

Regierungs - Blatt

für das

Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach.

Nummer 19.

Weimar.

29. Mai 1852.

Ministerial-Bekanntmachungen.

I. Nachdem von Sr. Königlichen Hoheit, dem Großherzoge, der nachstehend in deutscher Uebersetzung abgedruckte, unter dem 31. December v. J. abgeschlossene Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Staaten des deutschen Zoll- und Handels-Vereines einerseits und den Niederlanden andererseits ratificirt worden, auch die Auswechselung der gegenseitigen Ratifikations-Urkunden im Haag erfolgt ist: so wird solches zur Nachricht hiermit öffentlich bekannt gemacht.

Weimar am 17. Mai 1852.

Finanz-Departement des Großherzoglich Sächsischen Staats-Ministeriums. von Waghdorf.

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuer-Systeme angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthumes Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rostow, Nekeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthumes Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Cöthen, Anhalt-Deßau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthumes Lippe und des Landgräflich Hessischen Ober-Amtes Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des deutschen Zoll- und Handels-Vereines, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Württemberg, des Großherzogthumes Baden, des Churfürstenthumes Hessen, des Großherzogthumes Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend; der den Thüringischen Zoll- und Handels-

Berein bildenden Staaten, — namentlich: des Großherzogthumes Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg und Gotha, der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Grreiz, Reuß-Schleiz und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf, — des Herzogthumes Braunschweig, des Herzogthumes Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und

Seine Majestät der König der Niederlande andererseits, von dem Wunsche befeelt, den Handelsbeziehungen zwischen den Staaten des Zollvereines und den Niederlanden eine größere Ausdehnung zu geben, sind übereingekommen, Unterhandlungen zu eröffnen, und haben zu dem Ende zu Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der König von Preußen:

den Grafen v. Königsmark, Allerhöchstihren wirklichen Geheimrath, Erbhofmeister, Kammerherrn, Ritter des rothen Adler-Ordens zweiter Klasse mit dem Stern und des Preussischen St. Johanner-Ordens, Großkreuz des Ordens der Eichenkrone, ic. ic., Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige der Niederlande,

und

Seine Majestät der König der Niederlande:

den Herrn Hermann van Sonsbeek, Ritter des Niederländischen Löwenordens, Großkreuz des Schwedischen Nordstern-Ordens, Großkreuz des Sardinischen St. Mauritius- und Lazarus-Ordens, Großkreuz des Griechischen Erlöser-Ordens, Allerhöchstihren Minister der auswärtigen Angelegenheiten;

den Herrn Peter Philipp van Bosse, Kommandeur des Niederländischen Löwen-Ordens, Ritter des Russischen St. Annen-Ordens zweiter Klasse, Großkreuz des Sardinischen St. Mauritius- und Lazarus-Ordens, Allerhöchstihren Finanz-Minister, und

den Herrn Carl Ferdinand Pahud, Ritter des Niederländischen Löwen-Ordens, Allerhöchstihren Minister der Kolonien,

welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgetauscht, und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Schiffe des Zollvereines, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen der Niederlande einlaufen oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die

Niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Zollvereines einlaufen oder aus diesen auslaufen, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sey, sollen keinen andern oder höhern Tonnen-, Baken-, Flaggen-, Hafens-, Anker-, Vooten-, Schlepp-, Feuer-, Schleusen-, Kanal-, Quarantaine-, Berge- u. Gelbern, Niederlagegebühren, ingleichen keinen andern oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der öffentlichen Beamten, der Kommunen oder irgend einer Anstalt erhoben werden, als denjenigen, welche den National-Schiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst, oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten.

Artikel 2.

Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf National-Schiffen in den Staaten der hohen vertragenden Theile gesetzlich Statt finden darf, sollen daselbst auch auf den dem andern Theile zugehörenden Schiffen ein-, oder von dort ausgeführt werden dürfen.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder des andern Theils in die Häfen des Zollvereines oder der Niederlande eingeführt werden, sollen dort zum Verbrauche, zum Durchgange, oder zur Wiederausfuhr bestimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Nachfolger, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne höhere Magazin-Gebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf National-Schiffen angebrachten Waaren unterliegen.

Artikel 3.

Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, aus welchem Lande es auch seyn möge, auf Schiffen des Zollvereines in die Häfen der Niederlande oder auf Niederländischen Schiffen in die Häfen des Zollvereines eingeführt, eben so Waaren jeder Art, ohne Unterschied des Ursprungs, die, nach welchem Bestimmungsorte es auch seyn möge, aus den Häfen der Niederlande auf Schiffen des Zollvereines oder aus den Häfen des Zollvereines auf Niederländischen Schiffen ausgeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere noch höhere Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben jetzt oder in Zukunft entrichten, als wenn die Einfuhr oder die Ausfuhr auf National-Schiffen erfolgte.



Artikel 4.

Die Befreiungen, Prämien, Zollvergütungen oder andere Begünstigungen oder Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden hohen vertragenden Theile den National-Schiffen oder deren Ladungen, sey es für den Eingang, sey es für den Ausgang oder den Durchgang, bewilligt sind, oder künftig bewilligt werden könnten, sollen in gleicher Weise sowohl den Schiffen des andern Theils, als auch deren Ladungen bewilligt werden, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder deren Ladungen bestimmt sind.

Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung auf die Befreiung vom Lonnengelde und auf andere besondere Begünstigungen derselben Art, welche die in jedem Staate zur National-Fischerei verwendeten Schiffe genießen.

Artikel 5.

In Allem, was das Aufstellen der Schiffe, ihr Ein- oder Ausladen in den Häfen, Rheben, Pläzen und Bassins betrifft, und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstigen Bestimmungen, welchen die Handelschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man übereingekommen, daß den National-Schiffen kein Privilegium und keine Begünstigung zugestanden werden soll, welche nicht in gleicher Weise den Schiffen des andern Theiles zukäme, indem der Wille der beiden hohen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Artikel 6.

Die Schiffe des Zollvereines, welche nach einem der Häfen der Niederlande kommen und die Niederländischen Schiffe, welche nach einem der Häfen des Zollvereines kommen, und welche dasselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements der beiderseitigen Staaten richten, den nach einem andern Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, außer den Kosten der Bewachung, zu bezahlen.

Artikel 7.

Die Schiffe des einen der hohen vertragenden Theile, welche in einen der Häfen des andern Theiles im Nothfalle einlaufen, sollen dasselbst weder für das Schiff, noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen,

welchen die National-Schiffe in gleichem Falle unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen. Die zum Zwecke der Ausbesserung der Schiffe erforderlichen Rüstungen und Wiedereinladungen sollen nicht als Handelsverkehr betrachtet werden.

Artikel 8.

Im Falle der Strandung oder des Schiffbruchs eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile in den Staaten des andern, soll dem Kapitän und der Mannschaft, sowohl für ihre Personen, als auch für das Schiff und dessen Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden.

Die Maafregeln wegen der Bergung sollen nach Maafgabe der Landesgesetze Statt finden, und es sollen keine höheren Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen im gleichen Falle unterworfen seyn würden.

Die geborgenen Waaren sollen keiner Abgabe unterworfen seyn, es sey denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Artikel 9.

Da es die Absicht der hohen vertragenden Theile ist, zwischen den Schiffen ihrer beiderseitigen Staaten aus Rücksicht auf deren Nationalität keinen Unterschied in Betreff des Ankaufes der auf diesen Schiffen eingeführten Erzeugnisse oder anderen Gegenständen des Handels zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder direkt noch indirekt, weder durch den einen oder den andern der hohen vertragenden Theile, noch durch einen in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaft, Korporation oder Agenten, den Einfuhren auf einheimischen Schiffen irgend ein Vorrecht oder Vorzug eingeräumt werden.

Artikel 10.

Die vorhergehenden Bestimmungen (Artikel 1 — 9) sollen gleichmäßig auf die Schifffahrt zur See, auf die Flußschifffahrt und auf die Schifffahrt auf allen schiffbaren Wasserstraßen, welche den hohen vertragenden Theilen angehören, sey es natürlichen oder künstlichen Flüssen, Strömen, Kanälen, Wasserwegen, oder von welcher andern Art oder Benennung es sey, ohne irgend eine Ausnahme, und gleichviel in welcher Richtung, Anwendung finden.

Die Gleichstellung der gegenseitigen Flaggen mit der National-Flagge für die Schifffahrt auf allen vorstehend erwähnten Wasserstraßen findet ausdrücklich

auf das Recht, diese Wasserstraßen zu befahren und auf die von den Schiffen, sey es für diese Fahrt selbst, sey es für die in den Häfen an den erwähnten Wasserstraßen zu entrichtenden Gebühren oder Abgaben, Anwendung, und zwar ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit der Schiffe, mögen es See- oder Fluß-Schiffe seyn, mögen die ersteren (Seeschiffe) als von einem patentirten Schiffer geführte Rheinschiffe betrachtet werden oder nicht, endlich ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder ihre Ladungen kommen, oder wohin die Schiffe oder ihre Ladungen bestimmt seyn mögen.

Artikel 11.

Die Unterthanen eines jeden der hohen vertragenden Theile werden sich in Beziehung auf die Ausübung der Küstenschifffahrt den Gesetzen unterwerfen, welche in dieser Hinsicht in jedem der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile jetzt bestehen, oder in Zukunft erlassen werden möchten.

Artikel 12.

Die Nationalität der Schiffe soll beiderseitig nach den jedem Lande eigenthümlichen Gesetzen und Reglements auf Grund der durch die zuständigen Behörden den Kapitänen, Schiffs-Patronen und Schiffern ausgefertigten Papiere und Patente anerkannt werden.

Artikel 13.

Die beiderseitigen Konsuln sollen befugt seyn, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation in dem Lande der andern entwichen seyn sollten, festnehmen zu lassen und sie entweder an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Behörden wenden und durch Mittheilung des Schiff-Registers oder der Musterrolle, in Urschrift oder in gehörig beglaubigter Abschrift, oder durch andere amtliche Dokumente den Beweis führen, daß die reklamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf den in solcher Weise begründeten Antrag soll die Auslieferung ihnen nicht verweigert werden können. Es soll ihnen aller Beistand bei der Auffuchung und Verhaftung der gedachten Deferteurs geleistet werden, welche auf den Antrag und die Kosten der Konsuln in den Landesgefängnissen so lange festzuhalten sind, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortsendung gefunden haben. Wenn eine solche Gelegenheit sich jedoch innerhalb einer Frist von zwei Monaten, von dem Tage der Verhaftung an gerechnet, nicht darbieten sollte, so würden die Deferteurs in Freiheit gesetzt werden und wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden können.

