

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Schifffahrts-Handbuch**

**Strackerjan, Friedrich Anton**

**Oldenburg, 1860**

II. Abtheilung. Gesetze und Verordnungen für die Schiffahrt im  
Allgemeinen.

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

## II. Abtheilung.

---

### Gesetze und Verordnungen für die Schifffahrt im Allgemeinen.

---

#### I. Messung der Schiffe.

##### A. Gesetz vom 18. August 1856.

Art. 1. §. 1. Jedes Oldenburgische Schiff, welches zum gewerbsmäßigen Betriebe der Schifffahrt dient, so wie jedes fremde Schiff, welches einen Oldenburgischen Hafen- oder Löschplatz berührt, an welchem Schiffsabgaben nach der Größe der Schiffe erhoben werden, soll einer Messung zur Ermittlung seines Lastengehaltes unterzogen werden.

§. 2. Ausgenommen sind:

1. die offenen Ruderfahrzeuge;
2. diejenigen Schiffe, welche einen Meßbrief über eine nach denselben Grundsätzen, welche für die Messung der Oldenburgischen Schiffe angeordnet werden, vorgenommene Messung führen, sofern von dem Staate, dem solche Schiffe angehören, eine gleiche Anerkennung der auf Grund dieses Gesetzes ausgefertigten Meßbriefe zugesichert ist;

3. diejenigen Schiffe, die einem Staate angehören, welchem die Anerkennung der von seinen Behörden ausgefertigten Meßbriefe zugesichert ist oder wird, soweit die Schiffe einen solchen Meßbrief führen.

Art. 2. §. 1. Der Lastengehalt der Schiffe soll angegeben werden in Schiffslasten zu 4258 Pfund Landesgewicht = 4000 Pfund Zollgewicht oder 2000 französische Kilogramme.

§. 2. Bei Entrichtung der Schiffsabgaben wird die Schiffslast gleich einer Rodenlast und werden drei derselben gleich zwei Commerzlasten gerechnet.

Art. 3. Ueber jede Messung eines Schiffs soll ein Meßbrief ausgefertigt werden.

Art. 4. Der Meßbrief bleibt so lange gültig, als die in demselben als gemessen und bei der Feststellung des Lastengehalts in Berechnung gezogen angeführten Theile des Schiffs in ihren Maßen unverändert bleiben.

Art. 5. Für die Messung eines Schiffs und Ausfertigung des Meßbriefs soll bei Schiffen von 18 und weniger Lasten eine Gebühr von 36 gr., bei größeren Schiffen nicht mehr als 2 gr. für die gemessene Last entrichtet werden.

Art. 6. Die näheren Bestimmungen über die Messung der Schiffe und Ermittlung des Lastengehalts (Art. 1. §. 1.), über Form und Ausstellung der Meßbriefe (Art. 3.), so wie über die für die Messung zu zahlenden Gebühren (Art. 5.) werden vom Staatsministerium, Departement des Innern, getroffen.

Art. 7. §. 1. Dieses Gesetz tritt am 1. October dieses Jahres in Kraft.

§. 2. Nach dem in §. 1. bestimmten Zeitpuncte sollen für ein im Inlande oder auf der Weser oder Jade befindliches Schiff nur nach vorgängiger Beibringung eines Meßbriefes Schiffspapiere ausgefertigt werden.

**B. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 19. August 1856 zur Ausführung des Gesetzes vom 18. August 1856 betr. die Messung der Schiffe.**

**Messungsverfahren.**

§. 1. Die Messung der Schiffe soll von den dazu bestellten Personen, und zwar diejenige der Oldenburgischen Schiffe nach den in den §§. 3—19. enthaltenen Vorschriften (vollständige Messung), diejenige der fremden Schiffe nach dem in den §§. 20—22. vorgeschriebenen Verfahren (einfache Messung) geschehen, letzteres wenn nicht die Führer dieser Schiffe die vollständige Messung derselben beantragen.

Ausnahmsweise kann das in §. 20. bis 22. vorgeschriebene Verfahren bei der Messung Oldenburgischer Schiffe angewandt werden, wenn entweder die Umstände verlangen, daß das Schiff im ganz oder theilweise beladenen Zustande gemessen werde, oder wenn an dem Orte, wo das Schiff liegt, ein zur vollständigen Messung desselben berechtigter Messungsbeamter nicht angestellt ist.

**Maßstab und Rechnungsweise.**

§. 2. Die vorgeschriebenen Messungen geschehen nach rheinländischem Maße (wovon 10 Fuß sind = 10,6075 Fuß Oldenburger) mit der Decimaleintheilung desselben.

Bei Berechnungen ist die Decimalrechnung anzuwenden und sind die dabei sich herausstellenden Bruchtheile der Schiffslasten in Zehnteln auszudrücken.

**A. Vollständige Messung.**

**1. der Segelschiffe.**

**a) Allgemeine Bestimmung.**

§. 3. Die vollständige Messung der Segelschiffe geschieht durch Aufnahme der Länge (§. 4.) und dreier Querschnitte (§. 5—10.) des Schiffes und wird darnach eintretenden

Falls unter Berücksichtigung der Bestimmungen in §. 18 und 19. der Lastengehalt desselben ermittelt (§. 11—14.).

b) Messung der Länge.

§. 4. Die Länge wird gemessen auf dem Berdecke zwischen den beiden Steven.

Sind auf dem Berdecke Erhöhungen oder Vertiefungen vorhanden, so wird die Richtung des Hauptverdecks bis an den Steven verlängert gedacht und nach dem Punkte gemessen, wo sie den Steven trifft.

c) Bestimmung der Querschnitte.

§. 5. Die gemessene Länge des Schiffs wird in vier gleiche Theile getheilt, der Mittelpunkt der Länge dann auf das Kielschwein übertragen und von diesem Punkte aus ein Viertel der Länge nach vorn und ein Viertel nach hinten abgesetzt.

Auf diesen drei Theilungspuncten sind die Querschnitte zu messen.

d) Messung der Querschnitte.

§. 6. Jeder der drei Querschnitte wird folgendermaßen im Schiffsraum gemessen:

1. die Tiefe wird von einer in der Höhe der Oberkante der Berdecksbalken, unmittelbar unter den Decksplanken, von Bord zu Bord quer übergezogenen Richtschnur senkrecht auf die Füllungsplanke neben dem Kielschwein, oder, falls dies nicht die größte Tiefe des Querschnitts giebt, bis auf die Binnenbordsbekleidung neben der Füllungsplanke, gemessen.

Fällt ein solcher Querschnitt unter eine Erhöhung oder Vertiefung im Berdeck, so wird die Richtung des Hauptverdecks verlängert gedacht, und von da ab gemessen.

2. Auf jedem Theilungspuncte der Länge werden drei Breiten gesucht.

Die oberste Breite wird dicht unter dem Berdeck zwischen den Balkwägern, oder unter denselben, falls sie dort größer ist,

die mittelste Breite auf  $\frac{3}{8}$  der Tiefe von der unter dem Berdeck gezogenen Richtschnur,

die unterste Breite auf  $\frac{3}{4}$  der Tiefe von derselben Richtschnur gemessen.

3. Auf  $\frac{1}{10}$  und  $\frac{4}{10}$  der untersten Breite, von Bord abgerechnet, sind zwei Tiefen senkrecht von der untersten Breite bis auf die Binnenbordsbekleidung zu messen.

§. 7. Bei Schiffen mit plattem Boden wird in jedem Querschnitte die oberste Breite dicht unter dem Berdecke, die mittelste Breite auf der Hälfte der Tiefe, die unterste dicht auf dem Boden gemessen.

Wenn es wegen allmäligen Uebergangs der Schiffseiten in die Fläche des Bodens zweifelhaft ist, ob das Schiff als ein plattbodiges zu betrachten, ist nach den Bestimmungen des §. 6. zu verfahren.

§. 8. Trifft eine zu messende Breite auf der vorgeschriebenen Stelle auf vorspringende Plankengänge, Kniehölzer oder sonstige Gegenstände, so wird das Maas genommen, welches sich ergeben würde, wenn auf der fraglichen Stelle der erwähnte Vorsprung vor der übrigen Binnenbordsbekleidung nicht vorhanden wäre.

§. 9. Bei Schiffen, welche gar keine, oder nur theilweise Binnenbordsbekleidung haben, werden die Breiten zwischen den Inhölzern gemessen.

§. 10. Schiffe mit Zwischendeck werden ganz nach obiger Vorschrift wie ein zusammenhängender Raum gemessen, ohne bei der Tiefenmessung für die Stärke des Zwischendecks einen Abzug zu machen.

## e) Ermittlung des Lastengehalts.

§. 11. Zur Berechnung des so gemessenen Schiffsraums wird

- a) die vierfache mittlere Breite zu der einfachen oberen und unteren Breite addirt, die Summe durch 3 dividirt und dieser Quotient mit  $\frac{3}{8}$  der Tiefe multiplicirt.

Das Product giebt den Inhalt des Theils vom Querschnitt zwischen der obersten und untersten Breite.

- b) Die beiden gemessenen Tiefen auf  $\frac{1}{10}$  und  $\frac{4}{10}$  der untersten Breite werden addirt, die Summe wird mit der untersten Breite multiplicirt und das Product durch 2 dividirt. Der Quotient ist der Inhalt des Theils vom Querschnitt unter der untersten Breite.

- c) Die bei dem unter a) und b) erwähnten Verfahren gefundenen Zahlen addirt, geben den Inhalt des Querschnitts.

- d) Die auf obige Weise gefundenen Flächeninhalte des vorderen und hinteren Querschnitts werden addirt, mit der Summe wird der mittlere Querschnitt dividirt und der Quotient in der anliegenden Tabelle (Anlage A.) in der Colonne mit der Ueberschrift N. aufgesucht.

Man findet alsdann neben dieser Zahl einen Coefficienten n.

- e) Die gemessene Länge wird nach Anleitung der Tabelle (Anlage B.) reducirt und mit dieser reducirten Länge der Flächeninhalt des mittleren Querschnitts multiplicirt. Dieses Product mit dem nach der Vorschrift unter d) gefundenen Coefficienten n. multiplicirt, giebt den zu berücksichtigenden Cubikinhalt des Schiffskörpers in rheinländischen Cubikfuß. Dieser Cubikinhalt durch 116 dividirt, giebt den Lastengehalt des Schiffs, so wie derselbe im Meßbrief zu verzeichnen ist.

Die bei der Berechnung sich ergebenden Bruchtheile sind in Decimalen oder Zehntel-Lasten anzugeben.

§. 12. Bei Schiffen mit plattem Boden fällt bei Ermittlung des Lastengehalts die Berechnung des Theils unter der untersten Breite nach dem §. 11. unter b. erwähnten Verfahren weg, und ist bei der daselbst unter a. vorgeschriebenen Berechnung der Quotient mit der Hälfte der Tiefe statt mit  $\frac{3}{8}$  derselben zu multipliciren, im Uebri- gen aber ganz nach den Bestimmungen in §. 11. zu ver- fahren.

f) Berechnung von Absätzen im Verdeck.

§. 13. Bei Schiffen mit Absätzen im Verdeck wird der Raum des Schiffes zunächst so vermessen und berechnet, als wenn das Hauptverdeck von Steven zu Steven ginge.

Zur Berechnung des Raumes der festen Erhöhungen oder Vertiefungen im Verdecke wird die innere mittlere Länge, Breite und Tiefe derselben gemessen. Die Länge wird nach der Tabelle Anlage B. reducirt, mit der Höhe und Breite multiplicirt und das Ergebniß zu dem Inhalte des Schiffes (§. 11. e.) addirt bezw. subtrahirt.

g) Berechnung der Aufbauten.

§. 14. Bei Schiffen, welche auf dem Verdecke Räumlichkeiten für Passagiere oder für Güter haben, wird die innere mittlere Länge, Breite und Höhe derselben, bei den Zelten der Rähne und ähnlicher Schiffe aber die innere mittlere Länge und Breite mit der halben Höhe multiplicirt. Der so gefundene kubische Raum, durch 232 dividirt, giebt die Lastenzahl, welche für solche Räumlichkeiten dem Lasten- gehalt der Schiffe hinzuzurechnen und im Meßbrief beson- ders zu bemerken ist.

Auf dem Verdecke befindliche Kooße und sonstige Auf- enthaltslocale für die Bemannung werden nicht gemessen.



## 2. Der Dampfschiffe.

§. 15. Bei der vollständigen Messung von Dampfschiffen wird vorbehältlich der Bestimmung des §. 18 gemessen:

1. die Länge zwischen den beiden Steven,
2. die Breite:
  - a) bei Räderschiffen im Maschinenraum unter der Räderachse von Bord zu Bord;
  - b) bei Schraubendampfschiffen auf der Hälfte der Länge des Schiffs im Raum dicht unter dem Berdecke oder unter den Balkwägern, wenn die Breite dort größer ist;
3. die Tiefe an derselben Stelle, wo die Breite gemessen wurde, von einer Richtschnur unter dem Decke bis auf die Bodenholzer.

§. 16. Zur Berechnung der Größe multiplicirt man Länge, Breite und Tiefe mit einander und das Ergebnis aus diesen drei Hauptdimensionen mit 0,6. Von der erhaltenen Zahl zieht man den Kubikinhalte des Maschinenraums ab, welchen man erhält, wenn man die in der Mitte desselben gemessene Länge, Breite und Tiefe mit einander multiplicirt. Der Rest durch 116 dividirt, giebt vorbehältlich der Bestimmung im §. 19. den Lastengehalt des Dampfschiffs.

§. 17. Absätze im Berdecke und Aufbauten über demselben werden nach den Bestimmungen der §§. 13. und 14. vermessen und bei Feststellung des Lastengehalts berücksichtigt.

## 3. der eisernen Schiffe.

§. 18. Eiserner Schiffe sind im Allgemeinen ganz so zu vermessen, wie andere Schiffe, doch sind die Breiten- und Tiefenmaße auf der innersten Kante der Ribben zu nehmen.

## 4. der föhrenen Schiffe.

§. 19. Wenn die Inhölzer und Außenplanen eines Schiffes ganz von Föhrenholz sind, werden 6 Procent, und wenn jene Theile zwar nicht ganz, aber mindestens zur Hälfte von Föhrenholz sind, 3 Procent dem berechneten Lastengehalte des Schiffs hinzugerechnet.

## B. Einfache Messung.

§. 20. Bei der einfachen Messung wird gemessen:

- a) die Länge auf dem Verdecke zwischen den beiden Steven;
- b) die Breite auf der Hälfte der Länge über der Außenkante der Barghölzer;
- c) die Tiefe im Raume von der Oberkante des Verdeckes bis auf die Außenbordsbekleidung.

Ist diese Tiefe in der Mitte des Schiffes nicht zu erhalten, so muß sie durch Messen in den Pumpen ermittelt werden.

§. 21. Zur Berechnung der Größe multiplicirt man die Länge, Breite und Tiefe mit einander und dividirt das Product:

- a) für Schiffe, wie Kuffen, Smacken, Tyalken, Sniggen, Mutten u. s. w. durch 160;
- b) für solche Gallioten und galliotartig gebaute Schiffe, welche das Steuerruder nicht durch einen Koker führen, durch 200;
- c) für Schiffe von anderer meist üblichen Bauart, durch 240;
- d) für ganz besonders scharf und vorzugsweise zum Schnellsegeln gebaute Schiffe, durch 280.

Der Quotient giebt den im Meßbrief zu bemerkenden Lastengehalt.

In der Regel sollen nur die drei ersten Divisoren benutzt werden. Ist aber der Schiffsmesser, der Cigner oder

der Führer eines Schiffes der Ansicht, daß wegen sehr scharfer Bauart desselben der Divisor 280 zur Anwendung kommen müsse, so ist darüber die Entscheidung des Amtes einzuholen.

§. 22. Bei der einfachen Messung sind die Abfälle im Verdecke oder die Aufbauten auf demselben (§. 13. 14.), imgleichen die Maschinenräume der Dampfschiffe (§. 16.), sowie das Material der Schiffe (§. 19.) ganz so zu berücksichtigen, wie bei der vollständigen Messung.

#### Messungsbeamte.

§. 23. Die von der Regierung anzustellenden Messungsbeamten können entweder zur Bornahme jeder Messung oder nur zur einfachen Messung berechtigt erklärt werden.

#### Meßbrief.

§. 24. Die Ausfertigung des Meßbriefes über die einfache Messung geschieht nach dem unter C. anliegenden Muster durch den Messungsbeamten, diejenige über die vollständige Messung aber für Segelschiffe nach dem unter D., und für Dampfschiffe nach dem unter E. anliegenden Muster durch die Regierung, auf Grund des von dem Messungsbeamten aufgestellten und von ihr geprüften Messungsberichtes\*).

#### Gebühren.

§. 25. Die Gebühr für die einfache Messung und Ausfertigung des Meßbriefes beträgt:

für ein Schiff von 50 Last und weniger — Thlr. 36 gr.

für ein Schiff über 50 bis 100 Last . 1 " — "

für ein Schiff über 100 bis 200 Last . 1 " 36 "

und ferner

für und bis jede 100 Last mehr . . — " 36 "

Für die vollständige Messung und Ausfertigung eines

\*) Der Abdruck dieser Muster erschien unnöthig.

Messbriefes ist die gesetzliche Gebühr mit 2 gr. für jede gemessene Last und mindestens 36 gr. zu entrichten.

§. 26. Für die neue Vermessung eines Schiffs, welches bereits einen Messbrief über die geschehene vollständige Messung besitzt und dessen neue Vermessung nothwendig geworden, ist die Hälfte der im §. 25. festgesetzten Gebühr zu entrichten.

#### Transitorische Bestimmung.

Die lediglich zum Zwecke der Erhebung von Hafengebühren nothwendig werdende Vermessung der Oldenburger Schiffe kann, wenn in dem Hafen, in welchem es liegt, ein zur vollständigen Messung berechtigter Beamter nicht angestellt, und der Schiffsführer mit der Schätzung der Größe des Schiffes durch den Erheber der Hafengebühr zufrieden ist, bis dahin ausgesetzt werden, daß das Schiff in einem Oldenburgischen Hafen ladet oder löscht, an welchem die vollständige Messung vorgenommen werden kann. Diese Bestimmung erlischt mit dem 1. Mai 1857.

## Anlage A.

N.	n.	N.	n.	N.	n.
0,460	1,030	0,491	0,931	0,522	0,852
0,461	1,026	0,492	0,928	0,523	0,850
0,462	1,023	0,493	0,925	0,524	0,848
0,463	1,019	0,494	0,922	0,525	0,846
0,464	1,016	0,495	0,920	0,526	0,844
0,465	1,013	0,496	0,917	0,527	0,842
0,466	1,009	0,497	0,914	0,528	0,840
0,467	1,006	0,498	0,911	0,529	0,838
0,468	1,003	0,499	0,909	0,530	0,836
0,469	0,999	0,500	0,906	0,531	0,834
0,470	0,996	0,501	0,903	0,532	0,832
0,471	0,993	0,502	0,900	0,533	0,830
0,472	0,989	0,503	0,897	0,534	0,828
0,473	0,986	0,504	0,895	0,535	0,826
0,474	0,983	0,505	0,892	0,536	0,824
0,475	0,979	0,506	0,889	0,537	0,822
0,476	0,976	0,507	0,887	0,538	0,821
0,477	0,973	0,508	0,884	0,539	0,819
0,478	0,970	0,509	0,882	0,540	0,817
0,479	0,967	0,510	0,880	0,541	0,815
0,480	0,964	0,511	0,877	0,542	0,813
0,481	0,960	0,512	0,875	0,543	0,812
0,482	0,957	0,513	0,872	0,544	0,810
0,483	0,954	0,514	0,870	0,545	0,808
0,484	0,951	0,515	0,868	0,546	0,807
0,485	0,948	0,516	0,866	0,547	0,805
0,486	0,945	0,517	0,863	0,548	0,803
0,487	0,942	0,518	0,861	0,549	0,801
0,488	0,939	0,519	0,859	0,550	0,800
0,489	0,936	0,520	0,857	0,551	0,798
0,490	0,934	0,521	0,854	0,552	0,796

N.	n.	N.	n.	N.	n.
0,553	0,795	0,591	0,741	0,629	0,699
0,554	0,793	0,592	0,740	0,630	0,698
0,555	0,792	0,593	0,738	0,631	0,697
0,556	0,790	0,594	0,737	0,632	0,696
0,557	0,789	0,595	0,736	0,633	0,695
0,558	0,787	0,596	0,734	0,634	0,695
0,559	0,785	0,597	0,733	0,635	0,694
0,560	0,784	0,598	0,732	0,636	0,693
0,561	0,782	0,599	0,731	0,637	0,692
0,562	0,781	0,600	0,730	0,638	0,691
0,563	0,779	0,601	0,729	0,639	0,690
0,564	0,778	0,602	0,727	0,640	0,689
0,565	0,776	0,603	0,726	0,641	0,688
0,566	0,775	0,604	0,725	0,642	0,687
0,567	0,773	0,605	0,724	0,643	0,686
0,568	0,772	0,606	0,723	0,644	0,686
0,569	0,770	0,607	0,722	0,645	0,685
0,570	0,769	0,608	0,721	0,646	0,684
0,571	0,767	0,609	0,720	0,647	0,683
0,572	0,766	0,610	0,719	0,648	0,682
0,573	0,764	0,611	0,718	0,649	0,681
0,574	0,763	0,612	0,717	0,650	0,681
0,575	0,762	0,613	0,716	0,651	0,680
0,576	0,760	0,614	0,714	0,652	0,679
0,577	0,759	0,615	0,713	0,653	0,678
0,578	0,758	0,616	0,712	0,654	0,677
0,579	0,756	0,617	0,711	0,655	0,677
0,580	0,755	0,618	0,710	0,656	0,676
0,581	0,754	0,619	0,709	0,657	0,675
0,582	0,752	0,620	0,708	0,658	0,674
0,583	0,751	0,621	0,707	0,659	0,673
0,584	0,749	0,622	0,706	0,660	0,673
0,585	0,748	0,623	0,705	0,661	0,672
0,586	0,747	0,624	0,704	0,662	0,671
0,587	0,746	0,625	0,703	0,663	0,671
0,588	0,745	0,626	0,702	0,664	0,670
0,589	0,743	0,627	0,701	0,665	0,669
0,590	0,742	0,628	0,700	0,666	0,668

N.	n.	N.	n.	N.	n.
0,667	0,668	0,695	0,649	0,723	0,633
0,668	0,667	0,696	0,648	0,724	0,633
0,669	0,666	0,697	0,648	0,725	0,632
0,670	0,666	0,698	0,647	0,726	0,632
0,671	0,665	0,699	0,646	0,727	0,631
0,672	0,664	0,700	0,646	0,728	0,631
0,673	0,664	0,701	0,645	0,729	0,630
0,674	0,663	0,702	0,645	0,730	0,630
0,675	0,662	0,703	0,644	0,731	0,629
0,676	0,661	0,704	0,644	0,732	0,629
0,677	0,661	0,705	0,643	0,733	0,628
0,678	0,660	0,706	0,642	0,734	0,628
0,679	0,659	0,707	0,642	0,735	0,627
0,680	0,659	0,708	0,641	0,736	0,627
0,681	0,658	0,709	0,641	0,737	0,626
0,682	0,657	0,710	0,640	0,738	0,626
0,683	0,656	0,711	0,640	0,739	0,625
0,684	0,656	0,712	0,639	0,740	0,625
0,685	0,655	0,713	0,639	0,741	0,624
0,686	0,654	0,714	0,638	0,742	0,624
0,687	0,654	0,715	0,637	0,743	0,623
0,688	0,653	0,716	0,637	0,744	0,623
0,689	0,653	0,717	0,636	0,745	0,622
0,690	0,652	0,718	0,636	0,746	0,622
0,691	0,651	0,719	0,635	0,747	0,621
0,692	0,651	0,720	0,635	0,748	0,621
0,693	0,650	0,721	0,634	0,749	0,620
0,694	0,649	0,722	0,634	0,750	0,620

## A n l a g e B.

### T a b e l l e

zeigend den Theil der Länge des Schiffs, womit der mittlere Querschnitt bei den verschiedenen Schiffen multiplicirt wird.

