

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Schifffahrts-Handbuch

Strackerjan, Friedrich Anton

Oldenburg, 1860

1. Weserschifffahrts-Acte vom 10. September 1823.

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 Fahren 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 Zahlungsätze 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.