

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Schifffahrts-Handbuch**

**Strackerjan, Friedrich Anton**

**Oldenburg, 1860**

A. Wesergebiet.

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

### III. Abtheilung.

## Gesetze und Verordnungen für die Schifffahrt auf den einzelnen Stromgebieten.

### A. Wesergebiet.

#### 1. Allgemeine Vorschriften.

#### 1. Weserschifffahrts-Acte vom 10. September 1823.

§. 1. Die Schifffahrt auf dem Weserstromen soll, von seinem Ursprunge durch Zusammenfluß der Werra und Fulda bis ins offene Meer, und umgekehrt aus dem offenen Meere (sowohl Strom auf- als niederwärts) in Bezug auf den Handel völlig frei sein; jedoch bleibt die Schifffahrt von einem Uferstaate zum andern (cabotage) auf dem ganzen Strome ausschließend den Unterthanen derselben vorbehalten. Niemand darf sich dagegen den Vorschriften entziehen, welche für Handel und Schifffahrt in gegenwärtiger Convention enthalten sind.

§. 2. Alle ausschließlichen Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Weser zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Corporationen und Individuen bisher zugestanden

haben mögten, sind hiermit gänzlich aufgehoben und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemanden ertheilt werden.

Auf Fähren und andere Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zum gegenüberliegenden, bezieht sich jedoch die allgemeine Schifffahrts-Ordnung nicht. Eben so wenig auf diejenigen Schiffe und ihre Gewerbe, deren Fahrt sich bloß auf das Gebiet ihres eigenen Landesherrn beschränkt, und die vermöge der Schifffahrts-Polizei, welche jeder Staat nach Maßgabe seiner Hoheit über den Strom ausübt, allein unter der Obrigkeit des Landes stehen, wo sie ihr Gewerbe treiben.

§. 3. Alle bisher an der Weser bestandenen Stapel- und Zwangsumschlagsrechte, namentlich die zu Bremen, Minden und Münden, sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben, und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

§. 4. Die Ausübung der Weserschifffahrt ist einem Jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit, nach vorhergegangener Prüfung, hierzu die Erlaubniß erhalten hat.

Jede Regierung wird die nöthigen Maßregeln ergreifen, um sich der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Weserschifffahrt gestattet. Der Erlaubnißschein (Patent), der hierüber dem Schiffer von seiner Landesobrigkeit durch die hierzu verordneten Behörden ausgefertigt wird, giebt ihm das Recht, auf der ganzen Strecke von Münden bis in die offene See und aus der offenen See bis Münden, die Schifffahrt auszuüben, so wie es sich von selbst versteht, daß Schiffer und Schiffe, welche aus der Weser ins Meer oder zurückfahren, diejenigen Eigenschaften haben müssen, welche zu Seefahrten erforderlich sind.

Der Staat allein, auf dessen Gebiete ein Schiffer wohnt, hat das Recht, das ihm einmal ertheilte Schiffer-Patent wieder einzuziehen.

Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Staaten nicht aus, den Schiffer, der eines auf ihrem Gebiete begangenen Vergehens beschuldigt wird, falls sie seiner habhaft werden, oder sie sonst eine Strafe an ihm vollstrecken können, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Behörde zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

§. 5. Jedes zur Handelsfrachtfahrt auf der Weser dienende, dem Unterthan eines der contrahirenden Staaten angehörige oder von ihm geführte Schiff, soll mit der Angabe des Orts, wohin es gehört, einer für diesen Ort laufenden Nummer und der Lastenzahl, welche es höchstens tragen kann, auswärts deutlich versehen sein.

§. 6. Die ordentlichen Schiffszüge auf der Weser sollen vorläufig auch künftig, wie bisher, aus nicht mehr als drei Fahrzeugen bestehen, und diese die bisher üblich gewesene Landungsfähigkeiten nicht überschreiten dürfen.

§. 7. Schießpulver in Quantitäten über fünf Pfund soll nur in besonderen, mit einer schwarzen drei Ellen langen und eine Elle breiten Flagge versehenen Fahrzeugen geführt, und selbst in geringeren Quantitäten niemals zwischen andere Waaren verpackt werden. Jeder Schiffer, welcher Schießpulver geladen hat, muß, bevor er irgendwo anlandet, der Orts-Polizei-Behörde hiervon Anzeige machen, und die von derselben etwa anzuordnenden Sicherheits-Maßregeln zur Befolgung gewärtigen. Versäumt er diese Anzeige, so unterliegt er da, wo nicht durch Landesgesetze bereits Strafen deshalb festgesetzt sind, außer der Verpflichtung zum eventuellen Schadenersatz, einer Geldstrafe von 2 bis 100 Rthlr.

§. 8. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen

des Transports beruhen lediglich auf der freien Uebereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Committenten, und sollen von Zeit zu Zeit durch den Druck bekannt gemacht werden.

§. 9. Durch die §§. 4—8. einschließlich hat der direct aus der See kommenden oder direct dahin gehenden Schiffahrt keine neue Beschränkung auferlegt werden sollen.

§. 10. Es bleibt dem Handelsstande zweier oder mehrerer Weserplätze überlassen, mit einer beliebigen Anzahl qualificirter Schiffer über Frachtpreise, Lieferungszeiten und andere Bedingungen ihres gegenseitigen Verkehrs, Contracte auf bestimmte Zeiten, doch jedesmal höchstens auf fünf Jahre abzuschließen, und solchergestalt Reihefahrten unter sich zu errichten, welche dem Kaufmann billige Fracht, und dem Schiffer schnelle Befrachtung sichern.

§. 11. Bei solchen Reihefahrten wird jedoch zu ihrer Gültigkeit Folgendes vorausgesetzt:

1. Niemand, weder Kaufmann noch Schiffer, kann genöthigt werden, sich denselben anzuschließen.
2. Der Inhalt ihrer Reglements darf nirgends mit gegenwärtiger Acte im Widerspruche stehen.
3. Die Reglements müssen den Regierungen der Orte, zwischen welchen die Reihefahrt stattfinden soll, zu ihrer Genehmigung vorgelegt, und demnächst öffentlich im Drucke bekannt gemacht werden.

Die Genehmigung wird nur dann versagt werden, wenn die Bedingungen der Reihefahrt mit gegenwärtiger Convention oder den landesherrlichen Gesetzen im Widerspruche stehen.

4. Die contrahirenden Staaten können verlangen, daß ihre Schiffer in einer, dem Verhältnisse der verschiedenen Territorial-Uferlängen entsprechenden Anzahl bei den Reihefahrten zugelassen werden.

Doch soll hinsichtlich der gegenwärtig angenommenen Reiheschiffer diese Bestimmung erst nach Aussterben oder sonstigem Abgange derselben in Kraft treten, dann aber für Lippe das Doppelte seines principmäßigen Theilnahme-Verhältnisses, für Bremen aber Ein Schiffer auf jede der jetzt bestehenden drei Reihefahrten zugestanden sein.

5. Bei den Reihefahrten soll es den Schiffern, unbeschadet jedoch ihrer contractmäßigen Verpflichtungen zu bestimmter Ablieferungsfrist im einzelnen Falle nicht untersagt werden können, zu Gutbergen, Minden, Blotho, Erder, Hinteln, Hameln, Bodenwerder, Holzminden, Hörter und Carlshafen Güter einzunehmen und am Bestimmungsorte wieder auszuladen.

6. Wo auf der Stromstrecke zwischen Bremen und Stolzenau die Reiheschiffer Vorspann bedürfen, soll selbiger auf dem Streckentheile zwischen Bremen und Hoya zu  $\frac{2}{3}$  von Hannöverschen und zu  $\frac{1}{3}$  von Bremischen Unterthanen, auf dem Streckentheile zwischen Hoya und Stolzenau aber ausschließlich von Hannöverschen Unterthanen genommen werden müssen, beides jedoch mit freier Auswahl unter allen respectiven Unterthanen und in freier Einigung über den Gestellungspreis.

§. 23. Unter den Abgaben, wovon die Artikel 15. bis 22. einschließlich handeln, sind nicht begriffen.

1. Die Eingang-, Ausgangs- und Verbrauchssteuern, mit welchem einem jeden Staate das Recht verbleibt, die in sein eigenes Landesgebiet ein und aus demselben zu führenden Waaren, sobald sie respectiv den Fluß verlassen haben, oder noch nicht auf den Fluß gekommen sind, nach seiner Handelspolitik zu belegen.

2. Die Hafens-, Krahn-, Waage- und Niederlage-Gebühren in den Handelsplätzen, wovon jedoch alle Führer

von solchen Schiffen, die auf der Weser oder ihren Nebenflüssen zu Hause gehören, nicht mehr als der Einländer bezahlen sollen. Auch sollen die Zahlungssätze dieser Gebühren fest bestimmt zur Kenntniß des Publikums gebracht, und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen.

Für den Dienst der Lootsen hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und für die Gebühren, welche sie zu fordern berechtigt sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Taxordnung, mit der Maßgabe, sein Bewenden, daß keinem Unterthan der contrahirenden Staaten eine lästigere Verpflichtung, als dem Einländer, auferlegt werde.

§. 41. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, in Fällen, wo er für das Interesse seiner Landzölle oder Verbrauchssteuern es nützlich erachtet, innerhalb seines Gebiets einen Begleiter auf transitirende Schiffe zu setzen. Doch darf aus Anwendung dieser Maßregel für den Schiffer weder irgend ein, durch gegenwärtige Acte nicht gerechtfertigter Aufenthalt, noch irgend eine Ausgabe, noch irgend eine nicht ohnehin schon ihn gesetzlich treffende Beschränkung erwachsen.

Diejenigen Staaten, welche eine solche Begleitung für nöthig erachten, werden, wenn die Aufnahme oder die Entlassung der Begleiter an andern Puncten, als in den Zollstätten, erforderlich ist, die Orte bekannt machen, wo solche erfolgen soll. Der Schiffer ist verpflichtet, dort anzulegen und, nach erfolgter Anmeldung, eine Stunde auf Ankunft oder Abgang der Begleiter zu warten.

§. 43. Sollte ein Schiff oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell als möglich getroffen werden. Zu

diesem Ende machen die contrahirenden Staaten sich anheischig, die Local-Behörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen im voraus zu versehen, und die deshalb bestehenden besondern Verordnungen zu erneuern.

Sollte ein Strandrecht irgendwo an der Weser ausgeübt werden, so wird solches hierdurch für immer aufgehoben.

### Additional-Acte vom 3. September 1857.

Zu §. 1. der Weser-Schiffahrts-Acte:

Art. I. Die in der Weser-Schiffahrts-Acte und dieser Additional-Acte enthaltenen Bestimmungen über die Berechtigung zur Weser-Schiffahrt finden auf den Transport sowohl von Personen als von Gütern Anwendung.

Dampfschiffe auf der Weser sind, soweit nicht für dieselben besondere Bestimmungen vereinbart worden, gleich anderen Fahrzeugen zu behandeln.

Zu §. 4.

Art. II. Die Grundsätze des §. 4. finden auch auf Holzflöße Anwendung.

Art. III. In allen Weser-Uferstaaten sind künftig die Patente, insoweit solche zum Betriebe der Weser-Schiffahrt erforderlich sind, nicht für den Schiffseigner und dessen Fahrzeuge zusammengenommen, sondern abge sondert für jedes Schiff und für jeden Führer eines Schiffes oder Floßes, gleichviel ob derselbe Eigner des Fahrzeuges ist oder nicht nach den nachstehend bezeichneten Mustern auszufertigen \*).

Art IV. Das Schiff-Patent wird von der zuständigen Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, nach dem in der Anlage 1. enthaltenen Muster ausgestellt \*), nachdem jene Behörde durch technische Unter-

\*) Der Abdruck dieser Muster erschien unnöthig.

suchung von der Tüchtigkeit des Fahrzeuges sich überzeugt und die Tragfähigkeit desselben festgestellt hat.

Das Schiffs-Patent ist von dem Eigenthümer des Fahrzeuges für dieses, bevor es seine erste Fahrt antritt, zu erwirken und nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur zu erneuern, auch bei Veränderung in den Eigenthums-Verhältnissen der zuständigen Behörde, zur Bemerkung des desfalls Erforderlichen, vorzulegen.

Art V. Das Schiffs-Patent verliert seine Gültigkeit

- a) wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergeht. Dasselbe ist in einem solchen Falle an die zuständige Behörde des Staates, in welchem es ausgestellt wurde, zurückzuliefern;
- b) wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner vollkommen tüchtig befunden ist, in welchem Falle das Patent von der zuständigen Behörde des Staates, dem das Fahrzeug angehört, zurückgenommen werden soll.

Art. VI. Das Schiffer-Patent wird von einer der in jedem Uferstaate hiezu ermächtigten Behörde nach den unter 2. und 3. anliegenden Mustern ausgestellt \*), nachdem der Empfänger sich sowohl über seine persönlichen Verhältnisse, als auch über seine Befähigung zu dem fraglichen Geschäfte, genügend ausgewiesen hat.

Das Schiffer-Patent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Weser-Fahrzeuges, welches der im Patente bezeichneten Gattung und dem Staate, in welchem das Patent ausgefertigt wurde, angehört, sowie das Patent für Flößer zur Führung jedes Holzfloßes, welches von einem Uferplatze dieses Staates abgeht.

\*) Der Abdruck dieser Muster erschien unnöthig.

Ein Patent zur Führung von Dampfschiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelschiffen, nicht aber umgekehrt.

Art. VII. Das Schiffer-Patent verliert seine Gültigkeit, wenn der Schiffer bei Ausstellung desselben Unterthan des patentirenden Staates war, mit dem Aufhören dieses Verhältnisses.

Die Wiedereinziehung eines Patenten steht nur dem Staate zu, welcher dasselbe ausgestellt hatte.

Die zuständige Polizeibehörde hat das Schiffer-Patent zurückzunehmen, wenn dieselbe sich davon überzeugt hat, daß der Inhaber untauglich, oder daß dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schiffahrts-Verkehrs nicht vereinbar ist. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffer wegen Trunksucht, wiederholter Abgaben-Defrauden, Betruges, Fälschung, oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum bestraft ist.

Art. VIII. Um die Sicherheit und Ordnung der Weser-Schiffahrt zu befördern, werden die Uferstaaten, jeder für sein Gebiet, die in der Anlage 4. enthaltenen polizeilichen Vorschriften in Kraft setzen.

Art. IX. Das Verfahren wegen Uebertretung dieser polizeilichen Vorschriften soll möglichst kurz und schleunig sein, und es darf durch dasselbe ein Fahrzeug oder dessen Bemannung auf der Reise nicht länger aufgehalten werden, als zur Ermittlung des Thatbestandes erforderlich ist.

Den zum Zwecke der Untersuchung und Bestrafung von Uebertretungen der vorerwähnten polizeilichen Vorschriften von der zuständigen Behörde erlassenen Requisitionen, mit Ausnahme solcher, welche auf (nicht etwa durch besondere Verträge begründete) Auslieferung der Schuldigen gerichtet sind, wird von den Behörden aller Weser-Uferstaaten bereitwillig Folge gegeben werden.

Zu §. 5.:

Art. X. Die im §. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte vorgeschriebene Bezeichnung der Fahrzeuge ist an beiden Seiten des Vordertheils, hellfarbig auf schwarzem Grunde, anzubringen.

Zu §. 6.:

Art. XI. Der §. 6. der Weser-Schiffahrts-Acte bleibt aufgehoben.

Zu §. 8.:

Art. XII. Die am Schlusse des §. 8. enthaltene Bestimmung wegen Veröffentlichung der Frachtpreise durch den Druck wird aufgehoben.

Zu den §§. 10. und 11.:

Art. XIII. Verträge zwischen Kaufleuten eines Weserhandelsplatzes und einer Anzahl Schiffer, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, eine Reihenfolge der Schiffer in ihren Fahrten auf der Weser festgestellt werden soll, bedürfen der Genehmigung der Regierung des Weserhandelsplatzes, an welchem die contrahirenden Kaufleute ihren Wohnsitz haben.

Von Verträgen, durch welche dauernd, für längere oder kürzere Zeiträume, Preise und sonstige Bedingungen der Frachtschiffahrt auf der Weser festgestellt werden sollen, wird die betreffende Regierung Kenntniß nehmen.

Sowohl bei der Prüfung vor der Genehmigung, beziehungsweise bei der Kenntnißnahme der vorbezeichneten Verträge wird die betreffende Regierung darüber wachen, daß durch dieselben kein mit der Weser-Schiffahrts-Acte im Widerspruch stehendes Monopol ausgeübt werde.

Auf Verlangen sollen sämmtliche vorbezeichnete Verträge den übrigen Uferstaaten mitgetheilt werden.

Zu §. 11. Nr. 3. und 5.:

Art. XIV. Wenn eine Regierung rücksichtlich eines ihrer Plätze, welcher in einem Reiheschiffahrts-Vertrage als

Mitcontrahent auftritt, gegen die Ausführung des von ihr nicht genehmigten Vertrages protestirt, so soll rüchichtlich jenes Plazes die Ausführung des Contracts auch von den übrigen betheiligten Regierungen nicht gestattet werden.

Unter die Zahl der Handelspläze, an welchen nach §. 11. Nr. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte den Reiheschiffern Güter einzuladen gestattet ist, sind die Städte Nienburg und Ddendorf, imgleichen die Flecken Hoya, Stolzenau und Grohnde aufgenommen.

Zu §. 12.

Art. XV. Statt der im §. 12. der Weser-Schiffahrts-Acte angegebenen Gewichtsbestimmungen tritt das Zollpfund an die Stelle des Bremer Pfundes, und ist die daselbst unter A. beigefügte Tabelle der Maasz- und Gewichtsverhältnisse in sämtlichen Weser-Uferstaaten den jetzt bestehenden Verhältnissen entsprechend berichtigt worden, weshalb die unter 5. anliegende vergleichende Uebersicht an deren Stelle tritt \*).

Art. XVI. Die Paragraphen der Weser-Schiffahrts-Acte, welche Bestimmungen über den Weserzoll enthalten, sind in Folge des Vertrages wegen Suspension der Weserzölle vom 26. Januar 1856 für die Dauer dieses Vertrages als außer Wirksamkeit gesetzt zu betrachten.

### 3. Polizeiliche Vorschriften für die Schiffahrt auf dem Weser-Strome.

#### I. Schiffsführung.

§. 1. Jedes Flußschiff und jedes Floß, welches die Weser befährt, muß dem Befehle oder der speciellen Leitung

\*) Der Abdruck dieser Anlage erschien unnöthig.

eines Führers untergeben sein. Dieser ist für die genaue Befolgung der in der Weser-Schiffahrts- und der Additional-Acte, so wie in den nachfolgenden Paragraphen enthaltenen Vorschriften verantwortlich.

## II. Legitimations-Papiere zum Schiffahrts-Betriebe.

§. 2. Jedes der im §. 1. erwähnten Fahrzeuge muß während der Fahrt von den, nach Art. III. bis VII. der Additional-Acte zur Legitimation des Schiffes und des Führers erforderlichen Patenten begleitet sein. Diese sind jeder von dem betreffenden Staate dazu bezeichneten Behörde auf deren Verlangen vorzuzeigen.

Diese Behörde hat, wenn Schiffer betroffen werden, welche entweder gar keine Patente bei sich führen, oder bei welchen die vorgezeigten Legitimations-Papiere nicht vollständig passen, die competente Behörde desjenigen Uferstaates, welchem das Fahrzeug angehört, oder, wenn diese nicht bekannt ist, die zuständige Oberbehörde sofort hiervon in Kenntniß zu setzen.

Diejenigen kleineren Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehre nach nahegelegenen Orten geführt oder von daher geholt werden, bedürfen dieser Legitimations-Papiere nicht.

## III. Zeugnisse für die Maschinisten auf den Passagier-Dampfschiffen.

§. 3. Jeder Maschinist auf einem Passagier-Dampfschiffe muß auf jeder Fahrt desselben ein, von der Behörde des Staates, welchem das Schiff angehört, ausgestelltes Zeugniß darüber, daß er geprüft und zu seinem Dienste vollkommen tüchtig befunden sei, mit sich führen.

