

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Schifffahrts-Handbuch**

**Strackerjan, Friedrich Anton**

**Oldenburg, 1854**

Schifffahrts-Handbuch.

**urn:nbn:de:gbv:45:1-7412**

# Schiffahrts-Handbuch.

## Erster Nachtrag.

### I. Abtheilung.

#### Handels- und Schiffahrts-Verträge.

##### Zu G. Belgien. (Seite 7.)

Brüssel, den 10. Mai 1853. Amtlicher Bekanntmachung zufolge sind nunmehr auch die Oldenburgischen Schiffe von der Besichtigung in Betreff der Seefähigkeit in Belgischen Häfen befreit.

##### Zu L. Großbritannien. (Seite 23.)

#### IV. Reciprocitäts-Vertrag wegen Auslieferung desertirter Matrosen.

(Reg.-Bekanntm. vom 23. Juli 1853.)

Mit Höchster Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs und mit Zustimmung des Landtags ist von dem Großherzoglichen Staatsministerium die Verpflichtung übernommen:

daß Matrosen und Seeleute, welche in den Oldenburgischen Häfen von einem unter Großbritannienischer Flagge fahrenden Rauffahrteischiffe



desertiren, wo sie sich innerhalb des Oldenburgischen Staatsgebiets betreffen lassen, auf Ansuchen des Großbritannischen Consuls oder Capitains des betreffenden Schiffs von den Oldenburgischen Polizeibehörden angehalten und an Bord ihres respectiven Schiffs zurückgeliefert werden sollen.

Von Seiten des Königlich-Großbritannischen Governements ist rücksichtlich der von Oldenburgischen Schiffen in Großbritannischen Häfen oder den Häfen der Ostindischen Compagnie desertirten Matrosen und Seeleute die nämliche Zusicherung ertheilt.

In Gemäßheit einer ministeriellen Verfügung werden demnach sämtliche Polizeibehörden hiedurch angewiesen, diesem gemäß zu verfahren, und bleibt es den hiesigen Seefahrern überlassen, in den Großbritannischen und Ostindischen Häfen, vorkommenden Falls, unter Beziehung auf diese Bekanntmachung, ein gleiches Verfahren zu verlangen.

## **T. Zollvereinsstaaten.**

### **I. Vertrag zwischen Preußen und Hannover vom 7. Sept. 1851,**

betreffend die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein, welchem Oldenburg am 21. Febr. 1853 und Kniphäusen am 23. Sept. 1853 beigetreten ist.

Art. 8. Die in den Artikeln 15 und 19 der Zollvereins-Verträge zugesicherte Gleichstellung der Angehörigen aller Vereinststaaten hinsichtlich der Flußschiffahrt und hinsichtlich des Handels in den Seehäfen erstreckt sich auch auf die gegenseitige Zulassung der Schiffe beider contrahirenden Staaten zur Binnenschiffahrt oder Cabotage, ohne daß dafür andere oder

höhere Abgaben von Schiff und Ladung, als von den Schiffen des eigenen Staates zu entrichten sind.

II. Vertrag vom 4. April 1853

zwischen Preußen, Bayern, Sachsen, Hannover, Württemberg, Baden, Kurhessen, dem Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten, Braunschweig, Oldenburg, Nassau und der freien Stadt Frankfurt,

die Fortdauer und Erweiterung des Zoll- und Handelsvereines betreffend.

(Landesherrliche Verordnung vom 25. Aug. 1853.)

Art. 15. Die Wasserzölle oder auch Weggeld-Gebühren auf Flüssen, mit Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgefäß treffen (Recognitions-Gebühren), sind von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Congresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts Besonderes verabredet wird.

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

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

Art. 16. Von dem Tage an, wo die gemeinschaftliche Zollordnung des Vereins in Vollzug gesetzt wird, sollen im Königreich Hannover und im Herzogthum Oldenburg, wie bereits in den übrigen zum Zollvereine gehörigen Gebieten geschehen ist, alle etwa noch bestehenden Stapel- und Umschlagsrechte aufhören, und Niemand soll zur Anhaltung, Verladung oder Lagerung gezwungen werden können, als in den Fällen, in welchen die gemeinschaftliche Zollordnung oder die betreffenden Schiffahrts-Reglements es zulassen oder vorschreiben.

Art. 17. Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fähr-, Hafens-, Waage-, Krähnen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben, und in der Regel nicht, keinesfalls aber über den Betrag der gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten hinaus, erhöht, auch überall von den Unterthanen der anderen kontrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Unterthanen, ingleichen ohne Rücksicht auf die Bestimmung der Waaren erhoben werden.

Art. 19. Preußen, Hannover und Oldenburg werden gegenseitig ihre Seeschiffe und deren Ladungen unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben, wie die eigenen Seeschiffe zulassen und von diesem Grundsatz namentlich auch in Betreff der Binnenschiffahrt oder Cabotage keine Ausnahme machen.

Ihre Seehäfen sollen dem Handel der Unterthanen jedes anderen Vereinsstaates gegen völlig gleiche Abgaben, wie solche von den eigenen Unterthanen entrichtet werden, offen stehen; auch sollen die in frem-

den See- und anderen Handelsplätzen angestellten Consuln eines oder des anderen der contrahirenden Staaten veranlaßt werden, der Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten sich in vorkommenden Fällen möglichst mit Rath und That anzunehmen.

Art. 41. In Folge der Erneuerung der Zollvereins-Verträge treten die daran betheiligten Deutschen Staaten, nach stattgehabter Prüfung, dem zwischen Preußen und Oesterreich abgeschlossenen Handels- und Zollvertrage vom 19. Februar 1853, nach Maafgabe des Artikels 26 des letztgedachten Vertrages, hiermit förmlich bei, dergestalt, daß dessen sämtliche Bestimmungen auch auf die oben gedachten Deutschen Staaten vom 1. Januar 1854 ab Anwendung finden werden.

Art. 42. Sofern der gegenwärtige Vertrag nicht vor dem 1. Januar 1864 von dem einen oder dem anderen der kontrahirenden Staaten aufgekündigt wird, so soll er auf weitere zwölf Jahre und so fort von zwölf zu zwölf Jahren als verlängert angesehen werden.

### III. Handels- und Zoll-Vertrag

zwischen Oesterreich und Preußen

vom 19. Febr. 1853.

(Landesherrliche Verordn. vom 25. Aug. 1853.)

Art. 11. Stapel- und Umschlagsrechte sind in den Staaten der kontrahirenden Theile unzulässig und es darf, vorbehaltlich schifffahrts- und gesundheitspolizeilicher, so wie der zur Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften, kein Waarenführer gezwun-

gen werden, an einem bestimmten Orte anzuhalten, aus-, ein- oder umzuladen.

Art. 12. Die contrahirenden Theile werden die Seeschiffe des anderen Theiles und deren Ladungen unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben, wie die eigenen Seeschiffe, zulassen.

Die Schifffahrt zwischen Seehäfen seines Gebietes kann jeder Staat seinen eigenen Schiffen vorbehalten. Begünstigungen jedoch, welche in Beziehung hierauf einer der contrahirenden Staaten den Schiffen dritter Staaten durch Uebereinkunft gewährt, wird derselbe auch den Schiffen des anderen Staates zu Theil werden lassen, wenn letzterer die Gegenseitigkeit zugesteht. Die successive Befrachtung oder Entlöschung in mehreren Seehäfen des einen Staates soll den Schiffen des anderen Staates gestattet sein.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe jedes der contrahirenden Staaten ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe des einen Staates sollen die nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Messbriefe, vorbehaltlich der Reduction der Schiffsmasse, bei Feststellung von Schifffahrts- und Hafengebühren im anderen Staate genügen.

Art. 13. Von Schiffen des einen der contrahirenden Theile, welche in Unglücks- oder Nothfällen in die Seehäfen des andern einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnöthig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schifffahrts- oder Hafengebühren nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines der contrahirenden Theile verladen waren, soll von dem anderen, unter Vorbehalt der Durch-

gangsabgabe bei der Wiederausfuhr zu Lande und des etwaigen Bergelohns, eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen.

Art. 14. Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der contrahirenden Theile sollen Schiffsführer und Fahrzeuge, welche einem derselben angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Staates.

Art. 15. Die Benutzung der Chaussees und sonstigen Straßen, Canäle, Schleusen, Fahren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krähne und Waage-Anstalten, der Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Bergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, insoweit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, soll, gleichviel ob dieselben vom Staate oder Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen des anderen Staates unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staates gestattet werden.

Gebühren dürfen, vorbehaltlich der beim Seebeleuchtungs- und Seelootsenwesen zulässigen abweichenden Bestimmungen, nur bei wirklicher Benutzung solcher Anlagen und Anstalten erhoben werden.

Art. 18. Die Unterthanen des einen der contrahirenden Theile, welche das Frachtfuhrgewerbe, die See- oder Flußschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Staaten betreiben, sollen für diesen Gewerbebetrieb in dem Gebiete des andern Theils einer Gewerbesteuer nicht unterworfen werden.



Art. 20. Jeder der contrahirenden Theile wird seine Consuln im Auslande verpflichten, den Angehörigen des anderen Theiles, sofern letzterer an dem betreffenden Orte durch einen Consul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

Art. 25. Die Dauer dieses Vertrages wird auf zwölf Jahre, also vom 1. Januar 1854 bis zum 31. December 1865 festgestellt.

