



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300494

# DEUTSCHEN SEELÄFEN

Der deutsche Seemann

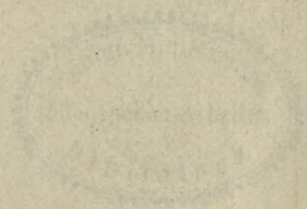
Seemanns-Klub, Rieder, Ackerstraße, Schiffsmakler,  
Behörden etc.

C. FRIEDRICHSEN

RESTAURANT

Im Hotel, Markt und Indulganz an der deutschen Dampfküste

1877



xx  
227



L.

DIE

# DEUTSCHEN SEEHÄFEN.

Ein praktisches Handbuch  
für  
Schiffskapitäne, Rheder, Assekuradeure, Schiffsmakler,  
Behörden etc.

Auf Veranlassung  
des Verwaltungsraths des Bureau Veritas bearbeitet

VON

**L. FRIEDERICHSEN,**

Erstem Sekretair der Geographischen Gesellschaft in Hamburg.

ERSTER THEIL:

Die Häfen, Lösch- und Ladeplätze an der deutschen Ostseeküste.

Alle Rechte vorbehalten.

*J. A. = 17679.*



HAMBURG,  
L. FRIEDERICHSEN & Co.,  
LAND- UND SEEKARTENHANDLUNG,  
GEOGRAPHISCHE UND NAUTISCHE VERLAGS- UND SORTIMENTS-BUCHHANDLUNG.  
NEUERWALL 61. I.

1889.

××  
227



III-207013



~~III 16970~~

Akc. Nr.

~~4348~~/50

BPB-12-142/2013

## Vorwort.

Im Januar 1886 forderte mich der Verwaltungsrath des Bureau Veritas auf, die Bearbeitung der Abtheilung „Deutschland“ des von ihm seit Jahren geplanten „Allgemeinen Schiffahrts-Handbuches“ zu übernehmen. In der festen Ueberzeugung, durch meine Bereitwilligkeit einer guten Sache Vorschub zu leisten, willigte ich gerne ein. Gleichzeitig stellte ich mir aber die Aufgabe, ein Handbuch über die deutschen Seehäfen (Hafenlexikon) in deutscher Sprache zu schaffen, welches quasi als Supplement zu dem seiner Zeit so freudig begrüßten Werke der Herren Jüls und Balleer, betitelt: „Die wichtigsten Seehäfen der Erde“ würde dienen können. Der erste Theil meines Handbuchs, die Seehäfen, Lösch- und Ladeplätze an der deutschen Ostseeküste, liegt nunmehr fertig vor; der zweite, die deutschen Nordseehäfen umfassende Theil, wird hoffentlich bald folgen können. Der Beschreibung der Ostseehäfen habe ich diejenigen gesetzlichen Bestimmungen vorausgeschickt, welche auf alle Seehäfen des Deutschen Reiches Anwendung finden und somit internationales Interesse haben; es geschah dies in der Hoffnung, das Handbuch auch in ausserdeutschen Staaten verbreitet und nutzbringend verwandt zu sehen. — Es hat nicht nur vieler Mühe, sondern der Bekämpfung ungeahnter Schwierigkeiten bedurft, bevor es mir gelungen ist, das Material für das vorliegende Handbuch zusammen zu bringen und druckreif zu machen. Es lag sehr nahe, dass ich ohne Hülfe von Behörden und offiziellen Beamten nichts Zuverlässiges würde schaffen können, denn es gab und giebt zur Zeit noch kein Buch in deutscher Sprache, welches sich so wie das in Frage stehende zur Aufgabe gestellt hat, hinsichtlich der deutschen Häfen vorwiegend denjenigen Daten des Handels- und Schiffahrtsverkehrs besondere Aufmerksamkeit zu schenken, welche in offiziellen Segelanweisungen und nautischen Handbüchern im Allgemeinen nicht in genügend ausführlicher Form gegeben zu werden pflegen; war doch beim Beginn meiner Arbeit auch das vom Hydrographischen Amt der Kaiserl. Admiralität in Berlin bearbeitete Segelhandbuch für die Nordsee noch unvollendet. Ein Vorbild konnte ich nur in dem nunmehr in 6. Auflage 1888 erschienenen Buche: „Dues and Charges on Shipping in Foreign Ports by G. D. Urquhart“ und in den von Turnbull und Thubron herausgegebenen Büchern „Dock and Port Charges for the United Kingdom“ erblicken. Um nun etwas Vollständigeres und Besseres als Urquhart zu liefern, habe ich Anfang 1886 an alle Magistrate der deutschen Hafenplätze, an Schiffahrtsbeamte, Schiffsmakler, Experten etc. Fragebogen versenden lassen, um so die auf eine Beschreibung der deutschen Häfen abzielenden Materialien vorerst in bester Weise zusammenzubringen. Diese Fragebogen sind zum grössten Theil mehr oder weniger zufriedenstellend beantwortet worden; ein kleiner Theil restirt noch heute und hat durch private Mittheilungen und eigene Studien erledigt werden müssen.

Allen Denjenigen, welche mich bei meiner Arbeit bereitwilligst unterstützt haben, sei hiermit der verbindlichste Dank abgestattet; allen Denjenigen, welche

aus irgend welchen Gründen meine Wünsche nicht berücksichtigen zu dürfen geglaubt haben, sei in erster Linie eine nachsichtige Beurtheilung und in zweiter Linie die Bitte um nachträgliche Einsendung von Berichtigungen und Vervollständigungen angelegentlichst empfohlen. Ausser den durch die Fragebogen erhaltenen Daten, ist die gesammte einschlägige Litteratur zu Rathe gezogen und sind vor allen die von dem Hydrographischen Amte in Berlin herausgegebenen Segelhandbücher der Ost- und Nordsee, sowie sämtliche deutsche Admiralitätskarten in neuester Auflage benutzt worden. Den handelsstatistischen Daten liegen die vom Kaiserlichen Statistischen Amt in Berlin bearbeitete Statistik der Seeschiffahrt 1887—1888, den Bevölkerungsangaben die „Volkzählung im Deutschen Reiche vom 1. Dezember 1885“ und das vom Königl. Preussischen Statistischen Bureau herausgegebene Gemeinde-Lexikon zu Grunde. Ferner wurden benutzt: 1. Perels' Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche; 2. Zeitschrift für Bauwesen 1883, 1884 und 1885; 3. Verzeichniss der Leuchtfeuer etc. aller Meere, Berlin 1888; 4. The Baltic Pilot published by Order of the Lords Commissioners of the Admiralty, 2. edition 1888; 5. The Danish Pilot, 2. edition 1885; 6. Verzeichniss der Konsuln im Deutschen Reich 1888; 7. Nachrichten für Seefahrer; 8. Gesetz-Sammlung für die Königl. Preussischen Staaten; 9. Amtsblatt für die Königl. Regierung zu Schleswig; 10. Centralblatt für das Deutsche Reich etc. etc.

Die Häfen sind, bei Heilsminde an der Nordostküste Schlesiws beginnend, von Norden gen Süden und Osten fortschreitend geordnet. Die bei jedem Orte gegebene geographische Länge und Breite ist, insoweit sie nicht aus dem amtlichen Leuchtfeuer-Verzeichniss oder sonst amtlich erhältlich war, von mir auf den von der Deutschen Admiralität herausgegebenen Spezialkarten sorgsamst abgemessen worden. — Zum raschen Auffinden der Orte ist das auf Seite VII beginnende alphabetische Ortsregister bestimmt. — Als Seehäfen, Lösch- und Ladeplätze wurden sämtliche in den letzten Jahren in der amtlichen Statistik der Seeschiffahrt verzeichneten Ortschaften aufgenommen. Plätze, welche in den letzten Jahren von keinem einzigen Seeschiffe besucht worden sind, glaubte ich weglassen zu dürfen.

Hoffentlich wird meine Arbeit Manchem willkommen sein; ihre Mängel zu beseitigen, wird mein stetes Bemühen sein. Leider war es mir nicht möglich, beide Theile des Handbuchs auf einmal herauszugeben; die Schuld liegt an der mannigfachen Umwälzung, welche in der Verwaltung, Gesetzgebung und Einrichtung unserer deutschen Seehäfen während des letzten Lustrums stattgehabt hat und immer und immer wieder Aufschub und Korrekturen erforderlich machte.

Hamburg, Anfang Mai 1889.

**L. Friederichsen.**



## Inhaltsverzeichnis zum ersten Theil.

	Seite
Vorwort . . . . .	III—IV
Inhaltsverzeichnis . . . . .	V
Erklärungen und Abkürzungen. . . . .	VI
Alphabetisches Ortsregister. . . . .	VII—IX
A. Bestimmungen, welche auf alle Seehäfen des Deutschen Reichs Anwendung finden und internationales Interesse haben. . . . .	1—20
1. Zuständigkeit des Reichs in Seeschiffs-Angelegenheiten . . . . .	1
2. Geltungsbereich des deutschen Seerechts . . . . .	2
3. Reziproke Anerkennung der Schiffsvermessungen im internationalen Verkehr . . . . .	2
4. Quarantäne-Bestimmungen . . . . .	2—5
5. Zollamtliche Behandlung der Seeschiffe . . . . .	5—13
a) Vorschriften für die Einfuhr. . . . .	5—11
b) Vorschriften für die Ausfuhr. . . . .	11—13
c) Erleichterungen bei der Fahrt unter Zollzeichen. . . . .	13
d) Allgemeine Bestimmungen. . . . .	13
6. Zollamtliche Revision fremdherrlicher Kriegsschiffe . . . . .	13
7. Küstenfrachtfahrt . . . . .	14
8. Küstenfischerei . . . . .	14
9. Lootsenwesen . . . . .	14
10. Semaphorische Stationen . . . . .	15
11. Nothsignale. . . . .	15
12. Untersuchung von Seeunfällen . . . . .	15
13. Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern . . . . .	16
14. Unterscheidungszeichen der Dampf bagger . . . . .	17
15. Wettersignale und Signalstellen der Seewarte . . . . .	17—19
16. Rettungsstationen an den deutschen Küsten . . . . .	19—20
17. Münz-, Mass- und Gewichts-Verhältnisse . . . . .	20
B. Die Häfen, Lösch- und Ladeplätze an der deutschen Ostseeküste. . . . .	21—133
I. Wasserstandssignale an den deutschen Ostseeküsten . . . . .	21—22
II. Beschreibung der Häfen . . . . .	22—133
Nachträge . . . . .	134
Städtepläne:	
Lübeck . . . . .	61
Stettin . . . . .	92

## Erklärungen und Abkürzungen.

---

Als Nullmeridian ist durchweg der Meridian der Greenwicher Sternwarte angenommen.

Die Bevölkerungszahlen beziehen sich auf die Volkszählung vom 1. Dezember 1885.

Bei allen statistischen Angaben des Seeverkehrs ist stets der Netto-Raumgehalt des Schiffes gemeint. Dasselbe gilt bei den Angaben der zu zahlenden Hafен- und Lootsengelder.

Als Norm für die Schreibweise der Ortsnamen ist diejenige des vom Königl. Preussischen Statistischen Bureau herausgegebenen Gemeinde-Lexikons angenommen.

B-B. = Backbord.

cbm = Kubikmeter.

d. w. = dead weight.

Einw. = Einwohner.

i. = indicirte.

kg = Kilogramm.

Kgr., Königr. = Königreich.

km = Kilometer.

m = Meter.

M. = Mark.

N = Nord.

N. Br. = Nördliche Breite.

N. R. = Netto-Raumgehalt.

O = Ost.

O. L. v. Gr. = Oestliche Länge von Greenwich.

Pf. = Pfennige.

Pfd., Pfdk., Pferd. = Pferdekraft.

Prov. = Provinz.

Reg. Bez. = Regierungs-Bezirk.

R. T. = Register Tons.

S = Süd.

Sm. = Seemeile.

St-B. = Steuerbord.

W = West.

---

# Alphabetisches Ortsregister.

## (1. Theil: Die deutschen Ostsee-Häfen.)

	Seite		Seite
<b>A</b> albach . . . . .	90	Darsserort . . . . .	77
Aarö . . . . .	22	Dassow . . . . .	61
Aarösund . . . . .	22	Deime . . . . .	133
Ahlbeck . . . . .	87	Demmin . . . . .	102
Ahrenshoop auf Dars . . . . .	78	Dietrichsdorf . . . . .	44
Alnoor . . . . .	31	Dievenow . . . . .	103
Alsensund . . . . .	25	Düsternbrook . . . . .	45
Alsen Sund . . . . .	27	Düwig (Dü Wiek). . . . .	26
Alt-Heikendorf . . . . .	42	Dunzig . . . . .	93
Altkamp . . . . .	85	Dwasieden (Krampass). . . . .	85
Alt-Pillau . . . . .	118	<b>E</b> ckernförde . . . . .	41
Altwarp . . . . .	103	Eider Kanal . . . . .	45. 46
Anklam . . . . .	102	Ekensund . . . . .	30
Apenrade . . . . .	24	Elbing . . . . .	126
Arnis . . . . .	37	Elbinger Haff . . . . .	126
Atmatt-Strom. . . . .	130	Elbinger Laache . . . . .	126
Augustenburg. . . . .	26	Elbing Oberländische Kanal . . . . .	126
<b>B</b> arhöft . . . . .	77	Ellerbek . . . . .	44
Barth . . . . .	77	Enge Oder . . . . .	93
Batterie Huk . . . . .	32	Enge Thiene . . . . .	126
Bienebek . . . . .	40	<b>F</b> ahrdorf . . . . .	40
Birk. . . . .	32. 33	Falshöft . . . . .	38
Blandow . . . . .	84	Farensort . . . . .	31
Bodstedt . . . . .	78	Fehmarnsund. . . . .	55
Borgwedel . . . . .	40	Fehmarn Sund . . . . .	52
Born auf Dars . . . . .	78	Fetzling Strom . . . . .	93
Brauner Berg (Kieler Hafen). . . . .	48	Finkenwalde . . . . .	101
Braunsberg. . . . .	125	Fischhausen . . . . .	121
Bredow an der Oder . . . . .	91	Fischland . . . . .	77
Breege. . . . .	84	Flensburg . . . . .	31
Brennstoft . . . . .	31	Fort Friedrichsburg . . . . .	121
Brunsnis. . . . .	30	Fort Korügen . . . . .	42
Bülk . . . . .	45	Fort Stosch . . . . .	42
Burg . . . . .	55	Frauenburg . . . . .	125
Burgstaaken . . . . .	55	Friedrichsort . . . . .	42
<b>C</b> amp . . . . .	86	Frische Nehrung . . . . .	117
Calloe . . . . .	24	Frisches Haff. . . . .	117. 121
<b>D</b> änische Wiek . . . . .	83	Fühnshaff . . . . .	26
Dahme . . . . .	56	<b>G</b> aarden . . . . .	51
Dalsgaard-Grund . . . . .	31	Gammellück . . . . .	36
Damgarten. . . . .	78	Gdingen (Rhede von) . . . . .	109
Dammansch . . . . .	93	Gellen. . . . .	79
Dammische See. . . . .	93	Geltinger Bucht . . . . .	36
Dampfschiffsloch . . . . .	93	Gjedser . . . . .	71
Dange . . . . .	128	Gjenner Förde . . . . .	24
Danzig . . . . .	109	Glewitzer Fähre . . . . .	85
Dars . . . . .	78	Glücksburg . . . . .	35

	Seite		Seite
Göhren . . . . .	79	Kranz (Ostpreussen) . . . . .	127
Gold . . . . .	55	Kranz-Beek . . . . .	127
Gollnow . . . . .	91	Kröslin . . . . .	85
Graben . . . . .	118	Kupfermühlen Bucht . . . . .	31
Grabow an der Oder . . . . .	91. 93	Kurisches Haff . . . . .	128
Gravenstein . . . . .	31	Kurische Nehrung . . . . .	128
Greifswald . . . . .	83		
Greifswalder Oie . . . . .	79	<b>Labiau</b> . . . . .	133
Grossenbrode . . . . .	54	Labö . . . . .	42. 46
Grosser Friedrichsgraben . . . . .	133	Landtief . . . . .	79
Grosse Tief . . . . .	68	Landwehr . . . . .	44
Grüne Fläche (Insel) . . . . .	88	Langballigholz . . . . .	35
Gützkow . . . . .	102	Langholz . . . . .	40
Gützkower Fähre . . . . .	102	Lassan . . . . .	101
		Lauterbach . . . . .	85
<b>H</b> addeby . . . . .	40	Leba . . . . .	108
Hadersleben . . . . .	23	Lebbin . . . . .	90
Haff, das frische . . . . .	121	Legan . . . . .	110
Haff, das grosse . . . . .	93	Lemkenhafen . . . . .	55
Haff, das Kurische . . . . .	127	Libben . . . . .	79
Hardeshöi . . . . .	26	Lindauer Niss (Lindauniss) . . . . .	37
Heikendorf (Alt-) . . . . .	42	Linderum Grund . . . . .	23
Heiligendamm . . . . .	70	Lognitzer Ort . . . . .	93
Heiligenhafen . . . . .	52	Löhme . . . . .	84
Heilsminde . . . . .	22	Loitz . . . . .	102
Hela . . . . .	108	Lübeck . . . . .	61
Heringsdorf . . . . .	87	Lupow-Fluss . . . . .	108
Hiddensee . . . . .	79		
Höruphaff . . . . .	30	<b>Maasholm</b> . . . . .	36
Hohwacht . . . . .	52	Meels . . . . .	26
Holm . . . . .	110	Meelsgaards-Föhrde . . . . .	26
Holnis . . . . .	31. 35	Meierwik . . . . .	35
Holnishaken . . . . .	31	Mellneraggen . . . . .	130
Holtenua . . . . .	42. 134	Memel . . . . .	127. 135
		Memeler Tief . . . . .	127
<b>I</b> ller . . . . .	30	Misdroy . . . . .	87
		Missunde . . . . .	37
<b>J</b> aegerberg (Kieler Hafen) . . . . .	48	Mittelloch . . . . .	93
Jarmen . . . . .	102	Mölnenort . . . . .	42
Jasenitz . . . . .	90	Mönch Werder . . . . .	93
Jasmund . . . . .	84	Mövenhaken . . . . .	90
		Moos . . . . .	35
<b>K</b> aiserfahrt . . . . .	92	Mottlau . . . . .	110
Kalkgrund . . . . .	27. 28	Münder Fort . . . . .	103
Kalö . . . . .	24	Mürwik . . . . .	35
Kammin . . . . .	103	Mummark . . . . .	26
Kamp . . . . .	102		
Kappeln . . . . .	36	<b>N</b> ardevitz . . . . .	84
Kaseburg . . . . .	90	Neismühlen-Flach . . . . .	31
Kekenis . . . . .	32. 33	Nemonien . . . . .	133
Kiel, Kieler Hafen, Kieler Föhrde . . . . .	44. 134	Neufahrwasser . . . . .	109
Kieler Bach . . . . .	84	Neu-Kuhren . . . . .	127
Kielseng . . . . .	32	Neumühlen bei Kiel . . . . .	44
Kleverberg . . . . .	45	Neustadt in Holstein . . . . .	56
Kluvensick . . . . .	43	Neuwarp . . . . .	103
Knoop . . . . .	44	Nidden . . . . .	133
Knude Grund . . . . .	23	Niemen . . . . .	133
Königsberg i/Pr. . . . .	121	Nör . . . . .	42
Königsberger Haff . . . . .	121	Norburg . . . . .	26
Königsberger Rinne . . . . .	121	Norburger Föhrde . . . . .	25
Königsberger Weichsel . . . . .	125	Norgaardholz . . . . .	36
Königsfahrt . . . . .	93	Norhagen . . . . .	38
Königsförde . . . . .	43	Nübelnoor . . . . .	30
Königstein . . . . .	37		
König-Wilhelms-Kanal . . . . .	130	<b>O</b> der . . . . .	93
Köping Werder . . . . .	93	Oder (Die Enge-) . . . . .	93
Kolberg, Kolbergermünde . . . . .	103	Orbyhage . . . . .	23
Korügen (Fort) . . . . .	42	Orth . . . . .	55
Kosse . . . . .	121	Osbek . . . . .	35
Kraffohl Kanal . . . . .	126	Osterhaken . . . . .	27
Krampass (Dwasieden) . . . . .	85	Oster-Nothhafen . . . . .	88