## IV. Dienstbücher der Schiffsmannschaft.

### 1. Verpflichtung der Dienstleute.

§. 4. Jeder, wer dauernd oder auch nur für eine Reise auf einem Weser-Fahrzeuge dient (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuer- mann), muß mit einem von einer öffentlichen Behörde aus- gefertigten Dienstbuche, in welchem über alle seit Ausferti- gung dieses Buches von dem Inhaber eingegangenen Dienst- verhältnisse die in der Anlage zu §. 5. bezeichneten Angaben in ununterbrochener Reihenfolge eingetragen sind, versehen sein, und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

Das Dienstbuch muß jedem Dienstherrn und jeder Po- lizeibehörde auf deren Verlangen vorgelegt werden.

Der Dienstmann, welcher sein Dienstbuch abhanden kommen läßt, Aenderungen darin selbst vornimmt oder durch Unberechtigte vornehmen läßt, oder den Inhalt desselben theilweise austilgt oder unlesbar macht, ist strafbar.

### 2. Inhalt der Dienstbücher.

§. 5. Die Dienstbücher werden nach dem sub No. 1. anliegenden Formulare gedruckt und sind bei den näher zu bezeichnenden Behörden käuflich zu haben \*).

Das Dienstbuch eines Dienstmannes ist, wo nicht eigene Beamte dazu bestimmt sind, entweder der Polizeibehörde des Wohnorts desselben — wenn er einem der Weser-Uferstaaten angehört — oder der Polizeibehörde des Wohnorts des Dienstherrn, bei dem der Dienstmann zuerst in Dienst tritt — wenn der letztere einem anderen Staate angehört — behufs der Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen, wobei die Befugniß des Dienstmannes, sich ver- miethen zu dürfen, zu prüfen und zu attestiren ist.

\_\_\_\_\_

\*) Der Abdruck dieses Formulars erschien unnöthig.

Beschwerden des Dienstmannes über das demselben ertheilte oder verweigerte Zeugniß sind durch die Polizei-Behörde zu erledigen, und sind die dadurch herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

### 3. Verpflichtung des Dienstherrn.

§. 6. Kein Schiffseigner oder Schiffsführer darf einen Schiffsmann annehmen, ohne sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen, und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen. Auf jedem Schiffe ist ein fortlaufendes Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen, worin dem Namen jedes Entlassenen eine Notiz über Anfang und Ende der Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des demselben bei seiner Entlassung ertheilten Zeugnisses beizusetzen ist.

Es muß dieses Verzeichniß einer jeden Polizei-Behörde an der Weser auf deren Verlangen zur Einsicht vorgelegt werden.

Wird durch besondere Umstände (Sterbefall, Erkrankung, Weglaufen eines Dienstmannes u. s. w.) während einer Reise die sofortige Annahme einer anderweiten Aushülfe nothwendig, so darf der Schiffseigner oder Schiffsführer einen Dienstmann, welcher sich nicht im Besitze eines Dienstbuches befindet, zwar aufnehmen, jedoch nur auf die Dauer der Reise, und muß sofort nach Beendigung der letzteren der Polizei-Behörde des Bestimmungsortes von dem Vorfalle Anzeige machen.

## V. Construction, Ausrüstung und Erhaltung:

### 1. der Fahrzeuge.

§. 7. Auf die Construction, Ausrüstung und Erhaltung der Stromfahrzeuge und ihrer Zubehörungen, insbesondere der Maschinen, Dampf- und Heiz-Apparate auf

Dampfschiffen, ist ein sorgfältiges Augenmerk zu richten, und sind namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden besonderen Vorschriften wegen Anlage und Gebrauchs von Dampf-Apparaten genau zu befolgen.

Den von Zeit zu Zeit durch die Behörde des Staates, welchem das Fahrzeug angehört, vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen der Fahrzeuge nebst Zubehörungen müssen die Eigner und Führer sich unterwerfen, und sind die hierbei etwa gerügten Mängel sofort abzustellen.

Diese amtliche Untersuchung muß bei Dampfschiffen alljährlich wenigstens einmal stattfinden.

Bei mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeuges während der Reise ist letztere sofort einzustellen, und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

## 2. der Holzflöße.

§. 8. Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und andere Gegenstände müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden sein. An dem Floße selbst muß sich vorn und hinten ein Steuerruder befinden.

Die Breite eines Holzfloßes darf in der Regel 20 Fuß bremsisch nicht überschreiten. Es kann jedoch von jedem Uferstaate für die Stromtheile seines Gebietes eine größere Breite der Holzflöße zugelassen werden.

## VI. Führung des Steuerruders.

§. 9. Der Führer des Steuerruders darf dieses, so lange das Fahrzeug in Bewegung ist, nicht verlassen.

## VII. Belastung der Schiffe und Flöße.

§. 10. Kein Fahrzeug darf stärker belastet werden, als es die bekannte Beschaffenheit der Fahrbahn, der herrschende

Wasserstand und die festgestellte Tragfähigkeit des Fahrzeuges erlauben.

Damit der Tiefgang eines Schiffes sofort ersehen und danach beurtheilt werden kann, ob jenes schwerer, als den Umständen nach zulässig war, belastet worden ist, muß am Spiegel und am Bug jedes Schiffes eine, nach Bremischen Fuß und Zollen abgetheilte Tiefgangs-Scala befindlich sein, vermöge deren die jedesmalige Einsenkung des Fahrzeuges deutlich wahrgenommen werden kann.

Jedes belastete Schiff muß eine Bordhöhe von mindestens 1 Fuß Bremisch innehalten, und sind bei voller Befrachtung die offenen Schiffstheile mit Borddielen zu besetzen.

Daneben sind die im Art. X. der Additional-Acte enthaltenen Vorschriften genau zu befolgen.

### VIII. Beifahrzeuge.

§. 11. Bei jedem auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht- oder Personenfahrt dienenden Schiffe von mehr als 10 Lasten Tragfähigkeit muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gearbeitetes Boot befinden.

### IX. Verhalten rüchichtlich:

#### 1. der Fahrbahn.

##### a) Innehaltung derselben.

§. 12. Während der Fahrt darf ohne vorhandene Nothwendigkeit kein Schiff die Fahrbahn verlassen.

Es gilt diese Bestimmung namentlich für größere Segelschiffe, sowie unbedingt für Dampfschiffe. Letztere dürfen auch behuf Berührung von Anlegeplätzen nur auf solange, als es für diesen Zweck erforderlich ist, außerhalb der Fahrbahn bleiben.

Sobald der Wasserstand solches zuläßt, haben die Dampfschiffe thunlichst die Mitte des Stromes zu halten. Die nähere Bestimmung über die dazu erforderliche Wasserhöhe an den vorhandenen Pegeln ist von den zuständigen Behörden der Einzelstaaten zu treffen und, soweit nöthig, gehörig bekannt zu machen.

Holzflöße haben, um den Schiffen möglichst wenig hinderlich zu sein, sich außerhalb der Fahrbahn zu halten, insofern sie dort, nach Maßgabe ihres Tiefganges, der örtlichen Beschaffenheit des Stromes und des augenblicklichen Wasserstandes, sich ungehindert fortbewegen können. Wo dies nicht der Fall ist, dürfen auch Holzflöße während der Fahrt die Fahrbahn nicht verlassen.

#### b) Nichtbeschädigung derselben.

§. 13. Jede Verunreinigung der Fahrbahn durch Auswerfung von Ballast, Steinen, Steinkohlenschlacken oder anderen der Schifffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen an anderen, als den von der zuständigen Behörde angewiesenen, Orten ist verboten.

Die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper sind dergestalt zu befestigen und zu verwahren, daß deren Herabfallen in die Fahrbahn oder Leichterstelle verhütet wird.

Es ist verboten, an Schiffe während der Fahrt Balken zu hängen.

#### 2. der Ufer, Brücken und anderer Werke.

§. 14. Die Ufer nebst den an denselben befindlichen Anlagen und Werken, so wie die Brücken, Fähren u. s. w. dürfen von den Schiffen und Holzflößen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beschädigt werden.

Die Leinpfade dürfen von den Zugnechten oder Zug-

thieren weder verdorben, noch zum Nachtheile der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

Zur Verhütung des durch den Wellenschlag entstehenden Schadens haben alle Dampfschiffe von den Ufern und Strombauten sich möglichst entfernt zu halten, und jedenfalls in der Nähe als gefährdet signalisirter oder im Bau begriffener Ufer, so wie bei starken Krümmungen der Fahrbahn nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft sich fortzubewegen.

Gleiche Vorsicht ist anzuwenden in der Nähe von Deichen, sobald diese bei Hochwasser nicht mehr als 2 Fuß Bremsch Bord haben.

Für die Dampfschleppboote in der Thalfahrt gelten, abgesehen von besonderen Hindernissen, noch folgende Bestimmungen:

1. Bei einem Wasserstande, wo dieselben die Mitte des Stromes zu halten haben (§. 12.), dürfen sie ohne Anhang nur mit halber Maschinenkraft fahren;
2. bei einem niedrigeren Wasserstande, wo dieselben dem Fahrwasser der Segelschiffe zu folgen haben (§. 12.), und so dem einen oder anderen Ufer sich zu nähern genöthigt sind, sollen dieselben die Geschwindigkeit bis auf  $\frac{1}{4}$  der Maschinenkraft ermäßigen;
3. in Concaven, wo sich dieselben dem Ufer am meisten nähern müssen, und letzteres wegen der dem Schiffe hier nothwendig zu gebenden schrägen Richtung dem Angriff der Wellen am stärksten ausgesetzt ist, soll die Kraft so weit ermäßigt werden, daß die Steuerung des Bootes noch möglich ist. Welche Strecken des Wasserstromes als solche Concaven zu betrachten, wo diese Vorschriften zur Anwendung kommen müssen, wird von den Regierungen der betreffenden Uferstaaten öffentlich bekannt gemacht werden.
4. Die Bestimmung zu 3. gilt auch für solche Uferstrecken,

welche als gefährdet signalisirt, oder wo Bauten in Ausführung begriffen sind.

Werden die Schiffe durch einen Dampfer geschleppt, so muß auf denselben die nöthige Bemannung vorhanden sein, welche darauf zu achten hat, daß die Schiffe bei Wendungen nicht an das Ufer geworfen werden und dasselbe beschädigen.

### 3. des Anlegens und Ankers:

#### a) an Ufern und an Brückenpfeilern.

§. 15. Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Nähe des Ufers in der Regel nur an den gestatteten Landungs- und Ladeplätzen anlegen oder vor Anker gehen.

Nur in Nothfällen darf auch an anderen Uferstellen angelegt werden, wobei jedoch Bühnen, Packwerke, Uferbefestigungen, Dämme und abbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken zu meiden sind.

Das Abholen oder Anbringen der Passagiere von und an Bord der Dampfschiffe ist nur den obrigkeitlich zugelassenen Booten und Bootsführern gestattet.

An das Ufer, an welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Löschung seiner Waaren oder das Ein- und Ausladen der Hölzer daselbst erlaubt ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dasselbe hiezu nöthigen. In solchem Falle sind die Masten niederzulegen, auch bei Nacht oder dichtem Nebel die Schiffe und Flöße durch Aussteckung einer erleuchteten Laterne zu signalisiren.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze sind jedoch von den Schiffs- und Floßführern sofort nach entfernter Gefahr oder nach erfolgter Ein- oder Ausladung wieder zu verlassen.

Das Einschlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Flöße mittelst der Tawe an solche zu befestigen,

ist an diesen außergewöhnlichen Anlegeplätzen unbedingt untersagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender, oder neben den Oeffnungen schwimmender Brücken ist, wo dies nicht ausdrücklich gestattet wird, unter allen Umständen verboten.

b) in der Fahrbahn oder entfernt vom Ufer.

§. 16. In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur dann, wenn es dieselbe nach seinem Tiefgange nicht verlassen kann, und auch nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größten, Fahrzeuge oder Flöße noch bequem vorbeifahren können. In diesem Falle, oder wenn ein Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen dessen Signalisirung die Bestimmungen des §. 15. ein.

Gehen mehrere Fahrzeuge nahe bei einander vor Anker, so hat das zuletzt ankommende sich so zu legen, daß jedes Aufeinandertreiben derselben durch Wind oder Strömung (namentlich im Fluthgebiet zur Wendezeit) vermieden werde.

Wenn ein Schiff in der Fahrbahn oder dergestalt Anker wirft, daß das Ankertau die Fahrbahn berührt, so hat dasselbe die Stelle, wo der Anker liegt, mittelst einer hellfarbigen Boye zu bezeichnen.

#### 4. des Ableichtens.

§. 17. Kein Schiff darf im Fahrwasser da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich ist.

Ist die Ableichtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen, so muß sie stets vor Erreichung der Untiefe und an einer solchen Stelle geschehen, wo weder das beladene Schiff noch der Leichter den Schiffsverkehr hindern oder erschweren.

Wird ein Schiff im Fahrwasser dergestalt festgefahren, daß dasselbe nicht sofort oder nur durch Ableichterung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar, falls er nicht etwa beweiset, daß die Abwendung dieses Ereignisses außer seiner Macht gelegen habe.

### 5. des Passirens gefährlicher oder schwieriger Stromstellen.

§. 18. Sind gefährliche oder schwierige Stromstellen einem Schiffs- oder Floßführer nicht genau bekannt, so muß er dieselben durch ein vorausgeschicktes Boot untersuchen lassen, insofern er nicht vorzieht, sich da, wo Lootsen zu haben sind, derselben gegen Erlegung der tarmäßigen Gebühren zu bedienen.

### 6. des Passirens der Brücken.

§. 19. Brücken dürfen von Dampfschiffen nur mit entsprechend gemäßigter Maschinenkraft passirt werden.

Beladene Segelschiffe müssen bei starker Strömung mit größter Vorsicht und Aufmerksamkeit durchgeführt, und namentlich in der Thalfahrt mittelst des Ankers gesackt oder umgelegt werden.

Die Rauchfänge und Masten sind soweit niederzulegen, daß die Bogenwölbung oder das Gebälke der Brücke nicht berührt werden kann; auch ist von den Fahrzeugen und Holzflößen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Pfeiler oder Brückenschiffe sorgfältig zu vermeiden.

Die Signale, welche eine Verzögerung der Durchfahrt durch Brücken vorschreiben, sind sorgfältig zu beachten.

### 7. des Passirens der Fähranstalten.

§. 20. Jedes Schiff, welches im Begriffe steht, eine im Gange befindliche Fähr zu passiren, muß in angemessener

Entfernung beilegen, bis die Linien-Fähre das Ufer erreicht, die fliegende Fähre aber die Fahrbahn verlassen hat.

Dagegen darf der Fährmann, sobald die Ankunft eines Schiffes signalisirt ist, oder ein Holzfloß vorbeifährt, die Fähre nicht eher in Gang bringen, als bis das Schiff oder Floß vorüber ist.

Auch hat der Fährmann, sowohl bei Nacht als bei Tage, sobald ein Fahrzeug bei den in der Nähe der Fahren ausgestellten Signalpfählen angelangt, und daselbst von dem Schiffer das übliche Signal gegeben worden ist, sofort die nöthigen Anstalten zu treffen, um das Schiff passiren zu lassen.

Der Fährmann ist verbunden:

1. die Fährleine zu senken, und zwar ohne Rücksicht auf den Wasserstand der Weser:

- a) vor den Dampfschiffen in jedem Falle,
- b) vor allen Segelschiffen in der Bergfahrt;

2. die Fährleine aufzuspannen:

vor den Segelschiffen in der Thalfahrt und vor den Flößen.

Ist jedoch die Fährleine von Metalldraht, so muß sie vor allen, also auch vor den Segelschiffen und Flößen in der Thalfahrt gesenkt werden.

Wenn in der Thalfahrt ein Dampfschiff mit einem Segelschiffe vor der Fährstelle zusammentrifft, so hat dasjenige Schiff nach den Vorschriften zu 1. und 2. die Fährleine zuerst zu passiren, welches zuerst bei dem Signalpfähle der Fähre angekommen ist und sein Kommen vorschriftsmäßig signalisirt hat.

Wenn sich zwei Schiffe an der Fährleine begegnen, so passirt lektere das in der Thalfahrt begriffene Schiff zuerst.

Vorstehende Vorschriften finden entsprechende Anwendung auf Schiffs- und Drehbrücken.

Die Fahren dürfen nicht in der Fahrbahn liegen.

**8. des Fahrens bei Dunkelheit oder Nebel, imgleichen durch scharfe Stromkrümmungen mit hohen Uferwänden.**

§. 21. Während des Fahrens bei Dunkelheit oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der Bergfahrt zwei übereinander befindliche hell-erleuchtete Laternen am halben Mast oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen und am Bordertheile ununterbrochen eine Wache ausgestellt haben.

In Betreff der an den Dampfschiffen anzubringenden Laternen gelten folgende Bestimmungen:

1. Es soll jedes Dampfschiff, vom Eintritte der Nacht an, so wie bei dichtem Nebel folgende Laternen führen:

a) wenn es in Bewegung ist:

ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine,  
ein grünes Licht an der Steuerbordseite (rechts),  
ein rothes Licht an der Backbordseite (links);

b) wenn es vor Anker liegt;

ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornsteine.

2. Die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint:

3. Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn am Radkasten anzubringen und nach der Seite des Schiffs- decks mit mindestens drei Fuß hohen Schirmen zu versehen, damit das Licht der einen Seite von der anderen nicht gesehen werden kann.

Außerdem hat jedes Dampfschiff von fünf zu fünf Minuten, und, dafern es ein Fahrzeug in seinem Fahrstriche vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpeife zu geben.

Dampfschiffe dürfen bei ihrer Ankunft vor einer mit

hohen Uferwänden versehenen scharfen Stromkrümmung, in welcher sie von einem begegnenden Fahrzeuge nicht zeitig genug wahrgenommen werden können, wie auch bei Dunkelheit oder dichtem Nebel an solchen Stellen, wo häufig andere Fahrzeuge im Fahrwasser oder dessen unmittelbarer Nähe sich befinden, höchstens mit halber Maschinenkraft fahren.

### 9. des Begegnens der Schiffe oder Flöße:

#### a) im freien Strome:

##### aa) der Segelschiffe oder Flöße.

§. 22. Von zwei sich im freien Fahrwasser begegnenden Segelschiffen oder Flößen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadseite.

Wird keines derselben gezogen, so muß das segelnde Schiff dem bloß vom Strome getriebenen Schiffe oder Floße, soweit es Wind und Dertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgestellten Manne in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen. Auf diesen Zuruf ist zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

Das Ausweichen der Schiffe muß jeder Zeit möglichst beschleunigt werden.

##### bb) der Dampfschiffe.

§. 23. Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben beim Ausweichen, soweit es thunlich ist, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen sie sich bei Dunkelheit oder dichtem Nebel, so hat jedes derselben durch zwei Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Ist aber ein Dampfschiff durch die Dertlichkeit verhindert, auszuweichen, oder ist ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen,

so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden durch drei Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (§. 22.), anzudeuten, und muß in diesem Falle das letztere nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.

cc) der Segelschiffe oder Flöße und der Dampfschiffe.

§. 24. Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen und Flößen ausweichen, und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Gestattet aber die Dertlichkeit dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floße durch drei Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach §. 22. beantwortet werden muß, bei Tage auch noch mittelst gleichzeitigen Aufziehens einer blauen Flagge bis zum halben Maste unverzüglich zu erkennen zu geben, worauf das Segelschiff oder Floß nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen muß.

Letzteres ist auch der Fall, wenn ein Dampfschleppboot mit einem Zuge in der Bergfahrt begriffen ist, und Segelschiffen oder Flößen begegnet.

Wenn ein Dampfschiff an einem gezogenen Schiffe auf der dem Leinpfade entgegengesetzten Seite nicht vorbeikommen kann, so hat das letztere, auf ein vom Dampfschiffe gegebenes Zeichen, die Zugleine fallen zu lassen.

Der Führer eines Dampfschiffes wird dadurch, daß der Führer eines anderen Schiffes die Vorschriften dieses und der §§. 25., 26. und 27. etwa nicht gehörig befolgt, nicht von der Verpflichtung entbunden, jeden Schaden, den das Dampfschiff veranlassen kann, nach Möglichkeit zu verhüten.

Die Treiber der Leinperde und die Schiffszieher sind verpflichtet, sobald sie Signale oder auch nur die Rauchsäule

eines Dampfschiffes bemerken, davon den Schiffen sofort Nachricht zu geben.

