwart eingesiegelt und an das Haupt-Zoll-Amt Wolgast adressirt worden sind.

Amtliche Bemerkungen.

Beispiele:

Unter Verschluß abgelassen (vergl. Lukendeklaration).

Die Ladung besteht in Eisenbahnschienen (anzugeben, wenn ausnahmsweise kein Verschluß und keine Begleitung eintritt).

In den nicht verschließbaren Räumen befinden sich sechs Tonnen Heringe (für den Fall der Abfertigung unter Schiffsverschluß).

Die Schiffspapiere wurden dem N. zur Ablieferung an das oben genannte Amt übergeben (wenn Begleitung durch zwei Beamte eintritt).

Der Abgang des Schiffes erfolgte um 9¼ Uhr Vormittags.

Rüden, den 2. Juli 1871.

Der Ansageposten.

(Stempel.) (Unterschrift.)

Eingegangen am 2. Juli 1871 um 5½ Uhr Nachmittags.

Weiter nachgewiesen im Deklarationsregister unter Nr. 872.

Die Rückkehr der Begleitungsbeamten erfolgte um 6 Uhr Nachmittags.

Wolgast, den 2. Juli 1871.

Königliches Haupt-Zoll-Amt.

(Stempel.) (Unterschrift.)

C.

Abgegeben den . . . ten . . . . . 18 . . Eingetragen in das Deklarations-Register unter Nr. . . .
Die Revision übernehmen:

Generelle Deklaration

(Manifest)

des Schiffsführers (Name) aus (Wohnort) über den Inhalt des von ihm geführten (Nationalität) $\frac{\text{Dampf-}}{\text{Segel-}}$ Schiffes (Name) von . . . . . Lasten Tragfähigkeit, kommend von (Ort, wo die Ladung eingenommen ist.)

Die Richtigkeit der vorstehenden und der über die Ladung des Schiffes nachstehend gemachten Angaben versichere ich durch meine Namens-Unterschrift.

. . . . . den . . . ten . . . . . 18 . .

Der Schiffsführer.
(Unterschrift.)

I. Deklaration.								II.	III.
Nr. der einzelnen Positionen.	Namen der Waaren Empfänger.	Deren Wohnort.	Zahl und Art der Kolli.	Deren Zeichen und Nummern.	Menge. Brutto-Gewicht. Ctr.	Menge. Brutto-Gewicht. ℔	Gattung der Waaren.	Anträge und Bemerkungen des Deklaranten.	Amtliche Vermerke.
1.	2.	3.	4.	5.	6.		7.	8.	9.

I. Deklaration.							II.	III.
Nr. der einzelnen Positionen.	Namen der Waaren-Empfänger.	Deren Wohnort.	Zahl und Art der Kolli.	Deren Zeichen und Nummern.	Menge. Brutto-Gewicht. Ctr. | ℔	Gattung der Waaren.	Anträge und Bemerkungen des Deklaranten.	Amtliche Bermerke.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.

Anleitung zum Gebrauch.

1. Der Schiffsführer haftet für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich der Zahl und der Art der geladenen Kolli (Spalte 4), sowie daß keine unverpackt geladene Waare in der Deklaration verschwiegen ist.
2. Die Menge der Waaren (Spalte 6) ist nur dann anzugeben, wenn gleichzeitig mit der generellen Deklaration die specielle Deklaration verbunden werden soll. Erfolgt die Angabe nach einem andern Maßstabe, als nach dem Bruttogewicht, so sind die Ueberschriften in Spalte 6 entsprechend zu ändern. Wenn neben dem Bruttogewicht das Nettogewicht anzugeben ist, so wird dafür die Spalte 7 mitbenutzt. Bei zollfreien Gegenständen kann die generelle Deklaration auch dann zur Abgabe der speciellen Deklaration mitbenutzt werden, wenn über den zollpflichtigen Theil der Ladung eine besondere specielle Deklaration abgegeben werden soll.
3. Die Gattung der geladenen Waaren (Spalte 7) hat der Schiffsführer nach bestem Wissen anzugeben. Ist ihm der Inhalt einzelner Kolli unbekannt, so hat er dies in Spalte 8 zu bemerken.
4. Die Deklaration muß sich über alle Theile der Ladung, mit Ausnahme der in die Schiffsprovisionsliste aufzunehmenden Gegenstände, erstrecken, also auch über die zollfreien Waaren, sowie über solche Gegenstände, welche in einem inländischen Hafen aufgenommen worden sind, insofern nicht über letztere eine Ausgangs-Deklaration, welche an Stelle der generellen Deklaration treten kann, ausgefertigt worden ist.
5. Bei den Kolli oder unverpackten Waaren, welche sich außerhalb des Schiffsraumes befinden, ist in Spalte 8 der Aufbewahrungsort anzugeben.

6. Bei denjenigen Waaren, welche mit zollamtlichen Bezettelungen (Begleitscheinen ꝛc.) versehen sind, werden diese Bezettelungen in Spalte 8 nach Art, Ausstellungsort, Datum und Nummer angemerkt.
7. Ist nicht die ganze Ladung für den Hafenplatz bestimmt, so wird derjenige Theil, welcher mit dem Schiffe weiter gehen soll, unter eine besondere Abtheilung gebracht.
8. Das Eigengut des Schiffsführers und der Schiffsmannschaft, mit Ausnahme dessen, was auf die Schiffsprovisionsliste gehört, ist in der Deklaration hinter dem Frachtgut aufzuführen.
9. Das Gepäck der Passagiere wird, soweit dasselbe nicht bereits bei der vorläufigen Revision des Schiffes abgefertigt und von letzterem entfernt worden ist, als solches unter einer besonderen Abtheilung verzeichnet. Bei gewöhnlichem Reisegepäck genügt die Aufführung der einzelnen Kolli (Koffer ꝛc.). Besteht jedoch das Gepäck der Passagiere in Waaren, so sind diese gleich dem Kaufmannsgute vollständig zu deklariren.
10. Die generelle Deklaration ist in einfacher Ausfertigung zu übergeben. Wird jedoch von dem Schiffsführer die ausnahmsweise Gestattung des Beginnes der Entlöschung der Ladung vor der vollständigen Uebergabe der speciellen Deklarationen beantragt, so kann das Amt diese Gestattung, insofern letztere überhaupt zulässig ist, von der Uebergabe einer zweiten Ausfertigung der generellen Deklaration abhängig machen.

D.

№ des Deklarations-Registers. № des Notiz-Registers.

Schiffs-Provisions-Liste

für

das (Nationalität) $\frac{\text{Segel-}}{\text{Dampf-}}$ Schiff (Name des Schiffes) von . . . . . Lasten Tragfähigkeit, besetzt (einschließlich des Kapitains und Steuermanns) mit . . . . . Mann, kommend von . . . . . geführt vom Kapitain . . . . . aus . . . . .

Anleitung zum Gebrauch.

1. In die Schiffs-Provisions-Liste sind die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffes bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, die Effekten der Schiffsmannschaft und die Schiffs-Inventarienstücke mit folgenden Ausnahmen zu verzeichnen. Nicht anzumelden sind:
   a) Vorräthe zum Gebrauch für das Schiff, als Thran, Oelfarbe u. s. w., soweit dieselben sich nur in der dem Bedarf entsprechenden Menge auf dem Schiffe befinden;
   b) Kleidungsstücke, Bett- und Tischzeug, Koch- und Tafelgeschirr und ähnliche Gegenstände, welche zum persönlichen Gebrauch der Schiffsbemannung und der Passagiere bestimmt und schon gebraucht sind;
   c) bei inländischen Schiffen, welche ein amtlich beglaubigtes Inventarien-Verzeichniß führen, die in diesem Verzeichniß eingetragenen Gegenstände (andere Inventarienstücke sind einzeln anzumelden);

d) bei ausländischen Schiffen, die im Gebrauch befindlichen gewöhnlichen Inventarienstücke (Anker, Schiffsketten und Schiffsuhren sind anzumelden).

2. Reisegeräthe der Schiffsbemannung und Schiffs-Inventarienstücke, welche an das Land gebracht werden sollen, um dort in den freien Verkehr zu treten, müssen angemeldet werden und unterliegen, soweit deren Abstammung aus dem Inlande oder bereits erfolgte Verzollung nicht nachgewiesen wird, dem tarifmäßigen Eingangszoll.
3. Das Gewicht der Vorräthe braucht nur annähernd angegeben zu werden.
4. Gegenstände, welche zwar anzumelden sind, deren Benennung jedoch in dem Vordrucke des von dem Amte unentgeltlich zu liefernden Formulars nicht angegeben ist, werden darin mit der Feder nachgetragen.
5. Die Schiffs-Provisions-Liste ist in zweifacher Ausfertigung einzureichen.

Benennung der Gegenstände.	Es werden angemeldet. Ctr. ℔
1. Schiffsproviant.	
1. Getränke.	
Bier, Porter, Ale	
Branntwein, auch Rum, Arrak ꝛc.	
Essig	
Wein und Cider in Fässern	
2. Anderer Schiffsproviant.	
Butter	
Fleisch, zubereitetes und Fleischwaaren	
Südfrüchte, frische	
desgl., getrocknete	
Gewürze	
Heringe (Tonnen)	
Kaffee	
Käse	
Chokolade	
Reis	
Salz	
Taback	
Cigarren	
Thee	
Zucker	
Syrup	

Davon ſind											
zur Verzehrung im Schiffe freigelaſſen.		unter amtlichen Verſchluß auf dem Schiffe oder zur Niederlage genommen.		verſteuert.		wieder ausgegangen.		№ des Heberegiſters.	Betrag der Abgabe.		Bemerkungen.
Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔		ℛ	Sgr.	

Benennung der Gegenstände.

II. Vorräthe zum Gebrauch für das Schiff.

Oelfarbe . . . . . .
Oelfirniß . . . . . .
Nägel und Bolzen . . . . . .
Altes Eisen als Ballast . . . . . .
Tauwerk . . . . . .
Segeltuch . . . . . .
Lichte . . . . . .
Brennöl . . . . . .
Thran . . . . . .
Seife . . . . . .

III. Nicht gebrauchtes Reisegepäck und Reisegeräthe der Schiffsbemannung.

Es werden angemeldet.		Gewicht der zu verzollenden Gegenstände.		Wieder ausgegangen sind.		№ des Hebe-registers.	Betrag der Abgabe.	
Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔		Rbß	Sgr.

Benennung der Gegenstände.

IV. Schiffs-Inventarienstücke.

A. Bei inländischen Schiffen.

a) Dieselben sind in dem anliegenden, von dem Haupt-Amte in N..... bescheinigten Inventarien-Verzeichniß bereits verzeichnet.

b) Folgende noch nicht inventarisirte Inventarienstücke werden hiermit angemeldet:

1.
2.

B. Bei ausländischen Schiffen.

1. Anker ..... Stück.
2. Ankerketten ..... do.
3. Schiffsuhren ..... do.

Für die richtige Angabe beim Eingang.

..... den ...ten ..... 18..

Der Schiffsführer.

Für die richtige Angabe beim Ausgang.

..... den ... . 18..

Der Schiffsführer.

Es werden angemeldet.		Gewicht der zu verzollenden Gegenstände.		Wieder ausgegangen sind.		№ des Hebe-registers.	Betrag der Abgabe.	
Ctr.	℔	Ctr.	℔	Ctr.	℔		Rthl.	Sgr.

Für den richtigen Befund beim Eingang.
..... den ...ten ..... 18..

Die Revisionsbeamten.

Für den richtigen Befund beim Ausgang.
..... den ...ten ..... 18..

Die Revisionsbeamten.

E.

№ ..... des Registers.

Inventarien-Verzeichniß

des ..... Schiffes ..... von

..... Lasten Tragfähigkeit, geführt vom Kapitain .....

aus ..... besetzt (einschließlich des Kapitains und des

Steuermanns) mit ..... Mann, gehörend nach dem

Hafenorte .....

Abgegeben bei dem ..... Zoll-Amte .....

am ..... ten ..... 18 .....

Für die Richtigkeit der Angaben.

Der Schiffsführer.

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	I. Takelage.			
	Gewöhnliche Takelage eines ..... Schiffes vollständig mit folgender Ausnahme:			
	II. Anker.			
	Hauptanker . . .			
	Tagesanker . . .			
	Reserveanker . . .			
	Warpanker			
	Dragge			
	III. Ketten.			
	Ankerketten			
	Landfasten			
	Sonstige:			
	IV. Tauwerk.			
	Ankertaue			
	Trossen, schwere . .			
	„ leichte . .			
	Reservetauwerk . .			
	V. Segel.			
	Außer den im Gebrauch befindlichen:			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	VI. Steuermannsgut.			
	Flaggen			
	Stander			
	Kompasse			
	Oktanten			
	Sextanten			
	Handlaternen . . .			
	Fackellaternen . . .			
	Nachthauslampen .			
	Senkbleie mit Leine			
	Handloth mit Leine			
	Loggeleinen . . .			
	Loggeglas			
	Halbstundenglas . .			
	VII. Bootsmannsgut.			
	Neue Blöcke mit Scheiben . . .			
	Wasserfässer . . .			
	Trichter			
	Blecherne Eimer . .			
	Tragpützen			
	Theerpützen . . .			
	Schmierpützen . . .			
	Schlagpützen . . .			
	Eiserne Pechtöpfe .			
	Schenkelhaken . . .			
	Handspeichen . . .			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	Wandschrauben . .			
	Ballastschaufeln, eis.			
	„ hölzerne			
	Splitteisen			
	Mantelblöcke . . .			
	Jynblöcke			
	Ankerbögen . . .			
	Kettenstopfer . . .			
	Pumpen			
	Schleifsteine . . .			
	Schlößer			
	Schrabber			
	Schrappmesser . .			
	Kanonen			
	VIII. Zimmermannsgut.			
	Aerte			
	Beile			
	Bohrer			
	Meißel			
	Hobel			
	Düssel			
	Möker			
	Hämmer			
	Zugmesser			
	Schraubenschlüssel .			
	Kneifzangen . . .			
	Feilen			
	Sägen			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	Kalfateisen			
	Sägensetzer . . .			
	Brecheisen			
	Kettenhaken . . .			
	IX. Kajütsgut.			
	Sekretair			
	Tische			
	Sopha			
	Ofen mit Röhren .			
	Zangen			
	Pocker			
	Blechschaufeln . .			
	Handeulen			
	Tabackskasten . . .			
	Spuckkasten . . .			
	Spiegel			
	Leuchter			
	Lampen			
	Schenkkessel . . .			
	Theetöpfe			
	Tassen von Porzellan, bunte .			
	" " Porzellan, weiße .			
	Tassen von Steingut, bunte .			
	Tassen von Steingut, weiße .			
	Theelöffel			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	Kaffeekannen . . .			
	Milchkannen . . .			
	Zuckerdosen . . .			
	Butterdosen . . .			
	Gemüsekummen . .			
	Kaffeekummen . .			
	Große Teller . . .			
	Dessertteller . . .			
	Eßlöffel			
	Vorlegelöffel . . .			
	Messer und Gabeln .			
	Vorschneidemesser .			
	Brotkörbe			
	Tischdecken			
	Decken, andere . .			
	Präsentirteller . .			
	Kaffeebüchsen . . .			
	Theebüchsen . . .			
	Biergläser			
	Weingläser			
	Liqueurgläser . . .			
	Karaffen			
	Salzfässer			
	Senfdosen			
	Pfefferdosen . . .			
	Güsse			
	Oelkannen			
	Wasserkannen . . .			
	Waschbecken . . .			
	Nachttöpfe			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	Blecherne Trichter .			
	Fernröhre			
	Schiffsuhren . . .			
	Rufhorn			
	Nebelhorn			
	Kajütsglocke . . .			
	Mehlfässer			
	Eiserne Waagebalken			
	Handwagen . . .			
	Flinten			
	Pistolen			
	Säbel			
	X. Küchengeschirr.			
	Kochofen mit Röhren und Deckeln und Ringen			
	Zangen			
	Poker			
	Schaufeln			
	Töpfe, eiserne . . .			
	„ verzinnte . .			
	„ kupferne . .			
	Bratpfannen, eiserne			
	Kuchenpfannen . .			
	Kessel, verzinnte . .			
	„ eiserne . . .			
	„ kupferne . .			
	Beschlagtöpfe kupferne			
	Fett-Töpfe, verzinnte			

№	Benennung der Gegenstände.	Stück.	Paar.	Bemerkungen.
	Durchschlag . . .			
	Fleischgabel . . .			
	Messer und Gabeln .			
	Eßlöffel			
	Vorlegelöffel . . .			
	Schaumlöffel . . .			
	Schöpflöffel . . .			
	Lampen			
	Oelkannen			
	Kaffeetrommeln . .			
	Theetrommeln . .			
	Fleischbacken, hölzerne			
	Teller von Fayence .			
	Kaffeemühlen . . .			
	Kaffeekummen . .			
	Butterschlag, hölzerne			
	Fleischfässer . . .			
	Kaffeebrenner . . .			
	Handeulen			
	Spuckkasten . . .			
	XI. Boote mit Zubehör.			
	Bootsriemen . . .			

Umstehendes Verzeichniß ist von uns mit den Inventarien-Stücken am Bord des Schiffes .....

.....

sorgfältig verglichen und damit übereinstimmend befunden.

..... den .....ten 18

Die Revisions-Beamten.

F.

Abgegeben den . . ten ..... 18 . .

Eingetragen in dem Schiffs-Ausgangs-Register unter №

Die Beaufsichtigung übernehmen:

Schiffs-Ausgangs-Deklaration.

Der Unterzeichnete meldet dem (Haupt-) Zoll-Amte zu (Namen) an, daß er das (Nationalität) $\frac{\text{Dampf-}}{\text{Segel-}}$ Schiff (Name) von Lasten Tragfähigkeit mit kontrolepflichtigen Gütern zum Ausgange nach (Ort, wo das Schiff entlöscht werden soll) am (Ort der Einladung) in Ladung legen wolle.

Die Einladung soll am . . ten ..... 18 . . um ..... Uhr ..... mittags beginnen und bis zum . . ten ..... 18 . . beendigt sein.

..... den . . ten ..... 18 . .

Der Schiffsführer.
(Unterschrift.)

Die Verladung an dem angegebenen Orte wird gestattet.

..... den . . ten ..... 18 . .

..... **Zoll-Amt.**

(Stempel.) (Unterschrift.)

Die Richtigkeit der über die Ladung des Schiffes nachstehend gemachten Angaben versichere ich durch meine Namensunterschrift.

..... den . . ten ..... 18 . .

Der Schiffsführer.
(Unterschrift.)

Amtliche Vermerke
(über angelegten Schiffsverschluß, Abfertigung unter amtlicher Begleitung ꝛc.)

I. Deklaration des

Nummern der einzelnen Positionen.	Bezeichnung der über die geladenen Waaren ertheilten amtlichen Bezettelungen.						Bestimmungsort der Waaren.	Namen und Wohnort der Versender der Waaren.
	Art der Bezettelungen.	Ausstellungs-Ort.	Datum der Ausstellung.			Nummer.		
			Tag.	Monat.	Jahr.			
1.	2.	3.	4.			5.	6.	7.

Schiffsführers.					II. Amtliche Abfertigung.			
Der Kolli		Der Waaren			Register, worin die Waaren bei dem Ausgangsamt nachgewiesen sind.			
Zahl und Art der Verpackung.	Zeichen und Nummern.	Gattung.	Menge. Ctr.	Menge. ℔	Benennung.	Blatt.	№	Bemerkungen.
8.	9.	10.	11.		12.			13.

Anleitung zum Gebrauch.

1. Die einzelnen zu der Ausfuhr-Deklaration gehörigen amtlichen Bezettelungen sind darin unter fortlaufenden Ordnungszahlen (Spalte 1), welche auf letzteren anzumerken sind, einzutragen.
2. Für jede amtliche Bezettelung wird eine besondere Linie bestimmt. Statt der Ausfüllung der Spalten 6 bis 11 nach Maßgabe des Vordrucks kann darin, mit Genehmigung des Amtes, auf die in Spalte 2 bis 5 bezeichneten Bezettelungen, welche die betreffenden Angaben im Einzelnen enthalten, verwiesen werden.
3. Die Angabe der Menge in Spalte 11 kann der Schiffsführer dem Amte überlassen.
4. Sind die Waaren zum Wiedereingange in einem inländischen Hafen bestimmt, so ist die Ausgangs-Deklaration in doppelter Ausfertigung zu übergeben. Erfolgt der Wiedereingang der Ladung in mehreren inländischen Häfen, so ist für jeden derselben eine besondere Ausgangs-Deklaration in doppelter Ausfertigung einzureichen.

   Werden mit einer für einen inländischen Hafen bestimmten Ladung gleichzeitig Waaren ausgeführt, welche für einen ausländischen Hafen bestimmt sind, so ist für letzteren ebenfalls eine besondere Ausgangs-Deklaration auszufertigen.

Inhalt.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 25. Juli 1874.) 13. Stück.

Inhalt:

№ 28.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Aufhebung der Direction des Hochbaus sowie der Direction des Weg-, Wasser- und Brücken-Baus und Errichtung einer Direction des Bauwesens.

Oldenburg, den 15. Juli 1874.

Unter Bezugnahme auf Art. 18 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneten Behörden, bringt mit Höchster Genehmigung das Staatsministerium in Ausführung des Art. 14 daselbst zur öffentlichen Kunde,

daß die Direction des Hochbaus sowie die Direction des Weg-, Wasser- und Brücken-Baus mit dem 1. August d. J. aufgehoben und deren bisherige Functionen auf die von dem genannten Tage an in Wirksamkeit tretende Direction des Bauwesens zu Oldenburg übertragen werden.

Oldenburg, den 15. Juli 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern. Departement der Finanzen.

von Berg. Ruhstrat.

Lubinus.

№ 29.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Anton Bohlken zu Varel ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 17. Juli 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Anton Bohlken zu Varel ein Patent auf eine neu erfundene Waschmaschine, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 17. Juli 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 1. August 1874.) 14. Stück.

Inhalt:

№ 30.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das den Herren Eduard Croissant und Louis Maria François Bretonnière zu Paris ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 22. Juli 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß den Herren Eduard Croissant und Louis Maria François Bretonnière ein Patent auf ein Verfahren, organische Körper in Farbstoffe zu verwandeln, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten

Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 22. Juli 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

von Buttel.

№ 31.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Außerkurssetzung der Zweiguldenstücke süddeutscher Währung.

Oldenburg, den 23. Juli 1874.

Nachstehende Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 2. d. M. wird hiermit im Herzogthum Oldenburg mit dem Bemerken zur allgemeinen Kunde gebracht, daß von der Errichtung einer Einlösungsstelle (§ 2 der Bekanntmachung) innerhalb des Herzogthums wegen Mangels einer Veranlassung abgesehen worden ist.

Oldenburg, den 23. Juli 1874.

Staatsministerium.
Departement der Finanzen.
Ruhstrat.

Wesche.

Bekanntmachung
betreffend die Außerkurssetzung der Zweiguldenstücke süddeutscher Währung.

Auf Grund des Artikels 8 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (Reichsgesetzblatt Seite 233) hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Vom 1. September 1874 ab gelten die Zweiguldenstücke süddeutscher Währung nicht ferner als gesetzliches Zahlungsmittel.

Es ist daher vom 1. September 1874 ab außer den mit der Einlösung beauftragten Kassen Niemand verpflichtet, diese Münzen in Zahlung zu nehmen.

§ 2.

Die im Umlauf befindlichen Zweiguldenstücke süddeutscher Währung werden in den Monaten September, October, November und December 1874 von den durch die Landes-Centralbehörden zu bezeichnenden Kassen derjenigen Bundesstaaten, welche diese Münzen geprägt haben, bezw. in deren Gebiet dieselben gesetzliches Zahlungsmittel sind, zu ihrem gesetzlichen Werthe für Rechnung des Deutschen Reichs sowohl in Zahlung angenommen, als auch gegen Reichs- bezw. Landesmünzen umgewechselt.

Nach dem 31. December 1874 werden die Zweiguldenstücke süddeutscher Währung auch von diesen Kassen weder in Zahlung noch zur Umwechselung angenommen.

§ 3.

Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausch (§ 2) findet auf durchlöcherte und anders als durch den ge-

wöhnlichen Umlauf im Gewicht verringerte, ingleichen auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

Berlin, den 2. Juli 1874.

Der Reichskanzler.

In Vertretung:

Delbrück.

№ 32.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Zollvergütung für metallene Materialien zum Schiffsbau.

Oldenburg, den 24. Juli 1874.

Nachdem der Bundesrath die zufolge des Reichsgesetzes vom 7. Juli 1873, betreffend die Aenderung des Vereins-Zolltarifs, erforderlichen Aenderungen der Anlagen A und B zu dem mittelst Verordnung vom 19. November 1853 verkündeten Uebereinkommen wegen der den Erbauern von Seeschiffen zu gewährenden Zollvergütungen (Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg pro 1853, Seite 1011 fl.) festgestellt hat, werden dieselben in den Anlagen A und B zur öffentlichen Kunde gebracht mit dem Bemerken, daß diese fortan an Stelle der vorgedachten Anlagen zur Anwendung kommen werden.

Oldenburg, den 24. Juli 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Wesche.

Anlage A.

Verzeichniß

derjenigen metallenen Bestandtheile und Inventarienstücke von Seeschiffen, deren Verwendung sich speciell nachweisen läßt, nebst Angabe des Zuschlagsgewichts, welches zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände hinzuzufügen ist, um die Menge des zu deren Herstellung erforderlichen Materials festzustellen.

	Bezeichnung der Gegenstände.	Zuschlag zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände, falls solche aus unverzolltem Material im Inlande angefertigt sind für Theile aus		
		Schmiedeeisen. pCt.	Eisenblech oder Platten. pCt.	Kupfer, Bronze oder Messing. pCt.
1.	Anker	15	—	—
2.	Ketten jeder Art { a) mit gußeisernen Stützen . . .	8	—	—
	Ketten jeder Art { b) ohne gußeiserne Stützen . . .	15	—	—
3.	Eiserne Knie, Bugbänder und Hackbänder	12	—	—
4.	Eiserne Diagonalbänder	12	—	—
5.	Klüsen	—	12	—
6.	Spillgeschirr (Brat- und Gangspille)	12	—	—
7.	Schiffswinden	12	—	—
8.	Eiserne Wasserbehälter (Tanks) .	—	6	—
9.	Schiffspumpen mit Zubehör . .	12	—	10
10.	Kambüsen (Kochöfen) mit Röhren .	12	12	—
11.	Oefen mit Röhren	—	12	—
12.	Eiserne Bootskrahnbalken (Davits)	12	—	—
13.	„ Bettstellen	12	—	—
14.	„ Gallerien	12	—	—
15.	„ Zwischendecksstützen . . .	12	—	—

	Bezeichnung der Gegenstände.	Zuschlag zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände, falls solche aus unverzolltem Material im Inlande angefertigt sind für Theile aus		
		Schmiedeeisen. pCt.	Eisenblech oder Platten. pCt.	Kupfer, Bronze oder Messing. pCt.
16.	Eiserne Blöcke und Räder (Ketten-, Lösch-, Wippräder)	12	—	—
17.	Metallene Scheiben zu Blöcken . .	—	—	8
18.	Eiserne Mastringe und Koffeinägel .	12	—	8
19.	Eisernes Püttingsgut	12	—	—
20.	Eiserner Ruderbeschlag, Ruderpinnen, Steuerradswelle und Scepter nebst Zubehör	12	—	—
21.	Eiserne Racken nebst Zubehör, Beschläge der Rundhölzer, Sattlungen	12	—	—
22.	Ventilatoren	—	10	—
23.	Bandeisen für Wasser- und Proviantfässer für Passagiere . . .	2	—	—
24.	Wasserklosets	—	12	12
25.	Balkenbügel	12	—	—
26.	Kettenstopfer, sofern solche für sich bestehende Maschinerien sind . .	12	—	—
27.	Metallene Decks- und Seitenfenster	—	—	8
28.	Kupfer und mit Kupfer gemischte Metalle (auch Yellow-Metall):			
	a) Stangen, b) Nägel, c) Platten und Bleche	—	—	4
	d) Ruderbeschlag, Schwalben und Schienen	—	—	8
29.	Materialien zum Bau eiserner Schiffe:			
	a) Eisenplatten und Stahlplatten, Winkeleisen und Stahlwinkel .	—	12	—

	Bezeichnung der Gegenstände.	Zuschlag zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände, falls solche aus unverzolltem Material im Inlande angefertigt sind für Theile aus		
		Schmiedeeisen. pCt.	Eisenblech oder Platten. pCt.	Kupfer, Bronze oder Messing. pCt.
	b) Modell und Façoneisen (eiserne Deckbalken	6	—	—
30.	Drahttaue	4	—	—
31.	Gallerien und Steuerräder von Messing	—	—	8
32.	Kohlenbunker der Dampfschiffe . .	—	12	—
33.	Signalkanonen	12	—	6
34.	Eiserne Schiffsboote	—	12	—
35.	Eiserne Masten	12	12	—
36.	Relingsbeschläge von Yellow-Metall	—	—	6
37.	Dampfkessel (ohne Armatur) Zuschlag zum ganzen Gewicht . .	—	15	—
38.	Materialien zum Bau von Dampfmaschinen, Dampfkesseln und allen Zubehörtheilen:			
	a) Geschmiedetes Eisen oder Gußstahl:			
	I. Kurbelwellen, Pleuelstangen	25	—	—
	II. Einfache Schmiedestücke . .	15	—	—
	III. Muttern	100	—	—
	b) Eisen- u. Stahlplatten (Bleche), Winkeleisen und Röhren . .	—	15	—
	c) Kupfer und mit Kupfer vermischte Metalle (auch Yellow-Metall):			
	I. Metallene Stevenrohre, Luftpumpen, Kondensatorsitze .	—	—	30

	Bezeichnung der Gegenstände.	Zuschlag zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände, falls solche aus unverzolltem Material im Inlande angefertigt sind für Theile aus		
		Schmiedeeisen. pCt.	Eisenblech oder Platten. pCt.	Kupfer, Bronze oder Messing. pCt.
	II. Einfache Gußstücke, Stangen, Bleche, Röhren . . .	—	—	8
39.	Rohe unpolirte Eisenplatten, die zu Flurplatten (Pflichten) im Maschinen- und Kesselraum von Dampfbooten bestimmt sind . .	—	6	—
40.	Schaufelräder der Dampfboote . .	12	—	—
41.	Die vorstehend nicht aufgeführten, unter den Titeln VI., VII. und VIII. des für inländische Schiffe vorgeschriebenen Inventarien-Verzeichnisses benannten, metallenen Geräthe.	12	12	6

Anlage B.

Nachweisung

der den Erbauern von Seeschiffen je nach deren Tragfähigkeit für die nicht speziell nachweisbaren Eisenbestandtheile höchstens zu bewilligenden Zollvergütung.