- |  |       |
|--|-------|
| 1. Für Schiffe mit einem Berdeck.                  |       |
| a) wenn das Volkslogis unter dem Berdeck . . . . . | 0,86. |
| b) " " " über dem Berdeck . . . . .                | 0,89. |
| 2. Für Schiffe mit festen Zwischendecksbalken.     |       |
| a) wenn das Volkslogis unter dem Berdeck . . . . . | 0,84. |
| b) " " " über dem Berdeck . . . . .                | 0,87. |
| 3. Für Schiffe mit festem Zwischen deck.           |       |
| a) wenn das Volkslogis unter dem Berdeck . . . . . | 0,83. |
| b) " " " über dem Berdeck . . . . .                | 0,86. |
| 4. Für Schiffe, gebaut wie Ruffen.                 |       |
| a) wenn das Volkslogis unter dem Berdeck . . . . . | 0,91. |
| b) " " " über dem Berdeck . . . . .                | 0,94. |
| 5. Für offene, Kielgebaute Fahrzeuge.              |       |
| a) über 3 Fuß tief . . . . .                       | 0,80. |
| b) nur 3 Fuß und darunter tief . . . . .           | 0,50. |

Anmerkung. Zwischendecksbalken zwischen Kajüte und Kabelaft werden nur dann bei der Berechnung berücksichtigt, wenn ihre durchschnittliche Entfernung von Mitte zu Mitte der Balken unter 10 Fuß beträgt.

Für ein festes Zwischen deck wird es angesehen, wenn die Zwischendecksbalken auf mindestens  $\frac{2}{3}$  der Länge zwischen Kajüte und Kabelaft mit Planken benagelt sind.



### C. Regierungsbekanntmachung vom 11. Mai 1857.

Auf den Grund des Gesetzes vom 18. August 1856, betreffend die Messung der Schiffe, wird hierdurch bekannt gemacht, daß in Folge der mit den hohen Senaten der freien Hansestädte Lübeck und Bremen ausgetauschten gegenseitigen Erklärungen die unter der Flagge der einen oder anderen dieser Städte fahrenden Schiffe, welche einen von der zuständigen Behörde ihrer Heimath ausgefertigten Meßbrief über die vollständige Messung besitzen, von der Verpflichtung zur Messung in den diesseitigen Häfen bis weiter befreit sind.

In gleicher Weise sind die Oldenburgischen Schiffe, welche einen von der Regierung ausgefertigten Meßbrief über die vollständige Messung besitzen, von der Verpflichtung sich einer neuen Messung zu unterwerfen in den Häfen und Plätzen der freien Hansestädte Lübeck und Bremen befreit.

## II. Das Recht die Oldenburgische Flagge zu führen und die zum Beweise desselben erforderlichen Schiffspapiere.

### A. Gesetz vom 21. August 1856.

#### Allgemeine Bestimmung.

Art. 1. Nur dasjenige Schiff gilt als ein Oldenburgisches und ist zur Führung der Oldenburgischen Flagge berechtigt, welches im alleinigen Eigenthum Oldenburgischer Staatsangehöriger, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes benannt und mit den erforderlichen Schiffspapieren versehen ist.

## Schiffsregister.

Art. 2. §. 1. Von der Regierung des Herzogthums wird ein Register der Oldenburgischen Schiffe geführt.

§. 2. Das Schiffsregister soll enthalten: den Namen, den Ort und Zeitpunkt der Erbauung, die Bauart, die verschiedenen Maßen und die gemessene Größe, ferner den Namen und Wohnort des oder der Eigenthümer, sowie den Zeitpunkt der geschehenen Eintragung des Schiffes.

## Nachweis der Staatsangehörigkeit.

Art. 3. §. 1. Die Eintragung eines Schiffes in das Register darf nur dann geschehen, wenn es zweifellos ist, daß der oder die Eigenthümer desselben Staatsangehörige des Großherzogthums sind.

§. 2. Eine Actiengesellschaft kann nur dann als Schiffseigenthümerin in dem Register aufgeführt werden, wenn dieselbe die Rechte einer juristischen Person erlangt hat, was durch die Genehmigung der Statuten derselben von Seiten der Regierung geschieht.

Die Direction einer solchen Gesellschaft muß im Inlande ihren Sitz haben und aus Oldenburgischen Staatsangehörigen bestehen. Die Actien einer solchen Gesellschaft können auf den Inhaber lauten.

## Nachweisung des Eigenthums.

Art. 4. §. 1. Zum Beweise des Eigenthums muß bei neuerbauten Schiffen der nach den nähern Bestimmungen dieses Gesetzes (Art. 8.) ausgefertigte Vielbrief beigebracht werden.

§. 2. Bei Schiffen, welche nicht mehr dem ersten Eigenthümer (§. 1.) gehören, müssen alle den Uebergang des Eigenthums bis auf den dermaligen Besitzer des Schiffes darthuenden Urkunden in ununterbrochener Reihenfolge und in beweisender Form beigebracht werden.

§. 3. Kann aus besonderen Gründen die eine oder andere der zum Beweise des Eigenthums erforderlichen Urkunden (§. 2.) nicht beigebracht werden, so ist die Regierung ermächtigt, von der Beibringung der vollständigen Beweise abzusehen, wenn sie keinen Zweifel an dem wirklichen Eigenthume des Besitzers des Schiffes hegt.

### Eidliche Bestärkung des Eigenthums und Verpflichtung zur Anzeige von Veränderungen desselben.

Art. 5. §. 1. Der Eigenthümer des Schiffes hat, behuf Eintragung desselben in das Register, einen körperlichen Eid zu leisten:

daß das Schiff sein alleiniges Eigenthum ist, und daneben das schriftliche Versprechen niederzulegen, daß er jede in den Eigenthumsverhältnissen des Schiffes eintretende Veränderung, sobald als irgend thunlich, der Regierung genau zur Anzeige bringen wolle.

Mehrere Eigenthümer eines Schiffes haben, ein jeder in Beziehung auf seinen Antheil, jenen Eid zu leisten und diese Erklärung auszustellen.

§. 2. Gehört das Schiff einem aus mehreren Theilnehmern bestehenden Handlungs Hause, so kann die Eidesleistung und die Ausstellung der Erklärung durch einen dieser Theilnehmer für das Handlungs Haus geschehen.

§. 3. Gehört das Schiff einer Actiengesellschaft (Art. 3. §. 2.), so ist der Eid durch ein Mitglied der Direction für die Gesellschaft abzuleisten und die Erklärung durch ein Mitglied der Direction für die Gesellschaft auszustellen.

§. 4. Gehört das Schiff mehreren Eigenthümern, welche nicht unter die Bestimmungen im §. 2. und 3. fallen, so kann der Eid bezw. die Erklärung durch einen der Eigenthümer für sich und seine Miteigenthümer abgeleistet bezw. ausgestellt werden, wenn dieser durch eine gehörig beglaubigte

Vollmacht, in welcher der Inhalt des Eides und der Erklärung angegeben ist, als dazu beauftragt sich ausweist.

§. 5. Frauenzimmer, welche Inhaberinnen von Handlungsgeschäften sind, können in gleicher Weise (§. 4.) ihren Geschäftsführer mit der Leistung des Eides und der Ausstellung der Erklärung beauftragen.

§. 6. Für Minderjährige und Curanden leistet einer der Vormünder oder Curatoren den Eid und zeichnet das Versprechen.

### Änderungen im Eigenthum.

Art. 6. §. 1. Geht das Eigenthum eines bereits in das Register eingetragenen Schiffs ganz oder theilweise auf einen andern Oldenburgischen Staatsangehörigen über, so hat der Erwerber davon, sobald als thunlich, und zwar jedenfalls

- a) wenn das Schiff in einem Oldenburgischen Hafen oder in einem Hafen an der Weser, Jade oder Ems liegt, ehe dasselbe von dort abgeht,
- b) wenn das Schiff in einem anderen europäischen Hafen liegt, innerhalb 6 Wochen,
- c) wenn das Schiff in einem außereuropäischen Hafen liegt, innerhalb 6 Monaten,

der Regierung Anzeige zu machen, welche, nachdem den Bestimmungen der Art. 3. bis 5. genügt worden, das Erforderliche in das Register eintragen läßt.

§. 2. Stirbt der Eigenthümer eines Schiffes oder Schiffsantheils, welcher mehrere Erben hinterläßt, so ist zwar von der eingetretenen Änderung zur Bemerkung des Erforderlichen Anzeige zu machen, indessen bedarf es der erneuerten Erfüllung der Bestimmungen des Art. 5. so lange nicht, als die Erbmasse ungetheilt geblieben und das Schiff, beziehungsweise Schiffsantheil nicht in das alleinige Eigenthum eines oder mehrerer der Miterben übergegangen ist.

### Namen des Schiffs und dessen Aenderung.

Art. 7. §. 1. Die Aenderung des Namens eines Schiffes ist in der Regel nur bei der Eintragung desselben in das Register gestattet.

§. 2. Ausnahmungsweise kann aus besonderen Gründen die Aenderung des Namens, womit ein Schiff in das Register eingetragen ist, von der Regierung gestattet werden, und ist dieselbe dann in dem amtlichen Blatte und in einer auswärtigen Zeitung bekannt zu machen.

§. 3. Jede Aenderung eines Schiffsnamens ist von der Regierung auf der Urkunde, nach welcher der derzeitige Eigenthümer das Schiff erworben, sowie im Schiffsregister zu bemerken.

### Beschreibung des Schiffes. Vielbrief.

Art. 8. §. 1. Die Beschreibung des Schiffes ist nach den darüber im Vielbrieft enthaltene Angaben in das Register einzutragen.

§. 2. Der Vielbrief ist bei den im Inlande gebaute Schiffe vor dem Amte, in dessen Bezirk das Schiff gebaut worden, auf Grund der von dem Erbauer desselben abzugebende und mittelst Handschlags an Eidesstatt zu bestärkende Erklärungen über den Bau auszufertigen.

§. 3. Die Erklärung des Schiffsbaumeisters soll enthalten: den Namen und die Bauart des Schiffes, aus welcher Art Holz und wo dasselbe gebaut ist, die Länge, Breite und Tiefe desselben in Fuß und der Decimal-Eintheilung desselben nach rheinländischer Maaße, wann dasselbe vom Stapel gelassen und wem es zum Eigenthume übertragen ist.

§. 4. Wird ein Schiff in seinen einzelnen Theilen so verändert, daß die in dem Vielbrieft enthaltene und darnach in das Register eingetragene Beschreibung desselben

nicht mehr zutrifft, so ist eine neue Beschreibung nach den im §. 3. getroffenen Bestimmungen durch denjenigen, der die Veränderung ausgeführt hat, abzugeben und auf Grund derselben die Ausfertigung einer Bescheinigung durch das Amt (§. 2.) zu erwirken, welche behuf Bemerkung des Erforderlichen im Register bei der Regierung einzureichen ist. Ist die Veränderung im Inlande oder in einem Hafen der Weser, Jade oder Ems vorgenommen, so ist sofort nach deren Beendigung, sonst aber nach der Rückkehr des Schiffes in einen Oldenburgischen Hafen oder nach der Weser, Jade oder Ems, und vor Antritt der ersten Reise von da aus, die neue Beschreibung abzugeben.

§. 5. Genügen bei denjenigen Schiffen, welche bereits unter Oldenburgischer Flagge fahren oder im Auslande erbaut sind, die im Vielbriefe oder den sonstigen Schiffspapieren enthaltenen Angaben den Bestimmungen des §. 3. nicht, so sind dieselben, soweit thunlich, durch eine nachträgliche Erklärung des Schiffsbauemeisters, nöthigenfalls durch die Erklärung der zur Messung der Schiffe anzustellenden Beamten, zu ergänzen.

### Messbrief.

Art. 9. §. 1. Zur Eintragung der Größe eines Schiffes in das Register ist ein von den dafür anzustellenden Beamten nach den dieserhalb getroffenen Anordnungen ausgestellter Messbrief beizubringen.

§. 2. Wird nach der Eintragung des Schiffes in das Register eine Aenderung desselben vorgenommen, welche auf den Lastengehalt von Einfluß ist, so muß sofort nach Vollendung der Aenderung, oder wenn diese im Auslande geschehen, nach der Rückkehr in einen Oldenburgischen Hafen oder nach der Weser oder Jade, eine abermalige Vermessung des Schiffes veranlaßt und der neue Messbrief zur Bemerkung des Erforderlichen im Register beigebracht werden.

### Uebergangsbestimmungen.

Art. 10. §. 1. Für die bereits unter Oldenburgischer Flagge fahrenden Seeschiffe (Art. 13.) hat die Regierung eine, nicht kürzer als ein Jahr zu bestimmende Frist festzusetzen, innerhalb welcher, bei Strafe des Verlustes der Rechte eines Oldenburgischen Schiffes, die Eintragung derselben in das Register zu erwirken ist.

§. 2. Zur Erwirkung der Eintragung eines solchen Schiffes sind die für dasselbe etwa früher ertheilten Schiffspapiere, sowie die sonst nach den Bestimmungen dieses Gesetzes dafür erforderlichen Nachweise beizubringen. Einer wiederholten Bestärkung des Eigenthums (Art. 5.) bedarf es dabei nicht.

### Eintragungsurkunde. Registerbrief.

Art. 11. §. 1. Jedes Oldenburgische Schiff von 5 Schiffslasten und darüber soll mit einer von der Regierung nach dem unter A. anliegenden Muster ausgefertigten Urkunde zum Beweise der gehörig geschehenen Eintragung in das Schiffsregister (Registerbrief) versehen sein.

§. 2. Jede nach der ersten Ausfertigung dieser Urkunde in Beziehung auf das Schiff eingetretene und in dem Register bemerkte Aenderung ist auf derselben nachzuführen.

§. 3. Bei Küsten- und Fluß-Schiffen (Art. 13. §. 1.) vertritt der visirte Registerbrief den Schiffspaf.

### Erlöschen des Registerbriefs.

Art. 12. §. 1. Geht das Eigenthum eines Oldenburgischen Schiffes ganz oder theilweise auf einen Ausländer über, so erlischt der Registerbrief und ist, wenn die Veräußerung an einem Orte geschieht, wo ein Oldenburgischer Consul angestellt ist, an diesen und zwar ehe das Schiff den Hafen verläßt, sonst aber innerhalb der im Art. 6. §. 1. bestimmten Frist an die Regierung zurückzuliefern.

§. 2. Wird ein Schiff für unfahrbar erklärt, oder ist es durch einen Unglücksfall oder sonst verloren gegangen, so ist der Registerbrief, sowie die sonst etwa vorhandenen Schiffspapiere (Bielbrief, Meßbrief zc.) innerhalb 6 Monaten nach dem Empfange der Nachricht über den eingetretenen Verlust an die Regierung zurückzuliefern oder darzuthun, daß dieses nicht geschehen könne.

§. 3. Das Erlöschen des Registerbriefes (§. 1. 2.) ist in dem Schiffsregister zu bemerken.

### Visiren der Registerbriefe.

Art. 13. §. 1. Der Registerbrief für Schiffe, welche nur die Flüsse und sonstigen Gewässer zwischen Tönningen und Harlingen, beide Hafenplätze eingeschlossen, befahren (Küsten- und Flußschiffe), ist zu Anfang eines jeden Jahres und außerdem so oft eine Aenderung in der auf demselben zu bemerkenden Führung des Schiffs eingetreten, den dafür bestellten Beamten (Art. 23.) zum Visiren bezw. zur Bemerkung der in der Führung des Schiffs eingetretenen Aenderung vorzulegen.

§. 2. Das Visiren der Registerbriefe für Schiffe, welche entferntere Gewässer, als §. 1. genannt, befahren wollen (Seeschiffe), erfolgt bei Ertheilung des Seepasses (Art. 14.).

§. 3. Bei Ertheilung des Visums ist zu prüfen, ob eine Veränderung in den in dem Registerbriefe enthaltenen Angaben eingetreten, und wenn dieses der Fall, die Bemerkung des Erforderlichen, vorbehältlich der durch die unterlassene Anzeige etwa verwirkten Strafe (Art. 25.), zu veranlassen.

### Seepaß.

Art. 14. §. 1. Jedes Seeschiff soll außer dem Registerbriefe einen von der Regierung nach dem unter B. anliegenden Muster ausgefertigten Seepaß führen.



§. 2. Der Seepaß soll in der Regel auf zwei Jahre ausgestellt werden und ist, vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 22., nach Ablauf dieser Zeit nur noch gültig zur Rückkehr des Schiffes nach einem Oldenburgischen Hafen oder nach der Weser, Jade oder Ems. Derselbe erlischt, wenn eine Aenderung im Eigenthum des Schiffes eingetreten.

§. 3. Die Ausfertigung eines Seepasses soll nur dann erfolgen, wenn der Registerbrief, sowie der früher etwa ertheilte Seepaß vorgelegt oder nachgewiesen worden, daß die eine oder andere dieser Urkunden unverschuldeter Weise verloren gegangen, und kein Zweifel darüber obwaltet, daß in den in dem Registerbriefe enthaltenen Angaben keine Aenderung eingetreten ist, oder nachdem wegen einer etwa eingetretenen Aenderung das Nöthige bemerkt ist.

§. 4. Die geschehene Ausfertigung eines Seepasses ist auf dem Registerbriefe zu bemerken. (Art. 13. §. 2.)

### Verfagung des Seepasses.

Art. 15. §. 1. Die Ausfertigung eines Seepasses ist bei Kriegszeiten zu versagen, wenn der Eigenthümer oder Führer des Schiffes einem der kriegsführenden Staaten angehört hat, und nicht schon drei Monate vor Ausbruch der Feindseligkeiten als Oldenburgischer Staatsangehöriger aufgenommen war, oder in einem anderen neutralen Staate die Staatsangehörigkeit erworben hat, es sei denn, daß zur Zeit der Aufnahme desselben der Ausbruch des Krieges noch nicht in Aussicht stand.

§. 2. Die Ausfertigung eines Seepasses kann versagt und der bereits ausgefertigte Seebrief zurückgenommen werden,

- a) wenn der Eigenthümer des Schiffes seinen dauernden Aufenthalt außerhalb Landes genommen hat,
- b) wenn der als Führer des Schiffes Bezeichnete wegen Uebertretung der Zoll- oder Schiffahrts-Gesetze befreun-

deter Staaten wiederholt bestraft ist und eine desfällige Warnung unbeachtet gelassen hat, oder wenn derselbe bei Kriegszeiten sich einen Bruch der Neutralität hat zu Schulden kommen lassen.

#### Visirung des Seepasses.

Art. 16. §. 1. Der Seepaß muß, so oft das Schiff von einem Oldenburgischen Hafen oder von einem andern Hafen an der Weser oder Jade eine Seereise antritt, visirt werden.

§. 2. Das Visum darf nur dann ertheilt werden, wenn kein Zweifel darüber obwaltet, daß die in dem Registerbriefe enthaltenen Angaben unverändert geblieben.

§. 3. Der Eintritt eines anderen Schiffsführers, als in dem Seepaß genannt ist, ist beim Visiren desselben zu bemerken.

#### Interimspass.

Art. 17. §. 1. Ist ein Schiff von Oldenburgischen Staatsangehörigen in einem auswärtigen, nicht zwischen Tönningen und Harlingen belegenen Hafen angekauft, oder sonst erworben, so hat der daselbst angestellte Oldenburgische Consul für das Schiff einen Interimspass nach dem unter C. anliegenden Muster zu ertheilen, wenn

- a) dargethan ist, daß das Schiff alleiniges Eigenthum Oldenburgischer Staatsangehöriger ist (Art. 3., 4.) und
- b) durch eine schriftliche Versicherung an Eides Statt die Eigenthümer selbst, oder in deren Abwesenheit die zum Ankauf Bevollmächtigten, erklären, daß das Schiff im Eigenthum des erwerbenden Oldenburgers sei (Art. 5.).

§. 2. Der Interimspass darf nur auf eine möglichst kurze und nicht länger als ein Jahr zu erstreckende Frist ertheilt werden und ist mit Ablauf dieser Frist nur noch zur Rückkehr nach einem Oldenburgischen Hafen, oder nach der Weser, Jade oder Ems gültig.

### Mannschaft= der Küsten= und Flußschiffe.

Art. 18. Die Mannschaft eines Oldenburgischen Küsten= und Flußschiffes (Art. 13., §. 1.) soll einschließlich des Führers mindestens zur Hälfte aus Oldenburgischen Staats= angehörigen oder aus Angehörigen eines anderen deutschen Bundesstaates bestehen.

### Mannschaft der Seeschiffe. Musterrolle.

Art. 19. §. 1. Der Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes soll Oldenburgischer Staatsangehöriger sein.

§. 2. Die Mannschaft eines jeden Oldenburgischen Seeschiffes soll in einer neben dem Seepasse zu führenden, in der von der Regierung festzustellenden Form ausgefertigten Musterrolle namentlich verzeichnet sein.

§. 3. Kann der Bestimmung des §. 1. nicht genügt werden, so ist die Regierung, und in Nothfällen ein Oldenburgischer Consul oder der Wasserschout ermächtigt, eine Ausnahme zu bewilligen.

### Ausfertigung und Dauer der Musterrolle.

Art. 20. §. 1. Die Musterrolle soll ausgefertigt werden:

- a) für diejenigen Schiffe, deren Mannschaft nur für eine Reise angenommen ist, beim Antritt einer jeden Reise von einem Oldenburgischen Hafen oder einem andern Hafen an der Weser oder Jade;
- b) für diejenigen Schiffe, deren Mannschaft in Jahres= heuer steht, beim Antritt der ersten Reise im Jahre.

§. 2. Die Musterrolle bleibt gültig in dem Falle des §. 1. unter a. bis zur Rückkehr eines Oldenburgischen Schiffes nach einem Oldenburgischen Hafen, oder nach der Weser oder Jade, in dem Falle des §. 1. unter b) bis zum Ablaufe des Jahres.

### Änderungen in der Mannschaft.

Art. 21. §. 1. Tritt während der Dauer der Gültigkeit der Musterrolle eine Änderung in der Mannschaft ein, so ist solches, falls das Schiff in einem inländischen Hafen oder in einem anderen Hafen an der Weser oder Jade liegt, dem zur Ausstellung von Musterrollen befugten Beamten vor Antritt einer neuen Reise anzuzeigen und von diesem auf der Musterrolle zu bemerken.

§. 2. Tritt die Veränderung während einer Seereise oder in einem auswärtigen Hafen ein, so muß dieselbe durch den dort angestellten Oldenburgischen Consul oder, wenn ein solcher daselbst nicht angestellt ist, durch den Consul einer befreundeten Regierung bescheinigt werden.

### Vorlegung der Schiffspapiere bei den Consuln.

Art. 22. §. 1. Kommt ein Seeschiff in einen auswärtigen Hafen, in welchem ein Oldenburgischer Consul angestellt ist, um dort zu löschen oder zu laden, so sind die Schiffspapiere (Registerbrief, Schiffspass und Musterrolle) dem Consul zur Einsicht vorzulegen.

§. 2. Wenn seit Ausstellung des Seepasses bereits mehr als zwei Jahre verflossen sind und das Schiff nicht direct nach einem Oldenburgischen Hafen oder einem Hafen an der Weser, Jade oder Ems zurückkehrt, die Ausfertigung eines neuen Schiffspasses aber nicht rasch genug bewirkt werden kann, so hat der Consul den alten Pass zurückzuhalten und einen Interimspass für das Schiff unter Berücksichtigung der Bestimmung (im Art. 17. §. 2. auszustellen.