Wenn der Deserteur ein Vergehen begangen hat, so kann derselbe erst, nachdem die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil gefällt hat und solches in Ausführung gebracht ist, zur Verfügung des Konsuls gestellt werden.

Man ist übereingekommen, daß die Seeleute, welche Unterthanen des Landes sind, wo die Desertion Statt findet, von den vorstehenden Bestimmungen ausgenommen seyn sollen.

Artikel 14.

I. Die Ladungen der Niederländischen Schiffe sollen gänzliche Freiheit von den durch die Supplementair-Artikel XVI und XVII zur Mainzer Konvention vom 31. März 1831 festgesetzten Zöllen genießen:

- a) bei der Ausfuhr aus Preußen, stromaufwärts oder stromabwärts, aller inländischen oder auch solcher Gegenstände, die, nach Entrichtung der Eingangszölle, sich im freien Verkehre befinden, stromaufwärts jedoch mit Ausnahme der Gegenstände von notorisch außerdeutschem Ursprunge;
- b) bei dem Transporte aller Gegenstände aus einem nach einem andern Preussischen Rheinhafen;
- c) bei der Einfuhr ausländischer Gegenstände, auf der Preussischen Rheinstraße zum Verbrauche, gleichviel ob der Zoll gleich bei der Einfuhr an der Grenze, oder erst am Orte der Ausladung entrichtet wird, sie mögen direkt aus dem Auslande, oder aus einem der Staaten des Zollvereines unter Steuer-Kontrolle kommen;
- d) bei dem Transporte der im freien Verkehre befindlichen Gegenstände nicht überseeischen Ursprunges, welche entweder in einem oberhalb Koblenz belegenen Preussischen Orte, oder in einem der Häfen des Rheines oder seiner Nebenströme, welche in den Königreichen Bayern und Württemberg, in den Großherzogthümern Baden, Hessen und Luxemburg, in dem Herzogthume Nassau, oder in dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt liegen, eingeladen, und zur Einfuhr in einen Preussischen Rheinhafen oder zur Durchfuhr auf dem Rheine nach den Niederlanden bestimmt sind;
- e) bei der Waarendurchfuhr durch das Gebiet des Zollvereines, bei welcher nur ein Theil des Preussischen Rheines benützt wird, wenn diese Waaren zu Lande auf dem rechten Rheinufer eingeführt und auf dem Rheine ausgeführt, oder auf dem Rheine eingeführt werden und auf Landwegen des rechten Rheinufers ausgehen.

II. In allen anderen Fällen sollen die Ladungen der Niederländischen Schiffe den durch den Supplementair-Artikel **XVI** zur Mainzer Konvention vom 31. März 1831 festgesetzten Zoll nur nach dem beigefügten ermäßigten Tarif entrichten.

III. Man ist jedoch übereingekommen, daß diejenigen Waaren, welche jetzt einem Viertel oder einem Zwanzigstel des durch den Supplementair-Artikel **XVI** zur Mainzer Konvention vom 31. März 1831 festgesetzten Zolles unterworfen, oder welche völlig zollfrei sind, diese Vortheile auf Niederländischen Schiffen genießen sollen; und es ist ausdrücklich verabredet, daß das Viertel und das Zwanzigstel auch auf die Ladungen der Niederländischen Schiffe hinsichtlich derjenigen Waaren zur Anwendung kommen soll, welche der dem Viertel unterliegenden Klasse hinzugefügt worden sind, nämlich: Kreuzbeeren, Quercitron, Safran, Aloe, Galläpfel, Sumach, Farberholz in Blöcken, Weinstein und Salpeter, und welche der dem Zwanzigstel unterliegenden Klasse hinzugefügt sind, nämlich: Häringe. Man ist außerdem übereingekommen, daß die Ermäßigung, welche für Schwefel, Weberfarben, Krapp und Garancine bisher nur bei der Thalfahrt zugelassen ist, ebenfalls bei der Bergfahrt zur Anwendung kommen soll.

IV. Die Niederländischen Schiffer sollen bei der Binnenschifffahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Ueberschreitung der einen oder der andern dieser Zollstellen, der Freiheit von der Rekognitions-Gebühr genießen, welche in dem der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 angehängten Tarif **B** bestimmt ist.

Artikel 15.

Den Niederländischen Schiffen, welche direct von Emmerich nach Koblenz oder umgekehrt durchfahren wollen, soll es freistehen, den ganzen Betrag der Abgaben voraus zu bezahlen, nämlich in Koblenz, wenn sie den Rhein hinabfahren, und in Emmerich, wenn sie den Rhein hinauffahren.

Artikel 16.