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 25. Ist von zwei sich entgegentommenden Fahrzeugen eine schmale, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu passiren, das Eine derselben aber schon in letztere eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug so lange beilegen, bis jenes die Rinne völlig passirt ist. Kommen beide sich begegnende Fahrzeuge gleichzeitig an dem Ein- und Ausgange der Stromrinne an, so muß das zu Berg fahrende so lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Rinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das stromabwärts kommende Fahrzeug nicht mit aufgespannten Segeln, oder nicht stromrecht hindurch zu fahren, so muß es anhalten und dem zu Berg fahrenden Schiffe oder Floße das Passiren der Rinne zuerst einräumen.

Begegnen sich an der Stromrinne ein Dampfschiff und ein anderes Fahrzeug, so muß Letzteres beilegen, bis Ersteres die Rinne passirt ist.

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegentommender Fahrzeuge in die vor ihnen beginnende schmale Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbotes muß das zu Berg gehende Fahrzeug bis außerhalb der Rinne zurückgehen, um das thalwärts fahrende vorbei zu lassen.

#### 10. des Ueberholens und Vorbeifahrens vorausgehender Fahrzeuge durch nachfolgende:

a) im freien Strome.

§. 26. Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß ein langsamer vorausgehendes, so ist letzteres auf die ihm nach §. 22.

gegebenen Signale verpflichtet, sofort nach der ihm bezeichneten Seite auszuweichen.

Jedes Wettrennen von Dampfschiffen ist verboten.

b) bei schmaler Fahrbahn (Stromrinne).

§. 27. Wird von einem Dampfschiffe ein Segelschiff oder Floß am Eingange in eine schmale Stromrinne (§. 25.) erreicht, so müssen letztere das erstere jederzeit vorbeilassen.

#### 11. gegenseitiges Verhalten an einander vorbeifahrender See- und Stromfahrzeuge.

§. 28. Die in den §§. 22. bis 27. enthaltenen Vorschriften sind, wenn Seeschiffe Stromschiffen auf der Weser begegnen oder an solchen vorbeifahren, soviel es thunlich, von beiden Seiten zu befolgen, und wenn dies den Umständen nach nicht geschehen kann, haben die Führer beider Fahrzeuge sich über die, behuf Vermeidung von Beschädigungen von ihnen einzuschlagende Richtung durch die vorgeschriebenen Signale und durch Zuruf zu verständigen.

#### 12. des Vorbeifahrens der Dampfschiffe an kleineren und an schwer beladenen größeren Schiffen.

§. 29. In allen Fällen, wo ein Dampfschiff an kleineren oder auch an schwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden Schiffen vorüber zu gehen genöthigt ist, muß dies in gehöriger Entfernung und höchstens mit halber Maschinenkraft geschehen, um jede aus dem Wellenschlage etwa entstehende Gefahr möglichst abzuwenden. Wäre jedoch ersteres dem letzteren schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für dieses auch noch bei halber Maschinenkraft gefahrbringend werden könnte, so muß das Dampfschiff die Räder so lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber ist.

### 13. der Merkmale und Warnungszeichen.

§. 30. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlicher Stellen angebrachten Merkmale und Warnungszeichen dürfen weder beschädigt noch verrückt werden. Geschähe solches dennoch, so hat der Schiffs- oder Flossführer davon bei der nächsten Polizeibehörde sofort Anzeige zu machen.

Jeder Schiffsführer hat bei der Fahrt sich nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten und die bezeichneten hinderlichen oder gefährlichen Stellen sorgfältig zu vermeiden.

### 14. Pulverladungen.

§. 31. Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, dürfen nicht bei Nacht fahren, auch nie in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen. Auf der Fahrt müssen sie anderen Fahrzeugen möglichst fern und vor dem Winde bleiben, und sich denselben bemerkbar machen. Daneben sind die im §. 7. der Weser-Schifffahrts-Acte enthaltenen Bestimmungen genau zu befolgen.

Größere Militair- oder andere ungewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, die nach dem Ermessen der dabei betheiligten Uferstaaten, entweder im Allgemeinen oder für den besonderen Fall, als erforderlich angesehen werden dürften.

## X. Gegenseitige Befugnisse und Obliegenheiten:

### 1. der Schiffsführer, Mannschaft und Passagiere.

§. 32. Der Schiffsführer hat in Allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechthaltung der guten Ordnung auf demselben betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere,

welche verpflichtet sind, sich den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen.

Widerspenstige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt von dem Schiffe entfernt und der nächsten Polizeibehörde zur Bestrafung überwiesen werden.

Dagegen ist der Schiffsführer verpflichtet, nicht allein gegen die ihm untergebene Mannschaft ein anständiges, das ihm nöthige Ansehen bei derselben sicherndes Benehmen zu beobachten, sondern auch die Achtung gegen seine Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und denselben nichts zuzumuthen, wozu sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind.

Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Noth gefordert werden.

## 2. der Schiffsführer, Lootsen und Schiffsmannschaften.

§. 33. So lange die Führung des Fahrzeuges einem Lootsen anvertraut ist, geht alle Befugniß und Verantwortlichkeit in Betreff der Leitung des Schiffes auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden.

## XI. Verpflichtungen des Schiffsführers und der Mannschaft:

### 1. in Ansehung der Güterladungen.

§. 34. Der Schiffsführer ist verpflichtet, auf die geladenen Fracht- und Passagier-Güter die größte Aufmerksamkeit zu verwenden, um nicht allein das Abhandenkommen und Verderben, sondern auch jede Beschädigung derselben, insbesondere auch insofern, als beigeladene chemische Präparate oder leicht entzündliche Stoffe davon die Ursache werden können, zu verhüten.

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob.

## 2. bei entdeckten Schiffsdiebstählen.

§. 35. An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer sogleich nach ihrer Entdeckung bei der nächsten wesen-schiffahrts-polizeilichen Behörde, unter genauer Angabe aller Umstände, zur Anzeige zu bringen.

## 3. verbotener Handelsverkehr der Schiffer.

§. 36. Der auf Schiffen und Flößen dienenden Mannschaft ist es untersagt, neben den eingeladenen Gegenständen gleichnamige oder andere Waaren für eigene Rechnung auf dem Schiffe oder Floße mit sich zu führen und Handel oder ähnliche Geschäfte mit solchen zu treiben.

Niemand darf sich mit den Schiff sleuten oder mit hiezu nicht gehörig legitimirten Schiff s- oder Floßführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

## 4. bei Unglücksfällen.

§. 37. Bei sich ereignenden, das Fahrzeug mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung, das Schiff oder Floß nicht eher verlassen, als bis sie auf die irgend mögliche Beseitigung der Gefahr, und in dringenden Fällen zunächst auf die Rettung der Passagiere, sodann aber auf die Bergung der Waarenladung und des Fahrzeuges ihre ganze Thätigkeit verwandt haben. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art sind zur schleunigsten Hülfsleistung verpflichtet.

Es ist der nächsten zuständigen Behörde von solchem Vorfalle sofort Anzeige zu machen und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten; auch hat der Schiffsführer dem Eigenthümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst von dem Ereignisse Nachricht zu geben.

## XII. Verpflichtung der Führer eines Fahrzeuges zum Halten eines Exemplars dieser Vorschriften:

§. 38. Jeder Führer eines Fahrzeuges muß während der Fahrt ein Exemplar dieser Vorschriften an Bord haben.

## XIII. Strafbestimmungen:

§. 39. Die Uebertretung einer der obigen Vorschriften wird, außer dem von dem Angeschuldigten etwa zu leistenden Schadensersatz, mit einer nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumessenden Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thaler in der Währung des Dreißig-Thalerfußes, oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft. Daneben bleibt, insofern die strafbare Handlung ein criminelles Verbrechen enthält, der zuständigen Gerichtsbehörde die Untersuchung und Bestrafung vorbehalten.

## XIV. Mithaftung wegen der Geldstrafe:

§. 40. Wegen dieser Geldstrafen haften subsidiarisch:

1. Der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannschaft, auch für die Schiffszieher und Leinpferdtreiber, insofern gegen dieselben weder die erkannte Geldstrafe noch die subsidiarische Gefängnißstrafe vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt.
2. Das Schiff für den Schiffsführer.

## XV. Aufhebung früherer schiffahrts-polizeilicher Vorschriften:

§. 41. Alle neben der Weser-Schiffahrts-Acte in den einzelnen Uferstaaten für die Weser-Schiffahrt bisher

erlassenen schifffahrts-polizeilichen Vorschriften treten, soweit dieselben mit dem Obigen im Widerspruche stehen, hiedurch außer Kraft.

#### 4. Regierungsbekanntmachung vom 6. August 1858 zur Ausführung der vorstehenden Additional-Acte.

§. 1. zu Art. I. und III.

Die Vorschrift, daß jedes Schiff, welches auf der Weser zum Personen- oder Gütertransport dient, mit einem Schiffspatente und jeder Führer eines solchen Fahrzeuges mit einem Schifferpatente versehen sein muß, erstreckt sich nicht:

- a) auf die direct aus See kommenden oder dorthin abgehenden Schiffe (§. 9. der Weser-Schifffahrts-Acte);
- b) auf die kleineren Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehr transportirt werden (Art. VIII. Anl. 4. §. 2.), wozu auch die Fahrzeuge der Fischer zu rechnen sind.

§. 2. zu Art. IV—VIII.

Die Patente sowohl für Schiffe als für Schiffsz- und Floßführer werden vom Wasserschout zu Brake ertheilt.

1. Zur Erlangung des Schiffspatents hat der Eigenthümer des Fahrzeuges dem Wasserschout:

- a) seinen Registerbrief (Art. 11. des Gesetzes vom 21. August 1856, betreffend das Recht, die Oldenburgische Flagge zu führen); für Schiffe unter 5 Lasten Größe, welche nicht bloß zum gewöhnlichen Marktverkehr dienen (§. 1. b.), müssen daher gleichfalls Registerbriefe gelöst werden;
- b) bei einem Dampfschiffe außerdem die Erlaubniß zur Benutzung der Dampfkesselanlage (Art. 12. des Gesetzes vom 10. October 1855, betreffend die Anlegung und Benutzung von Dampfkesseln) und

e) eine Bescheinigung der von der Regierung bestellten Sachverständigen, daß das Fahrzeug nebst Zubehörungen in allen seinen Theilen gut und tüchtig befunden ist,

vorzuzeigen.

Für die Ertheilung des Schiffspatents erhält der Wasserschout an Gebühren:

für ein Segelfahrzeug 10 Grsch.

für ein Dampfschiff 20 "

2. Die Untersuchung der Fahrzeuge geschieht:

a) der Segelschiffe von einem der an den verschiedenen Hafensplätzen bestellten Sachverständigen und ist für die Untersuchung und Bescheinigung demselben eine Gebühr von 15 Grsch. zu entrichten.

b) der Dampfschiffe von dem Hafenmeister zu Brake mit zwei Sachverständigen und ist dafür, wenn das Dampfschiff im Hafen oder auf der Rhede zu Brake liegt, jedem eine Gebühr von 15 Grsch. zu vergüten.

Wird die Untersuchung an einem anderen Orte an der Weser gewünscht, so erhalten die Sachverständigen Tagegelde und Reisekosten gleich dem Hafenmeister.

c) Wird bei einer solchen Untersuchung das Fahrzeug oder dessen Zubehörungen nicht für gut und tüchtig erkannt, so kann der Eigenthümer eine zweite Untersuchung durch den Wasserschout in Brake und zwei dazu beständige Sachverständige verlangen, auf Grund welcher dann das Schiffspatent zu ertheilen oder zu verweigern ist. Für diese zweite Untersuchung werden die Gebühren wie zu b. entrichtet.

d) die Bestellung der Sachverständigen wird in den Oldenburgischen Anzeigen von der Regierung bekannt gemacht.

3. Zur Erlangung des Schiffspatentes hat der Schiffs-

oder Flossführer dem Wasserschout ein Zeugniß des Amtes seines Wohnorts über seine persönlichen Verhältnisse, insbesondere über seinen Ruf, so wie die Zeugnisse über die bisherige Ausübung des Gewerbes als Schiffer oder Dienstmann vorzulegen, auch, wenn daraus die Befähigung zur Führung eines Schiffes oder Flosses nicht genügend hervorgehen sollte, sich einer Prüfung beim Oberlootsen zu Fedderwarden oder Hafenmeister zu Brake zu unterwerfen, und darüber das Zeugniß beizubringen.

Soll das Patent zur Führung eines Dampfschiffs dienen, so ist auch hierzu die nöthige Fähigkeit und Fertigkeit nachzuweisen.

Für die Ertheilung eines Patents zur Führung eines Segelschiffes oder Flosses wird eine Gebühr von 10 Grsch., zur Führung eines Dampfschiffes wird eine Gebühr von 20 Grsch. an den Wasserschout entrichtet.

§. 3. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 3.

Die Prüfung eines Maschinisten auf einem Passagier-Dampfschiffe geschieht von der nach Art. 15. des Gesetzes vom 10. October 1855, betreffend die Anlage und Benutzung von Dampfkesseln, bestellten Commission in Oldenburg, wenn nicht die Regierung eine anderswo bestandene Prüfung für genügend erklärt.

Die Kosten hat der zu Prüfende zu tragen.

§. 4. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 4—6.

Die nach dem Gesetze vom 14. April v. J., betreffend die Einführung von Schiffsdienstbüchern, gültigen Dienstbücher vertreten die Stelle der hier vorgeschriebenen Dienstbücher der Schiffsmannschaft. Jedoch wird darauf hingewiesen, daß

a) auch die Mannschaft auf einem Schiffe unter 5 Lasten Größe mit Dienstbüchern versehen sein muß, wenn dasselbe nicht bloß zum gewöhnlichen Marktverkehr dient (§. 1. b.) und

b) die Schiffsführer ein besonderes Verzeichniß ihrer Mannschaft führen und an Bord haben müssen.

§. 5. zu Art. VIII. Anl. 4. §. 7.

Die Revision der Fahrzeuge geschieht alljährlich im Anfange eines jeden Jahrs und ist die darüber ausgestellte Bescheinigung mit dem Registerbriese dem Wasserschout zu Brake vorzulegen, welcher die Revision unter dem Schiffspatente zu attestiren und zugleich den Registerbrief zu visiren hat.

Für diese Revisionen der Untersuchung und der Schiffspatente wird die Hälfte der unter 1. und 2. im §. 2. bestimmten Gebühren entrichtet.

§. 6. zu Art VIII. Anlage 4. §. 21.

Die für die Dampfschiffe während des Fahrens bei Dunkelheit oder Nebel bestimmten Vorschriften entsprechen den bereits geltenden Bestimmungen (Gesetzblatt Band XII. Stück 24. S. 285—290.) und sind also diese nicht geändert \*).

§. 7. Zu Art. X.

Die im §. 5. der Weser-Schiffahrts-Acte vorgeschriebene Bezeichnung des Schiffs (Ort, laufende Nummer und Tragfähigkeit) richtet sich hinsichtlich der Nummer nach dem Schiffspatente, hinsichtlich der Tragfähigkeit nach der Lastenzahl des Registerbriese.

§. 8. zu Art. XIII.

Die hier gedachten Verträge sind der Regierung zur Genehmigung beziehentlich Kenntnißnahme vorzulegen.

§. 9. zu Art. XXIII.

Die schiffahrts-polizeilichen Behörden: die Aemter, der Stromrichter, der Wasserschout, die Hafenmeister und Hafenaufseher, haben auf die Befolgung der Vorschriften der Weser-Schiffahrts-Acte sorgfältig zu achten und achten zu lassen und die Bestrafung der Uebertretungen bei den zuständigen Polizeigerichten zu veranlassen.

\*) Vergleiche jetzt S. 189 ffg. dieses Handbuchs.

§. 10. Die in Gemäßheit des Art. 39. der Anlage 4. zur Additional-Acte erkannten Geldstrafen sollen in gleicher Weise wie die nach Art. 26. des Gesetzes vom 21. August 1856, betreffend das Recht, die Oldenburgische Flagge zu führen u., erkannten Geldstrafen, zum Besten hülfsbedürftiger Schiffsleute verwendet werden.

## II. Aus der Verordnung wegen der Oldenburgischen Lootsengesellschaft zu Fedderwarden, Burhave und Blexen

vom 15. August 1803.

### A. Pflichten der Lootsen.

§. 5. Jeder angestellte ordentliche Lootse muß in seinen Dienstverrichtungen allemal die vorgeschriebene Uniform und vor der Brust das verordnete silberne Lootsenschild tragen, und wenn er auf ein Schiff übergeht, jederzeit diese für ihn ausgefertigte Instruction in einer blechernen Kapsel, nebst einer richtigen, in Bremen geeichten Bremer Fußmaaße, zur etwa erforderlichen Vermessung der Tiefe des Schiffs, bei sich führen. Er darf bei schwerer Strafe diese zu seiner Beglaubigung dienenden Auszeichnungen niemals einem Andern leihen.

§. 6. Jeder Lootse muß sowohl in, als außer seinem Dienste sich eines nüchternen, ordentlichen Lebens befleißigen, den Capitains, Passagieren und der Mannschaft auf den zu belootsenden Schiffen, und jedem Andern höflich und bescheiden begegnen, und alle Veranlassung zu Zwistigkeiten und Beschwerden möglichst vermeiden.

§. 8. Jeder Lootse ist schuldig, allemal wenn ihn die Reihe trifft, oder er von seinen Vorgesetzten dazu verordnet wird, sich an Bord eines jeden Schiffs, das seiner Dienste

bedarf, zu begeben, die Führung desselben zu übernehmen, und alles, was in seinen Kräften steht, anzuwenden, um Schiff und Ladung sicher und unbeschädigt auf den Ankerplatz oder in See zu bringen. Ein Lootse, der hierin etwas verabsäumt, und durch Ungeschicklichkeit oder Nachlässigkeit veranlaßt, daß das Schiff, welches er führt, auf den Grund gesetzt oder sonst beschädigt, oder von solchem ein anderes an- oder übersegelt wird, soll nicht nur den verursachten Schaden, so weit sein Vermögen reicht, zu ersetzen schuldig sein, sondern auch nach Beschaffenheit der Umstände seines Lootsendienstes entsetzt, und überdem mit willkürlicher Leibesstrafe, auch, wenn er durch Frevel, Trunkenheit oder Bosheit ein Schiff verwahrloset hätte, mit lebenswieriger Karren- oder Zuchthaus-, ja dem Befinden nach wohl gar mit Lebensstrafe belegt werden.

§. 9. Von dieser Obliegenheit der angestellten Lootsen, jedem Schiffe, das sie verlangt, ihre Hülfe und Dienste unweigerlich und getreulich zu leisten, entschuldigt kein Sturm oder sonstige Gefahr; sondern sie sind bei den im §. 8. angedroheten Strafen verpflichtet, jedem nothleidenden Schiffe, so weit es nur irgend möglich ist, selbst mit augenscheinlicher Lebensgefahr zu Hülfe zu eilen, und alles mögliche zu dessen Rettung, und wenn diese durchaus unmöglich wäre, zur Bergung der Schiffsmannschaft und Ladung beizutragen. Jedoch soll ihnen in solchen außerordentlichen Fällen, außer dem verordnungsmäßigen Lootsgelde, eine billige, der Größe der ausgestandenen Gefahr angemessene Belohnung von dem Schiffscapitain oder den Eigenthümern oder Andern des Schiffes gereicht werden.

§. 10. Dagegen soll außer den nach §. 4. geprüften und bei einer unter Obrigkeitlicher Auctorität bestehenden Gesellschaft ordentlich angestellten Lootsen, und den in vorkommenden Fällen von dem Oberlootsen angenommenen Nothlootsen, sich Niemand von Unsern Unterthanen unter-

stehen, ein Schiff die Weser hinauf oder herab zu lootsen. Wer diesem zuwider handelt, soll nicht nur den verdienten Lootsenlohn und das etwa überher erhaltene Foor- oder Trinkgeld an die Casse der beikommenden Lootsengesellschaft doppelt herauszahlen, sondern auch überdem in 10 Gfl. Brüche oder verhältnißmäßige Leibesstrafe verfallen sein, mit Vorbehalt der besondern schwerern Strafe in dem Fall, wenn er sich fälschlich für einen Lootsen ausgegeben, und wohl gar durch Ungeschicklichkeit ein Schiff zu Schaden gebracht haben sollte.

