

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Schifffahrts-Handbuch

Strackerjan, Friedrich Anton

Oldenburg, 1860

I. Abtheilung. Handels- und Schifffahrts-Verträge.

urn:nbn:de:gbv:45:1-7446

I. Abtheilung.

Handels- und Schiffahrts-Verträge.

I. Belgien.

Reciprocitäts-Erklärung.

(Reg.-Bef. vom 10. Janr. 1840.)

Zur Nachricht und Nachachtung für die Betheiligten wird hiedurch bekannt gemacht, daß die in den früher königlich Niederländischen jetzt königlich Belgischen Häfen bisher bestandene Gleichstellung der Oldenburgischen Schiffe mit den einheimischen, rücksichtlich der Schiffs- und Hafengebühren und Unkosten nach neuern ausdrücklichen Erklärungen des königlich Belgischen Gouvernements und gegen diesseitige Zusicherung völliger Reciprocität, auch ferner fortbestehen wird.

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.

II. Brasilien.

A. Reg.-Bekanntm. vom 21. October 1844.

Zur Nachachtung für alle Beikommende wird bekannt gemacht:

daß die Brasilianischen Schiffe in allen Hafenplätzen des Herzogthums Oldenburg rücksichtlich aller Schiffs- und Hafen-Unkosten und Abgaben bis weiter den einheimischen Schiffen ganz gleich behandelt werden sollen.

B. Minist.-Bekanntm. vom 18. Januar 1848.

Von Seiten der Kaiserlich Brasilianischen Staatsregierung ist verfügt worden:

daß die Oldenburgischen Schiffe in den Brasilianischen Häfen hinsichtlich der Unkosten für die von dem Marine-Minister auszustellenden Pässe fortan den nationalen gleich behandelt werden und demnach künftig statt 10,240 Reis nur 6720 Reis zu entrichten haben sollen.

III. Bremen.

A. Vertrag zwischen den Zollvereinsstaaten und der freien Hansestadt Bremen vom 26. Jan. 1856 wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse.

1) Offener Vertrag.

Art. 1. Die Schiffe Preußens und jedes der übrigen Staaten des Zollvereins, welche in die Häfen der freien Hansestadt Bremen eingehen oder von dort ausgehen wer-

den, und umgekehrt, die Bremischen Schiffe, welche in die Häfen des Königreichs Preußen oder eines anderen Staats des gedachten Vereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen ohne Rücksicht auf ihren Abgangs- oder Bestimmungsort hinsichtlich aller das Schiff treffenden Abgaben, welcher Art oder Benennung dieselben seien, mögen sie im Namen oder zum Vortheile der Regierung oder zum Vortheile öffentlicher Beamten, Orts-Verwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, auf demselben Fuße behandelt werden wie die Nationalschiffe.

Art. 2. Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr nach oder aus den Staaten der hohen vertragenden Theile gesetzlich auf Nationalschiffen wird stattfinden können, sollen ohne Unterschied ihrer Herkunft und Bestimmung auch auf Schiffen des anderen Theils dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Art. 3. Waaren jeder Art ohne Unterschied ihres Ursprungs oder Eigenthümers, die, von welchem Lande es sei, durch Schiffe des Zollvereins in die Häfen Bremens, oder durch Bremische Schiffe in diejenigen des Zollvereins eingeführt werden, desgleichen Waaren, die, für welche Bestimmung es sei, aus den Häfen des Zollvereins durch Bremische Schiffe, oder aus den Häfen Bremens durch Schiffe der Zollvereins-Staaten ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine andere oder höhere Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe stattfände.

Die Prämien, Abgaben-Erstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der hohen contrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Theiles erfolgt.

Art. 4. Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben dürfen in keinem der contrahirenden Staaten,

1. Erzeugnisse des Gebiets des anderen contrahirenden Theils ungünstiger als gleichartige Erzeugnisse irgend eines außerdeutschen Staates,
2. Waaren, welche aus dem Gebiete des anderen contrahirenden Theils ein- oder durchgeführt werden, ungünstiger als beim unmittelbaren Eingange vom Auslande,
3. Ausfuhr-Gegenstände, beim Ausgange nach dem Gebiete des anderen contrahirenden Theils ungünstiger als beim unmittelbaren Ausgange nach dem Auslande behandelt werden.

Ausnahmen hiervon sind nur bei Zolleinigungen mit dritten Staaten und hinsichtlich solcher Begünstigungen zulässig, welche dritten Staaten durch schon bestehende Verträge zugestanden sind, oder welche den, unmittelbar über die Landgränze eingehenden Erzeugnissen eines Nachbarlandes oder seiner Europäischen Zubehörungen mit Rücksicht auf ähnliche Gegenleistungen etwa zugestanden werden; ferner von der Verabredung zu 2., in Bezug auf Wein, bei dessen Verzollung eine Eingangsabgaben-Ermäßigung auf den direkt aus den Erzeugungslanden herkommenden Wein beschränkt werden kann.

b) Separat-Artikel.

Art. 1. (Zu Art. 1. bis 3. des offenen Vertrags).

1. Damit die Gleichstellung der beiderseitigen Schifffahrt mit der nationalen, in vollem Umfange herbeigeführt werde, sollen den Führern und Rhedern von Schiffen,

welche dem anderen contrahirenden Theile angehören, in Bezug auf Besorgung der mit dem Schiffahrtsbetriebe in Verbindung stehenden Geschäfte die gleichen Befugnisse zustehen, wie den eigenen Rhedern und Schiffführern, dergestalt, daß denselben in Bezug auf das Ein- und Ausclariren der Schiffe, die Bewerbung um Frachten und das Encassiren der Frachtgelder keine Verpflichtung zur Annahme von Correspondenten, Maklern oder andern Mittelspersonen auferlegt bleibt, soweit auch den eigenen Angehörigen eine solche nicht obliegt.

2. Die in den Artikeln 1. bis 3. zugesicherte Gleichstellung hinsichtlich der Flußschiffahrt und hinsichtlich des Handels in den Seehäfen erstreckt sich auch auf die gegenseitige Zulassung der Schiffe beider contrahirenden Theile zur Binnenschiffahrt oder Cabotage, ohne daß dafür andere oder höhere Abgaben von Schiff und Ladung als von Schiffen des eigenen Staats zu entrichten sind.

Artikel 2. (Zu Artikel 4. des offenen Vertrages).

1. Durch die im ersten Absätze des Art. 4. zugesicherte Gleichstellung rüchichtlich der Sicherung und Erhebung der Abgaben sollen nur solche Unterschiede ausgeschlossen werden, wodurch einzelne Staatsgebiete Handelsplätze und Verkehrsstraßen begünstigt oder zurückgesetzt werden, nicht aber solche, welche auf unmittelbaren Bedürfnissen der Abgaben-Verwaltung beruhen, und insbesondere zu dem Zwecke vorgekehrt werden, um Abgaben-Umgehungen größeren Belanges an bestimmten Grenzpunkten oder Abfertigungsstellen zu verhüten.

Unter Eingang über die Landgrenze ist auch der Eingang auf Binnenseen, Flüssen und Canälen verstanden.

2. Man ist darüber einverstanden, daß die Zugeständnisse, in deren Besitz sich, dem Zollvereine gegenüber, Oesterreich nebst den mit demselben zollverbündeten außerdeutschen Staaten in Folge des Vertrages vom 19. Februar 1853 befindet, oder welche im Anschlusse an diesen Vertrag weiter gewährt werden mögten, auf Grund des Art. 4. des offenen Vertrages von Bremen nicht in Anspruch genommen werden können.

c) **Schlußprotocoll.**

1. Man ist darüber einverstanden, daß aus den Verabredungen in den Art. 1—3 des Haupt-Vertrages für Bremische Schiffe, welche aus Bremischen Häfen des Zollvereins, oder für zollvereinsländische Schiffe, welche aus Bremischen Häfen auf den Fischfang auslaufen möchten, eine Theilnahme an den von Seiten des andern Theils bereits zugestandenen oder künftig einzuräumenden Begünstigungen des nationalen Fischfangs nicht abgeleitet werden könne.

B. Weser Schiffahrts-Acte vom 10. April 1823.

Siehe unten, die dritte Abtheilung.

**Reg.-Bek. vom 17. April 1824 zur Ausführung der
Weser-Schiffahrts-Acte.**

§. 9. Von allen und jeden Schiffen, welche Oldenburgischen Unterthanen zugehören, ohne Unterschied der Größe, der Ladung und des Eigenthümers derselben, und ohne Rücksicht auf den Ort, wo oder von welchem aus die Befrachtung geschieht, soll das bisher üblich gewesene Lastgeld, oder jede ähnliche Abgabe, das Schiffer-, Gilde-, und

Wedde-Geld, die Gebühren des Gilbedieners und das Schreibgeld auch als Ein- oder Ausgangs-Abgabe ferner nicht erhoben werden.

IV. Chile.

Reciprocitäts - Erklärung.

(Reg.-Bef. vom 22. August 1851).

Da nach den Gesetzen der Republik Chile die Schiffe aller derjenigen Staaten und deren Ladungen rücksichtlich der Abgaben und Berechtigungen, mit einziger Ausnahme des Küstenhandels, mit den Nationalschiffen gleich behandelt werden, von denen durch eine amtliche Erklärung ihrer Regierung den Chilenischen Schiffen und deren Ladungen volle Reciprocität zugesichert ist, so hat die hiesige Staatsregierung der Regierung der Republik Chile erklären lassen, daß die Chilenischen Schiffe und deren Ladungen in unsern Hafenplätzen in den fraglichen Beziehungen unsern, den Oldenburgischen, Schiffen völlig gleich behandelt werden sollen.

Die Oldenburgischen Seefahrer haben hiernach ein Recht, in den Chilenischen Häfen für ihre Schiffe und deren Ladungen rücksichtlich der Abgaben und Berechtigungen, mit einziger Ausnahme des Küstenhandels, eine völlig gleiche Behandlung mit den Chilenischen Schiffen zu verlangen.

V. Dänemark.

A. Handels - und Schiffahrts - Declaration

vom 31. März 1841.

Art. 1. Die beiden hohen contrahirenden Theile kommen dahin überein, Ihren gegenseitigen Unterthanen,

die in dem einen oder dem andern Lande Handel treiben, oder sich daselbst aufhalten, so lange sie sich den Gesetzen und Verordnungen ihres Aufenthalts-Orts unterwerfen, sowohl für ihre Personen und Waaren als auch für ihre Handelsunternehmungen, alle die Vortheile, Freiheiten und Begünstigungen gegenseitig einzuräumen, welche den Angehörigen der begünstigten Nationen durch die von dem einen oder dem andern der hohen contrahirenden Theile mit andern Mächten geschlossenen Handelsverträge eingeräumt worden sind oder werden.

Art. 2. Die beiderseitigen Schiffe und Fahrzeuge, von welcher Trächtigkeit oder Bauart sie auch sein mögen, die in die Häfen des einen oder des andern der hohen contrahirenden Theile, entweder in Ballast oder geladen angekommen, werden sowohl bei ihrer Einfahrt als Ausfahrt rüchichtlich der Hafens-, Tonnen-, Lootsen- und Bergungs-Gelder, so wie aller Abgaben und Lasten, welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, die dem Staate, den Städten oder Privateinrichtungen irgend einer Art zukommen, auf demselben Fuße behandelt werden wie die nationalen Schiffe. Es ist ausdrücklich festgesetzt, daß die dänischen Schiffe, die in die Weser oder die Jade einlaufen, alle die den Oldenburgischen Schiffen eingeräumten Vortheile und Begünstigungen genießen werden.

Art. 3. Alle Waaren und Handelsgegenstände, sie mögen Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbefleißes der beiderseitigen Staaten oder jedes andern Landes sein, deren Einfuhr oder Ausfuhr den nationalen Schiffen des einen der hohen contrahirenden Theile verstattet ist, können auch in den Schiffen des andern Theils, welcher auch der Ort ihrer Abfahrt oder ihrer Bestimmung sei, ein- oder ausgeführt werden, ohne höheren oder anderen Einfuhr-, Ausfuhr- oder sonstigen Abgaben, von welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn dieselben

Waaren und Gegenstände in nationalen Schiffen ein- oder ausgeführt worden wären.

Art. 4. Es wird weder unmittelbar noch mittelbar bei dem Einkaufe von Waaren irgend ein Vorzug in Betracht der Nationalität des Schiffes, welches mit seiner gesetzlich erlaubten Ladung in einem Hafen des einen oder des andern der hohen contrahirenden Theile eingelaufen ist, gegeben werden, da es Ihre Absicht ist, daß kein Unterschied in dieser Beziehung stattfinde.

Art. 5. Obgleich der Handel mit den Colonien Sr. Majestät des Königs von Dänemark (die Farö-Inseln, Island und Grönland darunter begriffen) besonderen Anordnungen, worauf die allgemeinen Bestimmungen dieser Declaration nicht angewendet werden können, unterworfen ist, so ist auch dennoch vereinbart, daß die Oldenburgischen Handelnden und Schiffe, so lange wie die jetzige Declaration in Kraft bleibt, dort dieselben Handels- und Schifffahrts-Freiheiten und dieselben Vortheile genießen werden, die jetzt jede andere begünstigte Nation genießt oder in Zukunft genießen wird.

Art. 6. (Bezieht sich auf die Fahrt durch den Sund und die Belte).

Art. 7. Als Dänische und Oldenburgische Schiffe werden diejenigen betrachtet werden, die unter der Flagge ihrer Länder fahren und die mit den Schiffspapieren und Bescheinigungen versehen sind, welche durch die Gesetzgebung der beiderseitigen Staaten vorgeschrieben worden, um die Nationalität zu bestätigen.

Art. 8. Die gegenwärtige Declaration wird während zehn Jahre und selbst über diesen Zeitraum hinaus in Kraft bleiben, wenn nicht der eine oder der andere der hohen contrahirenden Theile in der Folge ausdrücklich die Absicht erklärt, die Wirkung davon aufhören zu lassen. In diesem Falle wird sie noch verbindend bis zum Ablauf von zwölf

Monaten bleiben, die auf die förmliche Anzeige folgen, welche durch die eine der Mächte der andern gemacht wird, daß sie aufzuheben ist.

B. Vertrag wegen Ablösung des Sundzolls

vom 14. März 1857.

Art. 1. Seine Majestät der König von Dänemark verpflichtet sich gegen Seine Königliche Hoheit den Großherzog von Oldenburg (folgen die übrigen hohen Contractanten) welche die Zusage acceptiren;

1. keinerlei Zoll-, Tonnen-, Leuchtfeuer-, Baken oder irgend welche sonstige Abgaben, weder für das Schiff noch für die Ladung von denjenigen Schiffen zu erheben, welche sich durch die Belte oder den Sund von der Nordsee nach der Ostsee oder umgekehrt begeben, sei es daß dieselben die Dänischen Gewässer nur durchsegeln, oder daß irgend welche Seeumstände oder Handelszwecke sie veranlassen, dort vor Anker zu gehen oder anzulaufen. Kein Fahrzeug irgend einer Art wird künftig unter irgend welchem Vorwande beim Durchgange durch den Sund oder die Belte irgend einem Aufenthalte oder Hemmnisse unterworfen werden können; Se. Majestät der König von Dänemark behält sich jedoch ausdrücklich das Recht vor durch besondere, weder Besichtigungen noch Aufenthalt der Schiffe festsetzende Vereinbarungen die Zoll- und Abgabebehandlung der Schiffe derjenigen Mächte zu bestimmen, welche an dem gegenwärtigen Vertrage keinen Theil genommen haben;

2. von denjenigen Schiffen, welche in dänische Häfen einlaufen oder aus denselben auslaufen werden, diese Schiffe mögen beladen oder leer sein, in den gedachten Häfen Handelsverrichtungen gehabt haben oder nicht, gleichwie von den Ladungen derselben, keinerlei Abgaben zu erheben, wel-

den diese Schiffe oder deren Ladungen wegen ihres Durchgangs durch den Sund und die Belte unterworfen gewesen sein würden und deren Aufhebung' durch den vorstehenden Paragraphen festgesetzt worden ist; und es versteht sich von selbst, daß die Abgaben, welche solchergestalt abgeschafft sein und folglich weder im Sund und in den Belten, noch in den dänischen Häfen erhoben werden sollen, auch nicht indirect durch Erhöhung der gegenwärtig bestehenden Hafen- und Zollabgaben oder durch Einführung neuer Schifffahrts- oder Zollabgaben oder in irgend welcher anderen Weise wieder hergestellt werden.

Art. 2. Se Majestät der König von Dänemark verpflichtet sich ferner gegen die obengedachten hohen Contrahenten:

1. alle Leuchtfeuer und Leuchtthürme, welche gegenwärtig, sei es an den Eingängen oder in den Umgebungen der dänischen Innen- und Außenhäfen, Rheden, Flüsse oder Kanäle, sei es längs der dänischen Küsten vorhanden sind, gleichwie die gegenwärtig vorhandenen zur Erleichterung der Schiffahrt im Kattegat, in dem Sund und den Belten dienenden Boyen, Baken und Seezeichen auf dem Lande beizubehalten und im besten Stande zu erhalten;

2. nach wie vor im allgemeinem Interesse der Schiffahrt auf nützliche oder sonst angemessene Veränderungen der Stellung oder der Form dieser Leuchtfeuer, Leuchtthürme, Boyen, Baken und Seezeichen auf dem Lande, oder Vermehrung derselben ohne irgend eine Belastung der ausländischen Seeschiffahrt, ernstlichst Bedacht zu nehmen;

3. nach wie vor den Lootsendienst, dessen Benutzung im Kattegat, im Sund und in den Belten jederzeit der Willkühr der Capitaine und Schiffseigenthümer überlassen sein soll, überwachen zu lassen. Man ist einverstanden, daß die Gebühren der Lootsen werden ermäßigt werden, daß ihre Taxe für dänische und für fremde Schiffe gleich werden

soll, und daß die Lootsengebühr einzig und allein von denjenigen Schiffen verlangt werden kann, welche freiwillig von den Lootsen Gebrauch gemacht haben;

4. allen dänischen und fremden Privatunternehmern unbeschränkt zu erlauben im Sunde und in den Belten ausschließlich zum Schleppen der Schiffe bestimmte Fahrzeuge, ohne Unterschied der Nationalität, für alle, welche davon Gebrauch machen wollen, frei und unter gleichen Bedingungen aufzustellen und zu stationiren;

5. auf alle Straßen und Canäle, welche die Nordsee oder die Elbe mit der Ostsee gegenwärtig verbinden oder künftig verbinden werden, diejenige Freiheit von Abgaben auszudehnen, welche zur Zeit auf einigen dieser Wege für folgende nationale oder fremde Waaren besteht: Agarik (Lerchenschwamm), Antimonium, Arsenik, Asche (Pottasche, Soda, kohlen-saures Natron und alle andere Asche) Asphalt (Judenpech, Erdpech), Aустern, Bambus, Spanisches und andres Rohr unverarbeitet, Bäume und Büsche, lebende, Baumwolle, Beeren aller Art, frische, Bernstein, Besen und Schrubber, welche nicht in Bürstenbinderarbeit bestehen, Biber-gail, Bimstein, Blei in Blöcken und Mollen, sowie alles Bleigut und alles Futterblei, Bleierz, Blumen und Blumen-pflanzen, Blumenzwiebeln, Blut, Blutegel, Blutstein, Bolus, weißer und rother, sowie terra sigillata, Bohnen, Borax (roher und raffinirter), Bork oder Lohe, Braunroth, Braunstein, Buchweizen, Bücher (gedruckte, mit den dazugehörigen Kupferstichen, gebundene und ungebundene), Büsten, Busch, Butter, Cadmium, Calamin, Campfer, Cement aller Art, Charten (Lande und See), Cöllnische Erde (weiße), Cordouan, Dachreith, Dachschiefer, Dachziegel, Dünger: (natürlicher oder künstlicher, z. B. Patentdünger, Zuckerschaum u. dgl. nicht aber Chilisalpeter, schwefelsaures Ammoniak und ähnliche Waaren, wenn sie auch als Düngungsmittel verwandt werden sollen, wohl aber Gipsmehl, wenn es bescheinigter

Maßen dazu dienen soll), Edelsteine, Eichen, Eis, Eisen (roh und in Stangen aller Art mit Ausschluß von Band-
 eisen), Elefantenzähne oder Elfenbein, Emballagen (alte,
 gebrauchte), Erbsen, Erde aller Art, soweit sie nicht in Far-
 ben bestehen, Erze (ungeschmolzene, aller Art), Farbholz,
 Federkiele, Felle (unbereitete und bereitete ohne Ausnahme,
 Leder, Corduan 2c.), Feuerschwamm (unpräparirter), Fisch-
 barden, Fischbein (ungespalten), Fische (frische), Flachß (ge-
 hechelt und ungehechelt), Fleisch (frisch und gesalzen), Flie-
 sen oder Fluren, Flottholz (zu Fischnetzen), Fourniere von
 Holz, Früchte und Beeren, frische, Fustagen (alte, gebrauchte)
 Galläpfel, Gallmei, Gartengewächse (frische, auch Beeren aller
 Art, Weintrauben, Meerrettig und Spizwiebeln), Gedärme,
 Gemälde, Gerste, Gipsfiguren und Abgüsse, Gipsmehl (wenn
 solches nachweislich zum Düngen bestimmt), Gipssteine, Glo-
 ben, Glockenspeise, Gold (in Barren oder Bruch), Graupen
 und Grütze aus zollfreien Waaren, Haare aller Art (mit
 Einschluß der Borsten, Haare und Wolle von Schweinen,
 jedoch mit Ausschluß der Krullhaare), Hafer, Hanf (gehe-
 chelt und ungehechelt), Hanfoel, Hanfsaamen, Häusenblase,
 Heu, Holz aller Art, Holzarten für Apotheker, Holzkohlen,
 Horn von Hornvieh und Hornspitzen, Kalk, Kalksteine, Kar-
 den (Weberdiesteln), Kartoffeln, Kästen, Kisten (gebrauchte),
 Knochen, Knoppfern, Kohlen aller Art, auch Coaks und
 Cinders, Kupferstiche, Koffer (gebrauchte), Korbflaschen (ge-
 brauchte), Korbweiden (geschält und ungeschält), Korf, Korn
 aller Art, Kornabfall (zum Viehfutter), Krebsaugen, Kreide
 (gemahlen und ungemahlen), Kunstfachen (Statuen, Büsten,
 Basreliefs 2c.), Kupfer (nicht gehämmert oder gewalzt) und
 Kupfermünzplatten, Kupferstiche, Leder aller Art, Leinsaamen,
 Linsen, Lithographien, Loh, Lumpen, Mais, Malz, Manna,
 Marienglas, Matten (gebrauchte), Mauersteine, Medaillen,
 Meerschäum, Mehl aus zollfreien Körnern, Messing (nicht
 gehämmert oder gewalzt), Metallcompositonen (dem Messing

ähnliche, nicht gehämmert oder gewalzt), Milch, Metalle
 aller Art, Moos zum Einpacken und Ausstopfen, Moschus,
 Münzen aller Art, Muschelschaalen, Musicalien, Mineralien
 und Naturalien (Erde-, Stein- und Erzarten, Pflanzen und
 Früchte, Conchilien, Insecten, Vögel und andere Thiere aus-
 gestopft oder in Spiritus für Naturalien-Cabinette und
 wissenschaftliche Sammlungen), Neze für Fischer, Opium,
 Papierabfall, Pech, Perlen (ächte), Perlmutter (roh in
 Schaalen), Platina (unverarbeitet), Proben ohne Werth,
 Puzzolano, Quecksilber, Rademacherarbeit, Rocken, Rohr
 (spanisches und anderes, roh), Rappsammen, Reiser (gespal-
 tene), Saamen aller Art, auch für Apotheker, mit Ausschluß
 jedoch von Kimmel und Annis, Säcke (gebrauchte), Saffian,
 Salz (officinelles ausgenommen), Schiefertafeln und Griffel,
 Schildkröten und deren Schaalen, Schmaek oder Sumach,
 Schmirgel, Seegrass (zum Einpacken und Ausstopfen), Sei-
 lerarbeit (ausschließlich Hanfgurten und Fischerneze), Silber
 (in Barren und Bruch), Späne (für Buchbinder, Schuster 2c.),
 Spanische Fliegen, Speck (frisch oder zur Thranbereitung),
 Speckstein, Spermaceti und Spermacetoel, Stabholz (Dau-
 ben und Bodenstücke), Steinkohlen, auch Coaks und Cinders,
 Stroh und Häkfel, Talg, Tang, Tauwerk, Teufelsdreck,
 Theer (Theerwasser), Thiere (lebende aller Art), Tonnen-
 bänder (hölzerne), Torf, Triepel, Wachholderbeeren und
 Stöcke, Wachs, Wagen (aller Art, auch Eisenbahnwagen
 und Tender, und zur Rademacherarbeit gehörende Wagen-
 theile, nicht aber Locomotiven), Waldwolle, Wallrath, Wall-
 roßhäute, Wallroßzähne, Weinhefe (trockene), Weizen, Wit-
 fen, Wolle aller Art, Ziegelmehl, Ziegelsteine, Zink (roher
 unverarbeiteter oder in Tafeln), Zinn (rohes unverarbeitetes
 und geraspeltes), gebrauchte Sachen der Reisenden, Haus-
 geräthe und Mobilien als Umziehegüter und Kleidungs-
 stücke, welche als Reisegut durchgeführt werden, wenn auch
 der Signer der Sachen nicht folgt.