Die Schiffe des Zollvereines, sowie ihre Ladungen sollen in den Niederlanden gänzliche Freiheit genießen:

- 1) von den durch die Supplementair-Artikel **XVI** und **XVII** zur Mainzer Konvention vom 31. März 1831 festgesetzten Zöllen;
- 2) von der, durch den derselben Konvention beigefügten Tarif **B** bestimmten Rekognitions-Gebühr;
- 3) von der nach dem Artikel **IV** und der Anlage **A** der vorerwähnten Mainzer Konvention angeordneten festbestimmten Abgabe (**droit fixe**)

- für die Durchfahrt durch das Gebiet der Niederlande von Krimpen und Vorkum bis in das offene Meer und umgekehrt;
- 4) von der festbestimmten Abgabe (*droit fixe*) für die Durchfahrt zwischen Belgien und dem Rheine auf den in dem Artikel 2 des Antwerpener Reglement vom 20. Mai 1843 bezeichneten sogenannten intermediären Gewässern, nämlich: auf allen schiffbaren Wasserwegen, welche die Wester-Schelde mit dem Rheine in Verbindung setzen, die Eloe, die Ofter-Schelde und die Maas einbegriffen;
 - 5) von der Schiffsabgabe auf der Maas und Dijel, endlich:
 - 6) von jeder andern Abgabe oder Gebühr, die jetzt besteht oder in Zukunft angeordnet werden möchte, sey es auf den Gewässern, für welche die unter Nr. 1 bis 5 des gegenwärtigen Artikels erwähnten Abgaben Anwendung finden, sey es auf sonst irgend welchen in dem Gebiete der Niederlande belegenen schiffbaren Wasserwegen, sowie die einen und die anderen in Absatz 1 des Artikels 10 bezeichnet sind.

Die Schiffe des Zollvereines sowie ihre Ladungen sollen, woher sie auch kommen oder herkommen, oder wohin sie auch bestimmt seyn mögen, und gleichviel, in welcher Richtung die Fahrt erfolge, der vollen vorstehend festgesetzten Befreiung in allen Fällen genießen, und namentlich:

- a) wenn die Waaren in direktem Transit durch die Niederlande gehen, mögen sie vom Rheine kommen, um in See oder nach Belgien zu gehen, oder mögen sie von der See oder aus Belgien kommen, um nach dem Rheine oder irgend einer andern Richtung zu gehen;
- b) wenn die Waaren von dem Rheine, von der See oder aus Belgien kommen, um in den Niederlanden ausgeladen oder übergeladen zu werden, welches auch sonst ihre weitere Bestimmung seyn möge;
- c) wenn die Waaren in den Niederlanden geladen sind und, sey es nach einem andern in den Niederlanden belegenen Orte, sey es nach dem Rheine, sey es nach der offenen See, sey es nach Belgien, gehen.

Artikel 17.

Die Niederländische Regierung verpflichtet sich, die bestehenden Sätze der Schleusen- und Brücken-Gelder, welche von den Schiffen, die den sogenannten Jederik-Kanal zwischen Vorkum und Bienen passieren, erhoben werden, sogleich um fünfzig Prozent herabzusetzen.

Die Niederländische Regierung verpflichtet sich außerdem, soviel als möglich, die Brücken-, Schleusen-, Hafens-Gelder und alle andere Gebühren und



Abgaben, welche von den Schiffen, die die Kanäle und Ströme von Breeswyf nach Amsterdam und umgekehrt passiren, erhoben werden, herabzusetzen, sobald sie sich zu diesem Behufe mit den Ortsbehörden, welche diese Abgaben erheben, verständigt haben wird.

Artikel 18.

Die jezt auf dem Niederländischen Rheine, der Waal und dem Lek zwischen Lobith, Dordrecht und Rotterdam oder auch Amsterdam bestehenden Lootsen-Gebühren sollen um fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Es soll auf dem eben erwähnten Rheinischen Flußgebiete kein Boien- und kein Baken-Geld erhoben werden.

Artikel 19.

Die Schiffe des Zollvereines, ohne irgend welchen Unterschied, sollen das Recht haben, auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine in die offene See oder umgekehrt zu fahren. Ungeachtet der Abschaffung des *droit fixe* sollen sie bei ihrer Durchfahrt alle Vortheile und alle Erleichterungen, sowohl zollamtliche wie andere, genießen, welche durch die Mainzer Konvention vom 31. März 1831 den zu der Rheinschiffahrt gehörenden Schiffen und deren Ladungen gesichert sind, die von dem Rheine in die offene See oder umgekehrt auf den im Artikel 3 der gedachten Konvention bezeichneten Wegen durchfahren.

Ebenso sollen die Schiffe und Holzflöße des Zollvereines, ohne irgend welchen Unterschied, das Recht haben, auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine nach Belgien oder umgekehrt zu fahren. Ungeachtet der Abschaffung des *droit fixe* sollen sie bei ihrer Durchfahrt alle Vortheile und alle Erleichterungen, sowohl zollamtliche wie andere, genießen, welche in dem Antwerpener Reglement vom 20. Mai 1843 über die Schifffahrt auf den intermediären Gewässern zwischen der Schelde und dem Rheine festgesetzt sind.