Brutto-Raumgehalt der Seeschiffe in Kubikmetern.	Betrag pro Kubikmeter des Brutto-Raumgehalts. Mark.	Pfg.	Differenz pro Kubikmeter. Pfg.
Für Schiffe bis zu 200 Kubikmeter inkl.	"	$38^{2}/_{10}$	$^{14}/_{1000}$
" 300 "	"	$36^{8}/_{10}$	$^{14}/_{1000}$
" 400 "	"	$35^{4}/_{10}$	$^{14}/_{1000}$
" 500 "	"	34	$^{14}/_{1000}$
" 600 "	"	$32^{6}/_{10}$	$^{14}/_{1000}$
" 700 "	"	$31^{2}/_{10}$	$^{4}/_{1000}$
" 800 "	"	$30^{8}/_{10}$	$^{4}/_{1000}$
" 900 "	"	$30^{4}/_{10}$	$^{4}/_{1000}$
" 1000 "	"	30	$^{4}/_{1000}$
" 1100 "	"	$29^{6}/_{10}$	$^{4}/_{1000}$
" 1200 "	"	$29^{2}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 1300 "	"	$28^{9}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 1400 "	"	$28^{6}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$

Brutto-Raumgehalt der Seeschiffe in Kubikmetern.	Betrag pro Kubikmeter des Brutto-Raumgehalts. Mark.	Pfg.	Differenz pro Kubikmeter. Pfg.
Für Schiffe bis zu 1500 Kubikmeter inkl.	"	$28^{3}/_{10}$	
" 1600 "	"	28	$^{3}/_{1000}$
" 1700 "	"	$27^{7}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 1800 "	"	$27^{4}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 1900 "	"	$27^{1}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2000 "	"	$26^{8}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2100 "	"	$26^{5}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2200 "	"	$26^{2}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2300 "	"	$25^{9}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2400 "	"	$25^{6}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2500 "	"	$25^{3}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2600 "	"	25	$^{3}/_{1000}$
" 2700 "	"	$24^{7}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2800 "	"	$24^{4}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 2900 "	"	$24^{1}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 3000 "	"	$23^{8}/_{10}$	$^{3}/_{1000}$
" 3100 "	"	$23^{6}/_{10}$	$^{2}/_{1000}$
			$^{2}/_{1000}$

Brutto-Raumgehalt der Seeschiffe in Kubikmetern.	Betrag pro Kubikmeter des Brutto-Raumgehalts. Mark.	Pfg.	Differenz pro Kubikmeter. Pfg.
Für Schiffe bis zu 3200 Kubikmeter inkl.	"	$23^{4}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3300 "	"	$23^{2}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3400 "	"	23	
			$^{2}/_{1000}$
" 3500 "	"	$22^{8}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3600 "	"	$22^{6}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3700 "	"	$22^{4}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3800 "	"	$22^{2}/_{10}$	
			$^{2}/_{1000}$
" 3900 "	"	22	
			$^{2}/_{1000}$
" 4000 "	"	$21^{8}/_{10}$	

Anmerkungen:

1) Die vorstehenden Sätze gelten für eisenfest erbaute Schiffe und werden bei kupferfest erbauten Schiffen, wenn das dazu verwendete Stangenkupfer oder Messing zollfrei abgelassen ist, um $4\frac{1}{2}$ Pfennig Reichsmünze für den Kubikmeter ermäßigt.

2) Für Schiffe von einer Größe, welche zwischen je zwei der in vorstehender Tabelle aufgeführten Zahlen fällt, ist der Vergütungsbetrag pro Kubikmeter mit Hülfe der Differenzen an der entsprechenden Stelle proportional zu berechnen.

Beispiel.

Die Vergütung pro Kubikmeter für ein Schiff von 1025 Kubikmetern berechnet sich, da die Differenz zwischen 1000 und 1100 Kubikmetern $^4/_{1000}$ Pfennig beträgt, auf

30 Pfennige — $25 \times {}^4/_{1000}$ Pfennige $= 29^9/_{10}$ Pennige pro Kubikmeter.

3) Bei den Endresultaten gelten Bruchpfennige, wenn der Bruch mehr als $\frac{1}{2}$ Pfennig beträgt, als volle Pfennige; entgegengesetzten Falls bleiben sie außer Ansatz.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 4. August 1874.) 15. Stück.

Inhalt:

№ 33.

Verordnung für das Großherzogthum Oldenburg, betreffend die Einführung der Reichsmarkrechnung

Oldenburg, den 27. Juli 1874.

Wir **Nicolaus Friedrich Peter**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen auf Grund des Artikels 1 des — nachstehend abgedruckten — Reichsmünzgesetzes vom 9. Juli 1873 (Reichsgesetzblatt S. 233) für das Großherzogthum was folgt:

Vom 1. Januar 1875 ab wird für den Verkehr bei den öffentlichen Kassen und für den allgemeinen Verkehr die

Reichsmarkrechnung

eingeführt.

Für die Umrechnung der Münzen des Thalerfußes in Mark sind die Vorschriften im Artikel 14 § 2 des Reichsmünzgesetzes vom 9. Juli 1873 und die im Artikel 15 desselben Gesetzes festgestellten Werthsverhältnisse maßgebend.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 27. Juli 1874.

In Auftrag des Großherzogs:
Das Staatsministerium.

(L. S.) von Berg. Ruhstrat.

Wesche.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen 2c.

verordnen im Namen des Deutschen Reiches, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichstages, was folgt:

Artikel 1.

An die Stelle der in Deutschland geltenden Landeswährungen tritt die Reichsgoldwährung. Ihre Rechnungseinheit bildet die Mark, wie solche durch § 2 des Gesetzes

vom 4. December 1871, betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen (Reichs-Gesetzbl., S. 404), festgestellt worden ist.

Der Zeitpunkt, an welchem die Reichswährung im gesammten Reichsgebiete in Kraft treten soll, wird durch eine mit Zustimmung des Bundesrathes zu erlassende, mindestens drei Monate vor dem Eintritt dieses Zeitpunktes zu verkündende Verordnung des Kaisers bestimmt. Die Landesregierungen sind ermächtigt, auch vor diesem Zeitpunkte für ihr Gebiet die Reichsmarkrechnung im Verordnungswege einzuführen.

Artikel 2.

Außer den in dem Gesetze vom 4. December 1871 bezeichneten Reichsgoldmünzen sollen ferner ausgeprägt werden Reichsgoldmünzen zu fünf Mark, von welchen aus einem Pfunde feinen Goldes 279 Stück ausgebracht werden. Die Bestimmungen der §§ 4, 5, 7, 8 und 9 jenes Gesetzes finden auf diese Münzen entsprechende Anwendung, jedoch mit der Maßgabe, daß bei denselben die Abweichung in Mehr oder Weniger im Gewicht (§ 7) vier Tausendtheile, und der Unterschied zwischen dem Normalgewicht und dem Passirgewicht (§ 9) acht Tausendtheile betragen darf.

Artikel 3.

Außer den Reichsgoldmünzen sollen als Reichsmünzen und zwar

1) als Silbermünzen:
   Fünfmarkstücke,
   Zweimarkstücke,
   Einmarkstücke,
   Fünfzigpfennigstücke und
   Zwanzigpfennigstücke;
2) als Nickelmünzen:
   Zehnpfennigstücke und
   Fünfpfennigstücke;

3) als Kupfermünzen:
Zweipfennigstücke und
Einpfennigstücke
nach Maßgabe folgender Bestimmungen ausgeprägt werden.

§ 1.

Bei Ausprägung der Silbermünzen wird das Pfund feinen Silbers in

20 Fünfmarkstücke,
50 Zweimarkstücke,
100 Einmarkstücke,
200 Fünfzigpfennigstücke und in
500 Zwanzigpfennigstücke

ausgebracht.

Das Mischungsverhältniß beträgt 900 Theile Silber und 100 Theile Kupfer, so daß 90 Mark in Silbermünzen 1 Pfund wiegen.

Das Verfahren bei Ausprägung dieser Münzen wird vom Bundesrath festgestellt. Bei den einzelnen Stücken darf die Abweichung im Mehr oder Weniger im Feingehalt nicht mehr als drei Tausendtheile, im Gewicht, mit Ausnahme der Zwanzigpfennigstücke, nicht mehr als zehn Tausendtheile betragen. In der Masse aber müssen das Normalgewicht und der Normalgehalt bei allen Silbermünzen innegehalten werden.

§ 2.

Die Silbermünzen über ein Mark tragen auf der einen Seite den Reichsadler mit der Inschrift „Deutsches Reich" und mit der Angabe des Werthes in Mark, sowie mit der Jahreszahl der Ausprägung, auf der anderen Seite das Bildniß des Landesherrn beziehungsweise das Hoheitszeichen der freien Städte mit einer entsprechenden Umschrift und dem Münzzeichen. Durchmesser der Münzen, Beschaffenheit und Verzierung der Ränder derselben werden vom Bundesrathe festgestellt.

§ 3.

Die übrigen Silbermünzen, die Nickel- und Kupfermünzen tragen auf der einen Seite die Werthangabe, die Jahreszahl und die Inschrift „Deutsches Reich", auf der andern Seite den Reichsadler und das Münzzeichen. Die näheren Bestimmungen über Zusammensetzung, Gewicht und Durchmesser dieser Münzen, sowie über die Verzierung der Schriftseite und die Beschaffenheit der Ränder werden vom Bundesrathe festgestellt.

§ 4.

Die Silber-, Nickel und Kupfermünzen werden auf den Münzstätten derjenigen Bundesstaaten, welche sich dazu bereit erklären, ausgeprägt. Die Ausprägung und Ausgabe dieser Münzen unterliegt der Beaufsichtigung von Seiten des Reichs. Der Reichskanzler bestimmt unter Zustimmung des Bundesrathes die auszuprägenden Beträge, die Vertheilung dieser Beträge auf die einzelnen Münzgattungen und auf die einzelnen Münzstätten und die den letzteren für die Prägung jeder einzelnen Münzgattung gleichmäßig zu gewährende Vergütung. Die Beschaffung der Münzmetalle für die Münzstätten erfolgt auf Anordnung des Reichskanzlers.

Artikel 4.

Der Gesammtbetrag der Reichssilbermünzen soll bis auf Weiteres zehn Mark für den Kopf der Bevölkerung des Reichs nicht übersteigen.

Bei jeder Ausgabe dieser Münzen ist eine dem Werthe nach gleiche Menge der umlaufenden groben Landessilbermünzen und zwar zunächst der nicht dem Dreißigthalerfuße angehörenden einzuziehen. Der Werth wird nach der Vorschrift im Art. 14 § 2 berechnet.

Artikel 5.

Der Gesammtbetrag der Nickel- und Kupfermünzen soll zwei und eine halbe Mark für den Kopf der Bevölkerung des Reichs nicht übersteigen.

Artikel 6.

Von den Landesscheidemünzen sind:

1) die auf andere als Thalerwährung lautenden, mit Ausschluß der bayerischen Heller und der mecklenburgischen nach dem Marksysteme ausgeprägten Fünf-, Zwei- und Einpfennigstücke,
2) die auf der Zwölftheilung des Groschens beruhenden Scheidemünzen zu 2 und 4 Pfennigen,
3) die Scheidemünzen der Thalerwährung, welche auf einer anderen Eintheilung des Thalers, als der in 30 Groschen beruhen, mit Ausnahme der Stücke im Werthe von $\frac{1}{12}$ Thaler,

bis zu dem Zeitpunkte des Eintritts der Reichswährung (Art. 1) einzuziehen.

Nach diesem Zeitpunkte ist Niemand verpflichtet, diese Scheidemünzen in Zahlung zu nehmen, als die mit der Einlösung derselben beauftragten Kassen.

Artikel 7.

Die Ausprägung der Silber-, Nickel- und Kupfermünzen (Art. 3), sowie die vom Reichskanzler anzuordnende Einziehung der Landessilbermünzen und Landesscheidemünzen erfolgt auf Rechnung des Reichs.

Artikel 8.

Die Anordnung der Außerkurssetzung von Landesmünzen und Feststellung der für dieselbe erforderlichen Vorschriften erfolgt durch den Bundesrath.

Die Bekanntmachungen über Außerkurssetzung von Landesmünzen sind außer in den zu der Veröffentlichung von Landesverordnungen bestimmten Blättern auch durch das Reichs-Gesetzblatt zu veröffentlichen.

Eine Außerkurssetzung darf erst eintreten, wenn eine Einlösungsfrist von mindestens vier Wochen festgesetzt und mindestens drei Monate vor ihrem Ablaufe durch die vorbezeichneten Blätter bekannt gemacht worden ist.

Artikel 9.

Niemand ist verpflichtet, Reichssilbermünzen im Betrage von mehr als zwanzig Mark und Nickel- und Kupfermünzen im Betrage von mehr als einer Mark in Zahlung zu nehmen.

Von den Reichs- und Landescassen werden Reichssilbermünzen in jedem Betrage in Zahlung genommen. Der Bundesrath wird diejenigen Kassen bezeichnen, welche Reichsgoldmünzen gegen Einzahlung von Reichssilbermünzen in Beträgen von mindestens 200 Mark oder von Nickel- und Kupfermünzen in Beträgen von mindestens 50 Mark auf Verlangen verabfolgen. Derselbe wird zugleich die näheren Bedingungen des Umtausches festsetzen.

Artikel 10.

Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausch (Art. 9) findet auf durchlöcherte und anders, als durch den gewöhnlichen Umlauf im Gewicht verringerte, ingleichen auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

Reichs-Silber-, Nickel- und Kupfermünzen, welche in Folge längerer Circulation und Abnutzung an Gewicht oder Erkennbarkeit erheblich eingebüßt haben, werden zwar noch in allen Reichs- und Landeskassen angenommen, sind aber auf Rechnung des Reichs einzuziehen.

Artikel 11.

Eine Ausprägung von anderen als den durch dieses Gesetz eingeführten Silber-, Nickel- und Kupfermünzen findet nicht ferner statt. Die durch die Bestimmung im § 10 des Gesetzes, betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen, vom 4. December 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 404), vorbehaltene Befugniß, Silbermünzen als Denkmünzen auszuprägen, erlischt mit dem 31. December 1873.

Artikel 12.

Die Ausprägung von Reichsgoldmünzen geschieht auch ferner nach Maßgabe der Bestimmung im § 6 des Gesetzes,

betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen, vom 4. December 1871 (Reichs-Gesetzbl. S. 404), auf Rechnung des Reichs.

Privatpersonen haben das Recht, auf denjenigen Münzstätten, welche sich zur Ausprägung auf Reichsrechnung bereit erklärt haben, Zwanzigmarkstücke für ihre Rechnung ausprägen zu lassen, soweit diese Münzstätten nicht für das Reich beschäftigt sind.

Die für solche Ausprägungen zu erhebende Gebühr wird vom Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrathes festgestellt, darf aber das Maximum von 7 Mark auf das Pfund fein Gold nicht übersteigen.

Die Differenz zwischen dieser Gebühr und der Vergütung, welche die Münzstätte für die Ausprägung in Anspruch nimmt, fließt in die Reichskasse. Diese Differenz muß für alle deutschen Münzstätten dieselbe sein.

Die Münzstätten dürfen für die Ausprägung keine höhere Vergütung in Anspruch nehmen, als die Reichskasse für die Ausprägung von Zwanzigmarkstücken gewährt.

Artikel 13.

Der Bundesrath ist befugt:

1) den Werth zu bestimmen, über welchen hinaus fremde Gold- und Silbermünzen nicht in Zahlung angeboten und gegeben werden dürfen, sowie den Umlauf fremder Münzen gänzlich zu untersagen.
2) zu bestimmen, ob ausländische Münzen von Reichs- oder Landeskassen zu einem öffentlich bekannt zu machenden Kurse im inländischen Verkehr in Zahlung genommen werden dürfen, auch in solchem Falle den Kurs festzusetzen.

Gewohnheitsmäßige oder gewerbsmäßige Zuwiderhandlungen gegen die vom Bundesrathe in Gemäßheit der Bestimmungen unter 1 getroffenen Anordnungen werden bestraft mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu sechs Wochen.

Artikel 14.

Von dem Eintritt der Reichswährung an gelten folgende Vorschriften:

§ 1.

Alle Zahlungen, welche bis dahin in Münzen einer inländischen Währung oder in landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Münzen zu leisten waren, sind vorbehaltlich der Vorschriften Art. 9, 15 und 16 in Reichsmünzen zu leisten.

§ 2.

Die Umrechnung solcher Goldmünzen, für welche ein bestimmtes Verhältniß zu Silbermünzen gesetzlich nicht feststeht, erfolgt nach Maßgabe des Verhältnisses des gesetzlichen Feingehalts derjenigen Münzen, auf welche die Zahlungsverpflichtung lautet, zu dem gesetzlichen Feingehalte der Reichsgoldmünzen.

Bei der Umrechnung anderer Münzen werden

der Thaler zum Werthe von 3 Mark,

der Gulden süddeutscher Währung zum Werthe von $1\frac{5}{7}$ Mark,

die Mark lübischer oder hamburgischer Courantwährung zum Werthe von $1\frac{1}{3}$ Mark,

die übrigen Münzen derselben Währungen zu entsprechenden Werthen nach ihrem Verhältniß zu den genannten berechnet.

Bei der Umrechnung werden Bruchtheile von Pfennigen der Reichswährung zu einem Pfennig berechnet, wenn sie einen halben Pfennig oder mehr betragen, Bruchtheile unter einem halben Pfennig werden nicht gerechnet.

§ 3.

Werden Zahlungsverpflichtungen nach Eintritt der Reichswährung unter Zugrundelegung vormaliger inländischer Geld-

oder Rechnungswährungen begründet, so ist die Zahlung vorbehaltlich der Vorschriften Art. 9, 15 und 16 in Reichsmünzen unter Anwendung der Vorschriften des § 2 zu leisten.

§ 4

In allen gerichtlich oder notariell aufgenommenen Urkunden, welche auf einen Geldbetrag lauten, desgleichen in allen zu einem Geldbetrag verurtheilenden gerichtlichen Entscheidungen ist dieser Geldbetrag, wenn für denselben ein bestimmtes Verhältniß zur Reichswährung gesetzlich feststeht, in Reichswährung auszudrücken; woneben jedoch dessen gleichzeitige Bezeichnung nach derjenigen Währung, in welcher ursprünglich die Verbindlichkeit begründet war, gestattet bleibt.

Artikel 15

An Stelle der Reichsmünzen sind bei allen Zahlungen bis zur Außerkurssetzung anzunehmen:

1) im gesammten Bundesgebiete an Stelle aller Reichsmünzen die Ein- und Zweithalerstücke deutschen Gepräges unter Berechnung des Thalers zu 3 Mark;

2) im gesammten Bundesgebiete an Stelle der Reichssilbermünzen, Silbercourantmünzen deutschen Gepräges zu $\frac{1}{3}$ und $\frac{1}{6}$ Thaler unter Berechnung des $\frac{1}{3}$ Thalerstücks zu einer Mark und des $\frac{1}{6}$ Thalerstücks zu einer halben Mark;

3) in denjenigen Ländern, in welchen gegenwärtig die Thalerwährung gilt, an Stelle der Reichs-, Nickel- und Kupfermünzen die nachbezeichneten Münzen der Thalerwährung zu den daneben bezeichneten Werthen:

$\frac{1}{12}$	Thalerstücke	zum	Werthe	von	25	Pfennig,
$\frac{1}{15}$	"	"	"	"	20	"
$\frac{1}{30}$	"	"	"	"	10	"
$\frac{1}{2}$	Groschenstücke	"	"	"	5	"
$\frac{1}{5}$	"	"	"	"	2	"
$\frac{1}{10}$ und $\frac{1}{12}$	"	"	"	"	1	"

4) in denjenigen Ländern, in welchen die Zwölftheilung des Groschens besteht, an Stelle der Reichs-, Nickel- und Kupfermünzen die auf der Zwölftheilung des Groschens beruhenden Dreipfennigstücke zum Werthe von $2\frac{1}{2}$ Pfennig;

5) in Bayern an Stelle der Reichskupfermünzen die Hellerstücke zum Werthe von $\frac{1}{2}$ Pfennig;

6) in Mecklenburg an Stelle der Reichskupfermünzen die nach dem Marksystem ausgeprägten Fünfpfennigstücke, Zweipfennigstücke und Einpfennigstücke zum Werthe von 5, 2 und 1 Pfennig.

Die sämmtlichen sub 3 und 4 verzeichneten Münzen sind an allen öffentlichen Kassen des gesammten Bundesgebietes zu den angegebenen Werthen bis zur Außerkurssetzung in Zahlung anzunehmen.

Artikel 16.

Deutsche Goldkronen, Landesgoldmünzen und landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellte ausländische Goldmünzen, sowie grobe Silbermünzen, welche einer anderen Landeswährung als der Thalerwährung angehören, sind bis zur Außerkurssetzung als Zahlung anzunehmen, soweit die Zahlung nach den bisherigen Vorschriften in diesen Münzsorten angenommen werden mußte.

Artikel 17.

Schon vor Eintritt der Reichsgoldwährung können alle Zahlungen, welche gesetzlich in Münzen einer inländischen Währung oder in ausländischen, den inländischen Münzen

landesgesetzlich gleichgestellten Münzen geleistet werden dürfen, ganz oder theilweise in Reichsmünzen, vorbehaltlich der Vorschrift Art. 9, dergestalt geleistet werden, daß die Umrechnung nach den Vorschriften Art. 14 § 2 erfolgt.

Artikel 18.

Bis zum 1. Januar 1876 sind sämmtliche nicht auf Reichswährung lautenden Noten der Banken einzuziehen. Von diesem Termine an dürfen nur solche Banknoten, welche auf Reichswährung in Beträgen von nicht weniger als 100 Mark lauten, in Umlauf bleiben oder ausgegeben werden.

Dieselben Bestimmungen gelten für die bis jetzt von Korporationen ausgegebenen Scheine.

Das von den einzelnen Bundesstaaten ausgegebene Papiergeld ist spätestens bis zum 1. Januar 1876 einzuziehen und spätestens sechs Monate vor diesem Termine öffentlich aufzurufen. Dagegen wird nach Maßgabe eines zu erlassenden Reichsgesetzes eine Ausgabe von Reichspapiergeld stattfinden. Das Reichsgesetz wird über die Ausgabe und den Umlauf des Reichspapiergeldes, sowie über die den einzelnen Bundesstaaten zum Zweck der Einziehung ihres Papiergeldes zu gewährenden Erleichterungen die näheren Bestimmungen treffen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Bad Ems, den 9. Juli 1873.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürst von Bismarck.

№ 34.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Sören Sörensen in Kopenhagen ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 28. Juli 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Sören Sörensen in Kopenhagen ein Patent auf Fabrikation künstlichen Leders aus Lederabfällen, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern niedergelegten Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 28. Juli 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 19. August 1874.) 16. Stück.

Inhalt:

№ 35.

Verordnung, betreffend Ueberweisung der Wittwen- Waisen- und Leibrenten-Casse-Angelegenheiten an das Departement der Justiz.

Rastedt, den 12. August 1874.

Wir Nicolaus Friedrich Peter, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen hiermit auf Grund des Art. 8 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums und einiger demselben untergeordneter Behörden was folgt:

Die Wittwen- Waisen- und Leibrenten-Casse-Angelegenheiten werden dem Departement der Justiz Unseres Staatsministeriums zugewiesen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Rastedt, den 12. August 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Berg.

von Buttel.

№ 36.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Civil-Ingenieur Hugo Nehrlich zu Frankfurt a. M. ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 13. August 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Civil-Ingenieur Hugo Nehrlich zu Frankfurt a. M. ein Patent auf eine neue Kaltluft- und Kraftzeugungs-Maschine, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit dieselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 13. August 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 3. October 1874.) 17. Stück.

Inhalt:

№ 37.

Patent betreffend die Verkündigung der zwischen Oldenburg und Preußen und zwischen Oldenburg und den Niederlanden über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Ihrhove nach Neueschanz abgeschlossenen Staatsverträge.

Eutin, den 8. September 1874.

Wir **Nicolaus Friedrich Peter**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

thun kund hiemit:

Nachdem zwischen Unsern Bevollmächtigten und denjenigen Seiner Majestät des Deutschen Kaisers und Königs von Preußen unter dem 17. März d. J. in Berlin und zwischen Unsern Bevollmächtigten und denjenigen Seiner Majestät des Königs der Niederlande am 27. Juni d. J. im Haag ein Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Ihrhove und Neueschanz abgeschlossen worden ist und die Ratificationen des ersteren am 10., des letzteren am 29. August d. J. zu Berlin ausgewechselt worden sind, beiden Staatsverträgen auch der Landtag des Großherzogthums seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt hat, so bringen Wir dieselben nebst den Schlußprotocollen — den Vertrag mit den Niederlanden im Französischen Text mit beigefügter Deutscher Uebersetzung — im Nachstehenden zur öffentlichen Kunde.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und beigedrucktem Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Eutin, den 8. September 1874.

Peter.

von Berg.

von Buttel.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen,

von dem Wunsche geleitet, daß die von Harlingen über Leeuwarden und Groningen bis Neue Schanz hergestellte Niederländische Staats-Eisenbahn bis zur Rheine-Emdener Eisenbahn fortgesetzt und daß zwischen den Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen und der gedachten Niederländischen Staats-Eisenbahn ein directer Eisenbahn-Betrieb hergestellt werde,

haben Behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurath Ernst Buresch,
Allerhöchstihren Ministerial-Rath Günther Jansen.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen
Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Wilhelm Jordan,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Duddenhausen,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Adolph Scholz,

welche, vorbehaltlich der Ratification, folgenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet innerhalb des Preußischen Gebiets der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung den Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz, welche in Ihrhove an die Rheine-Emdener Bahn und bei Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn anschließen soll.

Artikel 2.

Die Regelung aller auf den Anschluß dieser Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn bezüglichen Verhältnisse bleibt der Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reiche und der Niederländischen Regierung vorbehalten.

Artikel 3.

Der Bau und Betrieb der in Rede stehenden Eisenbahn erfolgt für Rechnung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung. Die Königlich Preußische Regierung leistet jedoch

der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu dem erforderlichen Anlage-Kapitale einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von Dreimal Hundert Tausend Thalern, wovon fünf und zwanzig Tausend Thaler an die Stadt Papenburg zur Beschaffung eines unterhalb Papenburg an der Eisenbahn-Brücke über die Ems zu haltenden Schleppdampfers abgeführt werden. Die Zahlung erfolgt in drei Raten, wovon die beiden ersten Raten im Betrage von je Ein Hundert Tausend Thalern am Schlusse des ersten resp. zweiten Baujahres Artikel 7 Nr. 1 des gegenwärtigen Vertrages fällig werden und der Rest nach Vollendung des Baues zu zahlen ist.

Die Königlich Preußische Regierung ist ferner bereit, soweit es mit den Interessen der Rheine-Emdener Eisenbahn verträglich ist, die Mitbenutzung des Bahnhofs dieser Bahn zu Ihrhove der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu gestatten, und zu diesem Zwecke den Bahnhof Ihrhove auf eigene Kosten zu erweitern. Ueber den Umfang und die Bedingungen dieser Mitbenutzung, insbesondere auch über die Großherzoglich Oldenburgischer Seits dafür zu gewährenden Vergütungen werden die Eisenbahnverwaltungen beider Staaten besondere Verständigung treffen. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung hat jedoch für die Mitbenutzung der Geleise des Bahnhofs Ihrhove eine besondere Vergütung so lange nicht zu zahlen, als sie in Gemäßheit des nachstehenden Artikels 15 auf der Strecke der Westphälischen Eisenbahn von Ihrhove nach Leer den Mitbetrieb ausübt und dafür das daselbst stipulirte Aequivalent entrichtet. Ein Gleiches gilt bezüglich der Bahnhofsgebäude zu Ihrhove, deren Mitbenutzung der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung insoweit eingeräumt wird, als die Mitbenutzung ohne Benachtheiligung des Betriebes der Westphälischen Eisenbahn zulässig ist und einen besonderen Kostenaufwand für die Westphälische Eisenbahn-Verwaltung nicht herbeiführt. Für die Dienstleistungen welche das Sta-

tions- und Expeditions-Personal der Westphälischen Eisenbahn für die Großherzoglich Oldenburgische Verwaltung etwa mit verrichten sollte, hat letztere ein besonderes Aequivalent zu zahlen.

Artikel 4.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn — insoweit nicht Reichs-Gesetze Platz greifen — den jetzigen und künftigen Preußischen Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und dem Gesetze vom 16. März 1867 über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

Insoweit die zur Eisenbahn-Anlage erforderliche vorübergehende oder bleibende Abtretung des Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Gerechtsamen im Wege gütlicher Vereinbarungen zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird die Königlich Preußische Regierung das Enteignungs-Verfahren nach Maßgabe der betreffenden Preußischen Gesetze eintreten lassen.

Artikel 5.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu bauenden und zu betreibenden Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete der Königlich Preußischen Regierung ausdrücklich vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im Königlich Preußischen Gebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur diejenigen des Preußischen Staates sein.

Die Bahnpolizei wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung durch die von den zuständigen Königlich Preußischen Behörden in Eid und Pflicht zu nehmenden Bahnpolizei-Beamten ausüben lassen.

Alle innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen

sollen den Königlich Preußischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach den im Preußischen Staate gültigen Gesetzen und Verordnungen beurtheilt werden.

Für die auf den Eisenbahndienst bezüglichen Dienstvergehen der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angestellten Beamten sind jedoch die Großherzoglich Oldenburgischen Behörden allein zuständig.

Wird die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des Königlich Preußischen Gebietes fungirenden Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnbediensteten wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen von Königlich Preußischen Behörden verfügt, so wird hierbei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und, soweit es nach den Umständen irgend thunlich ist, die nächstvorgesetzte Eisenbahn-Behörde so zeitig von der Verhaftung in Kenntniß gesetzt werden, daß der etwa nöthige Stellvertreter noch rechtzeitig in den Dienst eingewiesen werden kann.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist damit einverstanden, daß die von ihr bestellte Bau- und Betriebs-Verwaltung wegen aller Entschädigungs-Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues und Betriebes der Bahn auf Königlich Preußischem Gebiete erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen Königlich Preußischen Gerichte unterworfen ist, und daß die gegen die vorgedachte Verwaltung ergehenden Entscheidungen für die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ohne Weiteres verbindlich sind.

Artikel 6.

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung, sowie die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahn-Verwaltung in allen Fällen zu vertreten, die

nicht zum directen Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichts-Behörden geeignet sind. Die Eisenbahn-Verwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der Königlich Preußischen Regierung ressortiren, an jene Behörde zu wenden.

Die gedachten Functionen können von der Königlich Preußischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel 7.

Für den Bau der Ihrhove-Neue Schanz'er Eisenbahn innerhalb des Preußischen Gebietes gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1. die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist verpflichtet, die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn längstens innerhalb dreier Jahre nach der Ratification des zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden abzuschließenden Vertrages (Artikel 2 des gegenwärtigen Vertrages) zu bewirken.

2. die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrs- Bedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, und sämmtliche Bauprojecte unterliegen der Genehmigung des Königlich Preußischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

3. Was die Construction der Locomotiven und Fahrzeuge betrifft, so sollen die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung geprüften Betriebsmittel ohne weitere Revision im Königlich Preußischen Gebiete für den Betrieb der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung auf der Strecke Leer-Neue Schanz zugelassen werden.

Vorkehrungen und Einrichtungen innerhalb der Umgebungen der Bahnanlage, welche von Seiten der Königlich Preußischen Regierung zum Schutze der Adjacenten gegen

Feuersgefahr verlangt werden, ist die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung auf ihre Kosten auszuführen verpflichtet.

4. Die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bestellte Bauverwaltung hat allen Anforderungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichts-Personals entstehenden Kosten zu tragen. Sie wird den Anforderungen der zuständigen Behörden wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten, und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. December 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.

5. Die Bahn wird zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen; die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist jedoch zum Bau und Betriebe eines zweiten Geleises — für welches der Grund und Boden sogleich bei der Anlage der Bahn mit zu erwerben ist — verpflichtet, sobald die Königlich Preußische Regierung solches im Verkehrs-Interesse für nothwendig erachtet und verlangt. Gegen die desfallsige Anordnung der Königlich Preußischen Regierung steht der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung binnen einer präklusivischen Frist von 4 Wochen die Einlegung des Rekurses beim Reichs-Eisenbahm-Amte zu, bei dessen Entscheidung es sodann bewendet.

6. Die Eisenbahn-Brücke über die Ems unterhalb Papenburg erhält eine lichte Durchflußweite von 319 Metern, in der Höhe der Pfeiler-Oberkanten gemessen. Dieselbe wird eine Drehbrücke mit 2 Oeffnungen von je 20 Metern lichter Weite erhalten.

Oberhalb und unterhalb dieser beiden, für die Durchfahrt der Schiffe bestimmten Oeffnungen werden Leitwerke

von je 60 Metern Länge Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angelegt.

Ueber die Lage und Construction dieser Leitwerke wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung der Königlich Preußischen Regierung ein besonderes Project zur Genehmigung vorlegen und den desfallsigen Anforderungen der Königlich Preußischen Regierung nachkommen.

Für die in die Nähe der Brücke gelangenden Schiffe, deren Weiterfahrt durch den Schluß der Durchlaß-Oeffnungen verhindert wird, werden Einrichtungen getroffen, welche es Schiffen mit einem Tiefgange bis zu 4 Metern gestatten, die Oeffnung der Brücke, eventuell dem Wiedereintritt des für die Weiterfahrt erforderlichen Wasserstandes und der geeigneten Stromrichtung in aller Sicherheit abzuwarten.