Art. 26. Der Beitritt zu diesem Vertrage bleibt denjenigen deutschen Staaten vorbehalten, welche am 1. Januar 1854 oder später zum Zollvereine mit Preußen gehören werden.

Nicht minder steht der Beitritt zu diesem Vertrage den jetzt oder in Zukunft mit Oesterreich zollverbündeten italienischen Staaten frei.

## II. Abtheilung.

### A. Seepaß. (Seite 59.)

Zu §. 10 der Verordnung S. 64 ist zu bemerken, daß zur Erlangung eines neuen Passes auch das Certificat über den nach §. 3 geleisteten Eid mit dem alten Passe wieder eingeliefert werden muß.

### B. Instruction für die oldenburgischen Consuln.

Zusatz zu §. 15 derselben (S. 73 d. Sch.-Hdbchs.)  
(Reg.-Bekanntm. vom 30. Juni 1853.)

In Gemäßheit Höchster Verfügung wird hiedurch bekannt gemacht: daß von denjenigen hiesigen See-

fahrern, welche mit ihren Schiffen nach Constantinopel kommen und sich, nach den bestehenden Vorschriften, bei dem dortigen Großherzoglichen Consulat anmelden, außer den im §. 15 der Consuln-Instruction bestimmten Gebühren, wo solche bezahlt werden müssen,

1. eine Schiffs-Expeditionsgebühr von drei Spanischen Thalern für jede Zweihundert Tonnen der Trägigkeit des Schiffs,
2. eine Hafenmeistergebühr von drei Spanischen Thalern

an den Großherzoglichen Consul zu bezahlen ist.

Zu F. Seite 76. u. 77.

### Die Auffindung der ersten Weser-Schlüssel-Tonne.

(Reg.-Bekanntm. vom 26. August 1853.)

Zur Nachricht für Seefahrer wird hiedurch bekannt gemacht, daß zu leichterem Auffindung der die westliche Einfahrt der Weser bezeichnenden ersten Weser-Schlüssel-Tonne auf dem Nord-West-Ende der Nordsee-Insel Wangerooge zwei Baaken errichtet sind.

Diese Baaken stehen auf zwei der höchsten Dünen der Insel in einer Entfernung von 750 Fuß von einander und in der Richtung von N. O.  $\frac{1}{8}$  O. und S. W.  $\frac{1}{8}$  W., beide in gerader Linie mit der ersten Weser-Schlüssel-Tonne.

Die südwestliche Baake mit einem 14 Fuß  $\square$  Kopfe ist 54 Fuß hoch, die nordöstliche ist 50 Fuß hoch mit einem runden Kopfe von 14 Fuß Durchmesser.

Schiffe, welche von Westen kommen und die erste Weser-Schlüssel-Tonne auffinden wollen, müssen, wenn sie sich der Insel Wangerooge in gehöriger Entfernung genähert haben, bei östlichem Cours ihren

Lauf so lange fortsetzen, bis man beide Baaken in gerader Linie und in S. W.  $\frac{1}{8}$  W. pr. Compaß hat, so daß die südwestliche durch die nordöstliche Baake gedeckt ist, und werden sie zugleich mit der Tiefe von  $8\frac{1}{2}$  Faden bei niedrigem Wasser die erste Weser-Schlüssel-Tonne daselbst antreffen, oder, wenn solche vertrieben, nach vorstehender Angabe sich auf den Marken der benannten Tonne befinden.

## H. Anstellung beeideter Messer.

(Gesetz vom 28. Juni 1853.)

§. 1. An denjenigen Orten des Herzogthums, wo es dem Bedürfnisse des Verkehrs entspricht und von den Gewerbetreibenden gewünscht wird, sollen beeidete Messer angestellt werden.

§. 2. Der beeidigte Messer ist bestimmt, den Verkehr und Umsatz der Waaren durch Messen zu erleichtern und bei Streitigkeiten über die Quantität empfangener oder zu liefernder Waaren die Differenz zu ermitteln.

§. 3. Es bleibt einem Jeden unbenommen, die unten bezeichneten Meßgüter selbst zu messen oder messen zu lassen; auf Verlangen des Ablieferers oder Empfängers muß ein Messer zugezogen werden.

Der Messer ist nicht nur verbunden, die betreffenden Meßgüter, namentlich Früchte, Kalk, Torf, Steinkohlen u. s. w. redlich zu messen und darüber Buch zu führen, sondern auch verpflichtet, darauf zu achten, daß die Gehülfen zum Vortheile oder Nachtheile des einen oder anderen Betheiligten beim Einschaulen sich keiner unerlaubten Handgriffe schuldig machen, daß Schiffer, Bootsführer, Fuhrleute, Absender, Empfänger rechtlich behandelt, und Niemand übervortheilt werde.

§. 4. Ueber jede vorgenommene Messung führt der Messer nach einem von dem Amte (Stadtmagistrate) ihm ertheilten Formulare ein Jahrbuch und ertheilt aus selbigem den Beikommenden einen Auszug als Attest, mit Angabe der Quantität nach Lasten, Tonnen, Scheffeln, Kannen, Balken 2c.

§. 6. Hülfsmesser treten, wenn sie in Funktion sind, in dieselben Rechte und Pflichten ein, welche der Messer nach diesem Gesetze hat.

§. 7. Die Zahlung der Meßgebühren geschieht nach der von dem Amte (Stadtmagistrate) nach Rücksprache mit dem Amts- und Ortsausschusse (Stadtrath) und den zunächst dabei betheiligten Gewerbetreibenden festgesetzten Taxe.

## **J. Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen.**

### **I. Gesetz vom 3. August 1853.**

Art. 1. Die Befugniß, für eigene Rechnung Verträge über die Beförderung von Passagieren, welche die erste Kajüte nicht benutzen, nach überseeischen Häfen abzuschließen und zu dem Ende Bevollmächtigte (Agenten) zu bestellen, sowie eigene oder fremde, zu diesem Zwecke angenommene, Schiffe mit solchen Passagieren zu expediren, steht nur denjenigen zu, welche dazu von der Regierung eine Concession erlangt haben.

Dieselben werden mit dem Ausdrücke „Schiffsexpedienten“ bezeichnet.

Art. 2. Jeder Schiffsexpedient hat für die Erfüllung der ihm, dem Staate sowie den Passagieren gegenüber, nach diesem Gesetze sowie nach den zur Ausführung desselben zu erlassenden Vorschriften obliegenden oder durch die Ueberfahrtsverträge über-

nommenen Verbindlichkeiten, vor Ausfertigung der Concession, bei der Regierung eine Sicherheit von 5000 Thalern, welche jedoch bei bloß directer Beförderung von der Regierung ermäßigt werden kann, durch genügende Hypothek, Bürgschaft, Baarzahlung, oder Hinterlegung annehmlicher Werthpapiere zu stellen.

Art. 3. Die von dem Expedienten, beziehungsweise dessen Hauptagenten (Art. 6), geleistete Sicherheit kann erst nach erfolgter Aufhebung des Geschäfts und auch dann erst zurückgefordert werden, wenn alle aus demselben hervorgegangenen Verbindlichkeiten als erloschen zu betrachten sind. Letzteres ist anzunehmen, wenn, ohne daß deshalb Ansprüche erhoben worden sind, seit den einzelnen Passagier-Beförderungen:

- a) nach Häfen dießseits des Aequators mindestens 6 Monate,
- b) nach Häfen jenseits des Aequators, aber dießseits des Cap Horn oder des Vorgebirges der guten Hoffnung mindestens 9 Monate,
- c) nach Häfen jenseits des Cap Horn oder des Vorgebirges der guten Hoffnung mindestens 12 Monate verstrichen sind.

Art. 4. Die Befugniß, für andere, einheimische oder auswärtige Schiffsexpedienten als Bevollmächtigter (Agent) aufzutreten und bestimmte oder unbestimmte Schiffsgelegenheiten zur Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen anzukündigen, sowie Ueberfahrtsverträge abzuschließen, steht nur denjenigen Eingefessenen des Herzogthums zu, welche die Erlaubniß dazu bei der Regierung erhalten haben. Ausnahmsweise sind indessen auch die Schiffscapitains befugt, für Rechnung ihres Expedienten und unter Verantwortlichkeit desselben, zur Beförderung

mit den von ihnen geführten Schiffen solche Passagiere anzunehmen, welche erst nach der Expedition des Schiffs (Abfertigung des Capitains) sich bei ihnen melden.

Die Agenten, beziehungsweise Schiffscapitains haf- ten, neben ihrem Auftraggeber, persönlich für die Er- füllung der von ihnen abgeschlossenen Ueberfahrts- verträge. Dieselben dürfen von den Passagieren keinerlei Vergütung verlangen und haben sich dieser- halb lediglich an ihren Auftraggeber zu halten.

Art. 5. Zur Erwirkung der Befugniß, als Agent für Schiffsexpedienten aufzutreten, ist, neben dem Nachweise der Unbescholtenheit, die Vollmacht des Schiffsexpedienten beizubringen und ist dabei anzuge- ben, ob dieselbe sich nur auf die directe oder auch auf die indirecte Beförderung der Schiffspassagiere über einen oder mehrere Zwischenhäfen bezieht. Zu- gleich ist darzuthun, daß der Schiffsexpedient nach den in dessen Heimath geltenden Gesetzen zur Beförderung von Schiffspassagieren jeder Art, namentlich also auch von Zwischendecks-Passagieren, nach überseeischen Häfen berechtigt ist.