Artikel 20.

Diesjenigen Schiffe, welche lediglich mit Steinkohlen beladen sind, sollen nach wie vor, unter den gegenwärtig bestehenden Bedingungen, die Erleichterungen genießen, kraft deren sie befugt sind, ihre Ladungen bei dem ersten Zollamte bei dem Eingange in Lobith nach der Nischala zu deklariren, mit der sie laut der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 versehen sind.

Artikel 21.

Die beiderseitigen Flußschiffer sollen für alle Fahrten, welche sie zwischen dem Gebiete des Zollvereines und dem der Niederlande, mit oder ohne Ladung,

machen, von der Patent- (Gewerbe-) Steuer, sowie von jeder andern persönlichen wegen ihres Gewerbes zu entrichtenden Abgabe frei seyn.

Was die Binnenschifffahrt betrifft, so ist man übereingekommen, daß die Flußschiffer des Zollvereines in den Niederlanden jährlich nur eine Abgabe von 20 Cents für die Tonne von einem Kubik-Metre (nebst 28 Zusatz-Prozenten), und die niederländischen Flußschiffer in jedem der Zollvereins-Staaten nicht mehr als die jetzt in diesen Staaten bestehende Patent- (Gewerbe-) Steuer entrichten sollen.

Der Transport von Waaren, welche die Flußschiffer aus dem Gebiete des Zollvereines nach den Niederlanden oder umgekehrt nach einem oder nach verschiedenen in dem Laufe ihrer Fahrt gelegenen Orten bringen, soll eben so, wie der Transport von Waaren, welche die Flußschiffer auf der Rückfahrt von einem oder von verschiedenen, in dem Laufe ihrer Fahrt gelegenen Orten des andern Landes ausführen, nicht als Binnenschifffahrt angesehen werden.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen auch auf die Dampfschiffe Anwendung finden.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß die vorstehenden Bestimmungen ohne Ausnahme auf alle im Absatz 1 des Artikels 10 bezeichneten Wasserwege zur Anwendung kommen.

Artikel 22.

Um so viel wie möglich Alles zu beseitigen, was dem Handel und der Schifffahrt auf dem Rheine und den anderen schiffbaren Wegen hinderlich seyn könnte, wollen die hohen vertragenden Theile es sich angelegen seyn lassen, so weit als thunlich, die in ihren Zollgesetzen und Reglements vorgeschriebenen Formalitäten in dieser Hinsicht zu vereinfachen.

Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich außerdem gegenseitig, die Schiffe des andern Landes und deren Ladungen an denjenigen Befreiungen und Ermäßigungen hinsichtlich der Schifffahrtsabgaben, sowie an jedem andern Vortheile Theil nehmen zu lassen, welchen sie in der Folge den National-Schiffen oder deren Ladungen bewilligen möchten.

Artikel 23.

Um so bald als möglich die Hindernisse zu entfernen, welche der Zustand der Ströme, insbesondere zwischen Cöln und Dordrecht und Rotterdam, der Schifffahrt in den Weg legt, verpflichten beide Regierungen sich gegenseitig, und zwar jede Regierung in Betreff desjenigen Theiles des Rheines, welcher ihr Gebiet durchströmt, den Lauf desselben berichtigen und das Fahrwasser ver-



tiefen zu lassen, um, in so weit es durch künstliche Arbeiten geschehen kann, zu allen Jahreszeiten eine für beladene Fahrzeuge hinreichende Fahrtiefe zu sichern.

Artikel 24.

Es soll völlige und unbeschränkte Freiheit des Verkehrs zwischen den Unterthanen der beiden hohen vertragenden Theile bestehen, in dem Sinne, daß ihnen dieselben Erleichterungen, dieselbe Sicherheit und derselbe Schutz, welchen die Nationalen genießen, beiderseits zugesichert werden. Dem gemäß werden die beiderseitigen Unterthanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder sonstigen Orten der beiden hohen vertragenden Theile, mögen sie sich dort niederlassen, sey es, daß sie nur vorübergehend dort wohnen oder sich aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben, Taren oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten sind, und die Privilegien, Befreiungen und andere Begünstigungen, welche in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Unterthanen des einen der beiden hohen vertragenden Theile genießen, sollen auch den Unterthanen des andern zukommen.

In Betreff der Fabrikanten und Handeltreibenden des einen der hohen vertragenden Theile, sowie ihrer Handelsreisenden, welche in dem andern Staate Einkäufe für den Bedarf ihres Geschäftes machen und dort Bestellungen aufsuchen, sey es, daß sie mit Mustern oder ohne solche reisen, jedoch ohne daß sie Waaren selbst mit sich führen, ist man über folgende Bestimmungen übereingekommen:

Die Unterthanen eines der Zollvereins-Staaten, welche, sey es für eigene Rechnung, sey es für Rechnung eines Hauses im Zollverein, in den Niederlanden reisen, sollen für Betreibung ihres Geschäftes keine andere Abgaben, als eine Patent- (Gewerbe-) Steuer von höchstens 12 Gulden (nebst 28 Zusatz-Prozenten) jährlich entrichten. Dessen in Erwiderung sollen die Niederländischen Unterthanen, welche, sey es für eigene Rechnung, sey es für Rechnung eines Niederländischen Hauses, im Zollvereine reisen, für Betreibung ihres Geschäftes keine andere Abgaben, als eine Patent- (Gewerbe-) Steuer von höchstens 8 Thaler jährlich in jedem Zollvereins-Staate entrichten.