Zu diesem Zweck werden Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung oberhalb und unterhalb der Brücke in möglichster Nähe derselben an Flußstellen von ausreichender Wassertiefe und Geräumigkeit Vorkehrungen zum Festlegen von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 4 Metern getroffen und Signal-Vorrichtungen aufgestellt, mittelst deren die Schiffer rechtzeitig und vor Erreichung der Schiffsliegeplätze erfahren, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich, die vorbezeichneten, im Interresse des Schiffahrts-Verkehrs angeordneten Einrichtungen zu unterhalten und für deren Bedienung Sorge zu tragen, dieselben auch in der von der Königlich Preußischen Regierung etwa für nothwendig erachteten Weise zu vervollständigen oder abzuändern.

Auch liegt der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Verpflichtung ob, für die Herstellung und Unterhaltung einer, den oberhalb und unterhalb gelegenen Fahrwasserstrecken entsprechenden und mit ihnen im Zusammenhang stehenden Fahrbahn durch die beiden Brückenöffnungen zu sorgen.

Als Grundsatz soll gelten, daß die Drehbrücke stets offen ist, und nur zu den Passirzeiten der Eisenbahnzüge ge-

schlossen wird. Die Festsetzung der Brückenschließzeiten erfolgt mit Genehmigung der Fahrpläne durch den Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Soweit bei der landespolizeilichen Prüfung der aufzustellenden speciellen Projecte Modificationen, welche die vorstehend unter dieser Nummer 6 verabredeten Grundlagen nicht berühren, sich als nothwendig oder zulässig herausstellen, sind diese Modificationen nach erfolgter Genehmigung durch den Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Ausführung maßgebend.

Artikel 8

Die Genehmigung, nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplans bleibt der Königlich Preußischen Regierung vorbehalten, ebenso die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Fracht-Tarifs sowohl für den Güter- als für den Personen-Verkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ermessen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung überlassen wird. Bei der Feststellung der Tarife wird die Königlich Preußische Regierung die Tarife der Westphälischen Staatsbahn im Allgemeinen maßgebend sein lassen und niedrigere Tarife als bei der letzteren bestehen, nicht fordern.

Die Beförderung von Personen ist in vier Wagenklassen zu bewerkstelligen und muß in beiden Richtungen der Bahn mindestens einer der täglichen fahrplanmäßigen Personen-Züge die 4. Wagenklasse führen.

Für den Transport von Kohlen und Coaks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des deutschen Reiches bezeichneten Gegenstände ist der Einpfennig-Tarif einzuführen, soweit und sobald dies von dem Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verlangt wird.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung übernimmt ferner die Verpflichtung, soweit der Königlich Preußische

Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten es im Verkehrs-Interesse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expeditionen und Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom bezeichneten Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser directen Tarife ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet, auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Localtarife erhebt. Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Local-Tarif-Einheitssatz pro Centner und Meile ermäßigten Satz pro Centner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tarifsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugestehen.

Für durchgehende Güter-Transporte wird die Erhebung einer Expeditions-Gebühr für die Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt-, noch die letzte Adreß-Station an dieser Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung zur Einrichtung eines directen Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tarifsatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren, und somit für ihre, in dem einzurichtenden durchgehenden

Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transport-Gegenstände in ihrem Local-Verkehre resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung zum Zwecke der Einrichtung eines neuen directen durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präcisirt ist, von einer andern Bahnverwaltung fordern, und die letztere ohne von dem bezeichneten Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung vorgeschlagenen directen Verkehr überhaupt einzugehen, oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tarifsatzes zu machen, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung an das ihrerseits auf Erfordern des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für einen directen Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahn-Verwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Artikel 9.

Die Beförderung von Truppen, Militär-Effecten und sonstigen Armee-Bedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staats-Eisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben.

Artikel 10.

Gegenüber der Post- und Telegraphen-Verwaltung ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung bezüglich der in Rede stehenden Bahnstrecke den Bestimmungen unterworfen, welche zu Gunsten dieser Verwaltungs-Zweige vom Bundesrathe für die Staats-Eisenbahnen im früheren

Norddeutschen Bundesgebiete erlassen sind oder künftig erlassen werden.

Artikel 11.

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militärs, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen.

Artikel 12.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die in Rede stehende Bahnstrecke mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende, eventuell vom Preußischen Handels-Ministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel 13.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die in Preußen belegenen Bahnstrecken ganz oder theilweise veräußern, oder verpachten oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maßnahmen die Zustimmung der Königlich Preußischen Regierung nothwendig.

Artikel 14.

Die Königlich Preußische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebietes belegene Strecke der im Artikel 1 genannten Bahn nebst allem zu dieser Strecke zu rechnenden Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet oder auch später nach einer mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlage-Capitals, nach Abrechnung des von der Königlich Preußischen und Königlich

Niederländischen Regierung à fonds perdu geleisteten Zuschusses von insgesammt Sechshundert fünf und siebenzig Tausend Thalern zu erwerben. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll jedoch von dem zu erstattenden Anlage-Capital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatze ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 15.

Um im Interesse des Publikums beim Verkehre zwischen der Oldenburgischen Eisenbahn von Oldenburg nach Leer und von Ihrhove nach Neue Schanz einen Betriebswechsel zu vermeiden, räumt die Königlich Preußische Regierung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung das Recht ein, auf alleinige Kosten der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung mit deren eigenem Personal und Betriebs-Material die Personen- und Güterzüge jener Bahnstrecken über die Westphälische Eisenbahn auf der Strecke zwischen den Stationen Ihrhove und Leer durchzuführen.

Für diese Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer soll insbesondere Folgendes gelten:

1. Die solchergestalt durchzuführenden Züge der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung dürfen auch für den Local-Verkehr der Strecke Ihrhove-Leer benutzt werden, während im Uebrigen die Bedienung dieses Local-Verkehrs der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn verbleibt.

2. Die Königlich Preußische Regierung ist zwar berechtigt, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die gedachte Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer zu kündigen; diese Kündigung darf jedoch frühestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Eisenbahn Ihrhove-Neue Schanz geschehen, und soll das Mitbenutzungsrecht in Ermangelung anderweitiger Verständigung erst drei Jahre nach der Kündigung aufhören.

3. Für die Einräumung dieses Mitbetriebs soll die Königlich Preußische Regierung die Hälfte der von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung auf der Strecke Leer-Ihrhove aus dem Personen- und Güterverkehr tarifmäßig zu erzielenden Roh-Einnahmen ohne irgend welchen Abzug ausbezahlt erhalten. Die Auszahlung erfolgt in dreimonatlichen Raten spätestens 3 Wochen nach Ablauf des betreffenden Quartals portofrei an die Hauptkasse der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn. Dieser Verwaltung sind über jene Roh-Einnahmen jederzeit die von ihr für erforderlich erachteten Nachweisungen zu liefern, auch ist ihr Einsicht aller betreffenden Akten und Berechnungen zu gestatten.

Außer dieser Vergütung hat die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Leer-Ihrhove keine Zahlungen zu leisten, insbesondere zu den Kosten der von der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu bewirkenden baulichen Unterhaltung und Erneuerung der Strecke, und zur Besoldung des auf dieser Strecke stationirten Beamten- und Arbeiterpersonals nichts beizutragen.

4. Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung die Strecke Leer-Ihrhove mit Genehmigung der Königlich Preußischen Regierung in der Zeit von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens befahren, so wird über die dafür zu leistende Extraentschädigung besondere Abrede vorbehalten. Bewegen sich jedoch auch nach dem jeweiligen Fahrplane der westphälischen Staatsbahn-Verwaltung innerhalb dieses Zeitraums Züge auf der hier in Rede stehenden Strecke, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung zu jener Extraentschädigung nicht verpflichtet, insoweit sie ihre Züge innerhalb fünfzehn Minuten vor oder nach dem Passiren eines Westphälischen Zuges durchführt.

5. Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung die Bahnstrecke Leer-Ihrhove, abgesehen von der Bedienung des Publikums, für ihre eigenen Bedürfnisse,

z. B. zum Transport ihrer Bau- und Betriebs-Materialien, mitbefahren, so hat dieselbe in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, gleichfalls die halbe tarifmäßige Gebühr an die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu entrichten.

6. Die im vorstehenden Artikel 8 bezüglich der Tarife und Fahrpläne, der Einführung der 4. Wagenklasse, bezüglich directer Expeditionen ꝛc. getroffenen Bestimmungen sollen auch für den Mitbetrieb der Strecke Leer-Ihrhove maßgebend sein.

Für den unter der Eingangs stipulirten Einschränkung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung mit überlassenen Lokal-Verkehr der Strecke Leer-Ihrhove dürfen die Transportpreise nicht niedriger gestellt werden, als diejenigen, welche die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn auf derselben Strecke jeweilig erhebt.

7. Ingleichen sind die in den vorstehenden Artikeln 5. 6. 9. und 10. getroffenen Bestimmungen für den in Rede stehenden Mitbetrieb maßgebend.

Der Betrieb auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke wird lediglich nach den auf der Westphälischen Staats-Eisenbahn jeweilig geltenden Reglements und Dienstvorschriften gehandhabt, sofern nicht Abweichungen von dem Königlich Preußischen Handels-Ministerium gestattet werden. Das auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke fungirende Fahr-Personal der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung hat den Anordnungen der Westphälischen Eisenbahn-Verwaltung und ihrer Organe jederzeit unbedingte Folge zu leisten.

8. Im Uebrigen werden sich über die specielleren Modalitäten der Mitbenutzung die beiderseitigen Eisenbahn-Verwaltungen verständigen, deren etwaige Meinungs-Verschiedenheiten durch das Königlich Preußische Handels-Ministerium entschieden werden sollen.

Artikel 16.

Die Königlich Preußische Regierung übernimmt für den Fall, daß sie die im vorstehenden Artikel vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove kündigen sollte, die Verpflichtung, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Konzession zum Bau und Betriebe einer selbstständigen Eisenbahn-Verbindung zwischen Ihrhove und Leer unter den in den vorstehenden Artikeln 4 bis einschließlich 14 enthaltenen Bedingungen zu ertheilen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin vorgenommen werden.

Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin den 17. März 1874.

(L. S.) Ernst Buresch.
(L. S.) Günther Jansen.
(L. S.) Wilhelm Jordan.
(L. S.) Hermann Duddenhausen.
(L. S.) Adolf Scholz.

Schluß-Protokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten von Oldenburg und Preußen waren heute zusammengetreten, um den wegen Anlage einer Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz zwischen ihnen vereinbarten Staats-Vertrag zu vollziehen. Bei dieser Veranlassung sind in das gegenwärtige Schluß-Protokoll noch die nachfolgenden Erklärungen niedergelegt worden, welche mit dem Vertrage selbst, sobald derselbe ratificirt sein wird, gleiche Gültigkeit haben sollen, ohne daß es der besondern ausdrücklichen Ratification des Schluß-Protokolls bedarf.

Erstens.

Der in Rede stehende Staatsvertrag ist in der Voraussetzung geschlossen, daß die Königlich Niederländische Regierung an die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zu dem Anlage-Kapital der Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von 400,000 Thalern buchstäblich: Viermalhundert Tausend Thalern zahlt. Sollte die Königlich Niederländische Regierung diese Zahlung ablehnen, so erlischt für die beiderseitigen hohen Contrahenten jede Verbindlichkeit des gegenwärtigen Vertrages.

Zweitens.

Zu Artikel 3 des Vertrages.

Die durch die demnächstige Einführung des Oldenburgischen Geleises bedingte Erweiterung resp. der Umbau des Bahnhofs Ihrhove wird von der Preußischen Regierung in der Weise bewirkt, daß derselbe die Gestalt eines Insel-Bahnhofs erhält, auf dessen Westseite das in Station $42_{,09}$ der Westphälischen Bahn abzweigende, auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplan der Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz (Blatt I.) roth eingetragene Oldenburgische Geleise durchgeführt wird.

Die Kosten dieses Umbaues des Bahnhofs Ihrhove übernimmt die Königlich Preußische Regierung, soweit es sich dabei um gemeinschaftlich zu benutzende oder für den Betrieb der Westphälischen Bahn allein erforderliche Anlagen handelt.

Einrichtungen und Anlagen, die lediglich für den Oldenburgischen Betrieb bestimmt sind, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

Drittens.

Zu Artikel 7 des Vertrages.

Zu Nr. 2. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung beabsichtigt die Bahn zwischen Ihrhove und Neue Schanz

in der auf dem angehefteten Situations-Plane (Blatt I.) roth eingetragenen Richtungslinie auszuführen. Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich mit der Wahl dieser Linie bezüglich der Strecke von Ihrhove bis zum Beginn der Kurve zwischen der Ems und dem Orte Weener unter dem Vorbehalte einverstanden, daß die bei der landespolizeilichen Feststellung der Special-Projecte nach dem Ermessen der Königlich Preußischen Regierung sich als erforderlich herausstellenden Modificationen zur Ausführung zu bringen sind.

Ueber die Einführung der Bahn in den Bahnhof Ihrhove entscheidet die Preußische Regierung, nachdem das Project für den Umbau dieses Bahnhofs festgestellt ist.

Zu Nr. 6.

Für die Lage der Eisenbahnbrücke über die Ems ist die auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplane (Blatt II.) eingetragene rothe Linie maßgebend.

Die Brücke muß nach Anweisung des Königlich Preußischen Kriegs-Ministeriums mit Vorrichtungen zum Sprengen derselben und mit den sonstigen im Interesse der Landes-Vertheidigung für erforderlich erachteten Einrichtungen versehen werden.

Alle Pfeiler werden für ein Geleise ausgeführt, mit Ausnahme der drei Drehbrücken-Pfeiler (Drehpfeiler und zwei Aufschlagepfeiler), welche bis zur Höhe des gewöhnlichen Hoch-Wassers sofort für zwei Geleise hergestellt werden.

Der eiserne Ueberbau sämmtlicher Oeffnungen wird vorläufig eingeleisig hergestellt. Wenn der eiserne Ueberbau des zweiten Geleises demnächst aufgestellt werden sollte, so wird der Zeitpunkt der Ausführung in den Oeffnungen der Drehbrücke auf desfallsigen Antrag der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung von der Königlich Preußischen Regierung bestimmt werden und wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung solche Vorkehrungen treffen, daß die Schifffahrt

nicht länger als sechs Stunden durch die Bauausführung unterbrochen wird.

Die gesammte lichte Weite der Brücke von 319 Metern wird auf 3 Stromöffnungen à 48 Meter, 2 Durchlaßöffnungen à 20 Meter, und auf dem Vorlande auf 8 Oeffnungen von je 14,25 Metern und auf 2 Oeffnungen von je 10,50 Metern vertheilt.

Die Unterkanten der Hauptträger der Brücke können bis auf 3,83 Meter über dem Nullpunkt des Weener-Pegels, die der Träger der Drehbrücke bis auf 2,82 Meter und die der Träger der übrigen Oeffnungen bis auf 3,22 Meter über Null des genannten Pegels hinabreichen.

Die erforderlichen Schiffsliegeplätze werden auf den in der angehefteten Karte Blatt II mit schraffirten Schiffen bei AA und BB oberhalb der Brücke und bei CC unterhalb der Brücke bezeichneten Stellen eingerichtet. Zum Festlegen der Schiffe sind Bojen mit Schiffsringen auszulegen und am convexen Ufer Landpfähle anzubringen.

Um die Schiffer rechtzeitig benachrichtigen zu können, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist, soll zunächst auf der Brücke ein mit Rücksicht auf die Höhe der dazwischen liegenden Deiche bemessener Mast aufgestellt werden, welcher den Schluß der Brücke bei Tage durch einen Korb oder ein ähnliches Merkzeichen, bei Nacht durch zwei übereinander stehende rothe Laternen anzeigt.

Ist die Brücke geöffnet, so wird bei Tage für den Schifffahrts-Verkehr kein besonderes Signal gegeben, während das Offenstehen der Brücke bei Nacht durch zwei weiße übereinander stehende Laternen signalisirt werden muß. Außerdem müssen die Durchfahrten der Drehbrücke bei Nacht permanent durch entsprechend aufgestellte Laternen hinreichend beleuchtet werden.

Sollte es sich herausstellen, daß die vorerwähnte Signalisirung nicht genügt, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet, solche nach dem alleinigen Er-

messen der Königlich Preußischen Regierung zu vervollständigen, event. für Aufstellung von elektrischen Läutewerken in der Nähe der Liegeplätze zu sorgen.

Viertens.

Zu Artikel 15 Nr. 3.

Bei Berechnung der Hälfte der Einnahmen, welche die Großherzoglich Oldenburgische Regierung für die Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove an die Westphälische Eisenbahn-Verwaltung abzuführen hat, ist die Eisenbahnstrecke vom Stationsgebäude zu Leer bis zum äußersten Punkte des Bahnhofs Ihrhove, von dem die Bahn Ihrhove-Neue Schanz abzweigt, in Berechnung zu ziehen.

In Beziehung auf den Bahnhof Leer wird das wegen der Oldenburg-Leer'er Bahn bestehende Vertragsverhältniß durch die Bestimmung des Artikels 15 Nr. 3 des gegenwärtigen Vertrages nicht geändert; auch übernimmt die Königlich Preußische Regierung keinerlei Verpflichtung zur Herstellung neuer Anlagen auf dem Bahnhof Leer für den Leer-Ihrhover-Neue Schanz'er Verkehr der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung.

Fünftens.

Zu Artikel 16 des Vertrages:

Wird die vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove Seitens der Königlich Preußischen Regierung gekündigt und Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung eine selbstständige Eisenbahn-Verbindung zwischen Leer und Ihrhove hergestellt, so wird die Einführung des Oldenburgischen Geleises in den Bahnhof Ihrhove von der Westseite nach der Ostseite desselben verlegt. Zu diesem Zweck wird das Oldenburgische Geleise in derjenigen Richtung, welche auf dem angehefteten Situationsplane Blatt I durch die blau punktirte Linie angedeutet ist, vom Punkte O ab umgebaut und mit einem Hoch-Niveau Uebergange über die Westphäli-

sche Bahn mit Kurven von höchstens 500 Metern Radius und Maximal-Steigungen von 1:200 hinübergeführt werden.

So lange als die Mitbenutzung des Geleises von Leer nach Ihrhove dauert, wird die Anlage des vorerwähnten Hoch-Niveau-Ueberganges Seitens der Königlich Preußischen Regierung nicht verlangt werden.

Die Kosten, welche durch die Aenderung der Einrichtungen des Bahnhofs Ihrhove bei Herstellung einer selbstständigen Eisenbahn-Verbindung von Leer nach Ihrhove entstehen, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

Sechstens.

Zu Artikel 17:

Von Seiten der Großherzoglich Oldenburgischen Bevollmächtigten wurde zu diesem Vertrage die Zustimmung des Landtages des Großherzogthums Oldenburg ausdrücklich vorbehalten. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird, sobald dieser Vorbehalt seine Erledigung gefunden hat, die Königlich Preußische Regierung hiervon benachrichtigen. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratificationsurkunden soll demnächst binnen einer, vom Tage der gedachten Benachrichtigung ab zu berechnenden Frist von 4 Wochen erfolgen.

Das gegenwärtige Schluß-Protocoll ist in zwei gleichlautenden Ausfertigungen, von welchen einer jeden die darin erwähnten Situationspläne Blatt I und II angeheftet sind, von den beiderseitigen Bevollmächtigten vollzogen worden.

Berlin den 17. März 1874.

(L. S.) E. Buresch.
(L. S.) Jansen.
(L. S.) Jordan.
(L. S.) Duddenhausen.
(L. S.) Scholz.

Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, désirant convenir d'un arrangement relatif à la construction, au raccordement et à l'exploitation du chemin de fer de Nieuweschans à Ihrhove, ont nommé de plenipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir:

Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg

Monsieur Ernst Buresch Son Conseiller intime supérieur de construction, et

Monsieur Gunther Jansen Son Conseiller de Ministère;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas

Monsieur le Comte Louis de Heiden-Reinestein, Son Commissaire dans la province de Groningue, et

Monsieur le Jonkheer de Guilleaume Jean Gérard Klerck, Conseiller.

Lesquels après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Les Hautes parties contractantes déclarent avoir pris connaissance des traités concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Nieuweschans à Ihrhove, conclus à Berlin avec le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Allemange, Roi de Prusse, savoir:

Le Gouvernement des Pays-Bas de celui fait le 17. Mars 1874 par le Gouvernement d'Oldenbourg;

Le Gouvernement d'Oldenbourg de celui fait le 3. Juin 1874 par le Gouvernement des Pays-Bas.

Article 2.

Le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg s'engage à faire construire le chemin de fer de la frontière des Pays-Bas à Ihrhove, y compris le pont sur le Eems, et de se charger de l'exploitation du chemin de fer de Nieuwe-

schans à Ihrhove en communication directe par Leer avec le réseau des chemins de fer sous son Administration, conformément aux stipulations convenues dans les deux traités, désignés dans l'article précédent.

Article 3.

Le Gouvernement Royal de Pays-Bas s'engage:

1. à contribuer dans les frais pour la construction du chemin de fer de la frontière des Pays-Bas à Ihrhove une somme de sept-cent mille florins des Pays-Bas à fonds perdu et de la payer au Gouvernement du Grand-Duché d'Oldenbourg en trois termes égaux, le premier et le second à la fin de la première et de la seconde année de construction et le troisième à l'achévement des travaux;
2. de faire achever les travaux de la partie du chemin de fer sur son territoire entre la station de Nieuweschans et la frontière, de manière à ce que cette partie puisse être mise en exploitation dans le delai fixé pour la partie à construire par le Gouvernement d'Oldenbourg sur le territoire Prussien, entre la frontière et la station d'Ihrhove;
3. de faire poser une seconde voie sur la partie du chemin de fer sur son territoire de la frontière jusque dans la gare de Nieuweschans, dès que le Gouvernement d'Oldenbourg la fera poser sur la partie du chemin de la frontière jusqu'à Ihrhove.

Article 4.

Le Gouvernement des Pays-Bas concède au Gouvernement d'Oldenbourg, qui accepte. pour tout le temps qu'Il reste chargé de l'exploitation du chemin de fer de la frontière juspu'à Ihrhove, l'exploitation de la partie du chemin de fer située sur le territoire des Pays-Bas entre la station de Nieuweschans et la frontière, ainsi que l'usage de cette

station en service commun avec l'administration de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des Pays-Bas.

Les frais de premier établissement, d'augmentation, et d'agrandissement des voies et travaux de cette station sont à la charge de l'Etat des Pays-Bas.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage à payer une redevance annuelle au Gouvernement des Pays-Bas pour l'usage du chemin de fer et de la station de Nieuweschans, à partir du jour du commencement de l'exploitation, de quatre pour cent:

1. du capital engagé dans l'établissement du chemin de fer entre la station de Nieuweschans et la frontière;
2. de tous les frais d'augmentation et d'agrandissement des voies et travaux qui, de commun accord, seront exécutés dans la station de Nieuweschans jusqu'au délai de trois ans après la date du commencement de l'exploitation de la station pour service commun, et de la moitié des frais de même nature qui seront nécessaires après ce délai.

Le montant des ces redevances sera remis annuellement dans le mois de Janvier, par le Gouvernement d'Oldenbourg à l'administration pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des Pays-Bas.

Les arrangements pour le service commun dans la station de Nieuweschans seront à régler directement entre les administrations pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des deux pays, sous réserve de l'approbation des Hautes parties contractantes.

Article 5.

En égard de la subvention de sept-cent-mille florins, accordée par le Gouvernement des Pays-Bas pour la construction du chemin de fer de la frontière à Ihrhove, le Gouvernement d'Oldenbourg garantit de la part de Son Administration, pour tout transport arrivant, ou en destination

des chemins de fer des Pays-Bas, sur le chemin de fer de Nieuweschans par Ihrhove à Leer et sur tout autre chemin de fer dépendant de Son Administration, les conditions les plus favorables, tant au mode et aux prix du transport, qu'au temps de l'expedition, qui sont ou seront accordées par elle à d'autres entreprises des chemins de fer.

Article 6.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage à faire observer et exécuter par Son Administration et par Ses employés, pour le service de l'exploitation dans la station de Nieuwechans et sur la partie du chemin de fer entre cette station et la frontière, les prescriptions et les ordonnances légales et celles qui seront décretées par la suite à ce sujet dans le Royaume des Pays-Bas et de faire maintenir les voies et les travaux de cette partie du chemin de fer dans un parfait état d'entretien.

Il désignera au Gouvernement des Pays-Bas l'administration ou Direction responsable pour le service de l'exploitation sur le territoire des Pays-Bas.

Toute transgression, tout délit ou crime, concernant le service des chemins de fer commis sur le territoire des Pays-Bas, sera porté à la connaissance des autorités compétentes du Royaume, poursuivi et jugé d'aprés les lois et ordonnances du Pays.

Le Gouvernement d'Oldenbourg admet que toute réclamation d'indemnité insinuée à Son Administration des chemins de fer à cause de l'entretien, la surveillance ou de l'exploitation du chemin de fer sur le territoire des Pays-Bas, devra être soumise à la jurisprudence du Royaume et que les décisions judiciaires à charge de cette administration seront obligatoires pour le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg.

Article 7.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage en autre de faire observer et exécuter les stipulations convenues entre le Gou-

vernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand dans le dit traité du 3. Juin 1874.

Article 8.

La présente convention sera ratifiée et les ratificationes en seront échangées à Berlin.

En foi de quoi les Plenipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

La Haye le 27. Juin 1874.

(L. S.) E. Buresch.
(L. S.) G. Jansen.
(L. S.) de Heiden.
(L. S.) G. J. G. Klerck.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg und Seine Majestät der König der Niederlande, in dem Wunsch eine Vereinbarung über den Bau, den Anschluß und den Betrieb der Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove herbeizuführen, haben zum Abschluß einer Uebereinkunft hierüber Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurath Ernst Buresch
und
Allerhöchstihren Ministerialrath Günther Jansen,

Seine Majestät der König der Niederlande:
Allerhöchstihren Commissar in der Provinz Groningen
Grafen Ludwig von Heiden-Reinestein
und
Allerhöchstihren Rath Jonkheer Wilhelm Johann Gerhard Klerck,

welche nach Austausch ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die hohen contrahirenden Theile erklären von den zu Berlin mit der Regierung Seiner Majestät des deutschen Kaisers Königs von Preußen über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove abgeschlossenen Verträgen Kenntniß genommen zu haben, nämlich:

die Niederländische Regierung von demjenigen mit der Oldenburgischen Regierung vom 17. März 1874,

die Oldenburgische Regierung von demjenigen mit der Niederländischen Regierung vom 3. Juni 1874.

Artikel 2.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich die Eisenbahn von der Niederländischen Grenze nach Ihrhove mit Einschluß der Brücke über die Ems herzustellen und den Betrieb der Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove in unmittelbarem Anschluß über Leer an das unter ihrer Verwaltung befindliche Eisenbahn-Netz zu übernehmen nach näherer Maaßgabe der in den im Artikel 1. erwähnten beiden Verträgen getroffenen Bestimmungen.

Artikel 3.

Die Königlich Niederländische Regierung verpflichtet sich

1. zu den Baukosten der Eisenbahn von der Niederländischen Grenze nach Ihrhove eine Summe von 700,000 holländischen Gulden à fonds perdu beizutragen und dieselbe der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung in drei gleichen Raten, die erste und die zweite am Ende des ersten und des zweiten Baujahres, und die dritte bei Beendung des Baus auszuzahlen.
2. Den Bau des auf ihrem Gebiet zwischen der Station Neueschanz und der Gränze belegenen Theiles der Eisenbahn so zeitig fertigzustellen, daß dieser Theil innerhalb der Frist, welche für die Vollendung des von der Oldenburgischen Regierung zu erbauenden, auf Preußischem

Gebiet zwischen der Gränze und der Station Ihrhove belegenen Theiles bestimmt ist, dem Betrieb übergeben werden kann,

3. ein zweites Geleise auf der innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecke von der Grenze bis in den Bahnhof Neueschanz legen zu lassen, sobald die Oldenburgische Regierung dies auf der Strecke von der Gränze bis nach Ihrhove thun wird.

Artikel 4.

Die Niederländische Regierung überträgt der Oldenburgischen Regierung, welche dies acceptirt, für die ganze Zeit, daß die letztere den Betrieb der Eisenbahn von der Gränze bis nach Ihrhove führt, den Betrieb der auf Niederländischem Gebiet belegenen Eisenbahnstrecke zwischen dem Bahnhof Neueschanz und der Gränze, wie die Benutzung dieses Bahnhofs in Gemeinschaft mit der Betriebsverwaltung der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.

Die Kosten der ersten Herstellung, der Erweiterung und der Vergrößerung der Bauten und Anlagen dieses Bahnhofes verbleiben zu Lasten des Niederländischen Staates.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich der Niederländischen Regierung eine jährliche Vergütung für die Benutzung der Eisenbahn und des Bahnhofs Neueschanz vom Tage der Betriebs-Eröffnung an zu zahlen und zwar von 4%.

1. des auf die Herstellung der Eisenbahn zwischen dem Bahnhof Neueschanz und der Grenze verwendeten Capitals.
2. aller Kosten der Erweiterungen und Vergrößerungen der Bauten und Anlagen, welche in beiderseitigem Einverständniß auf dem Bahnhof Ihrhove bis zum Ablauf von drei Jahren nach dem Beginn des gemeinsamen Betriebes auf dem Bahnhof werden ausgeführt werden,

und der Hälfte solcher Kosten, welche nach Ablauf dieser Frist aufgewendet werden müssen.

Der Betrag dieser Vergütungen wird jährlich im Monat Januar durch die Oldenburgische Regierung an die Betriebsverwaltung der Niederländischen Staats-Eisenbahnen ausbezahlt werden.

Die erforderlichen Vereinbarungen für den gemeinschaftlichen Dienst auf der Station Neueschanz sollen direct zwischen den Betriebsverwaltungen der Staats-Eisenbahnen beider Länder unter Vorbehalt der Genehmigung der hohen contrahirenden Theile geregelt werden.

Artikel 5.

Mit Rücksicht auf die von der Niederländischen Regierung für den Bau der Eisenbahn von der Grenze nach Ihrhove gewährte Subvention von 700,000 Gulden sichert die Oldenburgische Regierung von Seiten ihrer Verwaltung für jeden Transport von oder nach den Niederländischen Eisenbahnen auf der Eisenbahn von Neueschanz über Ihrhove nach Leer und auf jeder anderen ihrer Verwaltung untergebenen Eisenbahn sowohl in Betreff der Transport-Art und Preisen als in Betreff der Abfertigungsfristen die günstigsten Bedingungen zu, welche von ihr andern Eisenbahn-Unternehmungen jetzt oder künftig zugestanden werden.

Artikel 6.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich durch ihre Verwaltung und durch ihre Betriebsbeamten auf dem Bahnhof Neueschanz und der Eisenbahnstrecke zwischen diesem Bahnhof und der Gränze die bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Anordnungen sowie diejenigen welche in dieser Beziehung künftig im Königreich der Niederlande werden erlassen werden, befolgen und handhaben zu lassen und die Bauten und Anlagen dieser Strecke in durchaus gutem Zustande zu erhalten.

Sie wird der Niederländischen Regierung die für den

Betriebsdienst auf Niederländischem Gebiet verantwortliche Verwaltung oder Direction bezeichnen.

Jede den Eisenbahndienst betreffende auf Niederländischem Gebiete begangene Uebertretung sowie jedes derartige Vergehen oder Verbrechen wird zur Kenntniß der zuständigen Behörden des Königreichs gebracht und nach den Gesetzen und Verordnungen des Landes verfolgt und abgeurtheilt werden.

Die Oldenburgische Regierung ist damit einverstanden, daß über jede ihrer Eisenbahnverwaltung insinuirte Entschädigungsforderung in Betreff der Unterhaltung, der Beaufsichtigung und des Betriebes der Eisenbahn auf Niederländischem Gebiet nach der Gesetzgebung des Königreichs entschieden werden soll und daß die richterlichen Entscheidungen gegen diese Verwaltung für die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verbindlich sind.