§. 11. Sobald ein Lootse an Bord eines Schiffes kommt, muß er dem Schiffs-Capitain diese Verordnung vorweisen, und ihm auf sein Verlangen deren nähere Einsicht unweigerlich verstatten, auch demselben ein mitzubringendes gedrucktes Blanket einer Bescheinigung zustellen, in welches der Schiffs-Capitain selbst, oder durch den ersten Steuermann, den Namen und die Bauart des Schiffes, die Zahl der Fuße, welche es nach Bremer Maasse tief geht, und die Stelle, wo der Lootse dasselbe bestiegen hat, der Wahrheit gemäß, sofort einzutragen schuldig ist. Nach dieser Nachricht von der Fußzahl, welche das Schiff tief geht, richtet sich der Lootse, und er ist daher von aller Verantwortung frei, wenn solche von dem Schiffs-Capitain unrichtig angegeben sein, und dadurch, ohne sonstige Verschuldung des Lootsen, das Schiff zu Schaden kommen sollte; dahingegen der Schiffer für jeden verschwiegenen Fuß, welchen das Schiff wirklich tiefer geht, als er angegeben hat, 10 Rthlr. Strafe an die Lootsen zu erlegen hat, auch für allen sonstigen dadurch verursachten Schaden haftet. Zugleich muß der Lootse von dem Capitain und der übrigen Schiffsmannschaft die sonstigen Nachrichten einziehen, welche ihm zur sichern Führung des Schiffes von Nutzen sein können. Sobald er diese erhalten hat, ist er schuldig, die ihm alsdann allein zu überlassende Führung des Schiffes zu übernehmen,

und für solche nach §. 8. zu haften; wobei er übrigens alle, die Schifffahrt auf dem Strom und das Anlegen am Strande und bei den Hafenanstalten betreffende Verordnungen, nicht nur selbst gebührend beobachten, sondern auch dem Schiffer und dessen Mannschaft zu ihrer Nachricht bekannt machen muß.

§. 12. Findet bei schwerem Sturm, Eisgang, oder bei dem ersten Anfang der Schifffahrt im Frühling, da die etwa während des Winters entstandenen Veränderungen des Fahrwassers den Lootsen noch nicht hinlänglich bekannt sein können, der Oberlootse oder Lootsen-Commandeur nothwendig, daß zur Führung eines Schiffs zwei Lootsen auf selbiges gegeben werden, so hat er solches und die Ursachen, weswegen er den zweiten Lootsen für nöthig hält, dem Schiffs-Capitain bekannt zu machen, und demselben auf Verlangen darüber eine schriftliche Bescheinigung zu ertheilen. Weigert sich sodann der Schiffs-Capitain den zweiten Lootsen anzunehmen, so macht derselbe sich dadurch allein verantwortlich für allen Schaden, der durch die Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel dem Schiffe zustößen möchte. Für den zweiten Lootsen wird jedoch allemal nur die Hälfte des Lootsen-geldes erlegt, das nach der Tare für den ersten entrichtet werden muß.

### B. Die Außenlootsen zu Fedderwarden und Burhave.

§. 19. Würde der an Bord eines Schiffs übergegangene Lootse finden, daß die Mannschaft desselben zur gehörigen Regierung, besonders bei heftigem Sturm oder Eisgang, zu sehr abgemattet, oder nicht zahlreich genug sei, so soll er sich mit dem Schiffs-Capitain darüber zu vereinigen suchen, daß derselbe von den übrigen Lootsen so viel Mann, als nach Beschaffenheit der Umstände nothwendig sind, gegen eine billige Vergütung, die jedoch für jeden nie-

mals den vierten Theil des ordnungsmäßigen Lootsenlohns übersteigen darf, an Bord nehme. Diese sind alsdann schuldig, sofort auf das Schiff überzugehen, und mit Hülfe der übrigen Schiffsmannschaft dasselbe in Sicherheit zu bringen.

§. 20. Wenn bei starkem Sturm oder einbrechender Dunkelheit die Lootsen nicht ohne Gefahr nach dem Lootsen-Cutter oder an das Land zurückfahren können, so ist der Capitain des einkommenden Schiffs schuldig, auch wenn er keinen Lootsen verlangt oder genommen haben möchte, selbige an Bord zu nehmen, und mit dem nöthigen Essen und Trinken zu versehen, bis sie entweder an das Land zu gehen oder nach dem Lootsen-Cutter oder Zwischenfahrer zurückzufahren im Stande sind.

§. 21. Der einmal an Bord des Schiffs gesetzte Lootse darf solches, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Schiffs-Capitains, nicht wieder verlassen, sondern muß für das taxmäßige Lootsengeld so lange darauf bleiben, bis er es die Weser hinauf, nach dem von dem Schiffer gewählten Ankerplatz gebracht, und zwar, wenn solcher zu Brake oder Elsfleth bleiben will, dort nach erhaltener Anweisung des Aufsehers über die Hafenanstalt an die Duc d'Alben gelegt hat. Sollte aber ein Lootse auf diese Art länger als drei Tage an Bord bleiben müssen, so ist der Schiffs-Capitain schuldig, ihm außer dem ordnungsmäßigen Lohn und der Beföstigung, für den vierten und jeden folgenden Tag 48 Grote Gold zu bezahlen. Jedoch darf ein Außenlootse in keinem Fall länger als sechs Tage von der Zeit an, da er ein einkommendes Schiff bestiegen hat, auf demselben bleiben oder aufgehalten werden; es wäre denn, daß es ihm unmöglich gewesen wäre, in dieser Zeit das Schiff bis in die Gegend bei Blexen vor Anker zu bringen, als in welchem Fall er so lange, bis dieses geschehen ist, auf selbigem bleiben muß. Wenn indeß das Schiff zu Brake oder Elsfleth vor

Anker gehen müßte, ehe es an die Duc d'Alben legen kann, so steht dem Lootsen frei, solches, sobald das Anker gefallen ist, zu verlassen; jedoch muß er in diesem Fall einen der an diesen Hafenstellen bestellten Lootsen zum Anlegen des Schiffs an die Duc d'Alben für sich substituiren, und demselben die Hälfte desjenigen, was dem Herkommen nach für diese Bemühung bezahlt wird, von seinem Lootsenlohn bezahlen, oder diese Hälfte in den Händen des Schiffs-Capitains, der die andere Hälfte bezahlen muß, zurücklassen. Geht aber das Schiff so tief, daß es nicht nach Brake oder Elsfleth aufsegeln kann, ohne erst an einem weiter unterhalb belegenen Plage, z. B. bei Grofseniel oder bei Schweiburg, zum Theil gelöscht zu sein, so ist das Geschäft des Außenlootsen beendigt, und er muß entlassen werden, wenn er das Schiff bis auf diesen Ankerplatz geführt, und dort vor Anker gelegt hat.

§. 22. Der Lootsenlohn muß dem Lootsen, sobald er auf die ebengedachte Weise das Schiff auf seinen Ankerplatz gebracht hat, bei seiner Entlassung sofort baar bezahlt werden; widrigenfalls hat derselbe von dem beikommenden Amte die schleunigste Execution gegen den Capitain zu erwarten. Dahingegen wird den Lootsen bei schwerer Abundung und, dem Befinden nach, Entsetzung vom Dienste, untersagt, einem Schiffs-Capitain mehr abzufordern, als ihnen nach der Taxe begleicht, oder auch in den Fällen, in welchen ihnen wegen ausgestandener außerordentlicher Bemühung und Gefahr eine außerordentliche Vergütung bestanden werden soll, über diese Vergütung zu accordiren, ehe das Schiff völlig in Sicherheit auf einen Ankerplatz am Strande gebracht ist; und es soll jeder solcher vor diesem Zeitpunkt geschlossene Accord durchaus ungültig sein. Dagegen steht es dem Lootsen frei, wenn das Schiff in Sicherheit gebracht ist, mit dem Capitain über diese billigmäßige außerordentliche Vergütung eine gütliche Vereinbarung zu

treffen, in deren Ermangelung solche von dem Beamten und Oberlootsen, mit Vorbehalt der Entscheidung der Regierung, nach den Umständen der Billigkeit regulirt wird.

§. 23. Die Tare, nach welcher das Lootfengeld von den einkommenden Schiffen für deren Einbringung bis Brake hinauf nach §. 21. bis weiter, und zwar in Golde entrichtet werden soll, ist folgende:

A. Während der Sommermonate vom 16. April bis zum 15. Septbr. inci. wird für jeden Fuß Bremer Maasse, den das Schiff tief geht, ohne Unterschied der Bauart desselben, erlegt:

1. aus der See, jenseits der 1. Tonne 2 Thlr. 18 Gr.,
2. von der 1. bis zur 4. oder Kreuz-Tonne 2 Thlr.,
3. von der 4. bis zur 7. Tonne oder bis Mellum 1 Thlr. 54 Gr.,
4. von der 7. Tonne bis zur Bremer Baake 1 Thlr. 42 Gr.,
5. von der Bremer Baake bis zur Solthörne oder rothen Tonne 1 Thlr. 24 Gr.,
6. von der Solthörne oder rothen Tonne bis Waddens oder Bremen 1 Thlr. 12 Gr.,
7. von Waddens oder Bremen bis Lettens oder Blexen 66 Gr.,
8. von Lettens oder Blexen an 48 Gr.

In allen diesen Fällen werden, wenn von dem Außenlootsen das Schiff nur bis Blexen oder Utens hinaufgebracht ist, 15 Gr. und wenn er es nur bis Strohausen oder Schweiburg hinaufgeführt hat, 8 Gr. für jeden Fuß an dem tarmäßigen Lohn gekürzt, hingegen, wenn von ihm das Schiff bis Elsfleth hinauf geführt worden, für jeden Fuß 20 Gr. mehr bezahlt.

Die unter No. 1. bis 7. angegebenen Gegenstände bezeichnen den Anfang und das Ende der Abtheilungen oder Stationen, für welche der beigesezte Lohn gilt, der Lootse

mag nun am Anfange oder Ende des dadurch bezeichneten Raums an Bord gekommen sein.

B. Im Frühling und Herbst vom 16. Februar bis zum 15. April und vom 16. Septbr. bis zum 15. Novbr., incl. werden ohne Unterschied für jeden Fuß bis Blexen oder Atens nur 3 Gr. von der obigen Tare abgezogen, und dagegen bis Strohausen oder Schweiburg 6 Gr., bis Brake 15 Gr., bis Elsfleth aber 24 Gr. über obige Tare bezahlt.

C. In den eigentlichen Wintermonaten, vom 16. November bis zum 15. Februar incl. wird die obige unter A. angeführte Tare, und zwar, wenn das Schiff nur bis Blexen oder Atens oder bis Strohausen oder Schweiburg geführt ist, nach Abzug der in solchen Fällen zu kürzenden resp. 15 oder 8 Gr. und, wenn dasselbe bis Elsfleth hinauf gebracht worden, nach vorgängiger Hinzurechnung der dafür überher zu entrichtenden 20 Gr., um ein Dritttheil des für jede Station bestimmten Lohns erhöht.

D. Wenn die Lootsen ein Schiff in den Jadestrom führen müssen, so wird das Lootsengeld nach obiger Tare gleichfalls entrichtet und zwar:

- a) bis zum Hookfiel so viel wie bis Blexen;
- b) bis Großwüörden oder Eckwarder- oder Banter-Siel so viel wie bis Strohausen oder Schweiburg;
- c) bis zum Ellenserdamer-, Steinhauser-, Baveler- oder Wapeler-Siel so viel wie bis Brake.

§. 24. Würde ein Schiffer, um an Lootsengelde etwas zu ersparen, die ihm bei einer der äußern Stationen bereits entgegenkommenden und ihre Dienste anbietenden Lootsen nicht annehmen, sondern weiter hinauf segeln, und dann erst bei einer der nähern Stationen einen Lootsen verlangen; so soll er demungeachtet das Lootsengeld von der Station, wo die Lootsen ihm zuerst ihre Dienste angetragen haben, zu erlegen schuldig sein.

### C. Lootsengesellschaft zu Blexen.

§. 26. Die Bestimmung der Blexer Lootsen ist, Schiffe, welche die Weser herab kommen, in See, oder nach der Jade, Elbe und Eider zu führen. Eben dieses steht auch den Mitgliedern der zu Brake und Klippkanne bestehenden Lootsengesellschaft frei, wenn die Schiffs-Capitains denjenigen dieser Lootsen, der sie von Brake bis Blexen hinab geführt hat, weiter mitzunehmen verlangen. Dagegen sind alle Unsere übrigen Unterthanen, nach dem §. 10. dieser Verordnung, von diesem Gewerbe ausgeschlossen.

§. 29. Wenn der Schiffs-Capitain einen der ihm entgegenkommenden Lootsen verlangt, so hat derselbe, sobald er sich an Bord befindet, dasjenige zu beachten, was im §. 11. dieser Verordnung vorgeschrieben ist. Er darf auch ohne ausdrückliche Einwilligung des Capitains das Schiff nicht wieder verlassen, ehe er solches hinausgelootset hat, wengleich dasselbe wegen widrigen Windes oder aus andern Ursachen mehrere Tage bei Blexen vor Anker liegen bleiben müßte. Jedoch sollen ihm in diesem Fall für jeden Tag, den er solchergestalt auf Verlangen des Schiffs-Capitains vor dessen Abfahrt auf dem Schiffe zubringen muß, neben der Kost, in den fünf Sommermonaten 48 Gr. und im Herbst, Winter und Frühling 1 Rthlr. außer dem verordnungsmäßigen Lootsengelde, bezahlt werden.

§. 30. Die Blexer Lootsen müssen, wenn günstiger Wind zum Auslaufen für die bei Blexen vor Anker gegangenen, mit Lootsen noch nicht versehenen Schiffe eintritt, mit ihren Jollen an selbige fahren, um ihre Dienste anzubieten; und müssen sie dies noch um so viel mehr unverzüglich thun, wenn ein solches Schiff durch die gewöhnlichen Signale einen Lootsen verlangt. Ein gleiches liegt ihnen in Ansehung der einkommenden Schiffe ob, wenn solche in besonderen Fällen wegen Veränderung des Windes, oder

aus andern Ursachen, bei Blexen vor Anker gegangen sind und ihre Außenlootsen entlassen haben, dann aber, weiter den Strom hinauf zu fahren, Anstalt machen und wohl gar hiezu einen Lootsen durch Signale verlangen.

§. 32. Die Tare, nach welcher das Lootsengeld von den ausgehenden Schiffen sowohl an die Blexer als an die Brafer und Klippfanner Lootsen, wenn diese ein Schiff weiter hinab als bis Blexen führen, bis weiter, und zwar in Golde entrichtet werden soll, ist folgende:

A. Während der Sommermonate vom 16. April bis zum 15. September incl. wird für jeden Fuß Bremer Maaße, den das Schiff tief geht, ohne Unterschied der Bauart bezahlt:

1. von Blexen bis zur Bremer Baake 39 Gr.,
2. von Blexen bis zur 7. Tonne oder Mellum 56 Gr.,
3. von Blexen bis zur 4. Tonne 1 Thlr.,
4. von Blexen bis zur 1. Tonne 1 Thlr. 12 Gr.

B. Im Frühling und Herbst, vom 1. März bis 15. April und vom 16. September bis 31. October wird diese Tare um die Hälfte erhöht; hingegen

C. in den eigentlichen Wintermonaten, November, December, Januar und Februar, wird in jedem Fall das Doppelte der obigen Tare erlegt.

D. Für die Belootsung eines Schiffs nach der Elbe oder Cider wird ohne Rücksicht auf die Größe desselben bezahlt:

a) in den Sommermonaten vom 16. April bis zum 15. September:

- nach der Elbe 18 Thlr.,
- nach der Cider 24 Thlr.

b) in den übrigen Monaten vom 16. September bis zum 15. April:

- nach der Elbe 36 Thlr.,
- nach der Cider 42 Thlr.,

wobei übrigens blos der Tag, an welchem das Schiff von Blexen unter Segel gegangen ist, zur Norm dient.

Dieses tarmäßige Lootsengeld muß der Capitain allemal entrichten, ehe das Schiff unter Segel geht.

§. 33. Der Lootse hat seiner Schuldigkeit ein Genüge geleistet, wenn er das ausgehende Schiff bis zu der verabredeten Station, nach welcher er die Bezahlung erhielt, hinausgeführt, und wenn solches nach der Elbe oder Eider geht, im ersten Fall bis an die Hamburgische Lootsen-Galliotte, und wenn diese nicht außen liegt, bis Cuxhaven, im andern Fall aber bis an die Mündung der Eider, wo ein dortiger Lootse an Bord kömmt, gebracht hat.

§. 34. Die ausgehenden Schiffe müssen den Lootsen, der sie hinausgeführt hat, so weit mitnehmen und beköstigen, bis solcher mit einer Jölle entweder an den in der Mündung der Weser kreuzenden Lootsen-Cutter oder Zwischenfahrer übergesetzt, oder, wenn das Schiff nach der Elbe oder Eider geht, dort an Land gebracht werden kann. Der Lootsen-Cutter und Zwischenfahrer sind deswegen mit der Anweisung versehen, sich dem mit einem Lootsen nach der See ausgehenden Schiffe, wenn es der Witterung wegen nur irgend möglich ist, so weit zu nähern, daß solcher übergesetzt werden könne. Wenn jedoch demohngeachtet ein solcher Lootse bei stürmischem Wetter nicht wieder abgeholt werden könnte, sondern mit dem Schiffe in See zu gehen genöthigt wäre, so erhält derselbe für die Zeit, die er aus dieser Ursache auf dem Schiffe zubringen muß, die Heuer und Kost, wie der erste mit dem Schiffe fahrende Steuermann, und zu seiner Rückreise von dem Orte, wo er an Land gesetzt wird, ein billiges Reisegeld. Begegnet ein solches Schiff in See einem andern nach der Weser oder Elbe gehenden Schiffe, dessen Capitain den Lootsen mit zurücknehmen will, so muß derselbe unentgeltlich an Bord dieses zurückgehenden Schiffes gebracht, und ihm von dem Capitain, mit welchem

er in See zu gehen genöthigt war, außer der nach Monaten und Tagen, bis zum Uebersetzen auf dieses andere Schiff, zu berechnenden Steuermannsheuer, soviel an Reisegeld vergütet werden, als der Schiffer, der ihn mit zurücknimmt, für die Mitnahme und Beköstigung verlangt. Ist der Schiffer, der den Lootsen mit in See genommen hat, nicht mit Gelde versehen, um demselben die Steuermannsheuer und das Reisegeld baar zu bezahlen, so muß er ihm darüber eine auf Sicht zahlbare Assignation an seinen Correspondenten oder Rheder zu Brake, Elsfleth oder Bremen mitgeben.

§. 35. Würde ein ausgehendes Schiff, das von einem Bleyer Lootsen in See geführt ist, ehe dieser selbiges verlassen hat, durch Sturm oder widrigen Wind genöthigt, wieder in die Weser einzulaufen, so ist der Lootse schuldig, dasselbe für das empfangene Lootsgeld nochmals hinauszu bringen, und erhält in diesem Fall nur für jeden Tag, den er deswegen nach dem ersten Ausbringen an Bord bleiben muß, das im §. 29. bestimmte Tagesgeld. Hätte der Lootse das Schiff bereits verlassen, dasselbe begegnete aber auf der Rückkehr dem Lootsen-Cutter, oder zu der Zeit, da dieser nicht auslaufen kann, dem Zwischenfahrer, und verlangte durch die gewöhnlichen Signale einen Lootsen, so ist einer von den auf dem Cutter oder Zwischenfahrer befindlichen Lootsen, an dem die Reihe ist, schuldig, dasselbe für die Hälfte des verordnungsmäßigen Lootsengeldes ein- oder wieder hinaus zu führen. Kommt aber das Schiff ohne Lootsen bis Bleyen zurück, und verlangt nun einen Lootsen, der es wieder hinausführen soll, so muß das verordnungsmäßige Lootsengeld nochmals entrichtet werden.