Es versteht sich von selbst, daß, im Falle späterhin andere Erzeugnisse auf irgend einem Wege eine ähnliche Freiheit erlangen würden, dann die gleiche Freiheit von Transitabgaben von Rechtswegen auf alle oben bezeichneten Wege ausgedehnt werden soll.

6. auf allen diesen selbigen Wegen oder Canälen der Transitzoll für die demselben gegenwärtig unterliegenden Waaren bis zu einem gleichen Satze im Verhältnisse von höchstens 16 Schilling Dänisch für 500 R Dänisch zu ermäßigen, ohne daß dieser Satz durch irgend eine andere Abgabe unter anderem Namen erhöht werden kann.

Im Falle einer Herabsetzung der Transit-Abgaben unter dem im Obigen bezeichneten Satze macht Se. Majestät der König von Dänemark sich anheischig, alle Wege und Canäle, welche die Nordsee und die Elbe mit der Ostsee verbinden oder verbinden werden, auf vollkommen gleichen Fuß zu stellen mit den begünstigsten Straßen, welche auf seinem Gebiete schon vorhanden oder künftig entstehen werden.

VI. Frankreich.

Gegenseitigkeits - Erklärung,

ausgewechselt am 27. Februar 1848 laut Ministerial-Bekanntmachung vom 17. Juli 1857.

Von dem 15. Tage an nach Unterzeichnung der gegenwärtigen Erklärung und in Zukunft soll jedes Französische Schiff, welches zu gezwungener Raft in einen Hafen des Großherzogthums Oldenburg einläuft, und jedes Oldenburgische Schiff, welches ebenso zu gezwungener Raft in einen Hafen Frankreichs einläuft, daselbst frei sein von allen Hafens- und Schifffahrts-Abgaben, die zu Gunsten des Staats erhoben werden oder zu erheben sind, wenn die Umstände, welche die erzwungene Raft des Schiffes veran-

last haben, in Wirklichkeit begründet oder augenscheinlich sind; doch wird dabei vorausgesetzt, daß die Schiffe in solchen Nothhäfen keinerlei Handelsunternehmung durch Löschen oder Laden von Waaren sich hingeben, wohl verstanden jedoch, daß die Ausladungen und Umladungen, welche durch die Nothwendigkeit, das Schiff wieder in Stand zu setzen, veranlaßt werden, nicht als eine zur Zahlung von Abgaben Gelegenheit gebende Handelsunternehmung angesehen werden sollen.

VII. Griechenland.

Handels- und Schiffahrts-Vertrag

20. April
vom 2. Mai 1842.

Art. 1. Den Unterthanen der beiden hohen contrahirenden Theile soll es frei stehen, in den am Ufer des Meeres oder der Flüsse im Gebiete des Anderen belegenen Häfen und andern Landungsplätzen, überall wo der Handel mit dem Auslande erlaubt ist, mit aller Sicherheit für ihre Personen, Schiffe und Ladungen frei zu landen.

Sie sollen daselbst sich aufhalten und in welchem Theil des gegenseitigen Gebiets es auch sei, ihren Wohnsitz nehmen, Häuser und Magazine für ihren Handel miethen und inne haben dürfen und überhaupt sowohl hinsichtlich ihrer Personen als ihres Eigenthums der vollständigsten Sicherheit genießen, auch soll ihnen für ihre Handesgeschäfte jeder Schutz, welchen dort die Einheimischen genießen, unter der Verpflichtung zugestanden werden, daß sie sich den Gesetzen und Verordnungen des betreffenden Landes unterwerfen.

Art. 2. Die Griechischen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen oder andern am Ufer des Meeres oder der Flüsse belegenen Landungsplätzen des Großherzog-

thums Oldenburg, und die Oldenburgischen Schiffe, welche in Ballast oder beladen in den Häfen des Königreichs Griechenland einlaufen, sollen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande auch ihre Ladung herrühren möge, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt hinsichtlich der Tonnen-, Leuchthurm-, Loots- und Hafengelder, wie auch der Gebühren der öffentlichen Beamten und aller und jeder sonstigen Abgaben und Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fuße mit den von demselben Orte kommenden einheimischen Schiffen behandelt werden.

Art. 3. Alles, was gesetzlich in das Königreich Griechenland durch Griechische Schiffe eingeführt werden darf, soll daselbst auch in Oldenburgischen Schiffen, woher sie auch kommen und ihre Ladung mag in Erzeugnissen des Landes oder der Industrie des Großherzogthums Oldenburg bestehen, oder aus irgend einem andern Lande herkommen, und umgekehrt soll Alles, was gesetzlich auf Oldenburgischen Schiffen in das Großherzogthum Oldenburg eingeführt werden darf, mag ihre Ladung von dem Boden oder der Industrie Griechenlands oder irgend eines andern Landes herrühren, daselbst durch Griechische Schiffe, woher sie auch kommen mögen, eingeführt werden dürfen, ohne daß sie andere oder höhere Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, entrichten müssen, als wenn die Einfuhr in einheimischen Schiffen stattfände.

Art. 4. Alles, was gesetzlich aus dem Königreich Griechenland durch Griechische Schiffe ausgeführt werden kann, soll aus demselben in Oldenburgischen Schiffen, welche Bestimmung sie auch haben mögen, ausgeführt werden dürfen, und umgekehrt soll Alles, was gesetzlich aus dem Groß-

Herzogthum Oldenburg auf Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden darf, auch auf Griechischen Schiffen, welche Bestimmung dieselben auch haben mögen, ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder höhere Abgaben der Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen der Regierung, der Localverwaltungen oder von Privatanstalten erhoben werden, zahlen zu müssen, als wenn die Ausfuhr auf einheimischen Schiffen statt fände.

Art. 5. Die hohen Contrahenten sichern ein Jeder der Ein- und Ausfuhr, die mit den Schiffen des Anderen geschieht, jede Befugniß der Niederlage, alle Prämien und Rückzölle zu, welche sie der Ein- oder Ausfuhr bewilligt haben würden, wenn sie auf den Schiffen irgend eines Staates geschehen wären.

Art. 6. Man hat sich ausdrücklich dahin verständigt, daß die vorstehenden Artikel 2, 3, 4 und 5 nicht anwendbar sind auf die Küstenschiffahrt d. h. auf den Transport der Erzeugnisse oder Waaren, die in einem Landungsplatz geladen werden, mit der Bestimmung für einen andern Landungsplatz desselben Gebiets; welche Schiffahrt sich Jeder der hohen contrahirenden Theile vorbehält.

Art. 7. Jeder der hohen contrahirenden Theile verpflichtet sich, bei seinen Ankäufen, sowie bei denen, welche von Gesellschaften oder Agenten, die in seinem Namen oder unter seiner Autorität handeln, vorgenommen werden, der Einfuhr auf eigenen Schiffen, oder auf denen einer dritten Nation keinerlei Vorzüge vor der Einfuhr in Schiffen des anderen Theiles zu gewähren.

Art. 8. Als Griechische und Oldenburgische Schiffe sollen diejenigen angesehen werden, welche nach den in dem Lande, welchem sie angehören, geltenden Verordnungen fahren und besessen werden.

Art. 9. In den Häfen Griechenlands sollen auf die Boden- oder Industrie-Erzeugnisse des Großherzogthums

Oldenburg, so wie in den Oldenburgischen Häfen oder andern am Ufer des Meeres oder der Flüsse liegenden Landungsplätzen auf die Boden- oder Industrie- Erzeugnisse Griechenlands, hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr keine Verbote oder Beschränkungen, noch irgend eine Abgabe, von welcher Art oder Benennung sie auch sei, gelegt werden dürfen, als in soweit solche Verbote, Beschränkungen und Abgaben auch auf die gleichartigen, aus irgend einem andern Lande herkommenden Gegenstände gelegt werden, vorausgesetzt, daß die Ein- oder Ausfuhr auf Griechischen oder Oldenburgischen Schiffen geschieht.

Art. 10. Jede Befugniß zur Niederlage, alle Prämien und Rückzölle, welche in dem Gebiet eines der hohen contrahirenden Theile der Ein- oder Ausfuhr zur See oder auf den Flüssen hinsichtlich irgend eines Gegenstandes bewilligt werden möchten, sollen auch den gleichartigen Gegenständen, welche Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des andern contrahirenden Theiles sind, zugestanden werden, wenn die Ein- oder Ausfuhr unter ihrer Flagge geschieht.

Art. 11. Man ist einverstanden, daß im Fall einer der hohen contrahirenden Theile den rohen oder verarbeiteten Erzeugnissen eines andern Landes eine beschränkte oder unbeschränkte Erlaubniß zur Ein- oder Ausfuhr, eine Befugniß zur Niederlage, eine Verminderung oder Erstattung von Abgaben, oder Prämien gegen Zusicherung gleicher oder anderer Handelsvorthteile bewilligen würde, der Andere der hohen contrahirenden Theile für seine gleichartigen Erzeugnisse dieselbe beschränkte oder unbeschränkte Erlaubniß zur Ein- oder Ausfuhr, dieselbe Befugniß zur Niederlage, Verminderung oder Erstattung von Abgaben, oder dieselben Prämien nur dann soll in Anspruch nehmen können, wenn er dieselben Vorthteile anbietet, welche jenes Land bewilligt; und wenn er Vorthteile von derselben Aus-

dehnung und Beschaffenheit nicht vorschlagen kann, erst nachdem er das Aequivalent dafür gewährt haben wird; und in dem letzten Fall wird er die Vortheile erst von der Zeit an genießen, wo er sie seinerseits zugesichert hat.

Art. 12. Den Unterthanen eines jeden der Hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Schiffen an eine dem anderen Theile gehörige Küste kommen, aber in den Häfen nicht einlaufen wollen, oder, nachdem sie in denselben eingelaufen sind, nichts von der Ladung löschen wollen, soll es freistehen, wieder abzugehen oder ihre Reise fortzusetzen, ohne andere Abgaben, Auflagen oder Lasten irgend einer Art zu bezahlen, als die Loots-, Kai- und Leuchthurm-gelder; wenn diese in denselben Fällen von den einheimischen Schiffen erhoben werden. Dabei versteht es sich jedoch, daß sie sich immer nach den für die einheimischen Schiffe jetzt oder künftig geltenden Vorschriften und Anordnungen in Bezug auf die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, wo sie anlanden dürfen, zu richten haben; und daß die Zollbeamten befugt sind, sie zu untersuchen, an Bord zu bleiben und die etwa erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zur Verhinderung eines unerlaubten Verkehrs während des Verweilens der Schiffe in dem Bezirke ihrer amtlichen Wirksamkeit zu ergreifen.

Art. 13. Es ist ferner verabredet, daß die in die Häfen des anderen hohen contrahirenden Theils eingelaufenen Schiffe je nach dem Verlangen des Capitains oder Signers sich darauf beschränken können, bloß einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Rest ungehindert weiter zu gehen, in welchem Falle sie die Abgaben, Auflagen und Lasten nur von dem an Land gebrachten auf dem Ladungs-Manifeste bezeichneten und durchgestrichenen Theile zu entrichten haben; welches Manifest bei der Zollbehörde des Orts, wo das Schiff gelandet ist, vollständig vorgelegt werden muß.

Es ist nichts zu entrichten für denjenigen Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt und mit welchem es seine Reise nach einem oder mehreren anderen Häfen desselben Landes fortsetzen und dort über den Rest seiner Ladung, wenn sie aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr erlaubt ist, gegen Bezahlung der darauf bezüglichen Abgaben verfügen oder auch nach jedem andern Ort sich begeben kann. Es ist jedoch wohlverstanden, daß die von den Schiffen selbst zu zahlenden Abgaben, Auflagen und Lasten aller Art im ersten Hafen, wo sie die Ladung brechen oder einen Theil derselben löschen, zu entrichten sind, daß ihnen aber keine ähnlichen Abgaben, Auflagen und Lasten in den Häfen desselben Landes, in welche die besagten Schiffe nachher einlaufen möchten, von neuem abgefordert werden sollen, insofern nicht auch die einheimischen Schiffe in demselben Falle einigen weiteren Abgaben unterliegen sollten.

Art. 14. Jeder der hohen contrahirenden Theile gestattet dem anderen die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handelsplätzen Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu unterhalten, welche allen Schutzes genießen und allen erforderlichen Beistand erhalten sollen, um ihre Amtsobliegenheiten pflichtmäßig erfüllen zu können. Sie behalten sich jedoch vor, den amtlichen Wohnsitz eines Consuls, Vice-Consuls oder Consular-Agenten an einem solchen Orte zu verweigern, welchen sie davon auszunehmen für dienlich erachten möchten.

Die Consuln jeder Art, welche von der bezüglichen Regierung in gehöriger Form ernannt worden sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiet sie residiren sollen, erhalten haben, sollen in gegenseitigen Ländern sowohl hinsichtlich der Ausübung ihrer Amtsvrichtungen derselben Vorrechte wie die Consuln der begünstigsten Nation genießen. Dabei versteht es sich jedoch,

daß, wenn diese Vorrechte anderen Nationen nur unter besonderen Bedingungen eingeräumt sind, die betreffende Regierung sie ebenfalls nur gegen Erfüllung derselben Bedingungen ansprechen kann. Uebrigens wird ausdrücklich erklärt, daß die besagten Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten im Fall eines gesetzwidrigen oder unangemessenen Benehmens gegen die Gesetze oder die Regierung des Landes, wo sie residiren, der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen durch die verletzte Regierung unter Mittheilung ihrer Beweggründe an die andere Regierung enthoben werden können. Wohlverstanden jedoch, daß die Archive und Urkunden, die auf die Consulatgeschäfte sich beziehen, vor jeder Untersuchung bewahrt bleiben und sorgfältig unter dem Siegel der Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten und der Obrigkeit des Orts, wo sie ihren Wohnsitz haben, aufbewahrt werden müssen. Die Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten oder diejenigen, die gehörig ermächtigt sind, sie zu vertreten, sollen als solche das Recht haben, in den Streitigkeiten, welche zwischen den Capitainen oder Mannschaft von Schiffen der Nation, deren Interessen sie vertreten, vorkommen möchten, als Richter und Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden dabei einschreiten dürfen, wenn nicht etwa das Betragen der Schiffsmannschaft oder der Capitaine die Ordnung oder die Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten deren Dazwischenkunft zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen.

Es versteht sich, daß durch diese Art der Aburtheilung oder schiedsrichterliche Entscheidung die streitenden Theile des ihnen zustehenden Rechts, bei ihrer Rückkehr an ihre heimathliche Obrigkeit sich zu wenden, nicht beraubt werden sollen.

Art. 15. Die gedachten Consuln, Vice-Consuln oder

Consular-Agenten sollen befugt sein, zum Zweck der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure von Krieg- oder Kauffahrteischiffen ihrer Länder die Hülfe der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich deshalb an die zuständigen Gerichte, Richter oder Beamte wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen oder durch andere amtliche Urkunden nachzuweisen haben, daß solche Individuen, zu der erwähnten Mannschaft gehört haben; auf welche Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden soll. Solche Deserteure sollen, wenn sie verhaftet werden, zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt werden und können auf Antrag und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen festgesetzt werden, um auf die Schiffe, zu welchen sie gehören oder auf andere Fahrzeuge derselben Nation gebracht zu werden. Wenn sie aber in dem Zeitraum von zwei Monaten, vom Tage der Verhaftung angerechnet, nicht zurückgesendet werden, so sollen sie in Freiheit gesetzt und um derselben Sache willen nicht wieder verhaftet werden können.

Hiebei versteht es sich gleichwohl, daß, falls der Deserteur sich eines Verbrechens oder Vergehens schuldig gemacht haben sollte, seine Auslieferung bis nach gesprochenem und vollzogenem Urtheil des Gerichts, bei welchem die Sache anhängig ist, aufgeschoben werden kann.

Art. 16. Wenn ein Schiff des einen der hohen contrahirenden Theile an der Küste des anderen gestrandet, gescheitert sein oder sonst Beschädigung erlitten haben sollte, so wird den schiffbrüchigen oder sonst in Gefahr befindlichen Personen Hülfe und Beistand geleistet, und sollen ihnen Pässe zu ihrer Rückkehr in die Heimath ertheilt werden.

Die gestrandeten Schiffe und Güter, oder im Fall des Verkaufs deren Erlös, sollen, wenn die Reclamation binnen

Fahr und Tag erfolgt, ihren Eigenthümern oder deren Rechtsvertretern gegen Entrichtung derjenigen Bergungskosten, welche in gleichem Falle die eigenen Schiffe des Landes zu bezahlen hätten, verabfolgt werden. Auch dürfen die Bergungsgesellschaften die Annahme ihrer Dienste nur in eben dem Falle und nach Ablauf der nämlichen Fristen verlangen, welche den Capitainen und Mannschaften des eigenen Landes zu statten kommen würden.

Die betreffenden Regierungen werden übrigens darauf achten, daß jene Gesellschaften sich keine Exationen oder Willkührlichkeiten erlauben. Die geborgenen Gegenstände sollen der Bezahlung von Abgaben nur in so weit unterworfen werden, als sie in der Folge zum Verbrauch in dem Lande, wo der Schiffbruch stattgefunden hat, bestimmt werden sollten. Auf keinen Fall unterliegt das Tafelwerk eines gestrandeten Schiffs einer Abgabe.

Art. 17. Es ist verabredet, daß die Fahrzeuge, welche direct vom Königreich Griechenland in einem Hafen des Großherzogthums Oldenburg oder von dem gedachten Großherzogthum in einem unter der Herrschaft Seiner Majestät des Königs von Griechenland stehenden Hafen ankommen und mit einem Gesundheits-Certificat versehen sind, welches von dem zuständigen Beamten des Hafens, von dem die Fahrzeuge ausgelaufen sind, ausgestellt ist und welches bezeugt, daß keine böartige oder ansteckende Krankheit in diesem Hafen herrscht, keiner anderen Quarantaine unterworfen werden sollen, als derjenigen, welche nöthig sein wird zur Untersuchung von Seiten des Gesundheits-Beamten des Hafens, wo die Fahrzeuge ankommen, worauf diesen Fahrzeugen gestattet werden soll, sofort einzulaufen und ihre Ladung zu löschen. Es wird jedoch vorausgesetzt, daß Niemand an Bord während der Reise von einer böartigen oder ansteckenden Krankheit befallen worden, daß die Fahrzeuge während ihrer Ueberfahrt mit keinem Fahrzeug, wel-

ches selbst einer Quarantaine unterliegen würde, im Verkehr gestanden haben, und daß die Gegend, woher sie kommen, zu der Zeit nicht so allgemein angesteckt oder verdächtig sei, daß schon vor ihrer Ankunft eine Verordnung erlassen sein sollte, wonach alle aus dieser Gegend kommenden Fahrzeuge als verdächtig anzusehen und folgeweise einer Quarantaine unterworfen sein würden.

Art. 18. Außer den durch die vorstehenden Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags zugesicherten Vortheilen werden die contrahirenden Mächte den gegenseitigen Unterthanen alle Handels- und Schifffahrts-Vortheile zugesetzen, welche sie irgend einer Nation bewilligen oder bewilligen werden und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß dieser Nation unentgeltlich gegeben ist und gegen Gewährung derselben Gegenleistung oder eines Aequivalents, wenn das Zugeständniß bedingt gegeben ist. Im Fall es sich um ein Aequivalent handelt, sollen beide Gouvernements gehalten sein, ohne Verzug ein besonderes Uebereinkommen dieserhalb zu schließen.

Art. 19. Die in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Vereinbarungen sollen zunächst sechs Jahre, und noch weiter bis zum Ablauf von 12 Monaten nach einer von Einem der contrahirenden Theile dem Anderen in der Absicht, dieselbe außer Wirksamkeit zu setzen, gemachten officiellen Benachrichtigung in Kraft bleiben.

VIII. Großbritannien.

A. Die Englische Navigations-Acte

vom 26. Juni 1849,

welche am 1. Januar 1850 in Kraft getreten ist, hebt die zwischen Großbritannien und den deutschen Staaten abge-

schlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge nicht auf, sondern erweitert nur noch den, den Schiffen der Letzteren gesetzlich gestatteten Verkehr, indem sie kein Schiff irgend eines Staates von dem Gesamtverkehr nach und von Großbritannien und seinen Colonien ausschließt, und nur die Küstenfahrt den Britischen Schiffen ausdrücklich vorbehält. Sie bezeichnet als Küstenfahrt allen Verkehr, 1) zwischen Einem Plaze Großbritanniens und einem Anderen längs der Küste; 2) zwischen Großbritannien und der Insel Man; 3) der Inseln Guernsey, Jersey, Alderney, Sark und Man unter sich und mit Großbritannien, und 4) von Einem Theile irgend einer Britischen Besizung in Asien, Afrika oder Amerika nach einem anderen Theile derselben Besizung; und bestimmt in Sect. X. u. f., daß die Regierung die Vorrechte der Schiffe einer fremden Nation einschränken und Aufschlagszölle auflegen kann, wenn Britische Schiffe in dem Lande derselben verboten oder Einschränkungen hinsichtlich ihrer Fahrten oder der Artikel, die sie in ein solches Land einführen oder aus demselben ausführen dürfen, unterworfen sind.

Wie aber die Regierung ermächtigt war die Differential-Abgaben nach den Grundsätzen der Gegenseitigkeit wegzufallen oder eintreten zu lassen, so wurde sie auch durch die Acte von 23. März 1854 ermächtigt, unter gleichen Voraussezungen fremde Schiffe zur Küstenfahrt zuzulassen.

B. Handels- und Schiffahrts-Vertrag

vom 4. April 1844.

Art. 1. Nach gegenwärtigem Vertrage sollen Britische Schiffe, welche in Häfen des Großherzogthums Oldenburg ankommen, darin verweilen oder daraus abgehen, und Schiffe des Großherzogthums Oldenburg, welche in Häfen

des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen ankommen, darin verweilen oder daraus abgehen, keinen andern oder höheren Abgaben oder Lasten, welcher Art sie sein mögen, unterworfen sein, als diejenigen welche jetzt gelegt sind, oder demnächst gelegt werden auf einheimische Schiffe, bei ihrer Ankunft, während ihres Verbleibens, oder bei ihrem Abgang in oder aus solchen Häfen.

Art. 2. a) Alle Erzeugnisse, Producte und Manufacturen der Gebiete Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs, deren Ausfuhr aus den Häfen von Oldenburg in Oldenburgischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls aus diesen Häfen in Britischen Schiffen ausgeführt werden, sei es nach den Häfen des vereinigten Königreichs oder Ihrer Majestät auswärtigen Besitzungen, oder nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

b) Alle Erzeugnisse, Producte und Manufacturen der Gebiete Ihrer Brit. Maj., deren Ausfuhr aus den Häfen des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland oder Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen in Britischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls aus diesen Häfen in Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden, sei es nach den Häfen von Oldenburg, oder nach den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

c) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacturen der Gebiete Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs von Oldenburg, deren Einfuhr in Britischen Schiffen aus den Oldenburgischen Häfen, oder aus den Häfen irgend eines andern fremden Landes nach den Häfen des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, oder aus den Oldenburgischen Häfen nach den Häfen Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls in Oldenburgischen Schiffen eingeführt werden.

d) Alle Erzeugnisse, Producte oder Manufacturen Ihrer

Brit. Maj., deren Einfuhr in die Häfen von Oldenburg in Oldenburgischen Schiffen erlaubt ist oder sein wird, dürfen gleichfalls in diese Häfen in Britischen Schiffen eingeführt werden, sei es aus den Häfen des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, oder Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen, oder aus den Häfen irgend eines andern fremden Landes.

Art. 3. Alle und jede Artikel, welche gesetzlich in die Häfen des vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, oder Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen in Oldenburgischen Schiffen, oder in die Häfen von Oldenburg in Britischen Schiffen eingeführt werden können, sollen bei ihrer Einfuhr, denselben Einfuhrzöllen, Abgaben und Lasten unterworfen sein, und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergünstigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes eingeführt werden.

Art. 4. Alle und jede Artikel, welche gesetzlich aus den Häfen von Großbritannien und Irland, oder Ihrer Maj. auswärtigen Besitzungen, in Oldenburgischen, oder aus den Häfen von Oldenburg in Britischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen bei ihrer Ausfuhr denselben Ausfuhrzöllen, Abgaben und Lasten unterworfen sein, und zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergünstigungen berechtigt sein, gleichviel ob solche Artikel in den Schiffen des einen oder des andern Landes ausgeführt werden.