	Seite		Seite
Ostertief . . . . .	79	Stegort . . . . .	68
Oxhöft . . . . .	109	Steg-Wiek . . . . .	26
<b>Palmer Ort</b> . . . . .	79	Steinberghaff . . . . .	36
Papen-Wasser . . . . .	93	Stepenitz (Gross-) . . . . .	90
Parnitz . . . . .	93	Stetin . . . . .	92
Passarge (Pfahlbude) . . . . .	125	Stevelt . . . . .	23
Peene Fluss . . . . .	86. 102	Stevningnoor . . . . .	26
Peenemünde . . . . .	85	Stoller Grund . . . . .	41
Pelzerhaken . . . . .	56	Stolp . . . . .	107
Persante . . . . .	103	Stolpmünde . . . . .	107
Pfahlbude (Passarge) . . . . .	125	Stosch (Fort) . . . . .	42
Pillau . . . . .	117. 121	Stralsund . . . . .	79
Pillauer Tief . . . . .	117	Strewe (Weite- und Enge-) . . . . .	93
Pöl (Insel) . . . . .	68	Stutthof . . . . .	125
Pöltitz Fahrt . . . . .	93	Sundsacker . . . . .	40
Pommerensdorf . . . . .	101	Swante . . . . .	93
Pregel . . . . .	121	Swentine . . . . .	44
Prerow . . . . .	77	Swine . . . . .	88
Priewall . . . . .	60	Swinemünde . . . . .	87
Prorer Wiek . . . . .	85	Swinhöft . . . . .	88
Putbus . . . . .	85	<b>Tauerlauken</b> . . . . .	129
Putzig, Putziger Wiek . . . . .	108	Thiessow . . . . .	79. 80
<b>Rabelsund</b> . . . . .	36	Timmendorf . . . . .	68
Ralswiek . . . . .	84	Tolkemit . . . . .	125
Rathmannsdorf . . . . .	43	Trave . . . . .	59
Reglitz, Grosse . . . . .	101	Travemünde . . . . .	59
Rennberg . . . . .	30	<b>Uecker</b> . . . . .	101
Rewa . . . . .	109	Ueckermünde . . . . .	101
Ribnitz . . . . .	78	Usedom . . . . .	87. 101
Richtgraben . . . . .	102	<b>Voorde</b> . . . . .	43
Rick . . . . .	83	<b>Walfisch (Insel)</b> . . . . .	68
Rossitten . . . . .	133	Warder (Insel) . . . . .	52
Rostock . . . . .	72	Warnemünde . . . . .	70
Rowe . . . . .	108	Warnow . . . . .	71
Ruden (Insel) . . . . .	79	Wehrdamm . . . . .	102
Rügenwalde, Rügenwaldermünde . . . . .	105	Weichsel (die todte) . . . . .	113
Russischer Damm . . . . .	118	Weichselmünde . . . . .	110
<b>Saaler Bodden</b> . . . . .	78	Wellingdorf . . . . .	44
Sandkrug . . . . .	129	West-Dievenow . . . . .	103
Sassnitz . . . . .	84	Westerholz . . . . .	35
Schausende . . . . .	35	West-Klüne . . . . .	101
Schidenkind . . . . .	31	Wiek auf Dars . . . . .	78
Schlei . . . . .	37	Wiek, Vorhafen von Greifswald . . . . .	83
Schleimünde . . . . .	38	Wiekcr Bucht (im Kieler Hafen) . . . . .	45
Schleswig . . . . .	37	Windeby Noor . . . . .	41
Schleswig-Holsteinischer Kanal . . . . .	134	Wipper . . . . .	105
Schlutup . . . . .	60	Wismar . . . . .	68
Schmaleheide . . . . .	85	Wittower Posthaus . . . . .	79
Schmelz . . . . .	129	Wolgast . . . . .	85
Schönberg . . . . .	52	Wollin . . . . .	87. 103
Schönbergerstrand . . . . .	52	Wormshöft . . . . .	36
Schwanewitzer Haken . . . . .	93	Wustrow . . . . .	77
Schwarzort . . . . .	133	<b>Zicker (Gross- und Klein-) . . . . .</b>	85
Schweinsrücken . . . . .	129	Ziegenort (Gross- und Klein-) . . . . .	90
Seedorf . . . . .	85	Zingst . . . . .	77
Sieseby . . . . .	40	Zoppot . . . . .	109
Sonderburg . . . . .	27	Züllchow . . . . .	98
Speicher Insel . . . . .	110		
Stecknitz-Kanal . . . . .	61		



A.

## Bestimmungen,

welche auf alle Seehäfen des Deutschen Reiches Anwendung finden und internationales Interesse haben.

**I. Zuständigkeit des Reiches in Seeschiffahrts-Angelegenheiten.** Gemäss der Verfassung des Deutschen Reiches unterliegen der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung: die Organisation eines gemeinsamen Schutzes des deutschen Handels im Auslande, der deutschen Schifffahrt und ihrer Flagge zur See und Anordnung gemeinsamer konsularischer Vertretung, welche vom Reiche ausgestattet wird.

Der Kieler Hafen und der Jade-Hafen sind Reichskriegshäfen.

Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten bilden eine einheitliche Handelsmarine.

Das Reich hat das Verfahren zur Ermittlung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen, die Ausstellung der Messbriefe, sowie die Schiffscertificate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von welchen die Erlaubniss zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist.

Die deutschen Seehäfen, auch Kriegshäfen, sind grundsätzlich den Schiffen aller Nationen geöffnet.

In den Seehäfen und auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen der einzelnen Bundesstaaten werden die Kauffahrteischiffe sämmtlicher Bundesstaaten gleichmässig zugelassen und behandelt. Die Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen oder deren Ladungen für die Benutzung der Schifffahrtsanstalten erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird.

Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu.

Die Reichsflagge bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleich breiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiss und der untere roth ist. Das Verhältniss der Höhe der Flagge zur Länge ist wie zwei zu drei. Sie ist von sämmtlichen Kauffahrteischiffen aller zum Deutschen Reiche gehörigen Bundesstaaten ausschliesslich zu führen.

**2. Geltungsbereich des deutschen Seerechts.** Der Geltungsbereich des allgemeinen deutschen öffentlichen Seerechts erstreckt sich auf den Seeschiffsverkehr in den nationalen Gewässern des Reiches, ausserdem aber auf die Verhältnisse deutscher Schiffe auf dem freien Meere und in fremden Hoheitsgewässern, in den letzteren aber nur so weit, als nicht das Recht des fremden Staates in Konkurrenz tritt. Die der deutschen Territorialhoheit unterworfenen Gewässer, in welchen dem Reiche beziehungsweise den Einzelstaaten und deren Organen, auch fremden Schiffen gegenüber, die im politischen, gewerblichen, finanziellen und polizeilichen Interesse für nothwendig erachtete Aufsicht und vollziehende Gewalt zusteht, sind:

a) Das deutsche Küstenmeer, d. h. das offene Meer vom Strande der deutschen Küsten beziehungsweise der vor den letzteren belegenen Inseln und Sandbänken ab bis auf Kanonenschussweite. Eine Ausnahme hiervon macht die Vereinbarung Deutschlands mit Grossbritannien vom Juli 1880, welche die Grenze bezüglich der Ausübung der Fischerei in den deutschen Küstengewässern seitens englischer Fischer, auf 3 Seemeilen vom Strande, zur Zeit des niedrigsten Ebbestandes, fixirt.

b) Diejenigen an den deutschen Küsten belegenen Buchten, deren Breite von den äussersten Punkten des Landes beziehungsweise der Sandbänke ab gerechnet höchstens 10 Seemeilen beträgt.

c) Die Rheden, Häfen, Meereseinbrüche, Meerengen und Flussmündungen der deutschen Nord- und Ostseeküste, unabhängig von ihrer Konfiguration und Ausdehnung. Der Kleine Belt ist zum Theil der deutschen, zum Theil der dänischen Hoheit unterworfen; die Mittellinie bildet die Grenze.

Von der deutschen Jurisdiktion und Polizeigewalt innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer sind fremde Schiffe, welche an den deutschen Küsten nur vorüberfahren, ausgenommen.

**3. Reziproke Anerkennung der Schiffsvermessungen im internationalen Verkehr.** Vereinbarungen betreffend reziproke Anerkennung der Schiffsvermessungen im internationalen Verkehr sind deutscherseits bisher getroffen mit Chile, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Russland, Schweden, Spanien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

**4. Quarantaine.** Die gesundheitspolizeiliche Kontrolle einkommender Seeschiffe wird nach der nachstehenden, von sämmtlichen deutschen Seestaaten 1883 erlassenen Verordnung gehandhabt:

§ 1. Jedes einkommende Seeschiff unterliegt der gesundheitspolizeilichen Kontrolle:

1) wenn es aus dem Schwarzen Meere, aus einem Hafenplatz der Türkei oder der türkischen Inseln — ausschliesslich der am Adriatischen Meere belegenen Gebietstheile, jedoch einschliesslich Kleinasiens, Syriens und der Nordküste Afrikas östlich von Algier —, aus dem Persischen Meerbusen, aus dem Rothen Meere, oder von der Westküste Afrikas nördlich von der Kapstadt bis zur Strasse von Gibraltar kommt;

2) wenn es aus einem Hafenplatz kommt, welcher gemäss Bekanntmachung des Reichskanzlers oder nach sonst vorliegenden glaubwürdigen Nachrichten als der Pest, der Cholera oder eines nicht blos auf sporadische Fälle sich beschränkenden Ausbruchs des gelben Fiebers verdächtig anzusehen ist;

3) wenn es während der Reise mit einem der unter 1) und 2) genannten Häfen oder mit einem Schiffe, welches einen solchen Hafen berührt hatte, Verkehr gehabt hat; oder

4) wenn während der Reise auf dem Schiffe ein den Verdacht von Pest, Cholera oder gelbem Fieber erregender Krankheitsfall sich ereignet hat.

§ 2. Das der gesundheitspolizeilichen Kontrolle unterliegende Schiff (§ 1) muss, sobald es sich dem Hafen auf Seeweite nähert, die Quarantaineflagge aufziehen. Die letztere besteht in einer gelben Flagge, und ist am Fockmast zu hissen.

Das Schiff darf, unbeschadet der Annahme eines Lootsen oder eines Schleppdampfers, weder mit dem Lande noch mit einem anderen Schiffe in Verkehr treten, auch die Quarantaineflagge nicht einziehen, bevor es durch Verfügung der zuständigen Behörde freie Practica erhalten hat (§§ 5 f.). Der gleichen Verkehrsbeschränkung unterliegen neben der Besatzung sämmtliche an Bord des Schiffes befindliche Personen.

Die Lootsen und die Hafenspolizeibehörden haben auf Befolgung dieser Vorschrift zu achten und durch Befragung des Schiffers oder seines Vertreters festzustellen, ob der § 1 auf das Schiff Anwendung findet.



§ 3. In den Fällen des § 1 wird dem Schiffer oder dessen Vertreter ein nach Massgabe der Anlage aufgestellter Fragebogen behändigt. Auf demselben haben der Schiffer, der Steuermann und, falls ein Arzt die Reise als Schiffsarzt mitgemacht hat, bezüglich der unter Nr. 14, 15, 16 aufgestellten Fragen auch der Schiffsarzt, die verlangte Auskunft alsbald wahrheitsgemäss und so, dass sie von ihnen demnächst eidlich bestärkt werden kann, zu ertheilen. Der ausgefüllte Fragebogen ist von dem Schiffer, dem Steuermann und — in dem oben vorausgesetzten Falle — von dem Schiffsarzte zu unterschreiben und nebst den sonstigen zur Beurtheilung der Gesundheitsverhältnisse des Schiffes geeigneten Papieren zur Verfügung der Behörde zu halten.

§ 4. Der Verkehr mit einem Schiffe, welches die Quarantaineflagge führt, ist Privatpersonen untersagt. Wer dies Verbot übertritt, wird als zu dem der Kontrolle unterliegenden Schiffe gehörend behandelt.

§ 5. Das Schiff (§ 1) wird sofort zum freien Verkehr zugelassen, wenn

1) auf dem Schiffe ein den Verdacht von Pest oder Cholera erregender Krankheitsfall während der ganzen Reise und ein den Verdacht von gelbem Fieber erregender Krankheitsfall innerhalb der letzten 14 Tage nicht vorgekommen ist; auch

2) das Schiff während der Reise mit einem verdächtigen Schiffe nicht Verkehr gehabt hat (§ 1 Ziffer 3) und ausserdem

3) entweder

das Schiff in einem nicht inficirten, mit den erforderlichen Einrichtungen versehenen Hafen der Nord- oder Ostsee einer sanitätspolizeilichen Kontrolle unterzogen worden ist und dort freie Practica erhalten hat,

oder

durch einen von dem zuständigen deutschen Konsularbeamten am Abgangshafen längstens 48 Stunden vor dem Abgange ausgestellt und in jedem Hafenplatze der im § 1 gedachten Art, welchen das Schiff während der Reise berührt hat, erneuten Gesundheitspass bescheinigt ist:

dass in dem Abgangshafen (bezw. in dem während der Reise berührten Hafen) und in dessen Umgebung innerhalb der letzten 30 Tage Fälle der Pest oder der Cholera überhaupt nicht, Fälle des gelben Fiebers nicht oder doch nur sporadisch vorgekommen sind.

§ 6. Trifft auch nur eine der Voraussetzungen des § 5 nicht zu, so muss das Schiff, sofern es nicht alsbald wieder in See geht, an der ihm angewiesenen Stelle vor Anker gehen und unterliegt der unter Zuziehung des beamteten oder des zu dessen Stellvertretung berufenen Arztes zu bewirkenden Besichtigung.

§ 7. Das Schiff ist zum freien Verkehr zuzulassen, wenn das Ergebniss der Besichtigung nach allen Richtungen (Schiff, Personen, Ladung) ein befriedigendes ist. Andernfalls treten die Bestimmungen der §§ 8 bis 10 in Kraft.

§ 8. Befinden sich Personen an Bord, welche während der Reise an der Pest, der Cholera oder dem gelben Fieber gelitten haben oder zur Zeit an einer dieser Krankheiten leiden, oder derselben verdächtig sind, so sind sie sofort in ein zur Aufnahme und Behandlung derartiger Kranken geeignetes isolirtes Lokal zu bringen, unter Trennung der wirklich erkrankten und der nur verdächtigen Personen. Sie verbleiben dort bis zur Genesung oder Beseitigung des Verdachts. Befinden sich Leichen solcher Personen an Bord, so sind sie unter den erforderlichen Vorsichtsmassregeln zu bestatten.

Kleider, Wäsche und Betten, welche von Personen benutzt worden sind, die an einer der vorgenannten Krankheiten gelitten haben, müssen vernichtet werden; die sonstigen Effekten solcher Personen und die Schiffsräume, in welchen sie sich aufgehalten haben, sind zu desinficiren.

Die Besatzung und die Reisenden an Bord eines solchen Schiffes (Abs. 1) sind der ärztlichen Beobachtung in einem isolirten Raume zu unterwerfen. Die vom Tage der Isolirung an zu rechnende Dauer der Beobachtung beträgt:

bei Verdacht der Pest 7 Tage, bei Verdacht der Cholera 6 Tage, bei Verdacht des gelben Fiebers, sofern die Ankunft in den Monaten Juli oder August erfolgt, 6 Tage, — in allen übrigen Fällen höchstens 6 Tage. Die Dauer der Beobachtung wird entsprechend abgekürzt, wenn der Krankheitsverdacht vor Ablauf der festgesetzten Frist sich als unbegründet herausstellt.

Die Kleider der unter Beobachtung stehenden Personen sind zu desinficiren oder zu vernichten; ihre sonstigen Effekten und die von ihnen benutzten Schiffsräume sind zu desinficiren. Je nach den Umständen ist die Desinfektion auch auf die Personen, selbst einschliesslich des Pflege- und des Dienstpersonals, zu erstrecken. Personen, welche während der Dauer der Beobachtung erkrankten, unterliegen den Vorschriften in Abs. 1 und 2.

Der an Bord gewesene Lootse ist nach dem Ermessen des untersuchenden Arztes zu desinficiren.

§ 9. Hat das Schiff giftfangende Waaren aus solchen Gegenden an Bord, welche gemäss § 1 Ziffer 2 als pestverdächtig anzusehen sind, oder hat das Schiff in derartigen Orten giftfangende Waaren geladen, so dürfen dieselben erst nach vorgängiger Unschädlichmachung in den Verkehr gebracht werden.

Die Wiederausfuhr der Gegenstände ist gestattet, muss jedoch ohne Umladung geschehen.

Als giftfangende Gegenstände im Sinne dieser Verordnung gelten namentlich Hadern oder Lumpen, gebrauchte Leib- oder Bettwäsche, gebrauchte Kleider, Papierabfälle, Flachs, Hanf, Werg, thierische Abfälle (Knochen, Blasen, Därme u. dergl.), Felle, Häute, Haare, Borsten, Federn, Wolle, Filz, Pelzwerk, Kürschnerwaaren, wollene oder seidene Waaren.

Die Schiffsräume, in welchen derartige Gegenstände verdächtiger Provenienz (Abs. 1) verladen gewesen sind, müssen desinficirt werden.

§ 10. Der Bilgeraum der unter § 1 Ziffer 2 und 4 fallenden Schiffe ist mit seinem Inhalte zu desinficiren. Je nach den Umständen ist die Desinfektion auch auf sonstige Räume solcher Schiffe zu erstrecken.

§ 11. Bei unentschiedenen Krankheitsfällen kann das Schiff einer nach den Umständen zu bemessenden Beobachtungs-Quarantaine unterworfen und eventuell die Zuziehung weiterer Sachverständiger angeordnet werden.

§ 12. Können die in den §§ 8 bis 11 aufgeführten Vorsichtsmassregeln in einem Hafen nicht getroffen werden, so ist das Schiff an einen mit den erforderlichen Einrichtungen versehenen Hafen zu verweisen.

§ 13. Strandet ein den Bestimmungen der Verordnung unterliegendes Schiff an der deutschen Küste, so haben die Strandbehörden die erforderlichen Massnahmen im Sinne dieser Verordnung zu treffen.