§. 36. Wenn zur Winterszeit weder der Lootsen-Cutter, noch der Zwischenfahrer außen sein können, so sollen die Lootsen nicht schuldig sein, die ausgehenden Schiffe weiter, als bis zur Bremer-Baake hinaus zu bringen. Würde

jedoch ein Schiffer verlangen, auch in dieser Zeit noch weiter und bis zur Mellum hinausgebracht zu werden, so ist er allemal schuldig, nach §. 12. noch einen zweiten Lootsen zu nehmen. Wegen der Forderungen über die Tare, imgleichen wegen der seltenen Fälle, in welchen den Blexer Lootsen für übernommene außerordentliche Mühe und Gefahr eine außerordentliche Vergütung begleichen könnte, findet alles dasjenige, was im §. 22. wegen der Außenlootsen verordnet ist, ebenfalls seine Anwendung.

§. 37. Wenn in dem besondern Fall, der im §. 30. erwähnt ist, ein Blexer Lootse ein Schiff den Strom hinauf führt, so erhält er dafür das Lootsgeld nach der im §. 32. bestimmten Tare.

---

### III. Lootsen-Gesellschaft zu Brake.

Die Braker und Klippfanner Lootsen sind zur Befolgung der vorstehenden Lootsen-Verordnung vom 15. August 1803 angewiesen und verpflichtet.

---

### IV. Aus der Instruction für die Lootsen-Gesellschaft zu Elsfleth

vom 24. September 1816.

§. 3. Alles was die (vorstehende) Lootsen-Ordnung vom 15. August 1803 im §. 5., 6., 8 bis 12., 22., 33 bis 36. vorschreibt, findet auch bei den Elsflether Lootsen seine Anwendung, insoweit es nicht durch gegenwärtige Instruction ausdrücklich abgeändert ist.

§. 5. Zu den Verrichtungen der Elsflether Lootsen gehört zuvörderst das Anlegen der Schiffe an die zu Elsfleth geschlagenen Duc d'Alben, wenn kein anderer Oldenburgischer Lootse ein solches anzulegendes Schiff bis Elsfleth hinauf gebracht hat, sondern dasselbe entweder ohne Lootsen heraufgekommen ist, oder einen andern nicht Oldenburgischen Lootsen an Bord hat; ferner das Ablegen eines Schiffes von den Duc d'Alben auf den Strom, wenn der Capitain keinen Elsflether oder Braker Lootsen mitnimmt. Jedoch steht den zu Elsfleth wohnenden Schiffs-Capitains frei, imgleichen den inländischen Rahnschiffern, deren Rähne nicht über 20 Rockenlasten tragen, dieses An- und Ablegen selbst zu verrichten.

Sollten bei dem Umlegen eines Schiffes in dem Hafen die Dienste der Lootsen von dem Hafen-Aufseher nöthig gefunden werden, so gehört dies gleichfalls zu ihren Dienstgeschäften.

§. 7. Zu den Verrichtungen der Elsflether Lootsen gehört ferner das Hinaufbringen der Schiffe, die von Elsfleth aufwärts nach Vegesack oder Bremen gehen wollen. Jedoch ist dieses nur von den größeren Seeschiffen, von 50 Rockenlasten und darüber, zu verstehen, indem das Hinaufbringen der kleinern Schiffe und Rähne, imgleichen der Böcke nach Vegesack, Bremen oder Oldenburg nach wie vor allen Elsflether Schiffern, und sonstigen Landeseingesessenen, frei bleibt. Sollte hierüber in irgend einem Fall ein Zweifel entstehen, so wird solcher von dem Großherzoglichen Amte in der Kürze untersucht und entschieden.

§. 8. Bei dem Belootsen der Schiffe auf dem Weserstrom unterhalb Elsfleth concurriren die Elsflether Lootsen mit den Mitgliedern der Lootsen-Gesellschaften zu Brake (und Klippfanne) und zu Blexen. Zur Verhütung aller Collisionen wird deshalb Folgendes festgesetzt:

1. Jeder Braker und Blexer Lootse, der bei Blexen,

Großensiel, Strohausen, Schweiburg oder Brake ein einkommendes nach Elsfleth bestimmtes Schiff bestiegen hat, ist berechtigt und verpflichtet, solches nach dem Verlangen des Capitains bis Elsfleth hinauf zu bringen, und selbst, nach näherer Anweisung des Hafen-Aufsehers, an die Duc d'Alben zu legen. Wenn indeß das Schiff erst auf dem Strome vor Anker gehen müßte, ehe es an die Duc d'Alben legen kann, so steht es dem Blexer oder Braker Lootsen frei, solches zu verlassen, sobald der Anker gefallen ist, jedoch muß derselbe in diesem Falle die Hälfte der Vergütung, welche der an seine Stelle tretende Elsflether Lootse für das Anlegen des Schiffes an die Duc d'Alben erhält, an seinem Lohn sich kürzen lassen.

2. Die Elsflether Lootsen sind nicht berechtigt' Schiffe, die zu Blexen, Altens, Großensiel oder Strohausen liegen, den Strom hinauf zu lootsen, sondern die Bedienung dieser Schiffe bleibt resp. den Blexer und Braker Lootsen allein vorbehalten. Dagegen hängt es

3. bei solchen Schiffen, die einige Zeit zu Schweiburg oder Brake gelegen und vielleicht dort einen Theil ihrer Ladung gelöscht haben, dann aber nach Elsfleth hinauf gehen sollen, von dem Gutfinden der Capitains ab, ob sie sich zu dieser Fahrt der Braker Lootsen bedienen, oder dazu Elsflether Lootsen kommen lassen wollen.

Wenn aber ein solches Schiff von Brake nach Begeßack oder Bremen hinaufgelootst werden soll, so muß der Capitain desselben entweder hiezu einen Elsflether Lootsen nach Brake kommen lassen, oder, wenn er bis Elsfleth einen Braker Lootsen gebraucht hat, von Elsfleth an einen Elsflether Lootsen nehmen, indem nur diese mit dem Fahrwasser oberhalb Elsfleth bekannt und auf demselben Lootsendienste zu leisten berechtigt sind.

4. Wenn ein Schiff zu Brake ganz oder zum Theil mit Gütern oder Ballast befrachtet ist, und von da die Weser

hinabgehen soll, so wird es von Braker Lootsen, mit Ausschließung der Elsflether, bis Blexen oder auch weiter hinausgebracht, wie es bisher geschehen ist.

5. Wenn ein Schiff aber von Elsfleth mit einem Theil seiner Ladung, oder auch unbeladen, nach Brake, Schweiburg, Strohausen oder Großensiel hinabgehen will, um daselbst völlig befrachtet zu werden, so wird es von einem Elsflether Lootsen, mit Ausschließung der Braker, bis an die Hafenanstalt zu Brake, oder auf den Ankerplatz zu Schweiburg, Strohausen oder Großensiel geführt, und erhält zur weitem Fahrt, nach geschehener Befrachtung, einen Braker Lootsen.

6. Wenn ein Schiffs-Capitain zu Elsfleth seine ganze Ladung eingenommen hat, und daher, ohne weiter als etwa wegen widrigen Windes oder Stroms Anker zu werfen, bis Blexen und weiter hinausgehen will, so hängt es von ihm ab, ob er hiezu einen Braker Lootsen nach Elsfleth kommen lassen, oder mit einem Elsflether Lootsen nach Brake hinabgehen, und dort den Lootsen wechseln, oder endlich mit dem Elsflether Lootsen, ohne Abwechslung, gerade nach Blexen und weiter hinausgehen will.

7. Wegen dieses sub No. 6. erwähnten Falls wird jedoch noch besonders Folgendes festgesetzt:

- a) In dem Schein, den der Elsflether Lootse nach der Vorschrift des §. 11. der Lootsen-Ordnung vom 15. August 1803 erhält, ist von dem Hafen-Aufseher zu Elsfleth nach der Anzeige des Schiffs-Capitains zu bemerken, bis zu welchem Orte der Elsflether Lootse das Schiff führen soll.
- b) Wenn der Capitain bei Brake den Lootsen verwechseln will, so ist der Elsflether Lootse schuldig, ehe er die Hammelwarder Kirche passirt ist, bei Tage eine große Flagge, bei Nacht aber eine brennende Laterne am Bortopp aufzuziehen, und dieses Signal so lange bei-

zubehalten, bis das Schiff das letzte der neuen Anbauerhäuser zu Klippfanne passirt ist. Wenn dann auf dieses Signal ein Braker Lootse an Bord kommt, so muß der Elsflether demselben das Schiff sofort übergeben; im entgegengesetzten Falle aber ist er berechtigt, dasselbe weiter hinab, bis Blexen oder in See hinaus, zu führen, indem niemals wider Willen des Capitains Anker geworfen werden soll, um die Ankunft eines andern Lootsen zu erwarten.

- c) Wenn aber der Capitain den Elsflether Lootsen bis Blexen oder weiter hinaus verlangt hat, so bedarf es jenes Signals nicht, sondern das Schiff fährt ohne solches und ohne anzuhalten hinab.

§. 9. In dem nach §. 11. der Lootsen-Ordnung vom 15. August 1803 den Lootsen auszustellenden Schein bemerkt der Hafen-Aufseher den Ort, bis wohin der Lootse das Schiff zu führen hat, während der Capitain selbst den Tiefgang des Schiffs nach Fußzahl in Bremer Maaße einträgt. Ohne vorgängige Bestellung und erhaltenen Schein darf kein Elsflether Lootse an Bord gehen, es sei denn, daß er einem in Gefahr befindlichen Schiffe zu Hülfe eilen müßte. Bei dem Abgange vom Schiffe muß der Lootse von dem Capitain unter dem Scheine bemerken lassen, wie weit er das Schiff gebracht hat und ob der Capitain mit ihm zufrieden sei.

§. 12. Die Taxe, nach welcher der Lohn der Elsflether Lootsen bis weiter und zwar in Golde entrichtet werden soll, ist folgende:

1. Für das Anlegen eines Schiffes an die Duc d'Alben und für das Ablegen von denselben, in jedem Fall und zu jeder Jahreszeit
  - a) für ein Schiff von 50 Rockenlasten und darüber 1 Thlr.,

b) für ein Schiff unter 50 Rockenlasten 54 Gr.,

c) für ein Schiff unter 30 Rockenlasten 36 Gr.

Eben so viel wird für die Umlegung eines Schiffes, wenn dabei die Dienste eines Lootsen erforderlich sind, entrichtet.

2. für das Hinaufbringen eines Schiffes von Elsfleth bis Vegesack, für jeden Fuß Bremer Maasse, den dasselbe tief geht,

a) in den Sommermonaten, vom 16. April bis 15. September incl. 36 Gr.,

b) in den Wintermonaten, vom 16. September bis 15. April incl. 48 Gr.,

3. für das Belootsen eines Schiffes von Elsfleth nach Brake oder Schweiburg hinab, und von dort bis Elsfleth hinauf, für jeden Fuß

a) in den obigen 6 Sommermonaten 24 Gr.,

b) in den 6 Wintermonaten 36 Gr.,

4. für das Belootsen eines Schiffes von Brake hinab, in den §. 8. Nr. 5. und 6. gedachten Fällen, für jeden Fuß

a) in den obigen 6 Sommermonaten

1. bis Strohausen oder Großensiel 24 Gr.,

2. bis Blexen 36 Gr.,

b) in den 6 Wintermonaten

1. bis Strohausen oder Großensiel 36 Gr.,

2. bis Blexen 48 Gr.,

5. In den Fällen, wenn ein Elsflether Lootse ein Schiff weiter als bis Blexen hinausbringt, gilt von Blexen an die im §. 32. der Lootsen-Ordnung vom 15. August 1803 befindliche Taxe.

Der tarmäßige Lootsenlohn muß, der Regel nach, allemal entrichtet werden, ehe das Schiff unter Segel geht.

§. 13. Es steht jedem Capitain frei, sich einen Lootsen besonders auszuwählen, namentlich auch wenn derselbe das Schiff weiter hinaus als bis Blexen führen soll.

## V. Verordnung wegen der Schifffahrt auf dem Weserstrom

vom 16. April 1824.

1. In Ansehung aller derjenigen Schiffe und deren Mannschaft, welche in das Oldenburgische Gebiet des Weserstroms kommen, es sei von anderen Theilen dieses Stroms, oder aus den Nebenflüssen desselben, oder aus der See, sind die in dem dießseitigen Staatsgebiet bestehenden Verordnungen und Einrichtungen auf das Genaueste zu befolgen und zu berücksichtigen. Das schifffahrende und handelnde Publikum hat sich in dieser Beziehung, außer der gegenwärtigen Verordnung noch besonders bekannt zu machen:

- a) mit der durch die Landesherrliche Verordnung vom 16. Febr. 1824 promulgirten Weser-Schifffahrts-Acte;
- b) mit der Landesherrlichen Verordnung vom 6. April 1824;
- c) mit der etwa bestehenden Quarantaine-Anordnung und den alsdann in Anwendung kommenden Bestimmungen der Haupt-Quarantaine-Verordnungen;
- d) mit den Lootsen-Verordnungen vom 15. August 1805 und 24. September 1816;
- e) mit der Instruction des Wasserschouts zu Brake;
- f) mit den Hafen-Reglements und Taxen.

2. Als competente Behörden in Polizei- und sonstigen Verwaltungs- und Gerichts-Sachen auf der Weser treten in den dazu sich eignenden Fällen ein: die betreffenden

Nemter nach der Beamten-Instruction, und der Stromrichter nach der Landesherrlichen Verordnung vom 6. April 1824. Unter deren unmittelbaren Leitung wird der Dienst gehandhabt:

- a) in Quarantaine-Sachen durch den jedesmaligen Quarantaine-Commissair;
- b) in Verifications-Angelegenheiten durch die angestellten Verifications-Nemter;
- c) rüchftlich des Lootsenwesens durch den Oberlootsen und den Hafenmeister zu Brake;
- d) in Beziehung auf die Besichtigung und Bemannung der Schiffe, so wie der sonstigen zu der Competenz dieses Officialen gehörigen Angelegenheiten, durch den Wasserschout zu Brake;
- e) in den Hafenplätzen durch die Hafen-Auffeher, insbesondere in Brake durch den Hafenmeister und die dortige Hafenwache;

an welche daher das schiffahrende und handelnde Publikum in vorkommenden Fällen sich zu wenden, deren Anordnungen aber auch sich stets gehörig zu fügen hat.

### 3. Der Lootsen-Dienst wird

- a) von der Lootsen-Gesellschaft zu Burhave, Blexen und Brake und
- b) derjenigen zu Elsfleth verrichtet. Die Verordnung vom 15. August 1803 enthält die der erstern ertheilten Vorschriften und Taxen, die Instruction vom 24. September 1816 die der letztern. Schiffs-Capitaine und Schiffer, welche in dieser Beziehung noch weitere Nachrichten zu erhalten wünschen, haben sich desfalls an den Hafenmeister zu Brake zu wenden, der selbige bereitwillig ertheilen wird.

4. Die Burhaver Lootsen bringen die Schiffe aus der See bis Brake hinauf, ausgenommen, wenn für die einkommenden Schiffe, wegen der Größe derselben, das Fahr-

wasser, bei niedrigem Oberwasser, nicht hinreichende Tiefe hat, oder der Capitain verlangt, an einem der unterhalb Bräse befindlichen Ankerplätze liegen zu bleiben.

5. Für ausgehende Schiffe dienen die Bräser Lootsen entweder ganz in See, oder die Schiffe können auch zu Blexen andere Lootsen bis in See erhalten.

6. Wenn ein Wachtschiff ausliegt, so werden demselben die üblichen Honneurs auf folgende Art erwiesen:

Ein großes Schiff, welches Bramsegel führt, muß eins von diesen streichen.

Wenn aber ein solches Schiff lavirt oder keine Bramsegel führt, so braucht es kein Segel zu streichen.

Schiffe, die Topsegel führen, müssen dies streichen. Kleinere Schiffe, welche keine Topsegel haben, haben bloß ihre Fock etwas herunter laufen zu lassen.

Alle Fahrzeuge, welche nur ein Segel führen, sind vom Streichen gänzlich befreiet.

7. Wenn in Beziehung auf irgend eine Weltgegend Quarantaine angeordnet ist, so müssen die eingehenden Schiffe sich bei dem Wachtschiff gegen Bord legen, alle erforderliche Auskunft ertheilen, und der etwaigen Untersuchung sowie den sonstigen Verfügungen des Quarantaine-Commissairs und Quarantaine-Arzts willig Folge leisten.

Die Besatzung des Wachtschiffs und die Oldenburgischen Lootsen stehen indessen durch bestimmte Signale in Verbindung: ergiebt sich hieraus, daß in Rücksicht des Gesundheitszustandes der Mannschaft, oder der Gegenstände der Ladung oder sonst, durchaus keine verdächtigen Umstände vorliegen, so kann auch, auf die dazu ertheilte Erlaubniß, ein eingehendes Schiff ohne Aufenthalt einsegeln.

8. Wird ein verdächtiges Schiff an eine ordentliche Reinigungs-Quarantaine-Anstalt verwiesen, so hat es sofort dahin abzugehen: wird ihm aber verstattet, an einem dazu bezeichneten Platze eine bestimmte Zeit über eine Observations-

Quarantaine abzuwarten, so ist es verbunden, den desfallsigen Anordnungen sich gleichmäßig zu unterwerfen, bei Vermeidung angemessener Strafen und der Verweisung an eine ordentliche Reinigungs-Quarantaine-Anstalt.

9. Das Auswerfen des Ballastes und anderer Unreinigkeiten in das Fahrwasser ist durch die (am Schlusse dieser Verordnung mitgetheilte) Regierungsbekanntmachung vom 14. Januar 1815 bei einer Geldstrafe bis zu 50 Rthlr. Gold, und Erstattung aller Kosten, verboten.

10. Niemand darf mit Kanonen oder Gewehren von den Schiffen nach dem Strande schießen, bei polizeilicher Geld- oder Gefängnißstrafe, und vorbehältlich etwaigen Schadenersatzes, und anderer Strafen.

11. Niemand darf ein fremdes Fahrzeug ohne Erlaubniß des Eigenthümers oder Schiffers gebrauchen, bei 5 Rthlr. Gold oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe, und unter Verpflichtung zum Schadenersatz.

12. Kein Schiff darf sich auf eine solche Weise in das Fahrwasser legen, daß dadurch die Durchfahrt für andere Schiffe wesentlich erschwert wird. Geschieht dieses dennoch, so wird der Schiffs-Capitain oder Schiffer mit einer Geldstrafe bis zu 10 Rthlr. Gold oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe belegt, vorbehältlich des Ersatzes des durch seine Fahrlässigkeit etwa veranlaßten Schadens.

13. Kleinere Schiffe und Fahrzeuge, auf welche sich die Bestimmung des vorstehenden §. gleichfalls bezieht, dürfen insbesondere auch nicht an solchen Stellen angelegt werden, wo größere Schiffe passiren müssen, um zu den Hafensplätzen und den Duc d'Alben zu gelangen. Sollte dieses aber in dem einen oder andern Fall nicht wohl vermieden werden können, so muß doch immer wenigstens ein Mann an Bord sein, um das Schiff retten zu können und Schaden abzuwenden — bei Vermeidung polizeilicher Strafe.

14. Es wird gänzlich untersagt, Schiffe an die Deiche

und an die Schlingen zu legen, ohne besondere amtliche Erlaubniß. Wird dieselbe ertheilt, so werden die Gebühren nach den Bestimmungen in der Amtssportelntare berechnet.

15. Als Plätze, wo in Gemäßheit des §. 40. der Weser-Schiffahrts-Acte allein angelegt werden darf, sind in dem Oldenburgischen Stromgebiet vorläufig folgende bestimmt:

Altenesch, Warfleth, Elsfleth, Brake, Absen, Strohausen, Abbehauser- oder großer Siel, Fedderwarder-Siel.

An sonstige Plätze darf daher in der Regel gar nicht angelegt werden, es sei denn, daß der Schiffs-Capitain oder Schiffer durch Ereignisse dazu genöthigt würde, welche zu bekämpfen außer seiner Macht liegt.

Hält sich aber auch ein Schiff an einem erlaubten Plage so lange auf, daß dadurch der dringende Verdacht entsteht, daß dasselbe die Abgaben-, Gewerbs- oder sonstigen Verordnungen des hiesigen Landes zu umgehen beabsichtige, so kann ihm eine Frist bestimmt werden, nach Ablauf deren es weiter zu fahren gehalten sein soll.

