

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Schifffahrts-Handbuch**

**Strackerjan, Friedrich Anton**

**Oldenburg, 1860**

1. Benutzung des Vareler Hafens und die dafür zu entrichtenden Abgaben.  
Regierungsbekanntmachung vom 20. August 1855 und 17. December  
1857.

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

### III. Jader- und Wapelerfiel.

Daselbst sollen erhoben werden:

1. An Hafengeld:
  - für ein Schiff unter 5 Lasten 6 Gr.,
  - für ein Schiff über 5 Lasten 12 Gr.
2. An Lagergeld für Schiffe, welche sich über 4 Wochen dort aufhalten, oder der Winterlage halber über 14 Tage im Hafen bleiben:
  - a) für ein Schiff von 5 Lasten und darunter . . . . . — <sup>sch</sup> 36 Gr.
  - b) für ein Schiff von 5 bis 10 Last 1 " — "
  - c) " " " " 10 " 20 " 2 " — "
  - d) " " " " 20 " 30 " 3 " — "
  - e) und so ferner für jede 10 Last. 1 " — "
3. An Hafengeld:
  - für jedes Schiff jährlich 8 Gr.

### IV. Barel.

1. Benutzung des Bareler Hafens und die dafür zu entrichtenden Abgaben.

Regierungsbekanntmachung vom 20. August 1855  
und 17. December 1857.

§. 1. Die Führer der Schiffe, welche den Hafen besuchen oder verlassen wollen, haben, wenn sie vor der Schleuse angekommen sind, sich an den daselbst wohnenden Schleusenwärter zu wenden, unter dessen Aufsicht nur die Durchfahrt durch die Schleuse gestattet ist.

Die Durchfahrt muß mit höchster Vorsicht geschehen, damit Beschädigungen an der Schleuse vermieden werden.

§. 2. Die innerhalb der Hafenanstalten, von der Schleuse bis zum Hafenbassin vor dem Verlathe im Sieltiefe angekommenen Schiffe sind, soweit es die Handhabung dieser Verordnung betrifft, der Aufsicht des Hafenmeisters unterworfen, und die Führer derselben verpflichtet, dessen Weisungen und Anordnungen nachzukommen.

§. 3. Der Hafenmeister weist jedem Schiffe den Liegeplatz an, welcher ohne dessen Genehmigung nicht verändert werden darf.

Wenn dagegen der Hafenmeister es nöthig erachtet, daß ein Schiff seinen Liegeplatz verändere, so ist der Schiffer gehalten, der ihm desfalls zugehenden Anweisung ohne Verzug nachzukommen.

§. 4. Schiffe, welche Schießpulver als Fracht mit sich führen, werden innerhalb der Hafenanstalten nicht zugelassen. Hat ein Schiff nur einiges Schießpulver in abgesonderter sicherer Verwahrung an Bord, so wird es damit zwar zugelassen, jedoch muß der Vorrath, wenn er mehr als zehn Pfund beträgt, bei Vermeidung einer Polizeistrafe bis zu 25  $\text{r}^{\text{f}}$ , richtig angegeben und innerhalb zwei Stunden, nachdem das Schiff seinen Liegeplatz eingenommen hat, von dem Schiffe entfernt werden.

Für die Aufbewahrung hat der Schiffer selbst zu sorgen, doch muß solche an einem Orte geschehen, welcher mit Genehmigung des Hafenmeisters und geeigneten Falles auch des Amtes, dazu gewählt ist.

§. 5. Wenn ein Schiff in den Hafen, oder aus demselben, oder an einen anderen Liegeplatz gebracht werden soll, so muß auf den übrigen Schiffen, an denen jenes vorbeigeholt werden muß, nicht nur den vom Hafenmeister verlangt werdenden Ausweichungen unverzüglich Genüge geleistet werden, sondern es sind auch die Schiffleute auf denselben gehalten, die etwa im Wege befindlichen Theile des Tackelwerks genugsam einzuziehen und das Nachlassen

von Tauen und dergleichen zu vollziehen, imgleichen dem vorbeigeholt werdenden Schiffe durch Befestigung von Leinen und Trossen und in sonst thunlicher Weise zu Hülfe zu kommen.