Art. 6. Für auswärtige Schiffsexpedienten, welche Verträge über die Beförderung von Schiffspassagieren über einen oder mehrere Zwischenhäfen abzuschließen beabsichtigen oder die einem Staate angehören, in welchem den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechende Vorschriften zur Ueberwachung der Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen nicht be- stehen, sind nur dann Agenten zu concessioniren, wenn jene zunächst einen im Herzogthum ansässigen Haupt- agenten bestellt haben, welcher sowohl dem Staate als auch den Passagieren gegenüber für die genaue Erfüllung aller durch die Ueberfahrtsverträge über-

nommenen oder durch dieses Gesetz oder durch die zur Ausführung desselben erlassenen Vorschriften ihnen auferlegten Verbindlichkeiten als Selbstschuldner haftet und dafür eine den Bestimmungen des Art. 2 entsprechende Sicherheit gestellt hat.

Art. 7. Soll die Beförderung der Schiffspassagiere über einen oder mehrere großbritannische Häfen geschehen, so hat der Expedient, beziehungsweise dessen Hauptagent, außerdem noch bei der Regierung einen, durch den im betreffenden Hafen fungirenden oldenburgischen Consul zu beschaffenden Nachweis darüber beizubringen, daß er mit einem in dem englischen Verschiffungshafen ansässigen, den englischen Gesetzen gemäß zur Beförderung von Auswanderern befugten, mit dem erforderlichen Patent versehenen Expedienten in einem contractlichen Verhältnisse steht und daß letzterer durch ein bei dem oldenburgischen Consulate am Verschiffungsorte niedergelegtes Document sich verpflichtet hat, alle von dem hiesigen Expedienten, beziehungsweise Hauptagenten, an ihn adressirte Schiffspassagiere,

1. falls sie in einem andern, als dem zu ihrer Einschiffung bestimmten Hafen in Großbritannien landen, innerhalb 12 Stunden nach beschaffter Expedition ihrer Personen und Effecten im Zollhause des Landungshafens oder, falls innerhalb solcher 12 Stunden kein gewöhnlicher Eisenbahnzug abgeht, mit dem ersten, nach beschaffter Zollhaus-Expedition abgehenden gewöhnlichen Eisenbahnzuge weiter befördern zu lassen;

2. dieselben 3 mal 24 Stunden nach ihrer Ankunft im Einschiffungshafen am Bord des zu ihrer Weiterreise bestimmten Schiffes aufnehmen zu lassen, jedoch sie während dieser Zeit unter allen

Umständen kostenfrei und genügend zu beherbergen und zu beköstigen, und endlich

3. sie unter den vom hiesigen Expedienten, beziehungsweise Hauptagenten, festgestellten Bedingungen zu befördern, ohne daß jedoch des Letzteren Verantwortlichkeit dadurch aufgehoben wird.

Wird diesen Verpflichtungen gar nicht oder nur theilweise nachgekommen, so sind die in dem betreffenden Landungs- oder Einschiffungshafen fungirenden oldenburgischen Consuln oder Viceconsuln angewiesen und ermächtigt, unter Protest gegen die Agenten, für die Weiterbeförderung zu sorgen und sich wegen des Erfasses der ihnen dadurch erwachsenen Kosten an die Regierung zu wenden, welche für die Erstattung derselben aus der bei ihr gestellten Sicherheit und für die Ergänzung der so verminderten Sicherheit Sorge zu tragen hat.

Die weiteren Bestimmungen hierüber, sowie über die den Consuln für ihre desfällige Mühwaltung bezgleichende Vergütung sollen im Wege der Ausführung getroffen werden.

Art. 8. Jeder, der für eigene oder für fremde Rechnung einen Schiffspassagier zur directen Beförderung nach einem überseeischen Hafen annimmt oder durch Agenten annehmen läßt, hat sofort nach Abschluß des Vertrags dem Angenommenen eine Bescheinigung darüber zuzustellen oder zustellen zu lassen.

Diese Bescheinigung muß angeben:

- a) Vor- und Zunamen des oder der Angenommenen,
- b) wohin die Ueberfahrt Statt finden soll,
- c) von welchem Orte und an welchem Tage das Schiff expedirt werden soll,
- d) wenn die Ueberfahrt mit einem bestimmten Schiffe geschehen soll, den Namen desselben,



- e) wie viel Gepäck, nach Maaß und Gewicht, der Passagier unentgeltlich mitnehmen kann, und wie viel für den etwaigen Ueberschuß zu zahlen ist,
- f) ob die Beförderung in der Kajüte, der zweiten Kajüte (Steerage) oder im Zwischendeck erfolgen soll,
- g) ob und welche Reisebedürfnisse geliefert werden,
- h) die Summe, welche für die Ueberfahrt, einschließlich der Beköstigung und der am Bestimmungsorte des Schiffs etwa zu entrichtenden persönlichen Abgaben (Armen-, Commutations- und Hospitalgeld u. s. w.) bedungen und wie viel darauf bezahlt ist.

Die Erlassung weiterer Bestimmungen über den Inhalt der Bescheinigungen im Wege der Ausführung bleibt vorbehalten.

Art. 9. Wird der Ueberfahrtsvertrag mit dem Agenten eines auswärtigen Schiffserpedienten abgeschlossen, so muß die darüber auszustellende Bescheinigung, sofern nicht in dem Staate, dem der Expedient angehört, eine den wesentlichen Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechende Ueberwachung der Beförderung von Schiffspassagieren besteht, auch darüber bestimmte Auskunft geben:

- a) ob der Passagier sich selbst zu beköstigen und die erforderlichen Kochgeschirre zu halten habe, sowie, wenn dieses nicht der Fall, wie viel Proviant und ob derselbe gekocht oder ungekocht geliefert werden soll;
- b) ob der Unternehmer für die Beförderung nach dem Bestimmungsorte haftet, falls das Schiff durch einen Unglücksfall an der Vollendung der Reise verhindert ist und wie die Erfüllung dieser Verbindlichkeit gesichert werden soll.

Art. 10. Soll die Beförderung über einen oder mehrere Zwischenhäfen geschehen, so muß die über den Abschluß des Vertrages auszustellende Bescheinigung außer den in Art. 8, 9 vorgeschriebenen Puncten eine Bestimmung darüber enthalten:

- a) über welche Zwischenhäfen die Passagiere befördert werden sollen;
- b) ob die Beförderung von dem betreffenden Hafen des Continents nach dem Zwischenhafen mit Dampf- oder Segelschiffen, ob auf Deck oder Unterdeck, mit oder ohne Beköstigung Statt finden soll;
- c) ob an dem Zwischenhafen und eintretenden Falls an dem ferneren Einschiffungshafen die Verpflegung, beziehungsweise die Weiterbeförderung für Rechnung des Unternehmers oder des Passagiers Statt finden soll, und an wen der Passagier sich in dem fremden Hafen zu wenden hat;
- d) wie lange der Aufenthalt in den Zwischenhäfen höchstens dauern soll;
- e) ob die Beförderung nach dem endlichen Bestimmungsorte mit einem Dampfschiffe oder mit einem Segelschiffe geschehen soll.

Dieser Schein ist in zwiefacher Ausfertigung von beiden Theilen zu unterzeichnen, und ist demselben eine Uebersetzung in englischer Sprache beizufügen. Die eine Ausfertigung ist dem Passagier einzuhändigen, die andere aber von demjenigen, der den Beförderungsvertrag abschloß, aufzubewahren und auf Verlangen der Polizeibehörde zur Einsicht vorzulegen.

Art. 11. Die Schiffsexpedienten sowohl als die Agenten haben Verzeichnisse über sämtliche von ihnen abgeschlossenen Ueberfahrtsverträge, nach den desfalls näher zu erlassenden Vorschriften zu führen und den

Gerichten und Verwaltungsbehörden auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Art. 12. Es dürfen mit Personen, welche der Strafe für begangene Vergehen und Verbrechen zu entgehen oder sich ihrer Militairpflicht in einem deutschen Bundesstaate zu entziehen suchen, keine Ueberfahrtsverträge abgeschlossen werden. Auch sind nur solche Personen als Passagiere aufzunehmen, welche nach den Gesetzen des Bestimmungsortes dorthin befördert werden dürfen.

Art. 13. Der Schiffserpedient oder wer sonst die Beförderung von Schiffspassagieren übernommen hat, ist verpflichtet, von dem Tage an, wo das Schiff nach dem Ueberfahrtsvertrage expedirt werden, oder die Beförderung Statt finden soll, für den Unterhalt und das Unterkommen der Passagiere zu sorgen, und ist dafür nicht bloß diesen, sondern auch dem Staate verantwortlich.

Art. 14. Jeder Schiffserpedient hat dafür zu sorgen, daß das zur Beförderung von Schiffspassagieren bestimmte Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und den gedachten Zweck völlig tüchtigen Stande sich befindet.

Art. 15. Sollen mit einem Schiffe Zwischendeckspassagiere befördert werden, so muß, sofern nicht durch die im Bestimmungshafen geltenden Vorschriften die Anzahl der aufzunehmenden Passagiere noch mehr beschränkt wird, mindestens für jeden Zwischendeckspassagier (wobei Kinder unter 1 Jahr alt nicht mitgezählt werden) ein Raum von 12 □Fuß Oberfläche des Passagierdecks geliefert werden, der durch Frachtgut nicht beengt werden darf; ferner muß das Zwischendeck von Deck zu Deck mindestens 6 Fuß hoch und das

Deckholz mindestens 1½ Zoll dick, auch für gehörige Lüftung gesorgt sein. Die Koyen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere dürfen in nicht mehr als zwei Reihen übereinander sein und müssen mindestens 6 Fuß Länge im Lichten und 18 Zoll Breite für jede Person halten, die untersten auch mindestens 4 Zoll vom Deck entfernt sein.