Art. 5. In Betrachtung, daß Britische Schiffe sammt ihren Ladungen nach den Oldenburgischen Gesetzen zum Eingang in die Häfen von Oldenburg zugelassen werden, wenn sie von den Häfen aller Länder kommen; und in Betrachtung, daß Britischer Handel und Schifffahrt mit Oldenburg auf den Fuß der begünstigtesten Nation gestellt ist; in Betrachtung ferner der Erleichterung, welche die Anwendung von Dampfkraft der inländischen Schifffahrt für den

Transport von Producten und Waaren aller Art die Flüsse auf und ab gewährt, und der neu geöffneter Wege, welche hiedurch dem Handel und der Schifffahrt zwischen dem vereinigten Königreiche und Ihrer Maj. auswärtigen Besizungen einer Seits und dem Großherzogthum Oldenburg anderer Seits dargeboten werden, ist vereinbart worden, daß Oldenburgische Schiffe sammt ihren Ladungen, bestehend in allen solchen Gütern, als zur Zeit in solchen Schiffen gesetzlich nach dem vereinigten Königreiche und Ihrer Maj. auswärtigen Besizungen aus irgend einem Hafen von Oldenburg eingeführt werden dürfen oder können, sobald sie von den Häfen der Elbe, der Ems, der Weser, oder der Maas oder aus irgend einem andern schiffbaren Flusse zwischen der Elbe und Maas kommen, in den Häfen des vereinigten Königreichs von Ihrer Brit. Maj. auswärtigen Besizungen unter denselben Bedingungen zugelassen werden sollen, als wenn die Häfen, aus denen solche Schiffe wie vorbemerkt kommen mögen, innerhalb des Gebiets des Großherzogs von Oldenburg befindlich wären; und daß solchen Schiffen soll gestattet sein, solche Güter als vorbemerkt unter denselben Bedingungen einzuführen, unter denen solche Güter würden eingeführt werden, wenn sie aus Oldenburgischen Häfen kämen; und auch, daß solche Schiffe, wenn sie von dem vereinigten Königreiche oder Ihrer Maj. auswärtigen Besizungen nach den vorbemerkten Häfen ausgehen, behandelt werden sollen, als wenn sie nach einem Oldenburgischen Hafen zurückkehrten.

Und es ist hiedurch vereinbart, daß die durch den 5. Art. dieses Vertrags eingeräumten Vorrechte nur so lange dauern sollen, als Britische Schiffe und Britischer Handel und Schifffahrt fortfahren werden, diejenigen Vortheile zu genießen, in deren Betracht die genannten Vorrechte, wie oben bemerkt, eingeräumt worden sind.

Und ferner, daß die genannten Vorrechte nur so lange,

hinsichtlich der in diesem Artikel gedachten Häfen, auf Oldenburgische Schiffe ausgedehnt sein und fortbestehen sollen, als Britische Schiffe und deren Ladungen bei ihrer Ankunft daselbst während ihres Verbleibens darin und bei ihrem Abgange von dort auf denselben Fuß gestellt sind, wie Oldenburgische Schiffe.

Art. 6. setzt die Dauer des Vertrags bedingungsweise bis zum 1. Januar 1854 und ferner bis auf 12monatliche Kündigung fest.

C. Nachfuge zu Art. 5. des vorstehenden Vertrages.

Reg.-Bekanntm. vom 24. Oct. 1845.

Die Vorrechte, welche der Oldenburgischen Flagge im Art. 5. gewährt werden, sind bis weiter auch auf die Mündungen der Trave oder der Memel, oder der zwischen denselben belegenen Flüsse ausgedehnt.

D. Vereinbarung 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 Großbritannischer Flagge fahrenden Kauffahrteischiffe desertiren, wo sie sich innerhalb Oldenburgischen Staatsgebiets betreffen lassen, auf Ansuchen des Großbritannischen Consuls oder Capitains des betreffenden Schiffs von den Oldenb. Polizeibehörden angehalten und an Bord ihres resp. Schiffs zurückgeliefert werden sollen.

Von Seiten des königlich Großbritannischen Gouvernements ist rücksichtlich der von Oldenburgischen Schiffen in Großbritannischen Häfen oder den Häfen der Ostindischen Compagnie desertirten Matrosen und Seelute 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 Häfen, vorkommenden Falls, unter Beziehung auf diese Bekanntmachung, ein gleiches Verfahren zu verlangen.

Reg.-Bekanntm. vom 19. April 1854.

In Gemäßheit Verfügung des Großherzoglichen Staatsministeriums wird hiedurch bekannt gemacht, daß die nach der Bekanntmachung vom 23. Juli v. J. von der königlich Großbritannischen Regierung gegebene Zusicherung wegen Anhaltens der von Oldenburgischen Rauffahrteischiffen in Großbritannischen Häfen oder in den Häfen der Ostindischen Compagnie desertirten Matrosen und Seeleute, nunmehr auch auf die Häfen von Südaustralien ausgedehnt ist.

IX. Hannover.

**Vertrag der Zollvereinsstaaten, betr. die Fortdauer
des Zoll- und Handels-Vereins**

vom 4. April 1853.

Art. 15. Die Wasserzölle oder auch Weggeld-Gebühren auf Flüssen, mit Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgesäß 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 Bestim-

mungen zu entrichten, insofern hierüber nichts Besonderes verabredet wird.

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

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Kongreß-Acte, 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 contrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgefäße überall gleich behandelt werden.

Schlußprotocoll No. 11. §. 1. Es wird allseitig anerkannt, daß zufolge der im offenen Artikel 15. enthaltenen Bestimmungen von jedem Vereinsstaate die Unterthanen jedes andern Vereinsstaates auch hinsichtlich der Binnenschiffahrt auf allen in dem Artikel bezeichneten Flüssen den eigenen Unterthanen völlig gleich zu stellen sind.

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-, Hafen-, 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 contrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Unterthanen, imgleichen 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 fremden 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 Maßgabe 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.

X. Ionische Inseln.

Reciprocitäts - Erklärung.

Ministerial-Bef. vom 10. Juni 1858.

Nachdem die Königlich Preussische Regierung für sich und im Namen der übrigen Regierungen der zum Deutschen Zoll- und Handelsvereine gehörigen Staaten einerseits und die Königlich Großbritannische Regierung andererseits, bezüglich der Handels- und Schiffahrtsverhältnisse mit den Ionischen Inseln, unterm 11. November v. J. die nachstehende Erklärung ausgetauscht hat:

Erklärung.

Die Preussische Regierung, sowohl für sich und der ihrem Zoll- und Steuersysteme angeschlossenen Länder und Landestheile, nämlich (folgen dieselben) als auch im Namen der übrigen Staaten des Zollvereins, nämlich (folgen diese, und unter ihnen auch Oldenburg) einerseits und die Großbritannische Regierung andererseits, sind übereingekommen festzusetzen, was folgt:

Da die Ionischen Inseln unter dem Schutze Ihrer Britischen Majestät stehen, so sollen die Unterthanen und Schiffe dieser Inseln in den Gebieten der (vorbenannten) Staaten des Zollvereins alle diejenigen Begünstigungen in Schiffahrts- und Handels-Angelegenheiten, welche dasselbst den Unterthanen und Schiffen von Großbritannien bewilligt sind, genießen, sobald die Regierung der Ionischen Inseln eingewilligt haben wird, den Unterthanen und Schiffen der vorgedachten Staaten des Zollvereins dieselben Begünstigungen zu gewähren, welche in diesen Inseln den Unterthanen und Schiffen Großbritanniens bewilligt sind; es versteht sich, daß zur Vermeidung von Mißbräuchen jedes Ionische Schiff, welches die Bestimmungen der gegenwärtigen Erklärung in Anspruch nimmt,

mit einem von dem Lord-Ober-Commissair oder dessen Stellvertreter unterzeichnetem Patente versehen sein soll.

Zur Urkunde dessen haben die Unterzeichneten, der Minister-Präsident, Minister der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Majestät des Königs von Preußen und der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister Ihrer Majestät der Königin des vereinigten Königreichs von Großbritannien am Hofe von Berlin, auf Grund erhaltener Ermächtigung, die gegenwärtige Erklärung vollzogen und mit ihren Wappensiegeln versehen.

Geschehen zu Berlin, den 11. Novbr. 1857.

gez. Manteuffel. Bloomfield.

(L. S.)

(L. S.)

von Seiten des Ionischen Senats dieses Abkommen auch bereits genehmigt und dessen Ausführung in den vereinigten Staaten der Ionischen Inseln angeordnet ist, so wird solches mit Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht und den betreffenden Behörden die Anweisung ertheilt, dafür zu sorgen, daß den Unterthanen und Schiffen der Ionischen Inseln in den hiesigen Landen alle diejenigen Begünstigungen in Handels- und Schiffahrts-Angelegenheiten gewährt werden, welche den Unterthanen und Schiffen von Großbritannien hier bewilligt sind.

XI. Lübeck.

Reciprocitäts-Erklärung.

Reg.-Bef. vom 15. Juni 1857.

In Auftrag des Großherzoglichen Staatsministeriums wird hierdurch bekannt gemacht, daß nach einer mit der freien und Hansestadt Lübeck mittelst Austausch gegenseitiger Declarationen getroffenen Vereinbarung die Oldenbur-

gischen Schiffe, welche mit Ladung oder Ballast in einen Lübeckischen Hafen ankommen, in Bezug auf Schiff und Ladung keinen andern oder höheren Abgaben unterworfen werden sollen, welcher Art dieselben auch immer sein und zu wessen Gunsten sie auch erhoben werden mögen, als die Lübeckischen Schiffe, und sind in Folge dessen von den Lübeckischen Schiffen, welche mit Ballast oder Ladung in einen Oldenburgischen Hafen ankommen, in Bezug auf Schiff oder Ladung keine anderen oder höheren Abgaben zu erheben, welcher Art dieselben auch sein und zu wessen Gunsten sie auch erhoben werden mögen, als von den Oldenburgischen Schiffen.

XII. Mexiko.

Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag

vom 10. Juli 1855.

abgeschlossen von Preußen für Sich und in Vertretung der übrigen Mitglieder des deutschen Zoll- und Handelsvereins, verkündet durch Großherzogl. Patent vom 20. Mai 1856 mit dem Zusätze, daß in Gemäßheit der zwischen den contrahirenden Theilen bei Unterzeichnung des Vertrages getroffenen Abrede

1. die Worte in Art. 4.

„vorausgesetzt, daß eben dieselbe Gleichstellung von Schiffen und Waaren irgend einer anderen begünstigten Nation gewährt werde“

sich nur auf den diesen Worten vorhergehenden Absatz von den Worten: „und die Producte“ ab bis zum Ende des Satzes beziehen sollen, und

2. die Worte in Art. 14.

„und zum localen Schutze des Handels an den Orten ihres Aufenthalts“

den Sinn haben sollen, daß den im Gebiete der contrahirenden Staaten residirenden Consular-Agenten jeden Ranges und besonders denen, welche zugleich Handel treiben, keine andere Vertretung oder Einmischung als die unumgängliche bei den Localbehörden Ihres resp. Aufenthaltes gestattet, die Vertretung aber bei der Regierung des betreffenden Landes den diplomatischen Agenten vorbehalten wird.

Art. 1. Es wird zwischen Ihren Majestäten, Königlichen Hoheiten, Hoheiten und Durchlauchten den Souverainen der contrahirenden Deutschen Staaten und dem hohen Senate von Frankfurt, sowie den Unterthanen und Bürgern derselben einerseits und zwischen Seiner Durchlauchtigen Hoheit dem Präsidenten der Republik Mexiko und ihren Bürgern anderseits beständige Freundschaft bestehen.

Art. 2. Zwischen den Bewohnern der contrahirenden Staaten wird eine gegenseitige Verkehrs- und Handelsfreiheit Statt finden; dieselben werden vollkommene Sicherheit und Freiheit genießen, um zu reisen und sich mit ihren Schiffen, Gütern und Ladungen nach allen Orten, Häfen und Flüssen oder nach jedem anderen Punkte zu begeben, wo Fremden gegenwärtig der Zutritt gestattet ist, oder in Zukunft gestattet werden wird.

Desgleichen sollen die Kriegsschiffe beider Theile gegenseitig die Befugniß haben, ohne Hinderniß und sicher in allen Häfen, Flüssen und Orten zu landen, wo den Kriegsschiffen anderer Nationen das Einlaufen gegenwärtig gestattet ist, oder künftig wird gestattet werden, jedoch mit Unterwerfung unter die daselbst bestehenden Gesetze und Verordnungen.

Unter der Befugniß zum Einlaufen in die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Orte, Häfen und Flüsse ist das Recht, die mitgebrachte Ladung theilweise in verschiedenen Häfen für den Handel zu löschen (*commercio de escala*) und das Recht, an einem Küstenpuncte Güter einzunehmen

und sie nach einem andern Küstenpuncte desselben Gebietes zu verführen (cabotage) nicht begriffen.

Art. 3. Die jeden der contrahirenden Staaten zugehörigen Schiffe sollen in dem Gebiete des andern Theiles hinsichtlich der Lasten- und Tonnengelder, der Leucht-, Hafen-, Lootsen-, Quarantainegelder, ferner des Bergelohns im Falle von Havarie und Schiffbruch, sowie hinsichtlich aller ähnlichen, seien es allgemeine oder örtliche Lasten, keinen anderen oder höheren Abgaben unterworfen werden, als denen, welche die nationalen Schiffe dort gegenwärtig entrichten oder künftig entrichten werden.

Art. 4. Es sollen in den Mexikanischen Häfen für die Ein- und Ausfuhr von was immer für Waaren auf Schiffen der contrahirenden Deutschen Staaten und ebenso in den letzteren für die Ein- und Ausfuhr von was immer für Waaren auf Mexikanischen Schiffen keine anderen oder höheren Abgaben erhoben werden, als diejenigen, welche von denselben Waaren erhoben werden, wenn solche auf Nationalschiffen eingeführt werden; und die Producte und Waaren Mexikos, eingeführt auf nicht Mexikanischen Schiffen, sofern nach den bestehenden Gesetzen deren Einfuhr erlaubt ist, sollen angesehen und behandelt werden, als wären sie eingeführt auf Mexikanischen Schiffen, ebenso wie die Producte und Waaren mit Ursprung aus den contrahirenden Deutschen Staaten, sofern nach den bestehenden Gesetzen deren Einfuhr erlaubt ist, eingeführt in den Hafen Mexiko auf nicht diesen Staaten zugehörigen Schiffen, so angesehen und behandelt werden sollen, als wären sie auf Schiffen dieser Staaten eingeführt, vorausgesetzt daß eben diese Gleichstellung von Schiffen und Waaren irgend einer anderen begünstigtesten Nation gewährt werde.

Jede Waare, welche für ihren Consum oder Durchgang gesetzlich auf den Schiffen der begünstigtesten Nation in die Häfen der contrahirenden Theile eingeführt oder von dort

ausgeführt werden dürfen, soll in gleicher Weise gegenseitig auf Schiffen der beiden contrahirenden Theile eingeführt und ausgeführt werden dürfen, was auch immer ihr Ursprung, ihre Bestimmung, oder der Ort sei, von dem sie ausgeführt wird.

Art. 5. Die beiden contrahirenden Theile sind übereingekommen, gegenseitig als Schiffe derselben diejenigen anzusehen und zu behandeln, welche als solche in den Ländern und Staaten, denen sie angehören, zufolge der dort bestehenden oder künftig noch ergehenden Gesetze und Bestimmungen, — von welchen Gesetzen und Bestimmungen ein jeder Theil den anderen zur gehörigen Zeit Mittheilungen machen wird — anerkannt sind; vorausgesetzt, daß die Führer jener Schiffe deren Nationalität durch Seebriefe, welche in der gehörigen Form abgefaßt und mit der Unterschrift der betreffenden heimathlichen Behörde versehen sind, nachzuweisen im Stande sind.

Art. 6. Es sollen in den contrahirenden Deutschen Staaten auf die Mexikanische Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes und ebenso in Mexiko auf die Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes der contrahirenden Deutschen Staaten keine anderen oder höheren Eingangs- oder Durchgangsabgaben, als diejenigen, welche von anderen Nationen für dieselben Gegenstände gegenwärtig zu entrichten sind, oder künftig zu entrichten sein werden, gelegt, auch soll derselbe Grundsatz hinsichtlich der Ausfuhr beachtet werden.

Ingleichen soll bei Gegenständen des Handels der beiden contrahirenden Theile kein Einfuhr- oder Ausfuhrverbot Statt finden, welches nicht gleichmäßig auf alle anderen Nationen erstreckt wird.

Art. 7. Die beiden contrahirenden Theile erkennen als ein unveränderliches Princip an, daß die Flagge die Waare deckt, das heißt, daß die Effecten und Waaren, welche

Bürgern und Unterthanen einer Macht gehören, welche sich im Kriege befindet, frei von der Wegnahme und Confiscation sind, wenn sie sich an Bord neutraler Schiffe befinden, ausgenommen die Kriegscontrebände, und daß das Eigenthum von Neutralen, welche sich an Bord eines feindlichen Schiffes befindet, Kriegscontrebände ausgenommen, der Confiscation nicht unterworfen sein soll.

Art. 8. Alle Handeltreibende, Schiffspatrone und andere Unterthanen der contrahirenden Deutschen Staaten sollen in der Republik Mexiko vollkommene Freiheit haben, sich dort aufzuhalten, Häuser und Magazine zu miethen oder zu kaufen, zu reisen, Handel zu treiben, Producte, Metalle und Münzen zu verführen, und ihre eigenen Geschäfte entweder selbst zu betreiben, oder deren Führung nach Gutfinden einem Anderen, er sei Commissionair, Courtier, Agent oder Dolmetscher, anzuvertrauen, ohne gezwungen zu sein, zu diesem Behufe andere Personen als diejenigen, deren die Inländer sich bedienen, zu gebrauchen, oder dafür mehr Lohn oder Vergütung zu entrichten, als die Inländer entrichten, jedoch Alles dieses unter Unterwerfung unter die bezüglichen Landesgesetze und Verordnungen der contrahirenden Theile.

Desgleichen soll es jedem Käufer oder Verkäufer vollkommen frei stehen, unter allen Fällen unter Beobachtung der Gesetze und Gebräuche des Landes, den Preis der eingeführten oder auszuführenden Waaren jeder Art nach Belieben zu bestimmen und festzusetzen.

Die Mexikanischen Bürger sollen derselben Vortheile und unter gleichen Bedingungen in den contrahirenden Deutschen Staaten theilhaftig sein.

In der Befugniß, Waaren in Großem einzuführen und zu verkaufen, ist diejenige, Gegenstände der Kriegscontrebände, oder andere durch die beiderseitigen Tarife verbotene Waaren einzuführen oder zu verkaufen nicht begriffen.

Obgleich durch den gegenwärtigen Artikel die Bürger und Unterthanen jedes der contrahirenden Theile nur den Großhandel betreiben dürfen, so sind dieselben doch dahin übereingekommen, sie auch gegenseitig zum Kleinhandel unter denjenigen Bedingungen zuzulassen, nach welchen die bezüglichen Gesetze und örtlichen Verordnungen dies für die Angehörigen der begünstigtesten Nation zulassen.

Art. 9. In Allem, was auf die Hafen-Polizei, auf Ladung und Löschung der Schiffe und auf Sicherung der Waaren Bezug hat, sollen die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Staaten gegenseitig den Gesetzen und Local-Verordnungen des Landes, wo sie sich aufhalten, unterworfen sein.

Besagte Unterthanen und Bürger sollen von jedem unwillkürlichen militairischen Dienste zu Wasser und zu Lande frei sein, aber nicht vom Polizei-Dienste in den Fällen, in welchen für die Sicherheit des Eigenthums und der Personen ihre Hülfe, und lediglich für die Zeit dieses dringenden Bedürfnisses nöthig sein möchte; kein gezwungenes Anlehn soll auf sie gelegt, und ihr Eigenthum soll keinen anderen Lasten, Requisitionen und Auslagen unterworfen werden, als denen, welche von den Inländern selbst gefordert werden.

Art. 10. Die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile sollen gegenseitig für ihre Personen, Ehre, Häuser und Güter des vollständigsten und unveränderlichsten Schutzes genießen. Sie sollen zur Vertheidigung und Verfolgung ihrer Gerechtsame freien und leichten Zugang vor den Gerichtshöfen haben, sich der Advocaten, Procuratoren und Agenten, welche zu erwählen sie angemessen finden, sich frei bedienen dürfen, und überhaupt in Angelegenheiten der Rechtspflege sowie in Allem, was die testamentarische oder andere Erbfolge in persönliches Vermögen, imgleichen was die Befugniß über persönliches Vermögen durch Verkauf, Schenkung, Tausch, letztwillige Bestimmung oder auf irgend

eine andere Weise zu verfügen, anbelangt, mit den Eingebornen des Landes, wo sie sich aufhalten, gleiche Prærogative und Freiheit haben, und in keinem dieser Fälle oder Verhältnisse stärkeren Auflagen und Abgaben unterworfen werden, als es die Eingebornen sind.

Dieser Schutz der Person schließt das Recht nicht aus, welches die Regierungen der beiden contrahirenden Theile besitzen, um in dem Territorium derselben diejenigen Personen nicht zuzulassen, oder aus demselben auszuweisen, welche nach ihrer notorischen Vergangenheit und üblen Verhalten gefährlich für den Frieden, die öffentliche Ordnung und die guten Sitten nach dem Urtheile der obersten Behörden in den Gebieten der contrahirenden Staaten erscheinen.

Wenn durch den Tod einer Person, die in dem Gebiete eines der contrahirenden Staaten Grundstücke besitzt, diese Grundstücke nach den Landesgesetzen einem Bürger oder Unterthan des andern Theiles etwa zufallen, dieser aber wegen seiner Eigenschaft als Fremder, sie zu besitzen nicht befähigt sein sollte, so soll ihm eine angemessene Frist bewilligt werden, um dieselben zu verkaufen und den Ertrag davon ohne Hinderniß und frei von allem Abzuge von Seiten der Regierung des betreffenden Staates zu beziehen.

Art. 11. Die in der Republik Mexiko befindlichen Unterthanen der contrahirenden Deutschen Staaten sollen auf keine Weise wegen ihrer Religion belästigt oder beunruhigt werden, vorausgesetzt, daß sie die Religion, sowie auch die Verfassung, die Gesetze und die Gebräuche des Landes achten; dieselben sollen des schon durch die früheren Verträge mit dem Königreiche Preußen und Sachsen begründeten Vorrechtes genießen, die in der genannten Republik mit Tode Abgehenden an den hierzu bestimmten Orten beerdigen zu dürfen, und weder die Beerdigungs-

feierlichkeiten noch die Gräber sollen in keinerlei Art und unter keinem Vorwande gestört oder beschädigt werden.

Falls diese Concession in der Folge zu einer gänzlichen oder theilweisen Toleranz für Nichtkatholiken ausgedehnt werden sollte, so sind in diese Ausdehnung ohne Weiteres auch die Deutschen Unterthanen einbegriffen.

Die contrahirenden Deutschen Staaten gestatten in ihrem Territorium den daselbst sich aufhaltenden Mexikanischen Bürgern die öffentliche Ausübung ihrer Religion, sowohl in den hierzu bestimmten Kirchen, als in ihren Wohnungen.

Art. 12. Im Kriegsfall sollen die Angehörigen der beiden contrahirenden Theile, welche im Gebiete des andern anwesend sind, ihre Beschäftigungen und ihren Handel ohne irgend ein Hinderniß fortsetzen dürfen, so lange sie sich dieser Gunst durch keine, den Interessen des Landes, in dem sie sich aufhalten, nach dem Urtheile der Höchsten Behörden desselben, zuwiderlaufende Handlungen unwürdig machen.

Ihr Eigenthum, sei es welcher Art es wolle, darf weder mit Beschlag belegt, noch sequestrirt werden, noch dürfen ihnen andere Auflagen und Steuern aufgelegt werden, als den Inländern.

Ungleich dürfen Privatschuldforderungen, öffentliche Fonds oder Gesellschafts-Actien nicht mit Beschlag belegt, sequestrirt oder confiscirt werden.

Art. 13. Sollte der Fall eintreten, daß einer der contrahirenden Theile mit irgend einem Staate im Kriege wäre, so dürfen die Unterthanen und Bürger des anderen Theiles ihren Handel und ihre Schifffahrt mit eben diesem Staate fortsetzen, ausgenommen mit den Städten oder Häfen, welche zur See oder zu Lande blockirt oder belagert wären.

Aus Rücksicht jedoch auf die Entfernung der resp. Länder der beiden contrahirenden Theile, und auf die daraus

hervorgehende Ungewißheit der möglicherweise Statt findenden Begebenheiten, ist verabredet worden, daß ein, dem einen von ihnen zugehörendes Handelschiff, welches nach einem zur Zeit seiner Abfahrt vorausseßlich blockirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuches in den fraglichen Hafen einzulaufen, genommen oder verurtheilt werden soll; es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blockade habe in Erfahrung bringen können und müssen; dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, es während derselben Reise zum zweiten Male versuchen sollten, in denselben blockirten Hafen während der Fortdauer der Blockade einzulaufen, der Anhaltung und Condemnation unterworfen sein. Es versteht sich, daß in keinem Fall der Handel mit Gegenständen, welche für Kriegscontrebände gelten, erlaubt sein soll; z. B. mit Kanonen, Mörsern, Gewehren, Pistolen, Granaten, Zündhütchen, Laffeten, Wehrgehängen, Pulver, Salpeter, Helmen und anderen zum Gebrauche im Kriege verfertigten Werkzeuge irgend einer Art.

Art. 14. Jeder der contrahirenden Theile soll bei dem Anderen diplomatische Agenten jedes beliebigen Ranges und zum localen Schutz des Handels an den Orten ihres Aufenthalts Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten ernennen dürfen, welche in dem Gebiete des Andern residiren.

Bevor aber irgend ein Consularbeamter seine consularischen Functionen ausüben darf, muß derselbe von demjenigen Gouvernement, in dessen Gebiet er residiren soll, in hergebrachter Form anerkannt, und zugelassen worden sein. Jedoch behalten die contrahirenden Theile sich das Recht vor, von der Niederlassung der Consuln diejenigen einzelne Punkte auszunehmen, woselbst sie es nicht für angemessen halten, selbige zuzulassen oder zu behalten, vor-

ausgesetzt, daß sich dieses allgemein auf alle dortige Consular-Agenten bezieht.