§. 6. Kein Schiff darf länger, als zu dessen Ein- und Ausholen erforderlich ist, im Tiefs zwischen dem Hafengebassin und der Schleuse verweilen.

§. 7. Holzflöße werden nicht zugelassen.

§. 8. Für jedes vom Führer des Schiffs und von der Mannschaft auf einige Zeit verlassene, im Hafen befindliche Schiff ist zuvor eine Wache, s. g. Sieger, zu fortwährender Anwesenheit auf demselben zu bestellen und dasselbe zur etwa nöthigen besonderen Befestigung des Fahrzeugs während eines Sturms mit zwei Kabeltauen oder starken Trossen zu versehen.

Außerdem aber muß vor Verlassung des Schiffs dem Hafenmeister ein in der Nähe des Hafens ansässiger Beauftragter angegeben werden, um die Anordnungen, welche bei etwa erforderlich werdender Verlegung des Schiffs oder sonst nöthig fallen, auszuführen. In Ermangelung eines solchen Bevollmächtigten, oder wenn dieser sich säumhaft zeigt, steht dem Hafenmeister die Befugniß zu, die erforderlichen Arbeiten für Rechnung der Schiffseigenthümer beschaffen zu lassen.

Der Bestellung einer Wache während des Winterlagers bedarf es jedoch nicht, vielmehr genügt für diese Zeit ein dem Hafenmeister anzuzeigender Bevollmächtigter.

§. 9. Auf den im Hafen zwischen dem Verlathe und der Schleuse liegenden Schiffen ist Lichtbrennen nur in wohlverschlossenen Laternen und unter Aufsicht verstatet, und zwar auch nur in den Kajüten und den Volksräumen. Heizfeuer darf nur auf einem ordentlichen und mit einem s. g. Feuerfange versehenen Heerde gehalten werden. Ein solches Feuer muß jeden Abend spätestens um 10 Uhr

gänzlich ausgelöscht und darf vor dem Morgen nicht wieder angemacht werden. Nicht weniger müssen leicht feuerfangende Sachen, die bei Tage auf Verdeck gebracht sind, für die Nachtzeit stets unter Deck gebracht werden.

§. 10. Alles Schießen aus Feuerröhren irgend einer Art, sowie jeder andere Gebrauch des Schießpulvers, sei es auf den im Hafen liegenden Schiffen, oder auch nur in der näheren Umgebung desselben, ist verboten.

§. 11. An Bord eines jeden zum Winterlager in den Hafen gelegten Schiffs von über 35 Rostenlasten Größe muß sich eine Hand-Feuerspritze nebst einigen Wassereimern und Gießschaufeln befinden, welche bei den vom Hafenmeister zu veranstaltenden Besichtigungen vorzuzeigen sind.

Wenn der Hafen zugefroren ist, muß jedes Schiff neben sich eine Wafe im Eise offen erhalten.

§. 12. Innerhalb 24 Stunden, nachdem ein Schiff den ihm bestimmten Liegeplatz eingenommen hat, muß der Führer desselben sich mit seinen Schiffspapieren bei dem Hafenmeister melden und demselben jede über das Schiff und dessen Ladung etwa geforderte Auskunft ertheilen.

§. 13. Zum Festlegen der Schiffe auf ihren Liegeplätzen sind die hinter der Rajung angebrachten Landpfähle bestimmt und dürfen die vor derselben stehenden Wehrpfähle und die Treppen dazu in keiner Weise benutzt werden. Bei besonders stürmischem Wetter soll es zwar gestattet sein, die Schiffe auch an die auf der nördlichen Seite des Hafens befindlichen Landpfähle mittelst Taue und Trossen zu befestigen, jedoch müssen selbige beim etwaigen Einlaufen eines Schiffs los- oder hinlänglich nachgelassen werden.