Läuft ein solches Schiff einen deutschen Hafen als Nothhafen an, so kann es daselbst unter Bewachung und unter Beobachtung der von der Hafenbehörde vorzuschreibenden Sicherheitsmassregeln so lange unter Quarantaineflagge liegen bleiben, als der Nothfall dauert, und darf die erforderliche Hülfe erhalten.

§ 14. Auf die Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine finden die Vorschriften der Verordnung nicht Anwendung.

### Fragebogen.

Die nachstehenden Fragen sind von dem Schiffer und dem Steuermann alsbald nach Empfang des Fragebogens schriftlich der Wahrheit gemäss vollständig zu beantworten. Die Richtigkeit der Antworten ist durch eigenhändige Namensunterschrift zu versichern und auf Erfordern eidlich zu bestärken. Der ausgefüllte Fragebogen ist nebst

1. der Musterrolle,
  2. dem Gesundheitspasse des Abgangshafens und der etwa während der Reise berührten Plätze,
  3. denjenigen sonstigen Papieren, aus denen hervorgeht, an welchen Tagen das Schiff den Abgangshafen verlassen bzw. die unterwegs berührten Plätze angelaufen und wieder verlassen hat,
- zur Verfügung der Behörde zu halten.

1. Wie heisst das Schiff?
2. Wie heisst der Schiffer (Kapitän)?
3. Unter welcher Flagge fährt das Schiff?
4. Wo hat das Schiff seine Ladung eingenommen?
5. Wann hat das Schiff den Abgangshafen erreicht?  
Wann hat es denselben verlassen?
6. Welche Plätze hat das Schiff auf seiner Reise berührt?  
Wann ist dies geschehen? (bezüglich eines jeden Platzes zu beantworten).
7. Hat das Schiff unterwegs mit einem andern Schiffe Verkehr gehabt?  
Wann hat der Verkehr stattgefunden?  
Worin bestand derselbe?  
Woher kam das fremde Schiff?
8. Nach welchem Platze ist das Schiff bestimmt?
9. Hat das Schiff einen Gesundheitspass vom Abgangshafen?  
Von den während der Reise berührten Plätzen?
10. Hat das Schiff irgendwo in Quarantaine gelegen?  
Wo?  
Wann?  
Wie lange?
11. War an dem Abgangshafen oder an einem der Plätze, welche das Schiff berührt hat, die Pest, das gelbe Fieber oder die Cholera ausgebrochen, als das Schiff sich dort befand?
12. Wie gross ist die Zahl  
der Besatzung  
der Reisenden  
an Bord?
13. Hat das Schiff unterwegs Personen aufgenommen?  
Wo?
14. Sind an Bord Alle gesund oder ist ein Kranker an Bord?
15. Ist während der Reise an Bord Jemand krank gewesen?  
An welcher Krankheit?
16. Ist Jemand von der Besatzung oder von den Reisenden auf der Reise gestorben?  
An welcher Krankheit?  
Wann?
17. Befinden sich die Betten oder die Kleidungsstücke, welche der (die) Verstorbene(n) an Bord benutzt hat (haben), noch auf dem Schiffe?
18. Aus was für Gütern besteht die Ladung?

Sind darunter Hadern oder Lumpen, gebrauchte Leib- oder Bettwäsche, gebrauchte Kleider, Papierabfälle, Flachs, Hanf, Werg, thierische Abfälle (Knochen, Blasen, Därme und dergl.), Felle, Häute, Haare, Borsten, Federn, Wolle, Filz, Pelzwerk, Kürschnerwaaren, wollene oder seidene Waaren?

Die Richtigkeit und Vollständigkeit vorstehender Antworten versichern wir hierdurch und erklären uns zur eidlichen Bestärkung derselben bereit.

....., den ..... ten ..... 188.....  
Der Schiffer, ..... Der Steuermann.

Der vorstehenden Versicherung und Erklärung trete ich bezüglich der auf die Fragen unter Nr. 14, 15 und 16 erteilten Antworten hiermit bei.

....., den ..... ten ..... 188.....  
Schiffsarzt.

Die Erhebung der Quarantaine-Gebühren bleibt den einzelnen deutschen Seestaaten vorbehalten.

**5. Zollamtliche Behandlung der Seeschiffe.** Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Ausgeschlossen von diesem Reichszollgebiet sind: 1) Die Hafenanlagen in Bremerhaven und die daran grenzenden Petroleum-Lagerplätze; 2) die Hafenanlagen in Geestemünde und die daran grenzenden Petroleum-Lagerplätze; 3) der Freibeizirk der Stadt Bremen am rechten Weserufer; 4) der Hafen zu Brake; 5) die Hafenanlagen zu Cuxhaven; 6) das Freihafengebiet zu Hamburg. Innerhalb dieser Freigegebiete ist der Schiffsverkehr, die Ein- und Ausladung, sowie die Lagerung und Behandlung der Waaren von jeder Zollkontrolle befreit. Für das Reichszollgebiet indessen sind unterm 25. Juli 1888 vom Bundesrath folgende Normativbestimmungen über Waaren-Einfuhr und Waaren-Ausfuhr seewärts erlassen worden:

## I. Vorschriften für die Einfuhr.

### 1. Einfahrt in den Hafen.

#### A. Für Häfen mit Ansageposten.

5. Jeder nach § 21 des Vereinszollgesetzes zur Einhaltung der Zollstrasse verpflichtete Schiffsführer, welcher in einen Hafen einzulaufen beabsichtigt, hat sich bei dem Ansageposten zu melden und dem mit der Abfertigung beauftragten Beamten, dessen Ankuft abzuwarten ist, sämtliche über seine Ladung sprechende Papiere abzugeben. Der Schiffsführer ist zugleich verpflichtet, dem Ansageposten eine von ihm unterzeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und etwaiger geheimer Behältnisse — Lukendeklaration — zu übergeben, auch dem Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zu zeigen.

6. Wo es die örtlichen Verhältnisse räthlich machen, können in Verbindung mit den Vorschriften unter Nr. 5 in die Hafenregulative Bestimmungen aufgenommen werden, nach denen die einlaufenden Schiffe an einer bestimmten Stelle in der Nähe des Ansagepostens vor Anker zu gehen, bezw. anzuhalten haben und die gewählte Stelle ohne Erlaubniss der Zollbeamten vor geschlossener Abfertigung nicht verlassen dürfen, und wodurch einem unerlaubten Verkehr zwischen den Schiffen und dem Lande vorgebeugt wird.

7. Für die Weiterfahrt tritt in der Regel amtliche Begleitung ein, doch kann nach dem Ermessen des Amtes statt der Begleitung Schiffsverschluss in Anwendung kommen, wo die örtlichen Verhältnisse keine Bedenken ergeben. Letzteren Falls sind die Zugänge zu den Laderäumen, soweit dieselben die Anlegung eines sicheren Verschlusses gestatten, amtlich zu verschliessen und die in nicht verschliessbaren Räumen befindlichen, von dem Schiffsführer mündlich anzugebenden Waaren in der Lukendeklaration (Nr. 5) oder in dem Ansagezettel (Nr. 8) nach Stückzahl, Verpackungsart etc. so vollständig als thunlich zu verzeichnen.

Wenn amtliche Begleitung des Schiffes angeordnet wird, bedarf es der Verschlussanlage und der Aufzeichnung der in nicht verschliessbaren Räumen befindlichen Waaren nicht. Ausnahmsweise kann für den Verkehr in den einzelnen Hafenplätzen sowohl von der amtlichen Begleitung, als von dem Schiffsverschluss abgesehen werden.

8. Die nach Nr. 5 abgegebenen Ladungspapiere werden demnächst von dem Ansageposten nebst der Lukendeklaration in Gegenwart der Schiffsführer eingesiegelt, an das betreffende Grenz Zollamt adressirt und mit dem von dem Ansageposten auszufertigenden Ansagezettel, falls amtliche

Begleitung eintritt, dem begleitenden Beamten, andernfalls dem Schiffsführer zur Abgabe bei dem Grenzzollamt ausgehändigt. Auf dem Ansagezettel ist die Anzahl der angelegten Bleie und Siegel in Buchstaben zu vermerken.

Hierauf hat der Schiffsführer den Weg zum Grenzzollamt ohne weiteren, als den durch natürliche Hindernisse bedingten Aufenthalt und ohne dass die Ladung eine Veränderung erleidet, fortzusetzen.

9. Abweichungen von den Vorschriften unter Nr. 7 und 8 können mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse nöthig werden:

- a) für Häfen, in denen die Einrichtung besteht, dass die begleitenden Beamten erst auf dem Wege vom Ansageposten zum Grenzzollamt aufgenommen werden, oder für welche hinsichtlich der Kontrolirung des Transports auf diesem Wege noch andere besondere Verhältnisse zu berücksichtigen sind;
- b) für Häfen, woselbst nur Schiffsbegleitung in Anwendung kommt;
- c) für Häfen, bei denen die Entfernung vom Ansageposten zum Grenzzollamt so kurz ist, dass sich vom Ansageposten oder vom Lande aus die Fahrt des Schiffes bis zum Grenzzollamt leicht überwachen lässt, und in welchen deshalb die Verschlussanlage oder die Anordnung der amtlichen Begleitung bei dem Ansageposten nur ausnahmsweise einzutreten hat;
- d) auch wird in geeigneten Fällen, namentlich wenn amtliche Begleitung stattfindet, zu gestatten sein, dass die Abgabe der Lukendeklaration oder die Revision der Schiffszugänge erst bei dem Grenzzollamt eintritt, wie es auch zugelassen werden kann, die Abgabe der Schiff- Provisionsliste (Nr. 19 c) bei dem Ansageposten vorzuschreiben.

10. Den Führern der periodisch den Hafen besuchenden Schiffe kann gestattet werden, statt der jedesmaligen Ausfertigung einer Lukendeklaration (Nr. 5) eine einmalige Lukendeklaration auszustellen, welche nach erfolgter amtlicher Beglaubigung an Bord des Schiffes zur Einsicht der Beamten bereit zu halten und nur bei eintretenden Veränderungen zu erneuern ist.

11. Unmittelbar nach der Ankunft der vom Ansageposten abgefertigten Schiffe bei dem Grenzzollamt hat der Schiffsführer den ihm angewiesenen Platz einzunehmen und sich demnächst persönlich oder durch einen legitimirten Stellvertreter bei dem Amte, welchem gleichzeitig der von dem Ansageposten ausgefertigte Ansagezettel und die daselbst unter Siegel gelegten Schiffspapiere zu übergeben sind, zu melden und sich über die gewünschte Zollabfertigung zu erklären. Sind die Papiere, weil das Schiff unter Begleitung angekommen ist, nicht in Händen des Schiffsführers, so hat derselbe dem Zollamt darüber Anzeige zu machen, damit letzteres die Ablösung der Begleitung und die Ablieferung der Papiere veranlassen kann.

12. Das weiter einzuhaltende Verfahren ist übereinstimmend mit dem nachstehend für die Grenzzollämter ohne Ansageposten vorgeschriebenen, mit der Modifikation, dass bei den Grenzzollämtern mit Ansageposten die Schiffspapiere und Lukendeklarationen bereits bei dem Ansageposten abgegeben werden und dass der bei dem Ansageposten angelegte Verschluss (Nr. 7), wenn derselbe bei der vorläufigen Revision des Schiffes (Nr. 21) als sichernd erkannt wird, bis zur Löschung der Ladung bezw. bei der Weiterabfertigung belassen werden kann.

13. Die Bestimmungen unter Nr. 5 bis 12 finden auch bei solchen Grenzzollämtern Anwendung, welche zu Ansageposten für andere Grenzzollämter erklärt sind, insoweit bei ersteren die Abfertigung der eingehenden Schiffe im Ansageverfahren beantragt wird. Hinsichtlich der bei jenen Aemtern vorzunehmenden zollamtlichen Abfertigungen sind, neben den bezüglich ihrer Abfertigungsbefugnisse getroffenen Bestimmungen (Nr. 3b), die nachfolgenden Vorschriften für Häfen ohne Ansageposten massgebend.

## B. Für Häfen ohne Ansageposten.

14. Jeder nach § 21 des Vereinszollgesetzes zur Einhaltung der Zollstrasse verpflichtete Schiffsführer hat sich unmittelbar nach der Ankunft im Hafen bei der Hafenbehörde anzumelden und den ihm angewiesenen Platz einzunehmen. Derselbe hat sich sodann persönlich oder durch einen legitimirten Stellvertreter bei dem Zollamte zu melden und unter Abgabe sämtlicher über seine Ladung sprechenden Papiere über die gewünschte Zollabfertigung zu erklären.

15. Bei Schiffen, welche im Ansageverfahren weiter abgefertigt werden sollen (Nr. 34), kann zugelassen werden, dass die Schiffspapiere den zum Zweck der Zollabfertigung abgesendeten Beamten an Bord ausgehändigt werden.

16. Bevor die vorläufige Revision des Schiffes stattgefunden hat (Nr. 21), darf dasselbe ohne Erlaubniss der Zollbehörde weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Schiffen unterhalten. Auch kann vorgeschrieben werden, dass die Schiffe bis zur Beendigung der vorläufigen Revision an üblicher Stelle zu flaggen haben.

17. Die Zollbehörde ist befugt, das Schiff sofort nach der Ankunft durch ihre Beamten besetzen zu lassen. Derselben ist von jeder Veränderung des Anlegeplatzes zuvor Anzeige zu machen.

18. Den an Bord befindlichen Passagieren ist das Verlassen des Schiffes nach der Abfertigung ihres Reisegepäcks, welche auf geschehene Anzeige bei dem Amte mit thunlichster Beschleunigung vorzunehmen ist, gestattet.

Auf zollpflichtige, zum Handel bestimmte Waaren, welche Reisende mit sich führen, finden die Bestimmungen unter Nr. 19 ff. Anwendung.

## 2. Abfertigung im Hafen.

### A. Abfertigung der zu entlöschenden Schiffe.

19. Innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft im Hafen hat der Schiffsführer oder ein Bevollmächtigter desselben

- a) eine generelle Deklaration über die Ladung (Manifest),
- b) eine Deklaration über die Zugänge zu dem Schiffsraum und etwaige geheime Behältnisse (Lukendeklaration) und
- c) eine Deklaration über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft, der Passagiere und für das Schiff bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, sowie die Schiffs-Inventariestücke (Schiffs-Provisionsliste),

unter Beobachtung der zugehörigen Anleitungen auszufertigen und bei dem Zollamte einzureichen. Die Frist zur Einreichung der vorstehend bezeichneten Deklarationen kann auf Antrag der Beteiligten von dem Zollamte angemessen verlängert werden.

Statt der generellen Deklaration (a) darf sogleich die spezielle Deklaration (Nr. 25), welche alsdann auch auf die für die erstere vorgeschriebenen besonderen Angaben zu erstrecken ist, abgegeben werden.

Bei unbeladenen Schiffen kann von der Abgabe der generellen Deklaration abgesehen und die Erklärung des Schiffsführers, dass er keine Ladung an Bord habe, für genügend angesehen werden. Ebenso kann bei solchen Schiffen die Abgabe der Lukendeklaration erlassen werden.

Bei Schiffen, welche während ihres Aufenthalts im Hafen unausgesetzt unter amtlicher Aufsicht stehen, kann von der Abgabe der Schiffs-Provisionsliste abgesehen werden.

20. Zur Ausstellung der generellen Deklaration (Nr. 19a) werden die dem Amte übergebenen Ladungspapiere (Nr. 14) nach erfolgter Abstempelung und Nummerirung dem Schiffsführer zurückgegeben.

Die der Deklaration wieder beizufügenden Ladungspapiere sind sodann von dem Amte mit der Deklaration zu vergleichen und, wenn sich hierbei Übereinstimmung ergibt, bzw. nach stattgehabter Erörterung etwaiger Abweichungen und Berichtigung der Deklaration, dem Schiffsführer wieder zuzustellen.

Die Schiffs-Provisionsliste (Nr. 19c) ist in zwei Exemplaren auszufertigen, von welchen das eine nach geschehener Revision (Nr. 21) von dem Schiffsführer bis zum Wiederausgang in See an Bord in Verwahrung zu nehmen ist.

Bei Schiffen, auf denen über die an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffers bestimmten Mund- und anderen Vorräthe, sowie über die Schiffs-Inventariestücke genau Buch geführt wird, kann in der Schiffs-Provisionsliste auf die betreffenden Bücher Bezug genommen werden; es bedarf dann der speziellen Eintragung der in den letzteren nachgewiesenen Gegenstände in der Schiffs-Provisionsliste nicht. Die gedachten Anschreibungen sind den revidirenden Zollbeamten zur Visirung vorzulegen.

21. Nach erfolgter Uebergabe der unter Nr. 19 genannten Deklarationen erfolgt die vorläufige Revision der Schiffe. Durch dieselbe sollen die Beamten davon Ueberzeugung erlangen:

- a) dass die von dem Schiffsführer abgegebene Lukendeklaration (Nr. 19b) hinsichtlich der Zugänge zum Schiffsraum und etwaiger geheimer Behältnisse, welche den Beamten an Ort und Stelle zu zeigen sind, vollständig und richtig ist;
- b) dass die als verschlussfähig bezeichneten Waarenräume des Schiffes sich zur Anlegung eines sichernden amtlichen Verschlusses eignen;
- c) dass alle ausserhalb dieser Räume befindlichen Waaren in der generellen Deklaration angegeben sind.

Zugleich findet die spezielle Revision des Proviant's, sowie der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäcks der Passagiere, sofern nicht das letztere bereits nach Nr. 18 abgefertigt ist oder dafür Abfertigung unter Begleitschein-Kontrolle beantragt wird, statt, inglichen, soweit thunlich, die Revision der Schiffsvorräthe, der Utensilien und Inventariestücke (vergl. Nr. 31).

22. Der Schiffsproviant wird insoweit zollfrei und ausser Kontrolle gelassen, als derselbe den muthmasslichen Bedarf der Schiffsmannschaft während der Dauer des Aufenthalts des Schiffes im Lande nicht übersteigt. Dagegen werden die diesen Bedarf übersteigenden Mengen zur Verzollung gezogen oder auf den Antrag des Schiffsführers unter amtlichen Verschluss gesetzt.

Letztere können auch in die Niederlage aufgenommen oder in geeigneten Fällen unverschlossen in den Händen des Schiffsführers belassen werden.

Wird bei längerem Aufenthalt des Schiffes im Hafen der freigelassene Vorrath erschöpft, so kann ein weiterer Theil zollfrei verabfolgt werden, in welchem Falle beiden Exemplaren der Provisionsliste eine bezügliche amtliche Bemerkung beizufügen ist.

Derjenige Schiffsproviant, welcher an das Land gebracht werden soll, um dort in den freien Verkehr zu treten, unterliegt der Verzollung (vergl. Nr. 47).

23. Die mit den Schiffen in das Zollgebiet eingegangenen gewöhnlichen Schiffsutensilien bleiben zollfrei.

Alle übrigen beweglichen Inventariestücke sind, so lange sie an Bord bleiben, ebenfalls zollfrei.