Artikel 7.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich überdies die zwischen der Niederländischen und Deutschen Regierung in dem gedachten Vertrage vom 3. Juni 1874 getroffenen Bestimmungen befolgen und ausführen zu lassen.

Artikel 8.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und es sollen die Ratificationen in Berlin ausgetauscht werden.

In Gemäßheit dessen haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet und der Unterschrift ihr Siegel beigedrückt.

Haag, 1874 Juni 27.

(L. S.) gez. E. Buresch.
(L. S.) gez. G. Jansen.
(L. S.) gez. L. Heiden.
(L. S.) gez. G. J. G. Klerck.

Protocole.

Les Plenipotentiaires de Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg et de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas étant convenus de l'arrangement rélatif à la construction, au raccordement et à l'exploitation du chemin de fer de Nieuweschans à Ihrhove se sont réunis aujourd'hui pour la signature de la convention.

Avant de procéder à la signature les Plenipotentiaires déclarent de par et d'autre que la convention est conclue sous la réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs des deux Pays.

Ils sont d'accord que la ratification du présent traité devra être précédée par la ratification des traités conclus à Berlin le 17. Mars 1874 entre le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg et le Gouvernement Prussien, et le 3. Juin 1874 entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand.

Il est convenu que la présente convention sera ratifiée et que les ratifications en seront échangées à Berlin dans les huit jours au plus après la date de l'échange des ratifications de la convention du 3. Juin 1874 conclue à Berlin entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand.

Le présent protocole à été signé en deux exemplaires.

Fait à la Haye le 27. Juin 1874.

E. Buresch.
G. Jansen.
de Heiden.
G. J. G. Klerck.

Schlußprotokoll.

Die Bevollmächtigten Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg und Seiner Majestät des Königs

der Niederlande sind nach erfolgter Verständigung über das bezüglich des Baues, des Anschlusses und des Betriebes der Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove zu treffende Abkommen heute zur Unterzeichnung der Uebereinkunft hier zusammengetreten.

Vor der Unterzeichnung erklären die Bevollmächtigten beiderseits, daß die Uebereinkunft unter Vorbehalt der ständischen Körperschaften beider Länder abgeschlossen ist.

Sie sind darüber einverstanden, daß der Ratification des gegenwärtigen Vertrages die Ratification der in Berlin am 17. März 1874 zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen und der Königlich Preußischen Regierung und am 3. Juni 1874 zwischen der Niederländischen und der Deutschen Regierung abgeschlossenen Verträge vorhergehen soll.

Es ist vereinbart, daß die gegenwärtige Uebereinkunft ratificirt werden und daß die Ratificationen in Berlin längstens innerhalb acht Tagen nach dem Austausch der Ratificationen der in Berlin zwischen der Niederländischen und Deutschen Regierung abgeschlossenen Uebereinkunft vom 3. Juni 1874 ausgewechselt werden sollen.

Das gegenwärtige Protokoll ist in zwei Ausfertigungen unterzeichnet.

Geschehen im Haag den 27. Juni 1874.

gez. E. Buresch.
gez. G. Jansen.
gez. L. Heiden.
gez. G. J. G. Klerck.

№ 38.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Oeconom Gustav Ellenberger zu Biedenkopf ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 3. September 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Oeconom Gustav Ellenberger zu Biedenkopf ein Patent

auf einen Universal-Zerkleinerungs-Maisch- und Kühl-Apparat, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 3. September 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

№ 39.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Fabrikanten E. Heinson Huch in Braunschweig ertheilte Erfindungspatent.

Oldenburg, den 11. September 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Fabrikanten E. Heinson Huch in Braunschweig ein Patent auf ein Verfahren, das Blut von Schlachtvieh vor dem Verfaulen zu bewahren und zu trocknen, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 11. September 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 14. October 1874.) 18. Stück.

Inhalt:

№ 40.

Verordnung, betreffend Aenderung der Grenze zwischen der Stadt- und Landgemeinde Varel.

Eutin, den 28. September 1874.

Wir Nicolaus Friedrich Peter, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog

von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen auf Grund des Art. 3 § 4 der revidirten Gemeinde-Ordnung mit Zustimmung der betheiligten Gemeinden nachstehende in Veranlassung der Herstellung eines Leinpfades auf der Nordseite des Vareler Binnertiefs für zweckmäßig befundene Veränderung der durch die Verordnung vom 30. November 1855, betreffend die Grenzen der Städte Oldenburg, Varel, Brake und Elsfleth (§ 2) festgesetzten Grenze zwischen der Stadt- und Landgemeinde Varel:

Die im § 2 der angezogenen Verordnung gegebene Grenzbeschreibung wird dahin modificirt, daß an die Stelle des 4ten mit den Worten: „Von diesem Punkte aus zieht sich ꝛc." beginnenden Absatzes die nachstehende Bestimmung:

Von diesem Punkte aus zieht sich die Grenze der Ostseite des eben genannten Weges entlang, bis dahin, wo sie mit der Grenze der dort belegenen zum Staatsgute gehörigen Ländereien zusammentrifft; sie läuft dann an der Grenze dieser Ländereien hin bis zum Wege norderseits des Binnertiefs, verfolgt die Nordseite dieses Weges bis zum alten Deich, geht in der Richtung dieser Linie über den alten Deich bis zum v. Tungeln'schen s.g. Keilplacken, folgt dann nordwärts der Grenze der Außenberme des alten Deichs bis zur nördlichen Spitze des neben dem v. Tungeln'schen Keilplackens belegenen Plackens und geht hierauf, diese beiden Placken einschließend, auf deren östlichen Grenze wieder südwärts bis zu dem norderseits des Binnertiefs angelegten Leinpfade, ferner der nördlichen Kante des Grabens neben demselben nach bis in die Mitte des Abwässerungsgrabens ostseits des Staatsguts bei der Schleuse, und folgt diesem bis zum Kajedeiche, und zieht sich weiter der Grenze dieses Kajedeichs entlang bis zum Schaudeich und fällt endlich von dem Punkte, wo sie auf den Schau-

deich trifft, in perpendiculärer Richtung zu dem Deiche auf die östliche Grenze des Amts Varel.

und an die Stelle des fünften mit den Worten: „b. im Süden und Osten ꝛc." beginnenden Absatzes folgende anderweite Bestimmung tritt:

b. Im Süden und Osten folgt die Grenze vor der Brücke im Bäker Damm der Mitte der Südender Leke durch den Weg nach Jade und den Schweinedamm bis zur südlichen Ecke des zum Staatsgute gehörigen s. g. Gnivs. Sie fällt dann mit der Grenze der hier belegenen zum Staatsgute gehörigen Ländereien bis dahin zusammen, wo dieselbe auf den Gnivweg stößt, läuft von da an der westlichen und nördlichen Grenze des Gnivwegs hin bis zum Grenzgraben zwischen Joh. Berend Peters und Koch's Erben, jetzt Joh. Behrend Peters Ländereien, geht weiter durch die Mitte dieses Grenzgrabens bis zur westlichen Kante des Grenzgrabens an C. F. Eyting's Garten, dieser in südlicher Richtung nach bis in die Mitte des Grenzgrabens zwischen Eyting's und Schwoon's Ländereien, diesem nach bis zum Süder-Rhynschloot vor dem alten Deiche, und zieht sich dann durch die Mitte dieses Rhynschlootes bis zu dem Punkte, auf den die Verlängerung der nördlichen Grenzlinie des Anwachs- oder Schleusenweges in grader Richtung über den alten südender Schaudeich trifft.

Im Uebrigen bleibt die bisherige Grenze beibehalten.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und beigedrucktem Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Eutin, den 28. September 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Berg.

von Buttel.

№ 41.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend den niedrigsten Satz des Deckgeldes im I. Stierköhrungsverband.
Oldenburg, den 3. October 1874.

Auf den Antrag der Gesammt-Commission des ersten Stierköhrungsverbandes (Oldenburg) wird, auf Grund des Gesetzes vom 15. August 1861 und des Gesetzes vom 22. Februar 1870, betreffend die Einführung einer allgemeinen Stierköhrung, der niedrigste Satz des Deckgeldes für einen Stier auf 15 gf. bestimmt.

Oldenburg, den 3. October 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
J. A.:
Hofmeister.

Wesche.

№ 42.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend Abänderungen und Berichtigungen der Taxe für Aerzte.
Oldenburg, den 5. October 1874.

Die durch die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 31. Januar d. J. eingeführte Taxe für Aerzte wird in folgenden Punkten abgeändert bezw. berichtigt:

1. Der zweite Absatz unter A. b. 5. soll lauten:
   Der zugezogene Chemiker erhält neben dem Ersatz des Aufwandes an Reagentien, Gefäßen ꝛc. eine Vergütung von . . . . . 3—75 Rm.
2. Die dritte Bemerkung unter B. a. 2. soll lauten:
   Wohnen mehrere Kranke derselben Familie in demselben Hause, so ist für den ersten Kranken die ganze,

für jeden folgenden die Hälfte der Vergütung zu berechnen.

3. Die Bemerkung 1. zu I. auf S. 28 erhält folgenden Zusatz:

Der Arzt ist jedoch berechtigt, statt der Vergütung für die Operation oder Reposition oder den Verband die Vergütung für den Besuch zu berechnen.

4. Unter B. b. 48. soll es statt: „Backenknochens" heißen: „Beckenknochens".

Oldenburg, den 5. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

In Vertretung:

Ruhstrat.

Wesche.

№ 43.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Baumeister Anton Bohlken zu Varel ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 5. October 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Baumeister Anton Bohlken zu Varel ein Patent auf einen Bohranker, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnungen und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird,

daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 5. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

In Vertretung:

Ruhstrat.

Wesche.

№ 44.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Carl Pieper zu Dresden ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 5. October 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Carl Pieper zu Dresden für Herrn Nicolas Jagn in Süzran, Gouvernement Simbirsk, Rußland, ein Patent auf einen selbstthätigen Speiseapparat für Dampfkessel, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 5. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

In Vertretung:

Ruhstrat.

Wesche.

№ 45.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Dr. Richard Mitzcherlich zu Darmstadt ertheilte Erfindungs-Patent.
Oldenburg, den 5. October 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Dr. Richard Mitzcherlich zu Darmstadt ein Patent auf ein durch Beschreibung näher erläutertes Verfahren zur Darstellung von fasrigem Holzstoffe für die Papierfabrikation, Gespinnste ꝛc., soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 5. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

In Vertretung:

Ruhstrat.

Wesche.

Gesetzblatt
für das
Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 14. November 1874.) 19. Stück.

Inhalt:

№ 46.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Robert Stone in Liverpool ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 19. October 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Robert Stone in Liverpool ein Patent auf Apparate zur Herstellung und Formung eines künstlichen Brennmaterials, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit

dieselben als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten sind, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 19. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

№ 47.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Fabrikbesitzer H. Pauckſch zu Landsberg a./W. ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 26. October 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Fabrikbesitzer H. Pauckſch zu Landsberg a./W. ein Patent auf einen mechanischen Kesselspeisewasser-Rectificator, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 26. October 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

№ 48.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn César Corron in St. Etienne ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 3. November 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn César Corron in St. Etienne ein Patent auf einen mechanischen Färbe-Apparat für Gewebe und Garne, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 3. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

№ 49.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend den niedrigsten Satz des Deckgeldes für Stiere im VII. Verbande.

Oldenburg, den 7. November 1874.

Nach Anhörung des Gutachtens der betreffenden Gesammt-Commission wird, auf Grund des Gesetzes vom 22. Februar 1870, betreffend Einführung einer allgemeinen Stierköhrung, der niedrigste Satz des Deckgeldes im VII. Stierköhrungsverbande (Moormarsch) zu 20 gf. bestimmt und da-

durch die betreffende Bestimmung der Bekanntmachung vom 25. April 1870 aufgehoben.

Oldenburg, den 7. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

J. A.:

Hofmeister.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 26. November 1874.) 20. Stück.

Inhalt:

№ 50.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Aufhebung des Nebenzollamts I zu Ellenserdammersiel.

Oldenburg, den 19. November 1874.

Mit Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 20. December 1853, betreffend die in Folge des Beitritts Oldenburgs zum Zollverein eintretende veränderte Einrichtung der betreffenden Behörden, bringt das Staatsministerium hiedurch zur öffentlichen Kunde, daß vom 1. Januar k. J. ab das Nebenzollamt I zu Ellenserdammersiel aufgehoben wird.

Oldenburg, den 19. November 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Lubinus.

№ 51.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Augusto Guattari zu Berlin ertheilte Erfindungs-Patent.
Oldenburg, den 16. November 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Augusto Guattari zu Berlin ein Patent auf ein neues System der Luftwellentelegraphie (mit Zeigertelegraphen), nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnungen und Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 16. November 1874.

Staatsministerium.
Departement des Innern.
von Berg.

von Buttel.

№ 52.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Ingenieur Herrn Otto Bock zu Braunschweig ertheilte Erfindungs-Patent.
Oldenburg, den 19. November 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Ingenieur Herrn Otto Bock zu Braunschweig ein Patent auf einen Ziegelofen nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits

bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 19. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 29. Nov. 1874.) 21. Stück.

Inhalt:

№ 53.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Elsfleth und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Elsfleth und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Die Hafenanstalten zu Elsfleth befassen: die Liegeplätze vom obersten Duc d'Alben beim sog. Timpen bis zum untersten Duc d'Alben in der Nähe der Windmühle bei Elsfleth, die Weserkajen mit den Lagerplätzen und die Elsflether Rhede, den Strom zwischen dem Elsflether Ufer und dem Elsflether Sand, mit Ausnahme des geschlossenen Hafens und des Hafeneinganges.

§ 2.

Jeder Schiffsführer, der mit seinem Schiffe die Hafenanstalten benutzen will, hat sich an den Hafenmeister behuf Anweisung eines Liegeplatzes zu wenden und demselben dabei die Schiffspapiere vorzulegen, auch den Tiefgang des Schiffs anzuzeigen und jede über das Schiff oder dessen Ladung etwa erforderte Auskunft zu ertheilen.

Die über die geschehene Anmeldung vom Hafenmeister zu ertheilende Bescheinigung hat der Schiffsführer sofort dem Erheber des Hafengeldes zuzustellen.

§ 3.

Jeder Schiffsführer muß mit seinem Schiffe den ihm vom Hafenmeister angewiesenen Liegeplatz einnehmen, auch, wenn es erforderlich wird, nach vom Hafenmeister geschehener Aufforderung sein Schiff umlegen oder auch dasselbe, wenn es die Arbeiten an den Hafenanstalten erfordern, auf den Strom legen.

Wird das Umlegen eines Schiffes erforderlich, um einem andern Schiffe Platz zu machen, so ist die Mannschaft des letzeren verpflichtet, dabei, auf Anordnung des Hafenmeisters oder des dazu beauftragten Lootsen, Hülfe zu leisten.

Schiffe, welche Schießpulver, Petroleum oder ähnliche leicht entzündliche Artikel als Ladung führen oder einnehmen sollen, dürfen nicht an die Kaje legen oder dort laden, in dem übrigen Bereiche der Hafenanstalten aber nur unter den

in jedem einzelnen Falle vom Hafenmeister zu bestimmenden Sicherheitsmaßregeln löschen.

An hohen Fest- und Feiertagen, oder wenn bei festlichen Gelegenheiten der Hafenmeister eine besondere Aufforderung ergehen läßt, haben sämmtliche im Hafenbezirke liegende Schiffe ihre Nationalflagge zu hissen.

§ 4.

Schiffe von 175 und mehr Kubikmeter, welche an die Kaje oder an die Duc d'Alben legen wollen, müssen sich dazu eines Elsflether Lootsen bedienen.

Beim Ablegen eines Schiffes ist die Zuziehung eines Lootsen nicht erforderlich.

§ 5.

Beim Anlegen eines Schiffes sind die Anweisungen des Hafenmeisters genau zu befolgen. Beim Anlegen an die Duc d'Alben sind die Ketten oder Taue um alle Pfähle derselben zu legen; indessen ist den Kähnen von 40 oder weniger Kubikmeter gestattet, ihre Ketten ꝛc. um nur 3 Pfähle eines Duc d'Alben zu legen, wenn unter diesen der Mittel- (Königs-) pfahl sich befindet.

Bei entstehendem Sturme müssen von den an den Duc d'Alben liegenden Schiffen tüchtige Landfesten oder Anker ausgebracht werden.

§ 6.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist ein Hafengeld zu entrichten; dasselbe wird nach der Dauer der Benutzung der Hafenanstalten und nach der Größe der Schiffe (§ 8) berechnet und beträgt:

1) von den Schiffen, welche sich der Duc d'Alben bedienen oder an der Kaje liegen, für jeden Kubikmeter:
   a. für die erste Woche . . . . . 0,02 M.
   b. für die ferneren sieben Wochen, wöchentlich . . . . . 0,01 „
   c. für je drei Wochen der ferneren Liegezeit . 0,01 „

Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abgangs zusammen als ein Tag, jede angefangene Woche resp. 3 Wochen für voll gerechnet.

2) von den Schiffen, welche ohne sich der Duc d'Alben zu bedienen, in dem Raume zwischen den Duc d'Alben und dem Strande an ihren Ankern oder an Privatpfählen liegen (mit Ausnahme der Jöllen und Dielenschiffe, so wie der Kähne, welche ein eigenes Sog benutzen) zwei Drittheile des unter 1. bestimmten Hafengeldes.

3) Bei Berechnung der Hafenabgaben kommen höchstens 1000 Kubikmeter in Rechnung und zahlen größere Schiffe nur für diesen Netto-Raumgehalt.

4) Kähne und andere Leichterschiffe, welche an Seeschiffen liegen, um Güter aus denselben zu empfangen oder denselben zubringen, sind frei von Hafengeld.

5) Sämmtlichen Schiffen ist gestattet, wegen Bezahlung des Hafengeldes in Jahraccord zu treten, in welchem Falle für jeden Kubikmeter . . . . . 0,15 M. voraus zu entrichten sind.

§ 7.

Für das Anlegen der Schiffe an die Duc d'Alben oder an die Kaje begleichen dem Lootsen, der dazu freiwillig oder auf Grund der Bestimmung des § 4. zugezogen wird:

von einem Schiffe unter 200 Kubikmeter 1,50 M.
" " " von 200 bis 350 " 2,25 "
" " " " 350 Kub. M. u. darüber 3,00 "

Hat der Lootse aber das Schiff nach Elsfleth gebracht, so muß er dasselbe ohne besondere Vergütung an den angewiesenen Liegeplatz bringen.

§ 8.

Ueber die Größe des Schiffes entscheiden die an Bord desselben befindlichen Schiffspapiere, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenmeisters;

jedoch ist der Schiffsführer berechtigt, die Messung des Schiffs durch die Schiffsvermessungsbehörde zu verlangen. Die dadurch veranlaßten Kosten fallen dem Schiffe zur Last.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 9.

Das Laden und Löschen von Gütern an der Kaje ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafenmeisters und nur an der von demselben dazu angewiesenen Stelle gestattet.

§ 10.

Die beim Laden oder Löschen auf die Kaje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger, als es die Umstände durchaus erfordern, liegen bleiben und sind, jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenmeisters, sofort wegzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§ 11.

Das Lagern von Gütern auf der Kaje ohne vorherige Erlaubniß des Hafenmeisters ist verboten. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zuglassen werden, und dürfen außerhalb der vorhandenen Landpfähle überall keine Güter gelagert werden.

§ 12.

Ist das Lagern von Gütern auf der Kaje gestattet und bleiben dieselben länger als 7 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 10 □Meter des belegten Raums:

a.	während der ersten 4 Wochen, wöchentlich	. 0,10	ℳ.
b.	„ „ folgenden 8 „ , „	. 0,20	„
c.	„ „ „ 10 „ , „	. 0,30	„
d.	„ „ ferneren Zeit, „	. 0,50	„

Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird dabei für 10 □ Meter, jede angefangene Woche für voll und der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung zusammen als ein Tag gerechnet.

§ 13.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 14.

Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 48 Stunden nach desfalls von Seiten des Hafenmeisters geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§ 15.

Sollen Güter länger als 3 Monate auf der Kaje lagern, so ist dazu die Genehmigung des Verwaltungs-Amts, zu erwirken, welches dabei in jedem einzelnen Falle die näheren Bestimmungen treffen wird.

§ 16.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 17.

Das Schiff bezw. die gelagerten Güter haften für die nach den §§ 6, 7 und 12 zu entrichtenden Abgaben.

§ 18.

Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Anordnungen werden vom Verwaltungs-Amte unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entschieden.

§ 19.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 20.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 26. Januar 1855 (Ges. S. Bd. XIV. Nr. 71) und 3. September 1855 (Ges. S. Bd. XIV. Nr. 126) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt
für das
Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 5. December 1874.) 22. Stück.

Inhalt:

№ 54.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung der Braker Hafenanstalten und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Brake und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1. Der Braker Hafenbezirk befaßt:

1) die eigentlichen Hafenanstalten und zwar:
   a) den mit einer Schleuse versehenen Hafen innerhalb Deichs, nebst den ihn umgebenden Kajen und öffentlichen Lagerplätzen und dem Vorhafen zwischen der Schleuse und der Weser,
   b) die Duc d'Alben-Anstalt in der Weser, vom Braker Siel bis J. D. Behrens Schiffswerfte,

c) die öffentlichen Weserkajen mit den dazu gehörigen öffentlichen Lagerplätzen;

2) die Braker Rhede, nemlich den offenen Strom zwischen dem diesseitigen Weserufer und dem Harrier Sande von der Schlenge bei der Ecke zum Boitwarder Groden bis zum Deichschaart an der südlichen Grenze der Stadt Brake.

§ 2. Alle innerhalb des Hafenbezirks (§ 1) ankommenden Schiffe sind den für den ganzen Bezirk oder für einzelne Theile desselben getroffenen Bestimmungen dieser Hafenordnung und, soweit es deren Handhabung betrifft, der Aufsicht des Hafenmeisters unterworfen. Die Führer und Mannschaften derselben sind verpflichtet, den ihnen in dieser Beziehung vom Hafenmeister persönlich oder durch seine Untergebenen (Lootsen, Schleusen- und Hafenwärter, Hafenboten) zugehenden Anweisungen unweigerlich Folge zu leisten.

An hohen Fest- und Feiertagen, oder wenn bei festlichen Gelegenheiten der Hafenmeister eine besondere Aufforderung ergehen läßt, haben sämmtliche im Hafenbezirke liegende Schiffe ihre Nationalflagge zu hissen.

Werden die vom Hafenmeister auf Grund dieser Hafenordnung getroffenen Anordnungen nicht ausgeführt, so ist derselbe ermächtigt, die Ausführung auf Kosten des Säumhaften zu veranlassen.

§ 3. Jedes innerhalb des Hafenbezirks (§ 1), wenn auch nur auf kurze Zeit, ankernde Schiff ist so hinzulegen, daß dadurch die Fahrt für andere Schiffe nicht wesentlich erschwert wird. Insbesondere dürfen die Schiffe nicht da ankern, wo andere Schiffe passiren müssen, um zu den Hafenanstalten (§ 1 Z. 1) zu gelangen.

Sollte dies jedoch in dem einen oder anderen Falle nicht vermieden werden können und in Folge dessen vom Hafenmeister ausnahmsweise gestattet werden, so muß stets mindestens ein Mann an Bord sein, um das zur Verhütung von Beschädigungen ꝛc. Erforderliche ausführen zu können.

§ 4. Der Führer eines jeden innerhalb des Hafenbezirks angekommenen See- oder Küstenschiffs, welches dort länger als 24 Stunden zu bleiben bestimmt ist, hat sich innerhalb 12 Stunden nach der Ankunft persönlich oder durch seinen Steuermann bei dem Hafenmeister, unter Vorlegung seiner Schiffspapiere, zu melden und demselben anzuzeigen, wie tief das Schiff gehe, sowie ob dasselbe in den Hafen, oder an die Duc d'Alben oder auf die Rhede gelegt werden soll, worauf der Hafenmeister dem Schiffe einen Liegeplatz anweiset.

Ueber die Größe des Schiffs geben die Schiffspapiere die Norm. In deren Ermangelung, oder wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, gilt die Schätzung des Hafenmeisters, jedoch ist der Schiffsführer berechtigt, die Messung des Schiffs durch die Schiffsvermessungsbehörde zu verlangen; die dadurch veranlaßten Kosten fallen dem Schiffe zur Last.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 5. Sollte der Theil des Hafenbezirks, den der Schiffer zu benutzen wünscht, so besetzt sein, daß das Schiff daselbst keinen angemessenen Liegeplatz erhalten kann, so ist der Hafenmeister befugt, demselben einen Liegeplatz in einem andern, von dem Schiffer zu bestimmenden Theile anzuweisen.

Kähne können nur dann zur Benutzung des Hafens und der Duc d'Alben zugelassen werden, wenn nach dem Ermessen des Hafenmeisters der Raum nicht anderweit benutzt werden muß.

§ 6. Jedes Schiff muß den Liegeplatz einnehmen, der ihm vom Hafenmeister angewiesen ist und darf denselben nicht ohne Genehmigung des letzteren verändern.

Wenn der Hafenmeister es nöthig erachtet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz ändere, so ist der Schiffer verpflichtet, der

ihm deshalb zugegangenen Aufforderung sofort Folge zu leisten.

Kähne und Böcke müssen sich selbst die Hinauslegung aus dem Hafen zur Bequemlichkeit eines Seeschiffes gefallen lassen.

Die Kosten der Umlegung im Hafen hat jedes Schiff selbst zu tragen, doch sind hiefür keine Lootsengebühren zu entrichten.

Beim Umlegen der an den Duc d'Alben, an der Weser-Kaje oder auf der Rhede liegenden Schiffe hat das Schiff, zu dessen Gunsten die Umlegung verfügt wird, die nöthige Hülfe zu leisten und das Lootsengeld zu bezahlen.

Die Kosten und Gebühren für Umlegungen im Interesse von Helgenbesitzern haben diese letzteren zu bezahlen.

§ 7. Den Anordnungen des Lootsen, welcher mit dem Festlegen oder Umlegen eines Schiffes beauftragt ist, in Beziehung auf Duldung der Befestigung von Leinen und Trossen, Ausweichen in beschränkter Fahrbahn, Einziehen oder Entfernen im Wege befindlicher Theile des Takelwerks, Nachlassen (Fieren) von Tauen ꝛc. muß von jedem Schiffe, bei dem jenes vorbeigeholt wird, sofort entsprochen werden.

Der Hafenmeister ist befugt, Taue oder Trossen, welche auf sein Verlangen nicht gleich losgeworfen oder nachgelassen werden, zu kappen.

§ 8. Jedes See- oder Küstenschiff von 175 und mehr Kubikmeter, welches in oder aus dem Hafen, an die Duc d'Alben oder an die Weserkajen legen will, muß dazu einen Braker Lootsen annehmen.

§ 9. Jedes Seeschiff, welches auf der Rhede (§ 1 Z. 2.) laden oder löschen soll, muß an dem ihm angewiesenen Liegeplatze durch einen Braker Lootsen vor zwei hinlänglich schweren Ankern gehörig vertaut werden.

§ 10. Ein Seeschiff, welches eine Bank innerhalb des Hafenbezirks zur Untersuchung oder Reinigung seines Bodens

benutzen will, muß durch einen Braker Lootsen hin und zurückgebracht werden.

§ 11. Das Kielholen von Schiffen innerhalb des Hafenbezirks ist nur nach zuvor erwirkter Erlaubniß des Hafenmeisters und an der von demselben angewiesenen Stelle gestattet.

§ 12. Alle Schiffe, welche an die Duc d'Alben legen, müssen mit genügend starkem Tauwerk oder Ketten befestigt werden.

Bei stürmischem Wetter müssen von denselben Landtaue, sowie, wenn es nöthig befunden wird, Anker ausgebracht werden.

Bei hohen Fluthen müssen die Ketten oder Taue, mit welchen ein Schiff an den Duc d'Alben befestigt ist, soweit nachgelassen werden, daß die Duc d'Alben nicht durch zu starke Anspannung der Taue oder Ketten leiden.

Bei niedrigen Ebben müssen die Ketten oder Taue soweit angezogen werden, als nöthig ist, um das Schiff gehörig in seiner Lage zu erhalten.

§ 13. Liegt ein Schiff an den Weserkajen, so müssen mit fallendem Wasser die Landtaue oder Ketten soweit nachgelassen werden, daß die Landpfähle und die Kajen nicht leiden.

§ 14. Soll ein Schiff in den Hafen gelegt werden, so hat der Schiffer, bevor das Schiff den Vorhafen erreicht, den Aussenklüverbaum und den Stampfstock einzunehmen, auch müssen die Anker unter dem Krahn hängen.

§ 15. Es ist keinem Schiffe gestattet, länger als zum Ein- oder Ausholen erforderlich, im Vorhafen zu liegen.

§ 16. Beim Durchholen der Schiffe durch die Schleuse des Hafens darf nicht mit Haken in die Mauer derselben, oder in die Thüren gestochen werden. Zum Durchholen dürfen nur die an und auf der Mauer befindlichen eisernen Ringe, sowie die Landpfähle benutzt werden.

§ 17. Holzflöße dürfen nicht in dem Hafen lagern, sondern müssen, sofern überhaupt gestattet wird, solche hinein-

zulegen, baldigst weggeschafft werden; namentlich sind die zum Zimmern gebrauchten Flöße sofort nach gemachtem Gebrauche wegzuschaffen.

§ 18. Die im Hafen liegenden Schiffe dürfen nicht an den Vorsätzen, Gorden, Wänden oder Treppen oder durch Taue quer über den Hafen, sondern müssen an den dazu bestimmten Boyen (Moorings) und Landpfählen befestigt werden.

Die Anker müssen unter dem Krahne hängen, der Stampfstock und der Aussenklüverbaum stets eingezogen und die Unterrahen, wenn nicht aufgetoppt, mindestens scharf angebraßt sein, der Klüverbaum und der Besahnbaum aber, wenn es verlangt wird, eingezogen werden.

Soll die Schleuse gespült werden, so wird 10 Minuten vorher ein Zeichen mit der Hafenglocke gegeben, und hat dann jeder Schiffer für die gehörige Befestigung seines Schiffes zu sorgen.

§ 19. Der Führer eines jeden in dem Hafen liegenden Seeschiffes hat eine beständige Verbindung des Schiffes mit der Kaje durch einen sichern, mindestens 0,60 Meter breiten mit einem Geländer und mit Querleisten versehenen Steg, welcher am Lande auf Rollen ruht, herzustellen.

Sollen Güter vom Schiffe an's Land, oder vom Lande an's Schiff, getragen, gerollt oder in ähnlicher Weise übergebracht werden, so muß die Löschbrücke die dazu nöthige Breite und Festigkeit haben.

Schiffen, welche mit solchen Stegen oder Löschbrücken nicht versehen sind, werden dieselben gegen eine an die Hafencasse zu zahlende Vergütung (§ 49) zur zeitweiligen Benutzung überlassen werden.

§ 20. Es ist verboten, Kehricht, Unrath oder sonstige Gegenstände irgend einer Art von den im Hafen liegenden Schiffen über Bord in den Hafen zu werfen, und ist der Führer des Schiffes in dieser Beziehung für sein Schiffsvolk verantwortlich und zugleich verpflichtet, auf Verlangen das

von dem Schiffe über Bord geworfene aus dem Hafen wieder herauszuschaffen.

Der an Bord eines Schiffes vorkommende Kehricht, Abfall oder sonstige Unrath ist nach Anweisung des Hafenmeisters oder der Hafenwärter an der Kaje niederzulegen.

§ 21. Es ist verboten, Ballast über Bord in den Hafen, den Vorhafen oder in die Weser zu werfen.

Beim Einnehmen oder Löschen von Ballast muß jede Verunreinigung des Hafens oder der Weser sorgfältig vermieden werden und sind namentlich, wenn der Ballast in Sand oder dergleichen besteht, Ballastklappen (welche, gegen eine entsprechende Vergütung an die Hafencasse, (§ 49) zur zeitweiligen Benutzung geliehen werden können) Segel oder ähnliche Vorrichtungen anzuwenden.