§. 14. Zu den Plätzen unter den Krabben werden die Schiffe in der Reihenfolge zugelassen, in welcher sie sich dazu gemeldet haben. Die Zeit des Verweilens an solchen Plätzen muß aber möglichst kurz sein und wird hiernach erforderlichen Falls vom Hafenmeister bestimmt werden.

Wegen Benutzung des Krahn's und der dafür zu entrichtenden Gebühren werden besondere Bestimmungen getroffen und durch das Amt Varel bekannt gemacht werden.

§. 15. Wenn ein Schiff unmittelbar über die Raje löscht oder ladet, so ist darauf zu achten, daß dabei das Bollwerk keine Beschädigung erleide. Namentlich ist das Schleifen oder Wälzen schwerer Gegenstände unmittelbar über den Holm desselben verboten und jede andere mißbräuchliche Benutzung des Bollwerks und seiner Zubehörungen untersagt.

§. 16. An anderen Plätzen als über die Raje oder im Hafen von Bord zu Bord, zu löschen oder zu laden, ist nicht gestattet, es sei denn, daß dazu besondere Erlaubniß ertheilt worden.

§. 17. Auf der Raje dürfen in einer geringeren Entfernung als 30 Fuß von dem Bollwerke keinerlei Gegenstände länger gelagert liegen, auch keinerlei Landfuhrwerke länger verweilen, als zum Ein- und Ausladen der Schiffe, sowie zum Transport nach und von denselben erforderlich ist. Schwere Frachtgüter, insonders Steine und Eisen, dürfen überall nur in einer Entfernung von 50 Fuß vom Bollwerke gelagert werden.

Auch dürfen Wagen und schwer beladene Handkarren den Rajeraum der Länge nach nur soweit befahren, als keine Taue und Ketten der angelegten Schiffe über denselben hingehen.

§. 18. Für Frachtgüter und Schiffszubehörungen, welche für einige Zeit in der Nähe der Hafenkaje verbleiben sollen, werden besondere Lagerplätze vom Hafenmeister angewiesen werden.

§. 19. Das Schloopen alter Fahrzeuge und das Kielholen von Schiffen im Hafen ist untersagt. Ist aber ein Schiff nur oberhalb Wassers zu repariren, so kann demselben zu diesem Zweck erforderlichen Falls ein besonderer Platz vom Hafenmeister angewiesen werden. Dabei dürfen zwar

auch auf der Raje kleine Zimmer-, Tischler- und andere Arbeiten mit geschehen, jedoch muß die Raje täglich vor Abend von allen Holzstücken, Spänen zc. wieder gereinigt und darf davon nichts in den Hafendraum geworfen werden.

§. 20. Das Kochen und Schmelzen von Theer, Del, Pech, Schwärze u. dergl. ist so wenig im Hafen als in dessen näherer Umgebung gestattet, darf vielmehr nur an hinlänglich entfernten, vom Hafenmeister dazu anzuweisenden Plätzen geschehen.

§. 21. Von den im Hafen oder auch vor demselben, außerhalb der Schleuse, befindlichen Schiffen darf weder Ballast noch Kohenschlacken, Kehrlicht und dergleichen über Bord geworfen, sondern muß nach den Plätzen gebracht werden, welche dazu am Lande bestimmt sind.

§. 22. Der Hafenmeister hat die Aufsicht über den Hafen und sämtliche dazu gehörige Anstalten und Einrichtungen; seinen desfallsigen Anordnungen und Weisungen ist unverzüglich Folge zu leisten.

§. 23. Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden polizeilich bestraft und ist außerdem der durch die Uebertretung etwa veranlaßte Schaden zu ersetzen.

§. 24. Für die Benutzung der Hafenanstalten ist außer dem nach der Bekanntmachung vom 30. Januar 1847 von den Schiffen und deren Ladungen zu entrichtenden Lastengelde, sowie außer dem Baafengelde und dem für die etwaige Benutzung eines Krähns zu bezahlenden Krähngelde, von den Schiffen ein Hafengeld, sowie von der Gütern, welche ohne Benutzung eines Krähns über das Bollwerk der Raje des Löschplatzes ein- oder ausgeladen werden, ein Rajegeld nach folgenden näheren Bestimmungen an den Einnehmer des Hafengeldes zu entrichten.