Die diplomatischen Agenten und Consuln Mexikos in den contrahirenden Deutschen Staaten werden aller derjenigen Prærogative, Freiheiten und Vorrechte theilhaftig sein, welche den in gleichem Range stehenden Agenten der begünstigtesten Nation zustehen oder in Zukunft eingeräumt werden möchten; und umgekehrt werden in Mexiko die diplomatischen Agenten und Consuln der contrahirenden Deutschen Staaten dieselben Prærogative, Freiheiten und Vorrechte genießen, welche den Mexikanischen diplomatischen Agenten und Consuln in den contrahirenden Deutschen Staaten zustehen oder noch zugestanden werden möchten.

Doch sollen die Consuln, welche zugleich Handel treiben, in dieser Eigenschaft lediglich den Gesetzen des Landes, in welchem sie residiren, unterworfen sein.

Die beiderseitigen Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten sollen bei dem Absterben eines ihrer Nationalen berechtigt sein, auf Ansuchen der betheiligten Parteien, oder auch von Amtswegen, den von der competenten Behörde auf die Effecten, Meubeln und Papiere des Verstorbenen gelegten Siegeln die ihrigen hinzuzufügen, in welchem Falle diese doppelten Siegel nicht anders als im gemeinschaftlichen Einverständnisse gelöst werden können. Dieselben werden der bei Abnahme der Siegel erfolgenden Inventarisation des Nachlasses beiwohnen, und es soll ihnen durch die betreffende Behörde eine Abschrift, sowohl des Inventars, als der etwa hinterlassenen letztwilligen Disposition des Verstorbenen ertheilt werden. Wenn die Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten von Seiten der gehörig legitimirten Erben mit Vollmacht in gesetzlicher Form versehen sind, so soll ihnen der Nachlaß sofort ausgeliefert werden, den Fall der Einsprache eines einheimischen oder fremden Gläubigers ausgenommen.

Die Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten sollen als solche das Recht haben, bei Streitigkeiten zwischen den Capitainen und der Mannschaft von Schiffen derjenigen Nation, deren Interesse sie wahrnehmen, als Schiedsrichter zu dienen, ohne daß die Localbehörden einschreiten dürfen, sofern nicht das Betragen des Capitains oder der Mannschaft etwa die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder wenn nicht die Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten zur Ausführung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen das Einschreiten jener Behörden nachsuchen; jedoch versteht es sich hierbei, daß diese Art von Entscheidungen oder schiedsrichterlichen Aussprüchen die streitenden Parteien nicht des ihnen zustehenden Rechts beraubt, nach ihrer Heimkehr den Recurs an die Gerichtsbehörden ihres Landes zu ergreifen.

Die gedachten Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten sollen ermächtigt sein, zum Zwecke der Ausmittlung, Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden zu dem Ende an die competenten Gerichtsbehörden, Richter und Beamten sich wenden und die erwähnten Deserteure schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister, Musterrollen oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zu der betreffenden Schiffsmannschaft gehört haben, nach welcher Beweisführung die Auslieferung nicht verweigert werden soll.

Solche Deserteurs sollen nach ihrer Ergreifung zur Disposition der Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten gestellt, können auch auf Ansuchen des reclamirenden Theiles in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um sodann den Schiffen, denen sie angehörten, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden; würde aber diese Zusendung nicht binnen dreier Monate, vom Tage ihrer Verhaftung angerechnet, erfolgen, so

sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden dürfen.

Sollte der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen in dem Lande, in welchem er festgenommen wird, begangen haben, so kann seine Auslieferung ausgesetzt werden, bis der betreffende Gerichtshof sein Urtheil ausgesprochen und dieses vollstreckt sein wird.

Wenn innerhalb des Seegebietes einer der contrahirenden Theile, welches auf eine Entfernung von 4 Englischen Meilen vom Ufer festgesetzt wird, auf den Handelsschiffen irgend ein schweres Verbrechen oder Contrebande begangen wird, so soll dies durch die Gerichte desjenigen Landes untersucht und bestraft werden, dem das betreffende Seegebiet angehört.

Art. 15. Sollte einer der contrahirenden Theile in der Folge irgend einer anderen Nation eine besondere Begünstigung in Beziehung auf Handel oder Schifffahrt zugestehen, so soll diese Begünstigung auch sofort dem andern Theile mit zu Gute kommen, welchen derselbe ohne Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ohne eine solche erfolgt ist, oder aber unter Gewährung derselben Vergeltung, an welche das Zugeständniß geknüpft ist, genießen soll. Die Vereinbarung in diesem Artikel soll jedoch die Regierung der Republik Mexiko nicht hindern, besondere Vortheile und Freiheiten in Beziehung auf Handel und Schifffahrt an die neuen Staaten des Amerikanischen Continentes zu bewilligen, welche früher Spanische Colonien waren, mit Rücksicht auf die Gefühle gegenseitigen Wohlwollens, besonderer Sympathie und politischer Convenienz, welche natürlicher Weise zwischen den gedachten Nationen bestehen müssen; doch sollen solche Bewilligungen nicht gemacht werden dürfen, ohne daß dieselben mit den übrigen Staaten, mit denen Mexiko Verträge hat, die diesem Vorbehalte entgegenstehen, vorher fest geregelt werden.

XIII. Neapel.

(s. unten Sicilien.)

XIV. Niederlande.

A. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und den Niederlanden vom 31. Dec. 1851,

welchen Oldenburg, nach der Ministerial-Bekanntmachung vom 8. Dec. 1854, vom 23. Nov. 1854 an beigetreten ist.

Art. 1. Die Schiffe des Zollvereins, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen der Niederlande einlaufen, oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die Niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder in die Häfen des Zollvereins einlaufen oder beladen aus diesen auslaufen, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder Bestimmung sei, sollen keinen anderen oder höheren Tonnen-, Baken-, Flaggen-, Hafens-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Canal-, Quarantaine-, Berge-Geldern, Niederlagegebühren, ungleichen keinen anderen oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der öffentlichen Beamten, der Commünen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig auferlegt sind oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Art. 2. Alle Erzeugnisse und Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der hohen vertragenden Theile gesetzlich Statt finden darf, sollen daselbst auch auf den dem andern Theile angehörenden Schiffen ein oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des andern Theiles in die Häfen des Zollvereins oder der Niederlande eingeführt werden, sollen dort, zum Verbrauch, zur Durchfuhr oder zur Wiederausfuhr bestimmt, oder endlich, nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne höheren Magazingebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen angebrachten Waaren unterliegen.

Art. 3. Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, aus welchem Lande es auch sein möge, auf Schiffen des Zollvereins in die Häfen der Niederlande, oder auf Niederländischen Schiffen in die Häfen des Zollvereins eingeführt, ebenso Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, nach welchem Bestimmungsorte es auch sein möge, aus den Häfen der Niederlande auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins auf Niederländischen Schiffen ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder höhere noch andere Eingangsb- oder Ausgangsabgaben, jetzt oder in Zukunft, entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Art. 4. Die Befreiungen, Prämien, Zollvergütungen und anderen Begünstigungen oder Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden hohen vertragenden Theile den Nationalschiffen und deren Ladungen, sei es für den Eingang, sei es für den Ausgang oder Durchgang bewilligt sind oder künftig bewilligt werden könnten, sollen in gleichem Theil sowohl den Schiffen des andern Theiles, als auch deren Ladungen bewilligt werden, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder deren Ladungen bestimmt sind.

Die vorstehendem Bestimmungen finden keine Anwen-

dung auf die Befreiung vom Tonnengelde und auf andere besondere Begünstigungen derselben Art, welche in jedem Staate die zur National-Fischerei verwendeten Schiffe genießen.

Art. 5. In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- oder Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstigen Bestimmungen, welcher die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladungen unterworfen werden können, ist man übereingekommen, daß den Nationalschiffen kein Privilegium und keine Begünstigung zugestanden werden soll, welche nicht in gleicher Weise den Schiffen des andern Theils zukäme, indem der Wille der beiden hohen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Art. 6. Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Verordnungen und Reglements der beiderseitigen Staaten richten, den nach einem andern Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, außer den Kosten der Bewachung, zu entrichten.

Art. 7. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile in den Staaten des andern, soll dem Capitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen, als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maßregeln wegen der Bergung sollen nach Maßgabe der Landesgesetze Statt finden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen,

welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen keiner Abgabe unterworfen sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 9. Da es in der Absicht der hohen vertragenden Theile liegt, zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten aus Rücksicht auf deren Nationalität keinen Unterschied in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder direct noch indirect, weder durch den einen oder den andern der hohen vertragenden Theile, noch durch eine in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaft, Corporation oder Agenten den Einfuhren auf einheimischen Schiffen irgend ein Vorzug oder Vorrecht eingeräumt werden.

Art. 10. Die vorhergehenden Bestimmungen (Art. 1—9.) sollen gleichmäßig auf die Schifffahrt zur See, auf die Flußschifffahrt und auf die Schifffahrt auf allen schiffbaren Wasserstraßen, welche den hohen vertragenden Theilen angehören, sei es natürlichen oder künstlichen Flüssen, Strömen, Canälen, Wasserwegen, oder von welcher anderen Art oder Benennung es sei, ohne irgend eine Ausnahme, und gleichviel in welcher Richtung, Anwendung finden.

Die Gleichstellung der gegenseitigen Flaggen mit der Nationalflagge für die Schifffahrt auf allen vorstehend erwähnten Wasserstraßen, findet ausdrücklich auf das Recht, diese Wasserstraßen zu befahren, und auf die von den Schiffen, sei es für die Fahrt selbst, sei es für die in den Häfen an den erwähnten Wasserstraßen zu entrichtenden Gebühren oder Abgaben, Anwendung, und zwar ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit der Schiffe, mögen es See- oder Flußschiffe sein, mögen die ersteren (Seeschiffe) als von einem patentirten Schiffer geführte Rheinschiffe betrachtet werden

oder nicht, endlich ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen oder wohin die Schiffe oder ihre Ladung bestimmt sein mögen.

Art. 11. Die Unterthanen eines jeden der hohen vertragenden Theile werden sich in Beziehung auf die Ausübung der Küstenschiffahrt den Gesetzen unterwerfen, welche in dieser Beziehung in jedem der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile jetzt bestehen, oder in Zukunft erlassen werden möchten.

Art. 12. Die Nationalität der Schiffe soll beiderseitig nach den jedem Lande eigenthümlichen Gesetzen und Reglements auf Grund der durch die zuständigen Behörden den Capitainen, Schiffspatronen und Schiffen ausgefertigten Papiere und Patente anerkannt werden.

Art. 13. Die beiderseitigen Consuln sollen befugt sein, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation in dem Lande der andern entwichen sein sollten, festnehmen zu lassen und sie entweder an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Behörden wenden, und durch Mittheilung des Schiffsregisters und der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Documente den Beweis führen, daß die reclamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll die Auslieferung ihnen nicht versagt werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und auf Kosten der Consuln in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von 2 Monaten vom Tage der Verhaftung angerechnet, nicht darbieten sollte, so würden die Deserteurs in Freiheit gesetzt werden

und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Wenn der Deserteur ein Vergehen begangen hat, so kann derselbe erst, nachdem die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil gefällt hat und solches in Ausführung gebracht ist, zur Verfügung des Consuls gestellt werden.

Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion Statt findet, von den vorstehenden Bestimmungen ausgenommen sein sollen.

Art. 14. bis 27. handeln von dem Verkehre auf dem Rheine und dessen Nebengewässern, und von dem Landverkehre.

Art. 28. Die Producte des Niederländischen Fischfanges und die Erzeugnisse jeder Art der Niederländischen Colonien, welche in den Zollverein eingeführt werden, gleichviel ob die Einfuhr direct aus den Colonien, oder über Häfen und Handelsplätze der Niederlande, zur See, auf Flüssen, Canälen oder anderen Binnengewässern, oder zu Lande Statt findet, sollen weder anderen noch höheren Abgaben unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen die Erzeugnisse irgend einer anderen meistbegünstigten Nation belegt sind, oder in Zukunft belegt werden möchten. Jede Ermäßigung der Eingangs-Abgaben des Zollvereins für diese Gegenstände, gleichviel, ob dieselbe eine allgemeine ist, oder zu Gunsten irgend einer anderen Nation eintritt, soll sofort von Rechtswegen und ohne Gegenleistung auf die Erzeugnisse der Niederländischen Colonien Anwendung finden.

Art. 29. Die Erzeugnisse jeder Art des Bodens und des Gewerbfleißes der Staaten des Zollvereins, welche in die Niederlande eingeführt werden, gleichviel, ob die Einfuhr zur See, auf Flüssen, Canälen oder anderen Binnengewässern oder zu Lande geschieht, sollen weder anderen noch höheren Abgaben unterworfen werden, als denjenigen,

mit welchen die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation belegt sind oder in Zukunft belegt werden möchten. Jede Ermäßigung der Eingangszu-Abgaben der Niederlande für diese Gegenstände, gleichviel, ob dieselbe eine allgemeine ist oder zu Gunsten irgend einer andern Nation, soll sofort von Rechtswegen und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbleißes der Zollvereinsstaaten Anwendung finden.

Art. 30. Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten sollen in den Niederländischen Colonien alle Begünstigungen genießen, welche den Unterthanen irgend eines andern meistbegünstigten Europäischen Staates bewilligt sind oder bewilligt werden möchten.

Art. 31. Die Schiffe des Zollvereins, sowie deren Ladungen, sollen in den Niederländischen Colonien auf demselben Fuße, wie die Nationalschiffe und deren Ladungen behandelt werden, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder deren Ladungen bestimmt sind

1. in Betreff der auf dem Schiffskörper bei dem Eingange, während des Aufenthalts, oder beim Ausgange haftenden Abgaben, namentlich aller derjenigen, welche im Art. 1. des gegenwärtigen Vertrages aufgeführt sind;
2. in Betreff des Rechts zur Einfuhr und Ausfuhr von Erzeugnissen und Handelsgegenständen nach Maßgabe des Art. 2. des gegenwärtigen Vertrages;
3. in Betreff der Abgaben irgend einer Art, die für Erzeugnisse und Handelsgegenstände bei der Einfuhr oder Ausfuhr gegenwärtig bestehen, oder in Zukunft angeordnet werden möchten, nach Maßgabe des Art. 3. des gegenwärtigen Vertrages. Ebenso sollen die in den Art. 4—9. enthaltenen Bestimmungen auf den Handel und die Schifffahrt mit den Niederländischen Colonien oder umgekehrt Anwendung finden.

Die Küstenschiffahrt in den Niederländischen Colonien bleibt den Niederländischen Schiffen vorbehalten*).

Art. 32. Die Erzeugnisse jeder Art des Bodens und des Gewerbefleißes der Zollvereinsstaaten, welche, gleichviel woher, in die Niederländischen Colonien eingeführt werden, sollen weder andere noch höhere Abgaben entrichten, als diejenigen, welche die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation jetzt oder in Zukunft zu entrichten haben. Jede in dieser Beziehung oder in Betreff der Ausfuhr von Colonial- oder anderen Erzeugnissen dem Handel im Allgemeinen oder irgend einer anderen Nation insbesondere zugestandene Begünstigung soll sofort, von Rechtswegen und ohne Gegenleistung dem Zollvereine zufallen.

Von dieser Regel findet nur eine Ausnahme hinsichtlich derjenigen Begünstigungen Statt, welche den Asiatischen Nationen für die Einfuhr der Erzeugnisse ihres Bodens oder ihres Gewerbefleißes, oder für ihre Ausfuhr bewilligt sind, oder in Zukunft bewilligt werden möchten.

Außerdem verpflichtet sich die Niederländische Regierung

- a) in ihren Westindischen Colonien alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbefleißes des Zollvereins den Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbefleißes der Niederlande gleichzustellen, wenn sie auf Niederländischen oder Zollvereins-Schiffen, oder unter irgend einer andern, der nationalen gleichgestellten Flagge in die Colonien eingeführt werden;
- b) in Betreff der Ostindischen Colonien sollen die nachstehend verzeichneten Erzeugnisse des Bodens und Ge-

*) Nach der Reg.-Bekanntmachung vom 22. Mai 1857 bezieht sich dieser Vorbehalt nur auf die Niederländischen Colonien in Ostindien, indem in den Niederländischen Colonien in Westindien die Küstenschiffahrt frei ist.

werbsfleißes des Zollvereins, wenn sie durch die Niederlande transitiren, und in einem Hafen der Niederlande auf einem Niederländischen oder Zollvereins-Schiffe oder unter irgend einer anderen, der nationalen gleichgestellten Flagge verladen und graden Weges von einem Niederländischen Hafen in einen Hafen der Niederländisch-Ostindischen Colonien eingeführt werden, in diesen Colonien nur diejenigen Abgaben entrichten, welche nach Maßgabe des jetzigen Tarifs für die directe Einfuhr dieser Gegenstände aus den Niederlanden bestehen, nämlich:

ad valorem.

Holz und Holzwaaren, mit Ausnahme von Fässern	6	Procent.
Lichte: Spermaceti-, Composition- &c. das Kilogr. 12 Sts.		
Esswaaren, mit Ausnahme der im Tarife besonders aufgeführten	12	"
Droguerien und Apothekerwaaren	6	"
Mineralwasser in Krügen oder Flaschen, 100 Krüge oder Flaschen 6 Gulden.		
Seidentwaaren, mit Einschluß der Sammete	6	"
Materialien zum Schiffsbau und zur Schiffsausrüstung, mit Ausnahme von Tauwerk und Segeltuch	6	"
Kurze Waaren, mit Einschluß falscher Juwelenwaaren und Glaswaaren	6	"
Pulver und Feuegewehre	6	"
Galanteriewaaren	12	"
Seife	6	"
Taback, sowohl in Blättern als auch verarbeitet, das Kilogr. 8 Sts.		
Alle in dem Ostindischen Einfuhrtarife		

nicht aufgezählten Gegenstände, welche Erzeugnisse Europa's, Amerika's oder des Vorgebirges der guten Hoffnung sind . 6 Procent.

Jede Ermäßigung, welche in Betreff dieser Gegenstände zu Gunsten der aus den Niederlanden kommenden Waaren ferner erfolgt, soll sofort, von Rechtswegen und ohne Gegenleistung den gleichartigen Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbefleißes des Zollvereins unter denselben Bedingungen, wie solche vorstehend unter b) angegeben sind, zu Gute kommen.

Art. 33. Wenn einer der hohen vertragenden Theile in der Folge einem anderen Staate in Beziehung auf Handel oder auf Zölle andere oder größere, als die in dem gegenwärtigen Vertrage vereinbarten Begünstigungen gewähren sollte, so werden dieselben Begünstigungen auch dem anderen Theile zu Gute kommen, welcher dieselben unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung einer Gegenleistung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist, in welchem Falle die Gegenleistung zum Gegenstande eines besondern Uebereinkommens zwischen den hohen vertragenden Theilen gemacht werden soll.

B. Uebereinkunft zwischen Preußen und den Niederlanden vom 16. Juni 1856,

welcher Oldenburg auf Grund des Art. 15. laut Ministerial-Bekanntmachung vom 21. März 1857 beigetreten ist.

Art. 9. Wenn ein Preussisches Schiff an den Küsten einer Niederländischen Colonie verunglückt, so hat der an dem Orte des Schiffbruchs oder der Bergung anwesende General-Consul, Consul, Vice-Consul oder Consular-Agent in Abwesenheit oder im Einvernehmen mit dem Capitain,

alle für die Rettung des Schiffes, der Ladung und allen sonstigen Zubehörs erforderlichen und geeigneten Schritte zu thun. Bei Abwesenheit des General-Consuls, Consuls, Vice-Consuls und Consular-Agenten werden die Niederländischen Behörden des Orts, wo der Schiffbruch Statt gefunden hat, die durch die Gesetze der Colonie vorgeschriebenen Maßregeln ergreifen.

Art. 10. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten können, insoweit die Auslieferung von entwichenen Seeleuten Preussischer Kriegs- oder Handelsschiffe vertragsmäßig stipulirt ist, die Hilfe der Ortsbehörde zum Behufe der Anhaltung, Festhaltung und gefänglichen Verwahrung solcher Deserteure in Anspruch nehmen. Sie haben sich zu dem Ende an die zuständigen Beamten zu wenden und die gedachten Deserteure schriftlich zu reclamiren, wobei sie durch die Schiffsregister, Musterrollen oder andere authentische Documente nachzuweisen haben, daß die reclamirten Personen zu der Besatzung des Schiffes gehören.

Auf eine in solcher Weise begründete Reclamation soll die Auslieferung bewilligt werden, sofern nicht das betreffende Individuum Unterthan des Staates ist, an den die Reclamation ergeht.

Die Ortsbehörden sollen gehalten sein, ihre ganze Amtsgewalt aufzubieten, um die Verhaftung der Deserteure herbeizuführen.

Die so angehaltenen Deserteure sollen den gedachten Consular-Beamten zur Verfügung gestellt werden und auf Antrag und Kosten der Reclamanten in einem öffentlichen Gefängniß verwahrt bleiben können, um demnächst an Bord des Schiffes, zu welchem sie gehören, oder irgend eines andern Schiffs derselben Nation gebracht zu werden. Falls sie aber nicht innerhalb dreier Monate, vom Tage der Verhaftung angerechnet, zurückgenommen sind, so sollen sie auf

freien Fuß gesetzt werden und wegen derselben Ursache nicht von neuem verhaftet werden können.

Uebrigens versteht es sich, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen, Vergehen oder eine Uebertretung begangen hat, seine Auslieferung ausgesetzt bleiben kann, bis der mit der Sache beschäftigte Gerichtshof sein Urtheil gefällt hat und dasselbe zur Vollstreckung gekommen ist.

Art. 11. Wenn ein Preußischer Unterthan mit Tode abgeht, ohne daß bekannte Erben oder Testamentsvollstrecker vorhanden sind, so werden die Niederländischen Behörden, welche nach den Gesetzen der Colonie die Verwaltung des Nachlasses zu besorgen haben, den Consular-Beamten davon Nachricht geben, um den Betheiligten die erforderlichen Mittheilungen zukommen zu lassen.

Art. 12. Die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten haben in dieser Eigenschaft, soweit es die Preußischen Gesetze gestatten, das Recht, bei Streitigkeiten zwischen den Capitains und Mannschaften Preußischer Schiffe zu Schiedsrichtern bestellt zu werden, und zwar ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden, vorausgesetzt, daß nicht durch das Benehmen des Capitains oder der Mannschaft die Ruhe und Ordnung des Landes gestört werden, oder daß die General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Beamten sich nicht selbst veranlaßt gefunden haben, den Beistand der gedachten Behörden anzurufen, um ihre Entscheidungen zur Vollstreckung zu bringen oder ihr Ansehn aufrecht zu erhalten.

Uebrigens versteht es sich, daß dieser besondere Urtheils- oder Schiedsspruch den streitenden Theilen nicht das Recht entziehen kann, nach der Rückkehr bei den Gerichten ihres eigenen Landes dagegen zu appelliren, sofern ihnen nach den Gesetzen des letzteren ein solches Recht zusteht.

Art. 15. Es soll jedem der jetzt oder in Zukunft

an dem deutschen Zollverein Theil nehmenden Staaten frei stehen, sich den Abreden der gegenwärtigen Uebereinkunft anzuschließen.

XV. Nord-Amerika.

Handels- und Schiffahrtsvertrag.

Nach Zustimmung von Seiten Oldenburgs vom 24. März 1847 zu dem, am 10. Juni 1846 abgeschlossenen Vertrage zwischen Hannover und Nord-Amerika.

Art. 1. Die hohen contrahirenden Theile kommen überein, daß jedwede Art von Producten, Manufacten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche zu jeder Zeit in den Vereinigten Staaten in deren eigenen Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in den Schiffen des Großherzogthums Oldenburg soll eingeführt werden dürfen, und daß keine höhere oder andere Abgaben von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in einem Schiffe der Vereinigten Staaten oder in einem Oldenburgischen Schiffe geschehen, gehoben werden soll. In gleicher Weise soll jedwede Art von Producten, Manufacten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche je zur Zeit in das Großherzogthum Oldenburg in dessen eigenen Schiffen gesetzlich eingeführt werden darf, auch in Schiffen der Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, und sollen keine höhere und andere Abgaben von dem Tonnengehalte oder der Ladung des Schiffes, es mag die Einfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen, erhoben werden.

Alles, was von dem einen Theile in dessen eigenen Schiffen nach irgend einem fremden Lande gesetzlich ausgeführt oder wieder ausgeführt werden darf, soll in gleicher Weise auch in den Schiffen des andern Theils ausgeführt

oder wieder ausgeführt werden dürfen; und die nämlichen Abgaben, Vergütungen und Rückzahlungen sollen gehoben und bewilligt werden, es mag die derartige Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theils geschehen; auch sollen keine höhere oder andere Abgaben irgend einer Art in den Häfen des einen Theils den Schiffen des andern Theils auferlegt werden, als welche in denselben Häfen von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind oder sein werden.

Art. 2. Der vorhergehende Artikel ist nicht anwendbar auf den Küstenhandel und die Küstenfahrt der hohen contrahirenden Theile, welche beiderseits ihren eigenen Unterthanen oder Bürgern ausschließlich vorbehalten werden.

Art. 3. Von keinem der contrahirenden Theile, noch von in deren Namen oder unter deren Autorität handelnden Gesellschaften, Corporationen oder Agenten soll, bei dem Ankauf irgend eines gesetzlich eingeführten Handels-Artikels, wegen oder bezüglich der Nationalität des Schiffes, es mag dem einen oder dem andern Theile angehören, ein Vorrecht noch Vorzug gegeben werden.

