

2000 m verkaufen zu wollen. Unter diesen Umständen sieht sich die Deputation veranlaßt, auf die Expropriation der beiden dem hiesigen Bürger Hinrich Meybohm gehörenden unter einem Dache gebauten am Pünkendeiche Nr. 12 und 13 belegenen Häuser sammt dem dazu gehörenden kleinen Hofraum, wie dasselbe in dem beifolgenden Risse mit grüner Farbe verzeichnet ist, zum Behufe der Verbreiterung des Pünkendeichs zu beschließen und das weitere Expropriationsverfahren anzuordnen, die berichtende Deputation aber mit der Vertretung des Staats zu beauftragen. Es empfiehlt sich dabei, um etwaigen Ansprüchen zu begegnen, die Bedingung hinzuzufügen, daß auf Kosten des Staats die dem Meybohm verbleibenden Häuser vor dem Erddrucke des Deichs frei erhalten und die Hausthür des Hauses am Pünkendeiche Nr. 14 von der südlichen Seite nach der westlichen am Zielpfade verlegt werden.

In Gemäßheit des Berichts vom 7. Juni d. J. bittet die Deputation ihr außer der Expropriationssumme für die demnächstige Verbreiterung des Pünkendeichs den Betrag von 1000 m zu bewilligen.

Bremen, den 12. Juli 1859.

(gez.) J. J. W. Iken.

(gez.) pr. J. D. Helmken
H. Dietrich.

Anlage VI.

zur Mittheilung des Senats
vom 15. Juli 1859.

B e r i c h t

der Deputation zur Revision der Verordnung vom 1. Juni 1853,
die Messung von Schiffen betreffend.

Die berichtende Deputation ist nach näherer Erwägung der ihr laut Antrag des Senats vom 11. Februar d. J. zu Theil gewordenen Aufgabe zu der Ansicht gelangt, daß die vorzunehmende Revision sich, abgesehen von dem Wegfall rein transitorischer Bestimmungen und kleiner Redaktionsänderungen, auf einige wenige Punkte zu beschränken haben werde, hinsichtlich deren die bei Anwendung der neuen Vorschriften gemachten Erfahrungen einer Bornahme von Abänderungen das Wort reden oder aber durch den Hinzutritt neuer Umstände der Erlass von Zusatzbestimmungen nothwendig geworden ist. — Sie erlaubt sich ihre desfallsigen Vorschläge im Nachfolgenden übersichtlich zusammenzufassen:

1) Seit Publication der Additionalacte zur Weserschiffahrtsacte, deren Art. IV. für jedes zu patentirende Stromfahrzeug eine vorgängige Feststellung der Tragfähigkeit desselben durch technische Untersuchung der zuständigen Behörde vorschreibt, ist eine Vervollständigung der Verordnung von 1853 und zwar dahin geboten, daß nunmehr auch die der Schifffahrt auf der Oberweser dienenden Bremischen Fahrzeuge einem Meßverfahren im Sinne dieser Verordnung zu unterwerfen sind. — Es würde demzufolge die Ausnahmebestimmung am Schlusse des §. 1 der Verordnung zu streichen, und statt derselben in diesem Paragraphen das Nöthige wegen Mitaufnahme der oberländischen Fahrzeuge zu sagen sein; desgleichen später an geeigneter Stelle, etwa nach §. 10, der Hinweis auf diejenigen Paragraphen der dem Gesetze angehängten Anweisung zu folgen haben, in denen das auf besagte Fahrzeuge anzuwendende Meßverfahren sich näher beschrieben findet. Was endlich dieses Verfahren selbst anlangt, so bringt die Deputation hiefür, als das Ergebnis wiederholter und sorgfältiger Berathungen zwischen den bei der vorliegenden Revision hinzugezogenen Sachverständigen, die in der Anlage enthaltenen beiden Specialanweisungen zur Messung und Berechnung: a) der Rheinschiffe, b) der Bockschiffe, Bullen und Hinterhänge, in Vorschlag. Diese Vorschriften würden in der revidirten Verordnung gleich hinter der Rubrik sub III. der Anweisung als neue Rubriken IV. und V. ihre Stelle finden.