Schiffs-Inventariestücke der im Absatz 2 gedachten Art, welche an das Land gebracht werden sollen, sind anzumelden und unterliegen, wenn sie in den freien Verkehr treten, dem tarifmässigen Eingangszoll, insofern deren Abstammung aus dem Inlande oder deren bereits erfolgte Verzollung bzw. Freischreibung nicht nachgewiesen wird, oder soweit sie nicht als Reisegeräth zollfrei sind.

Behufs Erleichterung des Nachweises über die inländische Abstammung etc. können die Schiffsführer amtlich beglaubigte Inventarienzettel führen, in welche der Zugang an inländischen oder aus dem freien Verkehr des Inlandes stammenden neuen Inventarienzetteln amtlich nachzutragen ist. Walten gegen die Identität der eingeführten Inventarienzettel mit den im Inventarienzettel aufgeführten keine Bedenken ob, so kann von einem speziellen Nachweise der Identität abgesehen werden.

24. Sobald die vorläufige Revision des Schiffes (Nr. 21) beendet ist, werden die Waarenräume desselben und die etwa die Deck- und Kajütfracht bildenden zollpflichtigen Waaren, soweit sie dazu geeignet sind und deren spezielle Revision nicht sofort bewirkt werden kann, ferner die etwa noch nicht abgefertigten Schiffsvorräte und Inventarienzettel unter amtlichen Verschluss gesetzt, oder das Schiff bleibt unter amtlicher Bewachung.

25. Binnen einer von der Zollbehörde örtlich zu bestimmenden Frist nach der Ankunft des Schiffes im Hafen hat der Schiffsführer oder der Waarenempfänger die eingegangenen Waaren dem Grenzzollamte speziell zu deklarieren. Zur speziellen Deklaration der unter der Ladung befindlichen zollfreien Gegenstände, welche bei dem Grenzzollamt in den freien Verkehr treten sollen, kann die generelle Deklaration mitbenutzt werden. Letztere ist alsdann durch die Angabe der Waarenmenge und soweit nöthig durch genauere Bezeichnung der Waarengattung zu ergänzen (vergl. auch Nr. 19 Abs. 3). Wird die Deklaration durch den Waarenempfänger übergeben, so kann das Amt verlangen, dass derselbe sich durch Vorzeigung des Konnossements oder in sonst geeigneter Weise als solcher legitimire.

26. Die Entlöschung der Schiffe darf nur an der von der Zollbehörde dazu bestimmten Stelle erfolgen. Die Zulassung zur Entlöschung geschieht in der durch die Uebergabe der speziellen Deklarationen bedingten Reihenfolge. Unter sonst gleichen Voraussetzungen entscheidet hierbei die Zeit der Ankunft der Schiffe im Hafen.

27. In Fällen dringenden Bedürfnisses, z. B. bei beschädigten Schiffen, kann mit Genehmigung des Amtes die sofortige Entlöschung erfolgen. Bei den Dampfbooten wird auf thunliche Beschleunigung der Abfertigung Bedacht genommen werden.

28. Die Entlöschung ist vor der Uebergabe der generellen und speziellen Deklaration zulässig, wenn die Ausladung unter amtlicher Aufsicht erfolgt und geeignete Räume vorhanden sind, um die ausgeladenen Waaren bis zum Zeitpunkt der Zollabfertigung unter sicheren amtlichen Verschluss zu nehmen.

29. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Entlöschung, nachdem das Zollamt die Anweisung dazu ertheilt hat, ohne Zögerung zu bewirken und zu diesem Zweck eine angemessene Zahl Arbeiter zu stellen, widrigenfalls das Amt die Entlöschung auf seine Gefahr und Kosten herbeiführen kann. — Nach örtlichem Bedürfnisse kann die Ausladung durch Führung von Notizbüchern, Ausladescheinen etc. kontrollirt werden.

30. Hinsichtlich der Abfertigungsstunden sind die Bestimmungen im §. 133 des Vereinszollgesetzes massgebend (Oktober—Februar inclusive Vormittags von 7<sup>1/2</sup>—12 Uhr und Nachmittags von 1—5<sup>1/2</sup> Uhr, in den übrigen Monaten von 7—12 Uhr und von 2—5 Uhr).

Wenn die Ausladung eines Schiffes auf Antrag des Schiffsführers ausnahmsweise zur Nachtzeit gestattet wird, hat der Schiffsführer auf seine Kosten für die erforderliche Beleuchtung zu sorgen.

31. Nach beendigter Entlöschung erfolgt die Abfertigung der Schiffsvorräte, Utensilien und Inventarienzettel, soweit solche nicht bereits bei der vorläufigen Revision des Schiffes (Nr. 21) bewirkt worden ist, und die Schlussrevision des Schiffes. Bei letzterer sind sämtliche Räume des Schiffes zu revidiren, um Sicherheit darüber zu erlangen, dass sich keine undeklarirten zollpflichtigen Gegenstände mehr an Bord befinden.

Nach der Schlussrevision hat der Schiffsführer den Löschplatz auf Verlangen des Amtes mit dem Schiffe ungesäumt zu verlassen.

32. Die entlöschten Gegenstände werden sogleich an der Ausladestelle nach Massgabe des Vereinszollgesetzes und der auf Grund desselben erlassenen Regulative und sonstigen allgemeinen Vorschriften revidirt und abgefertigt und müssen hierauf, insoweit das Zollamt keine Ausnahmen gestattet, sogleich von der Revisionsstelle entfernt werden.

### B. Abfertigung der weitergehenden Schiffe.

33. Auf Antrag des Schiffsführers kann mit Genehmigung des Grenzzollamtes das Schiff ohne vorgängige Entlöschung auf ein zur Vornahme der Abfertigung desselben befugtes Amt im Innern im Ansageverfahren oder unter Begleitscheinkontrolle abgelassen werden. Die betreffenden Aemter sind in dem Hafenregulativ für das Grenzzollamt anzugeben.

34. Bei Anwendung des Ansageverfahrens erfolgt die Abfertigung nach den Vorschriften unter Nr. 5 bis 10.

Das Schiff wird in der Regel mit zwei Beamten besetzt, welche dasselbe zu beaufsichtigen und nach dem Bestimmungsort zu begleiten haben. Dem Ermessen des Amtes bleibt es überlassen, das Schiff nur mit einem Beamten zu besetzen, wenn dies zur Sicherung des Zollinteresses ausreichend erscheint.

Befindet sich vor dem Grenzzollamt ein Ansageposten, so wird der etwa von letzterem angelegte Verschluss bei der Besetzung des Schiffes durch die Aufsichtsbeamten abgenommen und für den Weitertransport zum Bestimmungsort ein neuer Ansagezettel ausgefertigt (Nr. 15).

35. Den Führern der nach Nr. 34 im Ansageverfahren abgefertigten Schiffe kann die Annahme von Beiladungen von Passagier-Effekten und anderen im freien Verkehr befindlichen Gegenständen, sowie von unter Begleitschein-, Deklarationsschein-, oder Uebergangsschein-Kontrolle abgefertigten Waaren, insofern diese Gegenstände gesondert von den übrigen Gütern geladen werden können, gestattet werden.

Der Schiffsführer hat alsdann ein Verzeichniß der beizuladenden Gegenstände, auf Grund dessen die Verladung derselben amtlich zu kontrolliren ist, nebst den über diese Gegenstände sprechenden Papieren zu übergeben, welche letzteren nebst dem genannten Verzeichniß einzusiegeln und den Begleitungsbeamten zur Abgabe an das Amt des Bestimmungsortes zu übergeben sind.

36. Soll die Ladung des Schiffes ohne Entlöschung des letzteren unter Begleitscheinkontrolle weiter abgefertigt werden, so finden die Bestimmungen unter Nr. 19 bis 25 Anwendung. Die Abfertigung erfolgt auf Grund der abzugebenden speziellen Deklaration; einer vorgängigen Revision der Waaren bedarf es nicht, sofern die Deklaration den gesetzlichen Erfordernissen entspricht.

37. Der Weitertransport geschieht unter Schiffsverschluss oder, insofern kein sicherer amtlicher Verschluss angelegt werden kann, unter amtlicher Begleitung. Die Lukendeklaration (Nr. 19b) und die Schiffs-Provisionsliste (Nr. 19c) nebst den Schiffspapieren werden amtlich versiegelt und dem Schiffsführer bezw. den begleitenden Beamten nebst dem Begleitschein zur Ablieferung an das Begleitschein-Empfangsammt übergeben.

Hinsichtlich etwaiger Beiladungen ist nach den Bestimmungen unter Nr. 35 zu verfahren.

38. Die Abfertigung nach den Bestimmungen unter Nr. 33 ist auch dann zulässig, wenn ein Theil der Ladung bei dem Grenzzollamt entlöschet und nur der Rest ohne Ausladung weiter befördert werden soll. Auf den zu entlöschenden Theil finden alsdann die Vorschriften unter Nr. 19 bis 32 bezw. Nr. 46 und auf den weitergehenden Theil die betreffenden Bestimmungen unter Nr. 33 bis 37 Anwendung.

Soll der weitergehende Theil der Ladung mit Begleitschein abgefertigt werden, so ist derselbe getrennt von dem zur Ausladung bestimmten Theil speziell zu deklariren (vergl. auch Nr. 44 und 45).

39. Die Schiffer müssen ihre Fahrt zum Bestimmungsort unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch natürliche Hindernisse unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Die Schiffe dürfen ohne Erlaubniß der Zollbehörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit anderen Schiffen Verkehr treiben.

40. Das weiter einzuhaltende Verfahren richtet sich nach den für die Abfertigung im Hafen des Bestimmungsortes ergangenen betreffenden Vorschriften.

## C. Besondere Bestimmungen.

### a. Schiffsleichterungen.

41. Soll die Ladung eines Schiffes vor dem Eintritt in den Hafen ganz oder theilweise in Leichterschiffe umgeladen werden, so hat der Schiffsführer dem Grenzzollamt hiervon unter Uebergabe der über die Ladung sprechenden Papiere Anzeige zu machen und für jedes Leichterschiff einen Leichterladeschein zu erwirken.

Die Umladung erfolgt unter amtlicher Aufsicht. Für den Weitertransport der Waaren zum Grenzzollamt findet nach Anordnung desselben Schiffsverschluss oder amtliche Begleitung Anwendung; geeignetenfalls kann von Beidem abgesehen werden.

Der Leichterladeschein, in welchem von dem kontrollirenden Beamten die umgeladenen Kolli zu verzeichnen sind, ist nach Beendigung der Umladung mit einer bezüglichen Bescheinigung des kontrollirenden Beamten und der unterschriftlichen Anerkennung durch den Führer des Leichterschiffes zu versehen und dem letzteren, bezw. dem begleitenden Beamten, versiegelt zur Beförderung an das Grenzzollamt zu übergeben.

Mit Genehmigung der Zollbehörde kann von der Ausstellung eines Leichterladescheins und der Aufzeichnung der in die einzelnen Leichterschiffe umgeladenen Waaren abgesehen werden.

42. Wenn die Leichterung bei dem Ansageposten oder bei dem Grenzzollamt vorgenommen werden soll, so ist ebenfalls nach den Bestimmungen unter Nr. 41 zu verfahren. Im Uebrigen sind für die Abfertigung bei dem Ansageposten die Bestimmungen unter Nr. 5 bis 8 und für das Verfahren bei dem Grenzzollamt die Bestimmungen unter Nr. 11 und 12 bezw. unter Nr. 14 bis 17 und hinsichtlich der bei dem Grenzzollamt zu entlöschenden Waaren die Bestimmungen unter Nr. 19 bis 32 massgebend.

Für Leichterschiffe bedarf es nur der einmaligen Abgabe der Lukendeklaration (Nr. 10), auch kann unter Umständen von derselben ganz abgesehen werden.

Im Falle der Leichterung bei dem Ansageposten sind die einzelnen Leichterschiffe in dem Ansagezettel zu bezeichnen.

Wenn die gesammte Ladung des Hauptschiffes in Leichterschiffe umgeladen worden ist, kann die Schlussrevision des ersteren (Nr. 31) sofort an Ort und Stelle vorgenommen werden.

43. Die nach Nr. 33 bis 38 gestattete Abfertigung der zu Wasser nach dem Bestimmungsorte weitergehenden Waaren im Ansageverfahren oder unter Begleitscheinkontrolle ist auch dann zulässig, wenn die Ladung zuvor ganz oder theilweise in Leichterschiffe umgeladen werden soll.

44. Bei der Abfertigung im Ansageverfahren finden die Bestimmungen unter Nr. 41 und 42 und bezw. unter Nr. 34 Anwendung. Diese Abfertigung ist unzulässig, wenn ein Leichterschiff Ladungen von verschiedenen Hauptschiffen einnimmt. Der Schiffsführer muss auch dann, wenn das

Hauptschiff seine Ladung ganz an Leichterschiffe abgegeben hat, für die Berichtigung des Deklarationspunktes am Bestimmungsorte persönlich oder durch einen Bevollmächtigten Sorge tragen.

45. Findet die Abfertigung unter Begleitscheinkontrolle statt (Nr. 36), so ist für jedes Leichterschiff und, wenn das Hauptschiff nicht bei dem Grenzzollamt zurückbleibt, auch für dieses ein besonderer Begleitschein auszufertigen.

#### b. Umladung auf Eisenbahnen.

46. Soll die Schiffsladung ganz oder theilweise auf der Eisenbahn weiter versendet werden, so geschieht die Entlöschung des Schiffes und die Verladung der Waaren zur Bahn unter amtlicher Aufsicht auf Grund der zu übergebenden generellen Deklaration. Die Abfertigung der auf der Eisenbahn weitergehenden Waaren erfolgt nach Massgabe der Bestimmungen des Eisenbahn-Zollregulativs. Der Abgabe einer speziellen Deklaration über dieselben bedarf es nicht.

Das gedachte Verfahren ist jedoch nur dann zulässig, wenn die Eisenbahn bis zum Hafen geführt ist und an dem Schienengeleise geeignete verschliessbare Räume zur Aufnahme der entlöschten Waaren bereitgestellt werden. Dasselbe kann sowohl bei Grenzämtern, als auch bei Aemtern im Innern, auf welche Schiffe im Ansageverfahren abgelassen werden, angewendet werden.

#### c. Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Schiffe.

47. Auf Schiffe, welche über See aus inländischen Häfen kommen, finden im Allgemeinen dieselben Vorschriften, wie auf die aus ausländischen Häfen kommenden Schiffe Anwendung.

Sind jedoch die Waaren von einem inländischen Amte nach den Bestimmungen unter Nr. 57 ff. unter Zollkontrolle zum Wiedereingange abgefertigt, so vertreten die amtlichen Bezeichnungen die generelle und die spezielle Deklaration (Nr. 19a und 25), und es erfolgt die Revision und weitere Abfertigung der betreffenden Waaren nach den bezüglichen allgemeinen Vorschriften.

Der Abgabe einer Lukendeklaration (Nr. 5 oder 19b) bedarf es nicht.

Die Schiffsvorräthe werden, wenn deren Abstammung aus dem freien Verkehr des Inlandes durch einen Deklarationsschein nachgewiesen wird, zollfrei gelassen, und ist alsdann die Angabe derselben in der Schiffs-Provisionsliste (Nr. 19c) nicht erforderlich.

Den amtlichen Bezeichnungen hat der Schiffsführer bei dem Wiedereingang schriftlich die Versicherung beizufügen, dass er keine anderen als die darin verzeichneten Frachtgüter an Bord habe. Sind unterwegs ausländische Güter beigeladen worden, so ist über die ganze Ladung eine generelle Deklaration abzugeben. Hinsichtlich des aus dem Inlande kommenden Theils der Ladung kann jedoch darin auf die bezügliche amtliche Bezeichnung verwiesen werden.

Die Weiterabfertigung der aus inländischen Häfen eingehenden Schiffe nach den Bestimmungen unter Nr. 33 bis 40 ist gestattet, wobei die die Ladung begleitenden amtlichen Bezeichnungen ebenfalls die Deklaration vertreten (Abs. 2).

48. Für Schiffe, welche regelmässig zwischen inländischen Häfen über See verkehren, können auf Grund des § 111 des Vereinszollgesetzes nach Bedürfniss besondere Erleichterungen zugestanden werden.

#### d. Abfertigung der wieder ausgehenden Schiffe.

49. Soll nur ein Theil der Ladung entlöschet, der Rest aber wieder ausgeführt werden, so hat der Schiffsführer den letzteren zwar in der generellen Deklaration (Nr. 19a) zu verzeichnen, jedoch nicht speziell zu deklarieren. Der zur Entlöschung bestimmte Theil ist nach den Vorschriften unter Nr. 25 ff. zu behandeln; der übrige Theil der Ladung bleibt bis zur Wiederausfuhr unter amtlicher Aufsicht.

50. Wenn der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung ebenfalls entlöschet werden muss, so ist derselbe auf Verlangen des Amtes speziell zu deklarieren. Von der speziellen Deklaration kann dann abgesehen werden, wenn die Wiederausfuhr voraussichtlich nach kurzer Zeit erfolgen wird und die Beaufsichtigung der Waaren keine Schwierigkeiten darbietet. Nach dem Ermessen des Amtes kann deren einstweilige Aufnahme in die Niederlage angeordnet werden.

Diese Bestimmungen finden auch dann Anwendung, wenn die Entlöschung des zum Eingang bestimmten Theiles der Ladung nicht in dem Hafen selbst, sondern nach vorgängiger Weiterabfertigung im Ansageverfahren oder unter Begleitscheinkontrolle in einem weiter zurückliegenden Hafen erfolgen und der übrige Theil der Ladung erst nach der Zurückkunft des Schiffes wieder aufgenommen werden soll.

51. Bei Schiffen, welche den Hafen besuchen, die jedoch demnächst mit der Ladung wieder in See gehen, einschliesslich der des Nothhafens oder des Winterlagers wegen einlaufenden Schiffe, bleibt es dem Ermessen des Amtes überlassen, sich auf die amtliche Bewachung oder Verschliessung des Schiffes zu beschränken, oder zugleich die Abgabe der unter Nr. 19 vorgeschriebenen Deklarationen zu verlangen. Das Amt ist befugt, die zur Sicherung des Zollinteresses etwa für nöthig erachteten sonstigen Massregeln zu treffen.

52. Schiffe, welche nur die Rhede besuchen, ohne mit den im Hafen befindlichen Schiffen oder mit dem Lande zu verkehren, sind den Vorschriften unter Nr. 14 ff. nicht unterworfen.

Wird ein solcher Verkehr beabsichtigt, so hat der Schiffsführer dies bei dem Grenzzollamte anzuzeigen und die von letzterem zu treffenden Anordnungen zu beobachten.

Die gleiche Verpflichtung besteht hinsichtlich solcher Schiffe, welche auf der Rhede einfristen. Das Grenzzollamt ist befugt, den Verkehr mit dem Lande auf bestimmte Tagesstunden und Uferstellen zu beschränken.



e. Verkehr mit Booten.

53. Beladene Boote, welche von der Rhede oder von Strandorten kommen, dürfen sich dem Ufer nur so weit nähern, als dies nach den örtlich erteilten Vorschriften gestattet ist. Unverdeckte Nachen, welche zollfreie Gegenstände geladen haben, unterliegen dieser Bestimmung nicht.

Mit zollpflichtigen oder mit verpackten zollfreien Gegenständen beladene Boote dürfen nur an den hierzu besonders bestimmten Stellen anlegen.