Art. 23. Das Wisiren der Schiffspapiere (Art. 13., 16.), so wie die Ausfertigung der Musterrollen (Art. 20.) geschieht:

a) für die von der Weser und deren Nebenflüssen fahrenden oder von da abgehenden Schiffe durch den dortigen Wasserschout,

- b) für die von Wangerooge ausfahrenden oder von da abgehenden Schiffe durch den Bogt daselbst,
  - c) für die von den übrigen Oldenburgischen Häfen oder Plätzen fahrenden oder von da abgehenden Schiffe durch das Amt, in dessen Bezirk das Schiff liegt,
  - d) für Schiffe, welche in auswärtigen Häfen Winterlager gehalten haben, deren Mannschaft aber ganz entlassen war, bei dem Musterungsbeamten (a.—c.), in dessen Districte der Führer des Schiffes wohnt,
- sofern nicht die Regierung für den einen oder anderen Zweck oder Ort besondere Beamte ernennt oder andere Beamte damit beauftragt.

#### Uebergangsbestimmung.

Art. 24. Die Bestimmungen der Artikel 12., 15. §. 2., 16. bis 22. finden auch auf diejenigen Schiffe Anwendung, für welche vor dem im Art. 28. genannten Zeitpunkte bereits ein Oldenburgischer Schiffspasß ertheilt worden.

#### Strafbestimmungen.

Art. 25. §. 1. Uebertretungen der Bestimmungen im Artikel 5. §. 1., Artikel 6., Artikel 8. §. 4., Artikel 9. §. 2., Artikel 11. §. 1., Artikel 12., 13., 16. §. 1., Artikel 19. §. 2., Artikel 21. und 22. werden, wenn nicht schwerere Strafen dadurch verwirkt sind, polizeilich mit Geldstrafen bis zu 50 Thaler bestraft.

§. 2. Sind die Schiffspapiere im Falle einer Uebertretung der Bestimmung des Artikel 12. §. 2. für ein anderes Schiff benutzt, so kann die Strafe bis zu 500 Thlr. gesteigert und außerdem demjenigen, der wissentlich oder aus grober Fahrlässigkeit eine solche Benutzung gestattet hat, der Anspruch auf Ertheilung von Schiffspapieren so wie die Befugniß zur Führung eines Oldenburgischen Schiffes entzogen werden.

§. 2. Das Amt, in dessen Bezirk die Uebertretung begangen, oder falls die Uebertretung im Auslande geschehen, in dessen Bezirke der Uebertreter wohnt, hat die Untersuchung zu führen und in den Fällen des §. 1. die verwirkte Strafe zu erkennen, im Falle des §. 2. aber die Verhandlungen an das zuständige Gericht zur Entscheidung einzusenden.

#### Verwendung der Geldstrafen.

Art. 26. §. 1. Die auf Grund dieses Gesetzes erkannten Geldstrafen sollen zum Besten hilfbedürftiger Schiffleute verwendet werden.

§. 2. Das in dieser Beziehung weiter Erforderliche soll im Verwaltungswege geregelt werden.

#### Sporteln und Gebühren\*).

Art. 27. §. 1. An Sporteln und Gebühren sind, einschließlich der Ausfertigungs- und Siegelgebühren, zu entrichten:

- a) für die Ausfertigung eines Vielbriefes, oder einer Bescheinigung wegen eingetretener Veränderung in den Angaben des Vielbriefes, einschließlich der Aufnahme des Protocolls über die Erklärung des Schiffsbauemeisters und dessen Verpflichtung 1 Thlr.;
- b) für die Eintragung eines Schiffes in das Register einschließlich des Protocolls über die eidliche Bestätigung des Eigenthums und der Ausfertigung eines Registerbriefes und eines Seepasses:
  - 1) bei Schiffen von und bis 18 Schiffslasten 1 Thlr.,  
und
  - 2) bei größeren Schiffen für jede volle Schiffslast  
4 Grote;

---

\*) Die durch Gesetz vom 6. April 1857 festgestellten Gebühren und Sporteln sind hierin aufgenommen.

c) für Eintragung einer Aenderung in das Register und Bemerkung des Erforderlichen auf dem Registerbrieft und eintretenden Falls Ausfertigung eines neuen Seepasses:

1. wenn das Eigenthum eines ganzen Schiffs übergegangen, die volle unter b. bestimmte Gebühr,
2. wenn nur das Eigenthum eines Theils des Schiffs übergegangen, imgleichen
3. für Eintragung einer Aenderung in der Beschreibung des Schiffes, die Hälfte der unter b. bestimmten Gebühr,
4. wenn eine Namensänderung nach Artikel 7. §. 2. bewilligt worden, außer der etwa nach den Bestimmungen unter 1. bis 3. zu entrichtenden, die volle unter b. bestimmte Gebühr sowie die Kosten der erforderlichen Bekanntmachungen;

d) für die Ausfertigung eines Seepasses für ein Schiff, welches bereits einen solchen besessen hat und wobei keine Aenderung im Register bemerkt worden, die Hälfte der unter b. bestimmten Gebühr;

e) für die Ausfertigung der Musterrolle und Bemerkung einer Veränderung in der Mannschaft, soweit nicht in den Instructionen für die Consuln diesen höhere Gebühren zugebilligt sind:

1. vom Schiffe für jeden Mann, den Schiffer mitgerechnet . . . . . 12 Grote

2. von der Mannschaft:

von einem Steuermann . . . . . 24 "

" " Zimmermann . . . . . 18 "

" " Untersteuermann, Koch oder Bootsmann . . . . . 15 "

" " Matrosen . . . . . 12 "

" " Leichtmatrosen . . . . . 9 "

" " Jungen . . . . . 6 "

wenn aber der eine oder andere derselben die legt vorhergehende Reise mit demselben Schiffe gemacht hat, von diesem die Hälfte der Gebühr;

f) für die Visirung der Schiffspapiere einschließlich Eintragung einer Aenderung in der Führung eines Schiffes, mit dem unter e. gemachten Vorbehalte 18 Grote.

Alle diese Handlungen geschehen stempelfrei.

§. 2. Die Gebühren für die §. 1. erwähnten Handlungen fließen, soweit dieselben von der Regierung oder von einem Amte wahrgenommen werden, in die Landescaffe, eintretenden Falls nach Abzug der den Beamten begleichenden Ausfertigungs- und Siegelgebühren, sonst aber erhalten solche die zur Vornahme dieser Handlungen bezeichneten oder noch zu bezeichnenden Personen.

§. 3. Wird die Vermittelung des Amtes behuf Ausfertigung der Schiffspapiere u. zu Handlungen in Anspruch genommen, wofür im §. 1. keine besondere Gebührensätze bestimmt sind, so kommen dafür die Bestimmungen der Amtssportelntaxe zur Anwendung.

Art. 28. Die Bestimmungen dieses Gesetzes treten am 1. October d. J. in Kraft.

---

**A.**

**Registerbrief.**

Die Großherzoglich-Oldenburgische Regierung des Herzogthums Oldenburg bezeugt hiemit, daß hiesige Staatsangehörige

gehörig bewiesen und eidlich bekräftigt haben, daß das Schiff, genannt welches nach dem beigebrachten Vielbriefe vom



18 über Deck zwischen den Steven 10 Fuß lang,  
 über den Barkhölzern 10 Fuß breit und in der Mitte  
 von einer unter den Decksplanken von Bord zu Bord gezo-  
 genen Richtschnur bis auf die Bodenplanken 10 Fuß  
 (alles in rheinländischer Fußmaße) tief ist, und am 10 ten  
 18 zu wo es neu erbaut  
 worden, vom Stapel gelassen und nach dem gleichfalls bei-  
 gebracht, auf Grund des Gesetzes vom 18ten August 1856  
 ausgefertigten Meßbriefe vom 10 ten 18  
 zu Schiffslasten gemessen ist, ihr alleiniges Eigenthum  
 sei und daß demgemäß, und nachdem die obengenannten  
 Eigenthümer dieses Schiffes sich verpflichtet haben, jede in  
 dem Eigenthume desselben durch Hinzutritt eines oder meh-  
 rerer neuer oder Abgang des einen oder anderen der bis-  
 herigen Eigenthümer entstehende Veränderung sofort unter  
 Einlieferung dieses Registerbriefes anzuzeigen, das oben  
 bezeichnete Schiff  
 in das Register der Oldenburgischen Schiffe eingetragen und  
 dadurch als zur Führung der Oldenburgischen Flagge be-  
 rechtigt anerkannt ist.

Zur Beglaubigung dessen und in Gemäßheit der dar-  
 über geltenden gesetzlichen Bestimmungen ist dieser Register-  
 brief unter dem Siegel der Regierung ausgefertigt und von  
 dem Vorsitzenden derselben unterzeichnet.

Gegeben Oldenburg den  
 eintausend achthundert

**B.**

**S e e p a ß.**

Die Großherzoglich-Oldenburgische Regierung des Her-  
 zogthums Oldenburg ersucht im Namen und auf Befehl  
 Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs durch diesen

offenen Brief alle Civil- und Militair-Behörden und insbesondere alle Befehlshaber zu Wasser und zu Lande, das Schiff

welches nach dem darüber ertheilten Registerbriefe in das Register der Oldenburgischen Schiffe eingetragen und dadurch als zur Führung der Oldenburgischen Flagge berechtigt anerkannt ist, und den zur Führung desselben bestellten Inhaber dieses Briefes

sowie die in der Musterrolle verzeichnete Schiffsmannschaft, nicht weniger die an Bord desselben etwa befindlichen Reisenden und Güter in allen Orten und Häfen und auf allen Meeren und Gewässern frei passiren, repassiren und handeln zu lassen, auch dem Führer des Schiffes auf sein Ersuchen Schutz und Beförderung, wenn er dessen benöthigt sein sollte, zu ertheilen, welches in ähnlichen Fällen gern erwiedert werden wird.

Zur Beglaubigung dessen und in Gemäßheit der darüber geltenden gesetzlichen Bestimmungen ist dieser Seepaß unter dem Siegel der Regierung ausgefertigt und von dem Vorsitzenden derselben unterzeichnet.

Gegeben Oldenburg,

C.

Interimspass.

Der Großherzoglich-Oldenburgische (General-) Consul  
zu . . . . . bezeugt hiemit, daß  
vor ihm erschienen sei\*) . . . . . (N. N. als genügend  
legitimierter Bevollmächtigter des N. N.) und dargethan habe,

\*) Wird auf Grund der Bestimmung des Art. 22. ein Interimspass ertheilt, so ist zu setzen: erschienen sei . . . . .  
welcher durch Vorlegung des Registerbriefes vom . . . . . nachge-  
wiesen hat, daß das Schiff . . . . . in das

daß er (sein Auftraggeber) Oldenburgischer Staatsangehöriger und alleiniger Eigenthümer des Schiffes, genannt welches geführt werden soll von — — — sei, so wie daß derselbe durch einen eidlichen Revers versichert habe, daß das Schiff sein (des N. N.) alleiniges Eigenthum sei und daß darnach das gedachte Schiff auf Grund des Gesetzes vom 21sten August 1856 zur Eintragung in das Register der Oldenburgischen Schiffe und zur Führung der Oldenburgischen Flagge berechtigt sei.

Derselbe ertheilt demnach Kraft des ihm von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Oldenburg ertheilten Auftrages und in Gemäßheit der geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das gedachte Schiff den gegenwärtigen, für Monate und mit Ablauf derselben nur noch nach einem Oldenburgischen Hafen oder nach einem andern Hafen an der Weser oder Jade sowie nach der Ems gültigen Interimspaf, welcher während dieser Zeit die Stelle eines förmlichen Seepasses vertritt, und durch den Alle und Jede, denen derselbe vorgelegt wird, Namens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung gebeten werden, den Inhaber dieses mit dem vorbenannten Schiffe ungehindert passiren zu lassen.

Zur Beglaubigung dessen ist dieser Interimspaf mit dem (General-) Consulatsiegel bedruckt und unterzeichnet.

So geschehen

Großherzoglich-Oldenburgisches (General-) Consulat.

---

Register der Oldenburgischen Schiffe eingetragen und darnach zur Führung der Oldenburgischen Flagge berechtigt sei.

Derselbe ertheilt x. für das gedachte Schiff statt des demselben ertheilten aber zur Zeit abgelaufenen Seepasses den gegenwärtigen x.

---

## 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

und zur Entgegennahme der das Schiff betreffenden Verfügungen berechtigt und verpflichtet betrachtet.

§. 5. Die Eintragung eines bereits unter Oldenburgischer Flagge fahrenden Seeschiffes in das Schiffsregister ist, unter Vorlegung der früher für dasselbe ausgefertigten Schiffspapiere, ferner des Bielbriefes und des Meßbriefes, bei demjenigen Amte mündlich oder schriftlich zu beantragen, in dessen Bezirk der Eigenthümer (bei mehreren Eigenthümern der Correspondent oder correspondirende Rheder) wohnt oder das Schiff liegt, und ist dabei zugleich nachzuweisen, daß die zur Führung des Schiffes bestimmte Person nach den Bestimmungen über die Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes, als Schiffsführer zugelassen werden kann.

Das Amt hat das eingereichte Gesuch oder das über den Antrag aufgenommene Protocoll, wenn es kein Bedenken gegen die Bewilligung desselben hegt, nebst den Anlagen zur kurzen Hand mit einer entsprechenden Bemerkung an die Regierung einzusenden. Stehen der Bewilligung des Antrages Bedenken entgegen, so hat das Amt vorher die Beseitigung derselben zu veranlassen.

§. 6. Zur Bewirkung der Eintragung der bereits unter Oldenburgischer Flagge fahrenden Küsten- und Flußschiffe, so wie der künftig in das alleinige Eigenthum von Oldenburgischen Staatsangehörigen übergehenden Schiffe jeder Art, welche 5 Schiffslasten und darüber groß sind, in das Register sind, außer den nach §. 5. erforderlichen Urkunden und Nachweisen, eintretenden Falls auch die sonstigen zum Beweise des Eigenthums erforderlichen Urkunden und die Behuf der Eidesleistung etwa ausgestellten Vollmachten bei dem betreffenden Amte (§. 5.) einzureichen. Dabei ist zugleich der Name anzugeben, welchen das Schiff künftig führen soll, so wie nöthigenfalls nachzuweisen, daß der oder die Eigenthümer Oldenburgische Staatsangehörige sind.

Dieser Antrag kann rücksichtlich der neu erbauten Schiffe auch bei demjenigen Amte gestellt werden, in dessen Bezirk das Schiff erbaut ist.

§. 7. Kann bei dem Antrage auf Registrirung eines Schiffes (§. 5. 6.) ein Meßbrief über die geschehene vollständige Messung desselben noch nicht beigebracht werden, so genügt:

- a) für die in einem inländischen Hafen oder in einem andern Hafen an der Weser oder Jade liegenden Schiffe die Beibringung des von einem dazu berechtigten Messungsbeamten ausgefertigten Messungsberichts, oder auch der Nachweis, daß ein solcher bereits an die Regierung eingesandt sei, oder wenn in dem Hafen, in welchem das Schiff liegt, ein zur vollständigen Messung berechtigter Beamter nicht angestellt ist, einstweilen die Beibringung eines Meßbriefes über die geschehene einfache Messung;
- b) für die etwa in andern Häfen liegenden Schiffe die Beibringung eines Meßbriefes nach dem dort geltenden Verfahren,

und soll darnach einstweilen, und bis eine vollständige Messung des Schiffes nach den dafür erlassenen Bestimmungen vorgenommen werden kann, die Größe des Schiffes in den Schiffspapieren bemerkt werden.

§. 8. Findet das Amt, daß den gesetzlichen Anforderungen für die Registrirung des Schiffes und beziehungsweise für die Ausfertigung eines Seepasses genügt sei, so hat es den oder die Eigenthümer des Schiffes zur Ausstellung des nach Art. 5. des Gesetzes erforderlichen schriftlichen Versprechens und zur eidlichen Bestärkung des Eigenthums zu veranlassen.

Das über diese Verhandlung aufzunehmende Protocoll ist, mit sämtlichen beigebrachten Nachweisen, zur kurzen Hand behuf Eintragung des Schiffes in das Register und

Ausfertigung der Schiffspapiere an die Regierung einzusenden.

§. 9. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn das Eigenthum eines bereits in das Register eingetragenen Schiffes ganz oder theilweise auf einen anderen übergeht, oder sonst (Art. 7. §. 2., Art. 8. §. 4., Art. 9. §. 2. des Gesetzes) eine Aenderung in dem Register nothwendig wird.

§. 10. Die Ausfertigung eines Seepasses für ein Schiff, welches bereits einen Registerbrief besitzt, kann bei der Regierung unmittelbar beantragt werden, und ist zu dem Ende der Registerbrief, eintretenden Falls auch der abgelaufene Seepaß, bei derselben einzureichen, auch, wenn eine Aenderung in der Führung des Schiffes eintreten soll, nachzuweisen, daß der Schiffsführer die gesetzlichen Erfordernisse besitze und Oldenburgischer Staatsangehöriger sei.

§. 11. Jedem Oldenburgischen Seeschiffe soll von der Regierung eine Nummer, zur Führung in einer Nummerflagge, beigelegt und solche sowohl auf dem Registerbriefe als auf dem Seepasse bemerkt werden.

Die Nummerflagge muß stets zugleich mit der Schiffsflagge aufgezo- gen werden.

§. 12. Diejenigen Seeschiffe, welchen vor dem 1. October d. J. auf Grund der Verordnung vom 2. Juni 1840 eine Flaggennummer beigelegt worden, behalten dieselbe.

Den übrigen Seeschiffen soll die Flaggennummer bei der Eintragung in das Schiffsregister beigelegt werden.

§. 13. Die Flaggennummer ist mit schwarzen Ziffern in einer weißen Flagge, welche oben am Stock in einem blauen Felde ein rothes Kreuz, als Zeichen der Oldenburgischen Flagge, enthält, so anzubringen, daß sie beim Auswehen der Flagge leicht erkennbar wird.

§. 14. Die Führung einer anderen Nummer, als dem Schiffe beigelegt worden, oder einer anderen Nummerflagge, als im §. 13. beschrieben, so wie das Unterlassen

der Führung der vorgeschriebenen Nummerflagge, werden polizeilich bestraft.

§. 15. Die den Schiffen zur Führung in der Nummerflagge neu beigelegten, so wie die durch Abgang der Schiffe erledigten Nummern sollen von Zeit zu Zeit bekannt gemacht werden.

§. 16. Die Musterrollen für die Mannschaft der Oldenburgischen Seeschiffe sollen bis weiter nach dem in der Anlage II. \*) enthaltenen Muster ausgefertigt werden.

§. 17. Die Ausfertigung der Musterrollen (Art. 20. des Gesetzes) geschieht bis weiter für diejenigen Schiffe:

- a) welche von der Weser und deren Nebenflüssen aus fahren oder von da abgehen, durch den Wasserschout zu Brake;
- b) welche von dem an der Jade liegenden Theile des Amts Burhave aus fahren oder abgehen, durch das Amt Burhave;
- c) welche von den an der Jade liegenden Plätzen oder Häfen des Kreises Neuenburg und des Amts Barel aus fahren oder von da abgehen, durch den in Barel anzustellenden Musterungsbeamten;
- d) welche von den Häfen und Plätzen des Kreises Jever (mit Ausschluß von Wangerooge) aus fahren oder von da abgehen, durch den in Hooksiel anzustellenden Musterungsbeamten;
- e) welche von Wangerooge aus fahren und von da abgehen, durch den Vogt daselbst;
- f) welche von den Oldenburgischen Häfen und Plätzen an den Nebenflüssen der Ems aus fahren oder von da abgehen, durch den in Barzel anzustellenden Musterungsbeamten.

§. 18. Die Registerbriefe der Küsten- und Flußschiffe

---

\*) Der Abdruck dieser Anlage erschien unnöthig.





werfte das Schiff von Bauart vom  
 Kiel auf aus Holze neu erbaut sei, so daß dasselbe  
 in rheinländischer Fußmaasse über Deck zwischen den beiden  
 Steven eine Länge von Fuß, über den Barkhölzern eine  
 Breite von Fuß und in der Mitte, von einer unter den  
 Decksplanken von Bord zu Bord gezogenen Richtschnur bis  
 auf die Bodenplanken eine Tiefe von Fuß habe, so  
 wie daß dieses Schiff am vom Stapel gelassen  
 und an

abgeliefert und zum Eigenthume übertragen sei.

Zur Beurkundung dessen ist dieser Vielbrief in Ge-  
 mäßheit der darüber geltenden Bestimmungen ausgefertigt.

Gegeben den

### III. Erfordernisse für die Steuerleute und Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes.

#### A. Gesetz vom 21. August 1856.

Art. 1. Als Führer (Capitain) oder Steuermann  
 eines Oldenburgischen Seeschiffes soll nur derjenige bei der  
 Musterung zugelassen und in den Schiffspasß eingetragen  
 werden, der den Bestimmungen dieses Gesetzes genügt hat.

Art. 2. §. 1. Als Untersteuermann ist nur  
 derjenige zuzulassen, der

- a) das zwanzigste Lebensjahr vollendet,
- b) mindestens 4 Jahre zur See und darunter mindestens  
 2 Jahre als Vollmatrose gefahren und
- c) die vorgeschriebene Steuermannsprüfung bestanden hat.

§. 2. Der so Geprüfte kann auch als Steuermann eines nur die europäischen Gewässer, wozu auch das mittelländische Meer gerechnet wird, befahrenden Schiffes mit nur Einem Steuermann, zugelassen werden, wenn er bei der Prüfung dazu für befähigt ausdrücklich erklärt wird.

Art. 3. Als Obersteuermann oder als Steuermann eines Schiffes, welches mit nur einem Steuermann fährt, soll für außereuropäische Reisen nur derjenige zugelassen werden, der

- a) das zwei und zwanzigste Lebensjahr vollendet,
- b) außer der vierjährigen gesetzlichen Dienstzeit (Art. 2. §. 1. b.) wenigstens ein Jahr als geprüfter Untersteuermann bezw. Steuermann auf europäischen Gewässern gedient und
- c) die vorgeschriebene Obersteuermannsprüfung wohl bestanden hat.

Art. 4. Als Führer eines Schiffes auf Reisen in europäischen Gewässern soll nur derjenige zugelassen werden, der

1. fünf und zwanzig Jahre alt ist,
2. außer der vierjährigen gesetzlichen Fahrzeit (Art. 2. §. 1. b.) mindestens drei Jahre als Steuermann gedient hat,
3. nachweist, daß er die vorgeschriebene Untersteuermannsprüfung bestanden und dabei für befähigt erklärt sei, als Steuermann für Reisen in europäischen Gewässern zu dienen, sowie
4. genügende Beweise des guten Verhaltens im Steuermannsdienste beibringt.

Art. 5. Als Führer eines Schiffes auf Reisen in außereuropäischen Gewässern soll nur derjenige zugelassen werden, der

1. fünf und zwanzig Jahre alt,
2. mindestens zwei Jahre als Obersteuermann, mithin

im Ganzen mindestens sieben Fahrjahre, und unter diesen drei volle Jahre als Steuermann in activem Dienst gewesen ist,

3. die Obersteuermannsprüfung wohl bestanden hat, und
4. genügende Beweise seines guten Verhaltens im Steuermannsdienste beibringt.

Art. 6. Die in Art. 2. bis 5. vorgeschriebene Dienstzeit zur See kann ganz oder theilweise auf fremden Schiffen zugebracht werden.

Art. 7. §. 1. Auswärts gebildete und geprüfte Steuerleute, welche in gleicher Eigenschaft oder als Führer auf einem Oldenburgischen Schiffe zugelassen werden wollen, haben sich einer Nachprüfung ihrer Kenntnisse nach den für die hiesigen Prüfungen geltenden Bestimmungen zu unterwerfen.

§. 2. Die Regierung ist ermächtigt, die Prüfungen bei auswärtigen Lehranstalten als für die Zulassung zum Dienste auf Oldenburgischen Schiffen genügend zu erklären, wenn dabei nach denselben Grundsätzen verfahren wird, wie bei den hiesigen Prüfungen.