Die weiter über die Einrichtung der Schiffe zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren erforderlichen Vorschriften sollen im Wege der Ausführung erlassen werden.

Art. 16. Jedes zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren bestimmte Schiff muß für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise ausgerüstet und mit gutem haltbaren Proviant versehen sein.

Die näheren Bestimmungen über die Menge und Art des mitzunehmenden Proviantes sollen im Wege der Ausführung getroffen werden.

Art. 17. Die zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren bestimmten Schiffe sollen:

1. rücksichtlich ihrer Tüchtigkeit (Art. 14), sowie der Größe und Einrichtung des Zwischendecks (Art. 15), ehe die Passagiere an Bord gehen,

2. rücksichtlich der Ausrüstung und Verproviantirung (Art. 16) vor der Abfahrt, nach den desfalls im Ausführungswege zu erlassenden Vorschriften untersucht werden.

Eine Bescheinigung darüber, daß solches geschehen, ist bei der Behörde des Hafenorts einzuliefern und zwar wegen der unter 1. gedachten Untersuchung, ehe die Passagiere an Bord gehen, wegen der unter 2. gedachten, vor der Abfahrt und spätestens acht Tage nach der Expedition.

Art. 18. Jeder Schiffsexpedient haftet dafür,

daß, falls dem Schiffe auf der Reise vom Ausgangs-  
 plaze bis zu erfolgter Landung am Bestimmungsorte  
 etwas zustoßen sollte, wodurch dasselbe an der Fort-  
 setzung der Reise verhindert, oder die Reise unter-  
 brochen werden sollte, das Passagegeld sämtlicher  
 Schiffspassagiere und außerdem die Summe von  
 20 Thlr., bei Reisen um's Cap Horn oder Cap der  
 guten Hoffnung 30 Thlr. für jeden Passagier zu ver-  
 wenden stehe (Verwendungsgelder). Mit diesen Gel-  
 dern sind nicht nur die etwaigen Kosten der Rettung  
 der Passagiere und ihrer Effekten und die Kosten ihres  
 einstweiligen Unterhalts, die zu ihrer Weiterbeförde-  
 rung nöthigen Passagegelder und die Versicherung der-  
 selben, sowie der Verwendungsgelder zu decken, son-  
 dern auch wegen aller dem hiesigen Lande für die in  
 Folge des Unglücksfalls gemachten Auslagen, wofür  
 der Schiffserpedient persönlich verhaftet ist, Ersatz und  
 Sicherheit zu leisten, und endlich den Passagieren er-  
 weisliche Verluste, soweit thunlich, nach Verhältnis  
 zu ersetzen.

Art. 19. Zur Sicherung der Erfüllung dieser  
 Verbindlichkeiten hat der Schiffserpedient, sofern min-  
 destens 25 Passagiere mit einem Schiffe befördert  
 werden, den erforderlichen Betrag ohne Rücksicht auf  
 die nach Art. 2 gestellte Sicherheit vor Abgang des  
 Schiffes und spätestens innerhalb 8 Tagen nach der  
 Expedition desselben bei einer soliden Affecuranz zu  
 versichern und durch Einlieferung der Police der Be-  
 hörde des Hafenorts zur Verfügung zu stellen.

Kann die Police nicht schon vor Abgang des  
 Schiffes eingeliefert werden, so hat der Expedient  
 desselben vor Abgang des Schiffes der Behörde des  
 Hafenorts eine schriftliche, auf Ehre und Gewissen ab-  
 zugebende Erklärung einzuliefern:

„daß er die nach diesem Artikel erforderliche Versicherung gehörig beschafft habe und die desfällige Police rechtzeitig eingeliefert werden solle.“

Ausnahmsweise kann die Sicherung der Erfüllung der im Art. 18. ausgesprochenen Verpflichtung durch Hinterlegung von Baarsummen oder annehmbaren Werthpapieren bis zum vorgeschriebenen Betrage gestattet werden.

Art. 20. Ereignet sich ein Unglücksfall der gedachten Art, so ist der versicherte Betrag (Passage- und Verwendungsgelder) nach den Bestimmungen des Art. 18. zu verwenden und, daß dieses geschehen, sofort der Behörde des Hafensorts darzulegen, widrigenfalls diese ermächtigt ist, den Versicherungsbetrag zu erheben und zu verwenden.

Ist eine theilweise Verwendung jenes Betrages geschehen, so ist eine Ergänzung desselben durch Nachversicherung zu bewirken, soweit dazu der frühere Versicherungsbetrag ausreicht.

Art. 21. Der Schiffserpedient, welcher Passagiere über einen oder mehrere Zwischenhäfen befördert oder ein Schiff expedit, für welches mehr als 25 Cajüts- oder Zwischendeckspassagiere zur directen Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen sind, hat der Behörde des Hafensorts ein vollständiges Verzeichniß sämtlicher Passagiere mit Angabe des bisherigen Wohnorts und Gewerbes, ferner des Bestimmungsortes, sowie ob sie in der Cajüte, der zweiten Cajüte oder im Zwischendeck befördert werden sollen, sofort nach der Expedition, jedenfalls aber vor dem Absegeln des Schiffes, mit der Erklärung einzureichen:  
 „daß sich nach seinem besten Wissen unter den im Verzeichnisse aufgeführten Personen keine befinden, welche der Strafe für begangene Vergehen

und Verbrechen zu entgehen oder sich ihrer Militairpflicht in einem deutschen Bundesstaate zu entziehen suchen, oder deren Beförderung nach den Gesetzen des Bestimmungsortes verboten, und daß er auch keine solche Personen wissentlich befördern wolle.“

Art. 22. Eine Abschrift des Verzeichnisses der Passagiere ist von dem Schiffserpedienten dem Führer des Schiffes zu übergeben, welcher die etwa noch nachträglich angenommenen Passagiere darauf zu verzeichnen, und davon, bevor das Schiff absegelt, der Behörde des Hafenorts unter Angabe einer gleichen Erklärung Anzeige zu machen hat.

Der Führer des Schiffes darf nur solche Personen, welche auf dem ihm übergebenen Verzeichnisse stehen oder von ihm unter Angabe der erwähnten Erklärung darin nachgetragen sind, befördern.

Art. 23. Der Abgang eines Schiffes mit Zwischendeckspassagieren ist nicht eher gestattet, als bis die Behörde des Hafenorts durch eine kostenfrei zu ertheilende Bescheinigung erklärt hat, daß den Bestimmungen dieses Gesetzes in den Art. 17, 19, 21 und 22, sowie der zur Ausführung desselben erlassenen Verordnungen genügt ist.

Art. 24. Streitigkeiten zwischen Schiffserpedienten, Agenten, Schiffscapitainen und Passagieren sind, in Ermangelung gütlicher Vereinbarung, im Rechtswege zu entscheiden; jedoch ist die Behörde des Hafenorts befugt, solche Streitigkeiten auf Anrufen des einen oder anderen Theiles vorläufig und unter Vorbehalt des Rechtsweges zu erledigen.

Ueber Ansprüche des Staates und über den Betrag der eintretenden Falls von einem Schiffserpedienten oder Hauptagenten zu leistenden Zahlung ist,

unter Vorbehalt des Rechtsweges, eine vorläufig bindende Entscheidung von der Behörde des Hafenortes im Verwaltungswege abzugeben. Die von den Betheiligten bestellte Sicherheit ist bis zum Betrage der hiernach festgestellten Zahlung, sowie der etwa erkann- ten Strafen, von selbst verfallen und muß, sofern das Geschäft fortgesetzt werden soll, sofort ergänzt werden.

Art. 25. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auf alle diejenigen Personen Anwendung, welche als Schiffs-Expediten oder Agenten im Herzogthum Oldenburg Geschäfte treiben oder von Oldenburgischen Häfen aus Schiffe expediren wollen.

Dieselben finden gleichfalls volle Anwendung, wenn ein Schiff, welches von einem Oldenburgischen Expedienten expedirt wird, von einem außerhalb des Oldenburgischen Gebiets belegenen Orte an der Weser abfährt, und sind in diesem Falle die nach vorstehenden Vorschriften an die Behörde des Hafenorts einzureichenden Bescheinigungen u. bei der Behörde des Wohnorts des Schiffs-Expediten einzuliefern. Ebenso kommen die Bestimmungen der Art. 15, 16, 18 und 19 zur Anwendung, wenn die Einschiffung in einem entfernteren Hafen geschieht und zwar sowohl für die Fahrt nach dem Einschiffungsplatze, als auch von dort nach dem Bestimmungsorte.

Zu Gunsten derjenigen Schiffs-Expediten, welche Staaten angehören, in welchen den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechende Vorschriften zum Schutze der Passagiere bestehen, können Ausnahmen von den Vorschriften dieses Gesetzes bewilligt werden, wenn nachgewiesen wird, daß von ihnen den Vorschriften ihres Heimathlandes Genüge geleistet ist.