2) Vielfache Vergleichen zwischen den Resultaten der einfachen und der vollständigen Messung bei hieselbst nach beiden Methoden gemessenen Schiffen haben zu der Erkenntniß geführt, daß die bei der einfachen Messung in Anwendung zu bringenden Divisoren, wie §. 14 der Anweisung sie vorschreibt, der Mehrzahl nach zu hoch gegriffen sind, und daß daneben durch Beibehaltung eines und des nämlichen Divisors für Schiffe »von der meist üblichen Bauart«, ohne Rücksicht auf die Größe derselben, die Differenz zwischen der einfachen und vollständigen Messung in vielen Fällen ungebührlich gesteigert worden ist. — Beide Uebelstände zu beseitigen und damit auch der regelmäßig bisher bei Anwendung der einfachen Messung eingetretenen Benachtheiligung des Staats hinsichtlich der ihm zukommenden Abgaben ein Ende zu machen, haben die Sachverständigen sich über eine anderweite Scala von Divisoren verständigt und giebt die Deputation anheim, daß in Gemäßheit dieses Verbesserungsvorschlages der §. 14 der Anweisung künftig wie folgt lauten möge:

Zur Berechnung multiplicirt man die Länge, Breite und Tiefe miteinander und dividirt das Product:

- a. für Schiffe, gebaut wie Kuffen, Emaiken, Tjalken, Eniggen, Mudden u. s. w. durch.....160
- b. für Schiffe von der meist üblichen Bauart, wenn nach Ermittlung des Cubikinhalts die anscheinende Größe
 - 1) über 400 Last, durch.....200
 - 2) von 200—399 Last, durch.....210
 - 3) von 100—199 Last, durch.....220
 - 4) unter 100 Last, durch.....230
- c. für ganz besonders scharf und vorzugsweise zum Schnellsegeln gebaute Schiffe, durch.....240

Der Quotient giebt den im Meßbrief zu bemerkenden Lastengehalt.

In allen Fällen, bei denen es zweifelhaft ist, ob der größere oder kleinere Divisor für die unter b., 1)–4) bezeichneten Schiffe anzuwenden sei, haben die Messer den größeren zu nehmen.

Absätze im Verdeck oder Aufbauten auf demselben werden bei der einfachen Messung ebenso wie bei der vollständigen Messung behandelt. Räumlichkeiten für die Bemannung bleiben unberücksichtigt.

In analoger Weise wird auch zu §. 16 der Anweisung, für die daselbst unter b. classificirten Schiffe, welche erfahrungsgemäß zu klein gemessen werden, statt des bisherigen Divisors 240, auf Anrathen der Sachverständigen der Divisor 200 in Vorschlag gebracht.

3) Der Umstand, daß in manchen überseeischen Häfen bei Erhebung der Schiffsabgaben von fremden Schiffen, statt einer Nachmessung derselben, lediglich deren aus den Schiffspapieren erhellende Tragfähigkeit zu Grunde gelegt wird, daß aber hierbei zwischen Commerzlasten zu 6000 Pfund und Schiffslasten zu 4000 Pfund kein Unterschied gemacht, vielmehr letztere den ersteren gleich und jede gleich zwei Tonnen gerechnet zu werden pflegen, hat eine erhebliche Benachtheiligung der hiesigen Schiffe gegen die nach Commerzlasten und selbst gegen die nach Tonnen gemessenen Schiffe zur Folge, welche um so fühlbarer geworden, seit mit den neuen Meßvorschriften die frühere Freiheit der hiesigen Rheder, ihre Schiffe nach eigener Wahl nach Nockenlasten oder nach Commerzlasten verzeichnen zu lassen, in Wegfall gekommen ist. Die Wiedereinführung der Commerzlasten als allgemeiner Bezeichnung in den Schiffspapieren der hiesigen Seeschiffe, welche aus angeführten Gründen von der Handelskammer dringend befürwortet wird, läßt sich bewandten Umständen nach nur mittelst einer dem entsprechenden Modification der Verordnung vom 1. Juni 1853 bewerkstelligen; indessen

würde sich der Zweck erreichen lassen, ohne daß die Vorschriften für das eigentliche Meßverfahren und namentlich auch die allgemeine Norm des §. 12 der Verordnung irgend Aenderungen zu erleiden hätten. In diesem §. dürfte nur die Bezeichnung »Zollgewicht« als nicht mehr angemessen, sowie der Zwischensatz: »jede gleich 2 Tonen zu 2000 Pfund Zollgewicht« als überflüssig zu streichen sein; dagegen würde für den angeführten Zweck es nur eines geeigneten Zusatzes zu dem folgenden, von Ausfertigung der Meßbriefe handelnden §. 13 bedürfen, welchen die Deputation etwa wie folgt zu fassen anheimgibt:

Bei der Ausfertigung der Meßbriefe wird für Seeschiffe das aus den Berechnungen hervorgehende und in Lasten zu 4000 Pfd. ausgedrückte Gehalt (§. 12), mittelst Reduction desselben, um ein Drittel in die entsprechende Zahl von Commerzlasten zu 6000 Pfund verwandelt und die so ermittelte Lastenzahl mit der Bezeichnung als Commerzlasten in den Meßbrief aufgenommen.