Art. 4. Das alte und barbarische Strandrecht soll rücksichtlich des den Unterthanen oder Bürgern der contrahirenden Theile gehörenden Eigenthums gänzlich aufgehoben bleiben.

Wenn ein Schiff des einen Theils an den Küsten oder innerhalb der Besitzungen des andern Theils Schiffbruch erlitten hat, gestrandet oder sonst beschädigt ist, so sollen die respectiven Bürger oder Unterthanen, sowohl für sich, als für ihre Schiffe und Sachen, den nämlichen Beistand erhalten, welcher den Einwohnern des Landes, wo der Unfall sich ereignet, gebührt haben würde.

Dieselben sollen gehalten sein, die nämlichen Abgaben und Bergelöhne zu entrichten, welche die besagten Einwohner in einem gleichen Falle zu bezahlen schuldig wären.

Wenn die Ausbesserungs-Arbeiten erforderlich machen, daß die Ladung ganz oder zum Theil gelöscht werde, so sollen sie von demjenigen, was sie wieder einladen und wegführen, keine Zollabgaben, Auflagen oder Gebühren zahlen, außer solchen, welche in gleichem Falle von den einheimischen Schiffen zu entrichten sind.

Es versteht sich jedoch, daß wenn, während das Schiff ausgebessert wird, die Ladung gelöscht und in einer Niederlage für unversteuerte Güter aufbewahrt wird, die Ladung denjenigen Abgaben und Gebühren unterliegen soll, welche den Inhabern solcher Niederlagen gesetzlich zukommen.

Art 5. Die durch gegenwärtigen Vertrag den resp. Schiffen der hohen contrahirenden Theile zugesicherten Privilegien sollen sich nur auf solche Schiffe erstrecken, welche innerhalb ihrer resp. Gebiete erbauet, oder gesetzlich als Kriegsbeute condemnirt oder wegen Bruchs der Municipalgesetze des einen oder des andern der hohen contrahirenden Theile für confiscirt erklärt sind, und welche ihren Unterthanen oder Bürgern ganz gehören.

Es wird ferner stipulirt, daß Schiffe des Großherzogthums Oldenburg ihre Mannschaften aus allen Staaten des Deutschen Bundes wählen dürfen, sofern nur der Capitain eines jeden Schiffes Unterthan des Großherzogthums Oldenburg ist.

Art. 6. Es sollen keine höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr in die Vereinigten Staaten von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbleißes des Großherzogthums Oldenburg oder seiner Fischereien sind, und keine höhere oder andere Abgaben auf die Einfuhr in das Großherzogthum Oldenburg von Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbleißes der Vereinigten Staaten und ihrer Fischereien sind, gelegt werden, als von den gleichen Artikeln, welche Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbleißes irgend eines andern fremden Landes

oder seiner Fischereien sind, zu entrichten sind oder sein werden.

Es sollen keine höhere oder andere Abgaben und Abgisten in den Vereinigten Staaten auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach dem Großherzogthum Oldenburg, noch in Oldenburg auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Vereinigten Staaten gelegt werden, als diejenigen, welche bei der Ausfuhr der gleichen Artikel nach irgend einem andern fremden Lande zu entrichten sind oder sein werden.

Es soll auf die Einfuhr oder Ausfuhr irgend eines Artikels, welcher Erzeugniß des Bodens oder des Gewerbefleißes des Großherzogthums Oldenburg oder seiner Fischereien, oder der Vereinigten Staaten oder ihrer Fischereien ist, aus oder nach den Häfen des besagten Großherzogthums oder der besagten Vereinigten Staaten, kein Verbot gelegt werden, welches nicht ebenfalls auf alle andern Mächte und Staaten sich erstreckt.

Art. 7. Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich gegenseitig, anderen Nationen in Ansehung der Schifffahrt und der Zollabgaben keine besondere Begünstigungen zu verleihen, die nicht sofort auch dem andern Theile zu Gute kommt, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Verleihung unentgeltlich erfolgt war, oder gegen Bewilligung einer möglichst gleichkommenden Vergütung, wenn die Verleihung gegen Bedingungen geschehen war.

Art. 8. Um durch alle zu seiner Verfügung stehende Mittel die Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland zu vermehren, versteht das Großherzogthum Oldenburg hiermit sich dazu, die Eingangs-Abgabe von roher Baumwolle abzuschaffen und auch die bestehenden Durchgangs-Abgaben von Tabacksklättern und Stengeln in Hogsheads oder Fässern, roher Baumwolle in Ballen oder Säcken, Wallfischthran in Fässern

oder Tonnen und Reis in Tierces oder halben Tierces aufzuheben.

Ferner verpflichtet sich das Großherzogthum Oldenburg, keine Weserzölle von den vorerwähnten Artikeln zu erheben, welche nach Häfen oder anderen Plätzen innerhalb seines Gebiets an der Weser bestimmt sind oder daselbst gelandet werden, und will außerdem, wenn die an besagten Fluß grenzenden Staaten zu irgend einer Zeit früher oder später sich dazu verstehen, die Abgaben, welche sie von besagten, nach Häfen oder anderen Plätzen innerhalb des Oldenburgischen Gebiets bestimmten Artikeln erheben, abzuschaffen, dann das Großherzogthum Oldenburg bereitwillig die Weserzölle für dieselben nach den Häfen und Plätzen in solchen Staaten bestimmten Artikel aufheben.

Es versteht sich jedoch, daß die vorbesagten Stipulationen nicht so anzusehen sein sollen, als verböten sie von den besagten Artikeln eine Abgibt zu erheben, welche hinreicht zur Bestreitung der Unkosten wegen Aufrechthaltung der Anordnungen in Betreff von Transitgütern. In keinem Falle soll jedoch die derartige Abgibt den Betrag von 2 Grote Courant (2 Cents Amerik.) für 100 π Hannoversches Gewicht (104 π Amerik.) übersteigen.

Art. 9. Die hohen contrahirenden Theile gestehen einander die Befugniß zu, jeder in den Häfen des andern, selbst bestellte Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten und Vice-Handels-Agenten zu unterhalten, welche die nämlichen Privilegien und Befugnisse, wie diejenigen der begünstigtesten Nationen genießen sollen; wenn jedoch der eine oder der andere der genannten Consuln Handel treiben will, so sollen dieselben den nämlichen Gesetzen und Gebräuchen unterworfen sein, welchen Privatpersonen ihrer Nation in demselben Orte unterliegen.

Die Consuln, Vice-Consuln, Handels- und Vice-Handels-Agenten sollen das Recht haben, als solche bei Strei-

tigkeiten, welche zwischen den Capitains und Mannschaften der Schiffe der Nationen, deren Interessen sie wahrzunehmen beauftragt sind, entstehen mögen, als Richter und Schiedsmänner zu handeln, ohne Dazwischenkunft der Ortsbehörden, wenn nicht etwa das Benehmen der Mannschaften oder des Capitains die Ordnung oder Ruhe des Landes stört, oder die besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten oder Vice-Handels-Agenten deren Beistand zur Vollziehung oder Aufrechthaltung ihrer Entscheidungen in Anspruch nehmen.

Es versteht sich jedoch, daß diese Art von Urtheil oder schiedsrichterlicher Entscheidung die streitenden Theile nicht des ihnen zustehenden Rechts berauben soll, bei ihrer Zurückkunft an die richterliche Behörde ihres eigenen Landes sich zu wenden.

Die besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten und Vice-Handels-Agenten sind befugt den Beistand der Ortsbehörden zur Auffuchung, Festnehmung und Gefangen-Setzung der Deserteurs von den Kriegs- oder Handelsschiffen ihres Landes in Anspruch zu nehmen.

Zu diesem Behufe haben sie sich an die competenten Gerichte, Richter und Beamten zu wenden und die besagten Deserteurs schriftlich zu reclamiren, indem sie durch Beibringung der Schiffsregister, der Musterrollen der Mannschaften oder anderer amtlicher Urkunden darthun, daß jene Individuen zu den Mannschaften gehören, und wenn diese Reclamation also begründet ist, so soll die Auslieferung nicht versagt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs festgenommen sind, so sollen sie zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln, Handels-Agenten oder Vice-Handels-Agenten gestellt werden und können sie, auf Requisition und Kosten Derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen festgehalten werden, um auf die Schiffe zu welchen sie gehören, oder

andere desselben Landes gesandt zu werden. Wenn sie aber binnen drei Monaten vom Tage ihrer Festnehmung an nicht zurückgeschickt sind, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen desselben Grundes nicht wieder verhaftet werden. Wenn jedoch befunden werden sollte, daß der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen hätte, so kann dessen Auslieferung ausgesetzt werden, bis das Gericht, vor welchem seine Sache anhängig ist, das Urtheil gesprochen haben und dieses Urtheil zur Vollstreckung gebracht sein wird.

Art. 10. Den Unterthanen und Bürgern der hohen contrahirenden Theile soll erlaubt sein, in allen Theilen der besagten Gebiete sich aufzuhalten und zu wohnen, um ihren Geschäften nachzugehen und auch Häuser und Speicher behuf ihres Handels zu miethen und inne zu haben, vorausgesetzt, daß sie den allgemeinen und besonderen Gesetzen in Betreff des Rechts zu wohnen und zu handeln sich unterwerfen.

So lange sie den bestehenden Gesetzen und Verordnungen nachkommen, sollen sie die Freiheit haben, ihre Geschäfte in allen der Botmäßigkeit eines jeden Theiles unterworfenen Gebieten, sowohl in Ansehung der Consignation und des Verkaufs ihrer Waaren en gros und en détail, als hinsichtlich der Beladung, Ausladung und Absendung ihrer Schiffe selbst wahrzunehmen oder aber nach Belieben Agenten und Makler zu gebrauchen, indem sie in allen diesen Fällen wie die Bürger oder Unterthanen des Landes, in welchem sie wohnen, zu behandeln sein sollen, wobei es sich jedoch versteht, daß sie den besagten Gesetzen und Verordnungen auch in Ansehung von Verkäufen en gros und en détail unterworfen bleiben sollen.

Sie sollen in ihren Proceßsachen freien Zutritt zu den Gerichten in gleichem Maaße, wie den eingeborenen Bürgern oder Unterthanen nach den Gesetzen und Gebräuchen des

Landes zusteht, haben, und zu diesem Zwecke für die Vertheidigung ihrer Rechte Advocaten, Procuratoren und andere Agenten nach Gutbefinden gebrauchen dürfen.

Die Bürger oder Unterthanen jedes Theils sollen die Befugniß haben, über ihr persönliches Eigenthum innerhalb der Gerichtsbarkeit des Andern durch Verkauf, Schenkung, Testament oder sonst zu verfügen.

Wenn ihre Erben Bürger oder Unterthanen des andern contrahirenden Theils sind, so sollen diese in ihr Vermögen durch Testament oder ab intestato nachfolgen.

Sie können davon selbst oder durch für sie handelnde Andere nach ihrem Willen Besitz nehmen und darüber verfügen, indem sie nur diejenige Abgift entrichten, welche die Einwohner des Landes, in welchem das besagte Vermögen befindlich ist, in gleichen Fällen zu bezahlen verbunden sein werden.

Im Fall der Abwesenheit der Erben soll für das besagte Vermögen bis dahin, daß der gesetzliche Eigenthümer Maßregeln zur Empfangnahme desselben treffen kann, die nämliche Sorge getroffen werden, welche für das Vermögen eines Eingebornen in gleichem Falle getragen werden würde.

Wenn zwischen verschiedenen Prätendenten Streit darüber entstehen sollte, wem von ihnen das besagte Vermögen gehöre, so soll selbiger nach den Gesetzen und durch die Richter des Landes, worin selbiges sich befindet, definitiv entschieden werden.

Wo bei dem Ableben einer innerhalb der Gebiete des einen Theils Grundeigenthum besitzenden Person dieses Grundeigenthum nach den Gesetzen des Landes auf einen Bürger oder Unterthan des andern Theils übergehen würde, wenn derselbe nicht als Fremder unfähig wäre, es zu besitzen, so soll einem solchen Bürger oder Unterthan eine angemessene Frist nachgelassen werden, um dasselbe zu verkaufen und den Erlös ohne Beschwerde und frei von allem

Abzug von Seiten der Regierung der respectiven Staaten aus dem Lande zu ziehen.

Die Capitalien und Fonds, welche die Bürger oder Unterthanen der respectiven Theile, bei Veränderung ihres Aufenthalts, von ihrem Wohnorte fortzubringen wünschen, sollen ebenfalls von allen Abzugs- und Auswanderungs-Abgaben von Seiten ihrer respectiven Regierungen frei sein.

Art. 11. Der gegenwärtige Vertrag soll auf die Zeit von zwölf Jahren in Kraft bleiben und ferner bis zum Ablauf von zwölf Monaten, nachdem die Oldenburgische Regierung einer Seits oder die Regierung der Vereinigten Staaten anderer Seits ihre Absicht zu erkennen gegeben hat, denselben zu Ende gehen zu lassen; jedoch mit der hiedurch ausdrücklich stipulirten und vereinbarten Bedingung, daß, wenn das Großherzogthum Oldenburg während der besagten Zeit von zwölf Jahren sich entschließen sollte, die bestehende Einfuhr-Abgabe auf in Hogsheads oder Fässern eingebrachte Tabackblätter, Streifen oder Stengel, welche Abgabe gegenwärtig 1 Thaler und 3 Grote von 100 \bar{z} (70 Cents von 100 \bar{z} Amerik.) nicht übersteigt, zu erhöhen, die Oldenburgische Regierung ein Jahr vor der Ausführung dieser Maßregel der Regierung der Vereinigten Staaten davon Nachricht geben und am Ende dieses Jahrs oder alle Zeit nachher die Regierung der Vereinigten Staaten volle Gewalt und Befugniß haben soll, den gegenwärtigen Vertrag durch vorgängige sechsmonatliche Kündigung bei der Oldenburgischen Regierung aufzuheben oder, nach ihrer Wahl, den Vertrag in voller Kraft fortbestehen zu lassen, bis die Wirksamkeit desselben in der im gegenwärtigen Artikel zuerst angegebenen Weise seine Endschafft erreicht hat.

XVI. Norwegen

(s. unter Schweden.)

XVII. Oesterreich.

Handels- und Zollvertrag zwischen den Zollvereinsstaaten und Oesterreich

vom 19. April 1853.

Art. 11. Stapel- und Umschlagsrechte sind in den Staaten der contrahirenden Theile unzulässig und es darf, vorbehältlich schiffahrts- und gesundheits-polizeilicher, so wie der zur Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften, kein Waarenführer gezwungen 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, vorbehältlich der Reduction der Schiffsmasse, bei Feststellung von Schifffahrts- und Hafengebühren im anderen Staate genügen.

Sep.-Art. 6. Der Art. 12 bezieht sich nicht auf Kriegsschiffe.

Schluß-Prot. Die verabredete Gleichstellung der Seeschiffe und deren Ladungen in den beiderseitigen Seehäfen erstreckt sich nicht:

1. auf Prämien, welche für neu erbaute Schiffe ertheilt werden oder ertheilt werden möchten, soferne dieselben nicht in der Befreiung von Hafengebühren oder Zollgebühren, oder in der Ermäßigung solcher Gebühren bestehen;
2. auf die Privilegien für s. g. Nachtclubs, welche dritten Staaten angehören;
3. auf die Privilegien, welche in Oesterreich vertragsmäßig den Türkischen Unterthanen vor den eigenen zustehen und durch Vertrag den zum K. K. Seepostdienst verwendeten Schiffen des Oesterreichischen Lloyd eingeräumt sind.

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 Durchgangsabgabe 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.

Exp. = Art. Unter den Abgaben, rücksichtlich deren nach Art. 14 die Fahrzeuge des anderen Theiles den eigenen gleichgestellt werden sollen, sind auch die Flußzölle verstanden.

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 Plage durch einen Consul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

B. Schutz Oldenburgischer Unterthanen in den Ländern und Gewässern des Mittelländischen Meeres.

Reg.-Bekanntm. vom 16. Oct. 1844.

Die Kaiserlich-Königlich Desterreichische Staatsregierung hat sich bereit erklärt, den Oldenburgischen Unterthanen in den Ländern und Gewässern des Mittelländischen Meeres und der Levante den Schutz der dortigen Kaiserlich-Königlichen Behörden, Befehlshaber und diplomatischen Agenten angedeihen zu lassen, und die desfalls erforderlichen Aufträge an die Kaiserlich-Königliche Internunciatur zu Constantinopel und die im Osmanischen Reiche bestehenden Desterreichischen Consular-Ämter, so wie auch an die hier betreffende erste Kaiserlich-Königliche Behörde, das Gubernium zu Triest, erteilt.

Es haben demnach alle Oldenburgischen Unterthanen, insbesondere die Seefahrer, welche in den benannten Ländern und Gewässern irgend eines Schutzes bedürfen sollten, behuf Erlangung desselben sich an die gedachten Kaiserlich-Königlich Desterreichischen Behörden zu wenden.

XVIII. Persien.

Der Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Persien vom 25. Juni 1857 bezieht sich lediglich auf die gegenseitigen Handelsbeziehungen und hat für die Schifffahrt keine unmittelbare Bedeutung.

XIX. Portugal.

Handels- und Schiffahrtsvertrag

vom 9. Juni 1845.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit des Handels und der Schiffahrt zwischen den Staaten Oldenburg und Portugal bestehen. Den Unterthanen eines jeden der contrahirenden Theile soll es gestattet sein, sich nach den Häfen, Plätzen und Flüssen der Gebiete des anderen Theils, überall wo der fremde Handel erlaubt ist oder in Zukunft erlaubt sein wird, zu begeben. Sie sollen in jedem Theile der gedachten Gebiete sich aufhalten und Wohnsitz nehmen dürfen, um dort ihre Geschäfte zu besorgen, und sie sollen zu diesem Behufe derselben Sicherheit und desselben Schutzes wie die Nationalen genießen, dagegen aber auch dieselben Abgaben entrichten und sich den Gesetzen und Verordnungen des Landes, so wie den auf den Verkehr bezüglichen Reglements, welche daselbst bestehen oder in Zukunft erlassen werden, unterwerfen.

Art 2. Die Oldenburgischen und Portugiesischen Schiffe, welche, woher es auch sei, mit Ballast oder mit Ladung, in die Häfen des anderen der hohen contrahirenden Theile einlaufen, sollen daselbst sowohl bei ihrer Ankunft als auch während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafenz-, Tonnen-, Leuchtthurm- und Lootsengelder, so wie hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, und in Betreff aller anderen Abgaben oder Lasten irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Ortsbehörden oder irgend welcher Privatanstalten erhoben werden, auf eben dem Fuße, wie die von demselben Orte kommenden Nationalschiffe, behandelt werden.

Art. 3. Es sollen als Oldenburgische oder Portugiesische Schiffe angesehen werden, welche als solche in dem

Staate, welchem sie angehören, nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Die hohen contrahirenden Theile behalten sich vor, Erklärungen auszuwechseln, welche eine deutliche und bestimmte Bezeichnung der Papiere und Documente enthalten, womit, ihren Anordnungen gemäß, ihre Schiffe versehen sein müssen. Wenn nach dieser, spätestens drei Monate nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Auswechslung, einer der hohen contrahirenden Theile sich in dem Falle finden sollte, seine in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften abzuändern oder zu modificiren, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 4. Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Großherzogthums Oldenburg in das Königreich Portugal mit Einschluß der Azoren, der Inseln Madeira und Porto-Santo, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen in das Großherzogthum Oldenburg, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn dieselben Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der begünstigtesten Nation sind, gelegt sind, oder gelegt werden möchten.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Abgaben von der Ausfuhr und Durchfuhr beobachtet werden.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunstfleißes des anderen Landes ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handels-Artikels nach dem anderen Lande mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf jeden anderen europäischen Staat erstrecken.

Die Ausfuhr von Salz aus dem Hafen von Setubal

soll auch ferner den daselbst bestehenden besonderen Reglements unterworfen bleiben.

Art. 5. Alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Großherzogthums Oldenburg, welche auf directem Wege und auf Oldenburgischen Schiffen aus den Häfen dieses Großherzogthums in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, so wie alle Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes des Königreichs Portugal und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche auf directem Wege und auf Portugiesischen Schiffen in die Oldenburgischen Häfen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangsz- oder Durchgangsz-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr derselben Erzeugnisse unter der Nationalflagge oder unter der Flagge der begünstigtsten Nation Statt fände.

Art. 6. Waaren, welche nicht inländische Erzeugnisse sind, sollen auf directem Wege aus den Häfen des Großherzogthums Oldenburg unter Oldenburgischer Flagge in die Häfen des Königreichs Portugal, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, und umgekehrt aus den Portugiesischen Häfen unter der Nationalflagge in die Oldenburgischen Häfen, in derselben Weise und unter denselben Bedingungen eingeführt werden dürfen, unter welchen den Schiffen der begünstigtsten Nation gestattet ist, fremde Erzeugnisse auf directem Wege aus den Häfen des Staates, welchem sie angehören, in die Häfen des anderen der contrahirenden Theile einzuführen.

Art. 7. Die Erzeugnisse und anderen Handelsgegenstände irgend einer Art, welche gesetzlich aus den Häfen der hohen contrahirenden Theile auf Nationalschiffen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, sollen in gleicher Weise von dort auf Schiffen des anderen Theils ausgeführt oder wieder ausgeführt werden dürfen, ohne andere oder

höhere Abgaben oder Lasten zu tragen, als wenn die Ausfuhr oder Wiederausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgte.

Art. 8. Die Prämien, oder Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der contrahirenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in derselben Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr auf directem Wege zwischen den beiden Staaten (Art. 5) oder die Ausfuhr (Art. 7) auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Art. 9. Da die an dem Ausflusse der Ems belegenen Häfen, in Betracht der geographischen Lage des Großherzogthums Oldenburg, und eben so die Häfen der Maas für die ausschließliche Ausfuhr der Erzeugnisse des Fürstenthums Birkenfeld, zu seinen hauptsächlichsten Aus- und Einfuhrstraßen zu zählen sind, so sind die hohen contrahirenden Theile übereingekommen, diese Häfen in Allem was auf die gegenseitige Einfuhr der beiden Länder Bezug hat, den Oldenburgischen Weserhäfen gleich zu setzen. Demzufolge sollen die Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleisches des Großherzogthums Oldenburg, welche auf Oldenburgischen Schiffen in den genannten Ems- und Weserhäfen, ebenso diejenigen des Fürstenthums Birkenfeld, welche auf Oldenburgischen Schiffen in den genannten Maashäfen verladen werden, bei ihrer directen Einfuhr in die Portugiesischen Häfen ganz auf dieselbe Weise zugelassen und behandelt werden, als wenn sie direct aus einem Hafen des Großherzogthums Oldenburg und unter Oldenburgischer Flagge kämen. Gegentheilig sollen die Erzeugnisse Portugals und seiner Gebietstheile und Besitzungen, welche unter Portugiesischer Flagge in die gedachten Häfen eingeführt werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Oldenburg oder das Fürstenthum Birkenfeld auf den gedachten Flußwegen eben so behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege auf

Portugiesischen Schiffen in einen Oldenburgischen Hafen eingeführt wären.

Ueberdies bewilligt Oldenburg, die Portugiesischen Schiffe und deren Ladungen, wenn sie aus den gedachten Häfen in Oldenburgische eingehen, eben so behandeln zu lassen, als wenn sie auf directem Wege aus einem Portugiesischen Hafen gekommen wären.

Man ist dahin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Oldenburgischen Häfen nur unter der Bedingung wird Statt finden können, daß in jenen Häfen die Portugiesischen Schiffe, welche von Portugiesischen Häfen kommen, oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Oldenburgischen Schiffe werden behandelt werden.

Art. 10. Die Erzeugnisse, welche aus den Häfen des Großherzogthums Oldenburg, oder aus den im vorhergehenden Artikel gedachten fremden Häfen kommen, sollen von Ursprungszeugnissen begleitet sein, welche von den Portugiesischen Consuln oder Consular-Agenten, oder von den kompetenten Oldenburgischen Behörden, unter gehöriger Beglaubigung durch die gedachten Consuln, verabsolgt werden.

Art. 11. Was den directen Einfuhrhandel betrifft, so sollen die Ladungen, welche auf Oldenburgischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen Portugals, mit Einschluß der Inseln Madeira und Porto-Santo und der Azoren, eingeführt werden, und gegentheilig die Ladungen, welche auf Portugiesischen Schiffen aus fremden Häfen in die Häfen des Großherzogthums Oldenburg eingeführt werden, in diesen Häfen auf dem Fuße der begünstigtesten Nation zugelassen und behandelt werden. Die Einfuhr von Erzeugnissen und Waaren aus Asien in die Häfen von Portugal soll den bestehenden Gesetzen und Reglements unterworfen bleiben.

Art. 12. Die hohen contrahirenden Theile sind über-

eingekommen, daß keiner von ihnen in Zukunft anderen Nationen in Beziehung auf den Handel und die Schifffahrt irgend welche Privilegien, noch irgend welche Begünstigungen oder Befreiungen gewähren will, welche nicht ebenfalls und sofort auch auf die Unterthanen des andern Theils in Anwendung gesetzt würden, und zwar unentgeltlich, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder wenn letztere gegen ein Aequivalent Statt gehabt hat, gegen Gewährung desselben Aequivalents, oder in dessen Ermangelung einer billigen und angemessenen Vergeltung.

