

(Nr. 2502.) Uebereinkunft zwischen Preußen, Oesterreich, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Cöthen, Anhalt-Desau, Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend. Vom 13. April 1844.

Um die Sicherheit und Ordnung der Elbschiffahrt zu befördern, haben sämtliche Elbuferstaaten durch ihre zur zweiten Elbschiffahrts-Revisions-Kommission verammelten Kommissarien folgende Uebereinkunft unter Vorbehalt der Allerhöchsten, Höchsten und Hohen Ratifikationen verabreden lassen.

I. Vereinbarung über die Erlassung schiffahrts- u. strompolizeilicher Vorschriften:
A. für die Ober-Elbe,

Art. 1. In Beziehung auf die Stromstrecke zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg wird jeder Elbuferstaat für sein Gebiet umfassende schiffahrts- und strompolizeiliche Vorschriften gleichzeitig mit Verkündigung der Additional-Ukree erlassen und dabei die in den Art. 2. bis 30. enthaltenen Grundsätze festhalten.

B. für die Unter-Elbe,

Für die Stromstrecken zwischen Hamburg oder Harburg und der Nordsee werden die theiligten drei Staaten die erforderlichen schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, soweit dies nicht bereits geschehen ist, gleichfalls baldigst erlassen und diese sowohl für die drei Staatsgebiete, als auch, so weit die abweichenden Verhältnisse es gestatten, mit den in den Art. 2. bis 30. enthaltenen Grundsätzen in Uebereinstimmung zu bringen suchen.

II. Grundsätze der für die Ober-Elbe zu erlassenden Vorschriften:

Art. 2. Auf die Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung der Fahrzeuge und ihrer Zubehörungen, inbesondere der Maschinen und Kessel auf Dampfschiffen, haben die Eigner eben so, wie die Führer der Fahrzeuge ganz vorzügliche Sorgfalt zu verwenden, und namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden, besondern Vorschriften wegen Anlage und Gebrauch von Dampfsapparaten genau zu beobachten.

A. Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung
1) der Fahrzeuge,

Sie sind verpflichtet, sich den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen ihrer Fahrzeuge nebst Zubehörungen zu unterwerfen, und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

In Fällen entstandener, 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.

Art. 3. Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und anderen Materialien müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden, und die Flöße selbst an beiden Enden mit einem Steuerruder versehen seyn. Die Breite eines Holzflößes darf in der Regel 20 Fuß Preussisch nicht überschreiten. Doch kann von jedem Uferstaate für seine Elbstrecken eine größere Breite der Holzflöße zugelassen werden.

B. Befassung der Schiffe und Flöße.

Art. 4. Kein Schiff oder Floß darf stärker belastet werden, als es die bekannte Beschaffenheit der Fahrbahn und der herrschende Wasserstand erlauben.

C. Befassung.

Art. 5. Bei jedem auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht oder Personenfahrt dienenden Schiffe muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden.

D. Verhalten, rüchlichlich a) der Fahr- batn.

Art. 6. Während der Fahrt darf kein Schiff oder Floß die Fahrbahn absichtlich verlassen.

Jede Verunreinigung der letzteren durch Auswerfung von Ballast, Steinen,



nen, Steinkohlenschlacken, oder andern der Schifffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen ist verboten.

Aus diesem Grunde müssen die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper dergestalt befestigt und verwahrt seyn, daß das Herabfallen derselben in die Fahrbahn oder Leichterstellen verhütet wird.

Art. 7. Die Ufer nebst den an denselben befindlichen Werken und Anlagen, sowie die Brücken, Schiffsmühlen, Fahren u. s. w. dürfen von den Schiffen und Holzflößen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beschädigt, auch die Leinpfade von den Zugfnechten oder dem Zugvieh weder verdorben, noch zum Nachtheil der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

b) der Ufer, Brücken u. anderer Werke,

Dampfschiffe müssen sich von den Uferanlagen möglichst entfernt halten, damit letztere vom Wellenschlage nicht beschädigt werden.

Art. 8. Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen, oder da, wo es außerdem für gewöhnlich nachgelassen ist, anlegen und vor Anker gehen.

c) des Anlegens u. Ankerens aa) am Ufer und an Brückenpfeilern,

Nur in Nothfällen ist es gestattet, auch an anderen Uferstellen anzulegen, wobei jedoch Bühnen, Packwerke, Uferbefestigungen (Verwahrungen), Dämme, und unterbrückige oder durch Verbotstafeln bezeichneter Uferstrecken zu meiden sind.