Art. 8. Diejenigen, welche zur Zeit der Verkündung dieses Gesetzes bereits als Untersteuermann, Steuermann, Obersteuermann oder Führer eines Oldenburgischen Schiffes gefahren haben, sind zwar berechtigt, in derselben Eigenschaft und auf denselben Gewässern, welche sie bisher in solcher Eigenschaft befahren, fortzudienen, wenn sie auch die nach diesem Gesetze erforderliche Dienstzeit in den niederen Dienstgraden noch nicht durchgemacht, oder auch das für ihren jetzigen Dienstgrad erforderliche Lebensalter noch nicht erreicht haben; es haben jedoch die Steuerleute in ihrem bisherigen Dienstgrade die ihnen noch etwa fehlenden Fahrjahre nachzuholen beziehungsweise das erforderliche Lebensalter abzuwarten, bevor sie nach vorschriftsmäßig bestandener Prüfung

zu einer höheren Stellung auf einem Oldenburgischen Schiffe zugelassen werden können.

Art. 9. Die Bestimmungen der Art. 1. bis 7. dieses Gesetzes treten am 1. October dieses Jahres in Kraft.

**B. Regierungsbekanntmachung vom 23. Aug. 1856  
betr. den Nachweis der Erfordernisse für die Zulassung  
als Steuermann oder Führer eines Oldenburgischen  
Seeschiffes.**

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Gesetzes vom 21sten August 1856, betreffend die Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes, wird hierdurch mit Höchster Genehmigung Folgendes bekannt gemacht:

§. 1. Diejenigen, welche zur Zeit der Verkündung des gedachten Gesetzes bereits als Untersteuermann, Steuermann (Einzelsteuermann), Obersteuermann, oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes gefahren, haben sich mit den nöthigen Bescheinigungen darüber, daß und in welcher Eigenschaft und auf welchen Reisen sie auf Oldenburgischen Schiffen die See befahren haben, zu versehen.

§. 2. Für diejenigen, welche mit einem ordnungsmäßig ausgefertigten und fortgeführten Schiffsdienstbuche versehen sind, giebt dieses für die darin bescheinigten Umstände genügenden Beweis, insoweit nicht eine Unrichtigkeit der Zeugnisse u. sich herausstellt.

§. 3. Diejenigen, welche mit einem solchen Schiffsdienstbuch nicht versehen sind, haben sich, wenn sie bis jetzt als Steuerleute gefahren haben, die Bescheinigungen, daß und in welcher besonderen Stellung und auf welchen Reisen sie als Steuerleute gefahren haben, von dem Musterungsbeamten, vor welchem die Musterrolle für die fragliche Reise

abgeschlossen ist, oder falls dieses nicht geschehen, von ihren bisherigen Schiffern, oder wenn diese nicht zur Stelle sind, von anderen der fraglichen Verhältnisse kundigen Personen ausstellen und diese Bescheinigungen von dem Musterungsbeamten, in dessen Bezirk das fragliche Schiff damals zu Hause gehörte, bestätigen zu lassen.

§. 4. Diejenigen, welche bisher als Führer eines Oldenburgischen Schiffes die See befahren, haben durch Beibringung der bezüglichen Schiffspapiere, wenn solche aber nicht vorhanden, durch Bescheinigungen der Musterungs- oder Hafenbeamten, deren Bezirk das von ihnen geführte Schiff angehört, nachzuweisen, auf welchen Reisen — ob nur in europäischen (Art. 2. §. 2. des Gesetzes) oder auch in außereuropäischen Gewässern — sie Oldenburgische Schiffe geführt haben.

§. 5. Nach dem 1. October d. J. sollen keinem Oldenburgischen Schiffe Schiffspapiere ausgefertigt werden, wenn nicht nachgewiesen ist, daß der als Führer desselben Bezeichnete bereits als Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes gedient (§. 4.), oder den an die Schiffsführer nach Art. 4. und 5. des Gesetzes vom 21sten August 1856, betr. den Nachweis der Erfordernisse für die Zulassung als Steuer- mann oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes, zu stellenden Anforderungen genügt hat.

§. 6. Die Musterung für ein in einem Oldenburgischen Hafen, oder auf der Weser oder Jade liegendes Oldenburgisches Seeschiff darf nur dann vorgenommen werden, wenn nachgewiesen ist, daß

- a) der Schiffsführer den gesetzlichen Anforderungen auch in Beziehung auf die beabsichtigte Reise genügt hat,
- b) der Steuer- mann oder die Steuerleute den gesetzlichen Anforderungen in Beziehung auf die Dienststellung, für welche dieselben mustern, und auf die beabsichtigten Reisen genügt haben.

§. 7. Wer als Führer oder Steuermann eines Oldenburgischen Schiffes zur Zeit der Verkündung des Gesetzes noch nicht gefahren, hat sich zur Bornahme der geforderten Prüfung bis weiter an das Amt Elsfleth zu wenden und dabei zugleich sein Lebensalter, so wie daß und wie lange und in welcher Dienststellung, auch auf welchen Reisen er die See befahren, nachzuweisen.

§. 8. Findet das Amt, daß den gesetzlichen Anforderungen in Beziehung auf Lebensalter und Fahrzeit für diejenige Dienststellung genügt sei, für welche die Prüfung beantragt wird, so hat es die Bornahme derselben zu veranlassen.

Für die vorzunehmende Prüfung wird von den auf der Navigationschule zu Elsfleth gebildeten Seeleuten keine Gebühr entrichtet; auswärts gebildete Seeleute haben für die Prüfung zum Untersteuermann 2½ Thlr., zum Obersteuermann oder Einzelsteuermann 5 Thlr., zum Schiffsführer 10 Thlr. zu entrichten.

§. 9. Bis weiter soll es einer neuen Prüfung für diejenigen Seeleute nicht bedürfen, welche:

- a) auf der Navigationschule zu Bremen gebildet sind und dort das Obersteuermanns-Examen bestanden haben, wogegen das dort bestandene Untersteuermanns-Examen nur von der Prüfung, um als Untersteuermann in Dienst treten zu können, befreit,
- b) auf den Navigationschulen zu Emden, Papenburg, Timmel oder Stade gebildet und nach dort bestandenem Examen zum Dienste auf allen Gewässern befähigt erklärt sind, wogegen diejenigen, in deren Prüfungszeugnissen dies nicht ausdrücklich erklärt ist, ohne Nachprüfung nur als Schiffsführer oder Steuerleute für Reisen in europäischen Gewässern zugelassen werden sollen\*).

\*) Die Bestimmungen unter a. und b. sind durch Regierungsbekanntmachung vom 14. Juli 1858 aufgehoben.

Diejenigen, welche auf anderen auswärtigen Navigationschulen gebildet sind und die Befreiung von einer Nachprüfung beantragen wollen, haben sich dieserhalb, unter Vorlegung ihrer Zeugnisse, an die Regierung zu wenden.

§. 10. Diejenigen, welche auf auswärtigen Lehranstalten gebildet und geprüft sind, haben bei der ersten Musterung für eine Seereise auf einem Oldenburgischen Schiffe dem Musterungsbeamten die nöthigen Nachweise zu liefern, und zwar sowohl über die bestandene Prüfung, als auch darüber, daß sie den gesetzlichen Anforderungen rücksichtlich des Lebensalters und der Fahrzeit genügt haben, worüber denselben eine Bescheinigung zu ertheilen ist.

---

### C. Regierungsbekanntmachung vom 4. Septbr. 1856 wegen der neuen Einrichtung der Navigationschule zu Elsfleth.

Nachdem eine neue Einrichtung der Navigationschule zu Elsfleth und deren Erweiterung zu einer zweiclassigen Schulanstalt Höchstgenehmigt worden, auch die nöthigen Einrichtungen getroffen sind, um die neue Schule in den ersten Tagen des nächsten Monats October eröffnen, und den Unterricht in beiden Classen beginnen zu können, wird dies unter Hinweisung auf die Vorschriften des Gesetzes vom 21. v. Mts., betreffend die Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffs und der denselben Gegenstand betreffenden Regierungsbekanntmachung vom 23. v. Mts. hiedurch bekannt gemacht.

Zugleich bringt die Regierung die über die Einrichtung der Navigationschule und den Schulplan getroffenen Bestimmungen nachfolgend zur allgemeinen Kunde:



1. Die Navigationsschule steht unter der Oberaufsicht der Regierung.

2. Die Verwaltung der Angelegenheiten der Schule ist einer Schulcommission übertragen, welche aus dem ersten Beamten des Amts Elsfleth und den beiden Navigationslehrern besteht.

3. An diese „Schulcommission für die Navigationsschule zu Elsfleth“ haben sich Alle diejenigen zu wenden, welche entweder:

a) in die Obersteuermannsclasse aufgenommen zu werden wünschen, oder

b) nach dem 1. October d. J. sich der im oben gedachten Gesetze vom 21. v. Mts. vorgeschriebenen Prüfung als Unter- oder Obersteuermann zu unterziehen haben, um in solcher Eigenschaft oder als Capitain auf einem Oldenburgischen Seeschiffe zugelassen zu werden.

4. Der Unterricht in der Navigationsschule zerfällt in zwei von einander getrennte Lehrkursus, deren erster zur Vorbildung der Untersteuerleute, der zweite zu derjenigen der Obersteuerleute bestimmt ist.

5. In die Untersteuermannsclasse kann jeder aufgenommen werden, der über 16 Jahr alt ist, sich schon zur See versucht hat und im Lesen, Schreiben und Rechnen mit ganzen und gebrochnen Zahlen die nöthige Fertigkeit besitzt.

Dieser Cursus dauert fünf Monate und beginnt am 1. April und 1. October.

Die Lehrgegenstände werden vorzugsweise sein:

1. Decimalbrüche, Algebra, ebene Geometrie, ebene Trigonometrie;

2. Compas, dessen Mißweisung und Verwandlung der Course;

3. Geographische Vorkenntnisse in Bezug auf Breite, Länge und Abweichung, Gebrauch von Seekarten;

4. Astronomische Vorkenntnisse und Gebrauch der nautischen Ephemeriden, soweit solche zur Zeit- und Breitenbestimmung aus der Sonne und den Fixsternen, so wie zur Berechnung der Amplitude nothwendig sind;
5. Gebrauch von Octanten und Sextanten und der Tabellen für die Berichtigung der gemessenen Höhen der Himmelskörper. Breitenbestimmung durch Meridianhöhen. Berechnung der Hochwasserzeit.
6. Längenbestimmung durch Chronometer. Zeit- und Breitenbestimmungen;
7. Gebrauch des Lothes, der Logge mit Glas und des Thermometers;
8. Führung des Schiffjournals;
9. Englische Sprache, soweit sie zum Gebrauche der Seekarten, der sailing directions und des Schiffskommando's nöthig ist;
10. Practische Anleitung zur Kenntniß der Sternbilder;
11. Schreibunterricht in Verbindung mit deutscher Sprachlehre, ferner Geographie, vorzugsweise in Beziehung auf Schiffahrt und Handel.

Nach Beendigung dieses ersten Cursus können die Schüler ihr Untersteuermannsexamen ablegen und sofern sie bestanden und die außerdem vorgeschriebenen Eigenschaften besitzen, sofort als Untersteuerleute in Dienst treten, müssen aber wenigstens ein volles Jahr als solche gefahren haben, ehe sie sich zur Aufnahme in die Obersteuermannsclasse melden können.

6. In die Obersteuermannsclasse können nur solche bereits gediente Untersteuerleute eintreten, welche über ihre seemännische Tüchtigkeit und sonstiges Verhalten genügende Zeugnisse beibringen und deren Zulassung außerdem von dem Bestehen einer Vorprüfung abhängt, welche ergeben muß, daß der Aufzunehmende während seiner Dienstzeit sowohl die auf der Untersteuermannsschule gesammelten Fach

kenntnisse und Fertigkeiten gehörig geübt, als auch in den ihm etwa noch mangelnden allgemeinen Schulkenntnissen sich hinreichend fortgebildet hat.

Dieser Cursus dauert fünf Monate und beginnt mit dem 1. April und 1. October.

Die Lehrgegenstände dieser Classe würden umfassen:

1. Theoretische Begründung des im ersten Cursus Erlernten;
2. Geographische Steuermannskunde;
3. Räumliche Geometrie und sphärische Trigonometrie;
4. Astronomische Vorkenntnisse, Beobachtungen durch Octanten und Sextanten;
5. Zeit- und Breitenbestimmungen mit theoretischer Begründung der angewandten Formeln;
6. Längenbestimmung durch Chronometer und Mond-  
distanzen;
7. Bestimmung der Mißweisung, Berechnung der Hoch-  
wasserzeit;
8. Das Einsegeln in die Ems, Jade, Weser und Elbe,  
bis an die gesetzlich bestimmten Lootsenstationen;
9. Fortbildung im Englischen;
10. Kaufmännisches Rechnen und Correspondenz, Handels-  
und Seerecht, Asscuranz- und Havariesachen.

7. Die Aufnahme in die Untersteuermannsclasse geschieht von den Navigationslehrern, die Prüfungen für die Aufnahme in die Obersteuermannsclasse werden vor der Prüfungscommission vorgenommen.

Nur ausnahmsweise können kurze Zeit nach Beginn der Lehrkursus noch Schüler in beiden Classen zugelassen werden, wenn sie in einer mit ihnen vorzunehmenden Prüfung eine solche Vorbildung an den Tag legen, daß sie mit Vortheil und ohne den schon begonnenen Unterricht zu beeinträchtigen, die Schule besuchen können.

8. Die Prüfungen sowohl zum Untersteuermann wie

zum Obersteuermann, welche regelmäßig am Schlusse der erwähnten beiden Lehrkursus öffentlich stattfinden, desgleichen die Vorprüfungen zum Eintritt in die Obersteuermannsschule werden künftig vor einer förmlichen Prüfungs-Commission nach einem bestimmten Reglement abgehalten.

Diese Commission besteht aus:

1. einem juristischen Mitgliede der Schifffahrtscommission,
  2. den Navigationslehrern,
  3. einem Mathematiker von Fach,
  4. einem Aheeder,
  5. zwei Schiffscapitainen, für die Prüfung in den praktischen Fächern.
9. Das Schulgeld beträgt in beiden Classen monatlich drei Thaler Courant.

#### IV. Einführung von Schiffsdienstbüchern.

Gesetz vom 14. April 1857.

Art. 1. §. 1. Jeder, welcher auf einem Oldenburgischen Schiffe von fünf Schiffslasten und darüber, sei es für eine Reise oder auf längere Zeit, Dienste nimmt, muß mit einem vorschriftsmäßig ausgefertigten Schiffsdienstbuche versehen sein.

§. 2. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung findet nur Statt:

- a) bei dem Schiffer, sowie bei mehreren Eigenthümern eines Schiffes, welche dasselbe gemeinschaftlich befahren, ohne in dem Verhältnisse von Vorgesetzten und Untergebenen zu einander zu stehen;
- b) bei denjenigen Schiff sleuten, welche der Schiffsführer etwa im Auslande angenommen hat, bis das Schiff

nach einem Oldenburgischen Hafen oder nach der Weser, Jade oder Ems zurückkehrt und von dort eine neue Reise antritt.

§. 3. Die Familienglieder des Schiffers, welche mit demselben fahren (§. 1.), sollen gleichfalls mit einem Schiffsdienstbuche versehen sein, wenn ihnen auch ein bestimmter Lohn nicht zugesichert ist.

Art. 2. §. 1. Die Ausfertigung des Schiffsdienstbuches geschieht bei demjenigen zum Visiren der Schiffspapiere und zur Ausfertigung der Musterrollen bestimmten Beamten, in dessen Bezirk der Schiffsmann nach dem in Art. 11. bestimmten Zeitpunkte zuerst in Dienst tritt.

§. 2. Form und Inhalt des Schiffsdienstbuches sollen von der Regierung festgestellt werden.

§. 3. Der Ausfertigung eines neuen Schiffsdienstbuches bedarf es nicht, wenn der Schiffsmann bereits ein auf Grund der Regierungsbekanntmachung vom 20. März 1848, betreffend die Einführung von Dienstbüchern für die Mannschaften der von der Weser aus fahrenden Oldenburgischen Schiffe, für ihn ausgefertigtes Dienstbuch besitzt.

§. 4. Die Regierung ist ermächtigt auszusprechen, daß es zur Erfüllung der Bestimmungen in Art. 1. §. 1. dieses Gesetzes genügt, wenn Angehörige eines anderen deutschen Bundesstaates, welche auf einem Oldenburgischen Schiffe Dienste nehmen wollen, ein nach den in ihrer Heimath geltenden Anordnungen ausgefertigtes Schiffsdienstbuch besitzen.

Art. 3. §. 1. Der um die Ausfertigung eines Schiffsdienstbuches nachsuchende Inländer hat seinen Geburtschein, auch, falls er militairpflichtig ist, eine Bescheinigung des zuständigen Amtes beizubringen, daß und auf wie lange ihm ein Dienstbuch ausgefertigt werden kann; zugleich hat derselbe gewissenhaft anzugeben, ob und in welcher Eigenschaft er bereits zu Schiffe gefahren.

Ausländer, welche um die Ausfertigung eines Schiffsdienstbuches nachsuchen, haben sich über ihre Persönlichkeit und, wenn sie einem deutschen Bundesstaate angehören, über die Erfüllung ihrer Militairpflicht genügend auszuweisen.

§. 2. Tritt ein Schiffsmann in eine höhere Dienstclasse ein, als in seinem Schiffsdienstbuche angegeben, so ist dies in demselben unter Angabe des Zeitpunctes nachträglich zu bemerken, und zwar, wenn solches im Inlande geschieht, sofort durch denjenigen Beamten (Art. 2. §. 1.), in dessen Bezirk das Schiff liegt, wenn solches aber im Auslande geschieht, durch den Schiffsführer.

§. 3. Für einen Steuermann eines Oldenburgischen Seeschiffs darf ein Schiffsdienstbuch nicht eher ausgefertigt, und die Eigenschaft eines Schiffsmanns als Steuermann in ein bereits ausgefertigtes Schiffsdienstbuch nicht eher eingetragen werden, bis nachgewiesen worden, daß derselbe den Bestimmungen des Gesetzes vom 21. August 1856 über die Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann eines Oldenburgischen Schiffes genügt habe.

Art. 4. §. 1. Für Minderjährige darf nur dann ein Schiffsbuch ausgefertigt werden, wenn dieselben die Zustimmung ihres Vaters oder Vormundes, sich zu Schiffsdiensten zu vermiethen, beigebracht haben.

Diese Zustimmung gilt als unbedingt erteilt, wenn nicht der Vater oder Vormund im Schiffsdienstbuche hat bemerken lassen, daß und wie weit er sich das Zustimmungsrecht vorbehalten habe.

§. 2. Der Minderjährige, welcher die Zustimmung, sich zu Schiffsdiensten zu vermiethen, erhielt, ist rücksichtlich aller durch die von ihm demgemäß eingegangenen Dienstverhältnisse begründeten Rechte und Verbindlichkeiten, insbesondere auch rücksichtlich des darnach etwa erforderlichen Auftretens vor Gericht den selbstständigen Großjährigen gleich zu achten, jedoch kann das Gericht die Zuziehung des

gesetzlichen Vertreters zu den gerichtlichen Verhandlungen verlangen.

§. 3. Knaben, welche noch schulpflichtig sind, bedürfen bei jedem neuen Vermiethen der Zustimmung ihres gesetzlichen Vertreters.

Art. 5. Die Annahme eines Schiffsmannes, der mit einem Schiffsdienstbuche nicht versehen, ist verboten.

Art. 6. §. 1. Bei der Annahme eines Schiffsmannes ist das Nöthige über das eingegangene Dienstverhältniß in dem Schiffsdienstbuche zu bemerken und von dem Schiffsführer oder dessen Vertreter und dem Inhaber zu unterzeichnen.

§. 2. Der Vertrag ist für beide Theile bindend, sobald die desfällige Bemerkung in das Schiffsdienstbuch eingetragen und unterzeichnet ist, und wird der Schiffsmann dadurch verpflichtet, die herkömmliche Musterrolle zu unterzeichnen, wenn das Schiff eine solche zu führen hat.

§. 3. Weigert sich ein Schiffsmann, seinen Dienst anzutreten oder die Musterrolle zu unterzeichnen, so ist er vom Amte zum Ersatz des dadurch veranlaßten Schadens und zur Erfüllung seiner Verpflichtungen anzuhalten und zu dem Ende nöthigenfalls an Bord des Schiffes zu bringen, wenn nicht der Schiffsführer es vorzieht, an dessen Stelle einen Anderen zu miethen.

Die geschehene Weigerung ist im Schiffsdienstbuche zu bemerken (Art. 7. §. 1.).

Art. 7. §. 1. Jeder Schiffsmann hat sein Schiffsdienstbuch auf Verlangen jeder Polizeibehörde zur Einsicht vorzulegen.

§. 2. Jeder auf einem Küsten- oder Flußschiffe dienende Schiffsmann hat sein Schiffsdienstbuch jährlich dem zum Visiren der Registerbriefe der Küsten- und Flußschiffe bezeichneten Beamten zum Visiren vorzulegen, in dessen Bezirk das Schiff, auf welchem er dient, zu Hause gehört.

Art. 8. §. 1. Bei Beendigung des Dienstverhältnisses hat der Schiffsführer den im Schiffsdienstbuch enthaltenen Vordruck eines Zeugnisses in allen Theilen treu und gewissenhaft auszufüllen und insbesondere zu bemerken, ob und wie weit der Inhaber den Diensten gewachsen sei, welche man von der Classe von Schiff sleuten, zu welchen derselbe gehört, zu erwarten berechtigt ist.

§. 2. Etwaige Beschwerden über das in dem Schiffsdienstbuche ausgestellte Zeugniß sind zunächst zum Versuche einer gütlichen Ausgleichung bei den zur Ausstellung der Schiffsdienstbücher bestimmten Beamten, im Auslande bei dem dort etwa angestellten Oldenburgischen Consul anzubringen.

Art. 9. §. 1. Die Annahme eines Schiffsmannes ohne Schiffsdienstbuch, die Ersleichung eines solchen durch Angabe falscher Namen oder Vorzeigung falscher Zeugnisse, die Fälschung der in das Schiffsdienstbuch eingetragenen Zeugnisse, der wissentliche Gebrauch eines so verfälschten Dienstbuchs, absichtliche Vernichtung oder Verlust des Buchs, sowie jede andere Uebertretung oder Nichtbefolgung der Vorschriften dieses Gesetzes, wird polizeilich mit Gefängniß oder Geldstrafen bestraft, soferne nicht nach den bestehenden Gesetzen eine schwerere Strafe verwirkt ist.

§. 2. Die zu erkennende Polizeistrafe kann bei Rückfällen, sowie bei besonders erschwerenden Umständen bis zu 25 Thlr. Geldstrafe und acht Tage geschärftes Gefängniß gesteigert werden.

§. 3. Die auf Grund dieses Gesetzes erkannten Geldstrafen sollen zum Besten hülfbedürftiger Schiff sleute verwendet werden.

Art. 10. An Gebühren sind zu zahlen:

a) für das Schiffsdienstbuch und dessen Ausfertigung einschließlich der etwa erforderlichen Eintragung des Inhabers in die Listen der Schiff sleute 16 Grote;



b) für die Eintragung eines höheren Dienstranges 3 Grote;

c) für die Visirung der Bücher der auf Küsten- und Flußschiffen dienenden jedesmal 3 Grote.

Art. 11. Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 1857 in Kraft und wird damit die Regierungsbekanntmachung vom 20. März 1848, betreffend die Einführung von Dienstbüchern für die Mannschaften der von der Weser aus fahrenden Oldenburgischen Schiffe, aufgehoben.

Art. 12. Die Regierung ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

## V. Verpflichtung zur Führung von Steuerleuten und Schiffsjungen.

### A. Gesetz vom 5. Juni 1858.

Art. 1. §. 1. Jedes Oldenburgische Seeschiff soll beim Antritt einer jeden Seereise mit einem Steuermann versehen sein, welcher den Anforderungen des Gesetzes vom 21. August 1856, betreffend die Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann oder Führer eines Oldenburgischen Seeschiffes, genügt.