Art. 26. Uebertretungen der Bestimmungen dieses Gesetzes, sowie der zur Ausführung derselben zu



erlassenden Vorschriften werden, soweit nicht wegen Verbrechen oder Vergehen schwerere Strafen eintreten, polizeilich bestraft und zwar:

1. mit einer von dem zuständigen Landgerichte zu erkennenden Geldstrafe bis zu 500 Thlr.:

a) die Annahme und Beförderung von im Art. 1. gedachten Passagieren für eigene Rechnung vor erlangter Erlaubniß dazu,

b) die Versäumung der einen oder andern der in den Art. 14 bis 17 und 19 enthaltenen Verpflichtungen wegen Tüchtigkeit des Schiffs, wegen vorschriftsmäßiger Ausrüstung und Verproviantirung desselben, sowie wegen Beschaffung der Versicherung,

c) die Uebertretung der Bestimmung des Art. 23;

2. mit einer von dem zuständigen Amte zu erkennenden Geldstrafe bis zu 50 Thlr.:

a) die Abschließung von Ueberfahrtsverträgen für Andere (Art. 5) vor erlangter Erlaubniß dazu,

b) die Nichtbefolgung der einen oder anderen der in Art. 8 bis 12, 21 und 22 enthaltenen Vorschriften,

c) die Versäumung der rechtzeitigen Einreichung der nach Art. 17 erforderlichen Bescheinigungen oder Versicherungspolice (Art. 19);

3. mit einer von dem zuständigen Landgerichte zu erkennenden Geldstrafe bis zu 100 Thalern für jeden zu viel verschifften Passagier, die Nichtbeachtung der Bestimmung über die Zahl der Passagiere.

Die auf Grund dieser Bestimmungen erkannten Geldstrafen fließen in die Schiffahrts-Armencasse.

Art. 27. In den Fällen, in welchen dem Landgerichte die Entscheidung wegen Uebertretung dieses

Gesetzes oder der Ausführungsverordnung zuſteht, hat das Amt die Unterſuchung zu führen und die Acten dem Landgerichte zum Erkenntniſſe einzusenden.

Art. 28. Bei wiederholter Uebertretung kann die Befugniß, Schiffe mit Paſſagieren zu expediren, ſowie Verträge über die Beförderung von Schiffspassagieren für ſich oder für andere abzuschließen, im Verwaltungswege entzogen werden.

Art. 29. Dieß Geſetz tritt am 1. September d. J. in Kraft.

Art. 30. Unſer Staatsministerium, Departement des Innern, iſt ermächtigt, die zur Ausführung dieſes Geſetzes, ſowie zur Sicherung der Anwendung deſſelben erforderlichen Vorſchriften zu erlaſſen.

## II. Vorſchriften zur Ausführung des vorſtehenden Geſetzes.

(Minist.-Bekanntm. vom 4. Aug. 1853.)

### Zu Art. 1 bis 7 des Geſetzes.

§. 1. Das Geſuch um Ertheilung der Conceſſion als Schiffsexpedient oder Agent iſt bei dem Amte (Stadtmagistrate), in deſſen Bezirk der Nachſuchende wohnt, unter Beiſügung der nach Art. 1 bis 7 erforderlichen Nachweiſe einzureichen, und von dieſem mit gutachtlichem Bericht an die Regierung einzusenden.

Auswärtige haben ihre Conceſſionsgeſuche bei der Regierung einzureichen.

§. 2. In den ertheilten Conceſſionen iſt anzugeben, ob der Schiffsexpedient (Agent) nur zur directen Beförderung von Schiffspassagieren oder auch zur Beförderung derſelben über einen oder mehrere und über welche Zwischenhäfen berechtigt iſt.

Die Ueberschreitung einer beschränkt ertheilten Concession hat die Einziehung derselben zur Folge.

S. 3. Die Namen der concessionirten Schiffsexpedienten und Agenten sollen bekannt gemacht, und soll dabei angegeben werden, ob die Concession unbeschränkt oder nur zur Abschließung von Verträgen behuf directer Beförderung der Passagiere ertheilt ist, sowie für welche Schiffsexpedienten die Agenten aufzutreten ermächtigt sind.

S. 4. Wenn Schiffsexpedienten oder Hauptagenten zur Leistung von Zahlungen schuldig erkannt sind, und dadurch oder durch erkannte Geldstrafen die gestellte Sicherheit verringert wird, so ist davon der Regierung sofort Anzeige zu machen. Diese ist ermächtigt, die Concession bis zur Ergänzung der bestellten Caution (Art. 24.) außer Kraft zu setzen oder auch dieselbe ganz einzuziehen.

S. 5. Für Schiffsexpedienten, welche im Königreiche Hannover oder in den freien Hansestädten Bremen oder Hamburg zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren concessionirt sind, können auch ohne vorherige Bestellung eines Hauptagenten und ohne Sicherheitsleistung desselben Agenten concessionirt werden, sofern diese Agenten nur über directe Beförderung von Schiffspassagieren Verträge abzuschließen ermächtigt werden sollen.

S. 6. Soll die Beförderung der Schiffspassagiere über einen oder mehrere großbritannische Häfen geschehen, für welche oldenburgische Consuln (Vice-Consuln) nicht bestellt sind, so sind die nach Art. 7 erforderlichen Nachweise bei dem Großherzoglichen General-Consul in London zu beschaffen und gehen auf denselben, oder auf den von ihm zu bestellenden Substituten, die dem Consul am Landungs- oder

Einschiffungshafen übertragenen Rechte und Pflichten über.

§. 7. Die von der Regierung in jedem einzelnen Falle zu bestimmende Vergütung des Consuls für die zur Ausführung der Ueberfahrts-Verträge und des Art. 7 gehabte Mühewaltung ist mit den Auslagen sofort aus der von dem Schiffserpedienten oder Hauptagenten bestellten Caution beigängig zu machen. Bis die Caution ergänzt worden, ist die Concession außer Kraft zu setzen.

Zu Art. 9 des Gesetzes.

§. 8. Die Bestimmungen des Art. 9 finden keine Anwendung auf die nur zur Abschließung von Verträgen über directe Beförderung concessionirten Agenten derjenigen Schiffserpedienten, welche im Königreich Hannover oder in den freien Hansestädten Bremen oder Hamburg zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren concessionirt sind.

Zu Art. 9 und 10 des Gesetzes.

§. 9. In den Verträgen, nach welchen bei directer oder indirecter Beförderung der Schiffspassagiere über auswärtige, in dieser Beziehung nicht den oldenburgischen gleichgestellte Häfen, der Expedient die Beföstigung der Passagiere übernommen hat, muß zugleich auch der täglich oder wöchentlich zu liefernde Proviant nach Art und Menge genau angegeben werden.

Zu Art. 11 des Gesetzes.

§. 10. Das Verzeichniß über die abgeschlossenen Verträge ist getrennt zu führen, je nachdem die Passagiere in der ersten Cajüte, oder in der zweiten

(Steerage), oder im Zwischendecke befördert werden sollen.

Dasselbe muß enthalten:

1. die Vor- und Zunamen der Passagiere,
2. den bisherigen Wohnort derselben,
3. den Tag des Vertrags,
4. den Abfahrts- und den Bestimmungsort,
5. den Tag, an welchem die Passagiere sich am Abfahrtsorte einzufinden haben,
6. den Betrag der Summe, welche für die Ueberfahrt und zwar bei directer Beförderung, einschließlich der Beköstigung und der am Bestimmungsorte etwa zu entrichtenden persönlichen Abgaben (Armengeld, Commutations-, Hospitalgeld u. s. w.) bedungen ist. Bei indirecter Beförderung ist dem Verzeichnisse außerdem eine von beiden Partheien unterzeichnete Ausfertigung des abgeschlossenen Ueberfahrtsvertrages anzulegen.

#### Zu Art. 13 des Gesetzes.

§. 11. Wird der im Art. 13 begründeten Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Behörde des Hafenorts oder des Abgangsorts berechtigt, die zur Unterbringung und Verpflegung der Passagiere erforderlichen Maßregeln für Rechnung des Schiffserpedienten u. zu treffen und die desfälligen Auslagen aus der gestellten Caution beigängig zu machen.

#### Zu Art. 15 des Gesetzes.

1. Die Koyen und sonstigen Schlafstellen müssen aus trockenem Holze angefertigt und ohne scharfe Kanten sein.
2. Frachtgüter dürfen zwischen den Schlafstellen auch

damit nicht geladen werden, wenn die Bestimmungen über die Räumlichkeit des Zwischendecks und solches auch gestatten.

3. Das Zwischendeck muß von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durch mindestens zwei Laternen erleuchtet sein.

4. Das Schiff muß mit einer genügenden Anzahl Privets (für je 30 Passagiere eins) versehen sein.

Zu Art. 16 des Gesetzes.

§. 13. Das Schiff muß mit dem nöthigen Geschirr zum Kochen und zum Vertheilen der Speisen, mit einer guten Waage und geeichtem Gewicht, dem nöthigen Feuerungsmaterial und Brennöl, sowie mit einer angemessenen Menge Wachholderbeeren zum Räuchern und dem sonstigen Materiale zum Reinigen versehen sein.