An das Ufer, auf welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Lösung seiner Waaren oder das Aus- und Einladen der Holzger daselbst erlaubt ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dasselbe hierzu nöthigen.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze sind jedoch von den Schiffs- und Floßführern sofort nach entfernter Gefahr oder erfolgter Ein- oder Ausladung wieder zu verlassen, auch sind die Fahrzeuge und Floße, so lange sie daselbst liegen, bei Nacht oder dichtem Nebel durch Aussteckung einer erleuchteten Laterne zu signalisiren, und, um den Zug anderer Schiffe an der Leinpfadseite nicht zu hindern, die Masten niederzulegen.

Das Einschlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Floße mittelst der Taupe an solche zu befestigen, ist an solchen außergewöhnlichen Ankerplätzen, unbedingt untersagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender Brücken ist unter allen Umständen verboten.

Art. 9. In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größten Fahrzeuge oder Floße, neben jenem noch bequem vorbeifahren können. Solchenfalls und wenn ein Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen dessen Signalisirung die Bestimmungen des Art. 8. ein.

bb) in der Fahrbahn oder entfernt vom Ufer,

Art. 10. Kein Schiff darf im Fahrwasser da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich ist.

d) des Beladens,

Ist die Ablechtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen, so muß sie stets vor den letzteren und an solcher 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

(Nr. 2502.)

so



sofort oder nur durch Ablechtung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar.

e) des Passirens gefährlicherer schwieriger Stromstellen,

Art. 11. Sind gefährliche oder schwierige Stromstellen den Schiffsführern nicht genau bekannt, so müssen sie dieselben durch vorausgeschickte Häupter untersuchen lassen, insofern sie nicht vorziehen, sich da, wo Loosfen zu haben sind, derselben gegen Erlegung der taxmäßigen Gebühren zu bedienen.

f) des Passirens der Brücken,

Art. 12. Stehende Brücken dürfen von Dampfschiffen nur mit halber Geschwindigkeit und zurückschlagenden Rädern passirt werden.

Beladene Segelschiffe können, bei starker Strömung durch die Brückenböden, da, wo Loosfen zu haben sind, sich der letzteren bedienen, müssen aber außerdem die größte Vorsicht und Aufmerksamkeit beim Passiren der Brücke anwenden und namentlich in der Thalsahrt mittelst des Ankers sacken oder umlegen.

Unbeladene Fahrzeuge und Floße können stromrecht durchgehen.

Segel- und Dampfschiffe haben dabei ihre Masten und Klauhsänge so weit niederkulegen, daß die Wogenwölbung von denselben nicht berührt werden kann; auch ist von Fahrzeugen und Holzstoßen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Pfeiler zu vermeiden.

g) des Passirens der Gährantennen (liegenden Brücken),

Art. 13. Jedes Schiff, welches im Begriff steht, eine im Gange befindliche Gähre zu passiren, muß in angemessener Entfernung beilegen, bis die Gähre aus dem Bereiche des Fahrwassers und des Wellenschlages gelangt ist.

Dagegen haben die Fahrmeister oder Fahrnechte während des Vorbeifahrens von Holzstoßen den Gang der Gähre so lange, bis diese Floße vorüber sind, einzustellen.

h) des Fahrens bei Nacht oder dichtem Nebel,

Art. 14. Während des Fahrens bei finsterner Nacht oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floße in der Thalsahrt drei, in der Bergfahrt zwei über einander befindliche, hellerleuchtete Laternen am halben Mast oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer, nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen.

Außerdem hat jedes Dampfschiff von 5 zu 5 Minuten und, dafern es ein Fahrzeug in seinem Fahrstrich vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpeise zu geben.

i) des Begegnens der Schiffe oder Floße,

Art. 15. Von zwei, sich im freien Fahrwasser begegnenden Segelschiffen oder Floßen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadseite. Wird aber keins derselben gezogen, so muß das zu Berg gehende dem zu Thal fahrenden, so weit es Wind und Dertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig

aa) im freien Strom,

diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgestellten Mann in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen.

a) der Segelschiffe od. Floße,

Auf diesen Zuruf ist von dem thalwärtsfahrenden Schiffe oder Floße, zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

b) der Dampfschiffe,

Art. 16. Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben beim Ausweichen, so weit es thunlich ist, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen sie sich zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel, so hat jedes derselben durch 2 Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Ist aber ein Dampfschiff durch die Dertlichkeit verhindert, auszu-

weis



weichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge durch 3 Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (Art. 15.), anzudeuten; in diesem Falle muß das letztere Fahrzeug nach der ihm als fahrbar bezeichneten Stelle ganz ausweichen.