§. 2. Die Regierung ist ermächtigt, zu Gunsten der Seeschiffe von nicht mehr als 40 Schiffslasten zur Erleichterung des Uebergangs für eine von ihr zu bestimmende Zeit eine Ausnahme von der Bestimmung des §. 1. eintreten zu lassen.

Art. 2. §. 1. Jedes Oldenburgische Seeschiff muß beim Antritt einer jeden Seereise von einem Oldenburgischen Hafen oder von einem Hafen an der Weser oder Jade, wenn es gemessen ist

a) zu mehr als 60 Schiffslasten, wenigstens einen,

b) zu mehr als 150 Schiffslasten, wenigstens zwei,

c) zu mehr als 300 Schiffslasten, wenigstens drei Schiffszungen, die als solche in der Musterrolle bezeichnet sind, unter seiner Mannschaft haben.

§. 2. Als Schiffszunge ist nur derjenige anzusehen, der noch nicht länger als achtzehn Monate auf Seeschiffen gefahren hat.

§. 3. Die Musterrolle für ein Oldenburgisches Seeschiff darf nur dann ausgefertigt werden, wenn den Bestimmungen des §. 1. genügt wird, es sei denn, daß der Schiffer versichert, denselben nicht genügen zu können, und auch der Musterungsbeamte nicht im Stande ist, die erforderliche Zahl von Schiffszungen nachzuweisen.

## B. Regierungsbekanntmachung vom 15. Juli 1858.

Auf Grund der Bestimmung in Art. 1. §. 2. des Gesetzes vom 5. v. M., betreffend die Verpflichtung der Oldenburgischen Seeschiffe zur Führung von Steuerleuten und Schiffszungen, wird hierdurch bekannt gemacht, daß Seeschiffe von nicht mehr als 40 Schiffslasten bis zum 1. Januar 1861 auch ohne Annahme eines geprüften Steuermanns zur Musterung zugelassen werden können. Es darf dieses jedoch nur dann geschehen, wenn der die Stelle des Steuermanns vertretende Mann das zwanzigste Lebensjahr vollendet und mindestens vier Jahre, darunter mindestens zwei Jahre als Vollmatrose, zur See gefahren hat.

## VI. Instruction der Oldenburgischen Consuln.

Ministerialbekanntmachung vom 31. December 1843.

§. 1. Jeder Oldenburgische Consul hat in dem Bezirke seines Consulats für die Sicherung, Aufrechthaltung und Beförderung der Rechte und Vortheile der Großherzoglichen Lande und deren Angehörigen und der Schiffahrt und des Handels der Großherzoglichen Unterthanen zu sorgen, und

zu dem Ende die Interessen des Großherzogthums Oldenburg und dessen Angehörigen in seinem Consulatsbezirke zu vertreten, bei den Behörden die nach den jedesmaligen Umständen erforderlich scheinenden Schritte zu thun, vorzüglich darauf zu achten, daß die in dem Consulatsbezirke angestellten Handelsbehörden, die Zollbeamten, Schiffsmäkler u. s. w. ihre Befugniß gegen Oldenburgische Schiffe und Angehörige nicht überschreiten; und mit diesen Behörden und Officialen ein gutes Einverständniß zu unterhalten.

§. 4. Der Consul hat seine besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß die Schiffahrts- und Handelsverbindungen des Großherzogthums Oldenburg mit seinem Consulatsbezirke auf alle angemessene Weise befördert und erleichtert werden.

Hiezu wird es vorzugsweise dienen, daß die zwischen dem Großherzogthum Oldenburg und dem Staate, wo der Consul angestellt ist, etwa bestehenden Handels- und Schiffahrtsverträge streng innegehalten und befolgt, daß wo dergleichen noch nicht bestehen, sie für das Großherzogthum Oldenburg möglichst günstig abgeschlossen, und letzteres überhaupt in allen Handels- und Schiffahrtsverhältnissen den meistbegünstigten Staaten gleichgestellt werde, zu welchem Ende der Consul die geeigneten Anträge an das Großherzogliche Staats- und Cabinets-Ministerium zu richten hat.

Bei Verletzung bestehender Schiffahrts- und Handels-Verträge ist von dem Consul Reclamation zu erheben, und wenn seinem Antrage nicht entsprochen werden sollte, darüber an das Großherzogliche Staats- und Cabinets-Ministerium zu berichten.

§. 6. Die Oldenburgischen Schiffer sind schuldig, unter Vorzeigung ihrer Schiffspapiere bei dem Consul sich zu melden, sofern sie in dem Hafen, wo der Consul residirt, wirklich löschen oder laden, nicht aber, wenn sie aus andern Gründen, etwa aus Noth, oder um Zoll u. zu bezahlen, in den Hafen einlaufen (sofern nicht die im Consulatbezirke geltenden einheimischen Gesetze und Anordnungen ein Anderes vorschreiben).

Für jede Verletzung obiger Verpflichtung soll der Schiffer auf desfallige Anzeige des betreffenden Consuls, nach Maßgabe der Umstände mit einer Geldbuße von 5 bis 25 Thlr. Gold belegt werden, deren Betrag der Schiffahrts-Armencasse zu Brabe zu gut kommen soll.

Die Küsten- und Fluß-Schiffahrt ist jedoch von obiger Verpflichtung gänzlich befreit.

Die Oldenburgischen Schiffer und Oldenburgischen Unterthanen überhaupt haben demnach keinerlei andere Abgaben und Gebühren an den Consul zu entrichten, als was ihm für aufgetragene kaufmännische Bemühungen nach Accord und Gebrauch, oder was ihm für besonders verlangte Consulat-Geschäfte, namentlich für die erforderliche Visirung von Pässen und anderen Schiffspapieren vorschristmäßig (§. 15.) gebührt.

Es wird im Uebrigen von den Schiffern erwartet und sind selbige besonders dahin angewiesen, daß sie von merkwürdigen Vorfällen auf ihrer Reise, die das Interesse der Schiffahrt angehen, den Consuln Anzeige machen.

§. 7. In allen Fällen, wo sich Oldenburgische Unterthanen an den Consul um Rath und Beistand wenden,

hat er sie dahin zu unterstützen, daß sie durch Unbekanntschaft mit den gesetzlichen Vorschriften und örtlichen Verhältnissen als Fremde nicht in Schaden kommen, und ihre Rechte in jeder Beziehung gehörig gewahrt und vertheidigt werden. Zu dem Ende hat der Consul sich bei den Behörden für sie zu verwenden oder erforderlichen Falls sie an geeignete Rechtsbeistände und sonstige Personen zu verweisen und zu empfehlen.

§. 8. Namentlich wird der Consul die Schiffer mit den in seinem Consulatsbezirk bestehenden Hafen-, Zoll- und Lootsen-Reglements und sonstigen Anordnungen, so wie mit allen Einrichtungen bekannt machen, durch deren Kenntniß sie Schaden und Nachtheile von sich abwenden und erlaubte Vortheile sich verschaffen können.

Den an ihn sich wendenden Oldenburgischen Unterthanen überhaupt aber hat der Consul die zur Sicherung und Verfolgung ihrer Rechte und Interessen erforderlichen und gewünschten Urkunden, Atteste, Beglaubigungen, Ursprungs- und Gesundheits-Certificate und andere dergleichen Acte auszustellen, auch Proteste, Verklarungen und sonstige Protocolle aufzunehmen.

§. 9. Die Visirung der Schiffs- und sonstigen Pässe und Schiffspapiere hat der Consul auf Verlangen der Beteiligten vorzunehmen.

§. 10. Wenn ein erkrankter Oldenburgischer Unterthan die Unterstützung des Consuls in Anspruch nimmt, so hat dieser möglichst dafür zu sorgen, daß jener in eine öffentliche Krankenanstalt aufgenommen oder anderweitig auf öffentliche Kosten verpflegt und geheilt werde.

§. 11. In Strandungs- und Havereifällen hat der Consul den sich an ihn wendenden Oldenburgischen Unterthanen allen möglichen Beistand zu leisten und dahin zu wirken, daß der durch einen solchen Unglücksfall drohende Schaden möglichst abgewandt und dessen nähere Umstände

in der Art constatirt und beurkundet werden können, daß den Betheiligten ihre etwaigen Regreß- und Schadens-Ersatz-Ansprüche gehörig gesichert werden.

§. 12. In Kriegszeiten hat der Consul die bei ihm sich meldenden Schiffs-Capitains über Alles dasjenige ausführlich zu belehren, was sie zu beobachten haben, um sich keiner Verletzung der Neutralität schuldig zu machen.

§. 13. Wenn Streitigkeiten zwischen Oldenburgischen Unterthanen, namentlich unter der Mannschaft eines Schiffs oder zwischen Capitain und Matrosen entstehen, so hat der Consul, wenn man sich deshalb an ihn wendet, sich alles Ernstes zu bemühen, durch seine Vermittelung die Beilegung solcher Streitigkeiten und einen Vergleich zwischen den streitenden Theilen zu erwirken.

Gelingt solches nicht, so hat er die Sache zu entscheiden, mit Vorbehalt des Rechts der Parteien, nach erfolgter Rückkehr in die Heimath bei der competenten Behörde eine abermalige Untersuchung und Entscheidung zu begehren. Bis dahin sind die Parteien verpflichtet, sich der Entscheidung des Consuls willig zu unterwerfen.

Einen solchergestalt vermittelten Vergleich oder eine solche, nach protocollarischer Vernehmung der Betheiligten, seiner gewissenhaften Ueberzeugung nach, abzugebende schiedsrichterliche Entscheidung hat er durch ein Protocoll zu beurkunden, und den Betheiligten Abschriften desselben unter dem Consulat-Siegel mitzutheilen.

§. 14. Der Consul darf in Privat-Angelegenheiten Oldenburgischer Unterthanen von Amtswegen und ohne Aufforderung der Betheiligten nur da eintreten, wo dies im Allgemeinen Interesse zur Aufrechthaltung der allgemeinen Ordnung oder zur Wahrung der Interessen abwesender oder hilfloser Personen erforderlich ist.

Zu Fällen dieser Art gehören vorzugsweise folgende:

I. Wenn dem Consul irgend ein Fall bekannt wird, wodurch das Interesse der Oldenburgischen Flagge compromittirt oder deren Sicherheit gefährdet werden könnte, oder die Oldenburgischen Schiffahrts-Polizei-Reglements verlegt werden, so hat er nach sorgfältiger Erwägung aller Umstände mit möglichster Umsicht unaufgefordert Sorge dahin zu tragen, daß durch die angemessensten und wirksamsten Maßregeln, nöthigenfalls durch Requisition der Behörde, Abhülfe geschafft werde; z. B. wenn bestehende Handels- und Schiffahrtsverträge verlegt oder die Neutralität der Oldenburgischen Flagge nicht geachtet würde; wenn ein Oldenburgisches Schiff sich zum Clavenhandel, zu Seeräuberei, Führung von Kriegs-Contrebande, Verkehr mit blockirten Häfen gebrauchen ließe; wenn es falsche Pässe führt oder ächte Oldenburgische Pässe von fremden Schiffen gebraucht werden.

II. Wenn ein unter Oldenburgischer Flagge fahrendes Schiff gestrandet oder schiffbrüchig geworden, und der Capitain verunglückt ist und sich kein hinreichend legitimirtes an seiner Stelle meldet, so muß der Consul sich des Schiffs und der Ladung annehmen (§. 11.). Insbesondere hat er dahin zu wirken, daß gegen das verunglückte Schiff und dessen Ladung keine Art von Strandrecht angewandt werde.

Wenn ein gestrandetes Schiff nicht so reparirt werden kann, daß es wieder in See zu gehen im Stande ist, so hat der Consul sich die auf demselben befindlichen Schiffspapiere abliefern zu lassen.

V. Würde ein Oldenburgisches Schiff von Kriegsschiffen oder Capern aufgebracht oder von Seeräubern genommen, oder wegen Vergehen gegen die Zollgesetze oder aus andern Ursachen mit Embargo belegt werden, so hat der Consul, so viel an ihm ist, die Wiederbefreiung des Schiffs oder des Individuums zu bewirken.

## §. 15. Consulat-Gebühren.

1. Für einen Gesundheitspaß, imgleichen für ein Ursprungs-Certificat:

- a) in Deutschen Häfen 2 Thlr. in der an dem Hafens-  
platze geltenden Währung;
- b) in den Russischen Häfen 2 Rubel Silber;
- c) in den Dänischen, Schwedischen und Norwegischen  
Häfen 3 Rthlr.;
- d) in den Niederländischen Häfen 4 Fl.;
- e) in den Französischen und Belgischen Häfen 8 Fr.;
- f) in den Britischen Häfen 7 Sch. Sterl.;
- g) in den Spanischen, Portugiesischen und Amerikanischen  
Häfen 1½ Doll.

Zusatz zu §. 15. Regierungsbef. vom 30. Juni 1853.

In Gemäßheit Höchster Verfügung wird hiedurch be-  
kannt gemacht: daß von denjenigen hiesigen Seefahrern,  
welche mit ihren Schiffen nach Constantinopel kommen und  
sich, nach den bestehenden Vorschriften, bei dem dortigen  
Großherzoglichen Consulat anmelden, außer den im §. 15.  
der Consulu-Instruction bestimmten Gebühren, wo solche  
bezahlt werden müssen,

1. eine Schiffsexpeditiionsgebühr von 3 Spanischen Tha-  
lern für jede Zweihundert Tonnen der Trächtigkeit des  
Schiffs,

2. eine Hafengebühr von 3 Spanischen Thalern  
an den Großherzoglichen Consul zu bezahlen ist.

2. Für die Attestation oder Legalisation einer Unter-  
schrift, für die Aufnahme eines Protestes, für die Visirung  
eines Seepasses die Hälfte des obigen Betrages.

4. Für umständliche Proteste (Verklarungen), für Ver-  
gleiche und Entscheidungen von Streitigkeiten, nach billigem  
Ermeßsen und unter Berücksichtigung der Weitläufigkeit und  
Wichtigkeit des Gegenstandes, 1 bis 5 Rthlr., oder im Ver-  
hältniß.



5. Für jeden sonstigen Act, wobei das Siegel und die Unterschrift des Consuls erfordert wird, 1 Rthlr., oder im Verhältniß.

Auf jeder Urkunde ist der Betrag der dafür bezahlten Gebühren zu bemerken.

§. 20. Das Consulat-Siegel enthält das Wappen des Großherzogthums Oldenburg mit der Umschrift:

Consulat (General-Consulat, Vice-Consulat) des  
Grossherzogthums Oldenburg zu N. N.

Alle unter Beidrückung des Consulat-Siegels ausgestellte und ausgefertigte Acte, Certificate und sonstige Urkunden haben öffentlichen Glauben.

## VII. Contravention gegen ausländische Zoll- und Steuergesetze.

### Regierungsbekanntmachung vom 20. März 1846.

Da es bekannt geworden ist, daß hiesige unter Oldenburgischer Flagge fahrende Seeschiffer im Auslande sich mitunter Uebertretungen der dortigen Zoll- und Steuergesetze haben zu schulden kommen lassen, so werden zur Aufrechterhaltung der Ehre der Oldenburgischen Flagge und um die derselben im Auslande zugestandenen Begünstigungen nicht zu gefährden, sämmtliche hiesige Seeschiffer hierdurch nicht allein dringend ermahnt, im Auslande, allenthalben wo sie sich befinden, alle oberlichen Anordnungen genau zu befolgen, namentlich aber sich keiner Uebertretungen der Zoll- und Steuergesetze schuldig zu machen, sondern es wird auf Befehl Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs hiemittelt auch zur Nachachtung derselben bekannt gemacht:

daß einem hiesigen Schiffer, der wegen Defraudation ausländischer Zollgefälle im Auslande verurtheilt worden ist, auf eine von der Regierung den Umständen nach zu bemessende bestimmte Zeit von einem Jahre bis zu fünf Jahren ein Schiffspafß nicht wieder ertheilt und die Führung der Oldenburgischen Flagge untersagt werden, im Wiederholungsfalle aber diese Maßregel auf unbestimmte Zeit oder für immer verfügt werden wird.

Die Oldenburgischen Consular-Beamten werden angewiesen werden, von jeder solcher Verurtheilung hieher Anzeige zu machen.

### VIII. Lootsen-Signal-Flagge.

#### Cammerbekanntmachung vom 20. October 1824.

Alle Oldenburgischen Seeschiffe, wenn sie bei ihrer Ankunft in den Englischen oder anderen Gewässern einen Lootsen verlangen, haben die zu diesem Ende eingeführte Signal-Flagge aufzuziehen, dürfen jedoch außer diesem Fall keinen Gebrauch davon machen.

Diese Signal-Flagge ist die gewöhnliche Oldenburgische Flagge, blau, mit einem rothen Kreuz, eingefast mit einem weißen Rande, dessen Breite an jeder der vier Seiten den fünften Theil von der Breite der blauen Flagge beträgt.

## IX. Vorschriften über Nacht- und Nebelsignale auf den Seeschiffen und über das Ausweichen der Seeschiffe.

Regierungsbekanntmachung vom 1. October 1858.

Mit Höchster Genehmigung werden hierdurch in Uebereinstimmung mit den von mehreren Seestaaten getroffenen Anordnungen zur Vermeidung des Zusammenstoßens von Seeschiffen die folgenden Vorschriften erlassen:

### 1. Nachtsignale.

#### 1. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Alle Seeschiffe (Segel- und Dampfschiffe) müssen wenn sie unter Segel oder im Schlepptau sind, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang folgende Lichter führen:

ein grünes Licht an der Steuerbordsseite;  
ein rothes Licht an der Backbordsseite.

§. 2. Diese Lichter müssen so eingerichtet sein, daß sie in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens zwei englischen Meilen sichtbar sind und so angebracht werden, daß sie ein ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zehn Compasstrichen werfen und zwar von vorn bis zwei Strich hinter dem mittelsten Balken an ihrer Seite (Steuerbord- oder Backbordsseite) des Schiffes (zwei Strich achterlicher als dwaß).

§. 3. Diese Lichter müssen befestigt werden, wenn es irgend thunlich ist, sie zu zeigen. Die Laternen müssen an der Binnenbordsseite mit Schirmen versehen sein, welche wenigstens drei Fuß vor denselben vorausragen, so daß die Lichter nicht querüber gesehen werden können.

§. 4. Wenn die Lichter nicht befestigt werden können (z. B. in schlechtem Wetter auf kleinen Schiffen), so müssen sie von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang auf dem Decke

bereit gehalten werden, und zwar ein jedes Licht auf der Seite des Schiffes, wohin es gehört, und dergestalt fertig, daß es jeden Augenblick gezeigt werden kann.

Bei Annäherung eines Schiffes sind die Lichter sodann in der bestmöglichen Weise, um gut gesehen zu werden, und zeitig genug, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, zu zeigen. Auf keinen Fall darf aber das grüne Licht von der Backbordseite, das rothe von der Steuerbordseite sichtbar sein.

§. 5. Alle Seeschiffe, welche auf Rheden und in Fahrwassern vor Anker liegen, müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weißes Licht in einer kugelförmigen Laterne von 8 Zoll Durchmesser zeigen und zwar an der Stelle, wo das Licht am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als zwanzig Fuß über dem Rumpfe des Schiffes.

Die Einrichtung muß so sein, daß ein klares, gleichmäßiges, ungebrochenes Licht um den ganzen Horizont auf eine Entfernung von wenigstens einer englischen Meile sichtbar ist.

## 2. Besondere Bestimmungen.

### a) für See-Dampfschiffe.

§. 6. Alle Seedampfschiffe müssen, wenn sie mit Dampf fahren, außer den in §. 1. bis 3. vorgeschriebenen farbigen Lichtern ein helles weißes Licht am Top des Fockmastes führen.

§. 7. Dieses weiße Licht muß so eingerichtet werden, daß es in dunkler Nacht bei klarer Luft auf eine Entfernung von wenigstens fünf englischen Meilen sichtbar ist und ein gleichmäßiges, ungebrochenes Licht über einen Bogen des Horizonts von zwanzig Compaßstrichen, und zwar zehn Striche auf jede Seite des Schiffes, nämlich von vorn bis zwei Strich hinter dem mittelsten Balken an jeder Seite (zwei Strich achterlicher als dwaß) wirft.

§. 8. Dampfschiffe, welche nur mit Segeln fahren, haben dieses weiße Licht nicht zu führen.

b) für Lootschiffe.

§. 9. Lootschiffe unter Segel führen nur ein weißes Licht am Top des Mastes und zeigen alle 15 Minuten ein Flackerfeuer.

## II. Nebelsignale.

### 1. Für Segelschiffe.

§. 10. Alle unter Segel befindliche Seeschiffe, einschließlich der Lootschiffe haben bei jedem Nebelwetter, wenn sie auf Steuerbordhalsen segeln, mit einem Horne, wenn sie auf Backbordhalsen segeln, mit einer Glocke mindestens alle fünf Minuten Signale ertönen zu lassen.

### 2. Für Dampfschiffe.

§. 11. Alle Seedampfschiffe, welche geheizt haben und im Gange sind, haben bei jedem Nebelwetter als Nebelsignal eine Dampfpeife zu gebrauchen, welche vor dem Schornsteine mindestens acht Fuß hoch über Deck anzubringen ist und soll mit derselben mindestens alle fünf Minuten gepiffen werden.

Hat ein Dampfschiff nicht geheizt und fährt nur mit Segeln, so sind die Bestimmungen des §. 10. zu befolgen.

## III. Ausweichen der Schiffe.

§. 12. Falls ein Seeschiff (Dampf- oder Segelschiff) einem in einer andern Richtung fahrenden Schiffe so begegnet, daß, wenn beide Schiffe ihren Cours beibehielten, sie sich so nahe kommen würden, daß dadurch Gefahr des Zusammenstoßens entstehen würde, so sind die Steuerruder beider Schiffe Backbord zu legen, damit die beiden Schiffe einander an Backbord passiren.

§. 13. Die Vorschrift des §. 12. ist von Dampfschiffen sowohl als von Segelschiffen, mögen diese auf Steuerbords- oder Backbordshalsen segeln, und dicht am Winde liegen oder nicht, zu befolgen, es sei denn daß in dem einzelnen Falle die Umstände zur Vermeidung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von jener Vorschrift nöthig machen, sowie vorbehältlich der nöthigen Rücksicht auf eine Gefährdung der Schifffahrt, und soferne ein Segelschiff in Frage steht, welches auf Steuerbordsshalsen dicht am Winde liegt, vorbehältlich der Rücksicht, daß man das Schiff in der Macht behalten muß.

§. 14. In einem engen Fahrwasser soll jedes Dampfschiff, soweit es irgend thunlich ist, diejenige Seite des Fahrwassers halten, welches auf seiner Steuerbordseite liegt.

#### IV. Strafbestimmungen.

§. 15. Uebertretungen dieser Vorschriften sollen vorbehältlich der etwaigen Verpflichtung zum Schadensersatz mit Geldstrafe bis zu 50 Thlr. bestraft werden.

#### V. Schlußbestimmung.

§. 16. Diese Vorschriften treten mit dem 1. November d. J. in Kraft.

Eine Erläuterung der auf die Nachtsignale sich beziehenden Vorschriften ist in der Anlage enthalten.

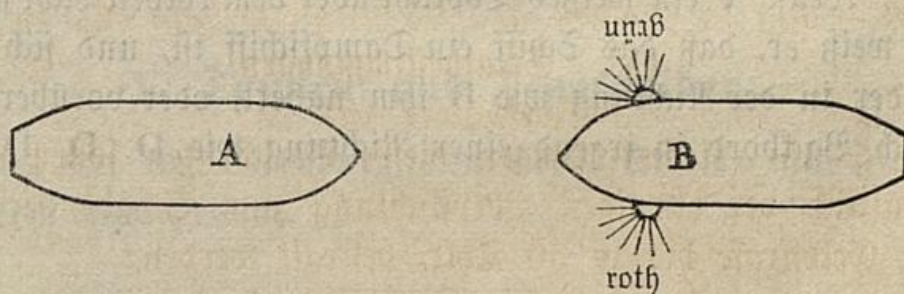
## Anlage.