§. 25. Das vom Schiffer zu entrichtende Hafengeld beträgt für jede Last der Tragfähigkeit:

für die ersten beiden Wochen zusammen	1 $\text{fl}^{\circ}$ — $\text{fl}^{\circ}$
für jede der beiden folgenden Wochen.	— „ 6 „
für jede fernere Woche	— „ 3 „

Jede angefangene Woche wird für voll gerechnet.

Die Zeit während welcher ein Schiff zwar innerhalb der Fluthschleuse aber behuf der Reparatur außerhalb des Hafens und des Tiefs liegt, ist bei Berechnung des Hafengeldes in Abrechnung zu bringen.

§. 27. Das bei eingehenden Gütern von dem Empfänger, bei ausgehenden Gütern von dem Absender zu entrichtende Kajegehd beträgt einen Groschen für die Schiffs- last von 4000  $\text{z}$  Zollgewicht.

Wenn das Gesamtgewicht der Güter eines und des- selben Empfängers oder Absenders in demselben Schiffe nicht mehr als 500 $\text{z}$ beträgt, sind dieselben vom Kajegehd frei; für mehr als 500 bis 1500 $\text{z}$ desselben Empfängers oder Absenders sind zu entrichten . . . . .	— $\text{fl}^{\circ}$ 3 $\text{fl}^{\circ}$
für mehr als 1500 bis 2500 $\text{z}$ . . . . .	— „ 6 „
„ „ „ 2500 „ 3500 $\text{z}$ . . . . .	— „ 9 „
„ „ „ 3500 „ 4500 $\text{z}$ . . . . .	1 „ — „

§. 28. Werden die Güter beim Ein- oder Ausladen nicht gewogen und geben auch die Ladungspapiere das Gewicht derselben nicht in genügend zuverlässiger Weise an, so kommen die in dem Tarife des Lastgeldes für die see- wärts ein- oder ausgehenden Waaren vom 30. Januar 1847 enthaltenen Bestimmungen über die Mengen der verschiede- nen Waaren, welche einer Last gleich gerechnet werden sollen, zur Anwendung, jedoch mit der Aenderung, daß bei Grau- werk 40 Kubikfuß gleich einer Last zu rechnen sind.

§. 29. Für die Schiffe, welche rücksichtlich der von Schiff oder Ladung zu entrichtenden Abgaben nicht den Oldenburgischen gleich gestellt sind oder werden, so wie für die Ladungen derselben, ist das Hafen- und das Kajegehd

um die Hälfte höher, als in den §§. 25. und 27. bestimmt, zu entrichten.

§. 30. Die Schiffe und die von denselben angebrachten oder empfangenen Ladungen haften für die Entrichtung des Hafens- bezw. Kajegeldes.

## 2. Lastgeld.

### Regierungsbekanntmachung vom 30. Januar 1847 und 17. December 1857.

1. Das Lastgeld ist

- I. für die Schiffe, welche durch die Varelser Schleuse ein- oder ausgehen,
- II. für Waaren, welche durch die Varelser Schleuse ein- oder ausgehen, zu entrichten.

2. Das Lastgeld wird nach dem nachstehenden Tarife erhoben; Bruchtheile von Schwarzem sollen für voll und für einzelne Parthien nicht unter 3 Schwarzem gerechnet werden.

3. Für Waaren, die mit demselben Schiffe, ohne ausgeladen zu sein, wieder ausgehen, ist kein Lastgeld zu entrichten.

4. Defraudationen des Lastgeldes werden mit einer Brüche von 5 bis 25  $\text{fl}$  Gold bestraft. Ueber diese sowie über alle rüchichtlich der Bezahlung und Erhebung des Lastgeldes etwa vorkommenden Zweifel und Streitigkeiten hat der Stadtmagistrat zu Varel, mit Vorbehalt des Recurses an die Regierung, zu entscheiden.