Insbesondere ist man darüber einverstanden, daß in dem Falle, wo die eine der beiden Regierungen einem andern Staate in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft, und zur Vergeltung gewisser von diesem andern Staate gewährten Abgabeermäßigungen, Vortheile oder Begünstigungen, auch ihrerseits Ermäßigungen der Abgaben auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes bewilligen, oder demselben andere Vortheile oder besondere Begünstigungen in Beziehung auf Handel und Schifffahrt zugestehen sollte, die andere der beiden Regierungen dieselben Vortheile und Erleichterungen nur dann für den Handel und die Schifffahrt ihrer Unterthanen soll in Anspruch nehmen können, wenn sie, in Ermangelung gleicher Vortheile von derselben Art und Ausdehnung, Aequivalente und Vergeltungen anbietet, welche durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen den beiden Regierungen gehörig festzustellen sein würden.

Art. 13. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Küstenschifffahrt zwischen den Häfen eines jeden der beiden Länder keine Anwendung finden, indem diese Art des Verkehrs den National-Schiffen vorbehalten bleibt. Man hat sich aber darüber verständigt, daß es den Schiffen des einen der hohen contrahirenden Theile, nachdem sie in die Häfen des andern eingelaufen sind,

freistehen soll, nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Ueberreste frei wieder abzugehen, um sich entweder nach einem anderen Hafen desselben Landes oder anders wohin zu begeben, ohne andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als die National-Schiffe in demselben Falle zu entrichten gehabt haben würden.

Art. 14. In dem Falle, daß ein Schiff des einen der hohen contrahirenden Theile an den Küsten oder in einem Hafen des anderen Strandung oder Schiffbruch erlitten haben sollte, wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle mögliche Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die geborgenen Gegenstände sollen erforderlichen Falls unter die Aufsicht der kompetenten Behörden gestellt und dem Berechtigten zurückgegeben werden, nachdem die Bergungs- und andere Kosten berichtigt sind, welche nicht höher sein sollen, als diejenigen, denen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sein würden. Es sollen davon keine Abgaben erhoben werden, insofern die fraglichen Gegenstände nicht zum Verbrache im Lande bestimmt sind.

Art. 15. Jedes einem Unterthanen der contrahirenden Theile angehörende Handelsschiff, welches in einem Hafen des anderen Theiles im Nothfalle einläuft, soll daselbst von allen Hafen- und Schifffahrts-Abgaben frei sein, wenn die Ursachen, welche das Einlaufen in den Hafen nothwendig gemacht haben, wirklich vorhanden und dargethan sind, vorausgesetzt, daß das Schiff in dem Nothhafen keine Handels-Operation durch Einladung oder Löschung von Waaren vornimmt, — wobei indeß die zum Zwecke der Ausbesserung des Schiffes erforderlichen Löschungen und Wieder-Einladungen nicht als eine Handels-Operation betrachtet werden sollen, wodurch die Entrichtung von Abgaben veranlaßt würde, — und daß dasselbe seinen Aufenthalt

in dem Hafen nicht über die nach den Umständen nothwendige Zeit hinaus verlängert.

Art. 16. Ein jeder der hohen contrahirenden Theile gesteht dem anderen die Befugniß zu, in seinen Häfen und Handels-Plätzen General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten zu haben, behält sich jedoch das Recht vor, von dieser Befugniß nach seinem Ermessen einen oder den andern Ort auszunehmen.

Die gedachten Consular-Agenten jeder Classe sollen, sobald sie von ihren respectiven Regierungen in gehöriger Form ernannt sind und das Exequatur von derjenigen Regierung, in deren Gebiete sie residiren sollen, erhalten haben, daselbst sowohl für ihre Personen als auch hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen derselben Privilegien, wie die derselben Classe angehörenden Consular-Agenten der begünstigtesten Nation, genießen.

Art. 17. Die gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten sollen befugt sein, zum Zwecke der Ergreifung, Festnahme und Verhaftung der Deserteurs von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes den Beistand der Ortsbehörden anzurufen; sie werden sich in dieser Hinsicht an die kompetenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten wenden, und die in Rede stehenden Deserteurs schriftlich reclamiren, wobei sie durch Mittheilung der Schiffsregister oder Musterrollen, oder durch andere amtliche Documente den Beweis zu führen haben, daß diese Individuen zur Mannschaft des betreffenden Schiffes gehört haben; auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reclamation soll die Auslieferung bewilligt werden.

Wenn dergleichen Deserteurs ergriffen sind, sollen sie zur Disposition der gedachten General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln oder Handels-Agenten gestellt, auch können sie auf Requisition und Kosten des reclamirenden Theils in den Gefängnissen des Landes festgehalten werden, um

demnächst den Schiffen, denen sie angehören, oder anderen Schiffen derselben Nation zugesendet zu werden.

Würde aber diese Zurücksendung nicht innerhalb zweier Monate vom Tage ihrer Verhaftung an erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn der Deserteur irgend ein Verbrechen begangen haben sollte, seine Auslieferung ausgesetzt werden darf, bis der Gerichtshof, bei welchem die Sache anhängig ist, sein Urtheil ausgesprochen haben und dieses Urtheil vollstreckt sein wird.

Art. 18. Die Unterthanen eines jeden der hohen contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen Theiles jetzt oder in Zukunft Erbschaften zu erheben haben, oder welche ihr Eigenthum oder Effecten irgend einer Art von dort herausziehen wollen, sollen keine anderen Abgaben, Lasten oder Auflagen entrichten, als solche, welche unter gleichen Umständen von den Nationalen zu entrichten sein würden.

Art. 19. Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 1. Januar 1848 in Kraft bleiben. Wenn der eine der hohen contrahirenden Theile nicht dem anderen seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Erklärung sechs Monate vor dem 1. Januar 1848 angezeigt haben sollte, so wird der Vertrag noch bis zum 1. Januar 1854 verbindlich bleiben. Von dem 1. Januar 1854 an soll derselbe seine Rechtsbeständigkeit nicht anders verlieren, als zwölf Monate nachdem der eine der hohen contrahirenden Theile dem anderen seine Absicht erklärt haben wird, ihn nicht ferner aufrecht halten zu wollen.

XX. Preußen.

A. Vertrag der Zollvereinsstaaten, betr. die Fortdauer
und Erweiterung des Zoll- und Handelsvereins

vom 4. April 1853.

(s. oben bei Hannover.)

B. Vertrag

vom 20. Juli 1853.

Art. 1. Preußen stellt den Oldenburgischen Seehandel und die Oldenburgische Seeschiffahrt dergestalt unter den Schutz seiner Kriegs-Marine, daß es sich verpflichtet alle Schiffe, welche Oldenburgisches Eigenthum sind, und unter Oldenburgischer Flagge fahren, überall ebenso zu schützen und zu vertheidigen, wie diejenigen Schiffe, welche Preußisches Eigenthum sind, und unter Preußischer Flagge fahren.

Es bleibt selbstverständlich Oldenburg jederzeit unbenommen, auf diesen Schutz zu verzichten.

XXI. Rußland.

Reg.-Bekanntm. vom 19. April 1834.

Nach einer unter dem 7. Februar 1834 mit dem Kaiserlich Russischen Gouvernement getroffenen Uebereinkunft sind die in den Russischen Häfen unter Oldenburgischer Flagge einkommenden Rauffahrteischiffe in Ansehung der dort zu zahlenden Schiffsabgaben den Russischen Schiffen völlig gleich gestellt.

XXII. Sardinien und Monaco.

A. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Staaten
des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Sardinien

vom 23. Juni 1845.

Art. 1. Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Sardinien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt, die Sardinischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des gedachten Vereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen dort, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthaltes und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchthurms-, Lootsen-, Baken-, Anker-, Bollwerks- und Quarantaine-Abfertigungs-Gelder und überhaupt hinsichtlich aller das Schiff betreffender Zölle und Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, mögen diese Zölle im Namen oder zum Vortheil der Regierung, oder mögen sie im Namen oder zum Vortheil öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, — auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, welche von demselben Orte kommen oder nach derselben Bestimmung abgehen.

Art. 2. Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird Statt finden können, sollen auch auf Schiffen des anderen Staates dorthin eingeführt oder von dort ausgeführt werden können.

Art. 3. Die Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, von welchem Lande es sei, durch Preußische

Schiffe oder diejenigen eines anderen Staats des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen Sardinien's, oder durch Sardinische Schiffe in diejenigen Preußens oder eines anderen Staates des gedachten Vereins eingeführt werden, desgleichen die Waaren, die, für welche Bestimmung es sei, aus den Häfen Sardinien's durch Schiffe der Zollvereinsstaaten, oder aus den Häfen des Zollvereins durch Sardinische Schiffe, ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt fände.

Die Prämien, Abgabenerstattungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in dem Gebiete des einen der beiden hohen vertragenden Theile der Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen Staats erfolgt.

Art. 4. Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küstenschiffahrt, das heißt, auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets geladen werden, in soweit nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der Nationalschiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

Art. 5. Da die Sardinische Regierung aus besonderen Gründen sich noch verhindert findet, von jetzt ab die Differenzialzölle aufzuheben, welche sie gegenwärtig von Getreide, Olivenöl und Wein erheben läßt, welche direct aus den Häfen des schwarzen Meeres, des Adriatischen Meeres und des Mittelländischen Meeres, bis zum Cap Trafalgar unter fremder Flagge eingeführt werden, ist man übereingekommen, daß diese Differenzialzölle als eine Ausnahme von dem vorstehenden Artikel 3 auch rücksichtlich der

Schiffe des Zollvereins bis zum Ausgang des Jahres 1847 sollen fortbestehen können.

Wenn jedoch die Sardinische Regierung alsdann nicht in der Lage sein sollte, die gedachten Differenzialzölle aufhören zu lassen, sollen die Staaten des Zollvereins die volle Befugniß haben, vom 20. December 1847 ab, — dem Zeitpunkt, von welchem an Dänemark nach seinem Handelsvertrage mit Sardinien vom 14. August 1843, dasselbe Recht erlangt, — zum Nachtheil der Sardinischen Flagge gleichmäßige Differenzialzölle auf dieselben Artikel, wenn sie aus denselben Häfen eingeführt werden, zu legen. Die Erhebung dieser Differenzialzölle wird indessen aufhören, sobald die Staaten des Zollvereins amtlich von dem Aufhören der Sardinischen Differenzialzölle benachrichtigt worden sein werden.

Art. 6. In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile betrifft, soll den Nationalschiffen keine Begünstigung und Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weise auch den Schiffen des anderen Staats bewilligt wird.

Art. 7. Da es die Absicht der hohen vertragenden Theile ist, keine Unterscheidung zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten nach ihrer Nationalität, in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Rücksicht weder direct noch indirect, weder durch den einen oder anderen der beiden hohen vertragenden Theile, noch durch irgend eine Gesellschaft, irgend eine Corporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität, den Einfuhren der einheimischen Schiffe irgend ein Vorrecht oder Vorzug bewilligt werden.

Art. 8. Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen

einlaufen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, ebenso wie die Nationalschiffe, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem anderen Hafen desselben oder eines anderen Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu sein, für diesen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Art. 9. Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder Sardinien's, welche in einen der Häfen der hohen vertragenden Theile im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für seine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und sollen daselbst gleiche Begünstigungen und Freiheiten genießen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nothwendig gemacht hat, erheischt. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfniß einer Reparatur der Schiffe veranlaßt wird, soll als Handelsverkehr nicht angesehen werden.

Art. 10. Im Falle der Strandung oder des Schiffsbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen wird dem Kapitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung, alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maßregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgesetze Statt finden. Alles, was von dem Schiff und der Ladung geborgen sein wird, oder der Erlös aus diesen Gegenständen, wenn dieselben verkauft worden sind, soll den Eigenthümern oder Rechtsvertretern derselben

zurückgegeben werden, und es sollen keine höheren Vergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichem Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgaben-Entrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 11. Auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Staaten des Zollvereins in die Sardinischen Staaten, und auf die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes der Sardinischen Staaten in die zum Zollverein gehörigen Staaten sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche auf dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes irgend eines anderen fremden Landes sind, gelegt sind oder gelegt werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhrabgaben beobachtet werden.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Kunstfleißes der Staaten des anderen ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theils mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremden Staaten erstrecken.

In dem Falle jedoch, wenn einer der beiden hohen vertragenden Theile einem anderen Staate Herabsetzungen der Eingangszölle auf dessen Erzeugnisse des Bodens oder des Kunstfleißes, oder der Ausgangszölle auf seine Ausfuhr, in Folge eines Handelsvertrages oder einer besonderen Uebereinkunft und in Vergeltung von Zollherabsetzungen oder anderen Begünstigungen, die von diesem anderen Staate gewährt sind, bewilligt haben möchte, oder noch bewilligen würde, kann der andere der beiden hohen vertragenden Theile dieselben Vortheile nicht in Anspruch nehmen, als wenn er

dafür Aequivalente darbietet, welche den Gegenstand einer besondern Verständigung bilden werden.

Art. 12. Wenn in der Folge einer der hohen vertragenden Theile andern Nationen hinsichtlich des Handels oder der Schifffahrt irgend eine andere besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsbald auch auf den Handel oder die Schifffahrt des andern vertragenden Theils Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

Art. 13. In Rücksicht auf die Entfernung der beiderseitigen Länder der beiden hohen vertragenden Theile von einander, und in Rücksicht auf die Ungewißheit über die verschiedenen möglichen Ereignisse, welche daraus hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblick der Abfahrt dieses Schiffes vorausseßlich blokirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht wegen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blokade des in Rede stehenden Platzes habe in Erfahrung bringen können und müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlaufen in denselben Hafen während der Dauer dieser Blokade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Art. 14. Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe Sardiniens sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich

im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Die hohen vertragenden Theile behalten sich vor, ein deutliches und bestimmtes Verzeichniß derjenigen Papiere und Documente auszuwechseln, mit denen nach den Anordnungen der beiderseitigen Staaten ihre Schiffe versehen sein sollen. Wenn nach dieser, spätestens 3 Monate nach der Auswechslung der Ratificationen des gegenwärtigen Vertrags vorzunehmenden Auswechslung einer der betheiligten Staaten sich in dem Falle befinden sollte, seine Vorschriften über diesen Gegenstand zu wechseln oder abzuändern, so soll dem andern Theile davon amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 15. Um den Durchfuhrverkehr zwischen ihren beiderseitigen Staaten zu begünstigen, ertheilen sich die beiden hohen vertragenden Theile gegenseitig die Zusicherung, in Beziehung auf die Beförderung der Erzeugnisse des Zollvereins bei der Durchfuhr durch die Sardinischen Staaten, und der Sardinischen Erzeugnisse bei der Durchfuhr durch die Staaten des Zollvereins alle Erleichterungen zu gewähren, welche mit den Interessen der Zollverwaltung sich vereinigen lassen.

Art. 16. Die hohen vertragenden Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des andern Consuln, Vice-Consuln und Handels-Agenten zu ernennen, indem sie sich jedoch vorbehalten, solche an denjenigen Plätzen nicht zuzulassen, hinsichtlich deren sie es für angemessen halten möchten, eine allgemeine Ausnahme zu machen. Diese Consuln, Vice-Consuln und Agenten sollen dieselben Privilegien, Befugnisse und Freiheiten genießen, welche diejenigen der begünstigtesten Nationen genießen; in dem Falle aber, daß dieselben Handel

treiben wollen, sind sie gehalten, sich denselben Gesetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatpersonen ihrer Nation in Bezug auf ihre Handelsverbindlichkeiten an demselben Orte unterworfen sind.

Art. 17. Die beiderseitigen Consuln sollen die Befugniß haben, die Matrosen, welche von den Schiffen ihrer Nation desertirt sind, verhaften zu lassen, und sie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzusenden. Zu diesem Behufe werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Documente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche sie reclamiren, zu der gedachten Schiffsmannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und die Kosten der Consuln selbst in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten und zu bewahren sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht zeigen sollte, würden die Deserteurs in Freiheit zu setzen sein und wegen derselben Ursache nicht weiter verhaftet werden können. Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen sein sollen.

Art. 18. Die Regierungen der Staaten des Zollvereins willigen in Gemäßheit des Wunsches der Sardinischen Regierung darin, daß alle Verabredungen in dem gegenwärtigen Vertrage auf das unter dem Protectorat Sr. Majestät des Königs von Sardinien stehende souveraine Für-

stenthum Monaco ausgedehnt werden, unter dem Beding der Reciprocität Seitens des gedachten Fürstenthums.

Art. 19. Jeder Deutsche Staat, welcher dem Deutschen Handels- und Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

B. Additional-Convention vom 20. Mai 1851 zu dem Handels- und Schifffahrtsvertrage

vom 23. Juni 1845.

Art. I. Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, verpflichtet Sich:

1. die gegenwärtig für Sardinischen Reis bei seinem Eingange in die Staaten des Zollvereins bestehenden Zölle
 - a) für geschälten Reis von 2 Thlr. auf 1 Thlr. pro Centner,
 - b) für ungeschälten Reis von 2 Thlr. auf $\frac{2}{3}$ Thlr. oder 20 Sgr. pro Centner

zu ermäßigen;

2. die Zölle aufzuheben, welche bisher von dem Baumöl erhoben wurden, das in Fässern aus den Sardinischen Staaten eingeführt wird und beim Eingange in die Staaten des Zollvereins einen Zusatz von Terpentinöl erhält.

Art. II. Seine Majestät der König von Sardinien willigt darin, die Sardinischer Seits Frankreich, Belgien und Großbritannien mittelst der mit diesen Mächten abgeschlossenen Verträge vom 5. Novbr. 1850, 24. Janr. und 27. Febr. 1851 gewährten Zollermäßigungen vom 1. Juni 1851 an auch auf die Staaten des Zollvereins auszudehnen.

C. Ministerial-Bekanntmachung

vom 8. Septbr. 1856.

Nachdem durch Austausch von Ministerial-Erklärungen zwischen Oldenburg und Sardinien die gegenseitige Zulassung der Schiffe zur Küstenschiffahrt ausbedungen ist, und der Art. 4 des mittelst Verordnung vom 20. Februar 1855 publicirten Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen den Zollvereinsstaaten und dem Königreiche Sardinien insoweit also eine Abänderung erlitten hat, so wird solches hierdurch zur öffentlichen Kunde gebracht.

XXIII. Schweden und Norwegen.

A. Handels- und Schiffahrts-Declaration

vom 1. April 1843.

Art. 1. Die in den Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen mit Ballast oder Ladung ankommenden Oldenburgischen Schiffe sollen, sowohl bei ihrer Ankunft als ihrem Abgang, hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchtfeuer- und Lootsengelder, so wie jeder andern Abgabe oder Belastung, welcher Art und Namen sie auch sein mögen, kommen sie der Staatsregierung, den Städten oder Privat-Anstalten zu, auf demselben Fuße wie die einheimischen Schiffe behandelt werden. Diese Bestimmungen erstrecken sich gleichfalls auf die Schiffahrtsabgaben auf dem Götha- und dem Trolhätta-Canal.

Art. 2. Alle Waaren- und Verkehrs-Gegenstände, seien es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Großherzogthums Oldenburg oder jedes andern Landes, deren Einfuhr in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen auf Schwedischen und Norwegischen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, können gleicherweise in dieselben auf

Oldenburgischen Schiffen eingeführt werden, ohne höheren oder anderen Abgaben, welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn diese selbigen Waaren oder Erzeugnisse in Schwedischen und Norwegischen Schiffen eingeführt worden wären.

Die Bestimmungen des vorigen und dieses Artikels sind in ihrem ganzen Umfange auf Oldenburgische Schiffe anwendbar, welche in die Häfen der Königreiche Schweden und Norwegen einlaufen, selbst dann, wenn diese Schiffe, ohne unmittelbar aus den Häfen des Großherzogthums Oldenburg zu kommen, aus den Häfen einer dritten oder fremden Macht kämen.

Art. 3. Alle Waaren und Verkehrs-Gegenstände, seien es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Königreiche Schweden und Norwegen oder jedes anderen Landes, deren Ausfuhr aus den Häfen der genannten Königreiche in ihren eigenen Schiffen gesetzlich erlaubt ist, können gleicherweise aus besagten Häfen auf Oldenburgischen Schiffen ausgeführt werden, ohne höheren oder anderen Abgaben, welcher Benennung sie auch sein mögen, unterworfen zu sein, als wenn die Ausfuhr auf Schwedischen oder Norwegischen Schiffen geschehen wäre.

Art. 4. Die allgemeinen Bestimmungen der Art. 1, 2 und 3 einschließlich sollen ebenfalls auf Oldenburgische Schiffe angewendet werden, welche in die Häfen der Königlich Schwedischen und Norwegischen Colonie St. Barthelemy in Westindien einlaufen werden.

Art. 5. Die Ausfuhrartikel, Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Großherzogthums Oldenburg sollen bei ihrer Einfuhr aus diesem Lande in die Königreiche Schweden und Norwegen keinen höhern oder andern Abgaben unterliegen, als dieselben Artikel, wenn sie Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie eines andern fremden Landes sind.

Kein Verbot soll die Einfuhr der Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des genannten Großherzogthums in die obgedachten Königreiche treffen, ohne daß dieses Verbot sich zugleich auf jede andere Nation erstrecke. In Allem, was den Verkehr und die Schifffahrt betrifft, soll das Großherzogthum Oldenburg in den Königreichen Schweden und Norwegen auf dem Fuße der begünstigtesten Nation behandelt werden.

Art. 6. Es sollen weder unmittelbar noch mittelbar, weder durch die Staatsregierung von Schweden und Norwegen, oder durch irgend eine Gesellschaft, Körperschaft oder Agenten in deren Namen und Ermächtigung handelnd, irgend ein Vorzug bei dem Kauf irgend eines Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie, sei es des Großherzogthums Oldenburg oder jedes andern Landes, welches in das Gebiet der Königreiche Schweden und Norwegen eingeführt wird wegen oder aus Rücksicht der Nationalität des Schiffes, welches dieses gesetzlich erlaubte Erzeugniß eingebracht haben möchte, gegeben werden, indem es die sehr bestimmte Absicht Sr. Maj. des Königs von Schweden und Norwegen ist, daß in dieser Beziehung keine Verschiedenheit oder Unterscheidung stattfinden soll.

Art. 7. Die Oldenburgischen Schiffe werden die Freiheiten und Vorzüge, welche ihnen die gegenwärtige Erklärung einräumt, nur insofern genießen können, als sie mit den Papieren und Certificaten versehen sind, welche die bestehenden Anordnungen verlangen, um ihre Trächtigkeit und Nationalität zu bekunden.

Es soll der Regierung des Großherzogthums Oldenburg eine klare und genaue Angabe derjenigen Papiere und Urkunden zugestellt werden, deren Vorhandensein die Königreiche Schweden und Norwegen auf ihren Schiffen verlangen. Wenn später die hierauf bezüglichen Verord-

nungen abgestellt oder geändert werden sollten, so soll deshalb eine amtliche Mittheilung gemacht werden.

Art. 8. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Erklärung sollen in Kraft bleiben bis zwölf Monate nach der amtlichen Aufkündigung der Königlich Schwedischen und Norwegischen Staatsregierung.

Art. 9. Die gegenwärtige Erklärung soll gegen eine andere gleichen Inhalts und eine genaue und vollständige Gegenseitigkeit für die Behandlung der Schwedischen und Norwegischen Schiffe in den Häfen des Großherzogthums Oldenburg gewährende, von Seiten der Oldenburgischen Staatsregierung ausgetauscht werden.

Gegeben Stockholm, den 1. April 1843.

Gegen die vorstehende Königlich Schwedische Ministerial-Erklärung ist eine *mutatis mutandis* vollkommen gleichlautende Erklärung für das Großherzogthum Oldenburg zu Gunsten der Schiffe der Königreiche Schweden und Norwegen ausgetauscht werden.

Reciprocitäts-Erklärung vom 23. April 1859.

Reg.-Bef. vom 30. Juni 1859.

Der Unterzeichnete, Staatsminister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Majestät des Königs von Schweden und Norwegen, erklärt im Namen seiner genannten Majestät, daß auf Grund des Art. V. des am 1. April 1843 zwischen den Vereinten Königreichen von Schweden und Norwegen und dem Großherzogthum Oldenburg abgeschlossenen Handelsvertrages den Oldenburgischen Seeschiffen von jetzt an gestattet sein soll, an der Schifffahrt und dem Waaren-Transporte zwischen den Häfen und Küsten der

Vereinten Königreiche von Schweden und Norwegen Theil zu nehmen, und daß dieselben in Allem, was diese Schifffahrt und diesen Handel betrifft, ebenso wie die nationalen Schiffe behandelt werden sollen, unter der Bedingung, daß gleiche Berechtigung und gleiche Behandlung den Schwedischen und Norwegischen Schiffen in den Oldenburgischen Staaten zugestanden wird. Es wird jedoch ausdrücklich bestimmt, daß das gegenseitig zugestandene Recht zur Küstenschifffahrt weder auf die nur im Innern Statt findende Schifffahrt, noch auf die Schifffahrt zwischen zwei an Flüssen, Canälen und Süßwasserseen belegenen Häfen oder Ankerplätzen sich erstrecken soll, daß jedoch, wenn derartige Vorrechte in Zukunft von einem der contrahirenden Theile den Schiffen oder dem Handel einer dritten Macht zugestanden würden, dieselben in gleicher Weise und unter den Bedingungen einer vollkommenen Gegenseitigkeit, den Schiffen und dem Handel des andern Theils zugestanden werden sollen.