Die folgenden Zeichnungen sollen zur Erläuterung der Vorschriften über die Nachtsignale, sowie der Art und Weise, wie nach diesen Signalen die Richtung und Gattung eines Schiffes zu erkennen ist, dienen.

I. Wenn beide Lichter, das rothe und das grüne, zu sehen sind.

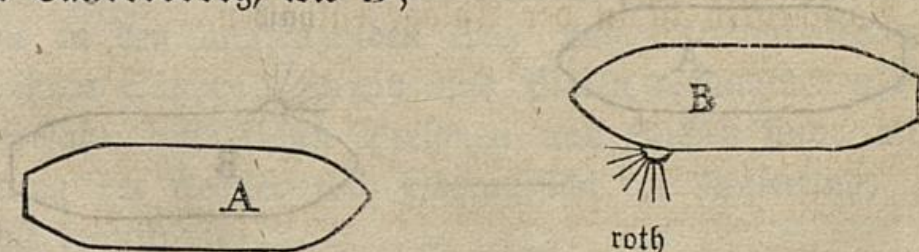
A sieht ein rothes und ein grünes Licht voraus, so weiß A, daß ein Schiff sich ihm nähert im entgegengesetzten Cours, wie B.

Wenn A ein weißes Toplicht über den beiden anderen sieht, so weiß er, daß B ein Dampfschiff ist.

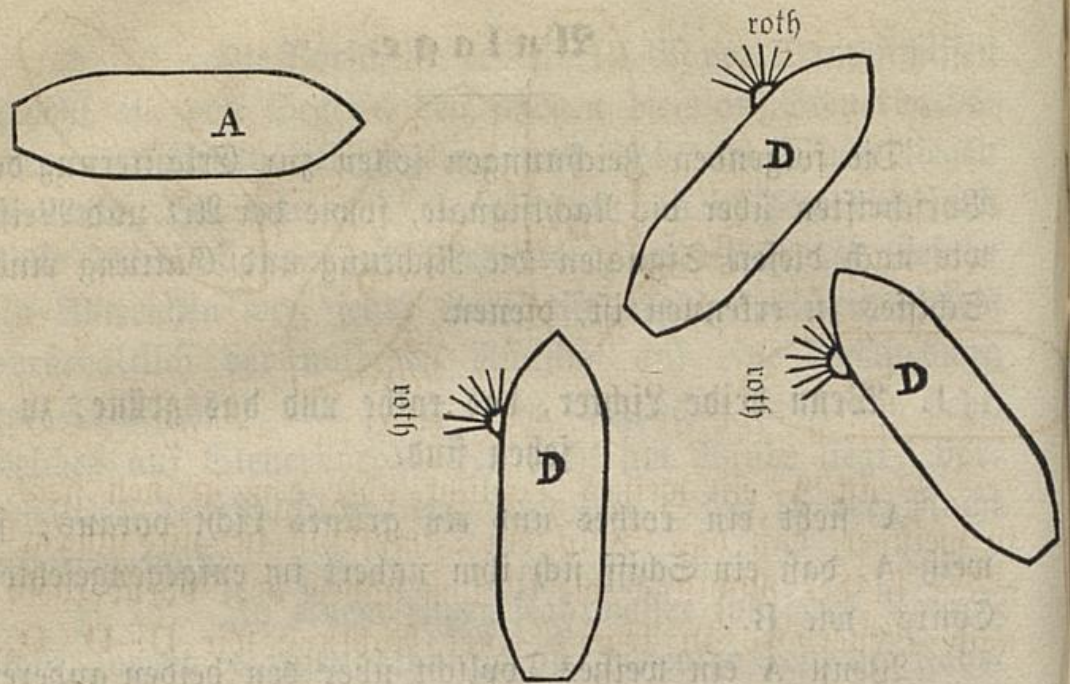


II. Wenn das rothe Licht zu sehen und das grüne nicht zu sehen ist.

A sieht ein rothes Licht voraus oder über seinen Boog, dann weiß A, daß entweder 1. ein Schiff sich ihm nähert an Backbordboog, wie B;



oder 2. ein Schiff ihm vorübergeht nach Backbord in irgend einer Richtung wie D. D. D.



Wenn A ein weißes Toplicht über dem rothen Licht sieht, so weiß er, daß das Schiff ein Dampfschiff ist, und sich entweder in der Richtung wie B ihm nähert, oder vorübergeht nach Backbord in irgend einer Richtung wie D. D. D.

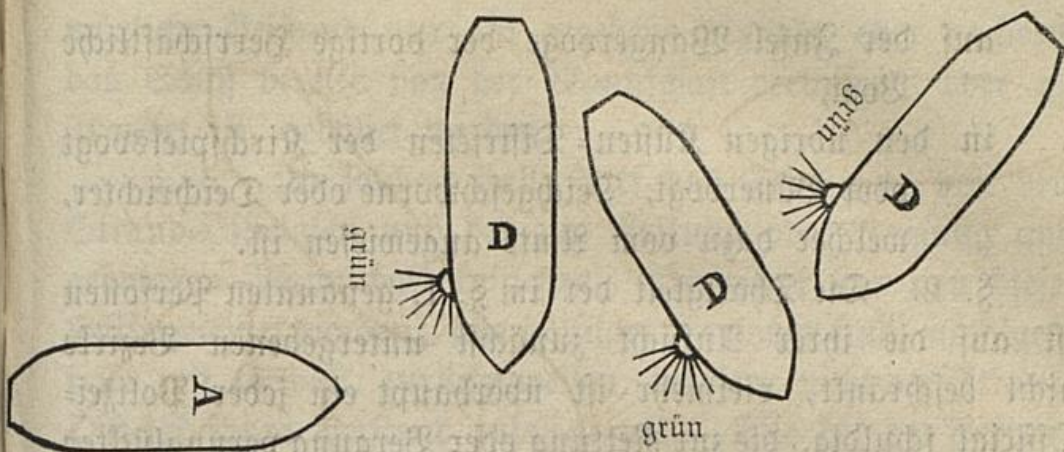
### III. Das grüne Licht ist zu sehen und das rothe nicht.

A sieht ein grünes Licht voraus oder über seinen Boog, dann weiß A, daß entweder 1. ein Schiff sich ihm nähert an Steuerbordboog, wie B;



oder 2. ein Schiff ihm vorübergeht in irgend einer Richtung nach Steuerbord, wie D. D. D.





Wenn A ein weißes Toplicht über dem grünen sieht, so weiß er, daß das Schiff ein Dampfschiff ist, und sich entweder in der Richtung wie B, ihm nähert oder vorübergeht nach Steuerbord in irgend einer Richtung wie D. D. D.

## X. Sonnen- und Feuergelder

werden auf den Oldenburgischen See-, Strom- und Flußgebieten nicht gezahlt.

## XI. Strandungs-Sachen.

### A. Strandungs-Ordnung vom 29. Juli 1844.

§. 1. Mit der Aufsicht über den Strand und der Sorge für die Rettung und Erhaltung der an demselben, sowie in den angrenzenden See- und Stromstrecken und an ihren Sänden, Inseln und Platen verunglückten oder in Gefahr befindlichen Personen und Sachen sind, unter Leitung der Aemter und Oberaufsicht der Regierung, zunächst beauftragt:

im Amte Burhave der Oberlootse,

in den Aemtern Lettens und Minßen die Strandvögte,

auf der Insel Wangerooge der dortige Herrschaftliche Vogt,

in den übrigen Küsten-Districten der Kirchspielsvogt oder Bauervogt, Deichgeschworne oder Deichrichter, welcher dazu vom Amte angewiesen ist.

§. 2. Die Thätigkeit der im §. 1. genannten Personen ist auf die ihrer Aufsicht zunächst untergebenen Bezirke nicht beschränkt, vielmehr ist überhaupt ein jeder Polizei-Official schuldig, die zur Rettung oder Bergung verunglückter oder in Gefahr befindlicher Personen oder Sachen nöthige Hülfe nach besten Kräften ohne Aufschub herbeizuschaffen, und bis zur Ankunft des baldthunlichst von dem Vorfalle zu benachrichtigenden Strand-Officialen (§. 1.) dessen Stelle zu vertreten.

§. 3. Jeder Landesunterthan soll, sobald er ein in Gefahr befindliches Schiff wahrgenommen hat, davon, bei Vermeidung polizeilicher Ahndung, der nächsten Polizeibehörde unverzüglich Meldung thun, und alle in der Nähe eines Strandungsfalles sich aufhaltenden zur Hülfe aufgebotenen Personen sind, bei polizeilicher Bestrafung, verpflichtet, solche für einen verhältnißmäßigen Antheil am Rettungs- oder Bergelohn, nach bestem Vermögen zu leisten, insoweit es ohne eigne persönliche Gefahr geschehen kann.

Die thätige Hülfsleistung ist insbesondere eine Obliegenheit der Lootsen und Sjouwerleute; auch die Deichgeschwornen und Deichrichter haben die zur Bergung treibender Gegenstände ihnen ertheilten Anweisungen nach wie vor zu befolgen.

§. 4. Niemand darf, bei disciplinärer, beziehungsweise polizeilicher Bestrafung, einem in Gefahr gerathenen Schiffe seine Hülfe aufdringen und gegen den Willen des auf dem Schiffe den Befehl Führenden dasselbe besteigen, oder unter dem Vorwande des Rettens und Bergens daselbst irgend etwas wegschaffen oder anfassen. Vielmehr soll jeder

mögliche Beistand nur auf gegebene Signale, oder nachdem das Schiff bereits von der Mannschaft verlassen, oder gestrandet ist, geleistet werden.

§. 5. In solchem Falle darf das Schiff nur von dem Strand-Officialen und der zur Rettung oder Bergung aufgebotenen Mannschaft bestiegen, überhaupt nur von dieser Hülfe geleistet werden; alle sonstigen Personen sind, nöthigenfalls mit Gewalt, zurückzuweisen, insofern nicht der Strand-Official ihren Beistand zulassen will. Alle bei der Rettung und Bergung thätigen Personen haben den Anordnungen und Anweisungen des Strand-Officialen unweigerlich, bei polizeilicher Bestrafung, Folge zu leisten.

§. 6. Wenn diejenigen Personen, deren Fürsorge und Gewahrsam das Schiff und die Ladung untergeben sind (Capitain oder Steuermann, Eigenthümer oder Cargadeur) anwesend sind, so dürfen alle die Rettung und Bergung des Schiffes oder der Ladung bezweckenden Maßregeln nur im Einverständniß mit denselben getroffen werden.

§. 7. Ueber alle Güter, welche aus einem gestrandeten Schiffe geborgen werden, hat sowohl der Strand-Official, als derjenige Schiffer, der solche in sein Fahrzeug übernimmt, sofort, oder doch sobald thunlich, ein von beiden wechselseitig zu unterschreibendes Verzeichniß anzufertigen, worin soviel möglich die Ballen, Fässer und Kisten oder Verschläge nach ihrer Emballage und ihren Merkzeichen stückweise anzugeben sind. Die Schiffer und Fuhrleute haben sich vom Amte oder Strand-Officialen eine Bescheinigung über die richtige Ablieferung der von ihnen geborgenen Güter ausstellen zu lassen, wogegen derjenige, der dieselben zur Aufbewahrung übernimmt, deren Empfang unter dem oben gedachten Verzeichnisse zu bezeugen hat.

§. 8. Alle geborgenen Strandgüter sind unter Aufsicht und Obhut des Amtes zu stellen, nach Maßgabe des aufgenommenen, nöthigenfalls zu berichtenden Verzeich-

nisses (§. 7.). Hat dieses Verzeichniß bis dahin nicht angefertigt werden können, so ist nunmehr mit dessen Aufnahme zu verfahren.

§. 9. Der Strand-Official hat über sämtliche bei einem Strandungsfalle vorgekommenen erheblichen Umstände baldmöglichst ein Protocoll abzufassen und solches von allen dabei gegenwärtig gewesenen, im öffentlichen Dienste stehenden Personen, imgleichen von dem Capitain und Steuermann des Schiffs, auch von dem Cargadeur oder von dem Eigenthümer der Ladung und außerdem von drei bei dem Vorfall gegenwärtig gewesenen Personen, nach geschעהener Vorlesung und Genehmigung, unterschreiben zu lassen.

§. 10. Für Rettung und Bergung kann außer den baaren Kosten nur ein billiges Bergelohn berechnet werden. Der Betrag desselben ist zu ermitteln nach dem Verhältniß der angewandten Mühe, der bestandenen Gefahr und dem Werthe der geretteten Gegenstände. Wenn die zur Verfügung über Schiff und Ladung berechtigten Personen (§. 6.) anwesend sind, so hat der Strand-Official mit denselben für sich und Namens der Rettungs-Mannschaft über den Betrag des Bergelohns wenn thunlich sich zu vergleichen. Ein solcher Vergleich bedarf zu seiner Gültigkeit der Bestätigung des Amts. Ist ein Vergleich nicht zu Stande gekommen, so hat das Amt das Bergelohn zu bestimmen, mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung. Das solchergestalt verglichene oder amtlich festgesetzte Bergelohn hat das Amt nach Berathung mit dem Strand-Officialen, mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung, zu vertheilen.

§. 11. Schiff und Ladung sind den zur Verfügung über dieselben berechtigten Personen nur zu überantworten gegen Entrichtung der Kosten und des Bergelohns oder dafür bestellte, vom Amte für genügend erkannte Sicherheit.

§. 12. Die Vorschriften der §§. 10. und 11. kommen auch dann zur Anwendung, wenn durch den Beistand der

Strand-Officialen und seiner Mannschaft die Strandung oder ein sonstiger Unfall in der Art von einem Schiffe abgewandt worden, daß dasselbe durch jene Hülfsleistungen in den Stand gesetzt ist, die Reise fortzusetzen.

§. 13. Wenn die Auslieferung der geborgenen Gegenstände an die zur Verfügung über dieselben berechtigten Personen nicht alsbald geschehen kann, so hat das Amt für die fernere Aufbewahrung und Erhaltung jener Gegenstände Sorge zu tragen, falls aber das Interesse der Eigenthümer es erfordern und von denselben nicht anderweitige Verfügung getroffen sein sollte, die Strandgüter zum öffentlichen Verkaufe zu bringen, wobei es der Zuziehung des Auktionsverwalters oder Auktionators nicht bedarf. Betragen die Kaufgelder über 100 Rthlr., so sind sie zur Depositencasse des Landgerichts einzuzahlen.

§. 14. Die Ausmittelung der unbekanntem Eigenthümer oder der sonst zur Empfangnahme der geborgenen Gegenstände berechtigten Personen soll das Amt auf alle Weise sich angelegen sein lassen, insbesondere auch dieselben durch dreimalige Bekanntmachung des Strandungsfalles, unter Angabe der Hauptumstände und Bezeichnung des Schiffes und der Ladung, in öffentlichen Blättern zur Meldung und Nachweisung ihrer Ansprüche in der Regel innerhalb sechs Monaten, vom Tage der letzten Bekanntmachung an, bei Strafe des Verlustes auffordern. In minder erheblichen Strandfällen ist eine ein- oder zweimalige Bekanntmachung und die Festsetzung einer kürzeren Meldungsfrist für genügend zu achten; dagegen ist auch eine längere als sechsmonatliche Frist nicht unzulässig, wenn diese vom Amte den Umständen nach angemessen erachtet wird.

§. 15. Die Ansprüche der zur Empfangnahme der geborgenen Gegenstände sich meldenden Personen hat das Amt zu untersuchen, und die Verabfolgung des Strandguts oder der dafür gelöseten Kaufgelder, nach Abzug aller Kosten

und des Bergelohns, zu bewilligen, oder, wenn es die Ansprüche nicht für erwiesen erachtet, mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung zu verweigern. Ueber widerstrebende Ansprüche der Betheiligten ist im Rechtswege zu entscheiden.

§. 16. Wenn innerhalb der nach §. 14. bestimmten Frist sich niemand zur Empfangnahme der geborgenen Gegenstände gemeldet hat, so ist vom Amte im Einverständniß mit dem Strand-Officialen zuvörderst das noch unverkauft vorhandene Strandgut auf möglichst vortheilhafte Weise zu Gelde zu machen, und sodann aus dem gesammten Erlöse, nach Berichtigung aller Kosten, das Bergelohn (§. 10.) im anderthalbfachen Betrage zu bezahlen. Die Restsumme fällt, wenn sie weniger als 100 Rthlr. beträgt, ganz in die Kirchspielskasse, sonst zur Hälfte, wogegen die andere Hälfte an die Regierung abzuliefern ist, welche das Geld zum Besten der Schifffahrt zu verwenden hat. Sollte namentlich bei entfernt von der Küste vorgekommenen Strandfällen es zweifelhaft sein, welcher Kirchspielskasse jener Antheil an dem Erlöse gebührt, so hat darüber die Regierung nach billigem Ermessen zu entscheiden.

§. 17. So lange die im §. 16. angeordnete Auszahlung des Erlöses aus dem Strandgute noch nicht statt gefunden hat, sind die nach Ablauf der, zufolge des §. 14. festgesetzten Frist etwa angemeldeten Ansprüche in der im §. 15. vorgeschriebenen Weise zu behandeln.

§. 18. Treibende oder angetriebene oder versunken gefundene Gegenstände jeder Art, sobald dieselben Spuren an sich tragen, daß sie jemals im Besiße eines Menschen sich befunden haben, ist zwar jedermann zu bergen berechtigt, es ist jedoch innerhalb acht Tagen, nachdem solches geschehen, davon, bei Vermeidung der im Art. 225. des Strafgesetzbuchs angedrohten Strafe des Diebstahls an Strandgut, dem Amte oder dem Strand-Officialen oder einer sonstigen

Polizei-Behörde, zur weitem Meldung beim Amte, Anzeige zu machen. Das Amt hat dann wegen solcher Gegenstände wie bei andern Strandgütern zu verfahren.

§. 19. Wer, um die Strandung eines Schiffs zu bewirken, unrichtige Signale giebt, Feuerbaken, Lampen oder Lichter auslöscht, andere Wassermarken vertilgt oder verändert, oder auf sonstige Weise eine Strandung absichtlich herbeiführt, oder herbeizuführen sucht, soll, wenn solche Handlung nicht in ein strafbareres Verbrechen übergeht, bis fünfjährige Arbeitshausstrafe erleiden.

§. 20. Wenn irgendwo ansteckende Krankheiten herrschen, weshalb besondere Sicherheits- oder Quarantaine-Maßregeln angeordnet sind, so haben die Aemter und die Strand-Officialen dafür zu sorgen, daß die Vorschriften auch in Strandfällen und bei Strandgütern genau befolgt werden.

## B. Strafgesetzbuch vom 3. Juli 1858.

Art. 201 h. Zuchthaus bis zu zehn Jahren und Stellung unter Polizeiaufsicht tritt in folgenden Fällen ein:

h) wenn der Diebstahl bei Feuers- oder Wassersnoth, oder bei anderen solchen Unglücksfällen oder an Strandgütern oder aus gestrandeten Schiffen begangen wird; — — Wird festgestellt, daß mildernde Umstände vorhanden sind, so ist auf Gefängniß nicht unter sechs Monaten und auf Untersagung der Ausübung der bürgerlichen Ehrenrechte zu erkennen.

Art. 279. §. 1. Wer vorsätzlich die zur Sicherung der Schifffahrt bestimmten Feuerzeichen oder andere zu diesem Zwecke aufgestellte Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder dergleichen Feuerzeichen auslöscht oder falsche Zeichen, welche geeignet sind, die Schifffahrt unsicher

zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. §. 2. Ist in Folge der Handlung ein Schiff gestrandet, so tritt Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren, und hat dadurch ein Mensch das Leben verloren, die lebenslängliche Zuchthausstrafe ein. §. 3. Liegt der Handlung Fahrlässigkeit zum Grunde, und ist dadurch ein Schaden entstanden, so ist auf Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren hat, auf Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren zu erkennen.

## XII. Zollfreie Einlassung der Producte der vereinsländischen Seefischerei.

Ministerialbekanntmachung vom 26. Februar 1855.

Nachdem die Zollvereins-Regierungen sich darüber verständigt haben, daß gesalzene Fische, Fischthran, Fischspeck, Fischbein, Wallrath, Seehundsfelle, desgleichen die an den Küsten des eignen Landes gefangenen Muschel- und Schalthiere bei Beobachtung gewisser Controlen alsdann zollfrei einzulassen seien, wenn

- a) die Fische und Seethiere von den Mannschaften vereinsländischer, besonders zum Fischfange ausgerüsteter, Fahrzeuge auf dem Meere selbst gefangen sind und
- b) die von den Fischen gewonnenen Producte, soweit nicht die besondere Art der Zurichtung eine Ausnahme erfordert, von jenen Mannschaften auf dem Meere



zugerichtet, beziehungsweise verarbeitet sind, so wird wegen der zu beobachtenden Controle nach Vorschrift der darüber vereinbarten Grundsätze das Nachstehende bekannt gemacht:

§. 1. Das Auslaufen der betreffenden Fahrzeuge muß aus solchen Häfen stattfinden, an denen ein Hauptzollamt oder Nebenzollamt !. vorhanden ist. — Der Wiedereingang der Fahrzeuge mit den Ergebnissen des Fanges darf nur über den Hafen des Ausgangs stattfinden, sofern nicht unter besonderen Verhältnissen eine Ausnahme nachgelassen wird.

§. 2. Die Fahrzeuge müssen mit der Ausrüstung, welche die Art der Seefischerei, die betrieben werden soll, erfordert, vollständig versehen sein.

§. 3. Die Führer der Fahrzeuge sind verbunden, spätestens drei Tage vor dem Auslaufen dem Zollamte am Hafenplatze die Art des Fischfanges, mit dem sie sich zu beschäftigen beabsichtigen, die Gegend der See, wo derselbe betrieben werden soll, und die muthmaßliche Dauer ihres Ausbleibens schriftlich anzuzeigen. Dieser Anmeldung, welche in doppelter Ausfertigung abzugeben ist, haben sie ein namentliches von der Hafen-Polizei- oder der sonst hiezu bestellten öffentlichen Behörde zu bescheinigendes Verzeichniß der Mannschaft, und eine Nachweisung der die Ausrüstung des Fahrzeuges bildenden Geräthschaften, ebenfalls in zwei Exemplaren, beizufügen.

§. 4. Das Zollamt überzeugt sich sodann, daß die Ausrüstung des Fahrzeuges dem declarirten Zwecke entspricht, und daß die zur Ausrüstung gehörigen Gegenstände an Bord genommen sind. Es bescheinigt hiernächst das Ergebnis der Revision auf beiden Exemplaren der Anmeldung, welcher die beigelegten Bescheinigungen angehängt werden und stellt schließlich ein Exemplar dem Schiffsführer zu. — Auch hat es von der wirklichen Ausfuhr des Fahrzeuges Ueberzeugung zu nehmen.

§. 5. Die Schiffsführer und deren Steuerleute sind gehalten, in Gemeinschaft die Ergebnisse des Fischfanges und der daraus gewonnenen Producte nach Gattung und Menge, soweit sich letztere nach Stück oder Tonnenzahl bestimmen läßt, tageweise zu notiren.

§. 6. Ist eine Zubereitung der gefangenen Fische u. s. w. erforderlich, so muß dieselbe in der Regel durch die Mannschaft auf dem Meere vor sich gehen.

Ausnahmen von dieser Regel können für den Wallfischfang und für solche Fälle, wo es das Bedürfniß mit sich bringt, vom Zollamte nachgelassen werden und sind bei der Anmeldung (§. 3.) zu beantragen.