Es versteht sich jedoch, daß in allen Fällen, wo in dem einen oder dem andern der Zollvereins-Staaten die gegenwärtig für die Niederländischen Unterthanen bestehende gesetzliche Patent- (Gewerbe-) Steuer niedriger als 8 Thaler ist, diese Steuer nicht erhöht werden darf.

Artikel 25.

Der Durchgang der von den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch die nachstehenden Gebietstheile des Zollvereines transitiren, soll höchstens einer Abgabe von einem halben Silbergroschen vom Zoll-Zentner unterworfen seyn:

- a) für alle Waaren, welche zu Lande über die Grenze zwischen dem Zollvereine und den Niederlanden eingehen und von Cöln oder von einem unterhalb Cöln gelegenen Rheinhafen aus dem Zollvereine, sey es zu Berg, sey es zu Thale, ausgehen;
- b) für alle Waaren, welche auf dem Rheine über Emmerich oder Neuburg eingehen und von Cöln oder einem unterhalb Cöln gelegenen Rheinhafen zu Lande über die Grenze zwischen dem Zollvereine und den Niederlanden ausgehen;
- c) für alle Waaren, welche, mit Verührung des Zollvereins-Gebietes, von den Niederlanden nach Belgien, von Belgien nach den Niederlanden, und von den Niederlanden nach den Niederlanden gehen.

Man ist außerdem übereingekommen, daß der Durchgang der aus den Niederlanden kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereines gehen, keinen lästigeren Bedingungen unterliegen und keine andere oder höhere Durchgangsabgaben bezahlen soll, als der Durchgang der aus Belgien kommenden oder dorthin gehenden Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereines gehen. Es ist jedoch wohlverstanden, daß diese Abrede nur auf eben dieselben Arten des Transportes Anwendung finden und somit auf den Durchgang mittelst der zwischen dem Zollvereine und den Niederlanden zu erichtenden Eisenbahn zur Anwendung kommen soll, sobald diese Eisenbahn vollendet seyn wird.

Es versteht sich übrigens, daß in allen vorerwähnten Fällen von den auf dem Rheine verschifften Waaren, außer der Durchgangsabgabe, der Rhein Zoll erhoben werden wird, in so weit die Erhebung dieses Zolles nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages noch Statt finden darf.

Artikel 26.

Die Befreiung von jeder Durchgangsabgabe durch die Niederlande ist allen von den Zollvereins-Staaten kommenden oder dorthin gehenden Waaren oder Handelsgegenständen, ohne Unterschied des Ursprunges, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung seyn möge, zugesichert.

Diese Bestimmung findet auf alle Arten von Wegen oder Transport-Mitteln Anwendung, die für die Durchfuhr durch die Niederlande benutzt werden.

Artikel 27.

Die Niederländische Regierung verpflichtet sich, in Rotterdam am Ufer der Maas ein für Schiffe zugängliches freies Entrepot zu errichten oder errichten zu lassen, innerhalb dessen die aus dem Zollvereine kommenden oder dorthin gehenden Waaren jeder Art, mögen sie durch die Niederlande gehen oder demnächst für den innern Verbrauch bestimmt sein, eingeladen, ausgeladen, umgeladen, einstweilen niedergelegt, gelagert oder manipulirt werden können, ohne verwogen oder speziell revidirt zu werden und ohne anderen, als den zur Vorbeugung des Unterschleifs durchaus erforderlichen Formalitäten zu unterliegen.

Dieses freie Entrepot soll so nahe wie möglich bei der Station der Eisenbahn von Rotterdam nach Utrecht errichtet und mit dieser Station durch Schienen verbunden werden; mit der Errichtung desselben soll dergestalt vorgefahren werden, daß es spätestens zur Verfügung des Handelsstandes gestellt wird, sobald die erwähnte Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird.

Es sollen weder andere noch höhere Magazin-, Bohrwerks- oder Krabn-Abgaben, als die in dem Artikel 69 der Mainzer Konvention vom 31. März 1831 festgesetzten, erhoben werden.

Artikel 28.

Die Produkte des Niederländischen Fischfanges und die Erzeugnisse jeder Art der Niederländischen Kolonien, welche in den Zollverein eingeführt werden, gleichviel, ob die Einfuhr direkt aus diesen Kolonien oder über Häfen und Handelsplätze der Niederlande, zur See, auf Flüssen, Kanälen oder anderen Binnengewässern oder zu Lande Statt findet, sollen weder anderen, noch höheren Abgaben unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation belegt sind oder in Zukunft belegt werden möchten. Jede Ermäßigung der Eingangsabgaben des Zollvereines für diese Gegenstände, gleichviel, ob dieselbe eine allgemeine ist, oder zu Gunsten irgend einer andern Nation eintritt, soll sofort von Rechts wegen und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse der Niederländischen Kolonien Anwendung finden.