Neben dem Verkehr mit Booten, welche von der Rhede oder den Küstendörfern kommen, sind in den Regulativen für die Flusshäfen mit Seeverkehr auch Bestimmungen bezüglich des Verkehrs mit den Flussschiffen zu treffen.

f. Schleppdampfer.

54. Für Schleppdampfer können besondere Erleichterungen hinsichtlich der Abfertigung zugestanden werden.

g. Strandungen.

55. In Strandungsfällen hat das Grenzzollamt sofort nach erhaltener Anzeige die nach den Umständen erforderlichen Anordnungen zur Bergung der Waaren, der Schiffsvorräte und Inventariestücke, sowie zur Sicherung des Zollinteresses nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 82 und 117 des Vereinszollgesetzes und der hierzu erlassenen Ausführungsvorschriften zu treffen.

Den bezüglichlichen amtlichen Anordnungen haben sich der Schiffsführer und die Mannschaft des gestrandeten Schiffes zu unterwerfen.

## II. Vorschriften für die Ausfuhr.

### 1. Verfahren, wenn die Verladung in einem Ausgangshafen erfolgt.

#### A. Ausgangszollfreie Güter des freien Verkehrs.

56. Einer Anmeldung der zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter des freien Verkehrs, welche keinem Ausgangszolle unterliegen, bedarf es nicht.

#### B. Güter, welche einem Ausgangszoll unterliegen oder deren Ausfuhr nachgewiesen werden muss.

57. Die zur Ausfuhr seewärts bestimmten Güter, welche entweder

1. ausgangszollpflichtig sind, oder

2. deren Ausgang nachgewiesen werden muss, weil sie

a) der Zoll- oder Steuerkontrolle unterliegen,

b) mit dem Anspruch auf zollfreien Wiedereingang ausgeführt werden sollen,

c) mit dem Anspruch auf Zoll- oder Steuervergütung in das Ausland gehen,

darf der Schiffsführer nur dann zur Verladung annehmen, wenn die betreffenden Güter zuvor zollamtlich revidirt und abgefertigt, sowie mit den erforderlichen amtlichen Bezettelungen (den Quittungen über die Entrichtung des Ausgangszolles, Begleit- oder Uebergangsscheinen, Niederlage-Abmeldungen, Deklarationsscheinen, Ausfuhr-Anmeldungen) begleitet sind und mit denselben nach Kollizahl, Verpackungsart, Bezeichnung, sowie bezüglich des etwa angelegten amtlichen Verschlusses genau übereinstimmen.

Ausnahmsweise kann mit Genehmigung des Amtes die Revision der zu verladenden Gegenstände an Bord des Schiffes stattfinden.

Bei der Abfertigung von Gütern zum Wiedereingang in einen inländischen Hafen finden die allgemeinen Bestimmungen des Deklarationsschein-Regulativs mit der Massgabe Anwendung, dass es bei an sich zollfreien Gütern der Deklaration und der Ermittlung des Gewichts nicht bedarf.

Inwieweit die Vorschriften über die Abfertigung der ausgangszollpflichtigen Güter, der zur Ausfuhr mit Begleitscheinen, Uebergangsscheinen, Niederlage-Abmeldungen und Ausfuhr-Anmeldungen, sowie der zur Wiedereinfuhr mit Deklarationsscheinen bestimmten Gegenstände in die Hafenregulative aufzunehmen sein werden, bleibt der Bestimmung der obersten Landes-Finanzbehörde überlassen.

58. Der Schiffsführer hat die beabsichtigte Verladung von Gütern der in Nr. 57 bezeichneten Art unter Angabe des Namens, der Nationalität und der Tragfähigkeit des Schiffes, der Ladestelle und des Beginns der Verladung der Abfertigungsstelle anzumelden; die erste derartige Anmeldung hat vermittelst einer in zwei Exemplaren einzureichenden Ausgangsdeklaration zu erfolgen; bei etwaigen weiteren Anmeldungen ist auf die bereits eingereichte Ausgangsdeklaration Bezug zu nehmen. Jeder Anmeldung sind die betreffenden Bezettelungen beizufügen. Die Bezettelungen sind unter fortlaufenden Nummern in die Ausgangsdeklaration amtlich einzutragen.

59. Die Verladung darf nur unter amtlicher Aufsicht an einer von der Zollbehörde dazu allgemein bestimmten oder besonders genehmigten Stelle und innerhalb der bestimmten Geschäftsstunden (Nr. 30) stattfinden und ist mit thunlichster Beschleunigung zu Ende zu führen. Dieselbe ist in den betreffenden Bezettelungen amtlich zu bescheinigen.

60. Die Beiladung von ausgangszollfreien Gegenständen des freien Verkehrs ist gestattet. Dieselben müssen jedoch an der Einladestelle getrennt von den kontrollepflichtigen Gegenständen niedergelegt werden.

Ist das Schiff zum Wiedereingange in einen inländischen Hafen bestimmt, so sind auch die ihrer Gattung nach aus- und eingangszollfreien Gegenstände, welche mit kontrollepflichtigen Gütern zusammen verladen werden, mit Deklarationssscheinen abzufertigen und als kontrollepflichtig zu behandeln.

61. Während einer Unterbrechung der Verladung kann nach dem Ermessen des Amtes die amtliche Verschlussung der Zugänge zu den Laderäumen oder die amtliche Bewachung des Schiffes eintreten.

62. Das Schiff ist demnächst bis zum Ausgang unter Verschluss oder amtlicher Bewachung zu halten.

63. Sobald das Schiff zum Ausgange bereit ist, erfolgt die Schlussrevision desselben, bei welcher namentlich auch die Revision der wieder auszuführenden Proviant- und Schiffsvorräthe und der Inventariestücke vorzunehmen ist, sowie die Ausfertigung der Ausgangsdeklaration.

Auf der letzteren hat der Schiffsführer in beiden Exemplaren durch Namensunterschrift anzuerkennen, dass die Waaren, welche in den in der Ausgangsdeklaration aufgeführten Bezeichnungen angegeben sind, in dem Schiffe verladen sind.

64. Die Schiffs-Ausgangsdeklaration ist in beiden Exemplaren auszufertigen. Das Unikat wird mit den zugehörigen Bezeichnungen versiegelt, mit der Adresse desjenigen Amtes, bei welchem es vorzulegen ist, versehen und dem Schiffsführer übergeben; dasselbe bleibt solange beim Schiff, bis sämtliche zu der Ausgangsdeklaration gehörigen Bezeichnungen von ihr amtlich getrennt sind. Jede betheiligte Abfertigungsstelle hat in der Ausgangsdeklaration die Abnahme der von ihr zurückbehaltenen Bezeichnungen zu bescheinigen; wenn das Schiff mit noch verbleibenden Bezeichnungen nach einem inländischen Hafen weitergehen soll, so ist die Ausgangsdeklaration mit diesen Bezeichnungen versiegelt und entsprechend adressirt dem Schiffsführer zurückzugeben. Die Schiffs-Ausgangsdeklaration (Unikat) verbleibt bei derjenigen Abfertigungsstelle, bei welcher zuletzt Bezeichnungen abgenommen werden. Das Duplikat verbleibt bei der Abfertigungsstelle.

Wenn die zu verladenden kontrollepflichtigen Güter sämtlich nach ausländischen Häfen bestimmt sind und das Schiff direkt und ohne dass eine Anmeldung bei einem Ansageposten erforderlich ist, in See geht, so bedarf es der Einreichung der Schiffs-Ausgangsdeklaration nur in einem Exemplar, welches dann mit den zugehörigen Bezeichnungen bei der Ausfertigungsstelle verbleibt.

65. Gehört zu dem Ausgangsamt ein Ansageposten, so tritt für die Kontrolirung der Fahrt bis zum Ansageposten in der Regel amtliche Begleitung ein. Doch kann nach dem Ermessen des Amtes auch Schiffsverschluss angewendet oder auch ausnahmsweise von Beiden abgesehen werden.

66. Die Führer von Schiffen, deren Ladung lediglich in Waaren des freien Verkehrs, in Gegenständen, von denen der Ausgangszoll entrichtet ist, oder in Waaren besteht, welche unter Begleitschein- oder Uebergangsschein-Kontrolle auf andere inländische Aemter abgefertigt sind, können mit Genehmigung des Ausgangsamts von der Verpflichtung zur Anmeldung bei dem Ansageposten entbunden werden.

67. Bei Waaren, welche nach einem ausländischen Hafen bestimmt sind, wird der angelegte amtliche Verschluss bei dem Grenzzollamt, bezw. bei dem Ansageposten abgenommen, und es gelangen die zu der Ladung gehörigen amtlichen Bezeichnungen, nachdem darin die erforderlichen Ausgangsbescheinigungen erteilt sind, an das Grenzzollamt zurück.

68. Sind die Waaren zum Wiedereingange in einen inländischen Hafen bestimmt, so wird der angelegte amtliche Verschluss bei dem Ausgange belassen. Der Ausgang wird auf den Bezeichnungen bescheinigt, im Uebrigen ist nach Ziffer 64 zu verfahren.

69. Der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Ladung hinsichtlich der unter Zollkontrolle abgefertigten Waaren auf der Fahrt keinerlei Veränderungen erleidet und zum Zweck der Ausgangsabfertigung bei dem etwa vorhandenen Ansageposten vor Anker zu gehen oder beizudrehen, wenn nicht die Verpflichtung zur Anmeldung bei dem Ansageposten erlassen ist.

70. Jeder Schiffsführer, welcher zoll- oder kontrollepflichtige Gegenstände eingeführt oder zum Ausgange in Ladung genommen hat, kann verpflichtet werden, vor dem Verlassen des Hafens einen See-Ausgangspass zu erwirken, in welchem das Grenzzollamt bescheinigt, dass der Schiffsführer seinen zollgesetzlichen Verpflichtungen im Hafen genügt hat und dass das Fahrzeug ausgehen kann.

## 2. Verfahren, wenn die Verladung in einem Hafen im Innern stattfindet.

### A. Ausgangszollfreie Güter des freien Verkehrs.

71. Bei ausgangszollfreien Gütern des freien Verkehrs bedarf es einer Anmeldung der Verladung nicht

### B. Güter, welche einem Ausgangszolle unterliegen oder deren Ausfuhr nachgewiesen werden muss.

72. Bei Gütern, welche einem Ausgangszolle unterliegen oder deren Ausfuhr erwiesen werden muss (Nr. 57), hat, wenn sich am Verladungsorte eine zur Vornahme der Abfertigung

kompetente Stelle befindet, diese die Revision der Waaren vorzunehmen und das Einladen derselben, sowie nach bewirkter Verschlussanlage, welche in Schiffs- oder in Kolloverschluss bestehen kann, den Abgang des Transports, — das Grenzzollamt dagegen bezw. der zugehörige Ansageposten die mit unverletztem Verschluss erfolgte Ankunft und den Ausgang des Schiffes nach den Vorschriften unter Nr. 57 bis 70 zu kontrolliren.

73. Nach dem Ermessen des Amtes kann am Verladungsorte statt des amtlichen Verschlusses Begleitung des Schiffes durch Aufsichtsbeamte bis zum Grenzzollamte eintreten oder die Ausgangs-Abfertigung dem Grenzzollamt überwiesen werden (Nr. 78).

74. Die von dem Schiffsführer übergebene Schiffs-Ausgangsdeklaration, und zwar das Unikat (Nr. 58 und 64), in welcher die Art des angelegten Verschlusses bezw. die Abfertigung unter amtlicher Begleitung anzumerken ist, wird mit den zugehörigen Bezeichnungen eingesiegelt und dem Schiffsführer bezw. den Begleitungsbeamten zur Abgabe bei dem Grenzzollamt ausgehändigt.

75. Der Schiffsführer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Ladung auf dem Wege zum Grenzzollamt keinerlei Veränderung erleidet.

Hinsichtlich des Verfahrens bei der Ankunft am Bestimmungsort finden die Bestimmungen unter Nr. 14 bis 17 Anwendung.

76. Das Grenzzollamt, welchem die unter Nr. 74 genannten Papiere zu übergeben sind, prüft den angelegten Verschluss, unterwirft die Ladung, soweit sich hierzu ein Anlass ergibt, einer eingehenden Revision und ertheilt nach erfolgter Kontrollirung des Ausgangs des Schiffes in den zugehörigen Bezeichnungen die erforderlichen Ausgangs-Bescheinigungen. Ist die Ladung zur Ausfuhr nach einem ausländischen Hafen bestimmt, so werden letztere an das Amt des Verladungsortes zurückgesendet.

Sollen dagegen die verladenen Gegenstände zur Wiedereinfuhr in einen inländischen Hafen abgefertigt werden, so wird das Unikat der Schiffs-Ausgangsdeklaration mit den zugehörigen Bezeichnungen versiegelt und dem Schiffsführer mit entsprechender Adressirung zur Abgabe bei dem Wiedereingangsamte zurückgegeben.

77. Die in der vorstehend angegebenen Weise am Orte der Verladung abgefertigten Gegenstände können bei dem Grenzzollamte unter amtlicher Aufsicht umgeladen und, wenn dieselben zum Theil nach einem inländischen Hafen und zum Theil nach einem ausländischen Hafen bestimmt sind, ihrer verschiedenen Bestimmung gemäss weiter abgefertigt werden.

78. Wenn die zur Ausfuhr bestimmten Güter in einem Hafen verladen werden, woselbst die erforderliche Zollabfertigung nicht vorgenommen werden kann, oder aus anderen Gründen unterbleibt (Nr. 73), so hat sich der Schiffsführer bei dem Grenzzollamte anzumelden, welches die Abfertigung in gleicher Weise, wie bei den daselbst zur Verladung kommenden Gegenständen, vornimmt.

Die betreffenden Gegenstände müssen so verladen werden, dass sie dem Ausgangsamte ohne Weiteres zur Revision vorgewiesen werden können.

### III. Erleichterungen bei der Fahrt unter Zollzeichen.

79. Ob und welche besonderen Erleichterungen Schiffen, welche unter bestimmten Zollzeichen (z. B. unter Zollflagge und Leuchte) fahren, zugestanden werden dürfen, bleibt der Genehmigung des Bundesraths vorbehalten.

### IV. Allgemeine Bestimmungen.

80. Der Schiffsführer und die Schiffsmannschaft müssen den dienstlichen Anweisungen der auf das Schiff beorderten Beamten Folge leisten und den letzteren in jeder Weise bei der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen förderlich sein.

Insbesondere müssen sie bei den vorzunehmenden Revisionen die erforderliche Hülfeleistung auf eigene Gefahr und Kosten stellen. Etwaige Beschwerden gegen die Beamten sind bei dem nächsten Hauptamte vorzubringen.

81. Der Schiffsführer ist verbunden, den Beamten auf dem Schiffe ein anständiges Unterkommen zu gewähren; auch muss er dieselben im Falle einer amtlichen Begleitung an den üblichen Mahlzeiten unentgeltlich theilnehmen lassen. Es kann ferner dem Schiffsführer die Verpflichtung auferlegt werden, die Beamten vom Lande nach dem Schiffe und vom Schiffe an das Land zu befördern.

82. Bezüglich der Erhebung besonderer Gebühren für die zollamtliche Abfertigung der Seeschiffe sind die Bestimmungen im § 10 des Vereinszollgesetzes und die zur Ausführung derselben gegebenen Vorschriften massgebend.

Die Zahlung derselben seitens der Schiffsführer darf nicht an die betreffenden Aufsichts- und Begleitungs- oder Abfertigungs-Beamten, sondern nur an das denselben vorgesetzte Amt erfolgen.

**6. Zollamtliche Revision fremdherrlicher Kriegsschiffe.** Eine zollamtliche Revision der fremdherrlichen Kriegsschiffe, sowie überhaupt das Betreten derselben im Zollinteresse findet nicht statt.

Alle aus diesen Schiffen an das Land gebrachten Gegenstände (Waaren-, Mund- und Materialvorräthe, Inventariestücke) unterliegen der zollamtlichen Be-

handlung nach den dieserhalb bestehenden Vorschriften, und sind zu dem Behufe, bevor sie in den freien Verkehr treten, dem Zollamte des Hafenortes anzumelden. Für Waaren u. s. w. wird dadurch, dass dieselben auf Schiffen einer fremden Kriegsmarine transportirt werden, eine Befreiung von der tarifmässigen Eingangsabgabe oder eine Ermässigung derselben nicht begründet. — Der Transport von Gegenständen und Waaren von Land an Bord unterliegt keiner zollamtlichen Kontrolle, es sei denn, dass dieselben mit dem Anspruch auf Steuervergütung ausgeführt werden, oder unter Zollanspruch stehen.

**7. Küstenfrachtfahrt.** Das Recht, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern, um sie daselbst auszuladen — Küstenfrachtfahrt — steht ausschliesslich deutschen Schiffen, unabhängig davon, welchem Bundesstaate sie angehören, zu.

Der Führer eines ausländischen Schiffes, welcher unbefugt Küstenfrachtfahrt betreibt, wird mit Geldstrafe bis zu 3000 M. bestraft. Neben der Geldstrafe kann auf Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden, ohne Unterschied, ob sie dem Verurtheilten gehören oder nicht.

Ausländischen Schiffen kann das Recht der Küstenfrachtfahrt zwischen deutschen Häfen durch Staatsvertrag oder durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrathes eingeräumt werden. Diese Bewilligung ist erfolgt für die Schiffe von Belgien, Brasilien, Dänemark, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Schweden und Norwegen.

**8. Küstenfischerei.** Fremde sind von dem Betriebe der Küstenfischerei grundsätzlich ausgeschlossen.

**9. Lootsenwesen.** Die Lootsen an den deutschen Küsten sind zum Theil Gewerbetreibende, zum Theil Beamte. Ihrem Wirkungskreise nach werden die Lootsen eingetheilt in See- und Revier- (oder Binnen-) Lootsen. Die Lootsen gehören nicht zur Schiffsmannschaft; sie sind auch nicht als Angestellte des Schiffes anzusehen. Sie sind vielmehr unter öffentlicher Autorität fungirende, im Interesse der Sicherheit der Seeschifffahrt entweder als Beamte angestellte oder als Gewerbetreibende konzessionirte Organe.

Als Lootsensignale (Signale, durch welche angedeutet werden soll, dass auf den signalisirenden Schiffen Lootsen verlangt werden) gelten:

a) bei Tage:

1. die am Vordermast gehisste, mit einem weissen Streifen von  $\frac{1}{5}$  der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lootsenflagge); oder
2. das Signal »PT« des Internationalen Signalbuchs;

b) bei Nacht:

1. Blaufeuer, welche alle fünfzehn Minuten abgebrannt werden; oder
2. ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weisses Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist.

Der Schiffer ist verpflichtet, dem Lootsen alle über den Zustand des Schiffes, insbesondere über den Tiefgang und die Manövrirfähigkeit, erforderlichen Notizen zu geben und beziehungsweise soll der Lootse, sobald er an Bord kommt, die nöthige Information einziehen.

In der Regel muss der Schiffer, ebenso wie die übrige Schiffsbesatzung, den Anweisungen des Lootsen Folge leisten, namentlich beim Einsegeln in den Hafen und jedenfalls überall da, wo dem Lootsen zugleich hafenzollamtliche Befugnisse obliegen, soweit deren Ausübung konkurriert oder derselbe Zwangslotse ist.