§. 7. Bei der Rückkehr vom Fischfange muß sich jeder Schiffsführer unter Ueberreichung der in Gemäßheit der Vorschrift des §. 5. geführten Notizen alsbald bei dem Zollamte melden. Die über die Ladung nach den Bestimmungen der Zollordnung anzufertigende Eingangs = Declaration, welche von ihm mit der an Eidesstatt abzugebenden, auf Erfordern auch von dem Steuermann gleichmäßig zu bekräftigenden Versicherung, daß die mit dem Anspruch auf Zollfreiheit angebrachten Fischerei-Producte, sämmtlich von dem eigenen Fange der Schiffsmannschaft herrühren und weder ganz noch zum Theil durch Kauf, Tausch u. s. w. erworben seien, zu unterzeichnen ist, hat er demnächst binnen vierundzwanzig Stunden nach der Anmeldung dem Zollamte zu übergeben.

§. 8. Das Zollamt hat bei der Revision des Fahrzeuges die Uebereinstimmung der vorhandenen Ausrüstungsgegenstände mit der Declaration (§. 3.) zu prüfen und kann bei der Revision der Ladung nicht allein die Vorlegung der Schiffsbücher und sonstigen Schiffspapiere verlangen, sondern sich auch durch Vernehmung der Mannschaft oder auf andere Weise von der Richtigkeit der Declaration (§. 7.) überzeugen.

§. 9. Die Fahrzeuge, welche auf den Fang von Heringsen und anderen einzufalzenden Fischen in See gehen, müssen unmittelbar nach den Fischereiplätzen fahren, und ebenso mit den Ladungen ohne Aufenthalt unterwegs in den Hafen des Bestimmungsorts zurückkehren. Das Einlaufen in andere Häfen während des Fanges, sowie auf der Hin- und Rückfahrt ist, Fälle höherer Gewalt abgerechnet, bei Verlust der Zollfreiheit untersagt.

§. 10. Geht ein Fahrzeug während einer und derselben Fischerei-Periode mehrmals auf den Heringsfang zc. aus, so ist nur die Anmeldung zur ersten Fahrt bis zu dem im §. 3. bestimmten Zeitpuncte abzugeben, für die Anmeldungen der späteren Fahrten genügt es, wenn dieselben am Tage vor der Abfahrt erfolgen.

§. 11. Die zur Verpackung der Heringe zc. dienenden, unter den Ausrüstungs-Gegenständen anzumeldenden Tonnen werden mit einem zollamtlichen Stempel versehen. Auch sind die mitgenommenen, sowie die wieder mit zurückgebrachten Salz-Quantitäten bei dem Zollamte anzumelden.

§. 12. Den Heringsfischern ist es gestattet, die Ergebnisse des ersten Fanges mit besonderen Fahrzeugen (Heringsjägern), von welchen sie sich begleiten lassen, oder die ihnen nachfolgen, abzuschicken. Den Führern dieser Fahrzeuge, welche sich vor der Abfahrt bei dem Zollamte zu melden, und die Bestimmungen des §. 9. zu beobachten haben, ist von jedem Heringsfischer eine Nachweisung der Tonnen, die er ihm überliefert, mitzugeben. Bei ihrer Ankunft im Hafen müssen dieselben sich mit Ueberreichung dieser Nachweisungen bei dem Zollamte anmelden, und hierauf binnen vierundzwanzig Stunden die Eingang-Declaration über die Ladung abgeben.

§. 13. In denjenigen Hafenplätzen, in welchen Seitens einer vom Staate zur Leitung und Beaufsichtigung der Heringsfischerei bestellten öffentlichen Behörde die Beschaffen-

heit des eingebrachten Herings geprüft wird, haben die Heringsfischer außerdem zur Begründung des Anspruchs auf zollfreie Einlassung der Waare eine Bescheinigung dieser Behörde, daß die Heringe nach Maaßgabe ihrer Behandlung als Erzeugniß der eigenen Salzerei anzusehen seien, beizubringen.

§. 14. Auf die, einer Abgabe nicht zu unterwerfende, Fischerei von Muschel- und Schaalthieren unmittelbar an den Küsten des Landes finden nur die besonderen Bestimmungen der §§. 9. und 10. und, sofern zur Verpackung der Muschel- und Schaalthiere leere Tonnen mitgenommen werden, die Vorschriften des §. 11. Anwendung.

§. 15. Die Einbringung und Anmeldung fremder Fischerei-Producte als Ergebnisse des eigenen Fischfangs zieht neben der die Einbringer nach den Bestimmungen des Zollstrafgesetzes treffenden Defraudationsstrafe für die Theilnehmer an dem Vergehen den Ausschluß von der Begünstigung, fernerhin selbstgewonnene Fischerei-Erzeugnisse zollfrei einbringen zu dürfen, nach sich.

Nach dreimaligem Mißbrauch desselben Fahrzeugs zu einer solchen Zolldefraude findet bei der Anwendung dieses Fahrzeugs zum Fange von Fischen zc. die Zollfreiheit nicht weiter statt.

Die Nichtbeachtung anderer Vorschriften dieses Regulators wird mit Ordnungsstrafen von 1 bis 10 Thaler geahndet.

§. 16. Etwa erforderliche Abänderungen oder Ergänzungen der vorstehenden Bestimmungen bleiben vorbehalten.

### XIII. Zollbehandlung der in die Oldenburgischen Häfen einlaufenden Schiffe.

Ministerialbekanntmachung vom 14. October 1857.

In Gemäßheit des §. 1. der Zollordnung wird über die Eingangsbehandlung der in die Häfen der Nordsee, Jade, Weser, Dchtum und Hunte einlaufenden, oder auf den Rheden der Nordsee, Jade und Weser ankernden und von dort aus ihre Ladungen einbringenden Schiffe unter Hinweisung auf die bezüglichlichen Bestimmungen des Zollgesetzes, der Zollordnung und des Zollstrafgesetzes, so wie auf die erlassenen besonderen Vorschriften hiemittelft verordnet, was folgt:

§. 1. Die mit unverzollten oder controlepflchtigen Gegenständen aus See, über die Watten oder von der Weser in die mit Zollämtern versehenen Hafenplätze einlaufenden Fahrzeuge haben ohne Verzug bei den für dieselben bezeichneten Landungsplätzen anzulegen und dort ihre weitere Abfertigung zu erwarten.

Leer oder in Ballast eingehenden, sowie mit zollfreien unverpackten Gegenständen beladenen Fahrzeugen kann, nach vorgängiger Anmeldung bei der nächstbelegenen Zollhebestelle oder Aufsichtsstation und unter Befolgung der von denselben anzuordnenden Controlen, gestattet werden, auch an anderen Landungsplätzen anzulegen.

Sonstige Ausnahmen bedürfen der Bewilligung des Hauptamts.

§. 2. Unmittelbar nach der Festlegung des Schiffes hat der Schiffer seine Ladungs- und Legitimationspapiere, wenn solche nicht schon dem an der Grenze errichteten Anschlageposten überliefert worden, in Person oder durch einen Bevollmächtigten bei dem Eingangs-Amte abzugeben, worauf von letzterem eine vorläufige Revision des Fahrzeuges angeordnet wird.

Ergiebt diese, daß die Ladung nicht völlig sichernd verschlossen werden kann, sei es, weil sich Verdecks- oder Cajütsfracht am Bord befindet und der Schiffer sich weigert, solche vorläufig zur Niederlage bringen zu lassen, oder weil die Zugänge zum Raum nicht verschlußfähig eingerichtet sind, so wird das Fahrzeug bis zum Beginn der Entlöschung und beziehungsweise in den Pausen der letzteren auf Kosten des Schiffers (vergl. §. 12.) durch Zollbeamte bewacht.

Gleiches tritt ein, wenn der Verschluß aus irgend einem Grunde augenblicklich mit Sicherheit nicht angelegt werden kann, z. B. wenn das Schiff spät am Tage oder zur Nachtzeit eintrifft.

Namentlich werden die Weserkähne, Leichter- und Beurtschiffe, so lange ihnen nicht genügende, nach Anweisung des Hauptzollamts herzustellende Verschlußeinrichtungen gegeben sind, ohne Ausnahme durch Personal-Controle auf Kosten des Schiffers bewacht.

§. 3. Binnen achtundvierzig Stunden, bei Schiffen unter zehn Schiffslasten innerhalb vierundzwanzig Stunden, nach der Ankunft des Schiffes in dem Hafen muß die Waaren-Eingang-Declaration abgegeben werden.

Ist die Ladung nicht ungetheilt an Eine Adresse bestimmt, oder ist der Schiffer nicht Willens, den Zoll für die an mehrere Adressen bestimmte Ladung zu entrichten, so hat er, neben der Haupteingangs-Declaration, für die Herbeschaffung so vieler Auszüge aus dieser (Special-Declarationen) Sorge zu tragen, als verschiedene Empfänger in der Haupt-Declaration aufgeführt sind. Mittelft derselben übernimmt der Empfänger rüchichtlich der auf der Waare haftenden Zollansprüche die nämliche Verpflichtung als Selbstschuldner, welche der Schiffer durch Abgabe der Haupt-Declaration rüchichtlich der gesammten Ladung eingegangen ist.

Gleichzeitig mit der Waaren-Eingang-Declaration hat der Schiffer über die an Bord befindlichen Schiffs-Provi-

sionen, sowie das neue (nicht gebrauchte) Reisegeräth und Reisegepäck, der Schiffsmannschaft nach dem anliegenden Muster eine Schiffs-Provisions-Liste\*), hinsichtlich deren Anfertigung und Verbindlichkeit die in Betreff der Eingang=Declaration bestehenden Vorschriften gelten, in zwei Exemplaren abzugeben.

Das Eingangsammt bestimmt nach gescheneher Revision die zum Verbrache für das Schiff und die Schiffsmannschaft abgabefrei zu verabsolgende Menge nach Maßgabe der Zahl und der Dauer des Aufenthalts, indem es solches in der betreffenden Spalte der Liste vermerkt, und eine Ausfertigung derselben dem Schiffer zu dessen Legitimation bis zum Wiederausgange behändiget.

Diejenigen Borräthe, welche den frei gegebenen Bedarf übersteigen, werden entweder an Bord unter amtlichen Verschluss gesetzt, oder bis zum Wiederausgange zur Niederlage gebracht, können jedoch auch nach dem Ermessen des Hauptamts ohne Verschluss im Gewahrsam des Schiffers belassen werden, und unterliegen weder einer Eingang= noch einer Durchgangs= oder Ausgangs=Abgabe, wenn sie innerhalb Jahresfrist wieder ausgeführt werden.

Ohne Erlaubniß des Eingangsamts darf bei Vermeidung der Strafe der Defraude resp. der Contrebande von den Schiffs-Provisionen nichts an Land gebracht werden.

Verlängert sich der Aufenthalt, so daß die freigelassene Menge nicht ausreicht, so kann von den unter Verschluss genommenen, resp. niedergelegten Borräthen der erforderliche Bedarf weiter abgabefrei verabsolgt werden.

§. 4. Die Löschstellen sind, wenn zollamtliche Abfertigungen es erfordern, von anderen Schiffen, welche dieser Abfertigung nicht bedürfen, zu räumen.

\*) Der Abdruck dieser Anlage erschien unnöthig.

§. 5. Die Anfangszeit der Lösungen bestimmt das Eingangsammt, in der Regel unter Innehaltung der Reihenfolge, in welcher die Schiffer laut Declarations-Registers ihr Eintreffen gemeldet haben und die Waaren-Eingang-Declarations nebst Auszügen (Special-Declarations) abgegeben worden sind.

Es soll jedoch nach der verzögerten Beibringung einzelner Auszüge, sofern deren baldige Nachlieferung zugesichert wird, der Beginn der Lösung nicht aufgehalten werden.

Dauert solche Verzögerung aber bis nach gescheneher Ausladung der betreffenden Gegenstände fort, so tritt wegen der letzteren die §. 8. Absatz 2. vorgeschriebene Ueberführung der Waaren zur öffentlichen Niederlage auf Kosten des Empfängers ein.

§. 6. Der Schiffer hat dafür zu sorgen, daß die einmal angefangene Lösung einer Ladung rasch und ohne willkürliche Unterbrechung vor sich gehe. Geschieht dies nicht, so ist das Eingangsammt berechtigt, das Schiff auf so lange wieder unter amtlichen Verschuß oder auf Kosten des Schiffers unter Bewachung zu setzen, bis die zunächst an die Reihe kommende Ladung und eventuell die darauf folgenden Ladungen ihre vollständige Abfertigung erhalten haben.

Im Uebrigen bleibt es dem Eingangsamte überlassen, in dringenden Fällen die Lösung auch außer den gesetzlichen Expeditionszeiten unter den erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu gestatten.

§. 7. Als bald nach der Ausladung erfolgt die Revision der Waaren, wozu der Declarant, dem §. 16. der Zollordnung gemäß, die nöthige Arbeitshilfe zu stellen hat.

Bersäumt er dieses und müssen deshalb die Waaren an der Lösstelle zurückbehalten werden, so wird mit denselben nach den Bestimmungen des §. 8. im 2. Absätze verfahren.

§. 8. Nach beendigter Revision einer Waarenpost hat



der Declarant für deren ungesäumte Fortschaffung vom Revisionsplatze zu sorgen, und, sofern dieselbe zur Verzollung declarirt war, dafür Sorge zu tragen, daß die Berichtigung der Gefälle sofort entweder durch baare Einzahlung oder durch Credit-Annotation erfolge.

Bis zur Zahlung oder Sicherstellung des Zollbetrages werden die Waaren zurückbehalten und nach dem Ermessen des Eingangsamtes auf Gefahr und Kosten des Declaranten entweder an der Revisionsstelle bewacht oder in die öffentliche Niederlage geschafft, nach Umständen auch einem Expeditour zur Deponirung in der Niederlage überwiesen.

§. 9. Ist eine Ladung nur theilweise für den Hafenplatz, theilweise aber bestimmt, in demselben Schiffe nach einem andern Hafenplatze wieder ausgeführt zu werden, so ist zwar der zur Ausfuhr bestimmte Theil in die Haupt-Declaration mit aufzunehmen, über die zum Weitertransporte nach anderen Häfen bestimmten Theile hat aber der Schiffer Theil-Declarationen zu übergeben, die ihm unter Attestirung des Wiederausgangs nebst den Ladungspapieren zurückgegeben oder wo beim Ausgange ein Ansayeposten zu passiren, zu dem Ende eingeseigelt resp. mittelst Zollbegleitung an diesen überwiesen werden.

Bleibt bei der Abfertigung der zur Wiederausfuhr oder Weiterendung bestimmte Theil der Ladung unberührt im Schiffe, so unterliegt derselbe nur dann der Revision, wenn besondere Umstände dazu Veranlassung geben.

Muß dieser Theil der Ladung ausgeladen werden, so wird derselbe bis zur Weiterverendung entweder zur Niederlage gebracht, oder durch Zollbeamte auf Kosten des Schiffers bewacht, und es findet die Revision in soweit Statt, als das Zollamt dies für erforderlich hält.

§. 10. Wenn ein nach einem andern Hafen bestimmtes Schiff den Hafen nur als Nothhafen einläuft, so gelten die obigen Bestimmungen für dasselbe. Ist jedoch mit

Sicherheit voranzusehen, daß der Aufenthalt im Hafen nur wenige Tage dauert und die Herstellung des Schiffs ohne Berührung der Ladung oder doch mit Entlöschung eines kleinen Theils derselben zu bewerkstelligen sein werde, so darf das Zollamt die weitere Behandlung auf diejenigen Maßregeln beschränken, welche nach dessen Ermessen zur Sicherung des Zollinteresses genügen.

Jedenfalls aber findet, wenn das Schiff nicht verschlußfähig ist, unausgesetzte Bewachung auf Kosten des Schiffers statt.

§. 11. Schiffe, welche auf der Rhede nur vor Anker gehen, ohne mit dem Hafen in Verkehr zu treten, bleiben, unbeschadet der durch die Bekanntmachungen des Staatsministeriums vom 26. Mai 1854, betreffend die Auslegung eines Zollkreuzers auf der Jade — und vom 16. Januar 1855, betr. den Zollkreuzer auf der Unterweser getroffenen Bestimmungen, außer der Controle der Zollverwaltung.

Löschen dieselben ihre Ladung auf der Rhede in Leichterschiffe, so treten die obigen Vorschriften in Beziehung auf diese letzteren, sofern sie mit ihrer Ladung in den Hafen einlaufen, in Anwendung, wogegen dieselben, sofern sie die Ladung sofort nach einem anderen Hafen weiter führen, ebenfalls außer der weiteren Controle der Zollverwaltung bleiben, soweit nicht die Bestimmungen der Verordnung vom 22. December 1856, betreffend Controlemassregeln auf der Unterweser, auf sie Anwendung finden.

Muß ein Schiff, um in den Hafen zu gelangen, auf der Rhede leichtern, so ist der Schiffer vorher zur Einlieferung der Ladungspapiere und Berichtigung des Declarationspuncts nach Vorschrift der §§. 2. und 3. verpflichtet, und bestimmt alsdann das Eingangsammt, ob die Ladung des Leichterschiffes sogleich gelöscht werden kann, oder damit so lange Anstand zu nehmen, bis das Schiff selbst eingelaufen ist.

§. 12. Die Gebühren für die amtliche Bewachung von Schiffen und ausgeladenen Waaren werden bestimmt:

- a) für zwölf Stunden oder weniger auf . 15 Groschen,
- b) für jede vierundzwanzig Stunden oder weniger bis herab zu zwölf Stunden auf 1 Thaler.

Dieselben werden von dem Hauptzollamte unmittelbar erhoben und von diesem bis auf Weiteres den mit der Bewachung beauftragt gewesenen Beamten nach Verhältniß der geleisteten Dienststunden ausgezahlt.

Ist gleichzeitig mehr als ein Aufseher zu der Bewachung verwendet, so kann die doppelte Gebühr beansprucht werden.

§. 13. Jede Nichtbeachtung oder Verletzung einer der vorstehenden Bestimmungen wird, sofern nicht deshalb die schärferen Strafen des Zoll-Strafgesetzes Anwendung finden, mit einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

#### XIV. Anstellung beeideter Messer.

Gesetz vom 28. Juni 1853.

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

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

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

Der Messer ist nicht nur verbunden, die betreffenden Meßgüter, namentlich Früchte, Kalk, Torf, Steinkohlen 2c. redlich zu messen und darüber Buch zu führen, sondern auch verpflichtet, darauf zu achten, daß die Gehülfen zum Vortheile oder Nachtheile des einen oder anderen Beteiligten beim Einschaufeln sich keiner unerlaubten Handgriffe schuldig machen, daß Schiffer, Bootsführer, Fuhrleute, Abjender, Empfänger rechtlich behandelt, und Niemand über-  
vorthheilt werde.

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

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

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

## XV. Beförderung von Schiffspassagieren nach überseeischen Häfen.

### A. Gesetz vom 3. August 1853.

Art. 1. Die Befugniß, für eigene Rechnung Verträge über die Beförderung von Passagieren, welche die erste Cajüte nicht benutzen, nach überseeischen Häfen abzuschließen und zu dem Ende Bevollmächtigte (Agenten) zu bestellen,

sowie eigene oder fremde, zu diesem Zwecke angenommene Schiffe mit solchen Passagieren zu expediren, steht nur denjenigen zu, welche dazu von der Regierung eine Concession erlangt haben.

Dieselben werden mit dem Ausdrücke „Schiffsexpedienten“ bezeichnet.

Art. 2. Jeder Schiffsexpedient hat für die Erfüllung der ihm, dem Staate sowie den Passagieren gegenüber, nach diesem Gesetze sowie nach den zur Ausführung desselben zu erlassenden Vorschriften obliegenden oder durch die Ueberfahrtsverträge übernommenen Verbindlichkeiten, vor Ausfertigung der Concession, bei der Regierung eine Sicherheit von 5000 Thalern, welche jedoch bei bloß directer Beförderung von der Regierung ermäßigt werden kann, durch genügende Hypothek, Bürgschaft, Baarzahlung, oder Hinterlegung annehmlicher Werthpapiere zu stellen.

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

- a) nach Häfen diesseits des Aequators mindestens sechs Monate,
- b) nach Häfen jenseits des Aequators, aber diesseits des Cap Horn oder des Vorgebirges der guten Hoffnung mindestens neun Monate,
- c) nach Häfen jenseits des Cap Horn oder des Vorgebirges der guten Hoffnung mindestens zwölf Monate verstrichen sind.

Art. 4. Die Befugniß, für andere, einheimische oder auswärtige Schiffsexpedienten als Bevollmächtigter (Agent)

aufzutreten und bestimmte oder unbestimmte Schiffsgelegenheiten zur Beförderung von Schiffspassagieren und überseeischen Häfen anzukündigen, sowie Ueberfahrtsverträge abzuschließen, steht nur denjenigen Eingefessenen des Herzogthums zu, welche die Erlaubniß dazu bei der Regierung erhalten haben. Ausnahmsweise sind indessen auch die Schiffscapitains befugt, für Rechnung ihres Expedienten und unter Verantwortlichkeit desselben, zur Beförderung mit den von ihnen geführten Schiffen solche Passagiere anzunehmen, welche erst nach der Expedition des Schiffs (Abfertigung des Capitains) sich bei ihnen melden.

Die Agenten, beziehungsweise Schiffscapitains haften, neben ihrem Auftraggeber, persönlich für die Erfüllung der von ihnen abgeschlossenen Ueberfahrtsverträge. Dieselben dürfen von den Passagieren keinerlei Vergütung verlangen und haben sich dieserhalb lediglich an ihren Auftraggeber zu halten.

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

Art. 6. Für auswärtige Schiffsexpedienten, welche Verträge über die Beförderung von Schiffspassagieren über einen oder mehrere Zwischenhäfen abzuschließen beabsichtigen, oder die einem Staate angehören, in welchem den Bestimmungen dieses Gesetzes entsprechende Vorschriften zur Ueberwachung der Beförderung von Schiffspassagieren nach über-

seeischen Häfen nicht bestehen, sind nur dann Agenten zu concessioniren, wenn jene zunächst einen im Herzogthum ansässigen Hauptagenten bestellt haben, welcher sowohl dem Staate als auch den Passagieren gegenüber für die genaue Erfüllung aller durch die Ueberfahrtsverträge übernommenen oder durch dieses Gesetz oder durch die zur Ausführung desselben erlassenen Vorschriften ihnen auferlegten Verbindlichkeiten als Selbstschuldner haftet und dafür eine den Bestimmungen des Art. 2. entsprechende Sicherheit gestellt hat.

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

1. falls sie in einem andern, als dem zu ihrer Einschiffung bestimmten Hafen in Großbritannien landen, innerhalb zwölf Stunden nach beschaffter Expedition ihrer Personen und Effecten im Zollhause des Landungshafens oder, falls innerhalb solcher zwölf Stunden kein gewöhnlicher Eisenbahnzug abgeht, mit dem ersten, nach beschaffter Zollhaus-Expedition abgehenden gewöhnlichen Eisenbahnzuge weiter befördern zu lassen;
2. dieselben drei mal vierundzwanzig Stunden nach ihrer Ankunft im Einschiffungshafen am Bord des zu ihrer Weiterreise bestimmten Schiffes aufnehmen zu lassen,

jedoch sie während dieser Zeit unter allen Umständen kostenfrei und genügend zu beherbergen und zu befördern, und endlich

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

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

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

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

Diese Bescheinigung muß angeben:

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



unentgeltlich mitnehmen kann, und wie viel für den etwaigen Ueberschuß zu zahlen ist,

f) ob die Beförderung in der Cajüte, der zweiten Cajüte (Steerage) oder im Zwischendeck erfolgen soll,

g) ob und welche Reisebedürfnisse geliefert werden,

h) die Summe, welche für die Ueberfahrt, einschließlich der Beköstigung und der am Bestimmungsorte des Schiffs etwa zu entrichtenden persönlichen Abgaben (Armen-, Commutations- und Hospitalgeld u. s. w.) bedungen und wie viel darauf bezahlt ist.

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

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

a) ob der Passagier sich selbst zu beköstigen und die erforderlichen Kochgeschirre zu halten habe, sowie, wenn dieses nicht der Fall, wie viel Proviant und ob derselbe gekocht oder ungekocht geliefert werden soll;

b) ob der Unternehmer für die Beförderung nach dem Bestimmungsorte haftet, falls das Schiff durch einen Unglücksfall an der Vollendung der Reise verhindert ist und wie die Erfüllung dieser Verbindlichkeit gesichert werden soll.