§. 14. Als wahrscheinlich längste Dauer der Reise nach außereuropäischen Häfen wird angenommen:

a) für Reisen nach einer Gegend nördlich vom Aequator die Zeit von 13 Wochen,

b) für Reisen, wobei der Aequator passirt wird, jedoch nicht über Cap Horn und Cap der guten Hoffnung hinaus, 17 Wochen,

c) für Reisen nach einer Gegend über Cap Horn und Cap der guten Hoffnung hinaus, wenn der Aequator nicht zum zweiten Male passirt wird, 26 Wochen,

d) für Reisen nach einer Gegend, wobei der Aequator zweimal passirt wird, 30 Wochen.

Für Reisen nach europäischen Häfen ist die anzunehmende Zeitdauer von der Behörde des Hafensorts in jedem einzelnen Falle nach der im Gesetze ausgesprochenen Regel zu bestimmen.

§. 15. An Proviant muß, was die Hauptartikel betrifft, außer dem Proviante für die Schiffsmannschaft, im Durchschnitte für jeden Passagier ohne Unterschied des Geschlechts und Alters und mit alleiniger Ausnahme der Kinder unter einem Jahre alt, wenigstens mitgenommen werden:

a) an Fleisch für die Woche  $2\frac{1}{2}$  Pfd. und an Speck für die Woche 1 Pfd. gesalzenes oder  $\frac{3}{4}$  Pfd. geräuchertes; es können auch statt 1 Pfd. Fleisch  $\frac{3}{4}$  Pfd. gesalzenes und  $\frac{1}{2}$  Pfd. geräuchertes Speck genommen werden, doch darf bei allen diesen Gewichtsbestimmungen die Pöckel nicht in Anschlag gebracht werden;

b) an Brod für die Woche 2 Pfd. weißes und 3 Pfd. schwarzes, sofern nicht etwas anderes bedungen;

c) an Butter  $\frac{3}{8}$  Pfd. für die Woche;

d) an Wasser in gut ausgebrannten Fässern im Ganzen für 13 Wochen  $1\frac{1}{6}$  Orhoft und wenn das Schiff nach einer Gegend bestimmt ist, wobei es den nördlichen Wendekreis passirt (wohin auch Neu-Orleans und Texas gerechnet werden)  $1\frac{1}{3}$  Orhoft; ferner für 17 Wochen  $1\frac{1}{2}$ , für 26 Wochen  $2\frac{1}{3}$  und für 30 Wochen  $2\frac{3}{4}$  Orhoft; ebenso im Ganzen und je nachdem die längste Dauer der Reise zu 13, 17, 26 oder 30 Wochen angenommen wird:

e) an Mehl, Hülsenfrüchten, Scheldegersten, Reis, Sauerkohl, Pflaumen zusammen 35 bez. 46, 70 und 81 Pfd.;

f) an Kartoffeln  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Bremer Viertel; werden weniger Kartoffeln mitgenommen, so sind die unter e. erwähnten Vorräthe verhältnißmäßig zu erhöhen;

- g) an Syrup  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Pfd.;  
 h) an Caffee  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Pfd.;  
 i) an Thee  $\frac{1}{5}$  bez.  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{2}{5}$  und  $\frac{1}{2}$  Pfd.;  
 k) an Essig 2 bez.  $2\frac{2}{3}$ , 4 und  $4\frac{2}{3}$  Quart;  
 endlich  
 l) an Eichorien, sowie  
 m) an Sago, Wein, Grütze, Heering, Arzneimit-  
 teln, ein hinreichender Vorrath nach Verhältniß  
 der Anzahl der Passagiere und der angenom-  
 menen längsten Dauer der Reise.

§. 16. Für diejenigen Schiffe, welche ihre Pas-  
 sagiere nicht eher als am Tage vor dem Antritt ihrer  
 Reise aus dem Hafen an Bord nehmen und nicht eher  
 an Bord beköstigen, auch bis dahin von dem für die  
 Passagiere angeschafften Proviant nichts verbraucht  
 oder anderweitig benutzt haben, kann die Zeit, für  
 welche der mitzunehmende Proviant nach §. 14 be-  
 rechnet wird, um eilf Tage abgekürzt werden; an  
 Wasser muß indessen stets die volle im §. 15 unter  
 d. bestimmte Menge mitgenommen werden.

§. 17. Verzögert sich nach Aufnahme der Passa-  
 giere der wirkliche Abgang des Schiffes länger als  
 14 Tage, so muß der Proviant wieder ergänzt werden.

Hat ein Schiffsexpedit die im §. 16 gegebene  
 Befugniß benutzt, so tritt die Verpflichtung zur Er-  
 gänzung des Proviant's schon 6 Tage nach dem Zeit-  
 punkte, an welchem der Proviant angebrochen, ein.

Die Behörde des Hafens hat davon Kenntniß  
 zu nehmen, wenn ein Schiff die Passagiere an Bord  
 nimmt, und demnächst eintretenden Falls die Ergän-  
 zung des Proviant's zu überwachen.

§. 18. Bei Reisen, deren längste Dauer zu 26  
 und 30 Wochen angenommen ist, genügt die Mit-  
 nahme einer für 17 Wochen berechneten Menge Wasser,



wenn der Schiffserpedient der Behörde des Hafenorts eine schriftliche Versicherung auf Ehre und Gewissen abgibt, daß das Schiff einen Zwischenhafen anlauen und dort frisches Wasser einnehmen solle.

Für solche Reisen kann auch mit Genehmigung der Behörde des Hafenortes das Quantum Fleisch auf 2 Pfd. für die Woche und die Person, sowie Speck in gleichem Verhältnisse, herabgesetzt werden, wogegen dann aber der übrige Proviant, insbesondere der im §. 15 unter e. und f. angeführte, verhältnißmäßig vermehrt werden muß.

§. 19. Für die in den §§. 15 und 18 enthaltenen Maaß- und Gewichtsbestimmungen gilt Bremsches Maaß und Gewicht; davon sind

16 Viertel	—	13 hiesige Scheffel,
17 Quart	—	10 hiesige Weinkannen,
100 Pfund	—	107 hiesige Pfund.

Zu Art. 17 des Gesetzes.

§. 20. Zur Bornahme der im Art. 17 vorgeschriebenen Untersuchungen und Ausstellung der desfallsigen Bescheinigungen sollen geeignete Personen (Besichtiger) von der Regierung ernannt und eidlich verpflichtet werden.

§. 21. Bei der Untersuchung des Zwischendecks ist insbesondere der Flächengehalt desselben zu ermitteln, sofern dieser nicht auf Grund früherer Vermessungen glaubhaft nachgewiesen wird. Der Flächengehalt des Zwischendecks und die danach zu bestimmende Anzahl der höchstens aufzunehmenden Zwischendeckspassagiere ist in der Bescheinigung anzugeben.

§. 22. Behuf Untersuchung des Proviantes hat der Schiffserpedient ein Verzeichniß der angeschafften Lebensmittel und sonstigen Ausrüstung nach einem ge-

druckten, die einzelnen Gegenstände specificirenden Formulare den Besichtigern vor der Besichtigung einzureichen und dabei eintretenden Falls schriftlich zu erklären, daß er von der ihm durch §. 16 eingeräumten Befugniß Gebrauch machen wolle.

§. 23. Bei der Untersuchung des Proviantes haben die Besichtigter sich davon zu überzeugen, daß der als für die Passagiere angeschafft aufgegebene Proviant ausschließlich für diese bestimmt, mithin für die Mannschaft außerdem hinlänglicher Proviant und sonstiger Bedarf an Bord geschafft sei.

Die Besichtigter haben sodann den einen oder andern Artikel nachzusehen und mit der gemachten Aufgabe zu vergleichen, sind dabei aber nicht nur berechtigt, sondern nach Beschaffenheit der Umstände auch verpflichtet, die Vorräthe genauer zu prüfen und solche nachwägen zu lassen, auch die Verbesserung und Ergänzung etwaiger Mängel zu verlangen.

Nach gescheneher Untersuchung ist der Befund unter der vom Expedienten gemachten Aufgabe zu bescheinigen.

§. 24. Den Besichtigern begleichen für die Untersuchung und Ausstellung der desfälligen Bescheinigung:

a) wegen Tüchtigkeit des Schiffes und Angabe der Räumlichkeiten des Zwischendecks 1 Thlr. 36 gr.

b) wegen des Proviantes . . . 1 " 36 "

Ist die Besichtigung außerhalb des zum Wohnorte des Besichtigers gehörenden Hafenbezirks vorzunehmen, so begleicht demselben das Doppelte dieser Gebühren.

Sollte das Nachsehen und Nachwägen des gesammten Proviantes erforderlich werden, wozu der Capitain des Schiffes die nöthigen Mittel zu beschaffen hat, so kann dafür eine größere, nöthigenfalls von

der Behörde des Hafenortes zu bestimmende, Vergütung beansprucht werden.

Zu Art. 21, 22.

§. 25. Das Verzeichniß der Schiffspassagiere, welche von einem Hafen des Herzogthums über einen oder mehrere Zwischenhäfen befördert werden sollen, ist, wenn der Schiffserpedient nicht im Herzogthum wohnt, von dem Hauptagenten desselben in der im Art. 21 vorgeschriebenen Weise einzuliefern.

§. 26. Die Behörde des Hafenortes ist ermächtigt, sich die Pässe oder sonstigen Legitimationspapiere der sämtlichen Passagiere vorlegen, nöthigenfalls auch das Schiff polizeilich durchsuchen zu lassen, und gegen Passagiere, deren Beförderung unzulässig erscheint, die nöthigen Maßregeln zu treffen.