Auch den Anweisungen der sogenannten Comptoirlootsen (von der Rhederei selbst angestellte und dem Schiffer zugewiesene Lootsen) wird der Schiffer Folge zu leisten haben.

Für Fehler eines Lootsen innerhalb des Lootsenfahrwassers ist der Schiffer grundsätzlich nicht verantwortlich, es sei denn, dass eine Pflichtverletzung seinerseits konkurriert.

**10. Semaphorische Stationen.** Für die Beförderung von Telegrammen an Schiffe in See oder von solchen durch die an der Küste gelegenen Telegraphen gelten folgende amtliche Vorschriften:

1. Dieselben müssen entweder in deutscher Sprache oder in Zeichen des Allgemeinen Handelskodex (internationale Signalflaggen) abgefasst sein. In letzterem Falle werden sie als chiffrirte Telegramme behandelt.

2. Die Aufschrift der Telegramme, welche für in See befindliche Schiffe bestimmt sind, muss ausser den gewöhnlichen Angaben den Namen, die amtliche Nummer und die Nationalität des Bestimmungsschiffes enthalten.

3. Die von einem auf dem Meere befindlichen Schiffe kommenden Telegramme werden in Zeichen des Handelskodex an die Bestimmungsanstalt weiter befördert, wenn das absendende Schiff es verlangt. Ist dies Verlangen nicht gestellt worden, so werden die Telegramme durch den Vorstand der See-Telegraphenanstalt in die gewöhnliche Sprache übersetzt und in solcher an die Bestimmungsanstalt weiter befördert.

4. Ist das Schiff, für welches ein See-Telegramm bestimmt ist, innerhalb 28 Tagen nicht angekommen, so giebt die See-Telegraphenanstalt dem Aufgeber hiervon am Morgen des 29. Tages durch eine dienstliche Meldung Kenntniss. Der Aufgeber kann gegen Bezahlung eines Landtelegrammes von 10 Worten verlangen, dass die See-Telegraphenanstalt sein Telegramm während eines weiteren Zeitraumes von 30 Tagen für die Zustellung bereit halte. Geht ein solches Verlangen nicht ein, so wird das Telegramm von der See-Telegraphenanstalt am 30. Tage als unbestellbar zurückgelegt.

5. Die Gebühr für Telegramme, welche durch Vermittelung einer See-Telegraphenanstalt mit Schiffen in See ausgewechselt werden, beträgt 5 Pfennige für jedes Wort; dieselbe wird den nach den sonstigen Bestimmungen zu erhebenden Gebühren hinzugerechnet. Die Gesamtgebühr für die an Schiffe in See gerichteten Telegramme wird vom Aufgeber und für die von den Schiffen kommenden Telegramme vom Empfänger erhoben.

Die See-Telegramme im ausländischen Verkehr müssen im Kopfe die Angabe „semaphorique“ tragen. Dieselben müssen entweder in der Sprache des Landes, in welchem der Seetelegraph gelegen ist, dem die seetelegraphische Beförderung obliegt, oder in Zeichen des Allgemeinen Handelskodex abgefasst sein; im letzteren Falle sind sie als chiffrirte Telegramme zu behandeln.

**II. Nothsignale.** Nothsignale (Signale, durch welche angedeutet werden soll, dass die signalisirenden Schiffe in Noth oder Gefahr sind) für alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche auf See oder auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern verkehren, sind:

a) bei Tage:

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
2. das Signal „NC“ des „Internationalen Signalbuches“; oder
3. das Fernsignal, bestehend aus einer viereckigen Flagge, über oder unter welcher ein Ball oder etwas, was einem Ball ähnlich sieht, aufgehisst ist;

b) bei Nacht:

1. Kanonenschüsse, welche in Zwischenräumen von ungefähr einer Minute Dauer abgefeuert werden; oder
2. Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen; oder
3. Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe, welche einzeln in Zwischenräumen von kurzer Dauer abgefeuert werden.

Diese Nothsignale dürfen nur im Falle der Noth oder Gefahr angewendet werden, bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 1500 Mark. Die Anwendung anderer Signale als Zeichen der Noth oder Gefahr ist jedoch nicht ausgeschlossen. Namentlich gilt noch die Flagge „in Schau“ (geknotet) als Nothzeichen.

**12. Untersuchung von Seeunfällen.** Zur Untersuchung der Seeunfälle, von welchen Kauffahrteischiffe betroffen werden, sind an den deutschen Küsten Seeämter errichtet. Als Seeunfall ist jeder Unfall zu betrachten, von welchem ein Kauffahrteischiff auf dem Wasser betroffen wird, gleichviel ob dieser Unfall sich auf See, in einem Hafen oder einem Binnengewässer zugetragen hat, ob das Schiff vor Anker lag oder in Bewegung war. Auch Schiffskollisionen, Unfälle, von welchen Kauffahrteischiffe beim Stapellauf betroffen werden, Erkrankung der Schiffsbesatzung, Ausbruch von Feuer an Bord, fallen unter den Begriff Seeunfall.

Gegenstand der Untersuchung sind Seeunfälle:

1. deutscher Kauffahrteischiffe,

2. ausländischer Kauffahrteischiffe, wenn: a) der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer i. e. innerhalb der deutschen Territorialhoheit unterworfenen, der Seeschifffahrt dienenden Gewässer ereignet hat, oder: b) die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist.

Der Begriff Kauffahrteischiff umfasst alle zum Erwerb durch die Seefracht bestimmten Schiffe, auch Zoll-, Lootsen- und Lustfahrzeuge.

Die Seeämter sind verpflichtet, die Untersuchung vorzunehmen:

1. wenn bei dem Unfälle entweder Menschenleben verloren gegangen, oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben ist;
2. wenn die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist.

Bei sonstigen Seeunfällen bleibt die Vornahme der Untersuchung in das diskretionäre Ermessen des Vorsitzenden eines Seeamtes gestellt.

**13. Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern.** Die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern ist nach den folgenden Grundsätzen am 1. April 1889 allgemein durchgeführt worden:

1. Sofern die Eingänge zu den Fahrwassern von See aus nicht durch Feuer-schiffe, Baken, Leuchttürme oder dergleichen kenntlich gemacht sind, werden sie durch Bakentonnen von charakteristischer Form als Anseglungstonnen bezeichnet. Dieselben sind mit einem den Bestimmungen für die Fahrwassertonnen entsprechenden Anstrich versehen.

Die Fahrwasser sind „einkommend“ an St-B. durch rothe Spierentonnen, an B-B. durch schwarze spitze Tonnen bezeichnet. In besonderen Ausnahmefällen dürfen an Stelle der Spierentonnen stumpfe Tonnen verwendet werden. — Sollen feste Seezeichen zur Bezeichnung des Fahrwasserrandes dienen, so stehen „einkommend“ an St-B. Baken mit Spieren, oder Stangen-Seezeichen, an B-B. Baken ohne Spieren, oder Pricken.

Als Mitte-Fahrwassertonnen sind Kugeltonnen ausgelegt. — Zur Bezeichnung von Riffen oder Spitzen von Untiefen, welche von der Seite in das Fahrwasser hineintreten, oder von abzweigenden Fahrwassern, sind Baken oder Bakentonnen verwendet. Wenn diese Seezeichen zur Bezeichnung der äussersten Enden von Mittelgründen dienen sollen, so tragen sie ein stehendes Kreuz als Toppzeichen. — An Stellen, an welchen die Richtung des Fahrwassers sich erheblich ändert, können an der konvexen Ecke desselben zwei gleiche Seezeichen dicht neben einander ausgelegt werden.

2. Die ausserhalb der Fahrwasser liegenden Untiefen sind durch Spierentonnen, Bakentonnen oder Baken bezeichnet, welche auf der Untiefe selbst oder an den Rändern derselben ausgelegt bzw. errichtet sind.

Die Ränder einer Untiefe sind wie folgt bezeichnet:

1. nördlich von der Untiefe zwei mit der Spitze nach oben gekehrte Dreiecke;
2. südlich derselben zwei mit der Spitze nach unten gekehrte Dreiecke;
3. östlich derselben zwei mit der Spitze von einander abgewendete Dreiecke;
4. westlich derselben zwei mit der Spitze gegen einander gerichtete Dreiecke.

Die auf der Untiefe befindlichen Seezeichen tragen einen aufrechtstehenden Cylinder (Trommel) als Toppzeichen. — Sämmtliche in diesem Abschnitt (2) genannten Tonnen sind weiss gemalt und tragen den Namen der Untiefe (voll oder abgekürzt) in schwarzen Buchstaben. Die am Rande einer Untiefe liegenden Seezeichen tragen ausser dem Namen noch die Buchstaben N. S. O. W., entsprechend der Himmelsrichtung, in welcher sich dieselben von der Untiefe befinden.

Wenn die Untiefe von so geringer Ausdehnung ist, dass Schiffe sich dem auf die Untiefe gesetzten Seezeichen von allen Seiten bis auf geringen Abstand nähern können, so ist der Anstrich des letzteren schwarz und weiss gestreift.

Wracks sind durch spitze, stumpfe oder Fasstonnen, welche grün gemalt sein müssen, — Telegraphenkabel durch grüne Kugeltonnen, auf welche das Wort „Telegraph“ oder nur der Buchstabe T gemalt ist, bezeichnet. — Die Bezeichnung der Grenzen von Quarantainegründen soll durch gelbe Tonnen [stumpfe, spitze oder Fasstonnen] stattfinden. Die Grenzen der zur Vornahme von Schiess-, Minen- oder Torpedoversuchen abgesperrten Wasserflächen sind durch gelbe Fasstonnen mit rothen Fähnchen bezeichnet.

**14. Unterscheidungszeichen der Dampfbagger.** Dampfbagger haben auf allen von Seeschiffen befahrenen deutschen Küstengewässern, mit Ausnahme der Unter-Weser, an der für Schiffe zu passirenden Seite nachstehende Unterscheidungszeichen zu führen: bei Tage: einen rothen Ball; bei Nacht: ein rothes und ein weisses Laternenlicht über einander, das rothe oben und das weisse darunter.

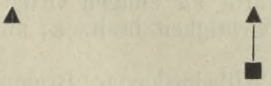
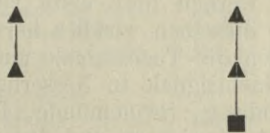
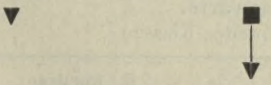
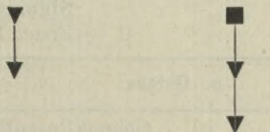
**15. Wettersignale.** Seitens der Kaiserlich Deutschen Seewarte in Hamburg sind an den deutschen Küsten Sturmwarnungs-Signalstellen errichtet, welche durch Signale und durch Anschlag die ihnen von der Seewarte zugehenden Warnungen den Schiffen und überhaupt der dabei interessirten Küstenbevölkerung zu übermitteln haben, damit zum Auslaufen bereite oder vorübersegelnde Schiffe ihre Massregeln treffen, und damit die Küstenbevölkerung, insbesondere die Fischerei treibende, sich vor drohenden Gefahren schützen könne. Diese Signalstellen zerfallen in Signalstellen erster Klasse, welche mit allen Signalkörpern ausgerüstet besonders auch für das Mittheilen von Warnungs-Nachrichten in die Ferne eingerichtet sind, und in Signalstellen zweiter Klasse (mit einfachem Maste und dem Signalkörper-Ball), welche sich auf das Mittheilen von Witterungs-Nachrichten für die unmittelbare Umgegend beschränken.

Die Signale, mittelst welcher die Sturmwarnungen erkennbar gemacht werden sollen, sind:

a) Körpersignale.

1. Als schwächster Grad der Warnung dient ein Ball; derselbe besagt, dass ein Telegramm von der Seewarte eingelaufen ist, welches eine atmosphärische Störung meldet, die möglicherweise zu stürmischen Winden Anlass geben kann; Genaueres möge man im Telegramm nachsehen, im Uebrigen aber Acht haben vor Böen, und das Barometer, das Aussehen des Himmels etc. ins Auge fassen.

**Sturmsignale.**

 <p><b>mässiger Sturm</b> (8—10) Beaufort aus NW</p> <p><b>schwerer Sturm</b> (10—12)</p>	 <p><b>mässiger Sturm</b> (8—10) Beaufort aus NE</p> <p><b>schwerer Sturm</b> (10—12)</p>
 <p><b>mässiger Sturm</b> (8—10) Beaufort aus SW</p> <p><b>schwerer Sturm</b> (10—12)</p>	 <p><b>mässiger Sturm</b> (8—10) Beaufort aus SE</p> <p><b>schwerer Sturm</b> (10—12)</p>

- Atmosphärische Störung vorhanden, siehe Telegramm.
- Eine Flagge — rechrtdrehend (N-E-S-W) } vermuthliches Umlaufen des Windes.
- Zwei Flaggen — zurükdrehend (N-W-S-E) }

2. Wenn sich mit bedeutender Wahrscheinlichkeit im Laufe dieses oder des nächsten Tages ein Sturm aus bestimmter Richtung erwarten lässt, so wird dieses durch das Aufziehen von schwarzen Kegeln angezeigt, welche von allen Seiten als dunkle gleichseitige Dreiecke erscheinen; und zwar bezeichnet ein einziger Kegel, dass der Sturm aus westlicher, zwei Kegel unter einander, dass er aus östlicher

Richtung zu gewärtigen sei; ferner giebt die Lage der Kegel mit der Spitze nach oben an, dass er vermuthlich aus nördlicher, jene mit der Spitze nach unten, dass er vermuthlich aus südlicher Richtung eintreten werde. Es können also auf diese Weise 4 Viertelkreise der Windrose unterschieden werden, jedoch muss diese Angabe durchschnittlich als auf mindestens 2—6 Strich zu beiden Seiten der mittleren Richtung unbestimmt angesehen werden, so dass z. B. 1 Kegel mit der Spitze nach oben ausser NW so gut reinen West als reinen Nord bedeuten, aber weder für Südwest noch Nordost gelten kann.

3. In Fällen, wo es wahrscheinlich erscheint, dass der Sturm sehr stark, d. h. eine Stärke von über 10 der Beaufort'schen Skala erreichen werde, wird dem Kegelsignal noch eine Trommel beigegeben.

#### b) Flaggensignale.

Da sich sehr häufig während der Dauer des Sturmes dessen Richtung verändert und sich der Sinn dieser Drehung nicht selten mit viel mehr Wahrscheinlichkeit vorauserkennen lässt, als der Strich der Windrose, bis zu welchem diese Drehung gerade um diese oder jene Stunde gelangt sein werde, so wird in solchen Fällen durch die Beigabe von einer oder zwei Flaggen der Sinn, in welchem der Wind vermuthlich umgehen wird, angedeutet werden, und zwar bedeutet eine einzige Flagge, dass der Wind voraussichtlich in dem gesetzmässigen Sinne, mit der Bewegung des Uhrzeigers, d. h. also im Sinne S, W, N, E (für die nördliche Hemisphäre) umgehen, — rechtdrehen (ausschiessen) — werde, zwei Flaggen, dass eine Drehung des Windes im entgegengesetzten Sinne zu erwarten sei — ein Zurückdrehen (Krimpen) des Windes.

Ein volles Sturmsignal, aus 1 oder 2 Kegeln event. mit Trommel und 1 oder 2 Flaggen, giebt demnach an, dass in den nächsten 36 Stunden wahrscheinlich Sturm eintreten werde, zunächst aus der durch die Kegel angedeuteten Richtung, der sodann in dem von den Flaggen angegebenen Sinne umgehen werde.

#### c) Nachtsignale.

Solche werden für's erste von der Seewarte an einigen Orten eingerichtet werden, wo dieselben wirklich hervorragende Wichtigkeit besitzen; an den meisten Orten werden die Tagessignale ausreichen.

Die Nachtsignale in Nesserland-Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Swinemünde, Pillau, Memel, Karolinensiel, Borkum, Aarösund, Friedrichsort, Norderney und den meisten von der Regierung in Königsberg unterhaltenen Signalstellen der ostpreussischen Küste bestehen zunächst nur aus einer rothen Laterne, welche das Tagessignal ersetzt.

Wo ein Signalmast mit einer Raa vorhanden ist, werden die Körpersignale an dem einen, die Flaggensignale an dem anderen Ende der Raa angehängt.

#### Signalstellen der Seewarte.

(I = Erster Klasse, II = Zweiter Klasse.)

a. Ostsee.		b. Nordsee.	
Memel I.	Göhren(Rügen), Sturm-	Keitum auf Sylt II.	Wangeroog I.
Brüsterort I.	signalstation	Tönning II.	Karolinensiel II.
Pillau I.	Arcona I.	Altona I.	Norderney I.
Neufahrwasser I.	Wittower Posthaus II.	Hamburg I.	Borkum I.
Hela II.	Stralsund	Brunshausen II.	Nesserland-Emden I.
Rixhöft I.	Darsserort I.	Glückstadt I.	
Leba II.	Warnemünde I.	Cuxhaven I.	
Stolpmünde I.	Wismar II.	Neuwerk	
Rügenwaldermünde I.	Travemünde I.	Geestemünde I.	
Kolbergermünde I.	Marienleuchte I.	Bremerhaven I.	
Swinemünde I.	Friedrichsort I.	Brake II.	
Ahlbeck II.	Schleimünde I.	Weserleuchtturm I.	
Greifswalder Oie	Aarösund II.	Wilhelmshaven I.	
Thiessow II.	Flensburg II.	Schillighörn I.	

Ausserdem werden auf Kosten der Provinzialregierungen (resp. Privaten) noch folgende Signalstellen unterhalten: Neukrug I, Balga I, Cranz I, Rossitten I, Pillau I, Nidden I, Palmniken I,



Schwarzort II, Fischhausen, Windenburg I, Inse II, Wehrdam I, Nest (bei Gross-Möllen) I, Neuen-  
dorf I, Coserow I, Göhren (Rügen), Rostock, Labö II, Bülk I, Ellerbek II, Husum I, Amrum I,  
Ellenbogen (Sylt) I, Drochtersen, Neuhaus a. O., Otterndorf, Dorum (letztere ohne Signalapparat,  
erhalten nur von April bis November Warnungen).