Zum Auswerfen des Ballastes der im Hafen liegenden Schiffe wird der Hafenmeister einen Platz hinter den Landpfählen anweisen. Sandballast ist, während er an der Kaje liegt, durch eine Bedeckung zu schützen, so daß er nicht vom Winde in das Hafenbassin getrieben werden kann.

Wird der am Hafen niedergelegte Ballast nicht vor der Abreise des Schiffes, oder wenn sich diese länger verzögern sollte, nicht innerhalb 6 Wochen wieder eingenommen oder weggeschafft, so wird derselbe als herrenloses Gut zum Besten der Hafencasse verwendet.

§ 22. Ohne Erlaubniß des Hafenmeisters dürfen auf den Kajen keinerlei Schiffsgeräthe gelagert, desgleichen keine Zimmer-, Tischler- oder ähnliche Arbeiten vorgenommen werden. Ist die Erlaubniß ertheilt, so muß der benutzte Platz sofort nach Aufhören der Lagerung, bei Gestattung von Arbeiten täglich vor Sonnenuntergang, von Spähnen oder sonstigem Abfall gereinigt werden.

§ 23. Auf den in den Hafen liegenden Schiffen jeder Art darf Feuer zum Kochen von Speisen und Getränken nur an genügend sicheren Feuerungsstätten angemacht, Licht nur in gehörig verschlossenen Laternen gebrannt werden. Der

Hafenmeister ist ermächtigt und verpflichtet, den Gebrauch von Feuer und Licht auf einem Schiffe zu untersagen, wenn die Feuerungsstätten oder die Laternen nicht genügend sicher erscheinen.

Nach dem um 8 Uhr Abends durch das Läuten der Hafenglocke gegebenen Zeichen darf überall kein Feuer oder Licht auf einem in dem Hafen liegenden Schiffe unterhalten werden.

§ 24. Das Kochen oder Schmelzen von Theer, Oel, Pech, Harz, Schwärze oder andern leicht Feuer fangenden Gegenständen an Bord eines Schiffes, oder an einem anderen als an dem dazu von vorneherein bestimmten oder vom Hafenmeister angewiesenen Orte, ist verboten.

§ 25. Ist es erforderlich, Schiffe zum Behufe des Kalfaterns zu brennen, so hat der damit beauftragte Schiffsbaumeister vorab die Genehmigung des Hafenmeisters einzuholen, welche zu versagen ist, wenn das Brennen unter den vorliegenden Verhältnissen irgend bedenklich ist. Wird das Brennen gestattet, so hat der Hafenmeister einen zuverlässigen, von dem Schiffsbaumeister zu bezahlenden Wächter zu bestellen, welcher darauf zu achten hat, daß das Brennen mit der nöthigen Vorsicht geschehe, und den Platz nicht eher verlassen darf, bis das Feuer völlig gelöscht ist.

§ 26. Soll ein Schiff zur Vertreibung von Ratten oder dergl. ausgeräuchert werden, so ist davon dem Hafenmeister Anzeige zu machen, welcher die nöthigen Vorsichtsmaßregeln anzuordnen hat.

§ 27. Alles Schießen mit Feuergewehren irgend einer Art auf den in dem Hafen liegenden oder dort ein- und ausgehenden Schiffen ist verboten.

Von den auf der Weser liegenden oder fahrenden Schiffen dürfen Salutschüsse, jedoch nur in genügender Entfernung vom Lande und von andern Schiffen, gegeben werden.

§ 28. Schiffe, welche Schießpulver, Terpentin, Petroleum oder ähnliche leicht entzündliche Stoffe als Ladung führen, haben bei ihrer Ankunft innerhalb der Hafenanstalt noch vor

dem Einlaß der Schiffe in die Schleuse dem Hafenmeister oder dessen Vertreter anzuzeigen, welche und wie viel jener Güter sie an Bord haben.

Schiffe, welche Schießpulver oder rohes Petroleum, Naphta, Petroleum-Aether oder ähnliche Stoffe geladen haben oder laden sollen, dürfen nicht in den inneren Hafen legen oder dort laden, in dem übrigen Bereiche der Hafenanstalten aber nur an dem vom Hafenmeister in jedem einzelnen Falle zu bestimmenden Platze und unter den dafür von demselben anzuordnenden Sicherheitsmaßregeln. Die Lagerung solcher Artikel auf Privatgrundstücken darf nur an von Wohnungen entfernten Plätzen und nur mit Genehmigung des Verwaltungsamts geschehen.

Schiffe, welche gereinigtes Petroleum oder Terpentin geladen haben, können unter folgenden Bedingungen in den geschlossenen Hafen zugelassen werden:

a. sobald das Schiff sich im Hafen befindet, ist die Ladung so rasch als möglich an Land zu bringen und an einem vom Hafenmeister genehmigten Platze zu lagern;
b. werden die gedachten Artikel in ein Schiff geladen, so muß dieses nach geschehener Beladung sofort aus dem Hafen legen;
c. auf Schiffen, welche die erwähnten Artikel geladen haben oder einnehmen, ist der Gebrauch von Feuer oder Licht verboten und können zur Ueberwachung dieser Vorschrift auf Kosten des Schiffes ein oder mehrere Wächter an Bord gelegt werden.

Die Zulassung der Schiffe in den Hafen kann, namentlich bei Nichtbefolgung der vorstehenden Bedingungen, vom Verwaltungsamte zurückgenommen und das Schiff aus dem Hafen gewiesen werden.

Kleinere Vorräthe an Schießpulver bis zu 3 Kilogramm können an Bord des Schiffes bleiben, wenn sie an einem genügend sicheren Orte aufbewahrt werden.

§ 29. Soll, während der Hafen oder dessen Eingang

zugefroren ist, ein Schiff in denselben gelegt, oder aus demselben geholt werden, so hat der Hafenmeister das erforderliche Aufeisen des Vorhafens unter seiner Aufsicht auf Kosten des Schiffes ausführen zu lassen.

Das Aufeisen des Hafens geschieht auf Kosten der Hafencasse.

§ 30. Für jedes im Hafenbezirke liegende, von dem Führer und der Mannschaft verlassene Schiff muß dem Hafenmeister ein in Brake wohnender Bevollmächtigter bestellt werden, welcher die etwaigen das Schiff betreffenden Anordnungen auszuführen hat.

Ist ein solcher Bevollmächtigter nicht bestellt, oder erfüllt derselbe die getroffenen Anordnungen nicht, so hat der Hafenmeister dieselben auf Kosten des Schiffes ausführen zu lassen.

§ 31. Kein Schiff darf eher die Anker lichten, von den Duc d'Alben oder den Weserkajen ablegen oder aus dem Hafen holen, wenn es sich nicht durch Quitungen über die richtige Bezahlung der an den Wasserschout zu entrichtenden Hafengelder oder sonstigen Schifffahrts-Abgaben (§ 42 flg.) beim Hafenmeister oder dem Schleusenwärter ausweisen kann.

§ 32. Der Schiffsführer, welcher einen fremden Matrosen zu entlassen beabsichtigt, hat davon dem Wasserschout Anzeige zu machen, welcher die Genehmigung des Verwaltungs-Amts zu der Entlassung zu erwirken hat. Ohne solche Genehmigung entlassene Personen werden nach wie vor als zum Schiffe gehörig angesehen.

§ 33. Es ist nicht gestattet, solche fremde Arbeiter oder Schiffer oder Seeleute an Bord eines Schiffes zu beherbergen, welche nicht durch einen vom Verwaltungs-Amte ausgestellten Nachtzettel legitimirt sind.

§ 34. Den Schiffsleuten ist nur mit besonderer Erlaubniß gestattet, am Lande Gewehre, Pistolen, Dolche, große Messer, überhaupt Waffen irgend einer Art zu tragen.

§ 35. Es ist verboten, mit Kähnen oder anderen Schiffen an die zum Anlegen der Passagier-Dampfschiffe bestimmten

Anlegeschiffe, oder an die dahin führenden Brücken anzulegen oder dort Kaufmannsgüter zu löschen oder zu laden.

An die Anlegebrücke vor der Weserkaje dürfen zwar Jöllen, Dielenschiffe und ähnliche kleine Fahrzeuge anlegen, aber nur an den dazu angebrachten Ringen und nur so befestigt werden, daß dadurch die Benutzung der Treppen nicht gehindert wird.

§ 36. Niemand darf ein fremdes Boot oder sonstiges Fahrzeug ohne Genehmigung des Eigenthümers oder Schiffers gebrauchen.

§ 37. Das Laden oder Löschen von Gütern an den Kajen ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafenmeisters und nur an der von demselben dazu angewiesenen Stelle gestattet.

Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände dürfen überall nur an den Weserkajen, und zwar zunächst nur an der südlichen, gelöscht oder geladen werden.

§ 38. Die beim Laden oder Löschen auf die Kajen gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger liegen, als es die Umstände durchaus erfordern, und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenmeisters sofort wegzuschaffen oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§ 39. Das Lagern von Gütern auf den Kajen und öffentlichen Lagerplätzen ohne vorherige Erlaubniß des Hafenmeisters ist verboten. Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden.

Sollen Güter daselbst länger als drei Monate gelagert werden, so ist dazu die Genehmigung des Verwaltungs-Amtes zu erwirken, welches dabei in jedem einzelnen Falle die näheren Bestimmungen treffen wird.

§ 40. Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 3 Tagen nach der vom Hafenmeister geschehenen Aufforderung wegzuschaffen.

§ 41. Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit, wie mit herrenlosen Sachen, verfahren.

§ 42. Für Benutzung der Hafenanstalten (§ 1. 1) ist von den Schiffen ein Hafengeld und, wenn das Schiff in den Hafen legt, außerdem ein Schleusengeld nach folgenden näheren Bestimmungen an den Wasserschout zur Hafencasse zu entrichten.

§ 43. Das Hafengeld wird nach der Dauer der Benutzung der Hafenanstalten und nach der Größe der Schiffe (§ 4) berechnet und beträgt für jeden Kubikmeter

a. für die erste Woche. . . . . 0,05 ℳ.
b. für die folgenden drei Wochen, wöchentlich . 0,01 „
c. für jede drei Wochen der ferneren Liegezeit . 0,01 „

Es kommen jedoch höchstens 1000 Kubikmeter in Rechnung und zahlen größere Schiffe nur für diesen Netto-Raumgehalt.

§ 44. Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abgangs zusammen als ein Tag, jede angefangene Woche resp. 3 Wochen für voll gerechnet.

§ 45. Das Schleusengeld beträgt:

1) für das Ein- und Ausholen eines Schiffes durch die Schleuse zusammen 0,01 ℳ. für jeden Kubikmeter; für ein Schiff kommt jedoch nicht mehr als 7,50 ℳ. zur Hebung.
2) für das Einholen eines Floßes von Nutzholz, wenn solches gestattet wird, 3 ℳ.

§ 46. Sämmtliche Schiffe können wegen Entrichtung des Hafengeldes und des Schleusengeldes einen Jahraccord eingehen, wenn sie für jeden Kubikmeter statt des Hafengeldes 0,15 ℳ. statt des Hafen- und Schleusengeldes 0,20 ℳ. voraus entrichten.

§ 47. Kähne und andere Leichterschiffe sind frei von Hafen- und Schleusengeld, wenn sie die Hafenanstalten nur

benutzen, um Güter aus Seeschiffen zu laden oder denselben zubringen.

Außerdem ist denselben die Benutzung der Duc d'Alben und der Weserkaje unentgeltlich, die Benutzung des Hafens, nach Maßgabe der Bestimmungen im § 5 und 6, gegen die Hälfte der im § 42—46 erwähnten Abgaben gestattet.

§ 48. Wird das Kielholen eines Schiffes im Hafen gestattet, so ist von dem Schiffsbaumeister dafür noch eine Gebühr von 0,02 ℳ. für jeden Kubikmeter während der ersten 14 Tage und von 0,01 ℳ. für jede fernere 14 Tage an die Hafencasse zu entrichten.

§ 49. Für die Benutzung der von der Hafenverwaltung angeschafften Stege (§ 19) ist eine Vergütung von 1 ℳ. von jedem Schiffe, für die Benutzung der Ballastklappen (§ 21) eine Vergütung von 0,30 ℳ. für jede Klappe und jeden Kahn voll Ballast zur Hafencasse zu entrichten.

§ 50. Ist das Lagern von Gütern auf den an den Weserkajen und am Hafen belegenen öffentlichen Lagerplätzen gestattet und bleiben die Güter länger als 7 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten.

§ 51. Das Lagergeld beträgt für jede 10 □Meter des belegten Raumes.

a.	während der ersten 4 Wochen,	wöchentlich	0,10	ℳ.
b.	„ „ folgenden 8	„ „	0,20	„
c.	„ „ „ 10	„ „	0,30	„
d.	„ „ ferneren Zeit	„ „	0,50	„

Ein Flächenraum unter 10 □Meter wird für 10□ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und der des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 52. Für die Benutzung des Holzhafens gelten folgende Bestimmungen:

1. Es darf Niemand Holz, sei es in ganzen Flößen oder bei einzelnen Stücken, in den Holzhafen bringen, ohne dem Hafenmeister Anzeige gemacht und von diesem Anweisung erhalten zu haben.
2. Liegen Schiffe oder Holz in dem Hafen, so kann Niemand verlangen, daß derselbe geräumt werde, um ihm Platz zu machen, dagegen muß derjenige, welcher länger als 14 Tage lang Holz darin gelagert hat, dasselbe herausschaffen, sobald der Hafenmeister solches verlangt.
3. Die eingelegten Hölzer sind sicher zu befestigen und haftet der Eigenthümer für allen durch das etwaige Losreißen derselben entstehenden Schaden.
4. Niemand darf ohne Anzeige beim Hafenmeister und ohne vorherige Anweisung desselben Holz aus dem Hafen bringen.
5. Die Benutzung des Holzhafens während der ersten Woche nach dem Einbringen ist frei, wenn das Holz aber länger als 7 Tage im Holzhafen lagert, so ist dafür ein Lagergeld zur Hafencasse nach folgendem Tarif zu entrichten:
   a. für die auf die erste Woche folgenden 7 Tage für je 10 □Meter . . . . . 0,05 ℳ.
   b. für jede ferneren 7 Tage . . . . . 0,10 „
   c. jede angefangene Woche und jeder Bruchtheil von 10 □Meter Fläche wird für voll gerechnet.

§ 53. Die Gebühren der Lootsen für deren Dienste im Hafenbezirke betragen:

1) für das Anlegen der Schiffe an die Duc d'Alben oder an die Weserkajen, soweit dazu nach § 8 ein Lootse genommen werden muß oder freiwillig genommen wird, imgleichen für das Vertauen derselben auf dem Strome:

für ein Schiff	bis zu 350 Kubikmeter .	2,25 ℳ.
„ „ „	von 350 bis zu 850 Kubikmeter	3,50 „
„ „ „	von 850 und mehr . .	6,00 „

2) für das Einholen der Schiffe in den Hafen und zwar:
von einem Schiffe unter 175 Kubikmeter, wenn dasselbe freiwillig einen Lootsen nimmt . . . . . 2,50 M.
von einem Schiffe von 175 bis zu 250 Kub. Meter . . . . . 4,00 „
von einem Schiffe von 250 bis zu 350 Kub. Meter . . . . . 5,00 „
von einem Schiffe von 350 bis zu 425 Kub. Meter . . . . . 6,00 „
von einem Schiffe von 425 und mehr Kub. Meter . . . . . 8,00 „

3) für das Ablegen von den Duc d'Alben, wenn ein Schiff sich freiwillig der Hülfe eines Lootsen dazu bedient, sowie für das Ausholen aus dem Hafen sind zwei Drittheile der entsprechenden unter 1 und 2 festgesetzten Gebühr zu entrichten; der Lootse aber, welcher etwa ein Schiff stromabwärts führen soll, muß auch das Ablegen von den Duc d'Alben oder Ausholen aus dem Hafen unentgeltlich leiten.

4) für das Hin- und Zurückbringen nach und von einer Bank (§ 10) zusammen
von einem Schiffe bis zu 300 Kubikmeter 5,50 M.
„ „ „ von 300 bis zu 425 Kubikmeter . . . . 7,50 „
„ „ „ von 425 bis zu 850 Kubikmeter . . . . 8,50 „
„ „ „ von 850 und mehr Kubikmeter . . . . 10,50 „

§ 54. Für Boothülfe beim Einholen in den Hafen und Ausholen aus demselben werden zusammen von einem Schiffe von 175 bis 425 Kubikmeter 2 M. über 425 Kubikmeter 4 M. berechnet.

§ 55. Uebertretungen dieser Hafenordnung werden, vorbehältlich der Verpflichtung zur Erstattung des durch die Uebertretung etwa angerichteten Schadens, mit Geldstrafen bis zu 150 M. bestraft.

§ 56. Etwaige Beschwerden über die Lootsen, Schleusen- und Hafenwärter oder den Hafenboten sind zunächst beim Hafenmeister, über Verfügungen des Hafenmeisters oder die Anwendung der vorstehenden Taxen aber beim Verwaltungs-Amte anzubringen, welches darüber, unter Vorbehalt der Berufung an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 57. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungsbekanntmachungen vom 11. December 1861 (Ges. S. Bd. XVII. Nr. 167), 28. Mai 1862 (Ges. S. Bd. XVIII. Nr. 18) und 6. October 1865 (Ges. S. Bd. XIX. Nr. 49), sowie die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 4. März 1872 (Ges. S. Bd. XXII. Nr. 39) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 6. Decbr. 1874.) 23. Stück.

Inhalt:

№ 55.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Großensiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Großensiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht:

§ 1.

Jeder Schiffer, welcher die Hafenanstalten benutzen will, hat sich sofort nach seiner Ankunft bei dem Hafenaufseher unter Vorlegung seiner Schiffspapiere zu melden und sich von demselben einen Liegeplatz anweisen zu lassen, welcher so bald als thunlich einzunehmen ist.

§ 2.

Der einem Schiffe vom Hafenaufseher angewiesene Liegeplatz darf ohne dessen Zustimmung nicht verlassen werden.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, sein Schiff nach Aufforderung des Hafenaufsehers auf einen andern ihm angewiesenen Platz zu verlegen.

§ 3.

Es ist verboten, Ballast, Schutt, Kehrigt, Asche oder andere feste Unreinigkeiten innerhalb der Hafenanstalten über Bord oder auf die Kajeplätze zu werfen.

Die an Bord der Schiffe angesammelten Unreinigkeiten sind in dichten Gefäßen an den vom Hafenaufseher dazu angewiesenen Platz zu bringen.

Sofort nach Beendigung des Löschens oder Ladens sind die in Folge davon zurückgebliebenen Unreinigkeiten oder den Verkehr hemmenden Gegenstände zu entfernen.

§ 4.

Wagen oder schwer beladene Handkarren dürfen die Kajeplätze der Länge nach nur so weit befahren, als keine Taue oder Ketten der Schiffe über dieselben hingehen und soweit die Kajeplätze gepflastert sind.

§ 5.

Auf den Kajeplätzen dürfen innerhalb einer Entfernung von 9 Meter von den Bollwerken keinerlei Gegenstände länger lagern und keine Fuhrwerke länger verweilen, als zum Auf- und Abladen derselben bezw. Laden und Löschen der Schiffe durchaus erforderlich ist.

Schwere Frachtgüter, namentlich Steine und Eisen, dürfen innerhalb jenes Raumes überall nicht gelagert werden.

§ 6.

Frachtgüter und andere Gegenstände können, so lange es die Verhältnisse gestatten, auf den vom Hafenaufseher an-

zuweisenden Lagerplätzen gelagert werden, sind aber auf geschehene Aufforderung des Hafenaufsehers innerhalb 3 Tagen wegzuschaffen.

Dauert die Lagerung länger als 7 Tage, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld nach den im § 10 enthaltenen Bestimmungen zu entrichten.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft. Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit, wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 7.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist von den Schiffen ein Anweisegeld, und von den geladenen oder gelöschten Gütern ein Kajegeld zu entrichten.

§ 8.

Für jedes Schiff über 10 Kubikmeter, welches in das Aussentief einläuft und zum Einladen oder Ausladen die Kaje benutzt, muß dem Hafenaufseher ein Anweisegeld bezahlt werden, nämlich:

1. Für einen Kahn oder ein Dielenschiff
   a. über 10 bis 20 Kubikmeter . . . . 0,15 M.
   b. von 20 „ 40 „ . . . . 0,30 „
   c. darüber . . . . . 0,50 „
2. Für ein Seeschiff
   a. bis 125 Kubikmeter . . . . . 0,75 „
   b. über 125 „ . . . . . 1,00 „

Die Flußschiffer können sich dadurch von der jedesmaligen Zahlung des Anweisegeldes befreien, daß sie dem Hafenaufseher als Jahraccord voraus entrichten:

für einen Kahn oder Dielenschiff
über 10 bis 20 Kubikmeter . . . . . 1,50 M.
von 20 „ 40 „ . . . . . 2,00 „
darüber . . . . . 3,00 „

Ein solcher Jahraccord kann jedoch nur für ein Kalenderjahr abgeschlossen werden und endigt daher stets mit dem 31. December.

Für die Hälfte der Gebühren werden auch Accorde für ½ Jahr zugelassen und endigen dieselben dann mit dem 30. Juni resp. 31. December.

Ueber die Größe des Schiffs entscheiden die an Bord desselben befindlichen Schiffspapiere, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenaufsehers bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 9.

Für die Benutzung der Kaje zum Ein- oder Ausladen ist an Kajegeld zu entrichten:

a) für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . . 0,10 M.
b) für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen) Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,05 „
c) für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm 0,20 „
d) für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „
e) für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 1000 Kilogramm . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der oben angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§ 10.

Das Lagergeld für Güter, welche auf den dazu bestimmten Plätzen länger als 7 Tage lagern, beträgt für jede 10 □ Meter des benutzten Lagerraums:

a.	während der ersten	4	Wochen,	wöchentlich	0,10 M.
b.	„ „ folgenden	8	„ ,	„	0,20 „
c.	„ „ „	10	„ ,	„	0,30 „
d.	„ „ ferneren		Zeit ,	„	0,50 „

Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird für 10 □ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 11.

Das Schiff, bezw. die Ladungen, sowie die gelagerten Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 12.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 M. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

Außerdem ist der Hafenaufseher ermächtigt, wenn seinen Anordnungen nicht Folge geleistet wird, das Angeordnete auf Kosten und Gefahr des Ungehorsamen ausführen zu lassen.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches dieselben unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 13.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungsbekanntmachungen vom 15. December 1845 (Ges. S. Bd. XI. Nr. 40), 10. Februar 1857 (Ges. S. Bd. XV. Nr. 80) und 17. December 1857 (Ges. S. Bd. XV. Nr. 156) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt
für das
Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 8. December 1874.) 24. Stück.

Inhalt:

№ 56.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Fedderwardersiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Fedderwardersiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht:

§ 1.

Jeder Schiffer, welcher die Hafenanstalten benutzen will, hat sich sofort nach seiner Ankunft bei dem Hafenaufseher unter Vorlegung seiner Schiffspapiere zu melden und sich von demselben einen Liegeplatz anweisen zu lassen, welcher sobald als thunlich einzunehmen ist.

§ 2.

Der einem Schiffe vom Hafenaufseher angewiesene Liegeplatz darf ohne dessen Zustimmung nicht verlassen werden.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, sein Schiff nach Aufforderung des Hafenaufsehers auf einen andern ihm angewiesenen Platz zu verlegen.

§ 3.

Es ist verboten, Ballast, Schutt, Kehrigt, Asche oder andere feste Unreinigkeiten innerhalb der Hafenanstalten über Bord oder auf die Kajeplätze zu werfen.

Die an Bord der Schiffe angesammelten Unreinigkeiten sind in dichten Gefäßen an den vom Hafenaufseher dazu angewiesenen Platz zu bringen.

Sofort nach Beendigung des Löschens oder Ladens sind die in Folge davon zurückgebliebenen Unreinigkeiten oder den Verkehr hemmenden Gegenstände von den Betreffenden zu entfernen.

§ 4.

Wagen oder schwer beladene Handkarren dürfen die Kajeplätze der Länge nach nur so weit befahren, als keine Taue oder Ketten der Schiffe über dieselben hingehen und soweit die Kajeplätze gepflastert sind.

§ 5.

Auf den Kajeplätzen dürfen innerhalb einer Entfernung von 9 Meter von den Bollwerken keinerlei Gegenstände länger lagern und keine Fuhrwerke länger verweilen, als zum Auf- und Abladen derselben bezw. Laden und Löschen der Schiffe durchaus erforderlich ist.

Schwere Frachtgüter, namentlich Steine und Eisen, dürfen innerhalb jenes Raumes überall nicht gelagert werden.

§ 6.

Frachtgüter und andere Gegenstände können, so lange es die Verhältnisse gestatten, auf den vom Hafenaufseher an-

zuweisenden Lagerplätzen gelagert werden, sind aber auf geschehene Aufforderung des Hafenaufsehers innerhalb 3 Tagen wegzuschaffen.

Dauert die Lagerung länger als 7 Tage, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld nach den im § 13 enthaltenen Bestimmungen zu entrichten.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft. Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 7.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist von den Schiffen außer dem Bakengelde ein Hafengeld und Anweisegeld und von den geladenen oder gelöschten Gütern ein Kajegeld zu entrichten.

§ 8.

Von den Schiffen über 15 Kubikmeter ist ein Hafengeld zu entrichten. Dasselbe wird nach der Dauer der Liegezeit und nach der Größe der Schiffe, jedoch höchstens bis 1000 Kubikmeter, berechnet und beträgt für jeden Kubikmeter:

a. für die ersten 4 Wochen wöchentlich . . 0,01 M.
b. für die fernere Liegezeit für je 3 Wochen 0,01 „

Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abgangs zusammen als ein Tag, jede angefangene Woche resp. 3 Wochen für voll gerechnet.

Sämmtliche Schiffe können sich dadurch von der jedesmaligen Entrichtung des Hafengeldes befreien, daß sie als Jahraccord für jeden Kubikmeter 0,10 M. voraus entrichten.

§ 9.

Von jedem Schiffe über 10 Kubikmeter, welches in den Hafen einläuft und zum Ein- und Ausladen die Kaje be-

nutzt, sind für Anweisung der Liegeplätze als Anweisegeld zu bezahlen:

1. Für einen Kahn oder ein Dielenschiff
   a. über 10 — 20 Kubikmeter . . . . . 0,15 M.
   b. von 20 — 40 „ . . . . . 0,30 „
   c. darüber . . . . . 0,50 „
2. Für ein Seeschiff
   a. bis 125 Kubikmeter . . . . . 0,75 „
   b. über 125 „ . . . . . 1,00 „

Die Flußschiffer können sich dadurch von der jedesmaligen Zahlung des Anweisegeldes befreien, daß sie als Jahraccord voraus entrichten:

für einen Kahn oder Dielenschiff
a. über 10 — 20 Kubikmeter . . . . . 1,00 M.
b. von 20 — 40 „ . . . . . 2,00 „
c. darüber . . . . . 3,00 „

Ein solcher Jahraccord kann jedoch nur für ein Kalenderjahr abgeschlossen werden und endigt daher stets mit dem 31. December.

Für die Hälfte der Gebühren werden auch Accorde für ½ Jahr zugelassen und endigen dieselben dann am 30. Juni resp. 31. December.

§ 10.

Für Schiffe über 20 Kubikmeter ist ein Bakengeld an den Sielaufseher zu entrichten und zwar:

a. von jedem fremden Schiffe, welches in den Hafen legt:
   von 20 — 40 Kubikmeter . . . . . 0,20 M.
   „ 40 — 80 „ . . . . . 0.40 „
   „ 80 — 125 „ . . . . . 0,50 „
   über 125 „ . . . . . 0,75 „
b. von den Schiffern, die im Bezirk der Fedderwarder Sielacht wohnen, für das ganze Jahr:
   für ein Schiff von 20 — 40 Kubikmeter 0,40 M.
   „ 40 — 80 „ 0,50 „
   über 80 „ 0,75 „

c. von den inländischen Fischerfahrzeugen, welche fast das ganze Jahr in dieser Gegend die Fischerei betreiben und öfters in den Hafen legen, für das ganze Jahr:

für ein Schiff von 20 — 40	Kubikmeter	1,00	ℳ.
„ 40 — 80	„	2,00	„
über 80	„	3,00	„

§ 11.

Ueber die Größe des Schiffs entscheiden die an Bord desselben befindlichen Schiffspapiere, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, der Schätzung des Hafenaufsehers bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 12.

Für die Benutzung der Kaje zum Ein- oder Ausladen ist an Kajegeld zu entrichten:

a) für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . 0,10 ℳ.
b) für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,05 „
c) für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm 0,20 „
d) für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „
e) für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der sub a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§ 13.

Das Lagergeld für Güter, welche auf den dazu bestimmten Plätzen länger als 7 Tage lagern, beträgt für jede 10 □Meter des benutzten Lagerraums

a.	während der ersten	4 Wochen,	wöchentlich	0,10 M.
b.	„ „ folgenden	8 „	„ „	0,20 „
c.	„ „ „	10 „	„ „	0,30 „
d.	„ „ ferneren	Zeit,	„	0,50 „

Ein Flächenraum unter 10 □Meter wird für 10 □Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 14.

Das Schiff, bezw. die Ladungen, so wie die gelagerten Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 15.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 M. bestraft und ist ausserdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

Ausserdem ist der Hafenaufseher ermächtigt, wenn seinen Anordnungen nicht Folge geleistet wird, das Angeordnete auf Kosten und Gefahr des Ungehorsamen ausführen zu lassen.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches dieselben unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern entscheidet.

§ 16.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 14. August 1838 (Ges. S. Band IX. Pag. 287) 17. December 1857 (Ges. S. Bd. XV Nr. 158) und 28. März 1863 (Ges. S. Bd. XVIII Nr. 52) ausser Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 9. Decbr. 1874.) 25. Stück.

Inhalt.

№ 57.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung des Vareler Hafens und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Artikel 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten bei Varel und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Die Führer der Schiffe, welche den Hafen besuchen oder verlassen wollen, haben, wenn sie vor der Schleuse angekommen sind, sich an den daselbst wohnenden Schleusenwärter zu wenden, unter dessen Aufsicht nur die Durchfahrt durch die Schleuse gestattet ist.

Die Durchfahrt muß mit höchster Vorsicht geschehen, damit Beschädigungen an der Schleuse vermieden werden.

§ 2.

Die innerhalb der Hafenanstalten, von der Schleuse bis zum Hafenbassin vor dem Verlathe im Sieltiefe, angekommenen Schiffe sind, soweit es die Handhabung dieser Bestimmungen betrifft, der Aufsicht des Hafenmeisters unterworfen, und die Führer derselben verpflichtet, dessen Weisungen und Anordnungen nachzukommen.

§ 3.

An hohen Fest- und Feiertagen, oder wenn bei festlichen Gelegenheiten der Hafenmeister eine besondere Aufforderung ergehen läßt, haben sämmtliche im Hafenbezirke liegende Schiffe ihre Nationalflagge zu hissen.

Der Hafenmeister weis't jedem Schiffe den Liegeplatz an, welcher ohne dessen Genehmigung nicht verändert werden darf.

Wenn dagegen der Hafenmeister es nöthig erachtet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz verändere, so ist der Schiffer gehalten, der ihm desfalls zugehenden Anweisung ohne Verzug nachzukommen.

§ 4.

Schiffe, welche Schießpulver, Petroleum oder ähnliche leicht entzündliche Artikel als Ladung führen oder einnehmen sollen, dürfen nicht in den Hafen legen oder dort laden, in dem übrigen Bereiche der Hafenanstalten aber nur unter den in jedem einzelnen Falle vom Hafenmeister zu bestimmenden Sicherheitsmaßregeln löschen. Hat ein Schiff nur einiges Schießpulver in abgesonderter sicherer Verwahrung an Bord, so wird es damit zwar zugelassen, jedoch muß der Vorrath, wenn er mehr als fünf Kilogramm beträgt, richtig angegeben und innerhalb zwei Stunden, nachdem das Schiff seinen Liegeplatz eingenommen hat, von dem Schiffe entfernt werden.