16. Auf den größeren Schiffen müssen, auch wenn sie angelegt sind, immer ein oder mehrere Mann sich an Bord befinden. Aber auch die Kahn- und Lichter-Schiffe müssen, sobald und so lange sie Güter an Bord haben, wenigstens nach Sonnen-Untergang, entweder den Schiffer selbst, oder dessen Steuermann, oder wenigstens einen Knecht an Bord haben, bei Vermeidung einer Geldstrafe von 5 Rthlr. Gold oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe.

17. Ein Jeder wird gewarnt, an dem hiesigen Ufer ein- oder auszuladen, ohne vorher bei dem Steuer-Einnehmer Richtigkeit gemacht und hierdurch die Erlaubniß zur Ein- oder Ausladung erhalten zu haben, bei Vermeidung der Confiscation der Waare und sonstiger Bestrafung. Ausgenommen sind hiervon diejenigen Güter, welche bloß zum

Behuf der Verification ans Land gebracht werden, um nach beschaffter Verification sofort wieder eingeladen zu werden.

18. Verlangen die Schiffs-Capitains oder Schiffer, oder die Befrachter der Schiffe, oder die Empfänger der Ladung, zur Sicherheit derselben oder aus sonstigen Gründen, eine Versiegelung der Luken, so geschieht selbige in der Regel vor Sonnen-Untergang von demjenigen Amte, in dessen Bezirk das Schiff liegt, und es dürfen am Morgen die Luken nicht geöffnet werden, bevor die Siegel von einem dazu bestimmten beeidigten Official nachgesehen sind.

19. Aller Ankauf von Effecten und Waaren, welche die Besatzung eines Schiffs, oder die Passagiere absteigen wollen, ist verboten, wenn nicht der Schiffs-Capitain oder Schiffer seine Einwilligung schriftlich gegeben hat. Conventionsen werden polizeilich bestraft.

20. Wer von einem Schiffe etwas entwendet, wird sofort ergriffen, und an das betreffende Gericht zur Untersuchung und Bestrafung abgeliefert.

21. Wer nach Sonnen-Untergang etwas von einem Schiffe an das Land oder umgekehrt von dem Lande nach dem Schiffe bringt, wird, wenn er sich nicht durch einen Schein des Steuer-Einnehmers oder sonstige Umstände sofort zu legitimiren vermag, ebenfalls ergriffen und an das betreffende Amt zur Untersuchung und Bestrafung abgeliefert.

22. Die Leute, welche von den Schiffen aus an's Land kommen, dürfen kein Gewehr und sonstige Waffen oder lebensgefährliche Instrumente mit sich führen, und müssen sich am Lande ruhig und friedsam verhalten, auch keinerlei Unordnungen und Excesse oder Gewaltthätigkeiten begehen; bei Vermeidung arretirt, und mit angemessener Geld-, Gefängniß- oder Leibesstrafe belegt zu werden.

23. Wer am Lande außerhalb Hauses mit einer brennenden Pfeife ohne Kapsel betroffen wird, wird mit einer

Geldstrafe von 1 Rthlr. Gold oder verhältnißmäßigem Arrest bestraft.

24. Die Schiffsleute müssen spätestens um Zehn Uhr Abends aus den Wirthshäusern und Krügen wieder zu ihren Schiffen oder Quartieren gehen, bei Vermeidung verhaftet und polizeilich bestraft zu werden.

25. Die Wirthe und Krüger dürfen ohne besondere amtliche Erlaubniß nach Zehn Uhr Abends kein Bier, Wein oder sonstige Getränke schenken, oder Musik gestatten; bei Vermeidung bei der ersten Uebertretung mit 5 Rthlr. und bei der zweiten mit 10 Rthlr. bestraft, bei weiteren Conventationen aber der Kruggerechtigkeit oder Musik-Pacht sofort verlustig erklärt zu werden.

26. Die Aufnahme und Beherbergung fremder Matrosen, ohne einen für jeden einzelnen Fall zu ertheilenden schriftlichen Erlaubnißschein der vorgesetzten Amtsbehörden, oder, wenn solche zu weit entfernt sein sollten, der nächsten Ortsbehörde, wird bei strenger polizeilicher Ahndung untersagt. Das Halten sogenannter Schlafstellen ist in keinem Falle, ohne amtliche Erlaubniß, gestattet.

27. Derjenige Schiffs-Capitain, welcher einen fremden Matrosen im hiesigen Gebiet zu entlassen das Recht zu haben glaubt, hat davon dem Stromrichter zuvörderst Anzeige zu machen und dessen Verfügung zu gewärtigen, bei Vermeidung, daß der entlassene Matrose, auf seine Kosten, an Bord zurückgeführt werden werde.

28. In den Häfen und auf den Rheden zu Elsfleth, Brake und Fedderwardersiel haben sich die Schiffer nach den daselbst bestehenden Reglements und nach den Vorschriften der Aufseher zu richten.

29. Der Hafenmeister oder Rheden-Aufseher weist jedem ankommenden Schiffe, mit Rücksicht auf dessen Größe, einen möglichst bequemen Ankerplatz im innern Hafen oder an den Duc d'Alben an.

Jeder Schiffs-Capitain und Schiffer ist verpflichtet, die desfälligen Anordnungen zu befolgen, auch wenn es verordnet wird, sein Schiff wieder an einen andern Platz zu legen. Die Mannschaft des Schiffs, welches den Platz wieder erhält, ist in einem solchen Falle verpflichtet, auf Anordnung bei der Umlegung zu helfen.

Damit übrigens der Hafenmeister und die übrigen bei den Häfen und Sicherheits-Anstalten an der Oldenburgischen Weserküste bestellten Aufseher allen Anordnungen um so mehr abhelfen können, muß jedes Schiff, das sich solcher Anstalten sofort, und ohne vorher auf dem Flusse vorher vor Anker gegangen zu sein, bedienen will, von einem Oldenburgischen Lootsen auf die Weser und an Ort und Stelle gebracht sein.

30. Ohne Erlaubniß des Hafenmeisters oder Rheden-Aufsehers darf sich kein Schiff in den innern Hafen oder an die Duc d'Alben legen. Ist aber auch die dazu erforderliche Erlaubniß ertheilt, so darf die Anlegung doch nur nach Maßgabe der zu diesem Ende ertheilten Vorschriften Statt finden. Alles bei Vermeidung polizeilicher Strafe.

31. Bei stürmischer Witterung müssen von den an den Duc d'Alben liegenden Schiffen gute Landfesten, auch wenn es nöthig ist Anker ausgebracht werden.

32. Bei Frost und beim Eisgang muß von den Besatzungen der Schiffe den alsdann ergehenden, die Abwendung der Gefahr bezweckenden Anordnungen unweigerlich Folge geleistet werden.

33. Von einem Schiffe, welches im Hafen oder an den Duc d'Alben oder auf den verstatteten Liegeplätzen liegt, darf kein Schießpulver ein- oder ausgeladen werden, es wäre denn dazu besondere amtliche Erlaubniß ertheilt. Auch dürfen nicht mehr als 6 Pfd. Schießpulver an einem sichern Ort, wohin so leicht Niemand kommt, und stets in gehörigem Verwahrsam, an Bord sein. Hat ein Schiffer mehr

Pulver an Bord, so hat er hiervon sofort Anzeige zu machen, und die weitem amtlichen Vorschriften zu gewärtigen. — Alles bei Vermeidung der strengsten polizeilichen Strafen. Uebrigens sind die in den besondern Hafenspolizei-Reglements etwa enthaltenen strengern Verfügungen hierdurch nicht als aufgehoben zu betrachten.

34. Die Vorschriften des zur Verhütung von Feuergefähr in dem innern und äußern Hafen zu Brake erlassenen Regulativs sind von allen Schiffen, welche von diesem Hafen Gebrauch machen, pünktlich zu befolgen, bei Vermeidung der im gedachten Regulativ angedrohten Strafen.

35. Den Vorschriften der Hafens- und Rheden-Polizei wegen Handhabung der guten Ordnung bei den Ein-, Aus- oder Umladungen hat sich jeder Schiffer unweigerlich zu unterwerfen.

36. Bei der Ladung der Flußfahrzeuge darf die vorgeschriebene oder angemessene Ladungsfähigkeit nicht überschritten werden. Schiffe, welche aus der Weser ins Meer oder zurückfahren wollen, müssen nach §. 4. der Weserschifffahrts-Acte diejenigen Eigenschaften haben, welche zur Seefahrt erforderlich sind.

37. Sollte von Seiten der Hafens- oder Fluß-Polizei, mit Rücksicht auf den Wasserstand, ein Schiff für überladen erklärt, oder dasselbe für den Stromtheil, welchen es zu befahren bestimmt ist, oder zu Seefahrten für untauglich gehalten werden, und hierüber Streitigkeiten zwischen derselben und dem Schiffer oder Schiffs-Capitain entstehen, so kann, auf den Antrag dieser letztern, zu deren Erledigung ein contradictorisches Verfahren vor dem betreffenden Amte eingeleitet werden, dessen Ausspruch sich sodann alle Theile zu fügen haben.

38. An der Brücke zu Brake dürfen keine Güter ein- oder ausgeladen werden, da selbige bloß zur Bequemlichkeit der Passagiere bestimmt ist.

Die Reg.-Bekanntmachung vom 14. Januar 1815 sagt über das

### Verbot des Auswerfens von Ballast:

1. Allen und jeden Schiffs-Capitains und Schiffern, den einheimischen sowohl als den fremden, ist gänzlich verboten, Ballast oder andere Unreinigkeiten aus ihren Schiffen in das Fahrwasser der Weser zu werfen. Wer dieses Verbot übertritt wird zum erstenmal in 50 Rthlr. Geldstrafe und Erstattung aller dadurch verursachten Kosten verurtheilt, und in jedem folgenden Uebertretungsfall die Geldstrafe um 50 Rthlr. erhöht.

2. Das Auswerfen des Ballastes darf nur an solchen Stellen geschehen, die dazu bei Brake durch den Hafenmeister, an andern Orten aber von dem Amte, an welches der Schiffer sich deshalb zu wenden hat, angewiesen werden. Kann ein großes Schiff sich nicht an den angewiesenen Platz legen, um den Ballast daselbst auszuwerfen, so muß der Capitain solchen in kleine Schiffe überladen und dahin bringen lassen.

3. Wenn Ballast aus großen Schiffen in kleine oder aus diesen in jene übergeladen werden soll, so muß der Capitain unter die Ballast-Luke ein Stück von einem Segel nageln lassen, damit der Ballast nicht bei dem Ueberladen ins Fahrwasser fallen könne. Wer diese Vorsichtsmaßregel unterläßt, wird in 10 Rthlr. Geldstrafe und Erstattung der Kosten verurtheilt.

4. Die Rahnschiffer, welche aus großen Schiffen den Ballast einnehmen, sind an die Vorschrift des §. 2. dieser Verordnung, bei Vermeidung der darin angedrohten Strafen, ebenfalls gebunden.

5. Die Untersuchung der Contraventionsfälle und Erkennung der darauf gesetzten Strafen ist von dem Amte

in dessen District das Vergehen begangen ist, mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung, vorzunehmen.

6. Jeder Oldenburgische Lootse ist verpflichtet, sobald er an Bord eines Schiffes geht, dem Capitain und der Mannschaft den Inhalt dieser Verordnung bekannt zu machen.

## VI. Instruction für den Wasserschout zu Brake vom 3. October 1836.

§. 1. Der Wasserschout zu Brake führt die nächste Aufsicht über die Schifffahrt auf dem Oldenburgischen Gebiete des Weserstroms und alle dieselbe von der Oldenburgischen Küste betreibenden Schiffe, Schiffer und Schiffsmannschaften, sorgt für die Handhabung aller Schifffahrts-, Ordnungs- und Sicherheits-Polizei-Anordnungen auf dem Oldenburgischen Gebiet dieses Stromes nach Möglichkeit, und hat zur Beseitigung vorkommender Gesekwidrigkeiten und Unordnungen, so wie zur Schlichtung entstehender Zweifel und Streitigkeiten mitzuwirken.

§. 3. Wer als Seefahrer, Schiffs-Officier, Matrose, Schiffsjunge oder als Küsten- und Lichterfahrer von dem Oldenburgischen Ufer der Weser oder Hunte die Schifffahrt von oder auf der Weser betreiben will, muß sich zuvor bei dem Wasserschout melden, demselben seinen Vor- und Zunamen, seinen Geburts- und Wohnort, sein Alter, ob und in welcher Qualität er bereits zu Schiff gefahren, bestimmt und aufrichtig anzeigen, und sich von demselben in die Liste der hiesigen Schifffahrenden einschreiben lassen. Jedoch versteht es sich von selbst, daß diese Einschreibung nur von den hiesigen Landesunterthanen, die zur See fahren wollen, oder Rähne und Lichterschiffe befahren, imgleichen von solchen

Musländern, die in hiesiges Land kommen, um auf hiesigen oder fremden Schiffen als Steuerleute, Matrosen u. s. w. Dienste zu suchen, bewirkt werden dürfe, nicht aber von fremden Seeleuten, die mit fremden Schiffen hier ankommen, und mit eben denselben wieder abgehen wollen, als welche dazu durchaus nicht verpflichtet sind und angehalten werden dürfen.

Wer dem Schout absichtlich einen falschen Namen angegeben, wird, sobald dieses entdeckt wird, von der Liste ausgestrichen; wer aber unter einem falschen Namen gefahren, hat noch überdem eine Geldbuße von 10 Rthlr. zu erlegen und ist den Umständen nach auch körperlich von Polizeiwegen zu bestrafen.

Keinem hiesigen Unterthanen, der nicht seiner Wehrpflichtigkeit genügt hat oder einen Polizeipaß der Regierung nicht aufzuweisen vermag, wird verstattet, sich auf eine See- reise zu begeben.

§. 4. Alle bei dem Wasserschout eingeschriebene Schiff- fahrende müssen, so oft sie ihre Wohnung oder Schlafstelle verändern, solches, sobald es geschehen, dem Schout münd- lich oder schriftlich anzeigen, und dieser hat die Veränderung der Wohnung oder Schlafstelle, jedoch unentgeltlich, zu no- tiren; wer dieses unterläßt, hat eine Geldbuße von 12 bis 24 Gr. Gold zu erlegen.

§. 5. Jeder Eingzeichnete erhält vom Schout einen vorschriftsmäßig einzurichtenden Schein, daß er eingeschrieben worden. In diesem Schein wird der Vor- und Zuname des Empfängers, so wie das Jahr und der Tag der Ein- zeichnung bemerkt. Die Lichterfahrer, d. i. Rahnschiffer und deren Leute, müssen diesen Schein jährlich renoviren lassen, bei Vermeidung einer Geldbuße von 12 bis 24 Gr. Gold.

§. 7. Der Schiffer ist nach wie vor berechtigt, sein Volk zu wählen, jedoch unter Vorbehalt der den Rhedern bei Annahme des Steuermanns zustehenden Rechte. Der

Schout ist auch verbunden, dem Schiffer, wenn er es verlangt, über jeden Mann die erforderliche Auskunft zu geben, und ihn seinem besten Wissen nach, von den Eigenschaften und dem Betragen desselben zu benachrichtigen. Der Schiffer darf aber auch dagegen niemanden annehmen, der ihm nicht den vorgedachten Schein (§. 5.) vorzeigen kann, wenigstens nicht bereit ist, sich spätestens bei der Musterung einschreiben zu lassen.

Nimmt der Schiffer gegen diese Vorschrift jemanden an, so ist er in 10 Rthlr. Strafe für jede ordnungswidrig angenommene Person verfallen. Auch darf der Schiffer bei gleicher Strafe keinen annehmen, von dem er weiß, daß er seiner Untüchtigkeit halber durch den Schout aus der Liste der hiesigen Schiffahrenden getilgt ist. Mit dem von ihm angenommenen Volke hat der Schiffer sich zum Schout zu verfügen, und ihm solches namhaft zu machen, damit die etwa aus der vorgedachten Liste getilgten sofort verabschiedet werden, wie denn auch der Schout darauf Rücksicht zu nehmen hat, daß die Besetzung der unter Oldenburger Flagge fahrenden Schiffe ordnungsmäßig geschehe.

§. 8. Wenn hingegen der Schiffer das Volk nicht annehmen will, sondern solches vom Wasserschout verlangt, so hat letzterer die Verpflichtung, sobald als möglich das benötigte Schiffsvolk zu verschaffen.

§. 9. Die Musterung hat der Schout in seinem Hause vorzunehmen, jedoch kann sie auch auf Verlangen des Schiffers, wenn er dem Schout die Reise vergütet, in dessen Hause oder am Bord seines Schiffes geschehen.

§. 11. Der Schout hat die Musterrolle in zwei Exemplaren auszufüllen, und das Volk muß beide Exemplare unterschreiben.

Der Schout muß die Musterrolle dem Amte zur Beglaubigung und Besiegelung vorlegen. Ein Exemplar behält der Schout, das andere nimmt der Schiffer mit an Bord.

§. 12. Sollte Jemand von dem Schiffsvolke, ohne eine rechtsbeständige Ursache zu haben, die Reise, wozu er angenommen ist, nicht antreten, so ist der Schiffer bei 10 Rthlr. Strafe gehalten, den Namen des Wortbrüchigen dem Schout anzuzeigen, damit dieser Name aus der Liste der hiesigen Schiffer getilgt werde.

§. 13. Sollte ein Officier oder ein anderer Schiffsfahrender zu dem Geschäfte, wozu er sich hat annehmen oder einschreiben lassen, untüchtig befunden sein, so bleibt es dem Ermessen des Wasserschouts überlassen, zu bestimmen, ob und wie viel der Schiffer diesem Manne für seine wirklich geleisteten Dienste nach Billigkeit dennoch zu vergüten habe. Sollte derselbe mehr, als ihm darnach vom Schiffer begleicht, auf der Hand erhalten haben, so muß er das zu viel Erhaltene, binnen einer ihm vom Schout zu setzenden Frist, zurückzahlen, oder er wird aus der Liste der Schiffsfahrenden gestrichen.

§. 14. Nach vollbrachter Reise hat das Volk seinen Lohn aus den Händen des Schouts zu empfangen, wenn es vom Schout und nicht vom Schiffer angenommen ist. Auch in dem Falle, daß es vom Schiffer angenommen worden, und dieser die Zahlung des Lohns durch den Schout leisten lassen will, hat Letzterer den ihm vom Schiffer eingehändigten Lohn dem Schiffsvolke zu zahlen. Es darf jedoch diese Auszahlung der Gage von Seiten des Schouts nie anders als in Gegenwart oder mit Genehmigung des Schiffers geschehen, damit dieser Gelegenheit habe, seinen etwaigen Widerspruch gegen solche Auszahlung anzubringen.

§. 15. Dem Schiffer liegt ob, nach vollendeter Reise den Schout zu benachrichtigen, wie sich ein jeder von der Equipage während der Reise betragen habe, damit von dem Schout solches Betragen des Schiffsvolks notirt werden könne.

§. 17. Der Schout führt die nächste Aufsicht über alle im Hafenort Brake sich aufhaltende fremde Schiffsleute,

und ist schuldig für die Sicherung der etwa vorhandenen Subsistenzmittel derselben möglichst zu sorgen, auch die etwa vorhandenen Gelder, empfangene Gage zc. auf Verlangen und nach Vorschrift des Amtes in Verwahrung zu nehmen und zu verwalten.

§. 18. Wenn zwischen Oldenburgischen Schiffern, desgleichen zu Brake oder auf dem Oldenburgischen Gebiete der untern Weser sich aufhaltenden fremden Schiffern und deren Equipagen, oder einzelnen derselben, Streitigkeiten entstehen, sind die Parteien verpflichtet, ehe sie ans Gericht gehen, vor dem Wasserschout zum Versuch der gütlichen Vereinbarung, und erst wenn die Beilegung der Sache von dem Schout vergeblich versucht ist, zu gleichem Zweck vor dem beikommenden Amte sich zu stellen.

§. 19. Der Wasserschout ist öffentlich angestellter Sachverständiger in allen die Schifffahrt betreffenden Angelegenheiten. Besichtigungen auf Kosten von Privat-Personen sind von diesen nach der Taxe zu vergüten.

§. 23. Niemand darf etwas vom Bord eines Seeschiffes oder Küstenfahrers ans Land bringen, ohne einen Steuermannszettel dabei aufweisen zu können. Vom Bord eines befrachteten Lichterfahrers dürfen unter keinem Vorwande Kaufmannsgüter ans Land gebracht werden, bis er seinen bestimmten Löschplatz erreicht hat.