Art. 17. Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen oder Floßen ausweichen und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Gestattet indessen die Vertikalität dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floß zur Tageszeit durch Aufziehung einer blauen Flagge bis zum halben Mast und gleichzeitig durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach Art. 15. beantwortet werden muß, zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel aber durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, welcher nach Art. 15. beantwortet werden muß, unverzüglich zu erkennen zu geben. Solchenfalls muß das Segelschiff oder Floß nach der, ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.

y) der Segelschiffe oberhalb und der Dampfschiffe,

Art. 18. Ist von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen oder Floßen eine schmale, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu passiren, und das Eine derselben schon in letztere eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug oder Floß so lange beilegen, bis das andere dieselbe völlig durchfahren hat. Kommen beide sich entgegenfahrende Fahrzeuge gleichzeitig an den Ein- und Ausgängen 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 oder Floß 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.

bb) bei schmaler Stromrinne,

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegenkommender Fahrzeuge in die vor ihnen liegende schmale Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbots muß das zu Berg fahrende Fahrzeug oder Floß wieder zurück bis vor die Ausmündung der schmalen Stromrinne gehen und das thalwärts fahrende vorbeilassen.

Art. 19. Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß das voraus- und langsamer fahrende, so ist ersteres befugt, zu verlangen, daß es von letzterem vorbeigelassen werde. Dieses Verlangen und die Seite, an welcher es vorbeifahren will, hat das hinterdrein kommende Fahrzeug oder Floß dem vorausfahrenden durch die im Art. 15. angeordneten Signale zu erkennen zu geben, und das vorausfahrende Schiff oder Floß ist verpflichtet, diesen Signalen ohne Verzug Folge zu leisten.

h) des Ueberholens und Vorbeifahrens vorausgehender Fahrzeuge und Floße durch nachfolgende,

Erreicht ein Dampfschiff das Segelschiff oder Floß am Eingange in eine schmale Stromrinne, so müssen letztere das erstere jederzeit vorbeilassen.

aa) im freien Ströme,

bb) im schmalen Fahrwasser,

Art. 20. In allen Fällen, wo ein Dampfschiff an kleineren Fahrzeugen, oder auch an schwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden, Schiffen vorüber zu gehen genöthigt ist, muß dies in gehöriger Entfernung und nur mit halber Maschinenkraft geschehen, um jede aus dem Wellenschlage etwa entstehende Gefahr möglichst abzuhalten. Wäre jedoch ersteres den letzteren schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für diese auch noch bei halber Mach-

h) des Vorbeifahrens der Dampfschiffe, an kleineren und schwer beladenen größeren Fahrzeugen,



nenkraft gefahrbringend werden könnte, so muß das Dampfsschiff die Räder so lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber ist.

Hierbei müssen sich übrigens das Dampfsschiff und die anderen Fahrzeuge in der vorgeschriebenen Art und Weise vorher gegenseitig signalisiren. Vergl. Art. 15.

m) der Merk-
male und War-
nungszeichen,

Art. 21. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlicher Stellen gelegten oder ausgesteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von den vorbeifahrenden Schiffern und Schiffsteuten weder beschädigt, noch verrückt, noch weggenommen werden. Ist dies ohne Verschuldung eines Schiffers geschehen, so muß derselbe bei der nächsten Polizeibehörde hiervon Anzeige machen.

Uebrigens hat sich jeder Schiffsführer bei der Fahrt nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten. Namentlich hat derselbe die durch solche bezeichneten, hinderlichen und gefährlichen Stellen sorgfältig zu vermeiden.

n) der Pulver-
ladungen,

Art. 22. Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen eine schwarze Flagge führen und dürfen nicht bei Nacht fahren. Anderen Fahrzeugen, insbesondere den Dampfsschiffen, haben sie möglichst fern und vor dem Winde zu bleiben. Sie dürfen niemals in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen und müssen sich ankommenden Fahrzeugen bemerklich machen.

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

E. Gegenseitige
Verpflichtung und
Pflichten

a) der Schiff-
führer, Mann-
schaften und
Passagiere,

Art. 23. Der Schiffsführer hat in allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechterhaltung der guten Ordnung auf demselben betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere, welche verpflichtet sind, sich dem von ihm in jenen Beziehungen erteilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen. Dasselbe gilt von den Floßführern und den ihm beigegebenen Leuten.

Widerpenstige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt aus dem Schiffe oder von dem Floße entfernt und der nächsten Polizeibehörde zur Bestrafung übergeben werden.