Die gegenwärtige Erklärung, welche gegen eine ähnliche von Sr. Excellenz Herrn von Kössing, Minister des Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs von Oldenburg, im Namen seines erhabenen Souverains abgegebene Erklärung ausgetauscht wird, soll bis sechs Monate nach dem Tage in Kraft bleiben, an welchem der eine der hohen contrahirenden Theile den andern von seinem Wunsche, die Wirkungen derselben aufhören zu lassen, benachrichtigt haben wird.

Geschehen zu Stockholm, den 23. April 1859.

XXIV. Sicilien.

A. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und dem Königreiche beider Sicilien

vom 27. Januar 1847.

Art. 1. Es soll gegenseitige Freiheit der Schiffahrt und des Handels, sowohl für die Schiffe als für die Unterthanen und Bürger Preußens und der anderen Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und des Königreichs beider Sicilien in allen Theilen ihrer beiderseitigen Besitzungen bestehen.

Art 2. Die Schiffe Preußens oder eines der andern Staaten des Deutschen Zollvereins, welche in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingehen oder von dort ausgehen werden, und umgekehrt die Schiffe des Königreichs beider Sicilien, welche in die Häfen des Königreichs Preußen oder in einen der Häfen der anderen Staaten des Deutschen Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, sollen dort bei ihrem Eingange, während ihres Aufenthalts und bei ihrem Ausgange hinsichtlich der Hafens-, Tonnen-, Leuchthurms-, Lootsen-, Baken-, Anker-, Bollwerks-, Quarantaine-, Abfertigungsgelder und überhaupt hinsichtlich aller das Schiff betreffenden Zölle und Abgaben, von welcher Art oder Benennung sie auch sein mögen, und ohne Unterschied ob diese Zölle im Namen oder zum Vortheile der Regierung, oder im Namen und zum Vortheile öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art erhoben werden, auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe, und zwar wenn sie beladen sind, nur insofern als diese Schiffe auf directem Wege aus einem der Häfen des Zollvereins nach einem der Häfen des Königreichs

beider Sicilien oder aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, wenn sie aber Ballast führen, bei jeder Art von Reise.

Art. 3. Alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbefleißes des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, deren Einfuhr, Niederlegung, Aufspeicherung oder Ausfuhr gesetzlich in den Staaten der hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen zulässig sein wird, sollen auch auf Seeschiffen der anderen hohen vertragenden Theile dorthin eingeführt, niedergelegt, aufgespeichert oder von dort ausgeführt werden können.

Art. 4. Alle Erzeugnisse des Bodens und Gewerbefleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche auf directem Wege durch Preussische Schiffe oder diejenigen eines andern Staates des Deutschen Zoll- und Handelsvereins in die Häfen des Königreichs beider Sicilien oder durch Schiffe beider Sicilien in einen der Zollvereinshäfen eingeführt werden, — desgleichen alle Erzeugnisse des Bodens und Gewerbefleißes der Staaten des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien, welche durch Schiffe beider Sicilien aus den Häfen des Zollvereins nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien, oder durch Zollvereinschiffe aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem Hafen des Zollvereins ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen keine anderen oder höheren Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhr-Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände durch Nationalschiffe Statt fände. Die Prämie, Abgabenerstattung oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in den Staaten des einen der beiden hohen vertragenden Theile der Ein- oder Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilligt werden, sollen in gleicher Weise bewilligt werden, wenn die Einfuhr oder Ausfuhr auf Schiffen des anderen hohen vertragenden Theiles erfolgt.

Art. 5. Die vorstehenden Artikel finden keine Anwendung auf die Küstenschiffahrt, das heißt auf die Beförderung von Erzeugnissen oder Waaren, die in einem Hafen mit der Bestimmung für einen anderen Hafen desselben Gebiets verladen werden, insofern nach den Gesetzen des Landes diese Beförderung der Nationalschiffahrt ausschließlich vorbehalten ist.

Art. 6. In Betracht, daß die an den Mündungen der Schelde, der Maas, der Ems, der Weser und der Elbe gelegenen Häfen, mit Rücksicht auf die geographische Lage der Staaten des Zollvereins der Zahl der für ihre Einfuhr und Ausfuhr wichtigsten Wege beigerechnet werden müssen, sind die hohen vertragenden Theile übereingekommen, diese Häfen den Häfen des Zollvereins in Allem, was auf die Schiffahrt, Einfuhr und Ausfuhr des Zollvereins und des Königreichs beider Sicilien Bezug hat, gleichzustellen. Demgemäß sollen die Erzeugnisse des Bodens und Gewerbleißes des Zollvereins, welche auf Zollvereinschiffen in den gedachten Häfen, oder auch in den Häfen irgend eines andern Flusses zwischen der Schelde und Elbe, in welchen sich ein die Staaten des Zollvereins berührender schiffbarer Fluß ergießt, verladen und auf directem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien eingeführt werden, dort genau eben so zugelassen und behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem der Häfen des Zollvereins und unter der Flagge eines der Zollvereinsstaaten kämen, und die Zollvereinschiffe, welche auf directem Wege von den vorerwähnten Häfen nach einem Hafen des Königreichs beider Sicilien kommen, sollen dort genau ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege aus einem Hafen des Zollvereins kämen. Desgleichen sollen die Schiffe des Zollvereins und ihre Ladungen, wenn sie aus den Häfen des Königreichs beider Sicilien nach den oben gedachten Häfen gehen, bei ihrem Ausgange ebenso behan-

delt werden, als wenn sie auf directem Wege nach einem Hafen des Zollvereins zurückkehrten.

In Erwiederung dessen sollen die Erzeugnisse des Königreichs beider Sicilien, welche auf directem Wege aus diesem Königreiche kommen, und unter der Flagge beider Sicilien über die obengedachten Häfen in den Zollverein eingeführt werden, ebenso behandelt werden, als wenn sie auf directem Wege durch Schiffe des Königreichs beider Sicilien in einen Hafen des Zollvereins eingeführt würden.

Man ist darin einverstanden, daß die Gleichstellung der in diesem Artikel gedachten fremden Häfen mit den Häfen des Zollvereins nur unter der Bedingung zulässig sein wird, daß in diesen Häfen die Schiffe beider Sicilien, welche von den Häfen des Königreichs beider Sicilien kommen oder dorthin gehen, nicht weniger günstig als die Schiffe des Zollvereins behandelt werden.

Art. 7. In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- und ihr Ausladen in den Häfen und auf den Rheden der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile betrifft, soll den Nationalschiffen keine Begünstigung noch Bevorzugung bewilligt werden, die nicht in gleicher Weise auch den Schiffen des andern hohen vertragenden Theiles bewilligt wird.

Art. 8. Da es die Absicht der hohen vertragenden Theile ist, keine Unterscheidung zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten hinsichtlich der Nationalität, in Betreff des Ankaufs der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderer Gegenstände des Handels zuzulassen, so soll in dieser Rücksicht weder direct noch indirect, weder durch den einen oder anderen der beiden hohen vertragenden Theile, noch durch irgend eine Gesellschaft, irgend eine Corporation oder irgend einen Agenten, in ihrem Namen oder unter ihrer Autorität den Einfuhren der einheimischen Schiffe irgend ein Vorzug oder Vorrecht bewilligt werden.

Art. 9. Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des anderen einlaufen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, ebenso wie die Nationalschiffe, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements des Landes richten, den nach einem andern Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten, und ihn wieder ausführen, ohne genöthigt zu sein, für diesen Theil der Ladung irgend eine Zollabgabe, außer wegen der Bewachung, zu entrichten.

Die Schiffe der beiden hohen vertragenden Theile sollen in gleicher Weise, wenn sie im Laden begriffen sind, ihre Ladung allmählig in den Hafen desselben Staates vervollständigen dürfen, vorausgesetzt, daß sie sich mit keinem andern Handelsverkehr, als dem auf das Laden bezüglichen befassen.

Art. 10. Die Schiffe eines der Staaten des Zollvereins oder des Königreichs beider Sicilien, welche in einen der Häfen der hohen vertragenden Theile im Nothfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff noch für seine Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, und sollen daselbst gleiche Begünstigungen und Freiheiten genießen, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht längere Zeit aufhalten, als der Umstand, welcher das Einlaufen nöthig macht, erheischt. Das Aus- und Wiedereinladen, welches durch das Bedürfniß einer Ausbesserung des Schiffs veranlaßt wird, soll als Handelsverkehr nicht angesehen werden.

Art. 11. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile an den Küsten des anderen, wird dem Capitain und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen, als auch für

das Schiff und dessen Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden. Die Maßregeln wegen der Bergung werden in Gemäßheit der Landesgesetze Statt finden. Alles was von dem Schiffe und der Ladung geborgen sein wird, oder der Erlös aus diesen Gegenständen, wenn dieselben verkauft worden sind, soll den Eigenthümern oder den Rechtsvertretern derselben zurückgegeben werden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgabenerichtung verpflichtet werden, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 12. Auf die Erzeugnisse des Bodens oder des Gewerbleißes der Staaten der hohen vertragenden Theile, mögen sie zur See oder zu Lande von dem einen in den andern eingeführt werden, soll weder eine andere noch eine höhere Abgabe gelegt werden, als diejenige, welche auf dieselben Erzeugnisse gelegt ist, die von irgend einem anderen Lande eingeführt werden.

Derselbe Grundsatz soll in Betreff der Ausfuhr-Abgaben beobachtet werden.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, weder die Einfuhr irgend eines Artikels, welcher das Erzeugniß des Bodens oder des Gewerbleißes des anderen Theiles ist, noch die Ausfuhr irgend eines Handelsartikels nach den Staaten des anderen vertragenden Theiles, mit einem Verbote zu belegen, wenn nicht dieselben Verbote sich gleichmäßig auf alle fremden Staaten erstrecken.

Art. 13. Wenn in der Folge einer der beiden hohen vertragenden Theile anderen Nationen hinsichtlich des Handels und der Schifffahrt irgend eine besondere Begünstigung bewilligen möchte, soll diese Begünstigung alsbald auch auf den Handel und auf die Schifffahrt des anderen verträ-

genden Theiles Anwendung finden, welcher dieselbe unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung derselben oder einer äquivalenten Vergeltung, wenn für die Bewilligung etwas bedungen ist.

Art. 14. Es ist unter den hohen vertragenden Theilen vereinbart, daß alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbleißes der Staaten des Zollvereins, welche auf directem Wege in die Häfen des Königreichs beider Sicilien durch Schiffe des Zollvereins oder durch Schiffe beider Sicilien eingeführt werden, einen Nachlaß von 10 Procent auf die durch den Zolllarif angeordneten Zölle für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages genießen sollen.

Man ist ebensowohl darin einverstanden, daß die Zollvereinsstaaten zufolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages alle Tarifiermäßigungen mit zu genießen haben werden, welche anderen Nationen und namentlich Frankreich bewilligt worden sind.

Und um hierfür eine Gegenleistung zu gewähren, machen Se. Majestät der König von Preußen sowohl für Sich als im Namen der anderen Mitglieder des Zollvereins sich verbindlich, für die Dauer des gegenwärtigen Vertrages die zur Zeit für Del in Fässern bestehende Eingangsabgabe um 20 Procent zu ermäßigen.

Und außerdem erklären Se. Majestät der König von Preußen, daß die Vorschriften der Cabinetsordre vom 20. Juni 1822, welche die Schiffe der Nationen, von denen die Preußischen Schiffe und deren Ladungen nicht auf demselben Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe oder die Schiffe der begünstigsten Nation, außerordentlichen Flaggengeldern unterworfen (nemlich 1. beladene Schiffe mit 2 Thaler pro Last beim Eingange und 1 Thaler pro Last beim Ausgange, 2. Schiffe, die nur bis zum vierten Theile ihrer Tragfähigkeit oder weniger beladen sind, mit

1 Thaler pro Last beim Eingange und $\frac{1}{2}$ Thaler pro Last beim Ausgange), ferner nicht mehr auf die Schiffe beider Sicilien anwendbar sein sollen, vorausgesetzt, daß diese Schiffe auf directem Wege aus einem der Häfen des Königreichs beider Sicilien nach einem Preussischen Hafen kommen, oder daß sie aus einem Preussischen Hafen mit der directen Bestimmung für einen der Häfen des Königreichs beider Sicilien ausgehen.

Art. 15. Alle Mal, wenn in den Staaten des einen der beiden hohen vertragenden Theile, die aus den Staaten des anderen eingeführten Waaren nach dem Werthe verzollt werden, soll der Zollsatz in nachstehender Weise bestimmt und festgestellt werden: Die Eigenthümer und Consignatare der gedachten Waaren sollen, wenn sie sich auf dem Zollamte zur Berichtigung des Zolls einfinden, eine Declaration unterzeichnen, welche deren Werth nach solcher Schätzung angiebt, als sie für dieselben eintreten zu lassen für gut finden. Diese Declaration muß von den Zollbeamten ohne Schwierigkeit angenommen werden: in dem Falle, wo sie die Werthangabe für zu gering halten möchten, soll ihnen nur die Befugniß zustehen, die Waare nach sich zu nehmen, während sie dafür dem Declarirenden eine dem declarirten Werthe gleiche Summe und ein Zehnthel darüber zahlen. Alle Abgaben, welche die Eigenthümer oder Consignatare auf die eingeführten Waaren schon gezahlt haben möchten, sollen ihnen zugleich wieder erstattet werden.

Art. 16. In Rücksicht auf die weite Entfernung, welche die beiderseitigen Länder der hohen vertragenden Theile von einander trennt, und in Rücksicht auf die Ungewißheit der verschiedenen möglichen Ereignisse, welche daraus hervorgeht, ist man übereingekommen, daß ein dem einen der hohen vertragenden Theile angehöriges Handelsschiff, welches nach einem im Augenblicke der Abfahrt voraussichtlich blockirten Hafen bestimmt ist, dennoch nicht we-

gen eines ersten Versuchs, in den gedachten Hafen einzulaufen, aufgebracht oder verurtheilt werden soll, es sei denn, daß bewiesen werden könnte, daß gedachtes Schiff während der Fahrt die Fortdauer der Blockade des gedachten Platzes habe in Erfahrung bringen können oder müssen. Dagegen sollen diejenigen Schiffe, welche, nachdem sie bereits einmal zurückgewiesen worden, zum zweiten Male auf derselben Reise das Einlaufen in denselben Hafen während dieser Blockade versuchen möchten, dann der Aufbringung und Verurtheilung unterliegen.

Art. 17. Die Schiffe der Staaten des Zollvereins und die Schiffe des Königreichs beider Sicilien sollen der Freiheiten und Vortheile, welche ihnen die gegenwärtige Uebereinkunft bewilligt, nicht anders theilhaftig werden können, als wenn sie sich im Besitze derjenigen Papiere und Zeugnisse befinden, welche in den darüber in den beiderseitigen Ländern bestehenden Reglements zur Feststellung ihres Hafens und ihrer Nationalität erfordert werden.

Art. 18. Die hohen vertragenden Theile gestehen sich gegenseitig die Befugniß zu, in den Häfen und Handelsplätzen des Anderen Consuln, Vice-Consuln und Agenten zu ernennen, indem sie sich jedoch die Befugniß vorbehalten, solche an denjenigen Plätzen nicht zuzulassen, hinsichtlich deren sie es für angemessen erachten möchten, eine allgemeine Ausnahme zu machen. Diese Consuln, Vice-Consuln und Agenten sollen dieselben Privilegien, Befugnisse und Freiheiten genießen, welche diejenigen der begünstigtesten Nation genießen; in dem Falle aber, daß dieselben Handel treiben wollen, sind sie gehalten, sich denselben Gesetzen und Gewohnheiten zu unterwerfen, denen die Privatpersonen ihrer Nation, in Bezug auf ihre Handelsgeschäfte, an demselben Orte unterworfen sind.

Art. 19. Die beiderseitigen Consuln sollen die Befugniß haben, die Matrosen, welche von den Schiffen ihrer

Nation desertirt sind, verhaften zu lassen, und sie entweder an Bord oder in ihr Land zurückzusenden. Zu diesem Behufe werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere gehörig beglaubigte Documente den Nachweis führen, daß die Individuen, welche sie reclamiren, zu der gedachten Schiffsmannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag wird die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deserteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und auf Kosten der Consuln selbst in den Landesgefängnissen solange festzuhalten und zu bewahren sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zur Fortsendung gefunden haben. Wenn sich eine solche Gelegenheit jedoch innerhalb einer Frist von drei Monaten, von dem Tage der Verhaftung angerechnet, nicht zeigen sollte, würden die Deserteurs in Freiheit zu setzen sein, und wegen derselben Ursache nicht weiter verhaftet werden können. Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des anderen Staates sind, von den gegenwärtigen Bestimmungen ausgenommen sein sollen.

Art. 20. Die Capitaine und Führer der Schiffe der Zollvereinsstaaten und des Königreichs beider Sicilien sollen gegenseitig von jeder Verbindlichkeit frei sein, sich in den beiderseitigen Häfen der hohen vertragenden Theile an die öffentlichen Spediteure (*expeditionnaires*) zu wenden, und demzufolge sollen sie sich ebensowohl ihrer Consuln, als der von diesen etwa bezeichneten Spediteure bedienen können, die Fälle ausgenommen, welche in den Gesetzen des betreffenden Landes vorhergesehen sind, in deren Bestimmungen durch den gegenwärtigen Vorbehalt nichts geändert wird.

Art. 21. Die Unterthanen und Bürger jedes der beiden hohen vertragenden Theile sollen das völlige und unbestreitbare Recht haben, in den Staaten des andern zu reisen und zu wohnen, und sie sollen zu diesem Zwecke sowohl für ihre Person als für ihr Eigenthum denselben Schutz und dieselbe Sicherheit genießen, deren die Landeseinwohner oder die Unterthanen der begünstigtesten Nation genießen, jedoch unter der Verpflichtung, sich den bestehenden Handels- und Polizeiverordnungen zu unterwerfen. Sie sollen das Recht haben, Grundstücke zu besitzen, Häuser und Waarenlager inne zu haben und über ihr persönliches Eigenthum, von welcher Art und Benennung es auch sei, durch Verkauf, Schenkung, Tausch oder letztwillige Verfügung, oder auf irgend eine andere Weise zu verfügen, ohne daß ihnen das geringste Hinderniß in den Weg gelegt wird.

Sie sollen unter keinem Vorwande gehalten sein, andere Steuern oder Auflagen zu entrichten, als diejenigen, welche in denselben Staaten von den Unterthanen der begünstigtesten Nation entrichtet werden, oder künftig entrichtet werden können. Sie sollen von jedem Kriegsdienste zur See wie zu Lande, von gezwungenen Anleihen und jeder anderen außerordentlichen Auflage, welche nicht allgemein und durch ein Gesetz eingeführt wird, ausgenommen sein. Ihre Wohnungen, Waarenlager und Alles, was einen Theil davon bildet und ihnen als Gegenstand des Handels oder zur Bewohnung angehört, soll respectirt werden. Sie sollen keinen eigenmächtigen Nachsuchungen und Nachforschungen unterworfen werden. Man soll keine willkürliche Prüfung oder Einsichtnahme ihrer Bücher, Papiere und Handelsrechnungen ausführen dürfen, und die Maßregeln dieser Art sollen nur in Folge eines gesetzlichen Beschlusses der zuständigen Behörden Statt finden können.

Die Unterthanen und Bürger des einen der hohen vertragenden Theile sollen in den Staaten des andern nach

freier Wahl ihre Angelegenheiten selbst besorgen oder deren Wahrnehmung jeder Person übertragen können, welche sie zu ihrer Mittelsperson, ihrem Agenten oder Factor bestellen wollen, ohne in der Wahl dieser Person in irgend einer Weise beschränkt zu sein. Sie sollen nicht gehalten sein einen Lohn oder eine Vergütung an irgend eine Person zu zahlen, die nicht von ihnen gewählt worden ist. In allen Fällen soll dem Käufer und dem Verkäufer volle Freiheit gelassen werden, mit einander zu handeln und den Preis eines Gegenstandes oder einer Waare, welche in die beiderseitigen Staaten eingeführt wird, oder zur Ausfuhr aus denselben bestimmt ist, festzustellen, ausgenommen im Allgemeinen diejenigen Angelegenheiten, für welche die Gesetze und die Gewohnheiten des Landes die Vermittlung besonderer Agenten erfordern.

Die Unterthanen und Bürger der beiden hohen vertragenden Theile sollen in den beiderseitigen Staaten nicht einem strengeren Revisions- und Untersuchungsverfahren Seitens der Zollbeamten unterworfen werden, als dasjenige ist, welchem die Nationalen unterworfen sind.

Art. 22. Jeder Deutsche Staat, welcher dem Deutschen Handels- und Zollvereine beitreten wird, soll als mitvertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

B. Erklärung vom 7. Juli 1856,

ausgetauscht zwischen Preußen für sich und Namens der übrigen Zollvereinsstaaten und dem Königreiche beider Sicilien:

Die contrahirenden Theile verpflichten sich, die bisher der directen Schiffahrt zugesicherte Behandlung auf die indirecte Schiffahrt auszudehnen, so daß sie in Betreff der Schiffahrts- und Zollabgaben in ihren Häfen keinerlei

Unterschied unter den Schiffen des andern Theiles und den dem eigenen Lande angehörigen Schiffen machen werden. In Folge dessen werden die Bestimmungen der Art. 2, 4 und 14 des Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen den Staaten des Zollvereins und dem Königreiche beider Sicilien vom 27. Januar 1847 in gleicher Weise auf diejenigen Schiffe der contrahirenden Theile und deren Ladungen angewandt werden, welche aus den Häfen dritter Länder nach den Häfen eines der contrahirenden Theile kommen, oder welche nach Häfen dritter Länder bestimmt aus den Häfen eines der contrahirenden Theile auslaufen werden, welches auch der Ursprung, die Entstehung oder Bestimmung der Ladungen sein mag.

C. Ministerial-Bekanntmachung vom 16. Juni 1857.

Nachdem von der Regierung des Königreichs beider Sicilien bestimmt worden:

1. daß die Erzeugnisse derjenigen Staaten, welche mit dem Königreiche beider Sicilien Handelsverträge abgeschlossen haben, die in diesen Verträgen vereinbarten Zollermäßigungen in dem Falle auch bei der Einfuhr zu Lande genießen sollen, wenn sie mit Ursprungszeugnissen versehen sind, welche die Gattung und die Menge der Waaren nach Maaß, Gewicht oder Gemäß bei Flüssigkeiten, sowie die Art der Versendung — ob direct oder durch Vermittlung von Zwischenplätzen — angeben und von der Behörde des Absendungsortes beglaubigt sind;
2. daß wenn von den Staaten, welche die Reciprocität für die Behandlung der indirecten Sendungen versprochen haben, Waaren vom Orte der Erzeugung nach einem anderen dazwischen liegenden Orte gesendet werden, dieselben im Laufe der Sendung die Richtung

nach Neapel erhalten können, und dennoch die Steuerermäßigung genießen sollen, sofern die betreffenden Waarenballen in den Steuerämtern der Landgrenze unverfehrt und von vorschriftsmäßigen Ursprungszeugnissen begleitet ankommen;

nachdem ferner die Königl. Sicilianische Regierung anerkannt hat, daß die darnach in Aussicht gestellten Begünstigungen auf Grund der Abreden des zwischen den Zollvereinsstaaten und dem Königreiche beider Sicilien bestehenden Handels- und Schiffahrtsvertrages (s. oben A), sowie mit Rücksicht auf die zwischen beiden Theilen ausgetauschten Erklärungen (s. oben B), auch auf die Erzeugnisse der Zollvereinsstaaten Anwendung finden,

so wird solches zur öffentlichen Kunde gebracht.

XXV. Orientalische Republik del Uruguay.

Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag der Zollvereinsstaaten

vom 23. Juni 1856.

Art. 1. Zwischen den Staaten des Zollvereins und der Orientalischen Republik del Uruguay und zwischen ihren respectiven Unterthanen und Bürgern soll fortdauernder Friede und Freundschaft bestehen.

Art. 2. Zwischen den Staaten des Zollvereins und allen Gebieten der Orientalischen Republik del Uruguay soll gegenseitige Freiheit des Handels Statt finden. Es soll den Unterthanen und Bürgern der hohen vertragenden Theile gestattet sein, mit ihren Schiffen und Ladungen frei und in aller Sicherheit in diejenigen Häfen, Plätze und Flüsse zu kommen, deren Besuch anderen Ausländern gegenwärtig gestattet ist, oder künftig gestattet werden möchte,

in dieselben einzulaufen, und in jedem der gedachten Gebiete zu verbleiben oder sich daselbst aufzuhalten, auch Häuser und Niederlagen für die Zwecke ihres Handels zu miethen und zu benutzen. Ueberhaupt sollen die Kaufleute und Handelstreibenden jedes der contrahirenden Theile in dem Gebiete des Anderen den vollständigsten Schutz und die vollständigste Sicherheit für ihren Verkehr genießen, hierbei jedoch den Gesetzen und den Verordnungen des Landes unterworfen sein.

In gleicher Weise soll es den Kriegsschiffen der vertragenden Theile gestattet sein, frei und sicher in alle diejenigen Häfen, Flüsse und Plätze in dem Gebiete des einen oder des anderen Theiles zu kommen, deren Besuch anderen ausländischen Kriegsschiffen gegenwärtig gestattet ist, oder künftig gestattet werden wird, und sie sollen in dieselben einlaufen, daselbst Anker werfen, verbleiben und sich wieder ausrüsten dürfen, dabei jedoch den Gesetzen und Verordnungen des Landes unterworfen sein.