Für die Aufbewahrung hat der Schiffer selbst zu sorgen, doch muß solche an einem Orte geschehen, welcher mit Genehmigung des Hafenmeisters und geeigneten Falles auch des Stadtmagistrats, dazu gewählt ist.

§ 5.

Wenn ein Schiff in den Hafen, oder aus demselben, oder an einen anderen Liegeplatz gebracht werden soll, so muß auf den übrigen Schiffen, an denen jenes vorbeigeholt werden muß, nicht nur den vom Hafenmeister verlangt werdenden Ausweichungen unverzüglich Genüge geleistet werden, sondern es sind auch die Schiffsleute auf denselben gehalten, die etwa im Wege befindlichen Theile des Tackelwerks genugsam einzuziehen und das Nachlassen von Tauen und dergleichen zu vollziehen, imgleichen dem vorbeigeholt werdenden Schiffe durch Befestigung von Leinen und Trossen und in sonst thunlicher Weise zu Hülfe zu kommen.

§ 6.

Ohne besondere Erlaubniß des Hafenmeisters darf kein Schiff länger, als zu dessen Ein- und Ausholen erforderlich ist, im Tiefe zwischen dem Hafenbassin und der Schleuse verweilen.

§ 7.

Holzflöße werden nicht zugelassen.

§ 8.

Für jedes vom Führer des Schiffs und von der Mannschaft auf einige Zeit verlassene, im Hafen befindliche Schiff ist zuvor eine Wache, s. g. Lieger, zu fortwährender Anwesenheit auf demselben zu bestellen und dasselbe zur etwa nöthigen besonderen Befestigung des Fahrzeugs während eines Sturmes mit zwei Kabeltauen oder starken Trossen zu versehen.

Ausserdem aber muß vor Verlassung des Schiffs dem Hafenmeister ein in der Nähe des Hafens ansässiger Beauftragter angegeben werden, um die Anordnungen, welche bei etwa erforderlich werdender Verlegung des Schiffs oder sonst nöthig fallen, auszuführen. In Ermangelung eines solchen Bevollmächtigten, oder wenn dieser sich säumhaft bezeigt, steht dem Hafenmeister die Befugniß zu, die erforderlichen Arbeiten für Rechnung der Schiffseigenthümer beschaffen zu lassen.

Der Bestellung einer Wache während des Winterlagers bedarf es jedoch nicht, vielmehr genügt für diese Zeit ein dem Hafenmeister anzuzeigender Bevollmächtigter.

§ 9.

Auf den im Hafen zwischen dem Verlathe und der Schleuse liegenden Schiffen ist Lichtbrennen nur in wohlverschlossenen Laternen und unter Aufsicht verstattet, und zwar auch nur in den Kajüten und den Volksräumen. Heizfeuer darf nur auf einem ordentlichen und mit einem s. g. Feuerfange versehenen Heerde gehalten werden. Ein solches Feuer muß jeden Abend spätestens um 10 Uhr gänzlich ausgelöscht und darf vor dem Morgen nicht wieder angemacht werden. Nicht weniger müssen leicht feuerfangende Sachen, die bei Tage auf Verdeck gebracht sind, für die Nachtzeit stets unter Deck gebracht werden.

§ 10.

Alles Schießen aus Feuerröhren irgend einer Art, sowie jeder andere Gebrauch des Schießpulvers, sei es auf den im Hafen liegenden Schiffen, oder auch nur in der näheren Umgebung desselben, ist verboten.

§ 11.

An Bord eines jeden zum Winterlager in den Hafen gelegten Schiffes von über 150 Kubikmeter muß sich eine Hand-Feuersprütze nebst einigen Wassereimern und Gießschaufeln befinden, welche bei dem vom Hafenmeister zu veranstaltenden Besichtigungen vorzuzeigen sind.

Wenn der Hafen zugefroren ist, muß jedes Schiff neben sich eine Wake im Eise offen erhalten.

§ 12.

Innerhalb 24 Stunden, nachdem ein Schiff den ihm bestimmten Liegeplatz eingenommen hat, muß der Führer desselben sich mit seinen Schiffspapieren bei dem Hafenmeister melden und demselben jede über das Schiff und dessen Ladung etwa geforderte Auskunft ertheilen.

§ 13.

Zum Festlegen der Schiffe auf ihren Liegeplätzen sind die hinter der Kajung angebrachten Landpfähle bestimmt und dürfen die vor derselben stehenden Wehrpfähle und die Treppen dazu in keiner Weise benutzt werden. Bei besonders stürmischem Wetter soll es zwar gestattet sein, die Schiffe auch an die auf der nördlichen Seite des Hafens befindlichen Landpfähle mittelst Taue und Trossen zu befestigen; jedoch müssen selbige beim etwaigen Einlaufen eines Schiffes los- oder hinlänglich nachgelassen werden.

§ 14.

Zu den Plätzen unter den Krahnen werden die Schiffe in der Reihenfolge zugelassen, in welcher sie sich dazu gemeldet haben. Die Zeit des Verweilens an solchen Plätzen muß aber möglichst kurz sein und wird hiernach erforderlichen Falls vom Hafenmeister bestimmt werden.

Wegen Benutzung des Krahns und der dafür zu entrichtenden Gebühren werden besondere Bestimmungen getroffen und bekannt gemacht werden.

§ 15.

Wenn ein Schiff unmittelbar über die Kaje löscht oder ladet, so ist darauf zu achten, daß dabei das Bollwerk keine Beschädigung erleide. Namentlich ist das Schleifen oder Wälzen schwerer Gegenstände unmittelbar über den Holm desselben verboten und jede andere mißbräuchliche Benutzung des Bollwerks und seiner Zubehörungen untersagt.

§ 16.

An anderen Plätzen als über die Kaje oder im Hafen von Bord zu Bord, zu löschen oder zu laden, ist nicht gestattet, es sei denn, daß dazu besondere Erlaubniß ertheilt worden.

§ 17.

Auf der Kaje dürfen in einer geringeren Entfernung als 9 Meter von dem Bollwerke keinerlei Gegenstände länger

gelagert liegen, auch keinerlei Landfuhrwerke länger verweilen als zum Ein- und Ausladen der Schiffe, sowie zum Transport nach und von denselben erforderlich ist. Schwere Frachtgüter, insonders Steine und Eisen, dürfen überall nur in einer Entfernung von 15 Meter vom Bollwerke gelagert werden.

Auch dürfen Wagen und schwer beladene Handkarren den Kajeraum der Länge nach nur soweit befahren, als keine Taue und Ketten der angelegten Schiffe über denselben hingehen.

§ 18.

Für Frachtgüter und Schiffszubehörungen, welche für einige Zeit in der Nähe der Hafenkaje verbleiben sollen, werden besondere Lagerplätze vom Hafenmeister angewiesen werden.

§ 19.

Das Schloopen alter Fahrzeuge und das Kielholen von Schiffen im Hafen ist untersagt. Ist aber ein Schiff nur oberhalb Wassers zu repariren, so kann demselben zu diesem Zweck erforderlichen Falls ein besonderer Platz vom Hafenmeister angewiesen werden. Dabei dürfen zwar auch auf der Kaje kleine Zimmer-, Tischler- und andere Arbeiten mit geschehen; jedoch muß die Kaje täglich vor Abend von allen Holzstücken, Spänen ꝛc. wieder gereinigt und darf davon nichts in den Hafenraum geworfen werden.

§ 20.

Das Kochen und Schmelzen von Theer, Oel, Pech, Schwärze u. dergl. ist so wenig im Hafen als in dessen näherer Umgebung gestattet, darf vielmehr nur an hinlänglich entfernten, vom Hafenmeister dazu anzuweisenden Plätzen geschehen.

§ 21.

Von den im Hafen oder auch vor demselben, außerhalb der Schleuse, befindlichen Schiffen darf weder Ballast noch Kohlenschlacken, Kehricht und dergleichen über Bord geworfen, sondern muß nach den Plätzen gebracht werden, welche dazu am Lande bestimmt sind.

§ 22.

Der Hafenmeister hat die Aufsicht über den Hafen und sämmtliche dazu gehörige Anstalten und Einrichtungen; seinen desfallsigen Anordnungen und Weisungen ist unverzüglich Folge zu leisten.

§ 23.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist außer dem von den Schiffen und deren Ladungen zu entrichtenden Lastgelde, und dem für die etwaige Benutzung eines Krahns zu bezahlenden Krahngelde, von den Schiffen ein Hafen- und ein Baakengeld, sowie von den Gütern, welche ohne Benutzung eines Krahns über das Bollwerk der Kaje des Löschplatzes ein- oder ausgeladen werden, ein Kajegeld nach folgenden näheren Bestimmungen an den Erheber des Hafengeldes zu entrichten.

§ 24.

Ueber das in die Casse der Stadtgemeinde Varel fließende Lastgeld werden besondere Bestimmungen bekannt gemacht werden.

§ 25.

Das vom Schiffer nach der Dauer der Liegezeit und der Größe des Schiffs zu entrichtende Hafengeld beträgt für jeden Kubikmeter:

a. für die ersten 8 Wochen wöchentlich . 0,01 M.
b. „ „ fernere Liegezeit für je 3 Wochen 0,01 „

Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abgangs zusammen als ein Tag und jede angefangene Woche resp. drei Wochen für voll gerechnet.

Die Zeit, während welcher ein Schiff zwar innerhalb der Schleuse, aber behuf Repatatur außerhalb des Tiefs und des Hafens liegt, ist bei Berechnung des Hafengeldes in Abrechnung zu bringen.

Sämmtliche Schiffe können wegen Entrichtung des Hafengeldes einen Jahraccord eingehen, wenn sie für jeden Kubikmeter 0,15 M. voraus entrichten.

Die Größe der Schiffe wird nach **Kubikmeter** berechnet, worunter stets der **Netto-Raumgehalt** verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

Ueber die Größe des Schiffes entscheiden bis weiter die an Bord befindlichen Schiffspapiere oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenmeisters bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

§ 26.

Jedes die Hafenanstalten benutzende Schiff hat für das laufende Kalenderjahr ein Baakengeld von 0,75 ℳ. zur Hafencasse zu zahlen.

§ 27.

Das bei eingehenden Gütern von dem Empfänger, bei ausgehenden Gütern von dem Absender zu entrichtende Kajegeld beträgt 0,05 ℳ. für 1000 Kilogramm. Quantitäten unter 1000 Kilogramm werden für 1000 Kilogramm gerechnet, das Gewicht mehrerer Colli eines und desselben Empfängers oder Absenders wird zusammengerechnet. Für Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, ist ein Kajegeld nicht zu entrichten.

§ 28.

Das Lagern von Gütern auf den Kajeplätzen, so wie auf den sonstigen zur Hafenanstalt gehörenden Grundstücken darf nur mit Zustimmung des Hafenmeisters auf den von demselben dazu in der vorgeschriebenen Entfernung von 9 bezw. 15 Meter von den Bollwerken angewiesenen Plätzen geschehen.

§ 29.

Ist das Lagern von Gütern gestattet, und bleiben dieselben länger als 7 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten.

§ 30

Das Lagergeld beträgt für jede 10 Quadrat-Meter des belegten Raumes

a.	während der ersten	4 Wochen	wöchentlich	0,10 ℳ.
b.	„ „ folgenden	8 „	„	0,20 „
c.	„ „ „	10 „	„	0,30 „
d.	„ „ ferneren Zeit	. . . . .		0,80 „

Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird dabei für 10 □ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und der des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

§ 31.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 32.

Das Lagergeld ist vor oder bei der Abfuhr 2c. der Güter an den Erheber des Hafengeldes zu entrichten.

§ 33.

Erscheint die Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister dazu angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 3 Tagen nach desfalls von Seiten des Hafenmeisters geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§ 34.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 35.

Die Schiffe bezw. Güter haften für die Entrichtung des Hafen- bezw. Kaje- und Lagergeldes.

§ 36.

Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Vorschriften werden vom Stadtmagistrate, vorbehältlich des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entschieden. Uebertretungen derselben werden mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ. bestraft und ist außerdem der etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 37.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 20. August 1855 (Ges. S. Bd. XIV. Nr. 123), 7. Februar 1857 (Ges. S. Bd. XV. Nr. 79) und 17. December 1857 (Ges. S. Bd. XV. Nr. 159) sowie die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 3. Januar 1872 (Ges. S. Bd. XXII. Nr. 29) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 9. December 1874.) 26. Stück.

Inhalt:

№ 58.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Ellenserdammersiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Ellenserdammersiel und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht:

§ 1.

Jeder Schiffer, welcher die Hafenanstalten beim Ellenserdammersiel benutzen will, hat sich sofort nach seiner Ankunft

daselbst bei dem Hafenaufseher unter Vorlegung seiner Schiffspapiere zu melden und sich von demselben einen Liegeplatz anweisen zu lassen, welcher sobald als thunlich einzunehmen ist.

§ 2.

Schiffer, welche Schießpulver, Salpeter-, Salz- oder Schwefelsäure, ungelöschten Kalk oder andere gefährliche, der Entzündung ausgesetzte Artikel geladen haben, müssen solches bei ihrer Ankunft dem Hafenaufseher anzeigen.

Den mit solchen Artikeln beladenen Schiffen ist der Liegeplatz möglichst entfernt von anderen Schiffen anzuweisen.

§ 3.

Der einem Schiffe vom Hafenaufseher angewiesene Liegeplatz darf ohne dessen Zustimmung nicht verlassen werden.

Jeder Schiffer ist verpflichtet, sein Schiff nach Aufforderung des Hafenaufsehers auf einen anderen ihm angewiesenen Platz zu verlegen.

§ 4.

Die Schiffe dürfen nur an den dazu bestimmten Landpfählen und Duc d'Alben befestigt werden, und ist dabei, namentlich auch bei etwa entstehenden Stürmen, den Anweisungen des Hafenaufsehers Folge zu leisten.

§ 5.

Die beim Ein- oder Ausholen, sowie beim Verholen der Schiffe etwa hinderlichen Taue müssen sofort nach desfälliger Aufforderung des Hafenaufsehers gelöset oder gesenkt, auch die etwa im Wege stehenden Theile des Takelwerks ein- oder aufgeholt werden. Das Vorbeiholen der Schiffe ist durch Befestigung von Leinen oder Trossen thunlichst zu befördern.

§ 6.

Es ist verboten, beim Ein- oder Ausholen der Schiffe oder sonst in die Bollwerke, Duc d'Alben oder sonstigen Ein-

richtungen einzuhaken, zu stoßen, zu stechen oder zu hauen, oder sonst jene Anstalten zu beschädigen.

§ 7.

Es ist verboten, Ballast, Schutt, Kehricht, Asche oder andere feste Unreinigkeiten innerhalb der Hafenanstalten über Bord oder auf die Kajeplätze zu werfen.

Die an Bord der Schiffe angesammelten Unreinigkeiten sind in dichten Gefäßen an den vom Hafenaufseher dazu angewiesenen Platz zu bringen.

§ 8.

Kein Schiff darf vom Schiffer und von der Mannschaft eher verlassen werden, bis zuvor eine Wache, ein sog. Lieger, oder ein in der Nähe der Hafenanstalt wohnender Vertreter des Schiffers bestellt und dem Hafenaufseher angezeigt ist, um die etwa nöthig werdenden Verlegungen des Schiffes oder die sonstigen, dasselbe betreffenden Anordnungen auszuführen; auch muß das zur gehörigen Befestigung des Schiffes bei eintretenden Stürmen erforderliche Tauwerk an Bord bleiben.

§ 9.

Wagen oder schwer beladene Handkarren dürfen die Kajeplätze der Länge nach nur so weit befahren, als keine Taue oder Ketten der Schiffe über dieselbe hingehen.

§ 10.

Auf den Kajeplätzen dürfen innerhalb einer Entfernung von 9 Meter von den Bollwerken keinerlei Gegenstände länger lagern und keine Fuhrwerke länger verweilen, als zum Auf- und Abladen derselben, bezw. Laden und Löschen der Schiffe durchaus erforderlich ist.

Schwere Frachtgüter, namentlich Steine und Eisen, dürfen innerhalb jenes Raumes überall nicht gelagert werden.

§ 11.

Frachtgüter und andere Gegenstände können, so lange es die Verhältnisse gestatten, auf den vom Hafenaufseher anzuweisenden Lagerplätzen gelagert werden, sind aber auf geschehene Aufforderung des Hafenaufsehers innerhalb 3 Tagen wegzuschaffen.

Dauert die Lagerung länger als 7 Tage, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld nach den im § 16 enthaltenen Bestimmungen zu entrichten.

§ 12.

Wird den Anordnungen des Hafenaufsehers nicht Folge geleistet, so ist derselbe ermächtigt, das Angeordnete auf Kosten und Gefahr des Ungehorsamen, vorbehältlich der von diesem verwirkten Strafe, ausführen, namentlich auch bei einer Nichtbefolgung des § 5 die etwa hinderlichen Taue lösen oder kappen zu lassen.

§ 13.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist, außer dem Bakengelde von jährlich 0,50 M. für jedes Schiff, von den Schiffen ein Hafengeld, und von den geladenen oder gelöschten Gütern ein Kajegeld zu entrichten.

§ 14.

Das nach der Größe der Schiffe zu entrichtende Hafengeld beträgt für jeden Kubikmeter

a. für die ersten 8 Wochen wöchentlich . . 0,01 M.
b. für die fernere Zeit für je 3 Wochen . . 0,01 „

Jede angefangene Woche bezw. angefangenen 3 Wochen werden für voll, der Tag der Ankunft und des Abgangs eines Schiffes zusammen als ein Tag gerechnet.

Die Zeit, während welcher ein Schiff behufs der Reparatur außerhalb des Tiefs und des Hafensolls liegt, wird nicht gerechnet.

Wegen Entrichtung des Hafengeldes kann auch ein Jahraccord eingegangen werden und sind in diesem Falle 0,15 ℳ. für jeden Kubikmeter im Voraus zu entrichten.

Ueber die Größe des Schiffs entscheiden die am Bord desselben befindlichen Schiffspapiere, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenaufsehers bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 15.

Das Kajegeld beträgt:

a.	für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel .	0,10 ℳ.
b.	für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien für 1000 Kilogramm	0,05 „
c.	für Getreide aller Art, für 1000 Kilogr.	0,20 „
d.	für Sand, für 1000 Kilogramm . . .	0,02 „
e.	für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm	0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm,
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der ad a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet. Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§ 16.

Das Lagergeld für Güter, welche auf den dazu bestimmten Plätzen länger als 7 Tage lagern, beträgt für jede 10 □ Meter des benutzten Lagerraums:

a.	während der ersten	4	Wochen,	wöchentlich	0,10	M.
b.	„ „ folgenden	8	„ ,	„	0,20	„
c.	„ „ „	10	„ ,	„	0,30	„
d.	„ „ ferneren	Zeit ,		„	0,50	„

Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird für 10 □ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 17.

Das Schiff, bezw. die Ladungen, sowie die gelagerten Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 18.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 M. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches dieselben unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 19.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachung vom 20. December 1858 (Ges.-S. Bd. XVI. Nr. 82) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die

nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 10. Decbr. 1874.) 27. Stück.

Inhalt.

№ 59.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Hooksiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Hooksiel und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Die Führer der die Hooksieler Hafenanstalten besuchenden Schiffe haben die Bestimmungen dieser Hafenordnung und die ihnen in Beziehung hierauf zugehenden Anweisungen und Anordnungen des Hafenmeisters genau zu befolgen.

§ 2.

Der Hafenmeister weiset jedem ankommenden Schiffe den Liegeplatz an und darf dieser nur dann verlassen oder verändert werden, wenn der Hafenmeister vorher seine Zustimmung dazu ertheilt hat.

Wird vom Hafenmeister angeordnet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz ändere, so ist dem unverzüglich Folge zu leisten.

§ 3.

Kein Schiff darf in der Regel länger als eine Tiede in der Kille oder dem Strome des Außentiefs liegen.

§ 4.

Die Schiffe müssen an den im Hafen errichteten Duc d'Alben und am Lande an den dazu getroffenen Einrichtungen gehörig festgemacht werden. Die Befestigung derselben an dem Vorstiele und den zum Siele gehörigen Kajen ist verboten.

§ 5.

Spätestens innerhalb 24 Stunden nach Befestigung des Schiffes an dem ihm angewiesenen Liegeplatze hat der Führer desselben sich beim Hafenmeister zu melden und ihm unter Vorlegung der Schiffspapiere jede über das Schiff oder dessen Ladung geforderte Auskunft zu ertheilen.

§ 6.

Schiffe, welche mit Schießpulver beladen sind, werden innerhalb der Hafenanstalten nicht zugelassen, und sind nöthigenfalls aus denselben wieder zu entfernen.

Hat das Schiff kleinere Parthien Schießpulver an Bord, so wird dasselbe zwar zugelassen, jedoch ist das Schießpulver, wenn es mehr als 6 Kilogramm beträgt, sofort beim Hafenmeister anzumelden und innerhalb 2 Stunden, nachdem das Schiff an seinem Liegeplatze festgemacht, zu löschen. Dasselbe muß an einem von Wohnhäusern genügend entfernten, sicheren Locale gelagert werden.

§ 7.

Soll ein Schiff in oder aus dem Hafen gelegt oder umgelegt werden, so haben die übrigen Schiffe jenem nicht bloß auf Verlangen des Hafenmeisters sofort Platz zu machen, sondern auch das etwa im Wege befindliche Takelwerk einzuziehen und Taue oder Trossen nachzulassen und überhaupt das Vorbeiholen des Schiffes durch Befestigung von Leinen oder Trossen, und sonst thunlichst zu erleichtern.

§ 8.

Holzflöße dürfen nicht im Hafen lagern und müssen, wenn deren Einbringung gestattet wird, baldigst weggeschafft werden.

§ 9.

Für jedes in der Hafenanstalt liegende Schiff, welches von der Mannschaft auf einige Zeit verlassen werden soll, ist dem Hafenmeister ein in der Nähe des Hafens wohnender Aufseher zu bezeichnen, welcher die in Beziehung auf das Schiff zu erlassenden Anordnungen des Hafenmeisters auszuführen und namentlich auch während eines Sturmes für die etwa nöthige besondere Befestigung des Schiffes, zu welchem Zwecke zwei Kabeltaue oder starke Trossen am Bord des Schiffes sein müssen, zu sorgen hat.

Ist ein solcher Aufseher nicht bestellt, so ist der Hafenmeister ermächtigt, auf Kosten des Schiffes einen solchen zu bestellen oder sonst das Nöthige zu veranlassen.

§ 10.

Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf nur in wohl verschlossenen Laternen oder nach dem Ermessen des Hafenmeisters genügend sicher eingerichteten Lampen Licht gebrannt werden.

Heizfeuer dürfen nur auf einem ordentlichen, mit einem Feuerfange versehenen Heerde gebrannt werden; dieselben sind spätestens um 10 Uhr Abends auszulöschen und dürfen vor dem Morgen nicht wieder angemacht werden.

Bei zu befürchtender Gefahr kann der Hafenmeister das Brennen von Feuer oder Licht an Bord eines Schiffes ganz

oder für gewisse Zeiten untersagen und hat dies namentlich dann zu geschehen, wenn ein Schiff Petroleum, Solaröl oder dergleichen leicht Feuer fangende Sachen geladen hat.

Sachen, welche leicht Feuer fangen, sind, wenn sie bei Tage auf's Deck gebracht werden, thunlichst für die Nachtzeit wieder unter Deck zu bringen.

Mit Stroh beladene Schiffe, welche in Winterlager gehen, haben die Decklast zu löschen.

§ 11.

Das Schießen aus Feuerröhren irgend einer Art, sowie jeder andere Gebrauch von Schießpulver auf den im Hafen liegenden Schiffen und in der Nähe derselben ist verboten.

§ 12.

Das Kochen und Schmelzen von Theer, Oel, Pech, Schwärze u. dgl. an Bord der Schiffe oder in der Nähe derselben ist verboten; dasselbe darf nur an hinlänglich entfernten, vom Hafenmeister anzuweisenden Plätzen geschehen.

§ 13.

An Bord eines jeden, Winterlager haltenden, Schiffes müssen sich einige Wassereimer und Gießschaufeln befinden, welche bei der vom Hafenmeister vorzunehmenden Besichtigung vorzuzeigen sind.

Wenn der Hafen zugefroren ist, muß, mindestens für jede vier Schiffe, und zwar hinter denselben, nach Anweisung des Hafenmeisters eine Wake angelegt und offengehalten werden.

§ 14.

Das Schleifen (Schlopen) alter Fahrzeuge sowie das Kielholen von Schiffen im Hafen ist verboten.

Soll ein Schiff nur oberhalb Wassers reparirt werden, so kann demselben hiefür ein besonderer Platz vom Hafenmeister angewiesen werden. Es dürfen zwar dabei auch kleine Tischler-, Zimmer- und andere Arbeiten auf der Kaje vorgenommen werden, indessen muß die Kaje jeden Abend von alten Holzstücken, Spähnen 2c. gereinigt werden.

§ 15.

Ballast, Kohlenschlacken, Spähne, Kehricht oder andere Unreinigkeiten dürfen nicht über Bord der Schiffe oder sonst in den Hafen geworfen werden, es sind vielmehr derartige Gegenstände nach den dafür bestimmten Plätzen am Lande zu bringen.

§ 16.

Das Löschen oder Laden der Schiffe im Hafen darf nur von Bord zu Bord, oder an der Kaje, und zwar an der vom Hafenmeister dazu angewiesenen Stelle, geschehen, es sei denn, daß zum Laden und Löschen an einem Platze außerhalb des Hafens vom Hafenmeister die Erlaubniß ertheilt worden.

§ 17.

Beim Löschen oder Laden an der Kaje ist sorgfältig darauf zu achten, daß das Bollwerk dadurch nicht beschädigt werde.

Das Schleifen oder Wälzen schwerer Gegenstände unmittelbar über den Holm des Bollwerks, sowie jede ungehörige Benutzung desselben ist verboten.

§ 18.

Die beim Löschen oder Laden auf die Kaje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger, als es die Umstände durchaus erfordern, liegen bleiben und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenmeisters sofort wegzuschaffen oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

Wagen und schwer beladene Handkarren dürfen die Kaje nur soweit befahren als keine Taue oder Ketten der Schiffe darüber hingehen.

§ 19.

Das Lagern von Gütern auf der Kaje und den angrenzenden freien Plätzen ohne vorherige Erlaubniß des Hafenmeisters ist verboten. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände können daselbst nicht zum Lagern zugelassen werden. Innerhalb 5 Meter von der Kaje dürfen überall keine Güter lagern.

§ 20.

Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister angewiesenen Stelle nicht weiter zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 48 Stunden nach der desfalls vom Hafenmeister geschehenen Aufforderung wegzuschaffen.

§ 21.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers derselben weggeschafft.

Ist der Eigenthümer solcher Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 22.

Ist das Lagern von Gütern auf der Kaje und den angrenzenden freien Plätzen gestattet (§ 19) und bleiben dieselben länger als 7 Tage dort liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 10 □Meter des belegten Raumes:

a.	während der ersten	4 Wochen,	wöchentlich	0,10 ℳ.
b.	„ „ folgenden	8 „ ,	„	0,20 „
c.	„ „ „	10 „ ,	„	0,30 „
d.	„ „ ferneren	Zeit,	„	0,50 „

Ein Flächenraum unter 10 □Meter wird dabei für 10 □Meter und jede angefangene Woche für voll, und der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung zusammen als ein Tag gerechnet.

§ 23.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 24.

Sollen Güter länger als 3 Monate lagern, so ist dazu die Genehmigung des Verwaltungsamts zu erwirken, welches

dabei in jedem einzelnen Falle die näheren Bestimmungen treffen wird.

§ 25.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist von den Schiffen ein Hafengeld nach der Größe der Schiffe (§ 26) zu entrichten. Dasselbe beträgt für je 10 Kubikmeter:

1) welche einkommend Güter löschen und ohne Ladung einzunehmen wieder abgehen, 0,05 ℳ.
2) welche Ladung einnehmen und keine Güter gelöscht haben, 0,05 ℳ.
3) welche einkommend Güter löschten und neue Ladung einnehmen, wenn sie innerhalb 14 Tagen wieder ausgehen, 0,08 ℳ.; wenn sie später ausgehen, 0,10 ℳ.
4) den Hafen besuchen, ohne zu löschen oder zu laden, 0,04 ℳ.
5) Winterlager halten, 0,20 ℳ.

Größen unter 10 Kubikmeter werden für 10 Kubikmeter gerechnet.

Beträgt das in jedem einzelnen Falle zu zahlende Hafengeld unter 0,10 ℳ., so werden dafür 0,10 ℳ erhoben.

Schiffe, welche Winterlager gehalten haben und mit Ladung ausgehen, werden rücksichtlich der Bezahlung des Hafengeldes so behandelt, als gingen sie unbeladen wieder ab.

Binnenboote, welche vom Binnertiefe in den Hafen legen und, ohne nach Außen gewesen zu sein, wieder in den Hafen legen, sind zur Entrichtung des Hafengeldes nicht verpflichtet.

§ 26.

Ueber die Größe des Schiffs entscheiden die an Bord desselben befindlichen Schiffspapiere, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenmeisters bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 27.

Von allen im Hafen zu Hookstel aus-, ein- oder umgeladenen Gütern der nachbezeichneten Art ist an Kajegeld zu entrichten:

a) für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . 0,10 ℳ.
b) für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,05 „
c) für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm 0,20 „
d) für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „
e) für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der sub a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

§ 28.

Neben den ordnungsmäßigen Hafen- und Kajegeldern ist für Anweisung des Liegeplatzes eine Gebühr an den Hafenmeister zu entrichten, welche beträgt:

für Schiffe bis zu	50 Kubikmeter	. . .	0,50 ℳ.
„ „ von	50— 75 „	. . . .	0,75 „
„ „ „	75—100 „	. . . .	1,00 „
„ „ „	100—125 „	. . . .	1,25 „
„ „ „	125 und mehr „	. . . .	1,50 „

§ 29.

Das Schiff bezw. die Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 30.

Etwaige Beschwerden über die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen von Seiten des Hafenmeisters oder

des Erhebers des Hafen- und Kajegeldes sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches darüber unter Vorbehalt der Berufung an das Staatsministerium, Departement des Innern entscheidet.

§ 31.

Uebertretungen der Hafen-Ordnung werden mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 32.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 4. Februar 1864 (Ges. S. Bd. XVIII. Nr. 80) und 21. Juli 1864 (Ges. S. Bd. XVIII Nr. 127) ausser Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

№ 60.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend Aenderung des Statuts der Irrenheilanstalt zu Wehnen.

Oldenburg, den 3. December 1874.

Mit Höchster Genehmigung wird die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 10. August 1872, betreffend Aenderung des Statuts der Irrenheilanstalt zu Wehnen (Ges. S. Bd. 22 S. 279), dahin abgeändert, daß die drei letzten Absätze des § 36 des Statuts aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt werden.

Für die Wohnung und Verpflegung ist jährlich an Verpflegungsgeld zu entrichten von

	Inländern.	Ausländern.
in der 1. Classe	1200 M.	1500 M.
falls besondere Ansprüche in Betreff der Wohnung und Verpflegung gemacht werden, ... mindestens	1500 „	1800 „
in der 2. Classe	800 „	1000 „
„ „ 3. „	450 „	— „

Für Kranke, welche aus milden Stiftungen eine Beihülfe zur Bestreitung der Verpflegungskosten erhalten, kann das Verpflegungsgeld der 3. Classe bis auf 360 M. ermäßigt werden.

Die vorstehenden Bestimmungen treten in Beziehung auf die noch aufzunehmenden Kranken sofort in Kraft, in Beziehung auf die bereits in der Anstalt befindlichen Kranken aber erst mit dem Beginn des nächsten Verpflegungsquartals.

Oldenburg, den 3. December 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 11. December 1874.) 28. Stück.

Inhalt:

№ 61.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung des Lösch- und Ladeplatzes zu Bardenfleth, sowie der Kaje zu Ochtum und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung des Lösch- und Ladeplatzes zu Bardenfleth und der Kaje zu Ochtum und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Von Schiffen, welche an die Kaje anlegen, um zu laden oder zu löschen, und nicht lediglich zum Transport von Personen und deren Reisegepäck dienen, ist ein Kajegeld zu entrichten und zwar:

von Schiffen bis und von 25 Kub.-Meter 0,10 ℳ.
von größeren Schiffen für jeden ferneren
Kubikmeter . . . . . 0,01 „

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 2.