Dagegen ist der Schiffsführer verpflichtet, nicht allein gegen die ihm untergebene Mannschaft ein anständiges, das ihm unbedingt nöthige Ansehen bei derselben sicherndes Benehmen zu beobachten, sondern auch die Achtung gegen seine Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und dieselben nicht mit Zumuthungen zu behelligen, zu deren Befolgung sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind.

Insbefondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Gefahr gefordert werden.

b) der Schiff-
führer, Lootsen
und Schiff-
mannschaften,

Art. 24. Sobald ein Lootse die Führung des Fahrzeugs übernommen hat, geht alle Befugniß, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Bezug auf die Leitung des Schiffs vom Schiffsführer auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden. Nach Zurücklegung der



der gefährlichen Stelle tritt der Schiffsführer in die, ihm als solchem zukommenden Befugnisse und Verbindlichkeiten ohne weiteres wieder ein.

Art. 25. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die größte Aufmerksamkeit auf die geladenen Fracht- und Passagier-Güter zu verwenden, und nicht allein das Abhandenkommen oder Verderben sondern auch jede Beschädigung derselben möglichst zu verhüten.

F. Verpflichtungen des Schiffsführers und der Mannschaft, a) in Ansehung der Güterladungen,

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob. Für den Erfsag des, durch Abhandenkommen, Verletzung oder Verderben der Ladung herbeigeführten, Schadens ist der Schiffsführer stets zunächst verantwortlich, insofern er nicht nachzuweisen vermag, daß der Schaden durch inneren Fehler der Sache, mangelhafte Verpackung oder unabweisliche Ereignisse verursacht worden sei.

Art. 26. An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer, unmittelbar nach ihrer Entdeckung, der nächsten elbschifffahrtspolizeilichen Behörde unter genauer Angabe aller Umstände zur weiteren polizeilichen Erörterung anzuzeigen.

b) bei entdeckten Schiffsdiebstählen,

Art. 27. Der auf Frachtschiffen oder Floßen 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.

c) Verbotener Handelsverkehr der Schiffer,

Der Schiffsführer oder Floßführer darf über das Fahrzeug oder Floß oder über die auf denselben geladenen Gegenstände in einer, mit dem Manifeste in Widerspruch stehenden Art und Weise nicht verfügen, insofern er sich nicht als Eigener des Schiffes oder Floßes, oder der Ladung, soweit er darüber disponiren will, oder endlich, als hierzu vom Schiffsführer, Floßführer oder Waaren-Eigentümer ausdrücklich beauftragt genügend auszuweisen vermag.

Niemand darf sich mit den Schiffleuten oder mit hierzu nicht gehörig legitimirten Schiffsführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

Übertretungen dieser Verbote sollen von den schifffahrtspolizeilichen Behörden zur Untersuchung gezogen und entweder sofort polizeilich bestraft (Art. 30.) oder, dafern sich bei der Untersuchung der Verdacht eines kriminellen Verbrechens herausstellen sollte, zur weiteren Untersuchung und Bestrafung an die zuständige Gerichtsbehörde abgegeben werden.

Art. 28. Bei sich ereignenden, das Fahrzeug oder Floß mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung, das Schiff oder Floß nicht sogleich verlassen. Vielmehr müssen sie vor allen Dingen auf Beseitigung der Gefahr, dafern hierzu noch die Möglichkeit vorhanden, wo aber nicht, und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf Rettung der Passagiere, sodann auf Vergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art und der Floße sind zu schleunigster Hilfeleistung verpflichtet.

d) Beiliegendes.

Der zuständigen Behörde ist demnachst von dem Vorfall sofort Anzeige zu machen, und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten, auch vom Schiffsführer dem Eigentümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst Nachricht zu geben.

(Nr. 2362.)

77*

Art. 29.



G. Pass.-Polizei.

Art. 29. Führer, Passagiere und Mannschaften haben die, in den Staaten, auf welche die Fahrt sich erstreckt, geltenden passpolizeilichen Vorschriften zu beobachten.

Der Schiffsführer ist in dieser Beziehung nicht allein für seine Schiffsleute verantwortlich, sondern auch berechtigt und verpflichtet, die Passagiere zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten aufzufordern.

Wenn jedoch ein Elbschiff, nach der Gesetzgebung des Staates, welchem es angehört, eine amtlich beglaubigte Musterrolle führt, in welcher Name, Alter und Wohnort der Schiffsleute und die Bedingungen ihres Dienstverhältnisses angegeben sind, so soll eine solche Musterrolle zur persönlichen Legitimation der darin aufgeführten Schiffsleute, so lange diese sich bei ihrem Schiffe befinden, in allen Elbstaaten als genügend angenommen werden.

