

## Tax-Scala für von Holz gebaute Segelschiffe.

A. <b>Alter</b> des <b>Schiffes.</b>	B. Standard-Werth für eisenfeste Holzschiffe erster Klasse, per Last von 4000 Pfund Preussisch; <b>Schiffe</b> bis einschließlich 250 Last.   über 250 Last.	C. Erster Zuschlag.	D. Zweiter Zuschlag.	E. Dritter Zuschlag.	F. Erster Abschlag.	G. Zweiter Abschlag.
1 Neu oder 2 Jahr alt.. 3 Jahre . . . 4 . . . . . 5 . . . . . 6 . . . . . 7 . . . . . 8 . . . . . 9 . . . . . 10 . . . . . 11 . . . . . 12 . . . . . 13 . . . . . 14 . . . . . 15 . . . . . 16 . . . . . 17 . . . . . 18 . . . . . 19 . . . . . 20 . . . . . 21 . . . . . 22 . . . . . 23 oder mehr Jahre alt..	125 Rthlr. 120 . . . . . 115 . . . . . 110 . . . . . 105 . . . . . 102 $\frac{1}{2}$ . . . . . 100 . . . . . 97 $\frac{1}{2}$ . . . . . 95 . . . . . 92 $\frac{1}{2}$ . . . . . 90 . . . . . 87 $\frac{1}{2}$ . . . . . 85 . . . . . 84 . . . . . 83 . . . . . 82 . . . . . 81 . . . . . 80 . . . . . 79 . . . . . 78 . . . . . 77 . . . . . 76 . . . . . 75 . . . . .	Bei Schiffen von mehr als 250 Lasten werden die ersten 250 Lasten zum vollen Standard-Werthe, die Lasten über 250 hinaus zu einem um 10 Schöler pro Last geringeren Werthe berechnet.	Für Schiffe mit Sint, Eisen oder anderer Masse beschlagen, 5 Prozent; ist der Beschlag über 3 Jahre alt, nur 2 $\frac{1}{2}$ Prozent zum Standard-Werthe.	Für Kupfer- oder metallfeste Schiffe ohne Beschlag 10 Prozent zum Standard-Werthe.	Für Kupfer- oder metallfeste Schiffe mit Kupfer- oder Metallbeschlag 20 Prozent; ist der Beschlag über 2 Jahre alt, nur 17 $\frac{1}{2}$ Prozent zum Standard-Werthe. Hat das Schiff bei Verlass L. (=Vongcourse), oder ist das beim Gernamischen Lloyd klassifizierte Schiff auf der großen Fahrt begriffen oder dafür ausgereifet, so sollen diese Zuschläge auf 25 Prozent resp. 22 $\frac{1}{2}$ Prozent erhöht werden.	Für Schiffe 2. Klasse 15 Prozent vom Standard-Werthe, nachdem, wo erforderlich, vorher die Zuschläge gemacht sind.  Für Schiffe 3. Klasse oder gar nicht klassifizierte Schiffe 30 Prozent vom Standard-Werthe, nachdem, wo erforderlich, vorher die Zuschläge gemacht sind.

Er.



### Erläuterungen.

- 1) Da größere Schiffe sich im Lastenpreise billiger stellen als kleinere, so sollen bei denselben nur die ersten 250 Lasten zum Tarwerthe berechnet werden, während für die darüber hinausgehende Lastenzahl ein Abschlag von 10 Thalern pro Last eintritt. Beispielsweise ist ein 7 Jahre altes Schiff von 300 Lasten, wie folgt, zu taxiren:

$$\begin{array}{rcl} 250 \text{ Lasten} & \text{à} & 100 \text{ Thaler} = 25,000 \text{ Thaler,} \\ 50 & \cdot & \text{à} & 90 & \cdot & = & 4,500 & \cdot \end{array}$$

zusammen 29,500 Thaler.

- 2) Bei Feststellung des Alters der Schiffe gelten dieselben bis Ablauf des Kalenderjahres, in welchem sie vom Stapel gelassen sind, für neu, und das erste Jahr ihres Alters endigt mit dem nächstfolgenden Kalenderjahre. Dagegen wird das Jahr der Fortnahme als verstrichen betrachtet und für voll gerechnet. Beispielsweise ist demnach ein Schiff, das im Juli 1868. vom Stapel lief und im August 1870. genommen wurde, 2 Jahre alt.

- 3) Als Norm für die Klasse gelten die Klassifikationen des „Veritas francais“ und des „Germanischen Lloyd“; danach gehören zur

	bei »Veritas«	bei »Germ. Lloyd«	
1. Klasse	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{3}{4} \\ \frac{1}{2} \\ \frac{1}{4} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 1. \\ 1. \\ 1. \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} A. I. \\ A. II. \end{array} \right.$
2. Klasse	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{5}{8} \\ \frac{3}{4} \\ \frac{1}{2} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 2. \\ 1. \\ 1. \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} B. \end{array} \right.$
3. Klasse	$\left\{ \begin{array}{l} \frac{2}{3} \\ \frac{1}{2} \\ \frac{1}{4} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 3. \\ 2. \\ 2. \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} C. L. \\ C. K. \end{array} \right.$

doch sollen auch die entsprechenden Klassen beim »Englischen Lloyd«, dem »Registre maritime«, den Amerikanischen und anderen anerkannten Klassifikations-Gesellschaften von Gültigkeit sein.

- 4) Der Werth von Dampfschiffen und eisernen Segelschiffen ist durch eine Tar-Stala nicht festzustellen, sondern muß in jedem einzelnen Falle nachgewiesen werden.
- 5) Die Deutschen Meßbriefe sind für die Bestimmung der Größe des Schiffes maßgebend, alle abweichenden Vermessungen werden auf die jetzt übliche Last von 4000 Preussischen Pfunden reduziert.