Die Benutzung der Kaje zum Löschen und Laden von Gütern ist nur nach vorgängiger Erlaubniß und Anweisung des bestellten Aufsehers gestattet. Jeder Wagenführer, welcher den Platz benutzt, hat dem Aufseher für jeden Wagen bei jedesmaliger Benutzung 0,05 ℳ. zu bezahlen.

§ 3.

Beim Löschen und Laden dürfen die angebrachten Güter auf dem Kajeplatze nicht länger, als es die Umstände erfordern, liegen bleiben und sind auf Anordnung des Aufsehers unverzüglich fortzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß der Verkehr nicht beschränkt wird.

§ 4.

Für das Lagern von Gütern auf dem Platze bedarf es gleichfalls der Erlaubniß und Anweisung des Aufsehers. Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände dürfen zum Lagern nicht zugelassen werden; auch darf nicht am Bollwerk, bis auf 8 Meter Entfernung von demselben, und auch nicht auf dem gepflasterten Wege gelagert werden.

§ 5.

Ist das Lagern von Gütern auf dem Kajeplatze, oder ausnahmsweise innerhalb Deichs vor und neben dem Schaart gestattet und bleiben dieselben länger als 7 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 10 □Meter des belegten Raumes:

a.	während der ersten	4 Wochen,	wöchentlich	0,10 M.
b.	„ „ folgenden	8 „	„	0,20 „
c.	„ „ „	10 „	„	0,30 „
d.	„ „ ferneren	Zeit,	„	0,50 „

Ein Flächenraum unter 10 □Meter wird für 10 □Meter und jede angefangene Woche für voll und der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung zusammen als ein Tag gerechnet.

§ 6.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 7.

Erscheint die Lagerung von bestimmten Gütern überhaupt, oder auf der vom Aufseher angewiesenen Stelle nicht ferner zulässig, so sind dieselben nach vorgängiger Aufforderung des Aufsehers sofort, beziehungsweise innerhalb einer zu bestimmenden Frist, vom Eigenthümer oder von demjenigen, welcher dieselben gelagert hat, zu entfernen.

§ 8.

Ohne Anweisung gelagerte, oder nach vorgängiger Aufforderung nicht fortgeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer nicht bekannt, so wird mit denselben wie mit herrenlosen Sachen, verfahren.

§ 9.

Gelagerte Güter können in jedem Falle bis zur Bezahlung des Lagergeldes und etwaiger Kosten vom Aufseher zurückgehalten werden.

§ 10.

Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Vorschriften werden vom Verwaltungsamte, vorbehältlich des Re-

curses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entschieden; Uebertretungen derselben werden mit Geldstrafe bis 150 ℳ. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 11.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 16. October 1869 (Ges.-S. Bd. XXI. № 36) und die Regierungs-Bekanntmachungen vom 6. Februar 1857 (Ges.-S. Bd. XV. № 78) und 17. December 1857 (Ges.-S. Bd. XV. № 153) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 11. Decbr. 1874.) 29. Stück.

Inhalt:

№ 62.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung der Kaje zu Dedesdorf und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Kaje zu Dedesdorf und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1. Die Schiffsführer, welche das Dedesdorfer Sog und die Kaje daselbst zum Laden oder Löschen benutzen wollen, haben sich an den Kajenaufseher daselbst zu wenden und allen ihnen von demselben zugehenden Anweisungen Folge zu leisten, namentlich den ihnen anzuweisenden Lösch- oder Ladeplatz einzunehmen und sofort zu räumen, wenn er für ein anderes Schiff gebraucht werden muß.

§ 2. Güter dürfen in unmittelbarer Nähe der Kaje nicht länger liegen, als dies zum Laden oder Löschen unumgänglich erforderlich ist.

Werden dieselben auf Anfordern des Kajeaufsehers nicht fortgeschafft, so ist dieser ermächtigt, sie auf Kosten des Eigenthümers fortschaffen zu lassen.

§ 3. Wird die Kaje beim Laden oder Löschen von Gütern verunreinigt, so hat der Empfänger oder Ablader der Güter, auf Anfordern des Kajeaufsehers, die Kaje reinigen zu lassen, widrigenfalls die Reinigung auf Kosten des ersteren verfügt wird.

§ 4. Es ist verboten, Unreinigkeiten über Bord in das Sog zu werfen.

Beim Ausladen von Sand oder dergleichen sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß nicht das Sog dabei verunreinigt werde.

§ 5. Für die Benutzung der Kaje zum Ein- oder Ausladen ist an Kajegeld zu entrichten:

a. für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . . 0,10 ℳ.
b. für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm 0,05 „
c. für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm 0,20 „
d. für Sand, für 1000 Kilogramm . . . . 0,02 „
e. für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . . 0,03 „
f. für Pferde und zwar:
   a. Saugfüllen, das Stück . . . . . 0,03 „
   b. ältere Füllen, das Stück . . . . . 0,05 „
g. für Rindvieh, mit Ausschluß von Kälbern, das Stück . . . . . 0,04 „
h. für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen, das Stück . . . . . 0,01 „

Es wird

1 Kubikmeter	Hartholz	=	900	Kilogramm
1 „	Weichholz	=	700	„
1 „	Bruchsteine	=	2000	„

gerechnet.

Bruchtheile der unter a — e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet. Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§ 6. Dem Kajeaufseher begleicht für die Anweisung des Liegeplatzes von jedem Schiffe über 10 Kubikmeter ein Anweisegeld. Dasselbe beträgt für jeden Besuch des Lösch- und Ladeplatzes:

1) für einen Kahn oder ein Dielenschiff
   a. von 10 bis 20 Kubikmeter . . . . . 0,15 M.
   b. von über 20 und bis 40 Kubikmeter . 0,30 „
   c. von mehr Kubikmeter . . . . . 0,50 „
2) für ein Seeschiff
   a. bis 125 Kubikmeter . . . . . 0,75 „
   b. über 125 Kubikmeter . . . . . 1,00 „

§ 7. Den Flußschiffern ist gestattet, wegen Entrichtung des Anweisegeldes einen Jahraccord einzugehen; dieselben haben dann für einen Kahn oder Dielenschiff

über 10 bis 20 Kubikmeter . . . . . 1,50 M.
„ 20 „ 40 „ . . . . . 2,00 „
„ 40 Kubikmeter . . . . . 3,00 „

als Jahraccordgeld zu entrichten. Ein solcher Jahraccord kann jedoch nur für ein Kalenderjahr abgeschlossen werden und endigt daher stets mit dem 31. December.

Für die Hälfte der Gebühren werden auch Accorde für ½ Jahr zugelassen und endigen dieselben dann mit dem 30. Juni resp. 31. December.

§ 8. Ueber die Größe der Schiffe geben die Schiffspapiere die Norm. In deren Ermangelung, sowie über die Beträchtlichkeit der Ladung, gilt die Schätzung des Erhebers des Kajegeldes bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird. Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 9. Uebertretungen der Bestimmungen in § 3 und 4 werden mit Geldstrafe bis zu 150 M. bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 10. Etwaige Beschwerden über den Erheber des Kajegeldes oder den Kajeaufseher sind beim Verwaltungs-Amte einzubringen, welches darüber unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 11. Das Schiff bezw. die Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 12. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 30. August 1862 (Ges. S. Bd. XVIII. № 30) und 18. December 1863 (Ges.-S. Bd. XVIII. № 75) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 12. December 1874.) 30. Stück.

Inhalt:

№ 63.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutznng der Hafenanstalten zu Horumersiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Horumersiel und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht:

§ 1.

Der Hafenaufseher weiset jedem ankommenden Schiffe den Liegeplatz an und darf dieser nur dann verlassen oder verändert werden, wenn der Hafenaufseher vorher seine Zustimmung dazu ertheilt hat.

Wird vom Hafenaufseher angeordnet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz ändere, so ist dem unverzüglich Folge zu leisten.

§ 2.

Kein Schiff darf in der Regel länger als eine Tiede in der Kille oder dem Strome des Außentiefs liegen. Das Löschen oder Laden in demselben ist unstatthaft.

§ 3.

Die Schiffe müssen an den im Hafen errichteten Duc d'Alben und am Lande an den dazu getroffenen Einrichtungen gehörig festgemacht werden. Die Befestigung derselben an dem Vorstiele und den zum Siele gehörigen Kajen ist verboten.

§ 4.

Soll ein Schiff in oder aus dem Hafen gelegt oder umgelegt werden, so haben die übrigen Schiffe jenem nicht bloß auf Verlangen des Hafenaufsehers sofort Platz zu machen, sondern auch das etwa im Wege befindliche Takelwerk einzuziehen und Taue oder Trossen nachzulassen, und überhaupt das Vorbeiholen des Schiffes durch Befestigung von Leinen oder Trossen, und sonst thunlichst zu erleichtern.

§ 5.

Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf nur in wohl verschlossenen Laternen oder nach dem Ermessen des Hafenaufsehers genügend sicher eingerichteten Lampen Licht gebrannt werden.

Heizfeuer dürfen nur auf einem ordentlichen mit einem Feuerfange versehenen Heerde gebrannt werden; dieselben sind spätestens um 10 Uhr Abends auszulöschen und dürfen vor dem Morgen nicht wieder angemacht werden.

Bei zu befürchtender Gefahr kann der Hafenaufseher das Brennen von Feuer oder Licht an Bord eines Schiffes ganz oder für gewisse Zeiten untersagen und hat dies namentlich dann zu geschehen, wenn ein Schiff leicht Feuer fangende Sachen geladen hat.

§ 6.

Ballast, Kohlenschlacken, Spähne, Kehricht oder andere Unreinigkeiten dürfen nicht über Bord der Schiffe oder sonst in den Hafen geworfen werden, es sind vielmehr derartige Gegenstände nach den dafür bestimmten Plätzen am Lande zu bringen.

§ 7.

Das Löschen oder Laden der Schiffe im Hafen darf nur von Bord zu Bord, oder an der Kaje, und zwar an der vom Hafenaufseher dazu angewiesenen Stelle, geschehen, es sei denn, daß zum Laden und Löschen an einem Platze außerhalb des Hafens vom Hafenaufseher die Erlaubniß ertheilt worden.

§ 8.

Beim Löschen oder Laden an der Kaje ist sorgfältig darauf zu achten, daß das Bollwerk dadurch nicht beschädigt werde.

Das Schleifen oder Wälzen schwerer Gegenstände unmittelbar über den Holm des Bollwerks, sowie jede ungehörige Benutzung desselben ist verboten.

§ 9.

Wagen und schwer beladene Handkarren dürfen die Kaje nur soweit befahren als keine Taue oder Ketten der Schiffe darüber hingehen.

§ 10.

Von den in § 11 aufgeführten Gütern ist ein Kajegeld nach dem dabei bemerkten Maaßstabe zu entrichten.

§ 11.

Das Kajegeld beträgt:

a. für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . 0,10 M.

d. für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder

Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,05 M.

c. für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,20 „

d. für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „

e. für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der ad a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

Das Kajegeld ist von allen Gütern zu entrichten, welche im Hafen aus-, ein- oder umgeladen werden, wenn dieses auch nicht unmittelbar an der Kaje geschieht, so daß Güter nur dann von der Kajegeldzahlung frei sind, wenn sie von See kommend direct durch den Siel gehen oder durch den Siel kommend direct in See gehen.

Kleinigkeiten welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§ 12.

Für die Benutzung der Hafenanstalten ist ein Hafengeld nach der Größe der Schiffe zu entrichten.

Dasselbe beträgt für je 10 Kubikmeter Netto-Raumgehalt der Schiffe:

1. bei Schiffen, welche einkommend Güter löschen und ohne Ladung einzunehmen wieder abgehen 0,05 M
2. bei Schiffen, welche Ladung einnehmen und keine Güter gelöscht haben . . . . . 0,05 „
3. bei Schiffen, welche einkommend Güter löschen und neue Ladung einnehmen . . 0,10 „

4. bei Schiffen, welche Winterlager halten . 0,20 M.
5. Schiffe, welche Winterlager gehalten haben und mit Ladung ausgehen, werden rücksichtlich der Bezahlung des Hafengeldes so behandelt, als gingen sie unbeladen wieder ab.

Größen unter 10 Kubikmeter werden für 10 Kubikmeter gerechnet.

Beträgt das in jedem einzelnen Falle zu zahlende Hafengeld unter 0,10 M. so werden dafür 0,10 M. erhoben.

§ 13.

Ueber die Größe der Schiffe entscheiden die Schiffspapiere, oder wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, die Schätzung des Hafenaufsehers bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

§ 14.

Das Laden und Löschen von Gütern an der Kaje ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafenaufsehers und nur an der von demselben dazu angewiesenen Stelle gestattet.

§ 15.

Die beim Löschen und Laden auf die Kaje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger, als es die Umstände durchaus erfordern, liegen bleiben und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenaufsehers sofort wegzuschaffen oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§ 16.

Das Lagern von Gütern auf der Kaje und den angrenzenden freien Plätzen ohne vorherige Erlaubniß des Hafenaufsehers ist verboten. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden. Innerhalb 4 Meter von der Kaje dürfen überall keine Güter gelagert werden.

§ 17.

Ist das Lagern von Gütern auf der Kaje und den angrenzenden freien Plätzen gestattet, und bleiben dieselben länger als 7 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 10 □ Meter des belegten Raumes:

a.	während der ersten	4 Wochen,	wöchentlich	0,10 ℳ.
b.	„ „ folgenden	8 „	„	0,20 „
c.	„ „ „	10 „	„	0,30 „
d.	„ „ ferneren Zeit,		„	0,50 „

Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird dabei für 10 □ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

§ 18.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 19.

Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenaufseher angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 48 Stunden nach desfalls von Seiten des Hafenaufsehers geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§ 20.

Sollen Güter länger als 3 Monate lagern, so ist dazu die Genehmigung des Verwaltungsamts zu erwirken, welches dabei in jedem einzelnen Falle die näheren Bestimmungen treffen wird.

§ 21.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit, wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§ 22.

Das Schiff, bezw. die Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 23.

Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Anordnungen werden vom Verwaltungsamte unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entschieden.

§ 24.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ. bestraft und ist ausserdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 25.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachung vom 17. December 1857 (Ges. S. Bd XV. pag. 161) ausser Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 12. Decbr. 1874.) 31. Stück.

Inhalt.

№ 64.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend die Benutzung der Hafenanstalten zu Mariensiel, Rüstringersiel und Inhausersiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Artikel 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanstalten zu Mariensiel, Rüstringersiel und Inhausersiel und über die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht:

§ 1.

Der Hafenaufseher weiset jedem ankommenden Schiffe den Liegeplatz an und darf dieser nur dann verlassen oder verändert werden, wenn der Hafenaufseher vorher seine Zustimmung dazu ertheilt hat.

Wird vom Hafenaufseher angeordnet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz ändere, so ist dem unverzüglich Folge zu leisten.

§ 2.

Kein Schiff darf in der Regel länger als eine Tiede in der Kille oder dem Strome des Außentiefs liegen. Das Löschen oder Laden in demselben ist unstatthaft.

§ 3.

Die Schiffe müssen an den im Hafen errichteten Duc d'Alben und am Lande an den dazu getroffenen Einrichtungen gehörig festgemacht werden. Die Befestigung derselben an dem Vorsiele und den zum Siele gehörigen Kajen ist verboten.

§ 4.

Soll ein Schiff in oder aus dem Hafen gelegt oder umgelegt werden, so haben die übrigen Schiffe jenem nicht bloß auf Verlangen des Hafenaufsehers sofort Platz zu machen, sondern auch das etwa im Wege befindliche Takelwerk inzuziehen und Taue oder Trossen nachzulassen, und überhaupt das Vorbeiholen des Schiffes durch Befestigung von Leinen oder Trossen, und sonst thunlichst zu erleichtern.

§ 5.

Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf nur in wohl verschlossenen Laternen oder nach dem Ermessen des Hafenaufsehers genügend sicher eingerichteten Lampen Licht gebrannt werden.

Heizfeuer dürfen nur auf einem ordentlichen mit einem Feuerfange versehenen Heerde gebrannt werden; dieselben sind spätestens um 10 Uhr Abends auszulöschen und dürfen vor dem Morgen nicht wieder angemacht werden.

Bei zu befürchtender Gefahr kann der Hafenaufseher das Brennen von Feuer oder Licht an Bord eines Schiffes gan oder für gewisse Zeiten untersagen und hat dies namentlich dann zu geschehen, wenn ein Schiff leicht Feuer fangende Sachen geladen hat.

§ 6.

Ballast, Kohlenschlacken, Spähne, Kehricht oder andere Unreinigkeiten dürfen nicht über Bord der Schiffe oder sonst in den Hafen geworfen werden, es sind vielmehr derartige Gegenstände nach den dafür bestimmten Plätzen am Lande zu bringen.

§ 7.

Das Löschen oder Laden der Schiffe im Hafen darf nur von Bord zu Bord, oder an der Kaje, und zwar an der vom Hafenaufseher dazu angewiesenen Stelle, geschehen, es sei denn, daß zum Laden und Löschen an einem Platze außerhalb des Hafens vom Hafenaufseher die Erlaubniß ertheilt worden.

§ 8.

Beim Löschen oder Laden an der Kaje ist sorgfältig darauf zu achten, daß das Bollwerk dadurch nicht beschädigt werde.

Das Schleifen oder Wälzen schwerer Gegenstände unmittelbar über den Holm des Bollwerks, sowie jede ungehörige Benutzung desselben ist verboten.

§ 9.

Wagen und schwer beladene Handkarren dürfen die Kaje nur soweit befahren als keine Taue oder Ketten der Schiffe darüber hingeben.

§ 10.

Für die Benutzung der Hafenanstalten zu Mariensiel, Rüstringersiel oder Inhausersiel ist ein Hafengeld nach der Größe der Schiffe zu entrichten.

Dasselbe beträgt für je 10 Kubikmeter

a) welche einkommend Güter löschen und ohne Ladung einzunehmen wieder abgehen: 0,05 ℳ.

b) welche Ladung einnehmen, aber keine Güter gelöscht haben: 0,05 ℳ.

c) welche einkommend Güter gelöscht und dann neue Ladung eingenommen haben, wenn sie innerhalb 14 Tagen wieder ausgehen: 0,08 M. wenn sie später ausgehen: 0,10 M.

d) welche den Hafen besuchen, ohne zu löschen oder zu laden: 0,04 M.

e) welche Winterlager halten: 0,20 M.

Schiffe, welche Winterlager gehalten haben und mit Ladung ausgehen, werden rücksichtlich der Zahlung des Hafengeldes so behandelt, als gingen sie unbeladen wieder ab.

Größen unter 10 Kubikmeter werden für 10 Kubikmeter gerechnet.

Beträgt das in jedem einzelnen Falle zu zahlende Hafengeld unter 0,10 M. so werden dafür 0,10 M. erhoben.

§ 11.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird.

§ 12.

Binnenboote, welche etwa vom Binnertiefe in den Hafen legen, und ohne nach Außen gewesen zu sein, wieder durch den Siel gehen, ferner Schiffe, welche lediglich zur Beförderung von Personen und des Reisegepäcks derselben dienen, imgleichen die Schiffe der öffentlich anerkannten Lootsengesellschaften und die zur Betonnung der Küsten und Flüsse verwendeten Schiffe, sind zur Entrichtung des Hafengeldes nicht verpflichtet.

§ 13.

Von den im § 14 bezeichneten Gütern ist ein Kajegeld zu entrichten, wenn sie an einem der genannten Siele innerhalb der Hafenanstalten ein-, aus- oder umgeladen werden, selbst dann, wenn dies auch nicht unter Benutzung der Kaje oder unmittelbar an derselben geschieht, nicht aber auch von

solchen Gütern, welche von Außen kommend direct durch den Siel gehen, oder umgekehrt durch den Siel und die Hafenanstalten direct nach Aussen gehen.

§ 14.

Das Kajegeld beträgt:

a. für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . 0,10 ℳ.
b. für Heu, Stroh, Reith, Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-, Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien für 1000 Kilogramm . . . . 0,05 „
c. für Getreide aller Art, für 1000 Kilogr. 0,20 „
d. für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „
e. für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm,
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der unter a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 50 Kilogramm wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

Die zur Betonnung der Küsten und Flüsse bestimmten Materialien sind ebenfalls frei von Kajegeld.

§ 15.

Die beim Löschen und Laden auf die Kaje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger, als es die Umstände durchaus erfordern liegen bleiben und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenaufsehers sofort wegzuschaffen oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje geschädigt wird.

§ 16.

Innerhalb 9 Meter von der Kaje, sowie auf angrenzenden freien Plätzen darf nach Anweisung des Hafenaufsehers gelagert werden, jedoch kann lediglich Holz zum Lagern zugelassen werden.

§ 17.

Für das Lagern von Holz innerhalb der Hafenanstalten ist ein Lagergeld nach folgenden Bestimmungen zu entrichten:

a. Für die ersten 7 Tage der Lagerzeit ist ein Lagergeld nicht zu entrichten.

b. Für die folgende Zeit beträgt das Lagergeld für je 10 □ Meter des belegten Raumes:

während der	ersten	4 Wochen	wöchentlich	0,10 ℳ
„ „	folgenden	8 „	„	0,20 „
„ „ „		10 „	„	0,30 „
„ „	ferneren	Zeit		0,50 „

c. Ein Flächenraum unter 10 □ Meter wird dabei für 10 □ Meter und jede angefangene Woche für voll, der Tag des Anfangs und des Endes der Lagerung jedoch zusammen nur als ein Tag gerechnet.

§ 18.

Wird nach Beginn der Lagerung eine größere Fläche belegt, so ist das Lagergeld für die ganze Fläche nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für die zuerst belegte Fläche zu entrichten war, wogegen eine theilweise Räumung nicht berücksichtigt wird.

§ 19.

Erscheint eine Holz-Lagerung an der vom Hafenaufseher angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so ist dasselbe sofort und spätestens 48 Stunden nach desfalls von Seiten des Hafenaufsehers geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§ 20.

Eigenmächtig gelagertes oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschafftes Holz wird auf Kosten und Gefahr des

Eigenthümers weggeschafft. Ist der Eigenthümer nicht bekannt, so wird das Holz als herrenloses Gut angesehen.

§ 21.

Das Schiff bezw. die Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 22.

Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ. bestraft und ist ausserdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§ 23.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches dieselben unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 24.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachung vom 29. Mai 1863 (Ges. S. Bd. XVIII. Nr. 55) ausser Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 13. Decbr. 1874.) 32. Stück.

Inhalt.

№ 65.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung der Schifffahrtsanstalten zu Burhaversiel und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung der Kaje zu Burhaversiel und über die dafür an die Sielacht zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Jedes Schiff, welches an der Kaje oder an der Vorsielkaje zu Burhaversiel anlegt, hat für ein- oder ausgeladene Güter an Kajegeld zu bezahlen:

a. für 1000 Ziegelsteine oder Dachziegel . 0,10 M.

b. für Heu, Stroh, Reith, Rüschen (getrocknete Binsen), Dünger, Knochen, Kreide, Muscheln, Kalk, Cement, Bruchsteine, Bau-,

Nutz- und Brennholz, Torf, Holz- oder Steinkohlen und Schlengenmaterialien, für 1000 Kilogramm . . . . . 0,05 M.

c. für Getreide aller Art, für 1000 Kilogramm 0,20 „

d. für Sand, für 1000 Kilogramm . . . 0,02 „

e. für Kaufmannsgüter und sonstige Sachen aller Art, für 100 Kilogramm . . . . 0,03 „

Es wird

1 Kubikmeter Hartholz = 900 Kilogramm
1 „ Weichholz = 700 „
1 „ Bruchsteine = 2000 „

gerechnet.

Bruchtheile der ad a bis e angegebenen Quantitäten werden für voll gerechnet.

Für Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen unter 50 Kilogramm wiegen, ist ein Kajegeld nicht zu entrichten.

§ 2.

Der Sielwärter hat jedem Schiffe den Liegeplatz anzuweisen und ist demselben dafür, außer dem Kajegelde, für jedes Schiff über 10 Kubikmeter Größe, welches an der Kaje oder an der Vorsielkaje anlegt, auch wenn für die verladenen Güter ihrer Geringfügigkeit wegen kein Kajegeld zu entrichten ist, eine Anweisegebühr nach folgendem Tarif zu bezahlen.

1. für einen Kahn oder Dielenschiff
   a. von 10 bis 20 Kubikmeter . . . . 0,15 M.
   b. „ 20 „ 40 „ . . . 0,30 „
   c. darüber . . . . . 0,50 „
2. für ein Seeschiff
   a. bis 125 Kubikmeter . . . . . 0,75 „
   b. über 125 „ . . . . . 1,00 „

Die Flußschiffer können sich von der jedesmaligen Zahlung der Anweisegebühr befreien, wenn sie für das laufende Kalenderjahr im Voraus eine Gebühr von

für einen Kahn oder Dielenschiff

von 10 bis 20 Kubikmeter	1,50	M.
„ 20 „ 40 „	2,00	„
über 40 Kubikmeter	3,00	„

entrichten.

Für die Hälfte der Gebühren werden auch Accorde für ½ Jahr zugelassen und endigen dieselben dann mit dem 30. Juni resp. 31. December.

§ 3.

Für das Setzen der Baaken im Aussentiefe ist dem Sielwärter ein Baakengeld zu entrichten:

1. für jedes Schiff, dessen Eigenthümer nicht in der Sielacht wohnt:

von 10—40 Kubikmeter	0,20	M.
„ 40—100 „	0,40	„
über 100 „	0,50	„

bei jeder Einfahrt in das Sieltief.

2. für jedes Schiff, dessen Eigenthümer in der Sielacht wohnt die doppelte Gebühr, jedoch nur einmal in jedem Jahre.

Fahrzeuge unter 10 Kubikmeter sind von Baakengeld frei.

§ 4.

Der Führer des Schiffs ist schuldig die in den §§ 1—3 bestimmten Gebühren an den Sielwärter zu bezahlen.

§ 5.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird.

Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

Ueber die Größe des Schiffes geben die Schiffspapiere die Norm. In deren Ermangelung, sowie über die Beträchtlichkeit der Ladung, gilt die Schätzung des Sielwärters bis zum Beweise der Unrichtigkeit derselben.

§ 6.

Das Schiff bezw. die Güter haften für die zu entrichtenden Gebühren.

§ 7.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ. bestraft und ist ausserdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

Ausserdem ist der Sielwärter ermächtigt, wenn seinen Anordnungen nicht Folge geleistet wird, das Angeordnete auf Kosten und Gefahr des Ungehorsamen ausführen zu lassen.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches dieselben unter Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 8.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 23. März 1853 (Ges. S. Bd. XIII № 49) und 17. December 1857 (Ges. S. Bd. XV. № 157) außer Wirksamkeit, jedoch kommen die neuen Tarifsätze erst auf die nach dem 31. December 1874 einlaufenden Schiffe zur Anwendung, so daß die alsdann bereits eingelaufenen Schiffe noch nach den bisherigen Tarifsätzen zu zahlen haben.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 13. December 1874.) 33. Stück.

Inhalt:

№ 66.

Bekanntmachung des Staatsministeriums betreffend das Canalgeld zu Roggenberg.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über das zu Roggenberg zu entrichtende Canalgeld bekannt gemacht:

§ 1.

Das Canalgeld beträgt bis weiter:

für ein Schiff über 80 Kubikmeter Netto-Raumgehalt	0,40	M.
„ „ „ bis und von 80 Kubikmeter . . .	0,30	„
„ „ ganzes Muttschiff	0,20	„
„ „ halbes „	0,10	„
„ „ Boot, ausgenommen wenn es zu einem Schiff gehört und demselben leer angehängt ist	0,05	„

§ 2.

Das Canalgeld ist beim jedesmaligen Passiren der Brücke zu entrichten.

§ 3.

Verlangt ein Schiffer während der Nachtzeit (von einer Stunde nach Sonnen-Untergang bis zu einer Stunde vor Sonnen-Aufgang) das Aufziehen der Zugbrücke zum Durchlassen des Schiffs, so hat er den doppelten Betrag des tarifmäßigen Satzes zu entrichten.

§ 4.

Defraudationen des Canalgeldes werden mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ. bestraft.

Etwaige Beschwerden sind beim Verwaltungsamte anzubringen, welches solche mit Vorbehalt des Recurses an das Staatsministerium, Departement des Innern, entscheidet.

§ 5.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft und damit die Regierungs-Bekanntmachungen vom 20. September 1852 (Ges. S. Bd. XIII. Nr. 27), und 17. December 1857 (Ges. S. Bd. XV. Nr. 162) ausser Wirksamkeit.

Oldenburg, den 21. November 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 15. Decbr. 1874.) 34. Stück.

Inhalt.

№ 67.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Benutzung des Elsflether geschlossenen Hafens und die dafür zu entrichtenden Gebühren.

Oldenburg, den 2. December 1874.

Auf Grund des Art. 9 § 6 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums, werden folgende Bestimmungen über die Benutzung des Elsflether geschlossenen Hafens und die dafür zu entrichtenden Gebühren bekannt gemacht.

§ 1.

Der Bezirk des Elsflether geschlossenen Hafens befaßt:

den mit Ebbethüren versehenen Hafen außerhalb Deichs, nebst den ihn umgebenden Kajen und Lagerplätzen, und der Hafen-Einfahrt zwischen den Thüren und der Weser.

§ 2.

Alle in dem gedachten Hafenbezirk ankommenden Schiffe sind diesen Bestimmungen und, soweit es deren Handhabung betrifft, der Aufsicht des Stations-Verwalters der Eisenbahn-Station Elsfleth oder dessen Vertreter unterworfen. Die Führer und Mannschaften derselben sind verpflichtet, den ihnen in dieser Beziehung vom Stations-Verwalter persönlich oder durch die Hafenwärter und Lootsen zugehenden Anweisungen unweigerlich Folge zu leisten.

Werden die vom Stations-Verwalter oder dessen Vertreter getroffenen Anordnungen nicht ausgeführt, so ist derselbe ermächtigt, die Ausführung auf Kosten der Säumigen zu veranlassen.

Wenn an hohen Fest- und Feiertagen oder bei festlichen Gelegenheiten der Stationsverwalter eine besondere Aufforderung ergehen läßt, so haben die im Bezirke des geschlossenen Hafens liegenden Schiffe ihre Nationalflagge zu hissen.

§ 3.

Kein Schiff darf da ankern, wo andere Schiffe passiren müssen, um in den geschlossenen Hafen zu gelangen, und ist deßhalb der Hafenmeister zu Elsfleth angewiesen, in Betreff der an den Duc d'Alben oder im Strom liegenden Schiffe das Erforderliche zu veranlassen, um jede Collision zu vermeiden.

Sollte dies jedoch in dem einen oder anderen Falle nicht vermieden werden können und in Folge dessen vom Hafenmeister ausnahmsweise gestattet werden, so muß stets mindestens ein Mann an Bord sein, um das zur Verhütung von Beschädigungen ꝛc. Erforderliche ausführen zu können.

§ 4.

Der Führer eines jeden zu Elsfleth ankommenden Schiffes, welches in den geschlossenen Hafen holen will, hat sich deßhalb persönlich oder durch seinen Steuermann unter Vorlegung seiner Schiffs-Papiere an den Stationsverwalter oder

dessen Vertreter zu wenden, worauf durch denselben dem Schiffe ein Liegeplatz angewiesen wird.

§ 5.

Sollte der geschlossene Hafen so besetzt sein, daß das Schiff daselbst keinen angemessenen Lagerplatz mehr erhalten kann, so hat der Stations-Verwalter den Schiffer an den Hafenmeister zu verweisen, welcher dem Schiffe dann an der Kaje oder den Duc d'Alben einen Liegeplatz anweisen wird.

Kähne und andere Leichterfahrzeuge können nur dann zur Benutzung des geschlossenen Hafens zugelassen werden, wenn nach dem Ermessen des Stations-Verwalters der Raum nicht anderweit benutzt werden muß.

§ 6.