II. Strafk-
simmungen.

Art. 30. Die Uebertretung einer der obigen Vorschriften wird, außer dem vom Ungehabigten etwa zu leistenden Schadenersatz, mit einer, nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumessenden, Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thalern, oder, im Fall des Unvermögens, mit verhältnismäßigem Gefängniß bestraft. Daneben bleibt, insofern die strafbare Handlung ein kriminelles Verbrechen enthält, die Untersuchung und Bestrafung desselben den zuständigen Gerichtsbehörden vorbehalten.

Die erkannten Geldstrafen sind in der Währung des 14 Thalersfußes zu erlegen, mit Ausnahme Böhmens, in welchem letztere im Verhältnisse von 21:20 auf Oestreichische Conventions-Münze reduziert wird.

I. Haftung we-
gen der Geld-
strafen.

Wegen dieser Geldstrafen haften

- 1) der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannschaft, insofern gegen diese 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.

III. Schluss-
simmung.

Art. 31. Die Ratifikationen dieser Uebereinkunft sollen gleichzeitig und in Verbindung mit denjenigen der Elbschiffahrts-Additional-Akte ertheilt und ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist diese Uebereinkunft von sämtlichen Commissarien unterschrieben und untersiegelt worden.

Geschehen zu Dresden, den 13. April, Eintausend Achthundert Vier und Vierzig.

- (L. S.) Carl Friedrich Heinrich Albert Gustav Wendt.
 (L. S.) Eduard Nikolaus Ritter von Henneberg.
 (L. S.) Karl Wehner.
 (L. S.) Dr. Otto Carl Franz Klenze.
 (L. S.) Carl Philipp Francke.
 (L. S.) Leopold Friedrich Heinrich Wendt.
 (L. S.) August Ludwig von Behr.
 (L. S.) Dr. Heinrich Brehmer.
 (L. S.) Dr. Gustav Heinrich Kirchenpauer.

Vor:



Vorstehende Uebereinkunft ist von sämmtlichen Elb-Uferstaaten ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden am 1. Oktober 1844. zu Dresden bewirkt worden.

(Nr. 2503.) Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshäuser Zolles betreffend. Vom 13. April 1844.

In Gemäßheit der Artikel 108. bis 116. der Wiener Kongress-Acte vom 9. Juni 1815. haben die Elb-Uferstaaten über eine verbesserte, Schifffahrt und Handel erleichternde Ordnung des Systems und der Kontrolle der Abgaben, welche die Königlich Hannoverische Regierung von den aus der Nordsee gekommenen, elbauwärts die Mündung der Schwinge passirenden Waaren unter der Benennung des Brunshäuser (ehemals: Stader-) Zolles zu erheben hat, durch die zweite zu Dresden versammelte Elbschiffahrts-Revisions-Kommission eine Verhandlung eintreten lassen. Zu derselben haben

Seine Majestät der König von Preußen, Allerhöchst Ihren Geheimen Regierungsrath und Zollvereinsbevollmächtigten, Carl Friedrich Heinrich Albert Gustav Wendt, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adlerordens IV. Klasse;

Seine Majestät der Kaiser von Oestreich, König von Ungarn und Böhmen, Allerhöchst Ihren Gubernialrath und General-Konsul für Ost- und Westpreußen, Eduard Nikolaus Ritter von Henneberg;

Seine Majestät der König von Sachsen, Allerhöchst Ihren Direktor der ersten Abtheilung im Finanz-Ministerio, Karl Wehner, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens und des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens II. Klasse;

Seine Majestät der König von Hannover, Allerhöchst Ihren Ober-Steuer-Rath Dr. Otto Karl Franz Klenze, Ritter des Guelphen Ordens;

Seine Majestät der König von Dänemark, als Herzog von Holstein und Lauenburg, Allerhöchst Ihren Etatsrath und Sektionschef im General-Zoll-Kammer- und Kommerz-Kollegium, Karl Philipp Franke, Ritter des Danebrog-Ordens und Danebrog-Mann, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens II. Klasse und Komthur des Großherzoglich Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, Höchst Ihren Kammerrath, Leopold Friedrich Heinrich Wendt;

Seine Durchlaucht der ältestregierende Herzog zu Anhalt-Cöthen,

Seine Durchlaucht der regierende Herzog zu Anhalt-Deßau, und

Seine Durchlaucht der regierende Herzog zu Anhalt-Bernburg, den Herzoglich Köthenschen Geheimen Finanzrath August Ludwig von Behr, Ritter des Herzoglich Anhaltischen Hausordens, Albrechts des

(Nr. 2502 — 2502.)

Wä