Zu Art. 23 und 25.

§. 27. Bei Schiffen, welche von Schiffserpedienten, die im Königreiche Hannover oder in den freien Hansestädten Bremen oder Hamburg wohnen und zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren berechtigt sind, aus oldenburgischen Häfen mit Schiffspassagieren direct nach einem transatlantischen Bestimmungsorte abgefertigt werden sollen, genügt es bis weiter im Allgemeinen zur Erfüllung der Bestimmungen des Gesetzes vom 3. August d. J. und dieser Anordnungen, wenn von dem Expedienten:

1. ehe die Passagiere an Bord gehen, eine auf Ehre und Gewissen ausgestellte Erklärung:

daß bei Ausrüstung des Schiffes den Bestimmungen der an seinem Wohnorte über die Beförderung von Schiffspassagieren bestehenden Gesetze genau nachgekommen werden solle,

abgegeben ist. Diese Erklärung kann mit Beziehung auf ein einzelnes Schiff oder allgemein in Beziehung auf alle von demselben Expedienten von demselben Hafen aus in der oben angegebenen Weise zu expedirenden Schiffe abgegeben werden;

2. vor dem Abgange des Schiffs zur Erwirkung der in Art. 23 vorgeschriebenen Bescheinigung dargethan wird, daß den an dem Wohnorte des Expedienten bestehenden Gesetzen in Beziehung auf die Expedition des Schiffs genügt ist.

§. 28. Wird von einem der im §. 27 genannten Schiffsexpedienten in einem Hafensorte *cc.* des Herzogthums den Bestimmungen des Art. 13 nicht genügt, oder von demselben nicht sofort der durch die Hafenbehörde nach §. 11 gemachte Aufwand ersetzt, so tritt der §. 27 bis weiter in Beziehung auf diesen Schiffsexpedienten außer Kraft.

### III. Abtheilung.

#### A. Weser.

XVIII. Schiffsunkosten zu Brake. (S. 143 ff.)

V. Kajebenutzung zu Brake.

(Reg.-Bekanntm. vom 15. Novbr. 1853.)

Nachdem die Kafen zu Brake bedeutend erweitert und dadurch der Raum an denselben bedeutend vergrößert, werden zur Regelung der Benutzung derselben mit Höchster Genehmigung folgende Bestimmungen bekannt gemacht:

§. 1. Das Laden oder Löschen von Gütern an den Kafen des innern Hafens, sowie an der Weser-

Kaje ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafensmeisters und nur an den von demselben dazu angewiesenen Stellen gestattet.

§. 2. Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände dürfen überall nur an den Hafenkajen und an der südlichen Weserkaje gelöscht oder geladen werden.

§. 3. 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 Hafensmeisters, sofort wegzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§. 4. Das Lagern von Gütern auf den Kajeplätzen ohne vorherige Erlaubniß des Hafensmeisters ist verboten. Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden.

§. 5. Es dürfen auf dem Kajeplatze an der Südseite des innern Hafens nur in 10 Fuß, auf den übrigen Kajeplätzen aber nur in 20 Fuß Entfernung von den Kajewänden Güter und auch nur so gelagert werden, daß dadurch der Ab- und Zugang zu den Kajen nicht behindert wird.

§. 6. Ist das Lagern von Gütern auf den Kajeplätzen gestattet und bleiben dieselben länger als 14 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 100 □Fuß des belegten Raumes während der ersten 4 Wochen wöchentlich 2 Gr. und steigt jedesmal nach Ablauf von 4 Wochen wöchentlich um 1 Gr.

Ein Flächenraum unter 100 □Fuß wird dabei für 100 □Fuß und jede angefangene Woche für voll gerechnet.

§. 7. Werden von den gelagerten Gütern einige abgebracht und andere hinzugebracht, ohne daß der bisher benutzte Raum ganz frei geworden, so wird angenommen, die Lagerung sei an dem Tage begonnen, wo daselbst zuerst Güter niedergelegt wurden, und sei dann ununterbrochen in demselben Umfange fortgesetzt. Wird durch solche Zugänge ein größerer Raum belegt, so ist dafür das Lagergeld nach demselben Satze zu bezahlen, welcher für den zuerst belegten Raum zu entrichten ist.

§. 8. Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 3 Tagen nach desfalls von Seiten des Hafenmeisters geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§. 9. Sollen Güter länger als 3 Monate auf der Kaje lagern, so ist dazu die Genehmigung des Amtes, soll die Lagerung aber länger als 6 Monate dauern, so ist die Genehmigung der Regierung zu erwirken, welche dabei die in jedem einzelnen Falle ihr nöthig scheinenden näheren Bestimmungen insbesondere auch wegen etwaiger Zahlung eines höhern als des im §. 6 festgesetzten Lagergeldes treffen wird.

§. 10. 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.

§. 11. Das Kielholen von Schiffen, im Bezirke der Hafenanstalten, ist nur nach vorheriger Erlaubniß des Hafenmeisters und an der von demselben angewiesenen Stelle gestattet.

§. 12. Geschieht das Kielholen an der Kaje des innern Hafens, so ist, neben dem tarmäßigen Hafens-

gelde für das Schiff, von dem die Arbeit ausführenden Schiffsbaumeister eine Abgabe zur Hafencasse zu entrichten. Dieselbe beträgt:

für die ersten 14 Tage . . . 4 Gr.

für jede folgende Woche . . . 2 „

von jeder Nockenlast der Tragfähigkeit des Schiffs, und wird dabei die angefangene Woche, sowie der Bruchtheil einer Last für voll gerechnet.

§. 13. Bei Bestimmung der Größe der Schiffe kommen bis zum Erlasse anderweiter Bestimmungen über die Vermessung der Seeschiffe, die Vorschriften des Reglements über die Schiffsunkosten zu Brake vom 20. Januar 1846 unter IV. zur Anwendung \*).

§. 14. Etwaige Beschwerden über Anwendung dieser Anordnungen werden vom Amte Brake unter Vorbehalt des Recurses an die Regierung entschieden.

§. 15. Uebertretungen dieser Bestimmungen werden polizeilich bestraft.

§. 16. Diese Bestimmungen treten am 1. Januar k. J. in Kraft.

## XX. Burhaversiel. (S. 149.)

### II. Kajebenutzung zu Burhaversiel.

(Reg.-Bekanntm. vom 23. März 1853.)

Nachdem am Außentiefe zu Burhaversiel zur Erleichterung des Schiffsverkehrs eine Kaje für Rechnung der Burhaver Sielacht erbaut und die Erhebung eines Kajegeldes daselbst zum Besten der Sielacht bis weiter Höchstbewilligt worden, wird dieserhalb mit Höchster Genehmigung Folgendes bestimmt:

\*) Siehe Schifffahrts-Handbuch S. 147.

§. 1. Jedes Schiff, welches an der neuen Raje oder an der Borstlckaje zu Burhaverstel anlegt und daselbst Güter ein- oder ausladet, hat für jede Rockenlast ein- oder ausgeladener Güter an Rajegeld zu bezahlen:

1. für Getreide . . . . . 3 Grote
2. für Steine, Keith, Steinkohlen, Holz und sonstige Baumaterialien, ausgenommen Sand . . . . . 2 "
3. für Sand . . . . . 1 "
4. für sonstige Kaufmannsgüter aller Art 12 "

Bei den Tariffäßen unter 1. 2. und 3. ist für eine Quantität unter einer halben Last und für einen weniger als eine halbe Last betragenden Bruchtheil einer größern Quantität nichts, für jede Quantität von einer halben Last und darüber der volle Betrag einer ganzen Last zu entrichten.

Bei dem Tariffäße unter 4. werden Quantitäten unter und bis zu einer halben Last für eine halbe, Quantitäten über einer halben und bis zu einer vollen Last für eine ganze Last gerechnet, jedoch ist für Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen unter 100 Pfund wiegen, ein Rajegeld nicht zu entrichten.

§. 2. Eine Rockenlast wird zu 4000 Pfund angenommen, eine Commerzlast zu 1½ Rockenlasten.

Ueber die Größe des Schiffs geben die Schiffspapiere die Norm. In deren Ermangelung, sowie über die Beträchtlichkeit der Ladung, gilt das Taxatum des Rajegeld-Erhebers bis zum Beweise der Unrichtigkeit desselben.

§. 3. Die Schiffe von Angehörigen fremder Staaten, mit welchen wegen Gleichstellung der Oldenburgischen Schiffe mit den einheimischen rücksichtlich



der Schiffsabgaben ein Gegenseitigkeits-Vertrag nicht besteht, haben an Kajegeld die Hälfte der obigen Tariffäge mehr zu entrichten.

§. 4. Das Kajegeld ist vom Führer des Schiffs an den mit dessen Erhebung Beauftragten zu entrichten; etwaige Beschwerden oder Streitigkeiten dieserhalb sind beim Amte Burhave anzubringen, welches darüber im Verwaltungswege, unter Vorbehalt des Recurses an die Regierung, zu entscheiden hat.

