

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Schifffahrts-Handbuch**

**Strackerjan, Friedrich Anton**

**Oldenburg, 1860**

V. Dänemark.

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

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

#### IV. Chile.

##### Reciprocitäts - Erklärung.

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

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

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

#### V. Dänemark.

##### A. Handels- und Schiffahrts - Declaration

vom 31. März 1841.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### B. Vertrag wegen Ablösung des Sundzolls

vom 14. März 1857.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## VI. Frankreich.

### Gegenseitigkeits - Erklärung,

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

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