## 16. Verzeichniss der Rettungsstationen an den deutschen Küsten im Mai 1888.

### I. An der deutschen Nordseeküste.

#### a) Von der holländischen Grenze bis zur Wesermündung.

Stationsort	Geographische Lage	Stationsort	Geographische Lage
Borkum-Westland . . .	53° 35' N.B. 6° 40' O.L.	Friedrichsschleuse (Karolinensiel) . . .	5° 42' N.B. 7° 48' O.L.
Borkum-Ostland . . .	53° 36' " 6° 46' "	Nesserland . . . . .	—
Juist-Westland . . . .	53° 40' " 6° 53' "	Wangeroog . . . . .	53° 47' " 7° 54' "
Juist-Ostland . . . . .	53° 40' " 6° 59' "	Horumersiel . . . . .	53° 41' " 8° 1' "
Utlandshörn . . . . .	53° 37' " 7° 9' "	Hooksiel . . . . .	53° 38' " 8° 2' "
Norddeich . . . . .	53° 38' " 7° 10' "	Wilhelmshaven . . . .	53° 31' " 8° 9' "
Norderney-Westland . .	53° 42' " 7° 9' "	Fedderwardsiel . . . .	53° 36' " 8° 21' "
Norderney-Ostland . . .	53° 43' " 7° 16' "	Bremerhaven . . . . .	53° 32' " 8° 35' "
Baltrum . . . . .	53° 44' " 7° 23' "	Wremertief . . . . .	53° 39' " 8° 30' "
Langeoog-Westland . . .	53° 45' " 7° 29' "	Dorumertief . . . . .	53° 45' " 8° 30' "
Langeoog-Ostland . . . .	53° 45' " 7° 36' "		
Spiekeroog . . . . .	53° 46' " 7° 40' "		
Neuharlingersiel . . . .	53° 42' " 7° 42' "		

#### b) Von der Wesermündung bis zur dänischen Grenze.

Neuwerk . . . . .	53° 55' N.B. 8° 30' O.L.	Amrum-Kniephaven . . .	54° 40' N.B. 8° 19' O.L.
Duhnen . . . . .	53° 53' " 8° 39' "	Amrum-Süd . . . . .	54° 38' " 8° 23' "
Cuxhaven . . . . .	53° 52' " 8° 42' "	Amrum-Nord . . . . .	54° 42' " 8° 20' "
Elbleuchtschiff I, II, III und IV . . . . .	—	Rantum auf Sylt . . . .	54° 51' " 8° 18' "
Neufeld . . . . .	53° 55' " 9° 1' "	Westerland auf Sylt . .	54° 55' " 8° 19' "
Büsum . . . . .	54° 8' " 8° 52' "	Kampen auf Sylt . . . .	54° 57' " 8° 18' "
Eidergalotte . . . . .	54° 14' " 8° 35' "	Ellenbogen auf Sylt . .	55° 3' " 8° 23' "
Süderhöft . . . . .	54° 17' " 8° 41' "	List auf Sylt . . . . .	55° 1' " 8° 25' "
Ording . . . . .	54° 20' " 8° 37' "	Kirkeby (Röm) . . . . .	55° 7' " 8° 33' "
		Juvre (Röm) . . . . .	55° 10' " 8° 33' "

### II. An der deutschen Ostseeküste.

#### a) Von der dänischen Küste bis zur Odermündung.

Travemünde . . . . .	53° 58' N.B. 10° 53' O.L.	Puttgarten (Rügen) . . .	54° 40' N.B. 13° 24' O.L.
Travemünde-Priwall . . .	53° 58' " 10° 54' "	Glowe (Rügen) . . . . .	54° 34' " 13° 29' "
Poel . . . . .	54° 0' " 11° 23' "	Lohme (Rügen) . . . . .	54° 35' " 13° 37' "
Arendsee . . . . .	54° 9' " 11° 44' "	Sassnitz (Rügen) . . . .	54° 31' " 13° 40' "
Warnemünde . . . . .	54° 11' " 12° 5' "	Binz (Rügen) . . . . .	54° 24' " 13° 37' "
Wustrow . . . . .	54° 21' " 12° 23' "	Göhren (Rügen) . . . . .	54° 21' " 13° 45' "
Darserort . . . . .	54° 29' " 12° 30' "	Thiessow (Rügen) . . . .	54° 17' " 13° 43' "
Prerow . . . . .	54° 27' " 12° 35' "	Greifswalder Öie . . . .	54° 15' " 13° 56' "
Zingst . . . . .	54° 26' " 12° 40' "	Stralsund . . . . .	54° 19' " 13° 6' "
Hiddens-Öie, Kloster . . .	54° 35' " 13° 7' "	Wolgast . . . . .	54° 4' " 13° 47' "
Dranske (Rügen) . . . . .	54° 38' " 13° 14' "	Zinnowitz . . . . .	54° 5' " 13° 54' "
		Ziegenort . . . . .	53° 39' " 14° 32' "

#### b) Von der Odermündung bis zur Weichselmündung.

Swinemünde . . . . .	53° 55' N.B. 14° 16' O.L.	Jershöft . . . . .	54° 33' N.B. 16° 33' O.L.
Neuen- dorf . . . . .	53° 59' " 14° 34' "	Stolpmünde . . . . .	54° 35' " 16° 52' "
Berg-Dievenow . . . . .	54° 2' " 14° 46' "	Scholpin . . . . .	54° 43' " 17° 14' "
Hoff . . . . .	54° 4' " 15° 0' "	Leba . . . . .	54° 46' " 17° 34' "
Treptowerdeep . . . . .	54° 8' " 15° 17' "	Koppalin . . . . .	54° 49' " 17° 51' "
Kolbergermünde . . . . .	54° 11' " 15° 35' "	Grossendorf . . . . .	54° 48' " 18° 24' "
Funkenhagen . . . . .	54° 15' " 15° 53' "	Heisternest . . . . .	54° 42' " 18° 40' "
Rügenwaldermünde . . . .	54° 26' " 16° 23' "	Hela . . . . .	54° 37' " 18° 49' "

c) Von der Weichselmündung bis zur russischen Grenze.

Stationsort	Geographische Lage	Stationsort	Geographische Lage
Neufahrwasser . . . . .	54° 24' N.B. 18° 40' O.L.	Kraxtepellen . . . . .	54° 53' N.B. 19° 56' O.L.
Neufähr . . . . .	54° 21' " 18° 47' "	Neukubren . . . . .	54° 57' " 20° 14' "
Pasewark . . . . .	54° 20' " 19° 0' "	Cranz . . . . .	54° 58' " 20° 29' "
Stegen . . . . .	54° 20' " 19° 8' "	Rossitten . . . . .	55° 10' " 20° 50' "
Proebbernau . . . . .	54° 21' " 19° 22' "	Nidden . . . . .	55° 19' " 20° 59' "
Neukrug . . . . .	54° 26' " 19° 37' "	Schwarzort . . . . .	55° 33' " 21° 6' "
Grossenbruch . . . . .	54° 32' " 19° 46' "	Memel . . . . .	55° 43' " 21° 7' "
Pillau . . . . .	54° 38' " 19° 53' "	do. . . . .	55° 43' " 21° 6' "
do. . . . .	54° 38' " 19° 54' "	Melneraggen . . . . .	55° 45' " 21° 6' "
do. . . . .	54° 40' " 19° 54' "	Nimmersatt . . . . .	55° 53' " 21° 4' "

**17. Münz-, Mass- und Gewichts-Verhältnisse.** 1. Münze. Man rechnet nach Mark zu 100 Pfennigen. 81 Mark in Gold = 100 Franken in Gold. 20 Mark in Gold = 19 sh. u. 6 d. = 0,978 £ in Gold. Durchschnittlicher Werth eines 20-Francis-Stück im Verkehr = 16 Mark. Durchschnittlicher Werth eines Sovereigns im Verkehr = 20,30 Mark. In Gold ausgeprägte Münzen sind: 5-, 10- und 20-Markstücke. In Silber ausgeprägte Münzen sind: 5-, 2-, 1-Markstücke, halbe Mark (zu 50 Pfennigen) und Fünftel Mark (zu 20 Pfennigen). Ausserdem kursiren noch silberne Thaler = 3 Mark. In Nickelkupfer ausgeprägte Münzen sind: Zwanzigpfennigstücke, Zehnpfennigstücke und Fünfpfennigstücke. In Bronze ausgeprägte Münzen sind: Zweipfennigstücke und Einpfennigstücke. An Papiergeld sind in Umlauf und werden vollwerthig überall in Deutschland angenommen: Reichskassenscheine zu 5, 20, 50, 100, 500 und 1000 Mark. (500-Mark-scheine sollen eingezogen werden.)

2. Masse. a. Längenmasse. Die Einheit bildet das Meter (1 m) oder der Stab. Der hundertste Theil des Meters heisst Centimeter (1 cm) oder Neuzoll. Der tausendste Theil des Meters heisst Millimeter (1 mm) oder Strich. Zehn Meter heissen Dekameter (1 dm) oder Kette. Tausend Meter heissen ein Kilometer (1 km).

1 Seemeile = 1852,01 Meter (1 engl. Seemeile, Knoten, Admiralty knot, nautical mile = 1853 m). 1 Geographische Meile (der 15. Theil eines Aequator-grades) = 7420,439 Meter. Eine englische oder italienische geographische Meile (geographical mile, miglio geografico) ist die Länge einer Aequatorminute, also der 4. Theil einer deutschen geogr. Meile = 1855,11 m = 6086,5 engl. Fuss. 1 engl. Statute Mile (besonders bei der Bestimmung der Geschwindigkeit von Flussdampfern in England angewendet) ist gleich 1609,33 m = 0,2169 deutsche geographische Meilen. Der zehnte Theil einer deutschen Seemeile heisst Kabel = 185 m. 1 englischer Faden = 1,829 m.

b. Flächenmasse. Die Einheit bildet das Quadratmeter (1 qm) oder der Quadratstab. Hundert Quadratmeter heissen das Ar (1 a).

Zehntausend Quadratmeter heissen das Hektar (1 ha).

c. Körpermasse. Die Grundlage bildet das Kubikmeter (1 cbm) oder der Kubikstab. Die Einheit ist der tausendste Theil des Kubikmeters und heisst das Liter (1 l) oder die Kanne. Hundert Liter oder der zehnte Theil des Kubikmeters heisst ein Hektoliter (1 hl) oder Fass. Tausend Liter gleich 1 Kubikmeter. 1 Register-Tonne = 2,83161 cbm. 1 cbm = 0,353 Reg.-Ton.

d. Gewichte. Die Einheit bildet das Kilogramm (1 kg) = 1000 Gramm; es ist das Gewicht von 1 Liter destillirten Wassers bei + 4° Celsius. 1 Gramm (g) gleich  $\frac{1}{1000}$  Kilogramm;  $\frac{1}{10}$  Gramm = 1 Decigramm (1 dg);  $\frac{1}{100}$  Gramm gleich 1 Centigramm (1 cg);  $\frac{1}{1000}$  Gramm = 1 Milligramm (1 mg).

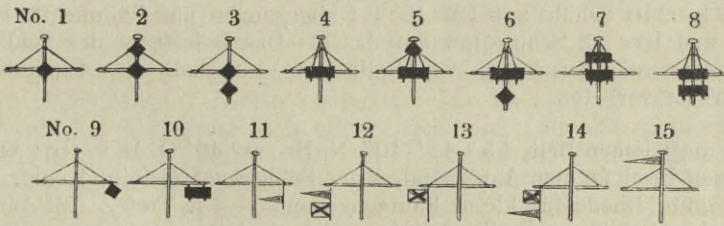
10 Gramm = 1 Dekagramm (1 Dg), 500 Gramm =  $\frac{1}{2}$  Kilogramm gleich 1 Pfund, 50 Kilogramm = 1 Centner, 1000 Kilogramm = 1 Tonne (1 t). 2000 Kilogramm = 1 Hamburgische Schiffslast = 1,882734 Kubikmeter. 3000 Kilogramm = 1 Hamburgische Commerzlast = 2,82410 Kubikmeter.

B.

# Die Häfen, Lösch- und Ladeplätze an der deutschen Ostseeküste.

## I. Wasserstandssignale.

Die nachstehenden Wasserstandssignale sind an den deutschen Ostseeküsten allgemein in Anwendung:



Diese Signale bedeuten:

- |        |  |             |
|--------|--|-------------|
| No. 1. | Ein Körper, bestehend aus zwei mit den Grundflächen zusammengesetzten Kegeln (Doppelkegel) am Kreuzungspunkte von Mast und Raa, bedeutet . . . . . | 2 m Wasser. |
| No. 2. | Ein Doppelkegel am Kreuzungspunkte von Mast und Raa und ein darüber befindlicher Doppelkegel bedeutet . . . . .                                    | 3 m „       |
| No. 3. | Ein Doppelkegel am Kreuzungspunkte von Mast und Raa und ein darunter befindlicher Doppelkegel bedeutet . . . . .                                   | 4 m „       |
| No. 4. | Ein ruhender Cylinder am Kreuzungspunkte von Mast und Raa bedeutet . . . . .   | 5 m „       |
| No. 5. | Ein ruhender Cylinder am Kreuzungspunkte von Mast und Raa und ein darüber befindlicher Doppelkegel bedeutet . . . . .                              | 6 m „       |
| No. 6. | Ein ruhender Cylinder am Kreuzungspunkte von Mast und Raa und ein darunter befindlicher Doppelkegel bedeutet . . . . .                             | 7 m. „      |
| No. 7. | Ein ruhender Cylinder am Kreuzungspunkte von Mast Raa und ein darüber befindlicher ruhender Cylinder bedeutet . . . . .                            | 8 m „       |
| No. 8. | Ein ruhender Cylinder am Kreuzungspunkte von Mast und Raa und ein darunter befindlicher ruhender Cylinder bedeutet . . . . .                       | 9 m „       |
| No. 9. | Jeder Doppelkegel an der Nock der rechten Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet . . . . .   | 0,10 m „    |

- No. 10. Ein ruhender Cylinder an der Nock der rechten Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet . . . . . 0,50 m Wasser.  
 No. 11. Ein rother Wimpel an der Nock der rechten Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet . . . . . 0,05 m „  
 No. 12. Ein rother Wimpel über einer weissen Flagge mit liegendem rothen Kreuze an der Nock der linken Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet, dass das Wasser steigt.  
 No. 13. Eine weisse Flagge mit liegendem rothen Kreuze an der Nock der linken Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet „Hochwasser“.  
 No. 14. Ein rother Wimpel unter einer weissen Flagge mit liegendem rothen Kreuze an der Nock der linken Seite der Raa, von See aus gesehen, bedeutet, dass das Wasser fällt.  
 No. 15. Ein rother Wimpel am Topp des Signalmastes bedeutet: „Einfahrt frei“.



Dieses Signal bedeutet mithin: Es sind in der Einfahrt 6,90 m Tiefe bei fallendem Wasser.

## II. Beschreibung der Häfen.

### Ostsee.

**Heilsminde**, 55° 21' 42" N. Br., 9° 36' O. L. v. Gr.; an der Heilsminde Bucht am Kleinen Belt; 20 Einw.; Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen; 2—3 m Tiefe. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 35 Schiffe mit 669 R. T., leer 10 Schiffe mit 137 R. T.; abgegangen mit Ladung 22 Schiffe mit 352 R. T. und leer 22 Schiffe mit 440 R. T. Das Befestigen der Schiffe an den Vorsetzen sowie das Auswerfen von Ballast etc. innerhalb des Einlaufs und des Hafenbassins ist verboten.

**Aarö** am Kleinen Belt, 55° 15' 40" N. Br., 9° 46' O. L. v. Gr.; Ort auf der gleichnamigen Insel an dem Aarö-Sund, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen; 262 Einw.; gute Rhede für kleine Fahrzeuge auf 3—4 m Tiefe. Auf Aarö wohnen Lootsen, welche Schiffe nach allen Lösch- und Ladeplätzen des Kleinen Belt bringen. Es besass 1888: 1 Segelschiff von 40 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Schiffe mit 81 R. T., leer 22 Schiffe mit 320 R. T.; abgegangen mit Ladung 26 Schiffe mit 394 R. T., in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 21 R. T.

**Aarösund**. Hafenfeuer: 55° 15' 48" N. Br., 9° 42' 52" O. L. v. Gr.; Dorf mit 154 Einw. am Kleinen Belt, im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein. Es besass 1888: 2 Segelschiffe mit 46 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 81 Schiffe mit 2105 R. T., worunter 20 Dampfschiffe mit 1021 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 3 Schiffe mit 37 R. T.; abgegangen mit Ladung 58 Schiffe mit 1641 R. T., worunter 18 Dampfschiffe mit 883 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 19 Schiffe mit 237 R. T. Der Hafen wird von 2 Steinmolen gebildet, hat aber nur geringe Ausdehnung. Schiffe von mehr als 2 m Tiefgang legen zum Löschen an den südlichen Molenkopf an. Einfuhr von russischem und schwedischem Holz. Am Hafen ist eine Zollabfertigungsstelle. Sturmsignalstation; bei Nacht zeigt dieselbe ein rothes Feuer, wenn eine atmosphärische Störung gemeldet ist. Hafengeld: Fahrzeuge von 12 cbm und weniger Raumgehalt zahlen, wenn sie beladen sind, ein- und ausgehend je 20 Pf.; Fahrzeuge von mehr als 12 cbm Raumgehalt zahlen, wenn sie beladen sind, 7 Pf; wenn sie leer oder geballastet sind, 3 Pf. pro cbm beim Eingang und Ausgang. Befreit vom Hafengeld sind alle Fahrzeuge im Verkehr zwischen Bewohnern der Insel Aarö und Aarösund, alle Leichter- und Fischerfahrzeuge, ferner Fracht suchende Schiffe, welche den Hafen ohne Ladung wieder verlassen und alle Fahrzeuge, welche den Hafen als Nothhafen oder um Odres zu empfangen anlaufen. Schiffe, deren Ladung das Gewicht von

2000 kg nicht übersteigt, oder Fahrzeuge von mehr als 12 cbm, deren Ladung lediglich in Dachpfannen, Cement, Steinen etc. besteht, zahlen nur 3 Pf. pro cbm.

**Orbyhage**, 55° 17' 30" N. Br., 9° 39' O. L. v. Gr., am Eingang der Haderslebener Fördrde (nördliches Ufer); 142 Einw.; Lootsenstation (2 Lootsen); besass 1888 1 Segelschiff von 28 R. T. (Vgl. Hadersleben, Lootsenwesen.)

**Stevelt**, an der Haderslebener Fördrde. 181 Einw. Zollabfertigung für Hadersleben. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 26 Schiffe mit 339 R. T., in Ballast oder leer 4 Schiffe mit 49 R. T.; abgegangen mit Ladung 16 Schiffe mit 175 R. T., in Ballast oder leer 13 Schiffe mit 172 R. T. (Vgl. Hadersleben, Lootsenwesen.)

**Hadersleben**, 55° 15' N. Br., 9° 29' 30" O. L. v. Gr., 7637 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der 7 Sm. langen Haderslebener Fördrde; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Es besass 1887 11 Segelschiffe mit 322 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 601 Schiffe mit 20 741 R. T., worunter 324 Dampfschiffe mit 13 482 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 16 Schiffe mit 402 R. T., worunter 4 Dampfschiffe mit 164 R. T.; abgegangen mit Ladung 413 Schiffe mit 14 029 R. T., worunter 321 Dampfschiffe mit 12 882 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer: 198 Schiffe mit 6124 R. T., worunter 6 Dampfschiffe mit 587 R. T.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Zwischen den vor der Haderslebener Fördrde liegenden Gründen (Linderum Grund und Knude Grund) führt eine anfänglich 10 m, später nur 6 m tiefe Rinne in die Fördrde. Hier ist das Fahrwasser durch Tonnen und Stechbaken bezeichnet. Schiffe mit einem Tiefgange bis zu 3 m können bis zur Stadt gelangen. Der Binnenhafen hat längs des Bollwerks in einer Breite von 12,5 m dieselbe Tiefe wie das Fahrwasser in der Fördrde. Dampfschiffe haben reservierte Liegeplätze.