§. 24. Alle einheimische und fremde See- und Küstenfahrer, die im Hafen oder auf dem Strom zu Brake, imgleichen zu Schweiburg, Strohausen oder Großensiel anlegen, um daselbst Güter ein- oder auszuladen, müssen vor ihrer Abreise ihre Papiere dem Wasserschout zur Visirung vorlegen, auch ihre Mannschaft, nicht weniger die etwa an Bord zu nehmenden Passagiere entweder am Lande oder am Bord zur Musterung vorstellen, insoweit er dies für nöthig erachtet.

## Care der Gebühren des Wasserschonts zu Drake.

- |   |         |          |
|---|---------|----------|
| 1. für einen Schein von Jedem,<br>der sich als Schiffahrender ein-<br>schreiben läßt (den Jungen aus-<br>genommen) . . . . .  | — Thlr. | 6 Gr. 6. |
| für jede fernere Ausfertigung<br>eines solchen Scheins . . . . .  | — "     | 3 " "    |
| 2. bei Unterzeichnung der Muster-<br>rolle  |         |          |
| a) von der Mannschaft und zwar:   |         |          |
| von einem Steuermann . . . . .  | — "     | 24 " "   |
| "    "    Untersteuermann . . . . .   | — "     | 15 " "   |
| "    "    Koch . . . . .  | — "     | 15 " "   |
| "    "    Bootsmann . . . . .   | — "     | 15 " "   |
| "    "    Zimmermann . . . . .  | — "     | 18 " "   |
| "    "    Schwermatrosen . . . . .  | — "     | 12 " "   |
| "    "    Leichtmatrosen . . . . .  | — "     | 9 " "    |
| "    "    Jungen . . . . .  | — "     | 6 " "    |
| b) vom Schiffe für jeden Mann<br>— den Schiffer mitgerechnet  | — "     | 12 " "   |
| 3. für Besorgung von Schiffsmann-<br>schaft per Mann . . . . .  | — "     | 18 " "   |
| Anm. Desfällige außergewöhn-<br>liche Auslagen an Botenlohn,<br>Porto zc. dürfen nur berech-<br>net werden, wenn der betref-<br>fende Schiffs-Capitain selbige<br>vorher ausdrücklich genehmigt<br>hat. |         |          |
| 4. für Abbezahlung des Schiffs-<br>volks per Mann. . . . .  | — "     | 18 " "   |
| 5. Reisekosten (Bootsmiethe und<br>Diäten):   |         |          |

|   |   |       |    |     |    |
|---|---|-------|----|-----|----|
| a) zu Brake, Harrien u. Klippfanne . . . . .            | — | Thlr. | 18 | Gr. | G. |
| b) nach Elsfleth und Strohausen                         | 1 | "     | —  | "   | "  |
| c) nach Dedesdorf, Großenstel und Stedingerland . . . . | 1 | "     | 36 | "   | "  |

Anm. 1. Die Reisekosten sub b. und c. sind, wenn der Wasserschout an Bord zweier oder mehrerer Schiffe Geschäfte hat, nur einfach zu berechnen und über die mehreren Schiffe gleichmäßig zu repartiren.

Anm. 2. Wenn die Reisen länger als einen Tag dauern, wird für jeden folgenden Tag  $\frac{2}{3}$  obiger Gebühren berechnet.

|  |   |   |    |   |   |
|--|---|---|----|---|---|
| 6. für eine schriftliche Ladung in Sühesachen . . . . .                  | — | " | 6  | " | " |
| für ein desfälliges Protocoll .  | — | " | 12 | " | " |
| und an desfälligen Insinuations-Gebühren des Anrunderers:                |   |   |    |   |   |
| a) zu Brake, Harrien u. Klippfanne am Lande für jede Person . . . . .    | — | " | 6  | " | " |
| b) zu Wasser incl. Bootsmiethe zu Brake, Harrien u. Klippfanne . . . . . | — | " | 12 | " | " |
| zu Elsfleth und Strohausen .   | — | " | 36 | " | " |
| zu Dedesdorf, Großenstel und im Stedingerland . . . . .                  | — | " | 54 | " | " |

Anm. Die Insinuations-Gebühr sub b. darf immer nur einfach berechnet werden, wenn



## VII. Schiffahrts-Commission.

(Landesherrliche Verordnung vom 7. April 1842.)

§. 1. Es soll an dem Hafensorte Brake eine Schiffahrts-Commission bestehen.

§. 2. Der Zweck und die Bestimmung dieser Schiffahrts-Commission sollen sein, unter Aufsicht und Leitung der Regierung:

- I. die gehörige und gleichförmige Anwendung und Durchführung der rücksichtlich der Schiffahrt bestehenden Vorschriften und Anordnungen zu beaufsichtigen und zu überwachen.
- II. Die Interessen der Schiffahrt und der ihr verwandten Erwerbszweige, sowie die zu ihrer Förderung dienlichen Einrichtungen und Anordnungen möglichst zu ermitteln, zu berathen und die für dieselben erforderlichen oder angemessen erscheinenden Vorschriften und Verfügungen gehörigen Orts zu beantragen.
- III. Ueber Gegenstände der Schiffahrt auf desfalls an sie gestelltes Verlangen officiële Erklärungen, Gutachten und Bescheinigungen auszustellen.

§. 3. Die Mitglieder dieser Schiffahrts-Commission sollen sein:

der Amtmann des Amts Brake, der Amtmann des Amts Elsfleth, der Amtmann des Amts Berne, der Wassershout zu Brake und drei sachkundige Männer aus dem Stande der Schiffer, Schiffszubehörer oder Kaufleute.

## VIII. Linienzug über den Dchtumer-Sand.

Regierungsbekanntmachung vom 28. Mai 1826.

§. 1. Der Linienzug über den Dchtumer-Sand ist den Schiffen stromaufwärts provisorisch erlaubt, und zwar

im Winter (vom 1. Novbr. bis 1. April) sowohl mit Pferden als mit Menschen, in den übrigen Monaten aber nur mit Menschen allein.

§. 2. Der Linienzug darf nur auf dem eigends dazu abgesteckten Pfade stattfinden.

§. 3. Die Breite des Leinpfades soll mindestens 10 Fuß und höchstens 20 Fuß Rheinländisch betragen.

§. 5. Es dürfen zum Behuf des Linienzugs nie mehr Pferde, als zu zwei Schiffszügen erforderlich sind, gleichzeitig auf dem Dichtumer Sand versammelt werden.

§. 6. Die Linienzugspferde sollen nicht neben einander gehen, sondern selbst dann, wenn mit doppelten Linien gezogen würde, hinter einander gespannt werden.

§. 8. Die Schiffer sind verbunden, die Zuglinie, zur Verhütung aller Beschädigungen an den Uferwerken, möglichst hoch zu spannen, um dieselbe nicht schleifen zu lassen.

§. 9. Desgleichen sind die Schiffer verpflichtet, jedem Mast einen eigenen Begleiter oder sogenannten Linienreper beizugeben, welcher sich von dem Linienzug nicht entfernen darf, und genau darauf zu achten hat, daß die Zuglinie nicht ohne Noth schleife, und selbige, wenn sie hinter einem Gegenstande am Ufer hängen bleibt, sofort loszumachen hat.

§. 10. Etwaige Beschädigungen, welche beim Linienzug veranlaßt werden, sollen sofort geschätzt und es kann von der betreffenden Behörde verfügt werden, daß der taxirte Werth bis zu ausgemachter Sache deponirt werde.

§. 11. Die Uferbesitzer sind angewiesen, dem Linienzug kein Hinderniß in den Weg zu legen, und sich aller eigenmächtigen Pfandungen zu enthalten.

§. 12. Alle Contraventionen sollen außer dem Ersatz des etwa verursachten Schadens mit einer Geldstrafe von 1 bis 20 Rthlr. Gold, oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe polizeilich geahndet werden.

§. 13. Die Schiffer haften zunächst für alle, durch

ihre Mannschaft, gedungene Treiber und deren Pferde verursachte Schäden und verwirkte Strafen, mit Vorbehalt des Regresses gegen die erstere.

§. 14. Das Amt Berne ist mit der Vollziehung dieser Verordnung beauftragt.

## IX. Dchtum.

Benutzung der Raje und die dafür zu entrichtenden Abgaben.

### Regierungsbekanntmachung vom 6. Februar und 17. December 1857.

§. 1. Die Benutzung der Raje zu Dchtum zum Löschen und Laden von Gütern ist nur nach vorgängiger Erlaubniß und Anweisung des bestellten Aufsehers gestattet. Jeder Wagenführer hat dem Aufseher für jeden Wagen 6 Schwaren zu bezahlen.

§. 2. Beim Löschen und Laden dürfen die angebrachten Güter auf dem Rajeplatze nicht länger als es die Umstände erfordern, liegen bleiben und sind auf Anordnung des Aufsehers unverzüglich fortzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß der Verkehr nicht beschränkt wird.

§. 3. Für das Lagern von Gütern auf dem Platze bedarf es gleichfalls der Anweisung und Erlaubniß des Aufsehers. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände dürfen zum Lagern nicht zugelassen werden; auch darf nicht am Bollwerk, bis auf 15 Fuß Entfernung von demselben, und auch nicht auf dem gepflasterten Wege gelagert werden.

§. 4. Ist das Lagern von Gütern auf dem Rajeplatze, oder ausnahmsweise innerhalb Deichs vor und neben dem Schaart gestattet und bleiben dieselben länger als 14 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur

Hafencasse zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 100 □F. des belegten Raumes während der ersten 4 Wochen wöchentlich 1 Groschen und steigt je nach 4 Wochen wöchentlich um 6 Schwaren.

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

§. 6. Erscheint die Lagerung von bestimmten Gütern überhaupt, oder an der vom Aufseher angewiesenen Stelle nicht ferner zulässig, so sind dieselben nach vorgängiger Aufforderung des Aufsehers sofort, beziehentlich innerhalb einer bestimmten Frist, vom Eigenthümer oder von demjenigen, welcher dieselben gelagert hat, zu entfernen.

§. 7. Ohne Anweisung gelagerte, oder nach vorgängiger Aufforderung nicht fortgeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer nicht bekannt, so wird mit denselben wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§. 8. Gelagerte Güter können in jedem Falle bis zur Bezahlung des Lagergeldes und etwaiger Kosten vom Aufseher zurückgehalten werden.

§. 9. Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Vorschriften werden vom Amte Berne, vorbehaltlich des Recurses an die Regierung, entschieden; Uebertretungen derselben von Seiten derer, welche den Platz benutzen, werden polizeilich bestraft.

Zusatz. Von den Schiffen, welche an die Raje anlegen um dort zu laden oder zu löschen, und nicht lediglich

zum Transport von Personen und des Reisegepäcks derselben dienen, ist ein Kajegehd zu entrichten und zwar von Schiffen bis und von 6 Schiffslasten 1 Groschen, von größeren Schiffen für jede Schiffslast 2 Schwaren.

## X. Elsfleth.

### 1. Benutzung der Kaje.

#### Regierungsbekanntmachung vom 26. Januar 1855.

§. 1. Das Laden und Löschen von Gütern an der Kaje zu Elsfleth ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafenmeisters und nur an der von denselben dazu angewiesenen Stelle gestattet.

§. 2. Die beim Laden oder Löschen auf die Kaje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger als es die Umstände durchaus erfordern, liegen bleiben und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenmeisters sofort wegzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Kaje gefährdet wird.

§. 3. Das Lagern von Gütern auf der Kaje ohne vorherige Erlaubniß des Hafenmeisters ist verboten. Heu, Stroh und dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden, und dürfen außerhalb der vorhandenen Landpfähle überall keine Güter gelagert werden.

§. 4. Ist das Lagern von Gütern auf der Kaje gestattet und bleiben dieselben länger als 8 Tage liegen, so ist für die folgende Zeit ein Lagergeld zur Hafencasse zu entrichten. Dasselbe beträgt für jede 100 □F. des belegten Raums während der ersten 4 Wochen wöchentlich 2 gr. und steigt jedesmal nach Ablauf von 4 Wochen um wöchentlich

1 gr. Ein Flächenraum unter 100 □F. wird dabei für 100 □F. und jede angefangene Woche für voll gerechnet.

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

§. 6. Erscheint eine Lagerung der Güter an der vom Hafenmeister angewiesenen Stelle nicht länger zulässig, so sind dieselben sofort und spätestens innerhalb 48 Stunden nach desfalls von Seiten des Hafenmeisters geschehener Aufforderung wegzuschaffen.

§. 7. Sollen Güter länger als 3 Monate auf der Raje lagern, so ist dazu die Genehmigung des Amtes, soll die Lagerung aber länger als 6 Monate dauern, so ist die Genehmigung der Regierung zu erwirken, welche dabei die in jedem einzelnen Falle ihr nöthig scheinenden näheren Bestimmungen, insbesondere auch wegen etwaiger Zahlung eines höheren als des im §. 4. festgesetzten Lagergeldes treffen wird.

§. 8. Eigenmächtig gelagerte oder auf geschehene Aufforderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§. 9. Etwaige Beschwerden über die Anwendung dieser Anordnungen werden vom Amte Elsfléth unter Vorbehalt des Recurses an Großherzogliche Regierung entschieden.

§. 10. Uebertretungen dieser Bestimmungen werden polizeilich bestraft.

## 2. Benutzung der Hafenanstalten.

Regierungsbekanntmachung vom 3. Sept. 1855 und  
17. Dec. 1857.

§. 1. Die Hafenanstalten zu Elsfleth erstrecken sich vom obersten Duc d'Alben beim sog. Timpen bis zum untersten Duc d'Alben in der Nähe der Windmühle zu Elsfleth.

§. 2. Jeder Schiffsführer, der mit seinem Schiffe die Hafenanstalten zu Elsfleth benutzen will, hat sich an den Hafenmeister daselbst behuf Anweisung eines Liegeplatzes zu wenden und demselben dabei die Schiffspapiere vorzulegen, auch den Tiefgang des Schiffs anzuzeigen und jede über das Schiff oder dessen Ladung etwa erforderliche Auskunft zu ertheilen.

Die über die geschehene Anmeldung vom Hafenmeister zu ertheilende Bescheinigung hat der Schiffsführer sofort dem Erheber des Hafengeldes zuzustellen.

§. 3. Jeder Schiffsführer muß mit seinem Schiffe den ihm vom Hafenmeister angewiesenen Liegeplatz einnehmen, auch, wenn es erforderlich wird, nach vom Hafenmeister geschehener Aufforderung sein Schiff umlegen oder auch dasselbe, wenn es die Arbeiten an den Hafenanstalten erfordern, auf den Strom legen.

Wird das Umlegen eines Schiffes erforderlich, um einem andern Schiffe Platz zu machen, so ist die Mannschaft des letzteren verpflichtet, dabei auf Anordnung des Hafenmeisters oder des dazu beauftragten Lootsen Hülfe zu leisten.

§. 4. Schiffe von 40 und mehr Lasten, welche an die Raje oder an die Duc d'Alben legen wollen, müssen sich dazu eines Elsflether Lootsen bedienen.

Beim Ablegen eines Schiffes ist die Buziehung eines Lootsen nicht erforderlich.

§. 5. Beim Anlegen eines Schiffes sind die Anwei-

sungen des Hafenmeisters genau zu befolgen. Beim Anlegen an die Duc d'Alben sind die Ketten oder Taue um alle Pfähle derselben zu legen; indessen ist den Rähnen von 10 oder weniger Lasten gestattet, ihre Ketten zc. um nur 3 Pfähle eines Duc d'Alben zu legen, wenn unter diesen der Mittel- (Königs-)pfahl sich befindet.

Bei entstehendem Sturme müssen von den an den Duc d'Alben liegenden Schiffen tüchtige Landfesten oder Anker ausgebracht werden.

§. 6. Für die Benutzung der Hafenanstalten ist ein Hafengeld nach folgenden näheren Bestimmungen zu entrichten:

1. von den Schiffen, welche sich der Duc d'Alben bedienen oder an der Raje liegen, für jede Schiffslast der Tragfähigkeit:

in der ersten Woche . . . . . 1 fl<sup>o</sup> — fr<sup>o</sup>

in den folgenden 6 Wochen für

jede Woche . . . . . — " 4 "

für jede fernere Woche . . . . . — " 2 "

wobei die angefangene Woche für voll gerechnet wird.

2. von den Schiffen, welche ohne sich der Duc d'Alben zu bedienen, in dem Raume zwischen den Duc d'Alben und dem Strande an ihren Anfern oder an Privatpfählen liegen (mit Ausnahme der Jollen und Dielenschiffe, so wie der Rähne, welche ein eigenes Sog benutzen) vom 1. April bis 30. September die Hälfte, in den übrigen Monaten zwei Dritttheile des unter 1. bestimmten Hafengeldes.

3. Bei Berechnung der Hafengebühren kommen höchstens 200 Last in Rechnung, und zahlen größere Schiffe daher nur für 200 Lasten.

4. Rähne, welche an Seeschiffen liegen, um Güter aus denselben zu empfangen oder denselben zubringen, sind frei von Hafengeld.

5. Die Schiffe derjenigen Staaten, welche in Beziehung auf die Höhe der Schiffsabgaben den Oldenburgischen Schiffen nicht gleich gestellt sind, haben bei Entrichtung der Schiffsabgaben 25 Zusatzprocente zu bezahlen.

Den Oldenburgischen Schiffen, sowie den Schiffen der begünstigten Flaggen ist gestattet, gegen Vorauszahlung von 5 Groschen für die Last für die Entrichtung der Hafengebühren in Jahraccord zu treten.

6. Die Bezahlung von Schreibgeldern findet nicht mehr Statt.

7. Die Hafengebühren oder Jahraccordgelder müssen, ehe das Schiff den ihm angewiesenen Liegeplatz verläßt, an den Hafengebühreneinnehmer entrichtet und muß, daß dieses geschehen, durch Vorzeigung der Quittung des Hafengebühreneinnehmers dem Hafenmeister nachgewiesen werden.

§. 7. Für das Anlegen der Schiffe an die Duc d'Alben oder an die Raje begleichen dem Loosen, der dazu freiwillig oder auf Grund der Bestimmung des §. 4. zugezogen wird:

|                                       |                   |    |
|---------------------------------------|-------------------|----|
| von einem Schiffe bis 50 Lasten . . . | 15                | gr |
| „ „ „ von 50—80 Lasten . . .          | 22 <sup>1/2</sup> | „  |
| „ „ „ „ 80 Lasten und darüber         | 1                 | rs |

Hat der Lootse aber das Schiff nach Elsfleth gebracht, so muß er dasselbe ohne besondere Vergütung an den angewiesenen Liegeplatz bringen.

§. 9. Uebertretungen dieser Bestimmungen werden polizeilich mit Geldstrafen bis zu 12 rs bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§. 10. Die Verordnungen vom 3. Mai und vom 29. Mai 1814, wegen der Schifffahrt auf dem Weserstrom, sowie die Regierungsbekanntmachung vom 14. Januar

1815, wegen Verbots des Auswerfens von Ballast in das Fahrwasser, werden durch vorstehende Bestimmungen nicht geändert.

## XI. Brake.

### 1. Freihafen.

#### Landesherrliche Verordnung vom 28. Nov. 1834.

§. 1. Der Hafen zu Brake wird zu einem Freihafen erklärt.

Es können alle Waaren auf der Weser in den Freihafen sowohl frei eingeführt, als von dort auf der Weser frei ausgeführt, im Bezirke des Freihafens gelöscht, in Niederlagen gesollert und verkauft werden, ohne daß es dieserhalb einer Declaration bedarf, und ohne daß eine Eingangs-, Ausgangs-, Durchgangs- oder Consumtions-Abgabe von den Waaren zu entrichten ist. Aus- und Einladungen an der nördlichen Kaje des Hafensbassins dürfen jedoch, wenn diese gleich im Bezirke des Freihafens sich befindet, nur nach vorgängiger Anzeige bei dem Stromrichter zu Brake geschehen.