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

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

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

Art. 11. Die Schiffsexpedienten sowohl als die Agenten haben Verzeichnisse über sämtliche von ihnen abgeschlossenen Ueberfahrtsverträge, nach den desfalls näher zu erlassenden Vorschriften zu führen und den Gerichten und Verwaltungsbehörden auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

Art. 12. Es dürfen mit Personen, welche der Strafe für begangene Vergehen und Verbrechen zu entgehen oder sich ihrer Militairpflicht in einem Deutschen Bundesstaate zu entziehen suchen, keine Ueberfahrtsverträge abgeschlossen

werden. Auch sind nur solche Personen als Passagiere aufzunehmen, welche nach den Gesetzen des Bestimmungs-ortes dorthin befördert werden dürfen.

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

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

Art. 15. Sollen mit einem Schiffe Zwischendeckspassagiere befördert werden, so muß, sofern nicht durch die im Bestimmungshafen geltenden Vorschriften die Anzahl der aufzunehmenden Passagiere noch mehr beschränkt wird, mindestens für jeden Zwischendeckspassagier (wobei Kinder unter ein Jahr alt nicht mitgezählt werden) ein Raum von zwölf Fuß Oberfläche des Passagierdecks geliefert werden, der durch Frachtgut nicht beengt werden darf; ferner muß das Zwischendeck von Deck zu Deck mindestens sechs Fuß hoch und das Deckholz mindestens anderthalb Zoll dick, auch für gehörige Lüftung gesorgt sein. Die Koyen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere dürfen in nicht mehr als zwei Reihen übereinander sein und müssen mindestens sechs Fuß Länge im Lichten und achtzehn Zoll Breite für jede Person halten, die untersten auch mindestens vier Zoll vom Deck entfernt sein.

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

Art. 16. Jedes zur Beförderung von Zwischendeckspassagieren

passagieren bestimmte Schiff muß für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise ausgerüstet und mit gutem haltbaren Proviant versehen sein.

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

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

1. rücksichtlich ihrer Tüchtigkeit (Art. 14.), sowie der Größe und Einrichtung des Zwischendecks (Art. 15.), ehe die Passagiere an Bord gehen,
  2. rücksichtlich der Ausrüstung und Verproviantirung (Art. 16.) vor der Abfahrt,
- nach den desfalls im Ausführungswege zu erlassenden Vorschriften untersucht werden.

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

Art. 18. Jeder Schiffsexpedient haftet dafür, daß, falls dem Schiffe auf der Reise vom Ausgangsplatze bis zu erfolgter Landung am Bestimmungsorte etwas zustoßen sollte, wodurch dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert, oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämtlicher Schiffspassagiere und außerdem die Summe von 20 Thaler, bei Reisen um's Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung 30 Thaler für jeden Passagier zu verwenden stehe (Verwendungsgelder). Mit diesen Geldern sind nicht nur die etwaigen Kosten der Rettung der Passagiere und ihrer Effecten und die Kosten ihres einstweiligen Unterhalts, die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Passagegelder und die Versicherung desselben, sowie der Verwendungsgelder zu decken, sondern auch wegen aller

dem hiesigen Lande für die in Folge des Unglücksfalls gemachten Auslagen, wofür der Schiffsexpedit persönlich verhaftet ist, Ersatz und Sicherheit zu leisten, und endlich den Passagieren erweisliche Verluste, soweit thunlich, nach Verhältniß zu ersetzen.

Art. 19. Zur Sicherung der Erfüllung dieser Verbindlichkeiten hat der Schiffsexpedit, sofern mindestens fünfundzwanzig Passagiere mit einem Schiffe befördert werden, den erforderlichen Betrag ohne Rücksicht auf die nach Art. 2. gestellte Sicherheit vor Abgang des Schiffes und spätestens innerhalb acht Tagen nach der Expedition desselben bei einer soliden Asscuranz zu versichern und durch Einlieferung der Police der Behörde des Hafenorts zur Verfügung zu stellen.

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

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

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

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

Ist eine theilweise Verwendung jenes Betrages geschehen, so ist eine Ergänzung desselben durch Nachversicherung

zu bewirken, soweit dazu der frühere Versicherungsbetrag ausreicht.

Art. 21. Der Schiffsexpedit, welcher Schiffe über einen oder mehrere Zwischenhäfen befördert oder ein Schiff expedit, für welches mehr als fünfundzwanzig Cajüts- oder Zwischendeckspassagiere zur directen Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen sind, hat der Behörde des Hafenorts ein vollständiges Verzeichniß sämtlicher Passagiere mit Angabe des bisherigen Wohnorts und Gewerbes, ferner des Bestimmungsortes, sowie ob sie in der Cajüte, der zweiten Cajüte oder im Zwischendecke befördert werden sollen, sofort nach der Expedition, jedenfalls aber vor dem Absegeln des Schiffes, mit der Erklärung einzureichen:

„daß sich nach seinem besten Wissen unter den im Verzeichnisse aufgeführten Personen keine befinden, welche der Strafe für begangene Vergehen und Verbrechen zu entgehen oder sich ihrer Militairpflicht in einem Deutschen Bundesstaate zu entziehen suchen, oder deren Beförderung nach den Gesetzen des Bestimmungsortes verboten, und daß er auch keine solche Personen wissentlich befördern wolle.“

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

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

Art. 23. Der Abgang eines Schiffes mit Zwischendeckspassagieren ist nicht eher gestattet, als bis die Behörde des Hafenorts durch eine kostenfrei zu ertheilende Bescheini-

gung erklärt hat, daß den Bestimmungen dieses Gesetzes in den Art. 17., 19., 21. und 22., sowie der zur Ausführung desselben erlassenen Verordnungen genügt ist.

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

Ueber Ansprüche des Staates und über den Betrag der eintretenden Falls von einem Schiffsexpedienten oder Hauptagenten zu leistenden Zahlung ist, unter Vorbehalt des Rechtsweges, eine vorläufig bindende Entscheidung von der Behörde des Hafensortes im Verwaltungswege abzugeben. Die von den Betheiligten bestellte Sicherheit ist bis zum Betrage der hiernach festgestellten Zahlung, sowie der etwa erkannten Strafen, von selbst verfallen und muß, sofern das Geschäft fortgesetzt werden soll, sofort ergänzt werden.

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

Dieselben finden gleichfalls volle Anwendung, wenn ein Schiff, welches von einem Oldenburgischen Expedienten expedirt wird, von einem außerhalb des Oldenburgischen Gebiets belegenen Orte an der Weser abfährt, und sind in diesem Falle die nach vorstehenden Vorschriften an die Behörde des Hafensorts einzureichenden Bescheinigungen zc. bei der Behörde des Wohnorts des Schiffsexpedienten einzuliefern. Ebenso kommen die Bestimmungen der Art. 15., 16., 18. und 19. zur Anwendung, wenn die Einschiffung in einem entfernteren Hafen geschieht und zwar sowohl für

die Fahrt nach dem Einschiffungsplatze, als auch von dort nach dem Bestimmungsorte.

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

Art. 26. Uebertretungen der Bestimmungen dieses Gesetzes, sowie der zur Ausführung derselben zu erlassenden Vorschriften werden, soweit nicht wegen Verbrechen oder Vergehen schwerere Strafen eintreten, polizeilich bestraft und zwar:

1. mit einer von dem zuständigen Landgerichte zu erkennenden Geldstrafe bis zu 500 Thaler:
  - a) die Annahme und Beförderung von im Art. 1. gedachten Passagieren für eigene Rechnung vor erlangter Erlaubniß dazu,
  - b) die Versäumung der einen oder andern der in den Art. 14. bis 17. und 19. enthaltenen Verpflichtungen wegen Tüchtigkeit des Schiffs, wegen vorschriftsmäßiger Ausrüstung und Verproviantierung desselben, sowie wegen Beschaffung der Versicherung,
  - c) die Uebertretung der Bestimmung des Art. 23;
2. mit einer von dem zuständigen Amte zu erkennenden Geldstrafe bis zu 50 Thaler:
  - a) die Abschließung von Ueberfahrtsverträgen für Andere (Art. 5.) vor erlangter Erlaubniß dazu,
  - b) die Nichtbefolgung der einen oder anderen der in Art. 8. bis 12., 21. und 22. enthaltenen Vorschriften,
  - c) die Versäumung der rechtzeitigen Einreichung



der nach Art. 17. erforderlichen Bescheinigungen oder Versicherungspolice (Art. 19.);

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

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

Art. 27. In den Fällen, in welchen dem Landgerichte die Entscheidung wegen Uebertretung dieses Gesetzes oder der Ausführungsverordnung zusteht, hat das Amt die Untersuchung zu führen und die Acten dem Landgerichte zum Erkenntnisse einzusenden.

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

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

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

## B. Vorschriften zur Ausführung des vorstehenden Gesetzes. Ministerialbekanntmachung vom 4. Aug. 1853.

Zu Art. 1. bis 7. des Gesetzes.

§. 1. Das Gesuch um Ertheilung der Concession als Schiffsexpedient oder Agent ist bei dem Amte (Stadtmagistrate), in dessen Bezirk der Nachsuchende wohnt, unter

Beifügung der nach Art. 1. bis 7. erforderlichen Nachweise einzureichen, und von diesem mit gutachtlichem Bericht an die Regierung einzusenden.

Muswärtige haben ihre Concessionsgesuche bei der Regierung einzureichen.

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

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

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

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

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

§. 6. Soll die Beförderung der Schiffspassagiere über

einen oder mehrere Großbritannische Häfen geschehen, für welche Oldenburgische Consuln (Vice-Consuln) nicht bestellt sind, so sind die nach Art. 7. erforderlichen Nachweise bei dem Großherzoglichen General-Consul in London zu beschaffen und gehen auf denselben, oder auf den von ihm zu bestellenden Substituten, die dem Consul am Landungs- oder Einschiffungshafen übertragenen Rechte und Pflichten über.

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

#### Zu Art. 9. des Gesetzes.

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

#### Zu Art 9. und 10. des Gesetzes.

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

#### Zu Art 11. des Gesetzes.

§. 10. Das Verzeichniß über die abgeschlossenen Verträge ist getrennt zu führen, je nachdem die Passagiere in

der ersten Cajüte, oder in der zweiten (Steerage), oder im Zwischendecke befördert werden sollen.

Dasselbe muß enthalten:

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

#### Zu Art. 13. des Gesetzes.

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

#### Zu Art. 15. des Gesetzes.

1. Die Koyen und sonstigen Schlafstellen müssen aus trockenem Holze angefertigt und ohne scharfe Kanten sein.
2. Frachtgüter dürfen zwischen den Schlafstellen auch dann nicht geladen werden, wenn die Bestimmungen

über die Räumlichkeit des Zwischendecks solches auch gestatten.

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

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

#### Zu Art. 16. des Gesetzes.

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

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

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

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

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

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

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

§. 15. An Proviant muß, was die Hauptartikel betrifft, außer dem Proviant für die Schiffsmannschaft, im Durchschnitte für jeden Passagier ohne Unterschied des

Geschlechts und Alters und mit alleiniger Ausnahme der Kinder unter einem Jahre alt, wenigstens mitgenommen werden:

- a) an Fleisch für die Woche  $2\frac{1}{2}$  Pfd. und an Speck für die Woche 1 Pfd. gesalzenes oder  $\frac{3}{4}$  Pfd. geräuchertes; es können auch statt 1 Pfd. Fleisch  $\frac{3}{4}$  Pfd. gesalzenes und  $\frac{1}{2}$  Pfd. geräuchertes Speck genommen werden, doch darf bei allen diesen Gewichtsbestimmungen die Pöckel nicht in Anschlag gebracht werden;
- b) an Brod für die Woche 2 Pfd. weißes und 3 Pfd. schwarzes, sofern nicht etwas anderes bedungen;
- c) an Butter  $\frac{3}{8}$  Pfd. für die Woche;
- d) an Wasser in gut ausgebrannten Fässern im Ganzen für 13 Wochen  $1\frac{1}{6}$  Orhst und wenn das Schiff nach einer Gegend bestimmt ist, wobei es den nördlichen Wendekreis passirt (wohin auch Neu-Orleans und Texas gerechnet werden)  $1\frac{1}{3}$  Orhst; ferner für 17 Wochen  $1\frac{1}{2}$ , für 26 Wochen  $2\frac{1}{3}$  und für 30 Wochen  $2\frac{3}{4}$  Orhst;  
ebenso im Ganzen und je nachdem die längste Dauer der Reise zu 13, 17, 26 oder 30 Wochen angenommen wird:
  - e) an Mehl, Hülsenfrüchten, Scheldegersten, Reis, Sauerkohl, Pflaumen zusammen 35 bez. 46, 70 und 81 Pfd.;
  - f) an Kartoffeln  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Bremer Viertel; werden weniger Kartoffeln mitgenommen, so sind die unter e. erwähnten Borräthe verhältnißmäßig zu erhöhen;
  - g) an Syrup  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Pfd.;
  - h) an Kaffee  $1\frac{1}{2}$  bez. 2, 3 und  $3\frac{1}{2}$  Pfd.;
  - i) an Thee  $\frac{1}{5}$  bez.  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{2}{5}$  und  $\frac{1}{2}$  Pfd.,
  - k) an Essig 2 bez.  $2\frac{2}{3}$ , 4 und  $4\frac{2}{3}$  Quart;  
endlich
  - l) an Cichorien, sowie

m) an Sago, Wein, Grütze, Heering, Arzneimitteln ein hinreichender Vorrath nach Verhältniß der Anzahl der Passagiere und der angenommenen längsten Dauer der Reise.

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

§. 17. Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der wirkliche Abgang des Schiffes länger als vierzehn Tage, so muß der Proviant wieder ersetzt werden.

Hat ein Schiffsexpedient die im §. 16. gegebene Befugniß benutzt, so tritt die Verpflichtung zur Ergänzung des Proviantes schon sechs Tage nach dem Zeitpunkte, an welchem der Proviant angebrochen, ein.

Die Behörde des Hafenorts hat davon Kenntniß zu nehmen, wenn ein Schiff die Passagiere an Bord nimmt, und demnächst eintretenden Falls die Ergänzung des Proviantes zu überwachen.

§. 18. Bei Reisen, deren längste Dauer zu 26 und 30 Wochen angenommen ist, genügt die Mitnahme einer für 17 Wochen berechneten Menge Wasser, wenn der Schiffsexpedient der Behörde des Hafenorts eine schriftliche Versicherung auf Ehre und Gewissen abgibt, daß das Schiff einen Zwischenhafen anlaufen und dort frisches Wasser einnehmen solle.

Für solche Reisen kann auch mit Genehmigung der Behörde des Hafenortes das Quantum Fleisch auf 2 Pfd. für die Woche und die Person, sowie Speck in gleichem

Verhältnisse, herabgesetzt werden, wogegen dann aber der übrige Proviant, insbesondere der im §. 15. unter e. und f. angeführte, verhältnißmäßig vermehrt werden muß.

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

16 Viertel — 13 hiesige Scheffel,

17 Quart — 10 hiesige Weinkannen,

100 Pfund — 107 hiesige Pfund.

#### Zu Art. 17. des Gesetzes.

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

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

§. 22. Behuf Untersuchung des Proviantes hat der Schiffserpedient ein Verzeichniß der angeschafften Lebensmittel und sonstigen Ausrüstung nach einem gedruckten, die einzelnen Gegenstände specificirenden Formulare den Besichtigern vor der Besichtigung einzureichen und dabei eintretenden Falls schriftlich zu erklären, daß er von der ihm durch §. 16. eingeräumten Befugniß Gebrauch machen wolle.

§. 23. Bei der Untersuchung des Proviantes haben die Besichtiger sich davon zu überzeugen, daß der als für die Passagiere angeschafft aufgegebene Proviant ausschließlich für diese bestimmt, mithin für die Mannschaft außerdem



hinlänglicher Proviant und sonstiger Bedarf an Bord geschafft sei.

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

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

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

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

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

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

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

#### Zu Art. 21, 22.

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

§. 26. Die Behörde des Hafenortes ist ermächtigt sich die Pässe oder sonstigen Legitimationspapiere der sämt-

lichen Passagiere vorlegen, nöthigenfalls auch das Schiff polizeilich durchsuchen zu lassen, und gegen Passagiere, deren Beförderung unzulässig erscheint, die nöthigen Maßregeln zu treffen.

Zu Art. 23. und 25.

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

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

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

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

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

§. 28. Wird von einem der im §. 27. genannten Schiffsexpedienten in einem Hafensorte zc. des Herzogthums den Bestimmungen des Art. 13. nicht genügt, oder von

demselben nicht sofort der durch die Hafenbehörde nach §. 11. gemachte Aufwand ersetzt, so tritt der §. 27. bis weiter in Beziehung auf diesen Schiffsexpedienten außer Kraft.

## XVI. Dampfschiffahrt.

Nach dem Gesetze vom 10. October 1855 betr. die Anlage und Benutzung von Dampfkesseln und der zur Ausführung desselben erlassenen Ministerialbekanntmachung vom 11. October 1855, müssen die Dampfkessel der Oldenburgischen Dampfschiffe den dort gegebenen näheren Bestimmungen entsprechen und vor ihrer Benutzung, sowie ferner von Zeit zu Zeit von einer Commission von Sachverständigen geprüft werden.

## XVII. Benutzung der Sieltiefe zur Schiffahrt.

### Deichordnung vom 8. Juni 1855.

Art. 271. §. 1. Die Hauptsielanstalten dienen auch zu folgenden Nebenzwecken, welche letztere ebenfalls nach dem Sielrechte zu beurtheilen sind . . . . .

2. zur Schiffahrt. Die Benutzung der Abwässerungsanstalten einer Sielacht zur Schiffahrt ist Jedem gestattet, soweit die vorhandenen Anstalten dies zulassen und die Ab- und Zuwässerung dadurch nicht erheblich benachtheiligt wird . . . . .

Art. 326. §. 1. Wenn das Durchlassen von Schiffen, Booten oder Flößen durch den Siel gestattet ist, darf solches nur im Beisein und unter Aufsicht des Geschwornen, oder

auch, wenn dieses vom Ausschusse beschlossen ist, im Beisein und unter Aufsicht des Sielwärters geschehen.

§. 2. Wer eigenmächtig den Siel öffnet oder Schiffe oder Flöße durch den Siel führt, verfällt nicht nur in eine von den Gerichten zu erkennende Brüche von 1—25 Thlr., sondern wird, wenn dadurch Schaden mittelst Ueberschwemmung oder Beschädigung des Sieles und den Zubehörungen veranlaßt ist, nach den allgemeinen strafrechtlichen Bestimmungen bestraft und zum Ersatze des Schadens angehalten.

Art. 327. §. 1. Die Benutzung des Außentiefs zur Schifffahrt ist ein allgemeines Recht. Die Schiffe dürfen aber in der Regel nicht länger als eine Tiede in der Kille oder in dem Strome des Außentiefs liegen und nie am Vorsiele oder an den Sielkayen befestigt werden.

§. 2. Wenn eigene Kayen zum Laden und Löschen bei einem Siele vorhanden sind, so richtet sich der Gebrauch derselben nach der darüber erlassenen Bestimmung.

§. 3. Schwere Gegenstände, als Steine, Sand u. dgl., dürfen nicht unmittelbar an dem Vorsiel oder an den Sielkayen, sondern nur in angemessener Entfernung gelagert werden.

## XVIII. Strafrechtliche Bestimmungen.

### Strafgesetzbuch vom 3. Juli 1858.

Art. 108. Wer es sich zum Geschäft macht:

b) Schiffsleute inländischer Schiffe dazu zu verleiten, daß sie ihren Dienst nicht antreten oder vor Beendigung desselben ihn wieder verlassen, soll mit Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren bestraft werden.

Art. 200. In folgenden Fällen soll die Gefängnißstrafe nicht unter drei Monaten sein:

d) wenn ein Schiffsmann auf dem Schiffe, worauf er dient, stiehlt.

Art. 227. Wer in betrügerischer Absicht eine gegen Feuergefährdung versicherte Sache in Brand setzt, oder ein Schiff, welches als solches oder in seiner Ladung versichert ist, sinken oder stranden macht, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren und zugleich mit Geldstrafe von Einhundert bis zu Zweitausend Thalern bestraft.

Art. 255. Reisende oder Schiffleute, welche ohne Vorwissen des Schiffers, ingleichen Schiffer, welche ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nehmen, welche das Schiff gefährden, indem sie dessen Confiscation oder Beschlagnahme veranlassen können, sind mit Gefängniß bis zu zwei Jahren zu bestrafen.

Art. 256. Ein Schiffsmann, der mit der empfangenen Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, soll mit Gefängniß bis zu einem Jahre bestraft werden.

Es macht hierbei keinen Unterschied, ob das Vergehen im Inlande oder Auslande begangen ist.

Art. 260. Wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke . . . . oder ein sonstiges Bauwerk, welche fremdes Eigenthum sind, ganz oder theilweise zerstört, soll mit Gefängniß nicht unter zwei Monaten bestraft werden.

Art. 262. Wegen Brandstiftung wird mit zehnjährigem bis zwanzigjährigem, wenn aber durch den Brand ein Mensch das Leben verloren hat, mit lebenslänglichem Zuchthaus bestraft;

a) wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff oder eine Hütte, welche zur Wohnung von Menschen dienen . . . in Brand setzt,

b) wer vorsätzlich ein Gebäude, ein Schiff oder eine Hütte,

welche zeitweise zum Aufenthalte von Menschen dienen, zu einer Zeit in Brand setzt, in welchem darin Menschen zu sein pflegen . . . . .

In allen diesen Fällen macht es keinen Unterschied, ob die in Brand gesetzten Gegenstände im Eigenthume des Thäters sind, oder nicht.

Art. 263. Wer vorsätzlich Schiffe, Gebäude . . . . ., welche fremdes Eigenthum sind, in Brand steckt, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Art. 264. Wer vorsätzlich eigene oder fremde Sachen, welche vermöge ihrer Beschaffenheit und Lage geeignet sind, den in den Art. 262. und 263. genannten Gegenständen das Feuer mitzutheilen, in Brand setzt, soll ebenso bestraft werden, wie derjenige, welcher jene Gegenstände unmittelbar in Brand setzt.

Art. 265. Wer durch Fahrlässigkeit einen Brand der in den Art. 262. bis 264. erwähnten Art verursacht, wird mit Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn durch den Brand ein Mensch das Leben verloren hat, mit Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren bestraft.

Art. 279. §. 1. Wer vorsätzlich die zur Sicherheit der Schifffahrt bestimmten Feuerzeichen oder andere zu diesem Zwecke aufgestellte Zeichen zerstört, wegschafft, oder unbrauchbar macht, oder dergleichen Feuerzeichen auslöscht, oder falsche Zeichen, welche geeignet sind die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

§. 2. Ist in Folge der Handlung ein Schiff gestrandet, so tritt Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren, und hat dadurch ein Mensch das Leben verloren, die lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§. 3. Liegt der Handlung Fahrlässigkeit zum Grunde,

und ist dadurch ein Schaden entstanden, so ist auf Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren hat, auf Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren zu erkennen.

Art. 280. §. 1. Wer vorsätzlich die Strandung oder das Sinken eines Schiffes bewirkt, und dadurch Gefahr für das Leben eines Anderen herbeiführt, wird mit Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren, und wenn in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren hat, mit lebenslänglichem Zuchthause bestraft.

§. 2. Liegt der Handlung Fahrlässigkeit zum Grunde, und ist dadurch ein Schaden entstanden, so ist auf Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren hat, auf Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren zu erkennen.

Art. 282. Gegen diejenigen, welche wegen eines der in Art. 262., 263., 264. — 279., 280. genannten Verbrechen zu zeitiger Zuchthausstrafe verurtheilt werden, kann zugleich auf Stellung unter Polizeiaufsicht erkannt werden.