Hierbei wird ausdrücklich erklärt, daß die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels die Küstenschiffahrt zwischen einem und anderem in demselben Gebiete belegenen Hafen nicht einbegreifen; es soll jedoch als Küstenschiffahrt nicht angesehen werden, wenn ein von über See hergekommenes Schiff in verschiedenen Häfen des Gebiets eines der contrahirenden Theile seine Ladung allmählig vervollständigt oder in verschiedenen Häfen seine mitgebrachte Ladung allmählig entläßt. Wenn in Betreff dieses Punktes Seitens des Orientalischen Freistaates irgend welcher anderen Nation, mit Ausnahme der angrenzenden oder Nachbarstaaten, weitergehende Freiheiten bewilligt würden, so sollen diese als auch den Unterthanen und Schiffen der Staaten des Zollvereins bewilligt angesehen werden.

Art. 3. Zwischen und unter den Unterthanen und Bürgern der contrahirenden Theile soll gegenseitige Freiheit

des Handels und der Schifffahrt bestehen, und die Unterthanen und Bürger der vertragenden Theile sollen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Städten in jedem der contrahirenden Staaten ohne Ausnahme keine anderen oder höheren Abgaben, Taxen oder Auflagen, unter welcher Benennung sie auch bestehen und begriffen sein mögen, zu entrichten haben, als diejenigen, welche daselbst von den Unterthanen und Bürgern der begünstigtesten Nation gezahlt werden, und die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile sollen dieselben Rechte, Privilegien, Freiheiten, Begünstigungen, Immunitäten und Befreiungen in Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten genießen, die in dem einen oder dem anderen der contrahirenden Staaten den Unterthanen oder Bürgern der begünstigtesten Nation zugestanden sind, oder künftig zugestanden werden möchten.

Es soll von den Erzeugnissen des Zollvereins bei deren Einfuhr zur See oder zu Lande in die Orientalische Republik, oder von den Erzeugnissen der Letzteren bei deren Einfuhr zur See oder zu Lande in den Zollverein keine höhere Zollabgabe oder Auflage erhoben werden, als die Abgabe oder Auflage, welche von Waaren derselben Art, die das Erzeugniß irgend eines anderen Landes sind, oder von da eingeführt werden, zur Erhebung kommt.

Die Staaten des Zollvereins und die Orientalische Republik del Uruguay machen sich hiermit anheischig, alle den Unterthanen oder Bürgern eines anderen Staates gewährten oder künftig zu gewährenden Begünstigungen, Vorrechte oder Abgabenbefreiungen in Handels- oder Schifffahrtsangelegenheiten ohne Verzug auf die Unterthanen des anderen contrahirenden Theiles auszudehnen, und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß zu Gunsten dieses anderen Staates unentgeltlich erfolgt ist, oder gegen Gewährung einer Entschädigung von möglichst gleichem Werthe in dem Falle, daß das Zugeständniß ein bedingtes war.

Die Nivelirung oder Assimilirung, welche durch diesen Artikel festgesetzt wird, begreift nicht die Fälle, wo den Grenz- und Nachbarländern, oder den Bürgern und Unterthanen dieser Länder Begünstigungen, Privilegien oder Befreiungen in Handels- und Schiffahrtsangelegenheiten bewilligt würden. Aber wenn irgend einem anderen nicht zu der bezeichneten Kategorie gehörenden Lande der Vortheil bewilligt würde, ohne die in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltene Beschränkung als die begünstigteste Nation betrachtet zu werden, so wird dieser Vortheil zugleich als auch den Staaten des Zollvereins bewilligt angesehen.

Art. 4. Es sollen in keinem Hafen der contrahirenden Staaten von den Schiffen des anderen höhere oder andere Abgaben oder Zahlungen an Tonnengeld, Leuchtthurmgebühren, Hafengeldern, Lootsengebühren oder Bergegeld bei Havarie oder Schiffbruch, oder an Lokalauslagen als diejenigen bezahlt werden, welche in diesen Häfen auch von nationalen Schiffen zu entrichten sind.

Art. 5. Von allen Handelsartikeln ohne Unterschied des Ursprungs sollen bei der Einfuhr in die Staaten der Orientalischen Republik del Uruguay, die nämlichen Abgaben entrichtet werden, die Einfuhr mag in Schiffen der gedachten Republik oder in Schiffen eines zum Zollvereine gehörenden Staates erfolgt sein; und ebenso sollen von allen Handelsartikeln ohne Unterschied des Ursprungs, bei deren Einfuhr in den Zollverein die nämlichen Abgaben entrichtet werden, die Einfuhr mag in Schiffen eines zum Zollvereine gehörenden Staates oder in Schiffen der gedachten Republik erfolgt sein. Auch sollen von allen Handelsartikeln, die Natur- oder Kunsterzeugnisse des Zollvereins sind, bei deren Ausfuhr die nämlichen Abgaben gezahlt und dieselben Ausfuhrvergütungen und Rückzölle bewilligt werden, die Ausfuhr mag in Schiffen der Orientalischen Republik oder in Schiffen eines zum Zollvereine gehörenden Staates erfolgen, und

ebenso sollen von allen Handelsartikeln, die Natur- oder Gewerbserzeugnisse der gedachten Republik sind, bei deren Ausfuhr die nämlichen Abgaben gezahlt und darauf die nämlichen Ausfuhrvergütungen und Rückzölle bewilligt werden, die Ausfuhr mag in Schiffen eines der Zollvereinsstaaten oder in Schiffen der gedachten Republik erfolgen.

Art. 6. Um jedem Mißverständnisse über die Vorschriften zu begegnen, nach welchen zu beurtheilen ist, welche Schiffe im gegenseitigen Verkehre als Schiffe eines zum Zollvereine gehörenden Staates und als Schiffe der Orientalischen Republik del Uruguay zu betrachten sind, so wird hiermit vereinbart, daß alle Schiffe, welche zur Führung der Flagge eines zum Zollvereine gehörenden Staates nach den Gesetzen dieses Staates berechtigt sind, als Schiffe eines solchen Staates, und alle Schiffe, welche zur Führung der Flagge der Orientalischen Republik nach deren Gesetzen berechtigt sind, als Schiffe dieser Republik angesehen werden sollen. Die Documente, welche zum Nachweise dieser Berechtigung nach den Gesetzen eines jeden der beteiligten Staaten erforderlich sind, wird man sich gegenseitig mittheilen.

Art. 7. Es soll den Unterthanen der Staaten des Zollvereins vollkommen frei stehen, in den Gebieten der Orientalischen Republik del Uruguay ihre Geschäfte und Angelegenheiten selbst zu betreiben, oder deren Besorgung solchen Personen als Mäklern, Factoren, Agenten oder Dolmetschern zu übertragen, die sie hierzu ausersehen, und sie sollen nicht verpflichtet sein, in diesen Eigenschaften andere Personen als diejenigen zu verwenden, welche dazu auch von den Bürgern der Orientalischen Republik del Uruguay verwendet werden, und sie sollen in der Wahl der Personen, welche sie in diesen Eigenschaften zu vertreten haben, nicht beschränkt werden, auch nicht gehalten sein, denselben andere oder höhere Löhnung oder Gebühren als diejenigen zu

zahlen, welche in gleichem Falle auch von den Bürgern der gedachten Republik zu zahlen sind, auch soll Käufern und Verkäufern in allen Fällen die uneingeschränkste Freiheit gewährt werden, den Preis aller Erzeugnisse, Waaren und Güter, welche in die Orientalische Republik del Uruguay ein- oder aus derselben ausgeführt werden, nach eigenem Gutdünken zu behandeln und zu bestimmen, insofern sie hierbei die Gesetze und hergebrachten Gewohnheiten des Landes beobachten. Dieselben Vorrechte und zwar unter denselben Bedingungen sollen die Bürger der Orientalischen Republik del Uruguay in den Staaten des Zollvereins genießen.

Die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile sollen in den Gebieten des anderen vollen und vollkommenen Schutz für ihre Person und ihr Eigenthum erhalten und genießen; sie sollen zur Wahrnehmung und Vertheidigung ihres guten Rechtes freien und offenen Zutritt zu den Gerichten der vertragenden Theile haben, und es soll ihnen in allen Fällen freistehn, sich derjenigen Advocaten, Sachwalter oder Agenten jeder Art zu bedienen, die sie für geeignet halten, und sie sollen in dieser Beziehung dieselben Rechte und Privilegien genießen, wie die eingeborenen Bürger.

Art. 8. In Allem, was auf die Hafenpolizei, das Beladen und Ausladen der Schiffe, die Sicherheit der Waaren, Güter und Effecten, die Erbfolge oder die Erwerbung beweglichen oder liegenden Eigenthums jeder Art oder Benennung mittelst letztwilliger Verfügung oder ab intestato, Verkauf, Schenkung, Tausch oder in irgend einer anderen Art und Weise, sowie in Allem, was auf die Rechtspflege Bezug hat, sollen die Unterthanen und Bürger eines jeden der contrahirenden Theile in den Gebieten und Ländern des Anderen dieselben Privilegien, Freiheiten und Rechte genießen, wie eingeborne Unterthanen und Bürger, und sie sollen in keiner dieser Beziehungen mit höheren Auflagen

oder Abgaben belegt werden, als denjenigen, welche gegenwärtig oder künftig von Eingebornen zu entrichten sind. Sie haben sich hierbei, wie sich von selbst versteht, nach den örtlichen Gesetzen und Vorschriften der betreffenden Gebiete und Länder zu richten.

Es ist ferner verabredet, daß die Unterthanen und Bürger der contrahirenden Theile in allen deren Gebieten und Ländern die vollste und vollkommenste Freiheit haben und genießen sollen, soweit es überhaupt nach den Gesetzen zulässig ist, über ihr Eigenthum und die ihnen gehörigen Gegenstände aller Art und Benennung, wo auch dieselben belegen sein mögen, mittelst Testamentes zu Gunsten derjenigen Personen und in demjenigen Verhältnisse zu verfügen, wie ihr eigener freier Wille es ihnen eingiebt.

Im Falle ein Unterthan oder Bürger eines der contrahirenden Theile in den Gebieten oder Ländern des andern Theiles ab intestato verstirbt, so soll der General-Consul oder der Consul, und in dessen Abwesenheit der Stellvertreter des General-Consuls oder Consuls, so weit die Gesetze des Landes dies gestatten, das Recht haben, Curatoren zu ernennen, welche die Obhut über das Eigenthum des Verstorbenen, zum Besten der gesetzlichen Erben und der Gläubiger desselben übernehmen, und zwar ohne Einmischung der Landesbehörden, denen jedoch hiervon Anzeige zu machen und eine beglaubigte Abschrift der Inventarien, Taxationen oder Liquidationen einzureichen ist, damit die Rechte des Fiscus gewahrt bleiben.

Entsteht hierbei eine Differenz über die Erbschaft oder über Eines oder Einige der Güter aus denen sie besteht, oder über ein Guthaben oder eine Schuld der Erbschaft, und kann diese durch Schiedsrichter nicht geschlichtet werden, so fällt sie der Entscheidung der Gerichte des Landes anheim.

Art. 9. Die Unterthanen eines zum Zollvereine gehörenden Staates, welche sich in den Gebieten der Orien-

talischen Republik del Uruguay wohnhaft aufhalten, und die Bürger der gedachten Republik, welche sich in einem zum Zollvereine gehörenden Staate wohnhaft aufhalten, sollen vom Zwangs-Militairdienste aller Art, zu Lande und zur See, so wie von allen Zwangsanleihen und militairischen Requisitionen befreit bleiben.

Auch sollen dieselben unter keinerlei Vorwand gezwungen werden, höhere Auflagen, Requisitionen oder Abgaben als diejenigen zu bezahlen, welche jetzt oder künftig von den Unterthanen oder Bürgern derjenigen Gebiete, in welchen sie sich wohnhaft aufhalten, zu entrichten sind.

Sep.-Art. Nachdem in Art. 9. festgestellt ist, daß die Unterthanen der Staaten des Zollvereins, welche sich in der Orientalischen Republik del Uruguay wohnhaft aufhalten, unter keinerlei Vorwand gezwungen werden sollen, höhere Lasten, Requisitionen und Abgaben als diejenigen zu bezahlen, welche jetzt oder künftig von eingebornen Bürgern zu tragen sind, und da in Gemäßheit eines Gesetzes der gedachten Republik ein Ausländer für die Erlaubniß einen Verkaufsladen, oder eine andere in den Bestimmungen des gedachten Gesetzes begriffene Anlage zu eröffnen, einen höheren Betrag zu entrichten hat, als ein eingeborener Bürger, so wollen die Staaten des Zollvereins, ungeachtet der Bestimmungen des obengedachten Artikels, auf der Abschaffung dieser Unterscheidung, solange dieselbe auf die Unterthanen und Bürger jeder auswärtigen Nation gleichmäßig beobachtet wird, nicht bestehen.

Und die Orientalische Republik del Uruguay verpflichtet sich Ihrerseits, daß, wenn künftig zu irgend einer Zeit der von Unterthanen des Zollvereins für eine solche Erlaubniß zu zahlende Betrag erhöht werden sollte, gleichzeitig auch eine entsprechende Erhöhung des von eingeborenen Bürgern der Republik zu erlegenden Betrages eintreten soll, so daß das Verhältniß zwischen dem von den Unterthanen der

Staaten des Zollvereins und dem von Bürgern der Orientalischen Republik del Uruguay zu zahlenden Betrag zum Nachtheil der ersteren nie verändert werden soll.

Wenn bezüglich des Punctes, von welchem dieser Artikel handelt, mit irgend einem anderen Staate irgend eine Vereinbarung getroffen wäre oder in Zukunft getroffen werden möchte, welche für dessen Angehörige eine den Landeskindern gleiche Behandlung ausmacht, so soll dieser Vortheil als auch den Unterthanen und Bürgern der Staaten des Zollvereins zugestanden angesehen werden.

Art. 10. Es soll einem jeden der contrahirenden Theile freistehen, zum Schutze des Handels Consuln zu bestellen, welche sich in den Gebieten und Ländern des andern Theiles wohnhaft aufhalten; kein Consul jedoch darf amtliche Handlungen vornehmen, bevor er nicht von der Regierung, an welche er abgesendet worden, in der gewöhnlichen Form anerkannt und zugelassen ist, und jeder der contrahirenden Theile kann von der Residenz der Consuln diejenigen Orte ausschließen, die er hierzu für angemessen erachtet.

Die Consuln der Orientalischen Republik del Uruguay in den Staaten des Zollvereins sollen alle Vorrechte, Immunitäten und Befreiungen genießen, welche den Agenten desselben Ranges, die der begünstigsten Nation angehören, jetzt oder künftig zugestanden sind, und in gleicher Weise sollen die Consuln eines jeden zum Zollvereine gehörenden Staates in den Gebieten der Orientalischen Republik del Uruguay nach der strengsten Reciprocität alle Vorrechte, Immunitäten und Befreiungen genießen, welche jetzt oder künftig den Consuln der meistbegünstigsten Nation gewährt werden.

Art. 11. Zur größeren Sicherheit des Handels zwischen den Unterthanen der Staaten des Zollvereins und den Bürgern der Orientalischen Republik del Uruguay wird

vereinbart, daß, wenn zu irgend einer Zeit eine Unterbrechung des friedlichen Verkehrs oder unglücklicher Weise ein Bruch zwischen den resp. Staaten eintreten sollte, den Unterthanen oder Bürgern eines jeden der contrahirenden Theile, welche sich innerhalb des Gebietes des anderen Theiles befinden, eine Frist, und zwar wenn sie an der Küste wohnen, von vier Monaten und, wenn sie im Innern wohnen, von neun Monaten gestattet werden soll, um ihre Rechnungen abzuschließen und über ihr Eigenthum zu verfügen; und allen denjenigen der vorgedachten Personen, welche es vorziehen möchten, das Land zu verlassen, soll freies Geleit gewährt werden, um sie in den Stand zu setzen, sich unbelästigt in demjenigen Hafen, welchen die Regierung des Landes bezeichnet, einzuschiffen. Es wird überdies ferner vereinbart, daß alle Unterthanen und Bürger eines jeden der contrahirenden Theile, welche sich zur Zeit einer Unterbrechung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen denselben in den Gebieten und Ländern des anderen Theiles zur Ausübung eines Gewerbes oder einer besonderen Beschäftigung niedergelassen haben, das Recht haben sollen daselbst zu verbleiben und das fragliche Gewerbe oder die fragliche Beschäftigung fortzusetzen, und zwar so lange sie sich friedlich verhalten und keiner Vergehungen gegen die Gesetze schuldig machen, ohne alle Störung, und in dem vollen Genuße ihrer Freiheit und ihres Eigenthums; und ihre Waaren und Effecten aller Art, dieselben mögen sich in ihrem eigenen Gewahrsam befinden, oder anderen Personen oder dem Staate anvertraut sein, sollen weder der Wegnahme noch der Sequestration, noch auch anderen Ansprüchen und Lasten, als denjenigen unterliegen, welchen auch ähnliche Effecten und ähnliches den eingeborenen Unterthanen oder Bürgern gehöriges Eigenthum unterliegt. Privat-Forderungen, Eigenthum in den öffentlichen Fonds und Gesellschafts-Actien sollen nie confiscirt, sequestrirt oder

mit Beschlag belegt werden, in dem unglücklichen Fall des Krieges, auf welchen sich dieser Artikel bezieht.

Art. 12. Die Unterthanen der Staaten des Zollvereins und die Bürger der Orientalischen Republik del Uruguay, welche sich in den Gebieten des anderen Theiles wohnhaft aufhalten, sollen beiderseits in ihren Häusern, Personen und ihrem Eigenthume den Schutz der Regierung genießen und ferner in dem Besitze der Vorrechte bleiben, der sie sich gegenwärtig erfreuen. Sie sollen um ihrer Religion wegen in keiner Weise gestört, belästigt oder gekränkt werden, sondern volle Gewissensfreiheit genießen, insofern sie die Religion des Landes, in welchem sie sich aufhalten, sowie die Verfassung, die Gesetze und die Landesgebräuche respectiren. Hinsichtlich der Feier des Gottesdienstes nach den Gebräuchen und dem Ritus ihrer Kirche, sei es in ihren eigenen Privathäusern, sei es in ihren eigenen besonderen Kirchen und Capellen, hinsichtlich der Befugniß zur Erbauung und Erhaltung solcher Kirchen und Capellen, endlich hinsichtlich der Befugniß zur Anlegung, Unterhaltung und Benutzung von eigenen Begräbnißplätzen sollen den Unterthanen und Bürgern eines jeden der contrahirenden Theile, welche sich in den Gebieten des anderen Theiles aufhalten, die nämlichen Freiheiten und Rechte zustehen und der nämliche Schutz gewährt werden, wie den Unterthanen und Bürgern der am meisten begünstigten Nation.

Art. 13. Zwischen den hohen vertragenden Theilen ist vereinbart und stipulirt worden, daß behuf der Ergreifung und Auslieferung von Deserturen der Kriegs- und Handelsmarine durch die competenten Obrigkeiten der betreffenden Länder jede landesgesetzlich zulässige Hülfe geleistet werden soll, sobald die gedachten Obrigkeiten zu solchem Zwecke von dem Consul derjenigen Nation, welcher der Deserteur angehört, desfalls in Anspruch genommen, und durch das Schiffsregister, die Musterrolle oder andere ähnliche Do-

cumente nachgewiesen wird, daß die gedachten Deserteure Theil der Mannschaft solcher Schiffe waren, und daß sie von Schiffen desertirt sind, welche sich in den Häfen, Küsten oder Gewässern des Landes befanden, von dessen Ortsobrigkeiten sie requirirt werden.

Was die Festhaltung der Deserteure in den Landesgefängnissen und die Zeit anlangt, während welcher sie unter Einwirkung der Ortsobrigkeit verbleiben müssen, so soll von dem Augenblicke an, wo sie ergriffen worden sind, um zur Verfügung des reclamirenden Consuls gehalten und den Schiffen ihrer Nation zurückgestellt zu werden, das von den respectiven Gesetzen eines jeden Landes vorgeschriebene Verfahren befolgt werden.

Es ist ferner vereinbart worden, daß alle anderen Zugeständnisse oder Begünstigungen, welche bezüglich der Wiedererlangung von Deserteuren beide contrahirenden Theile einem andern Staate gemacht haben oder in Zukunft machen möchten, gerade so als auch dem andern contrahirenden Theile zugestanden betrachtet werden sollen, wie wenn solche Begünstigungen oder Zugeständnisse in dem gegenwärtigen Vertrage vereinbart worden wären.

XXV. Spanien.

Reciprocitäts - Erklärung.

Reg.-Bef. vom 24. Jan. 1853.

Da gegen die seitige Zusicherung der Gegenseitigkeit von der königlich Spanischen Regierung die Anordnung getroffen ist, daß die Oldenburgischen Schiffe in den Häfen des Königreichs Spanien und der anliegenden Inseln hin-

sichtlich der Hafen- und Schifffahrtsabgaben den Spanischen Schiffen völlig gleich behandelt werden sollen, so wird dies hiedurch zur Kunde der die Häfen des Königreichs Spanien und der anliegenden Inseln besuchenden hiesigen Seefahrer gebracht und werden zugleich alle Erheber solcher Hafen- und Schifffahrtsabgaben an den hiesigen Hafenplätzen und Küsten angewiesen, rücksichtlich derselben die Spanischen Schiffe den Oldenburgischen gleich zu behandeln.

XXVI. Beitritt zu den auf dem Pariser Congresse festgestellten Grundsätzen über das Seerecht in Kriegszeiten.

Minist.-Bef. vom 21. Juni 1856.

Nachdem die Großherzogliche Regierung auf erfolgte Aufforderung derjenigen Erklärung über verschiedene Grundsätze in Kriegszeiten beigetreten ist, über welche die auf dem Friedens-Congresse zu Paris vertretenen Mächte Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen, Rußland, Sardinien und Türkei sich vereinbart haben, so wird solche hiedurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Erklärung.

Die Bevollmächtigten, welche den Pariser Vertrag vom 30. März 1856 unterzeichnet haben, in Erwägung:

daß das Seerecht in Kriegszeiten durch lange Zeit der Gegenstand bedauerlicher Streitigkeiten gewesen ist;

daß die Ungewißheit der Rechte und Pflichten in dieser Beziehung zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Neutralen und den Kriegführenden Anlaß giebt, aus welchen Schwierigkeiten und selbst ernstliche Conflictte entstehen könnten;

daß es folglich vortheilhafter ist, eine gleichmäßige Rechtsanschauung in einem so wichtigen Punkte festzustellen;

daß die auf dem Congresse zu Paris versammelten Bevollmächtigten den Absichten, von welchen ihre Regierungen beseelt sind, nicht besser zu entsprechen vermögen, als indem sie in dieser Hinsicht in die völkerrechtlichen Beziehungen feste Grundsätze einzuführen trachten;

sind, hierzu mit der gehörigen Vollmacht versehen, übereingekommen, sich über die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes zu verständigen, und haben nach erzieltm Einverständnisse folgende feierliche Erklärung erlassen:

1. Die Caperei ist und bleibt abgeschafft;
2. Die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare, mit Ausnahme der Kriegscontrebände.
3. Die neutrale Waare kann, mit Ausnahme der Kriegscontrebände, unter feindlicher Flagge nicht mit Beschlag belegt werden;
4. Die Blokaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreichend stark ist, um dem Feinde die Annäherung an das Ufer wirklich zu wehren zu können.

B. Regierungsbekanntmachung vom 22. August 1856.

In Beziehung auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 21. August 1856, betreffend das Recht, die Oldenburgische Flagge zu führen, und die zum Beweise desselben erforderlichen Schiffspapiere, wird hiedurch mit Höchster Genehmigung, unter Aufhebung der Regierungsbekanntmachung vom 2. Juni 1840, die Anordnung einer Nummerflagge betreffend, Folgendes bekannt gemacht:

§. 1. Die Kielbriefe über die im Herzogthum Oldenburg gebauten Schiffe sollen nach dem in der Anlage 1. enthaltenen Muster ausgefertigt werden.

§. 2. Die Eintragung der bereits unter Oldenburgischer Flagge fahrenden, über 5 Schiffslasten großen Küsten- und Flußschiffe in das Schiffsregister, behuf Erlangung des Registerbriefes, ist zur Vermeidung der gesetzlichen Strafe vor dem 1. Mai 1857 zu bewirken.

§. 3. Die Eintragung der bereits unter Oldenburgischer Flagge fahrenden Seeschiffe in das Schiffsregister ist vor dem 1. Januar 1858 zu bewirken, sofern nicht früher aus dem einen oder andern Grunde die Ausfertigung neuer Schiffspapiere für dieselben nothwendig wird.

Die Bestimmungen in Art. 14. §. 2. und Art. 22. §. 2. des Gesetzes finden auch auf die gegenwärtig bereits ausgefertigten Seepässe Anwendung.

§. 4. Mehrere Eigenthümer eines Schiffes haben bei dem Antrage auf Eintragung desselben in das Register, sowie beim Antrage auf Ertheilung eines neuen Seepasses (§. 10.), eine im Herzogthum wohnende Person zu bezeichnen, welcher die das Schiff betreffenden Verfügungen in ihrem Namen zuzustellen sind (Correspondent).

Fehlt diese Angabe, so wird derjenige von den im Herzogthum wohnenden Miteigenthümern, welcher bei dem Antrage zuerst genannt ist, als der correspondirende Rheder