Bremen, den 13. Juli 1859.

(gez.) J. F. W. Fren.

(gez.) H. von Lengerke.

Unter-Anlage

zur Anlage VI der Mittheilung des Senats
vom 15. Juli 1859.

IV. Messung und Berechnung der Rheinschiffe.

§. 17.

Die in der Mitte des Schiffes sich befindende Kajüte theilt den Ladungsraum in 2 Abtheilungen, welche jede für sich auf folgende Weise gemessen werden:

Die Länge im vordern Ladungsraum vom Schott bis an die Kajüte, im hintern Ladungsraum von der Kajüte bis zum Ende des Deckes. Der unter der Kajüte befindliche Raum, selbst wenn er zur Ladung benutzt werden sollte, wird nicht berücksichtigt.

Die Tiefe in beiden Abtheilungen auf der Hälfte der Länge von einer, in der Hälfte der Oberkante des Raumbalkens quer über gehaltenen Schnur bis auf die Bodenplanen des Schiffes.

Die Breite ebendasselbst zwischen den Kniehölzern da wo sie am größten ist.

Daszelt wird ebenfalls in 2 Abtheilungen gemessen, nämlich:

Die Länge des vordern Zeltes innwendig vom Anfange desselben bis zur Kajüte, des hintern Zeltes von der Kajüte bis zum Ende desselben.

Die Tiefe (beider Zelte) auf der halben Länge von der Oberkante des Raumbalkens bis zur Unterkante des Zeltbalkens.

Wenn, was bei Rheinschiffen gewöhnlich der Fall ist, ein Sehbord, wenn auch nur zeitweilig, benutzt wird, so ist für dasselbe $1\frac{1}{10}$ Fuß der Tiefe des Zeltes zuzulegen. Die Breite ebendasselbst von einem Sehbord bis zum andern.

§. 18.

Zur Berechnung des Lastengehaltes multiplicirt man von beiden Abtheilungen die Länge, Tiefe und Breite mit einander und dividirt die Summe beider Producte durch 116.

Zur Berechnung des Lastengehaltes dreieckiger Zelte wird die Länge, Tiefe und halbe Breite mit einander multiplicirt und das Product durch 232 dividirt.

Zu derjenigen runder Zelte wird statt der halben Breite $\frac{2}{3}$ der Breite genommen, im Uebrigen wie bei der Berechnung dreieckiger Zelte verfahren.

V. Messung und Berechnung der Boockschiffe, Bullen und Hinterhänge.

§. 19.

Bei der Messung der Boockschiffe, Bullen und Hinterhänge wird analog derjenigen für Rheinschiffe verfahren. Wegen abweichender Lage der Cajüte wird jedoch

die Länge gemessen in der vordern Abtheilung von der Stelle an, wo das Zelt anfängt, bis zu dem Siebel am Mastkasten, in der hintern Abtheilung von der Vorderkante der Treppe bis zum Ende des Zelt-Schotts. Der zwischenliegende freie Raum wird nicht berücksichtigt, da dieser zum Ausschöpfen des Wassers frei bleiben muß.

Eine Erhöhung des Zeltes durch ein Sehbord kommt bei diesen Fahrzeugen nicht vor. Es fällt daher die eventuelle Zulage von $1\frac{1}{10}$ Fuß zur Tiefe bei denselben weg.

Diejenigen dieser Fahrzeuge, bei denen die Breite am Boden um mindestens einen Fuß geringer ist, wie die obere Breite, werden in 2 Abschnitten gemessen. Der unterste der Abschnitte fängt da an, wo die Breite abzunehmen beginnt.

Vom obern Abschnitt wird die Länge, Breite und Tiefe, wie im §. 17 vorgeschrieben, vom untern Abschnitt die Länge, Tiefe und Breite am Boden gemessen.

§. 20.

Die Berechnung der Schiffe und Zelte geschieht auf dieselbe Weise wie bei den Rheinschiffen.

Zur Berechnung des Lastengehaltes derjenigen Fahrzeuge, bei denen die Breite am Boden nur mindestens einen Fuß geringer ist und welche daher laut §. 19 in zwei Abschnitten gemessen werden müssen, wird die Länge, Breite und Tiefe des oberen Abschnittes, dagegen vom untern Abschnitte das Mittel aus der größten und kleinsten Breite genommen und die sich ergebende Breite mit der Länge und Tiefe multiplicirt. Die Summe der Producte beider Abschnitte durch 116 dividirt giebt den Lastengehalt der gemessenen Abtheilung.