Jedes Schiff muß den Liegeplatz einnehmen, der ihm vom Stations-Verwalter angewiesen ist und darf denselben nicht ohne Genehmigung des Letzteren verändern.

Wenn der Stations-Verwalter es nöthig erachtet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz ändere, so ist der Schiffer verpflichtet, der ihm deßhalb zugegangenen Aufforderung sofort Folge zu leisten.

Kähne und andere Leichterfahrzeuge müssen sich selbst die Hinauslegung aus dem geschlossenen Hafen zur Bequemlichkeit eines Seeschiffes gefallen lassen.

Die Kosten der Umlegung im geschlossenen Hafen hat jedes Schiff selbst zu tragen, doch sind hiefür keine Lootsengebühren zu entrichten.

§ 7.

Den Anordnungen des Lootsen, welcher mit dem Festlegen oder Umlegen eines Schiffes beauftragt ist, in Beziehung auf Duldung und Trossen, Ausweichen in beschränkter Fahrbahn, Einziehen oder Entfernen im Wege befindlicher Theile des Takelwerks, Nachlassen (Fieren) von Tauen ꝛc. muß von jedem Schiffe, bei dem jenes vorbeigeholt wird, sofort entsprochen werden.

Der Stations-Verwalter ist befugt, Taue oder Trossen,

welche auf sein Verlangen nicht gleich losgeworfen oder nachgelassen werden, kappen zu lassen.

§ 8.

Jedes See- oder Küstenschiff von 175 und mehr Kubikmeter, welches in oder aus dem geschlossenen Hafen legen will, muß dazu einen Lootsen annehmen.

§ 9.

Soll ein Schiff in den geschlossenen Hafen gelegt werden, so hat der Schiffer, bevor das Schiff die Einfahrt erreicht, den Außenklüverbaum und den Stampfstock einzunehmen, auch müssen die Anker unter dem Krahn hängen.

§ 10.

Es ist keinem Schiffer gestattet, länger als zum Ein- und Ausholen erforderlich, in der Einfahrt zu liegen.

§ 11.

Beim Durchholen der Schiffe durch die Thüren des geschlossenen Hafens darf nicht mit Haken in die Mauer derselben oder in die Thüren gestochen werden. Zum Durchholen dürfen nur die an und auf der Mauer befindlichen eisernen Ringe, sowie die Landpfähle oder sonstige Vorrichtungen benutzt werden.

§ 12.

Sofern nicht ein Theil des geschlossenen Hafens zum Lagern von Holz besonders verpachtet ist, dürfen Holzflösse nicht in dem Hafen lagern, sondern müssen, sofern überhaupt gestattet wird, solche hineinzulegen, baldigst weggeschafft werden; namentlich sind die zum Zimmern gebrauchten Flosse sofort nach gemachtem Gebrauche wegzuschaffen.

§ 13.

Die im geschlossenen Hafen liegenden Schiffe müssen an den dazu bestimmten Landpfählen befestigt werden.

Die Anker müssen unter dem Krahne hängen, der Stampfstock und der Aussenklüverbaum stets eingezogen und die Unterrahen, wenn nicht aufgetoppt, mindestens scharf

angebraßt sein, der Klüverbaum und der Besahnbaum aber, wenn es verlangt wird, eingezogen werden.

§ 14.

Sollen Güter vom Schiffe an's Land, oder vom Lande an's Schiff getragen, gerollt oder in ähnlicher Weise übergebracht werden, so muß die Löschbrücke die dazu nöthige Breite und Festigkeit haben.

§ 15.

Es ist verboten, Kehricht, Unrath oder sonstige Gegenstände irgend einer Art von den im geschlossenen Hafen liegenden Schiffen über Bord in den Hafen zu werfen, und ist der Führer des Schiffes in dieser Beziehung für sein Schiffsvolk verantwortlich und zugleich verpflichtet, auf Verlangen das von dem Schiffe über Bord Geworfene aus dem Hafen wieder herauszuschaffen.

Der an Bord eines Schiffes vorkommende Kehricht, Abfall oder sonstige Unrath ist nach Anweisung des Stations-Verwalters oder seiner Untergebenen an der Kaje niederzulegen.

§ 16.

Es ist verboten, Ballast über Bord in den geschlossenen Hafen oder Vorhafen zu werfen.

Beim Einnehmen oder Löschen von Ballast muß jede Verunreinigung des geschlossenen Hafens sorgfältig vermieden werden und sind namentlich, wenn der Ballast in Sand oder dergleichen besteht, Ballastklappen, Segel oder ähnliche Vorrichtungen anzuwenden.

Zum Auswerfen des Ballastes der im geschlossenen Hafen liegenden Schiffe wird der Stations-Verwalter einen Platz hinter den Landpfählen anweisen. Sandballast ist, während er an der Kaje liegt, durch eine Bedeckung zu schützen, so daß er nicht vom Winde in das Hafenbassin getrieben werden kann.

Wird der am geschlossenen Hafen niedergelegte Ballast nicht vor der Abreise des Schiffes, oder wenn sich diese länger verzögern sollte, nicht innerhalb 6 Wochen wieder eingenommen

oder weggeschafft, so wird derselbe auf Kosten des Schiffes fortgeschafft und als herrenloses Gut zum Besten der Hafenkasse verwendet.

§ 17.

Ohne Erlaubniß des Stations-Verwalters dürfen auf den Kajen keinerlei Schiffsgeräthe gelagert, desgleichen keine Zimmer-, Tischler- oder ähnliche Arbeiten vorgenommen werden. Ist die Erlaubniß ertheilt, so muß der benutzte Platz sofort nach Aufhören der Lagerung, bei Gestattung von Arbeiten täglich vor Sonnenuntergang, von Spähnen oder sonstigem Abfall gereinigt werden.

§ 18.

Auf den in dem geschlossenen Hafen liegenden Schiffen eder Art darf Feuer zum Kochen von Speisen und Getränken nur an genügend sicheren Feuerungsstätten angemacht, Licht nur in gehörig verschlossenen Laternen gebrannt werden. Der Stations-Verwalter ist ermächtigt und verpflichtet, den Gebrauch von Feuer und Licht auf einem Schiffe zu untersagen, wenn die Feuerungsstätten oder die Laternen nicht genügend sicher erscheinen.

Nach dem um 8 Uhr Abends durch das Läuten der Hafenglocke gegebenen Zeichen darf überall kein Feuer und Licht auf einem im geschlossenen Hafen liegenden Schiffe unterhalten werden.

§ 19.

Das Kochen oder Schmelzen von Theer, Oel, Pech, Harz, Schwärze oder anderen leicht Feuer fangenden Gegenständen an Bord eines Schiffes oder einem anderen, als an dem dazu von vorneherein bestimmten oder vom Stations-Verwalter angewiesenen Orte, ist verboten.

§ 20.

Ist es erforderlich, Schiffe zum Behufe des Kalfaterns zu brennen, so hat der damit beauftragte Schiffsbaumeister vorab die Genehmigung des Stations-Verwalters einzuholen, welche zu versagen ist, wenn das Brennen unter den vorlie-

genden Verhältnissen irgend bedenklich ist. Wird das Brennen gestattet, so hat der Stations-Verwalter einen zuverlässigen, von dem Schiffsbaumeister zu bezahlenden Wächter zu bestellen, welcher darauf zu achten hat, daß das Brennen mit der nöthigen Vorsicht geschehe, und den Platz nicht eher verlassen darf, bis das Feuer völlig gelöscht ist.

§ 21.

Soll ein Schiff zur Vertreibung der Ratten oder dergleichen ausgeräuchert werden, so ist davon dem Stations-Verwalter Anzeige zu machen, welcher die nöthigen Vorsichtsmaßregeln anzuordnen hat.

§ 22.

Alles Schießen mit Feuergewehren irgend einer Art auf den in dem geschlossenen Hafen liegenden oder dort ein- und ausgehenden Schiffen ist verboten.

§ 23.

Schiffe, welche Schießpulver, Petroleum oder ähnliche leicht entzündliche Artikel als Ladung führen oder einnehmen sollen, dürfen nicht in den geschlossenen Hafen legen oder dort laden.

Kleinere Vorräthe an Schießpulver bis zu 3 Kilogramm, können an Bord des Schiffes bleiben, wenn sie an einem genügend sicheren Orte aufbewahrt werden. Größere Vorräthe sind sofort vom Schiffe zu schaffen und an einem vom Stations-Verwalter anzuweisenden oder zu genehmigenden Orte zu lagern.

§ 24.

Soll, während der geschlossene Hafen oder dessen Eingang zugefroren ist, ein Schiff in denselben gelegt oder aus demselben geholt werden, so hat der Stations-Verwalter das erforderliche Aufeisen der Einfahrt unter seiner Aufsicht auf Kosten des Schiffes ausführen zu lassen.

Das Aufeisen des Hafens geschieht auf Kosten der Hafencasse.

§ 25.

Für jedes im Bezirke des geschlossenen Hafens liegende, von dem Führer und der Mannschaft verlassene Schiff muß dem Stations-Verwalter ein in Elsfleth wohnender Bevollmächtigter bestellt werden, welcher die etwaigen das Schiff betreffenden Anordnungen auszuführen hat.

Ist ein solcher Bevollmächtigter nicht bestellt, oder erfüllt derselbe die getroffenen Anordnungen nicht, so hat der Stations-Verwalter dieselben auf Kosten des Schiffes ausführen zu lassen.

§ 26.

Kein Schiff darf aus dem geschlossenen Hafen holen, wenn es sich nicht durch Quittungen über die richtige Bezahlung der an den mit der Hebung Beauftragten zu entrichtenden Hafengelder oder sonstigen Schiffahrts-Abgaben beim Stations-Verwalter ausweisen kann.

§ 27.

Der Schiffsführer, welcher einen fremden Matrosen zu entlassen beabsichtigt, hat davon dem Hafenmeister für die sonstigen Hafenanstalten in Elsfleth Anzeige zu machen, welcher die Genehmigung des Verwaltungsamts zu der Entlassung zu erwirken hat. Ohne solche Genehmigung entlassene Personen werden nach wie vor als zum Schiffe gehörig angesehen.

§ 28.

Es ist nicht gestattet, fremde Arbeiter, Schiffer oder Seeleute an Bord eines Schiffes zu beherbergen.

§ 29.

Den Schiffsleuten ist nur mit besonderer Erlaubniß des Verwaltungs-Amtes gestattet, am Lande Gewehre, Pistolen, Dolche, große Messer, überhaupt Waffen irgend einer Art, zu tragen.

§ 30

Niemand darf ein fremdes Boot oder sonstiges Fahrzeug ohne Genehmigung des Eigenthümers oder Schiffers gebrauchen.

§ 31.

Das Laden und Löschen von Gütern an der Kaje des geschlossenen Hafens ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Stations-Verwalters und nur an der von demselben dazu angewiesenen Stelle gestattet.

§ 32.

Die beim Laden oder Löschen auf die Kaje des geschlossenen Hafens gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger liegen, als es die Umstände durchaus erfordern und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Stations-Verwalters sofort wegzuschaffen oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§ 33.

Das Lagern von Gütern auf der Kaje des geschlossenen Hafens ohne vorherige Erlaubniß des Stations-Verwalters ist verboten. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden.

§ 34.

Erscheint eine Lagerung der Güter der vom Stations-Verwalter angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 3 Tagen nach der vom Stations-Verwalter geschehenen Aufforderung wegzuschaffen.

§ 35.

Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit, wie mit herrenlosen Sachen, verfahren.

§ 36.

Für die Benutzung des geschlossenen Hafens ist von den Schiffern ein Hafengeld und außerdem ein Schleusengeld für das Passiren der Ebbethüren an die Stations-Casse zu entrichten.

Bei Berechnung der Hafenabgaben kommen höchstens 1000 Kubikmeter in Rechnung und zahlen größere Schiffe nur für diesen Netto-Raumgehalt.

§ 37.

Das Hafengelb wird nach der Dauer der Benutzung der Hafen-Anstalt und nach der Größe der Schiffe (§ 4) berechnet, und beträgt für jeden Kubikmeter:

a. für die erste Woche . . . . . 0,02 M.
b. für die ferneren sieben Wochen, wöchentlich 0,01 „
c. für je drei Wochen der ferneren Liegezeit 0,01 „

Bei Berechnung der Liegezeit werden der Tag der Ankunft und des Abgangs zusammen als ein Tag, jede angefangene Woche resp. 3 Wochen für voll gerechnet.

§ 38.

Das Schleusen beträgt:

1. für das Ein- und Ausholen eines Schiffes durch die Thüren
   für ein Schiff unter 200 Kubikmeter . . 2 M.
   „ „ „ von 200 bis 350 Kubikmeter 3 „
   „ „ „ „ 350 Kubikmeter und darüber . . . . . 4 „
2. für das Einholen eines Flosses von Nutzholz, wenn solches gestattet wird . . . 2 „

§ 39.

Sämmtliche Schiffe können wegen Entrichtung des Hafengeldes und des Schleusengeldes einen Jahraccord eingehen, wenn sie für jeden Kubikmeter statt des Hafengeldes 0,15 M., statt des Hafen- und Schleusengeldes 0,20 M. voraus entrichten.

§ 40.

Ueber die Größe des Schiffes geben die Schiffspapiere die Norm. In deren Ermangelung, oder, wenn diese keine zuverlässige Auskunft geben, gilt die Schätzung des Stations-Verwalters, jedoch ist der Schiffsführer berechtigt, die Messung

des Schiffes durch die Schiffsvermessungs-Behörde zu verlangen; die dadurch veranlaßten Kosten fallen dem Schiffe zur Last.

Die Größe der Schiffe wird nach Kubikmeter berechnet, worunter stets der Netto-Raumgehalt verstanden wird Bruchtheile eines Kubikmeters werden für voll gerechnet.

§ 41.

Kähne und andere Leichterschiffe sind frei von Hafen- und Schleusengeld, wenn sie die Hafen-Anstalten nur benutzen, um Güter aus Seeschiffen zu laden oder denselben zuzubringen.

Außerdem ist denselben die Benutzung des geschlossenen Hafens nach Maßgabe der Bestimmungen im § 5 und 6 gegen die Hälfte der im § 36—39 erwähnten Abgaben gestattet.

§ 42.

Die Gebühren der Lootsen für deren Dienste im Bezirke des geschlossenen Hafens betragen:

Für das Einholen der Schiffe in den Hafen von einem Schiffe unter 200 Kubikmeter . . . . . 1,50 M.
von einem Schiffe von 200—350 Kubikmeter . . . . . 2,25 „
von einem Schiffe von 350 Kubikmeter und darüber . . . . . 3 „

Für Boothülfe beim Einholen in den Hafen oder Ausholen aus demselben werden für jedes Schiff 1 M. berechnet.

§ 43.

Uebertretungen dieser Bestimmungen werden, vorbehältlich der Verpflichtung zur Erstattung des durch die Uebertretung etwa angerichteten Schadens, mit Geldstrafen bis zu 150 M. bestraft.

§ 44.

Etwaige Beschwerden über die Lootsen und Hafenwärter (oder den Hafenboten) sind zunächst beim Stations-Verwalter, über Verfügungen des Stations-Verwalters oder die Anwendung der vorstehenden Taxen aber bei dem Verwaltungsamte

Elsfleth anzubringen, welches darüber, unter Vorbehalt der Berufung an das Staatsministerium, Departement des Innern entscheidet.

§ 45.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Januar 1875 in Kraft.

Oldenburg, den 2. December 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 15. December 1874.) 35. Stück.

Inhalt:

№ 68.

Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Erlassung eines neuen Weggeld-Tarifes.

Oldenburg, den 7. December 1874.

Wir **Nicolaus Friedrich Peter**, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen unter Bezugnahme auf Artikel 137. 2 des Staatsgrundgesetzes im Anschluß an das Reichs-Münzgesetz vom 9. Juli 1873 und die Verordnung vom 27. Juli 1874, betreffend die Einführung der Reichsmarkrechnung, für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

An die Stelle des als Anlage zu der Wegeordnung vom 12. Juli 1861 publicirten Weggelds-Tarifes tritt mit dem 1. Januar 1875 der nachstehende Tarif.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 7. December 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Berg. Ruhstrat. Mutzenbecher.

v. Buttel.

Weggeld-Tarif.

An Weggeld ist zu zahlen

A. von Fuhrwerk, einschließlich der Schlitten, welches dient:

I. zum Fortschaffen von Personen, für jedes Zugthier . . . . . 10 Pfennig

II. zum Fortschaffen von Lasten:

1. wenn es beladen ist, d. h. wenn auf demselben, ausser dem Zubehör und Futter für höchstens drei Tage, andre Gegenstände von mehr als 200 Pfund Gewicht sich befinden, für jedes Zugthier . . . . . 10 Pfennig
2. wenn es unbeladen ist, für jedes Zugthier:
   a. Frachtwagen . . . . . 7 Pfennig
   b. gewöhnliches Landfuhrwerk . . . . 3 Pfennig

B. von unangespannten Thieren:

I. für jedes Pferd oder Maulthier, auch ein- und zweijährige Füllen mit oder ohne Reiter oder Last . . . . . 3 Pfennig

II. für Rindvieh und Esel, das Stück . . . 2 Pfennig

Zusatz-Bestimmungen:

1. Von Fuhrwerk, an dessen Radfelgen hervorstehende Kopfnägel, Stifte oder Schrauben oder zwar eingesenkte jedoch wenigstens 6 Millimeter über der Oberfläche des Reifs hervorragende Nägel sich befinden, ist das Doppelte der unter A II bestimmten Sätze zu entrichten.
2. Für mit Hunden bespanntes Fuhrwerk, für Schafe, Ziegen, Schweine, Saugfüllen und Kälber ist kein Weggeld zu zahlen.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 17. Decbr. 1874.) 36. Stück.

Inhalt.

№. 69.

Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Ausführung der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874.

Oldenburg, den 11. December 1874.

Wir Nicolaus Friedrich Peter, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen ꝛc. ꝛc.

verordnen zur Ausführung der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichs-Gesetzblatt Seite 73) für das Herzogthum Oldenburg was folgt:

Art. 1.

Im Herzogthum Oldenburg bilden die Verwaltungs-

ämter Jever, Varel, Stollhamm und Landwührden für ihre Bezirke die Strandämter (§§ 1 und 2 der Strandungsordnung).

Art. 2.

Die Aufsicht über die Strandämter und Strandvögte führt das Staatsministerium, Departement des Innern.

Die Strandvögte werden auf den Vorschlag der Strandämter vom Staatsministerium, Departement des Innern, ernannt.

Art. 3.

Wer ein auf den Strand gerathenes oder sonst unweit desselben in Seenoth befindliches Schiff wahrnimmt, hat hiervon sofort dem zuständigen Strandvogt oder dem nächsten Gemeindevorstand oder Bezirksvorsteher (Bauervogt) Anzeige zu machen.

Art. 4.

Die im § 25 der Strandungsordnung gedachte Befugniß wird den Strandämtern überwiesen.

Art. 5.

Die im § 38 der Strandungsordnung der Aufsichtsbehörde zugewiesenen Obliegenheiten werden den Strandämtern übertragen (§ 40 der Strandungsordnung).

Art. 6.

Alles weiter zur Ausführung Erforderliche hat das Staatsministerium, Departement des Innern, zu veranlassen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Oldenburg, den 11. December 1874.

(L. S.) **Peter.**

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 24. Decbr. 1874.) 37. Stück.

Inhalt.

№ 70.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das im Vareler Hafen von den Schiffen und deren Ladungen zu entrichtende Lastgeld.

Oldenburg, den 15. December 1874.

Das nach § 4 der Regierungs-Bekanntmachung vom 30. Januar 1847, betreffend die Einführung eines Lastgeldes und einer Gewerbesteuer in der Herrschaft Varel, zu erlegende Lastgeld wird für die Schiffe, sowie für die Waaren, welche durch die Vareler Schleuse ein- oder ausgehen, vom 1. Januar 1875 an nach folgendem Tarife erhoben werden, jedoch sollen Theile der im Tarif benannten Gewichts- und Maaßgrößen gleichfalls für voll und für einzelne Partien soll nicht unter 0,03 ℳ. gerechnet werden.

		für den Kubikmeter
1. Für Schiffe.		M.
a. die nur die Jade befahren		0,02
b. die von Häfen an und zwischen der Ems und Elbe kommen oder dahin gehen . . .		0,03
c. die von entfernteren Häfen kommen oder dahin gehen		0,06
2. Für Waaren.	Maaßstab.	
Amidam	100 Kilogr.	0,04
Anchovis	100 „	0,20
Apotheker-Waaren	100 „	0,20
Baumwolle	100 „	0,03
Bohnen	100 „	0,02
Borke	100 „	0,01
Buchweizen	100 „	0,02
Cigarren	1000 Stück	0,05
Cochenille	100 Kilogr.	0,20
Corinthen	100 „	0,10
Dachziegel	1000 Stück	0,20
Dünger	1 Fuder	0,10
Eisen, Roh-	100 Kilogr.	0,01
Eisen, Guß- und Schmiede- . . .	100 „	0,02
Erbsen	100 „	0,03
Erde	1 Fuder	0,10
Farbewaaren, ordin.	100 Kilogr.	0,03
Feldsteine	1 Fuder	0,10
Feuerbrickes	1000 Stück	0,20
Gerste	100 Kilogr.	0,02
Graupen	100 „	0,03
Grauwerk	Kubikmeter	0,20
Guano oder künstl. Dünger . . .	100 Kilogr.	0,03
Gips	100 „	0,02
Gewürze	100 „	0,20

	Maaßstab.	M.
Hafer	100 Kilogr.	0,02
Hanfsamen	100 „	0,04
Harz	100 „	0,20
Häringe	Tonne	0,05
	Faß	0,03
Heu	100 Kilogr.	0,01
Holz, Bau- und Nutz-	Kubikmeter	0,08
Holzwaaren	100 Kilogr.	0,03
Hopfen	100 „	0,10
Indigo	100 „	0,20
Kaffee	100 „	0,08
Kalk, Muschel- und Muscheln	100 „	0,01
Kalk, Stein- und Kalksteine	100 „	0,01
Knochen	100 „	0,01
Kohlenschlacke	100 „	0,01
Kreide	100 „	0,01
Lumpen	100 „	0,02
Malz	100 „	0,03
Manufacturwaaren	100 „	0,20
Mehl	100 „	0,03
Oel	100 „	0,03
Oelkuchen	100 Stück	0,20
Papier	100 Kilogr.	0,03
Pech	100 „	0,02
Pflaumen	100 „	0,08
Pottasche	100 „	0,03
Rappsaat	100 „	0,03
Reis	100 „	0,03
Rocken	100 „	0,02
Rosinen	100 „	0,10
Säeleinsamen	100 „	0,04
Salz	100 „	0,02
Sand und Erde	1 Kubikmeter (Fuder)	0,10

	Maaßstab.	M.
Sardellen	100 Kilogr.	0,20
Schlagleinsaat	100 „	0,03
Schiefer	100 „	0,01
Schlengenmaterial	1 Fuder	0,10
Schinken	100 Kilogr.	0,04
Seife, ordinaire, weiße und schwarze.	100 „	0,03
Soda	100 „	0,02
Speck	100 „	0,04
Spirituosen	1 Hektoliter	0,05
Steentjes	100 Kilogr.	0,03
Steinkohlen	100 „	0,01
Steingruß	100 „	0,01
Stroh	100 „	0,01
Syrup	100 „	0,04
Taback, roher	100 „	0,03
Taback, fabricirter	100 „	0,08
Thee	100 „	0,20
Theer	100 „	0,02
Thon	100 „	0,02
Thran	100 „	0,03
Torf	100 „	0,01
Twist	100 „	0,08
Waidasche	100 „	0,03
Wein	1 Hektoliter	0,05
Weizen	100 Kilogr.	0,02
Ziegelsteine	1000 Stück	0,20
Zucker, Roh-	100 Kilogr.	0,02
Zucker, fabricirter	100 „	0,08

Alle nicht besonders benannte Waaren zahlen, wenn der Werth derselben für 1 Centner (= 50 Kilogr.) den Betrag

		M.
von 3 M. nicht übersteigt . . .	100 Kilogr.	0,01
„ 15 „ „ „ . . .	100 „	0,02
„ 30 „ „ „ . . .	100 „	0,03
„ 45 „ „ „ . . .	100 „	0,04
„ 60 „ „ „ . . .	100 „	0,08
wenn dieselben einen höheren Werth haben	100 „	0,10

Oldenburg, den 15. December 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttel.

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 30. Decbr. 1874.) 38. Stück.

Inhalt.

№ 71.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Außerkurssetzung verschiedener Landes-Silber- und Kupfermünzen.

Oldenburg, den 24. December 1874.

Indem das Staatsministerium eine Bekanntmachung des Reichskanzlers, betreffend die Außerkurssetzung verschiedener Landes-Silber- und Kupfermünzen vom 19. d. Mts. (Reichsgesetzblatt S. 149) nachstehend zur besonderen Kunde der Eingesessenen des Herzogthums bringt, macht es bekannt,

daß es zwar in Betreff der unter 2. bis 6. des § 1 der Bekanntmachung des Reichskanzlers bezeichneten Münzen von der Errichtung einer Einlösungsstelle im Herzogthum wegen mangelnder Veranlassung Abstand genommen hat,

daß aber in Betreff der unter Z. 1. des § 1 genannten, auf Grund der Zwölftheilung des $\frac{1}{30}$ Thalerstückes

ausgeprägten Zwei- und Vier-Pfennigstücke deutschen Gepräges die Großherzogliche Hauptkassen-Verwaltung hieselbst und die einzelnen Großherzoglichen Amtsrecepturen des Herzogthums beauftragt worden sind, solche Münzen während der Monate Januar, Februar und März 1875 nicht nur nach deren in der Bekanntmachung angegebenen gesetzlichen Werthe in Zahlung zu nehmen, sondern sie auch — jedoch nur in Beträgen von mindestens 12 Thalerpfennigen = 10 Pfennigen Reichsmünze oder in einem Vielfachen dieses Betrages — gegen Reichs- oder Landesmünzen umzuwechseln.

Nach dem 31. März 1875 werden derartige Münzen auch von diesen Kassen überall nicht mehr angenommen.

Oldenburg, den 24. December 1874.

Staatsministerium.

Departement der Finanzen.

Ruhstrat.

Weichardt.

Bekanntmachung

betreffend die

Außerkurssetzung verschiedener Landes-Silber- und Kupfermünzen

vom 19. December 1874.

Auf Grund der Artikel 8, 13 und 16 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 233) hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§ 1.

Vom 1. Januar 1875 an gelten nicht ferner als gesetzliches Zahlungsmittel:

1) die auf Grund der Zwölftheilung des $\frac{1}{30}$ Thalerstückes ausgeprägten Zwei- und Vier-Pfennigstücke deutschen Gepräges,

2) die Zwei-, Vier- und Acht-Hellerstücke kurhessischen Gepräges,

3) die nach dem Leipziger oder Torgauer Zwölfthaler- oder Achtzehngulden-Fuß ausgeprägten sogenannten Kassen-Eindrittel- und Zweidrittel-Stücke hannoverschen Gepräges,

4) nachstehende Silbermünzen schleswig-holsteinischen (nicht dänischen) Gepräges:

$\frac{1}{1}$ Speziesthaler	oder	60	Schilling	schlesw.-holst.	Kurant,
$\frac{2}{3}$ „	„	40	„	„	„
$\frac{1}{3}$ „	„	20	„	„	„
$\frac{1}{5}$ „	„	12	„	„	„
$\frac{1}{6}$ „	„	10	„	„	„
$\frac{1}{12}$ „	„	5	„	„	„
$\frac{1}{15}$ „	„	4	„	„	„
$\frac{1}{24}$ „	„	$2\frac{1}{2}$	„	„	„
Zweisechslingstück „		1	„	„	„

5) nachstehende vor dem Jahre 1840 ausgeprägte Münzen Kurfürstlich oder Königlich sächsischen Gepräges:

$\frac{1}{24}$ Thalerstücke,
$\frac{1}{48}$ Thalerstücke (Sechser),
Achtpfenniger,
Dreier und
Einpfenniger in Silber, und
Dreier in Kupfer,

6) die in den Jahren 1828 bis 1831 ausgeprägten Einhundertkreuzer-Stücke und Zehnkreuzer-Stücke badischen Gepräges.

Es ist daher vom 1. Januar 1875 ab außer den mit der Einlösung beauftragten Kassen Niemand verpflichtet, diese Münzen in Zahlung zu nehmen.

§ 2.

Die im Umlaufe befindlichen, im § 1 bezeichneten Münzen werden in den Monaten Januar, Februar und März 1875 von den durch die Landes-Zentralbehörden zu bezeichnenden Kassen derjenigen Bundesstaaten, welche diese Münzen geprägt haben, beziehungsweise in deren Gebiet dieselben gesetzliches Zahlungsmittel sind, nach dem in dem § 3 festgesetzten Werthverhältnisse für Rechnung des Deutschen Reichs sowohl in Zahlung angenommen, als auch gegen Reichs- beziehungsweise Landesmünzen, jedoch nur in Beträgen von mindestens 12 Pfennigen preußisch oder 3½ Kreuzern süddeutsch gleich 10 Pfennigen Reichsmünze oder in einem Vielfachen dieses Betrages umgewechselt.

Nach dem 31. März 1875 werden derartige Münzen auch von diesen Kassen weder in Zahlung noch zur Umwechselung angenommen.

§ 3.

Die Einlösung der im § 1 bezeichneten Münzen erfolgt zu dem nachstehend vermerkten festen Werthverhältnisse:

die unter Ziffer 1 erwähnten Zweipfennigstücke zu . .	—	M.	1⅔ Pf.	Reichsmünze
„ ebendort aufgeführten Vierpfennigstücke zu . .	—	„	3⅓ „	„
„ Zweihellerstücke kurhessischen Gepräges zu . .	—	„	1⅔ „	„
„ Vierhellerstücke kurhessischen Gepräges zu . .	—	„	3⅓ „	„
„ Achthellerstücke kurhessischen Gepräges zu . .	—	„	6⅔ „	„
„ sogenannten Kassen-Eindrittelstücke zu	1	„	15 „	„
„ sogenannten Kassen-Zweidrittelstücke zu	2	„	30 „	„
„ ⅙ Speziesthaler oder 60 Schillinge zu	4	„	50 „	„

die $\frac{2}{3}$ Speziesthaler oder 40 Schillinge zu	3	M.	—	Pf. Reichsmünze
„ $\frac{1}{3}$ Speziesthaler oder 20 Schillinge zu	1	„	50	„ „
„ $\frac{1}{5}$ Speziesthaler oder 12 Schillinge zu	—	„	90	„ „
„ $\frac{1}{6}$ Speziesthaler oder 10 Schillinge zu	—	„	75	„ „
„ $\frac{1}{12}$ Speziesthaler oder 5 Schillinge zu	—	„	$37\frac{1}{2}$	„ „
„ $\frac{1}{15}$ Speziesthaler oder 4 Schillinge zu	—	„	30	„ „
„ $\frac{1}{24}$ Speziesthaler oder $2\frac{1}{2}$ Schillinge zu	—	„	$18\frac{3}{4}$	„ „
das Zweisechslingstück oder 1 Schilling zu . . .	—	„	$7\frac{1}{2}$	„ „
die $\frac{1}{24}$ Thalerstücke sächsischen Gepräges zu	—	„	12	„ „
„ $\frac{1}{48}$ Thalerstücke sächsischen Gepräges (Sechser) zu .	—	„	6	„ „
„ Achtpfenniger sächsischen Gepräges zu	—	„	8	„ „
„ Dreier in Silber und Kupfer sächsischen Gepräges zu	—	„	3	„ „
„ Einpfenniger sächsischen Gepräges zu	—	„	1	„ „
„ 100 Kreuzerstücke badischen Gepräges zu	2	„	$85\frac{5}{7}$	„ „
„ 10 Kreuzerstücke badischen Gepräges zu	—	„	$28\frac{4}{7}$	„ „

§ 4.

Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausch (§ 2) findet auf durchlöcherte und anders, als durch den gewöhnlichen Umlauf im Gewicht verringerte, ingleichem auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

Berlin, den 19. December 1874.

Der Reichskanzler.

Fürst v. Bismarck.