Artikel 29.

Die Erzeugnisse jeder Art des Bodens und des Gewerbesleißes der Staaten des Zollvereines, welche in die Niederlande eingeführt werden, gleichviel, ob die Einfuhr zur See, auf Flüssen, Kanälen oder anderen Binnengewässern, oder zu Lande Statt findet, sollen weder anderen, noch höheren Abgaben unterworfen werden, als denjenigen, mit welchen die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation belegt sind oder in Zukunft belegt werden

möchten. Jede Ermäßigung der Eingangsabgaben der Niederlande für diese Gegenstände, gleichviel ob dieselbe eine allgemeine ist oder zu Gunsten irgend einer andern Nation eintritt, soll sofort, von Rechts wegen und ohne Gegenleistung auf die gleichartigen Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbesteißes der Zollvereins-Staaten Anwendung finden.

Artikel 30.

Die Unterthanen der Zollvereins-Staaten sollen in den Niederländischen Kolonien alle Begünstigungen genießen, welche den Unterthanen irgend eines andern meistbegünstigten europäischen Staates bewilligt sind oder bewilligt werden möchten.

Artikel 31.

Die Schiffe des Zollvereines, sowie deren Ladungen sollen in den Niederländischen Kolonien auf demselben Fuße, wie die National-Schiffe und deren Ladungen behandelt werden, ohne Rücksicht darauf, woher die Schiffe oder deren Ladungen kommen oder wohin die Schiffe oder deren Ladungen bestimmt sind:

- 1) in Betreff der auf dem Schiffskörper bei dem Eingange, während des Aufenthaltes, oder bei dem Ausgange haftenden Abgaben, namentlich aller derjenigen, welche im Artikel 1 des gegenwärtigen Vertrages aufgeführt sind;
- 2) in Betreff des Rechtes zur Einfuhr und Ausfuhr von Erzeugnissen und Handels-Gegenständen, nach Maßgabe des Artikels 2 des gegenwärtigen Vertrages;
- 3) in Betreff der Abgaben irgend welcher Art, die für Erzeugnisse und Handelsgegenstände bei der Einfuhr oder Ausfuhr gegenwärtig bestehen oder in Zukunft angeordnet werden möchten, nach Maßgabe des Artikels 3 des gegenwärtigen Vertrages. Ebenso sollen die in den Artikeln 4—9 enthaltenen Bestimmungen auf den Handel und die Schifffahrt mit den Niederländischen Kolonien oder umgekehrt Anwendung finden.

Die Küstenschifffahrt in den Kolonien bleibt den Niederländischen Schiffen vorbehalten.

Artikel 32.

Die Erzeugnisse jeder Art des Bodens und des Gewerbesteißes der Zollvereins-Staaten, welche, gleichviel woher, in die Niederländischen Kolonien eingeführt werden, sollen weder andere noch höhere Abgaben entrichten, als

diejenigen, welche die gleichartigen Erzeugnisse irgend einer andern meistbegünstigten Nation jetzt oder in Zukunft zu entrichten haben. Jede in dieser Beziehung oder in Betreff der Ausfuhr von Kolonial- oder anderen Erzeugnissen, dem Handel im Allgemeinen oder irgend einer andern Nation insbesondere zugestandene Begünstigung soll sofort, von Rechts wegen und ohne Gegenleistung, dem Zollvereine zufallen.

Von dieser Regel findet nur eine Ausnahme in Betreff derjenigen Begünstigungen Statt, welche den Asiatischen Nationen für die Einfuhr der Erzeugnisse ihres Bodens und ihres Gewerbestleißes oder für ihre Ausfuhren bewilligt sind oder in Zukunft bewilligt werden möchten.

Außerdem verpflichtet sich die Niederländische Regierung:

- a) in ihren westindischen Kolonien alle Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbestleißes des Zollvereines den Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbestleißes der Niederlande gleichzustellen, wenn sie auf Niederländischen oder Zollvereins-Schiffen oder unter irgend einer andern, der nationalen gleichgestellten Flagge in die Kolonien eingeführt werden;
- b) in Betreff der Ostindischen Kolonien sollen die nachstehend verzeichneten Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbestleißes des Zollvereines, wenn sie durch die Niederlande transitiren und in einem Hafen der Niederlande auf einem Niederländischen oder Zollvereins-Schiffe, oder unter irgend einer andern, der nationalen gleichgestellten Flagge verladen und geraden Weges von einem Niederländischen Hafen in einen Hafen der Niederländisch-Ostindischen Kolonien eingeführt werden, in diesen Kolonien nur diejenigen Abgaben entrichten, welche nach Maßgabe des jetzigen Tarifs für die direkte Einfuhr dieser Gegenstände aus den Niederlanden bestehen, nämlich:

Holz und Holzwaaren, mit Ausnahme von Fässern	ad valorem 6 pCt.
Lichte, Spermaceti-Kompositionen u. das Kilogr. 12 Cents;	
Edelwaaren, mit Ausnahme der im Tarife besonders aufgeführten	12
Drogucien und Apotheker-Waaren	6
Mineral-Wasser in Krügen oder in Flaschen, die 100 Krüge oder Flaschen 6 Gulden;	
Seidenwaaren mit Einschluß der Sammete	6