§. 5. Der Kajegeld-Erheber hat jedem Schiffe den Liegeplatz anzuweisen und ist demselben dafür, außer dem Kajegelde, für jedes Schiff über 2 Rockenlasten groß, welches an der neuen Kaje oder an der Vorstellkaje anlegt, auch wenn für die verladenen Güter ihrer Geringsfügigkeit wegen kein Kajegeld zu entrichten ist, eine Anweisegebühr nach folgendem Tarif zu bezahlen:

1. für einen Kahn oder Dielenschiff
  - a) von 2 bis 5 Rockenlasten . . . 3 Grote
  - b) von 5 bis 10 Rockenlasten . . . 6 „
  - c) darüber . . . 9 „
2. für ein Seeschiff
  - a) bis 30 Rockenlasten . . . 18 „
  - b) über 30 Rockenlasten . . . 24 „
3. Die Kahnschiffer, welche ihren regelmäßigen Verkehr zu Burhaverstel haben, können sich von der jedesmaligen Zahlung dieser Anweisegebühr befreien, wenn sie für das laufende Kalenderjahr im Voraus eine Gebühr von
 

für einen Kahn oder Dielenschiff	von 2 bis 5 Rockenlasten	36 Grote
„	5 „ 10	48 „
„	über 10 Rockenlasten	1 $\text{R}^{\text{th}}$ —

 entrichten.

**C. J a h d e.****Zu I. Betonung der Jahde. (Seite 164.)**

Die Ausmündung der s. g. Neubreck's in die Jahde, deren frühere Bezeichnung vermittelt einer Steckbake für die Sicherheit der Wattensahrt als ungenügend erkannt worden, ist jetzt mit einer 18 Fuß langen Treibstange bezeichnet, welche an einem ganz in den Sand gegrabenen Stein durch eine Kette befestigt ist. Die Stange ist schwarz angestrichen und das obere dünne Ende derselben mit einer Fahne von starkem durchlöcheren Leder versehen.

**D. G m s****Zu III. Roggenberg. (Seite 184.)**

In der 10. Zeile von oben muß es heißen:  
für ein Schiff unter **30** Rockenlasten 4 Grote.

**Zu J. Passagierbeförderung. (S. 49.)**

(Reg.-Bekanntm. vom 21. Nov. 1853.)

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen der Bekanntmachung des Großherzoglichen Staatsministeriums Departement des Innern vom 4. Aug. d. J. zur Ausführung des Gesetzes vom 3. August d. J., betreffend die Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen, wird folgendes bekannt gemacht:

1. Zu Schiffsbesichtigern sind bestellt:

a) für die innerhalb des Bezirks der Braker Hafenanstalten oder im Bezirke des Amtes Brake liegenden Schiffe

der Wasserschout Addicks zu Brake und der Hafenmeister Ponsilius daselbst,

b) für die innerhalb des Bezirks der Elsflether

Hafenanstalten oder im Bezirke des Amts Glöf-  
feth liegenden Schiffe

der Schiffsbaumeister H. Ahlers zu Glöf-  
feth und der Schiffscapt. D. H. Kloppenburg  
dasselbst.

Bei den weder in dem einen, noch in dem andern  
der vorbezeichneten Geschäftsbezirke liegenden Schiffen  
ist es der Willkühr der Betheiligten überlassen, welche  
der genannten Besichtigter sie zur Vornahme der nach  
den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. August d. J.  
erforderlichen Besichtigungen auffordern wollen.

Bei Behinderung des einen oder anderen der er-  
wähnten Besichtigter eines Bezirks ist derselbe durch  
einen der Besichtigter des anderen Bezirks zu vertreten.

2. Als Agenten mit der Befugniß zur Ver-  
mittlung und Abschließung von Ver-  
trägen zur directen Beförderung von  
Schiffspassagieren nach überseeischen  
Häfen sind concessionirt:

a) Kaufmann Friedr. Gerh. Borgstede zu Brake  
für C. D. von Buttell & Co. zu Bremen bis  
zum 1. Januar 1856.

b) Buchbinder Heinr. Meyer zu Crapendorf für  
Ed. Schon zu Bremen bis zum 1. Jan. 1859.

c) Conr. Koeniger in Oldenburg für Fr. Wm.  
Bödeker junr. H. A. Heineken Nachfolger zu  
Bremen bis zum 1. Januar 1855.

d) Rudolph Düvell zu Lönningen für dens., ebenso.

e) G. Tapphorn zu Essen für F. J. Wichel-  
hausen & Co. in Bremen bis zum 1. Janr. 1854.

Während des Drucks ist bekannt gemacht, daß in  
**Nio de Janeiro** J. Liberalli zum Oldenb. Consul und in  
**Brake** C. B. Reck zum Preuß. Vice-Consul ernannt sind.

Nachträge  
zum  
**Verzeichnisse**  
der  
unter Oldenburg. Flagge fahrenden Schiffe.

Von den aufgeführten Schiffen werden

- N<sup>o</sup>*
- 23. Galliot *Bulten*, jetzt geführt von J. H. Bremers,
  - 32. Schoonerbrig *Catharina*, jetzt gef. von M. Haesloop,
  - 43. Schoonergalliot *Diana*, jetzt gef. von J. Braue,
  - 80. Galliot *Frau Margarethe*, jetzt gef. von D. Leverenz,
  - 122. Schoonergalliot *Janus*, jetzt gef. v. J. G. W. Meyer,
  - 135. Galliot *Jupiter*, jetzt gef. von J. D. Büsing,
  - 136. Brig *Kiewiet*, jetzt gef. von G. Jaburg.
  - 167. Kuff *Nette Christine* (an F. A. Tobias in Dedesdorf verkauft) heisst jetzt *Johanne* und wird geführt von H. Claussen.
  - 180. Galliot *Rebecca* ist jetzt Eigenthum und geführt von Capt. J. D. Sandersfeldt zu Klippkanne und heisst *Anna Wilhelmine*.
  - 193. Bark *Suwa*, Capt. J. D. Schwartz, statt Stedingerland.
  - 198. Galliot *Triton*, ist jetzt Eigenthum des Capt. J. G. Schmidt zu Weserdeich und wird von demselben geführt.

Verkauft wurden:

- 19. Schoonergalliot *J. H. Becker*, Flaggen-No. 54.
- 90. Galliot *Gesina*, Fl.-No. 19.

Durch Schiffbruch gingen verloren:

- 12. Schoonerbrig *Ariel*, Fl.-No. 110.
- 71. Schoonergalliot *Flora*, Fl.-No. 35.
- 137. Schooner *Leo*, Fl.-No. 70.

Hinzugekommen sind:

1. an der Weser neu erbaut:

- Adler*, Capt. J. L. Oltmanns, Schoonergalliot, 105 Last, Fl.-No. 19, corresp. Rheder H. Ramien in Elsfleth.
- Auguste*, Capt. H. Heyn, Schr.-Galliot, 90 Last, Fl.-No. 146, Rheder J. H. Becker in Elsfleth.

- Elisabeth*, Capt. H. Rehme, Galliot, 70 Last, Fl.-No. 139,  
Rheder: Capt. zu Elsfleth.
- Elise*, Capt. F. W. C. Toegel, Schr.-Galliot, 80 Last,  
Fl.-No. 142, Rheder Gerh. Wempe zu Elsfleth.
- Johann Gerhard*, Capt. G. Plate, Schooner, 90 Last,  
Fl.-No. 140, Rheder Corr. D. H. C. Borgstede zu  
Elsfleth.
- Margarethe*, Capt. G. Röfer, Schr.-Galliot, 115 Last,  
Fl.-No. 68, Rheder B. Röfer zu Weserdeich.
- Melusine*, Capt. J. H. Tanzen, Schooner, 100 Last, Fl.-No.  
110, Rheder: Capitain zu Brake.
- Nautilus*, Capt. H. Bunje, Schoonergalliot, 100 Last,  
Fl.-No. 143, Corr. Rheder D. Horstmann zu Lem-  
werder.
- Newyork Packet*, Capt. J. H. Gärdes, Bark, 170 Last,  
Fl.-No. 70, Rheder B. H. Steenken zu Brake.
- Poseidon*, Capt. C. B. Janssen, Schr.-Galliot, 125 Last,  
Fl.-No. 141, Rheder R. C. Schumacher senr. zu Els-  
fleth.
- Thalia*, Capt. B. Weydemann, Schr.-Galliot, 100 Last,  
Fl.-No. 137, Rheder Cl. Sandersfeldt zu Weserdeich.

2. im Auslande angekauft:

- Brakesiel*, Capt. J. A. Focke, Kuff, 60 Last, Fl.-No. 35,  
Rheder H. G. Müller zu Brakesiel.
- Carl*, Capt. A. Baake, Brig, 75 Last, Fl.-No. 145, Rheder  
R. C. Schumacher senr. zu Elsfleth.
- Helene*, Capt. H. A. Pieper, Kuff, 42 Last, Fl.-No. 35,  
Rheder: Capitain zu Elsfleth.
- Hermann Louis*, Capt. J. D. Plate, Schr.-Galliot, 65 Last,  
Fl.-No. 138, Rheder: Capitain zu Lemwerder.
- Sara*, Capt. E. M. Albers, Kuff, 35 Last, Fl.-No. 147,  
B. V. Fulfs zu Elsfleth.
- Stern*, Capt. J. H. Rosenbrock, Brig, 80 Last, Fl.-No. 136,  
Rheder B. H. Steenken zu Brake.
- Teutonia*, Capt. B. V. Fulfs, Kuff, 60 Last, Fl.-No. 29,  
Rheder: Capitain zu Elsfleth.

Auf den Werften an der Weser waren am 15. Novbr.  
1853 im Bau:

13 Seeschiffe von pl. m. 2425 Rockenlasten Ge-  
sammttragfähigkeit.