### 2. Schiffsunkosten zu Brake.

#### Regierungsbekanntmachung vom 26. Januar 1846 und 17. Decbr. 1857.

1. Die bisher von den, den Freihafen Brake besuchenden Schiffen zu zahlenden Gebühren des Hafenmeisters, für Anweisung eines Liegeplatzes, die von dem Hafenboten bezogenen Gebühren für Bestellung von Lootsen, so wie für

Anmeldung der Schiffe an den Hafengeldeinnehmer, die Schreibgelder des Hafengeldeinnehmers, das Lichtgeld und das Bankgeld werden aufgehoben, und es wird statt dieser Gebühren und der bisherigen Hafen- und Duc d'Alben-Gelder fortan nur eine einzige Gebühr unter dem Namen „Hafengeld“ nach folgenden Grundsätzen erhoben:

1. Schiffe, welche sich der Duc d'Alben bedienen oder in das innere Hafenbassin einlegen, bezahlen von jeder Last der Tragfähigkeit

|                                      |                          |                           |
|--------------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| a) in den ersten sechs Wochen        |                          |                           |
| für die ersten 14 Tage . . . . .     | 2 <i>fl</i> <sup>o</sup> | — <i>fl</i> <sup>no</sup> |
| für die folgenden 14 Tage . . . . .  | 1 „                      | — „                       |
| für die dritten 14 Tage . . . . .    | 1 „                      | — „                       |
| b) in den zweiten sechs Wochen       |                          |                           |
| für die ersten 14 Tage . . . . .     | — „                      | 9 „                       |
| für die zweiten 14 Tage . . . . .    | — „                      | 6 „                       |
| für die dritten 14 Tage . . . . .    | — „                      | 6 „                       |
| c) in den dritten sechs Wochen       |                          |                           |
| für jede 14 Tage . . . . .           | — „                      | 6 „                       |
| d) in den vierten sechs Wochen       |                          |                           |
| für die ersten 14 Tage . . . . .     | — „                      | 6 „                       |
| für die zweiten 14 Tage . . . . .    | — „                      | 3 „                       |
| für jede folgenden 14 Tage . . . . . | — „                      | 3 „                       |

3. Bei der Berechnung des Hafengeldes kommen höchstens 200 Last in Rechnung; Schiffe von größerer Tragfähigkeit zahlen daher nur für 200 Last.

3. Rähne, welche an Seeschiffen liegen, um Güter aus denselben zu empfangen oder denselben zu bringen, sind frei von Hafengeld; außerdem ist denselben das Anlegen an die Duc d'Alben unentgeltlich, das Liegen im innern Hafen aber für die Hälfte des tarmäßigen Hafengeldes gestattet, jedoch können sie hierzu nur dann zugelassen werden, wenn nach dem Ermessen des Hafenmeisters der Raum nicht anderweit benutzt werden muß, weshalb dieselben sich jede Um-

legung und selbst Hinauslegung aus dem innern Hafen zur Bequemlichkeit eines Seeschiffs gefallen lassen müssen.

4. Oldenburgische Schiffe genießen bei Bezahlung der Hafengelder nach den oben unter 1. gegebenen Bestimmungen einen Rabatt von 25 Procent; überdieß ist denselben gestattet, wegen der Hafengelder in Jahraccord zu treten, in welchem Falle sie für ein ganzes Jahr zu zahlen haben:

- a) für den Gebrauch der Duc d'Alben am Weserufer  
für jede Last . . . . . 6 *fl*
- b) für das Liegen im Hafembassin  
für jede Last . . . . . 7 *„*

5. Die unter 4. gedachten Begünstigungen der einheimischen Schiffe genießen auch die Schiffe derjenigen Staaten, denen durch förmliche Verträge oder gegenseitige Erklärungen gleiche Behandlung mit den einheimischen Schiffen zugesichert ist oder wird.

II. Die Bestimmungen der „Taxe des Lootsenlohns der Braker Lootsengesellschaft“ vom 12. Juli 1821 über die Verpflichtung der Schiffe, sich innerhalb der Hafenanstalten zu Brake eines Lootsen zu bedienen, werden hiermit aufgehoben und es treten an deren Stelle folgende neue Bestimmungen:

1. Schiffe von 40 Lasten und darüber, welche in den innern Hafen oder an die Duc d'Alben legen wollen, müssen sich von einem Braker Lootsen an den ihnen vom Hafenmeister anzuweisenden Liegeplatz bringen lassen; Schiffe unter 40 Lasten sind von der Verpflichtung, hierzu einen Lootsen zu nehmen, frei.

2. Alle Seeschiffe, welche vor Brake auf dem Strome laden oder löschen, haben sich daselbst an dem ihnen angewiesenen Liegeplatz durch einen Braker Lootsen vertauen zu lassen.

3. Alle Seeschiffe, welche die Bank am Harriersande

benutzen, müssen sich durch einen Braker Lootsen dahin und wieder nach ihrem Liegeplaz zurückbringen lassen.

4. Es bleibt der Willkühr der Schiffer überlassen, ob sie sich zum Ausholen aus dem Hafen oder zum Ablegen von den Duc d'Alben oder zum Lichten der Anker auf dem Ströme der Hülfe eines Lootsen bedienen wollen oder nicht.

III. Den Lootsen begleichen für ihre Dienste innerhalb des Bezirks der Hafenanstalten zu Brake künftig folgende Gebühren:

1. für das Einholen der Schiffe in den innern Hafen

a) von einem Schiffe unter 40 Lasten,  
wenn dazu freiwillig ein Lootse genommen wird . . . . . — 25  $\text{fl}^{\circ}$

b) von einem Schiffe von 40 bis zu  
60 Lasten excl. . . . . 1 „ 10 „

c) von einem Schiffe von 60 bis zu  
80 Lasten excl. . . . . 1 „ 20 „

d) von einem Schiffe von 80 bis zu  
100 Lasten excl. . . . . 2 „ — „

e) von einem Schiffe von 100 Lasten  
und darüber . . . . . 2 „ 17½ „

2. Für das Anlegen der Schiffe an die Duc d'Alben oder das Vertauen derselben auf dem Ströme, soweit dazu nach den Bestimmungen unter II. 1. und 2. ein Lootse genommen werden muß oder freiwillig zugezogen wird:

a) für ein Schiff bis zu 80 Last  
excl. . . . . — 22  $\text{fl}^{\circ}$  6  $\text{fl}^{\circ}$

b) für ein Schiff von 80 bis  
200 Last . . . . . 1 „ 5 „ — „

c) für ein Schiff von 200 Last  
und mehr . . . . . 2 „ — „ — „

3. Für das Hin- und Zurückbringen von und nach der Bank am Harriersande, und zwar für beides zusammen

- a) von einem Schiffe bis zu 70 Last  
excl. . . . . 1 „ 25 „  
b) von einem Schiffe von 70 bis zu  
100 Last excl. . . . . 2 „ 15 „  
c) von einem Schiffe von 100 bis 200 Last 2 „ 25 „  
d) von 200 Last und darüber . . . 3 „ 15 „

4. Wenn die Schiffe sich zum Ausholen aus dem Hafen oder Ablegen von den Duc d'Alben freiwillig der Hülfe eines Lootsen bedienen, so sind dafür zwei Dritttheile der entsprechenden oben unter 1. und 2. festgesetzten Gebühr zu entrichten; der Lootse aber, welcher etwa ein Schiff stromabwärts führen soll, muß auch das Ablegen resp. das Ausholen unentgeltlich leiten.

### 3. Kajebenutzung zu Brake.

#### Regierungsbekanntmachung vom 15. Novbr. 1853.

§. 1. Das Laden oder Löschen von Gütern an den Rajen des innern Hafens, sowie an der Weser-Raje ist nur nach zuvoriger Erlaubniß des Hafenmeisters und nur an den von demselben dazu angewiesenen Stellen gestattet.

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

§. 3. Die beim Laden oder Löschen auf die Raje gelegten Güter jeder Art dürfen dort nicht länger, als es die Umstände durchaus erfordern, liegen bleiben, und sind jedenfalls auf die erste Aufforderung des Hafenmeisters sofort wegzuschaffen, oder soweit zurückzubringen, daß dadurch nicht der Verkehr belästigt oder die Raje gefährdet wird.

§. 4. Das Lagern von Gütern auf den Rajemplätzen ohne vorherige Erlaubniß des Hafenmeisters ist verboten.

Heu, Stroh oder dergleichen Gegenstände können daselbst zum Lagern nicht zugelassen werden.

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

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

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

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

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

§. 9. Sollen Güter länger als 3 Monate auf der Kaje lagern, so ist die Genehmigung der Regierung zu erwirken, welche dabei die in jedem einzelnen Falle ihr nöthig

scheinenden näheren Bestimmungen insbesondere auch wegen etwaiger Zahlung eines höhern als des im §. 6. festgesetzten Lagergeldes treffen wird.

§. 10. Eigenmächtig gelagerte oder auf geschene Auf- forderung nicht weggeschaffte Güter werden auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers weggeschafft.

Ist der Eigenthümer der Güter nicht bekannt, so wird damit wie mit herrenlosen Sachen verfahren.

§. 11. Das Kielholen von Schiffen, im Bezirke der Hafenanstalten, ist nur nach vorheriger Erlaubniß des Hafen- meisters und an der von demselben angewiesenen Stelle ge- stattet.

§. 12. Geschieht das Kielholen an der Raje des innern Hafens, so ist, neben dem tarmäßigen Hafengelde für das Schiff, von dem die Arbeit ausführenden Schiffsbaumeister eine Abgabe zur Hafencasse zu entrichten. Dieselbe beträgt:

für die ersten 14 Tage . . . . 4 Gr.

für jede folgende Woche . . . . 2 "

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

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

§. 15. Uebertretungen dieser Bestimmungen werden polizeilich bestraft.

## XII. Großenfiel.

**Regierungsbekanntmachung vom 15. December 1845  
und 17. December 1857.**

§. 1. Schiffer, welche an die Raje zu Großenfiel an- legen und dort Güter ein- oder ausladen, bezahlen für jede

Rockenlast Güter, welche von ihnen dort eingeladen oder ausgeladen wird:

1. für Getreide à Last 2  $\text{fl}^{\circ}$  6  $\text{fl}^{\circ}$ ,
2. für Steine, Reith, Steinkohlen, Holzkohlen, Holz, Heu, Stroh u. dgl. für die Last 1  $\text{fl}^{\circ}$ ,
3. für Sand für die Last 6  $\text{fl}^{\circ}$ ,
4. für sonstige Kaufmannsgüter aller Art für die Last 7  $\text{fl}^{\circ}$  6  $\text{fl}^{\circ}$ .

Bei den Sätzen unter 1., 2. und 3. wird jede Quantität unter einer halben Last für eine volle Last, bei dem Satze sub 4. ein Quantum unter einer halben Last aber nur für eine halbe Last gerechnet.

Kleinigkeiten, welche mit einem Fahrzeuge angebracht werden und im Ganzen keine 100  $\text{z}$  wiegen, sind von Entrichtung des Kajegeldes frei.

§. 2. Die im §. 1. erwähnte Rockenlast wird zu 4000  $\text{z}$  angenommen, die Commerzlast zu  $1\frac{1}{2}$  Rockenlast.

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

§. 3. Die Schiffe der Unterthanen aller derjenigen Staaten, mit welchen wegen Gleichstellung der Oldenburgischen Schiffe mit den einheimischen rücksichtlich der Schiffsabgaben kein Reciprocitätsvertrag besteht, entrichten von dem hier angeordneten Kajegelde die Hälfte der Taxe mehr.

§. 4. Der Sielwärter zu Großensiel ist als Aufseher mit der Anweisung der Liegeplätze und der Hafenspolizei im Außentiefe, so wie mit der Erhebung der Kajegelder beauftragt, und haben demnach die Beifommenden seine Anweisungen bei polizeilicher Brüche zu befolgen. Etwaige Beschwerden oder Streitigkeiten sind beim Amte anzubringen, welches solche mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung entscheidet.

Für jedes Schiff über 2 Rockenlasten groß, welches in das Außentief einläuft, und zum Einladen oder Ausladen die Raje benutzt, muß dem Aufseher außer dem Rajegelde ein besonderes Anweisegeld bezahlt werden, nämlich:

1. für einen Kahn oder ein Dielenschiff

- |  |   |    |   |    |
|--|---|----|---|----|
| a) von 2 bis 5 Rockenlasten . . . . .  | 1 | fl | 3 | fl |
| b) von 5 bis 10 Rockenlasten . . . . . | 2 | "  | 6 | "  |
| c) darüber . . . . .                   | 4 | "  | — | "  |

2. für ein Seeschiff

- |                                   |    |   |   |   |
|-----------------------------------|----|---|---|---|
| a) bis 30 Rockenlasten . . . . .  | 7  | " | 6 | " |
| b) über 30 Rockenlasten . . . . . | 10 | " | — | " |

Die Kahnschiffer, welche ihren regelmäßigen Verkehr zu Großensiel haben, können sich von dieser Zahlung des Anweisegeldes befreien, wenn sie dem Sielwärter für das ganze Jahr eine Gebühr von

für einen Kahn oder ein Dielenschiff

- |  |   |    |    |    |
|--|---|----|----|----|
| über 2 bis 5 Rockenlast groß . . . . . | — | fl | 15 | fl |
| von 5 bis 10 Rockenlast . . . . .      | — | "  | 20 | "  |
| darüber . . . . .                      | 1 | "  | —  | "  |

im Anfange des Jahres errichten.

### XIII. Burhaversiel.

Regierungsbekanntmachung vom 23. März 1853  
und 17. December 1857.

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

- |   |   |    |   |    |
|---|---|----|---|----|
| 1. für Getreide . . . . .               | 1 | fl | 3 | fl |
| 2. für Steine, Reith, Steinkohlen, Holz |   |    |   |    |

|  |   |    |      |
|--|---|----|------|
| und sonstige Baumaterialien, ausge-      |   |    |      |
| nommen Sand . . . . .                    | 1 | fl | — fl |
| 3. für Sand . . . . .                    | — | "  | 6 "  |
| 4. für sonstige Kaufmannsgüter aller Art | 5 | "  | — "  |

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

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

§. 3. Die Schiffe von Angehörigen fremder Staaten, mit welchen wegen Gleichstellung der Oldenburgischen Schiffe mit den einheimischen rüchichtlich der Schiffsabgaben ein Gegenseitigkeits-Vertrag nicht besteht, haben an Kajegeld die Hälfte der obigen Tariffäße mehr zu entrichten.

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

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

|                                     |   |              |
|-------------------------------------|---|--------------|
| 1. für einen Kahn oder Dielenschiff |   |              |
| a) von 2 bis 5 Rockenlasten         | 1 | 3 <i>fl.</i> |
| b) von 5 bis 10 Rockenlasten        | 2 | 6 „          |
| c) darüber . . . . .                | 4 | — „          |

|                         |    |     |
|-------------------------|----|-----|
| 2. für ein Seeschiff    |    |     |
| a) bis 30 Rockenlasten  | 7  | 6 „ |
| b) über 30 Rockenlasten | 10 | — „ |

3. Die Kahnschiffer, welche ihren regelmäßigen Verkehr zu Burhaverviel haben, können sich von der jedesmaligen Zahlung dieser Anweisegebühr befreien, wenn sie für das laufende Kalenderjahr im Voraus eine Gebühr von

|                                       |   |               |
|---------------------------------------|---|---------------|
| für einen Kahn oder Dielenschiff      |   |               |
| von 2 bis 5 Rockenlasten . . . . .    | — | 15 <i>fl.</i> |
| — von 5 bis 10 Rockenlasten . . . . . | — | 20 „          |
| über 10 Rockenlasten . . . . .        | 1 | — „           |

entrichten.

#### XIV. Fedderwardersiel.

##### 1. Kaje- und Hafengeld.

Regierungsbekanntmachung vom 14. August 1838  
und 17. December 1857.

§. 1. Schiffer, welche im Hafen zum Fedderwardersiel an die Kaje anlegen, und dort Güter ein- oder ausladen, bezahlen für jede Last Güter, welche von ihnen dort eingeladen oder ausgeladen wird:

1. für Getreide à Last 2 *fl.* 6 *fl.*,
2. für Steine, Keith, Steinkohlen, Holzkohlen, Holz, Heu, Stroh u. dergl. à Last 1 *fl.*,
3. für sonstige Kaufmannsgüter aller Art à Last 7 *fl.* 6 *fl.*.

Bei den Sätzen sub 1. und 2. wird jede Quantität unter einer Last für eine volle Last; bei dem Satze sub 3. ein Quantum unter einer halben Last nur für eine halbe Last gerechnet.

§. 2. Schiffe, welche dort Gegenstände ein- oder ausladen, für welche dieses Kajegehd entrichtet wird, haben das Recht dort eine volle Woche zu bleiben, ohne zur Bezahlung eines Hafengehdes verpflichtet zu sein.

§. 3. Nach Ablauf dieser vollen Woche bezahlen diese Schiffe, so wie alle andere dort einlaufende Schiffe, von welchen kein Kajegehd entrichtet ist, beide jedoch nur wenn sie über drei Rockenlasten groß sind, an Hafengehd für jede Rockenlast:

|                                       |   |    |   |    |
|---------------------------------------|---|----|---|----|
| in der ersten Woche . . . . .         | 1 | fl | — | fl |
| in den folgenden 4 Wochen wöchentlich | — | „  | 6 | „  |
| und ferner wöchentlich . . . . .      | — | „  | 3 | „  |

§. 5. Außer dem vorstehend angeordneten Kaje- und Hafengehd wird das Bafengehd für das Bafenstecken im Fedderwarder Außentief nach den darüber bestehenden Vorschriften nach wie vor bezahlt.

(Man s. nachstehende Taxe desselben.)

Dagegen wird alles dasjenige was von den, den Fedderwardersiel besuchenden Schiffen bisher an Amtssporteln für die Erlaubniß dort anzulegen, unter dem Namen von Hafens- und Anlegegehd, an Ankergeld, für die Sieljuraten für die Anweisung des Liegeplatzes, Hebung und Ablieferung der Gelder und für jedesmalige Taxation der Größe des Schiffs gefordert wurde, von allen Schiffen, welche das hier angeordnete Kaje- oder Hafengehd bezahlen, nicht weiter entrichtet.

§. 6. Die Schiffe der Unterthanen aller derjenigen Staaten, mit welchen wegen Gleichstellung der Oldenburgischen Schiffe mit den einheimischen rücksichtlich der Hafengehder und sonstigen Schiffsabgaben kein Reciprocitäts-Ver-

trag besteht, entrichten von dem hier angeordneten Kaje- und Hafengelde die Hälfte der Taxe mehr.

§. 7. Die Schiffe, deren Eigenthümer in der Fedderwarder Sielacht wohnen, sind, wenn sie ihre Schiffe in den Fedderwarder Hafen in's Winterlager legen, von Bezahlung des Hafengeldes frei.

(Spätere Verfügung). Die Fahrten der Fedderwarder Schiffer von Fedderwarden nach Bremerhafen oder anderen, nicht entfernteren Dörtern, werden angesehen, als wenn die Schiffe den Hafen nicht verlassen hätten.

§. 8. Der Oberlootse zum Fedderwardersiel ist bis weiter mit der Erhebung der Kaje- und Hafengelder, so wie mit der Anweisung der Liegeplätze und der Hafenz Polizei unter Aufsicht und Controlle des Amtes Burhave beauftragt, und haben demnach alle Beifommende seine desfalligen Anweisungen unweigerlich zu befolgen.

Demselben ist hiefür von jedem Schiffe, von welchem Kaje- und Hafengeld bezahlt wird, besonders zu entrichten:

|  |    |                 |   |                  |
|--|----|-----------------|---|------------------|
| für ein Schiff von 30 Last und darüber | 15 | fl <sup>o</sup> | — | fl <sup>no</sup> |
| für ein Schiff unter 30 Last . . . . . | 10 | "               | — | "                |

(Spätere Verfügung:)

|  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| für ein Schiff von 8 bis 15 Last . . . . . | 7 | " | 6 | " |
| für ein Schiff von 3 bis 8 Last . . . . .  | 5 | " | — | " |

## 2. Hafengeld.

Für fremde Schiffe:

|                                 |   |                 |   |                  |
|---------------------------------|---|-----------------|---|------------------|
| von 5 bis 10 Last . . . . .     | 1 | fl <sup>o</sup> | 8 | fl <sup>no</sup> |
| " 10 " 20 " . . . . .           | 3 | "               | 4 | "                |
| " 20 " 30 " . . . . .           | 5 | "               | — | "                |
| " 30 Last und darüber . . . . . | 7 | "               | 6 | "                |