Materialien zum Schiffsbau und zur Schiffsausrüstung, mit Ausnahme von Tauwerk und Segeltuch	ad valorem	6	pCt.
Kurze Waaren, mit Einschluß falscher Zuwelen-Waaren und Glaswaaren	=	6	=
Pulver und Feuergewehre	=	6	=
Galanterie-Waaren	=	12	=
Seife	=	6	=
Tabak, sowohl in Blättern als auch verarbeitet, das Kilogr. 8 Cents; alle in dem Ostindischen Einfuhr-Tarife nicht aufgezählten Gegenstände, welche Erzeugnisse Europas, Amerikas, oder des Vorgebirges der guten Hoffnung sind	=	6	=

Jede Ermäßigung, welche in Betreff dieser Gegenstände zu Gunsten der aus den Niederlanden kommenden Waaren ferner erfolgt, soll sofort, von Rechts wegen und ohne Gegenleistung den gleichartigen Erzeugnissen des Bodens und des Gewerbesteißes des Zollvereines unter denselben Bedingungen, wie solche vorstehend unter **b** angegeben sind, zu gute kommen.

Artikel 33.

Wenn einer der hohen vertragenden Theile in der Folge einem andern Staate in Beziehung auf Handel oder auf Zölle andere oder größere, als die in dem gegenwärtigen Verträge vereinbarten Begünstigungen gewähren sollte, so werden dieselben Begünstigungen auch dem andern Theile zu gute kommen, welcher dieselben unentgeltlich genießen soll, wenn die Bewilligung unentgeltlich geschehen ist, oder gegen Gewährung einer Gegenleistung, wenn für die Bewilligung Etwas bedungen ist, in welchem Falle die Gegenleistung zum Gegenstande eines besondern Uebereinkommens zwischen den hohen vertragenden Theilen gemacht werden soll.

Artikel 34.

Es soll jedem Deutschen Staate, welcher sich mit dem Zollvereine verbinden wird, freistehen, dem gegenwärtigen Verträge beizutreten.

Artikel 35.

Der gegenwärtige Vertrag soll in Wirksamkeit bleiben bis zum 1. Januar 1854, und wenn sechs Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner der hohen vertragenden Theile dem Andern seine Absicht, die Wirkung des Ver-

trages aufhören zu lassen, mittelst einer offiziellen Erklärung kund gethan haben sollte: so wird der Vertrag vom 1. Januar 1854 an noch 12 Monate in Kraft bleiben, nachdem der eine der hohen vertragenden Theile dem Andern seine Absicht, ihn nicht mehr aufrecht halten zu wollen, erklärt haben wird.

Artikel 36.

Der gegenwärtige Vertrag soll sogleich zur Ratifikation aller betreffenden Regierungen gebracht und die Ratifikationen sollen im Haag innerhalb drei Monaten vom Tage der Unterzeichnung ab oder, wenn es seyn kann, früher ausgetauscht werden. Derselbe soll sogleich nach der Auswechslung der Ratifikationen veröffentlicht und unmittelbar darauf in Vollzug gesetzt werden.

Zu Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und das Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

So geschehen im Haag am 31. Dezember 1851.

(gez.) **Koenigsmarck. van Gonsbeeck. van Boffe. Pahud.**



Z a r i f

über

die Erhebung des Rheinzolles für die Strecke von der Lauter bis Emmerich
für alle Gegenstände, welche unter der Flagge eines deutschen Rheinufer-
Staates oder unter Niederländischer Flagge transportirt
werden.

Ordnungs-Nummer.	Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu	Erhe- bungs- saß.	aufwärts an der Zollstelle zu	Erhe- bungs- saß.		
				Cent.		Mill.	Cent.	Mill.
A. Von allen Gütern, welche der ganzen Gebühr unterliegen.								
1	der Lauter	Neuburg	Neuburg	—	23	Neuburg	—	35
2	Neuburg	Mannheim	Neuburg	11	76	Mannheim	17	68
3	Mannheim	Rainz	Mannheim	16	67	Rainz	17	50
4	Rainz	Gaub	Rainz	10	—	Gaub	10	02
5	Gaub	Gobleng	Gaub	6	83	Gobleng	8	12
6	Gobleng	Andernach	Gobleng	2	23	Andernach	3	35
7	Andernach	Linz	Andernach	1	76	Linz	2	63
8	Linz	Göln	Linz	6	02	Göln	9	06
9	Göln	Düsseldorf	Göln	5	82	Düsseldorf	8	75
10	Düsseldorf	Ruhrort	Düsseldorf	3	76	Ruhrort	5	65
11	Ruhrort	Wesel	Ruhrort	3	52	Wesel	5	30
12	Wesel	zur Niederländ. Preuß. Grenze bei Erfenkirchhans	Wesel	5	37	Emmerich	8	07
B. Von den Gütern zur ganzen Gebühr, welche den Rhein verlassen und in die Lahn einlaufen.								
13	Gaub	zur Lahn	Gaub	6	08	—	—	—
14	der Lahn	Gobleng	—	—	—	Gobleng	1	03