Lootsenwesen. In Orbyhage, am Eingang der Fördrde (nördliches Ufer) sind 2, in Hadersleben 1 Lootse stationirt. Die Lootsen von Orbyhage bringen Schiffe durch den Aarö-Sund nach allen Lös- und Ladeplätzen des Kleinen Belt und der Haderslebener Fördrde. Für eine Lootsung von Hadersleben, die Fördrde hinab bis Stevelt, ist im Sommer (1. April—30. Sept.) M. 3.31, im Winter (1. Okt.—31. März) M. 4.36 pro m Tiefgang zu zahlen. Muss der Lootse länger als 24 Stunden an Bord des Schiffes bleiben, so sind ihm ausserdem für jede 24 Stunden seines Aufenthalts M. 2.25 zu vergüten. Ausserdem kommen dem Lootsen an Heimreisegeld 5 Pf. pro km zu.

Zollamtliche Behandlung. In Stevelt, am südlichen Ufer der Fördrde, woselbst die einkommenden Schiffe zu ankern haben, befindet sich ein Ansageposten für zollamtliche Behandlung der Seeschiffe. Ein Zollkutter naht sich den Schiffen in der Regel auf dem Gebiete zwischen Aarösund und der Mündung der Fördrde.

Schleppdienst. Im Binnenhafen sind 2 Schleppdampfer (Spekulant und Hansborg) von 10 und 4 Pferdekräften stationirt. Tarife existiren nicht. Die zu schleppenden Schiffe liefern die Trosse.

Hafenreglement etc. An Hafengeld ist zu zahlen: Von Schiffen von 12 cbm und weniger, wenn sie beladen sind, ein- und ausgehend je 10 Pf., wenn sie geballastet oder leer sind 5 Pf.; von Schiffen von mehr als 12 cbm pr. cbm 10 Pf. (beladen) und 5 Pf. (geballastet), es sei denn, dass sie eine Fahrt zwischen deutschen Häfen ohne Berührung fremder Häfen machen, in welchem Falle sie nur 5 und 2½ Pf. pr. cbm zu entrichten haben. Schiffe, deren Ladung im Ganzen das Gewicht von 40 Centnern nicht übersteigt oder ausschliesslich in Dachpfannen, Cement etc. besteht, zahlen wie Ballastschiffe. Besondere Vorrichtungen zum Löschen und Laden sind nicht vorhanden. — Für Einnehmen von Ballast existiren keine Bestimmungen; der Ballast wird von einem Privatmanne geliefert. — Bedarf an Süsswasser kann aus der auf dem Hafenplatze befindlichen Pumpe entnommen werden.

Schiffsunkosten-Rechnung für Schoner N. 271 cbm, kommend von Riga und in Ballast nach dem Auslande bestimmt:

An Lootsengeld von See. . . . .	M 17.37
„ Schleppdampfer . . . . .	„ 30.—
„ Ballast, 35 Tons . . . . .	„ 35.—
„ Hafengeld, beladen vom Auslande kommend 10 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 27.10
„ Hafengeld, geballastet nach dem Auslande ausgehend 5 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 13.55
„ Klärung 5 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 13.55
	M 136.57

Schiffsmakler J. C. Hansen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Reparaturen an Segelschiffen können auf der Schiffswerft ausgeführt werden, woselbst auch kleine Krähne vorhanden sind.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Vicekonsul vertreten.

Schiffsmakler. J. C. Hansen und Rasmus Jensen.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Sö Assurance Foreningen i Haderslev ist am Platze etablirt und wird durch den Kaufmann J. C. Hansen vertreten.

**Kalö (Calloe)** 55° 7' 24" N. Br., 9° 28' 18" O. L. v. Gr., Lösch- und Ladeplatz im Kgr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, auf der gleichnamigen Insel in der Gjønner Föhrde, für kleine Schiffe (guter Ankerplatz für grosse Schiffe in 16 m Tiefe) und Zollabfertigungsstelle; 57 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 26 Schiffe mit 308 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 196 Schiffe mit 1989 R. T.; abgegangen mit Ladung 203 Schiffe mit 2088 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 17 Schiffe mit 181 R. T.

An Abgaben sind zu entrichten:

1. Von jedem eingehenden Fahrzeuge pr. cbm 3 Pf.
2. Von den Waaren, welche an der Ladebrücke gelöscht oder geladen werden, für je 1000 kg des Gewichtes der gelöschten oder geladenen Waaren 5 Pf.
3. Von jedem Fahrzeug, welches den Hafen als Winterlager benutzt, pr. cbm 1 Pf.
4. Für das Kielholen eines Fahrzeuges pr. cbm 1 Pf.

**Apenrade.** Hafenfeuer: 55° 2' 37" N. Br., 9° 25' 52" O. L. v. Gr. 6069 Einw., an der Apenrader Föhrde, Stadt im Kgr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen; es besass 1888: 14 Segelschiffe mit 4949 R. T. und 5 Dampfschiffe mit 3496 R. T. — Schiffsverkehr 1886: angekommen mit Ladung 143 Schiffe mit 9201 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 29 Schiffe mit 574 R. T., worunter 4 Dampfer mit 279 R. T.; abgegangen mit Ladung 69 Schiffe mit 1349 R. T., worunter 4 Dampfer mit 279 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer: 87 Schiffe mit 7885 R. T. — Importartikel: Holz und Kohlen; Export unbedeutend. Der grösste Theil der Schiffe verlässt den Hafen in Ballast.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Apenrader Föhrde ist 2 Sm. breit und erstreckt sich 5 Sm. ins Land hinein. Sie hat überall tiefes Wasser, 20—30 m auf Thon- und Schlickgrund bis in die Nähe der Stadt. Die Rhede für grössere Schiffe ist auf 20 m in SO-Richtung und in 1 Sm. Entfernung von der Stadt. Apenrade hat ein kleines Hafenbassin mit 4,5—5 m Tiefe und 550 m Quailänge. Der Wasserstand ist vielfach von dem herrschenden Winde abhängig und kann mehrere Fuss Unterschied betragen. Die Einfahrt zum Hafen ist für kleine Fahrzeuge nicht schwierig; für grösseren Schiffen ist das Nehmen eines Lootsen zu empfehlen. Das Hafenfeuer brennt nur vom 1. August bis 30. April. Schiffbau. Navigationsschule.

Lootsenwesen. Der Lootsendienst ist frei und wird von Fischern und Bootsleuten zufriedenstellend besorgt. Lootsen-Taxe existirt nicht; man muss akkordiren. Die Lootsenfahrzeuge sind gewöhnliche Segel- oder Ruderboote ohne besondere Merkmale. Das tiefe Wasser in der Fördrde ist so breit, dass man auch ohne Lootsen, selbst beim Kreuzen nicht in Verlegenheit kommen kann, wenn man nur überall 4—5 Kabellängen vom Strande wendet.

Zollamtliche Behandlung. In der Mündung der Norburger Fördrde (Alsensund) ist ein Zollfahrzeug verankert, an welches die durch den Alsensund gehenden Schiffe ihre Zollpapiere vorzuzeigen haben. Ein Zollkutter kreuzt ausserdem vor der Mündung der Fördrde zwischen Halkerhöft und Alsen behufs Revidirung der auf Apenrade bestimmten Schiffe.

Schleppdienst. Ein Schleppdampfer ist fast immer vorhanden, kann in Havariefällen auch von Flensburg oder Sonderburg beordert werden. Schlepp-trosse hat das zu schleppende Schiff zu liefern. Schlepptaxe existirt nicht.

Hafen-Reglement etc. An Hafengeld ist zu entrichten: von Schiffen von 12 cbm und darunter, wenn sie beladen sind, ein- und ausgehend je 10 Pf.; wenn sie geballastet oder leer sind, zahlen sie kein Hafengeld; von Schiffen von mehr als 12 cbm bis zu 85 cbm einschliesslich, wenn sie beladen sind, ein- und ausgehend je 5 Pf., wenn sie geballastet oder leer sind 2 Pf. pr. cbm; von Schiffen von mehr als 85 cbm, wenn sie beladen sind, ein- und ausgehend je 10 Pf., wenn sie geballastet oder leer sind 5 Pf. pr. cbm, es sei denn, dass sie eine Fahrt zwischen deutschen Häfen ohne Berührung fremder Häfen machen, in welchem Falle sie nur 5 resp. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pf. pr. cbm zu zahlen haben. Schiffe, deren Ladung im Ganzen das Gewicht von 40 Centnern (2000 kg) nicht übersteigt oder ausschliesslich aus Dachpfannen, Cement etc. besteht, haben nur wie Ballastschiffe zu zahlen.

Befreit von der Hafengebühr sind: 1. alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen, um Fracht zu suchen und den Hafen ohne Ladung wieder verlassen; 2. alle Fahrzeuge, welche Apenrade als Nothhafen aufsuchen oder um Ordres zu empfangen; 3. Fahrzeuge von 85 cbm und weniger Raumgehalt, wenn sie auf der Fahrt nach einem anderen deutschen Hafen in Apenrade Beiladung zu löschen oder einzunehmen beabsichtigen, deren Gewicht in Centnern die Zahl der cbm des Netto-Raumgehalts des Fahrzeuges nicht übersteigt; 4. Dampfschiffe, welche lediglich zur Passagierfahrt benutzt werden. — An Bollwerksgeld sind für jede 20 Centner Waaren 6 resp. 12 Pf. zu entrichten.

Für täglich verkehrende Dampfer sind Liegeplätze reservirt. — Besondere Lösch- und Lade-Vorrichtungen fehlen. — Sandballast wird per Boote zugeführt und pro Last à 2 Tons zu M. 2.50 geliefert. — Schiffe werden mit Süsswasser vermittelst Schlauches von der längs den Quais führenden Wasserleitung bequem versorgt.

Schiffsunkosten-Rechnung für den Dreimast-Schoner N. aus Wadö eingehend von Hernösand mit Brettern und ausgehend in Ballast:

An Lootsengeld . . . . .	fl. 10.—
„ Hafengeld . . . . .	„ 47.60
„ Deklarationen . . . . .	„ —.30
„ Statistischen Gebühren . . . . .	„ —.40
„ Bollwerksgeld . . . . .	„ 1.20
„ 3 % Befrachtungs-Courtage von 2350 M. . . . .	„ 70.50
„ 1/2 % Incasso von 1850 M. . . . .	„ 9.25
Ausgehend nach Skelette <sup>a</sup> mit Ballast	
„ Lootsengeld . . . . .	„ 5.—
„ Hafengeld . . . . .	„ 23.80
„ Konsulatgebühren . . . . .	„ 11.97
„ 40 Tons Ballast à M. 1.25 . . . . .	„ 50.—
„ Wasser . . . . .	„ 2.50
„ Deklarationen . . . . .	„ —.30
„ Klarirung 168 Tons à 20 Pf. . . . .	„ 33.60
	<u>fl. 266.42</u>

Schiffsmakler P. F. Cleemann.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Für Neubau und Reparaturen an hölzernen Segelschiffen ist in der besten Weise gesorgt. Docks, Kräne, Taucher und Taucherapparate sind nicht vorhanden. Um den Schiffsboden zu untersuchen, bedarf es des Kielholens. — E. Paulsen's Schiffbauerei 1888 neu etablirt.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler: P. F. Cleemann.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Eigene Kompagnieen sind am Platze nicht etablirt. Hamburger und Kopenhagener Gesellschaften werden durch die Herren C. Callsen und P. F. Cleemann vertreten.

Adressen: Agent des Bureau Veritas: J. C. Christiansen in Flensburg. Agent von Lloyd's Registry: E. Padderatz in Hamburg. Agent des Germanischen Lloyd: vacant.

**Mummark**, 54° 55' 42" N. Br., 10° 3' O. L. v. Gr., an der Ostküste der Insel Alsen, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 244 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 133 Schiffe mit 841 R. T., in Ballast oder leer 71 Schiffe mit 343 R. T.; abgegangen mit Ladung 117 Schiffe mit 772 R. T., in Ballast oder leer 87 Schiffe mit 412 R. T.

**Fühnenshaff**, 54° 59' 45" N. Br., 9° 59' O. L. v. Gr., an der Ostküste der Insel Alsen, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Von hier ist ein Telegraphenkabel nach Hornesnaes auf Fühnen hinübergelegt.

**Düwig (Dü Wiek)**, Hafen von Norburg an der von der Alsen Föhrde sich gen Osten tief in das Innere der Insel Alsen abzweigenden Steg-Wiek. 27 Einw. Dü Wiek ist eigentlich ein Binnensee. Die Durchfahrt von der Steg-Wiek nach Dü Wiek hat je nach dem Wasserstande 3—4 m Tiefe. In der Mitte der Dü Wiek sind noch 6—8 m Wasser. Eine Ladebrücke, an welcher die nach Norburg bestimmten Schiffe löschen und laden, ist bis zu 4 m Tiefe hinausgebaut. Der Flecken Norburg hat 1078 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 36 Schiffe mit 464 R. T., in Ballast 1 Schiff mit 16 R. T.; abgegangen mit Ladung 11 Schiffe mit 173 R. T., in Ballast oder leer 27 Schiffe mit 283 R. T.

**Meels**, 55° 2' N. Br., 9° 43' 30" O. L. v. Gr. Dorf an der Steg-Wiek oder Meelsgaards-Föhrde auf der Insel Alsen, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 468 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3 Schiffe mit 37 R. T., in Ballast oder leer 1 Schiff mit 35 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 3 Schiffe mit 57 R. T.

**Hardeshöi**, 55° 0' 36" N. Br., 9° 41' 48" O. L. v. Gr. Fährhaus auf der Insel Alsen an der Alsen Föhrde. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3 Schiffe mit 50 R. T.; abgegangen mit Ladung 1 Schiff mit 32 R. T., in Ballast 2 Schiffe mit 18 R. T.

**Stevningnoor**, 54° 59' 42" N. Br., 9° 47' 12" O. L. v. Gr. Landungsplatz auf der Insel Alsen an der Augustenburger Föhrde.

**Augustenburg**. 54° 56' 48" N. Br., 9° 52' 24" O. L. v. Gr., Flecken mit 575 Einw. auf der Insel Alsen, am Alsen-Sund, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen; 2,5 m Tiefe an der Anlegebrücke. Ueber das Hafengebiet führt der Hafenmeister die Aufsicht. Dampfschiffe dürfen nur ganz langsam in den Hafen ein- und ausfahren. Schiffsführer, welche im Hafengebiet löschen oder laden wollen, haben dies sofort dem Hafenmeister anzuzeigen und ausserdem die erforderliche Meldung beim Zollamte in Sonderburg zu bewirken. An Hafengeld ist zu zahlen: Von einem Fahrzeuge bis 10 cbm inkl., wenn es beladen ist, ein- und ausgehend



je 20 Pf., wenn es geballastet oder leer ist, nichts; von einem Fahrzeuge von 10—60 cbm inkl., wenn es beladen ist, ein- und ausgehend je 6 Pf., wenn es geballastet oder leer ist je 3 Pf. per cbm; von einem Fahrzeuge von mehr als 60 cbm, wenn es beladen ist, ein- und ausgehend je 10 Pf., wenn es geballastet oder leer ist, je 5 Pf. per cbm. Ausnahmen und Befreiungen von Hafengeld wie sonst üblich, siehe Apenrade. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 14 Schiffe mit 177 R. T., in Ballast oder leer 11 Schiffe mit 144 R. T.; abgegangen mit Ladung 8 Schiffe mit 112 R. T., in Ballast oder leer 15 Schiffe mit 226 R. T.

**Sonderburg.** Hafenfeuer: 54° 54' 31" N. Br., 9° 47' 11" O. L. v. Gr., 5266 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein am Alsen-Sund, auf der Insel Alsen, ohne Eisenbahnverbindung. Schiffsbestand 1887: 10 Segelschiffe mit 658 R. T. und 5 Dampfschiffe mit 351 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 587 Schiffe mit 40 022 R. T., worunter 327 Dampfschiffe mit 33668 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 78 Schiffe mit 1642 R. T., worunter 14 Dampfschiffe mit 362 R. T.; abgegangen mit Ladung 472 Schiffe mit 30 799 R. T., worunter 318 Dampfschiffe mit 27 752 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 141 Schiffe mit 9928 R. T., worunter 20 Dampfschiffe mit 6243 R. T.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Sonderburg ist seewärts zwifach zu erreichen, nämlich vom Norden durch den Alsensund und vom Süden von der Flensburger Aussen-Föhrde aus. Küstenfahrer wählen meist den Weg durch den Alsen-Sund, eine tiefe (nicht unter 10 m), aber enge Wasserstrasse. Bei Sonderburg führt eine Schiffbrücke mit einer ca. 20 m breiten Öffnung über den Sund zur Verbindung des Festlandes mit der Insel Alsen. Die Brücke wird jeder Zeit gegen Bezahlung (Segelschiffe bis zu 160 cbm M. 1, Segelschiffe von mehr als 160 cbm M. 2; Dampfschiffe sind frei) und zu folgenden Zeiten unentgeltlich geöffnet: vom 1. November bis ult. Februar Morgens von 7—9 Uhr, Mittags von 11—12 Uhr, Nachmittags von 4—5 Uhr; vom 1. März bis 30. April und vom 1. September bis 31. Oktober Morgens von 5—7 Uhr, Mittags von 11—12 Uhr, Nachmittags von 6—7 Uhr; vom 1. Mai bis 31. August Morgens von 3—5 Uhr, Mittags von 11—12 Uhr, Nachmittags von 6—7 Uhr. Schiffe, die das Öffnen der Brücke wünschen, haben solches rechtzeitig dadurch zu signalisiren, dass sie am Vordertopp bei Tage eine Flagge und bei Nacht eine Laterne aufhissen. Soll das Schiff vor Anker gehen oder durch die Brücke holen, so wird dies von der Brücke aus durch Hissen einer Flagge signalisirt. Wird ein solches Signal nicht gegeben, so kann das Schiff seine Fahrt durch die Brückenöffnung fortsetzen. Bei Nacht muss jedes Schiff, bevor es die Brücke passirt, vor Anker gehen und durch die Brückenöffnung warpen. Fahrzeuge, welche keine Vorrichtungen zum Durchholen an Bord führen, erhalten das nöthige Tau gegen Zahlung von 1 M. zur Benutzung von den Brückenwärtern geliefert. Dampfschiffe dürfen die Brücke nur mit halber Kraft passiren. Im Alsen-Sund herrscht mitunter, vom Winde abhängig, eine starke Strömung, die die Dienste eines Lootsen rätlich erscheinen lässt. Von Süden kommende Schiffe laufen das Feuerschiff „Kalkgrund“ an und setzen ihren Kurs weiter nach dem Osterhaken, wo eine schwarze Bakentonnen mit 2 Bällen, Aufschrift: „Sonderburg“ an Backbordseite liegt. Auf dem Westerhaken liegt eine rothe Spierentonne mit Ballon an Steuerbordseite. Die Richtung der beiden Sonderburger rothen Hafenlaternen am südlichen Hafeneingang, welche bisher zwischen den beiden Tonnen hindurch zeigte, geht jetzt östlich hart an der Tonne auf den Westerhaken und ebenfalls östlich ca. 100 m an der Tonne auf den Osterhaken vorbei. Der Sonderburger Hafen ist der Theil des Alsen-Sundes zwischen der Schiffbrücke und dem Sonderburger Schloss. Schiffe bis 8 m Tiefgang können sicher in den Hafen gelangen, doch ist bei Schiffen von mehr als 40 m Länge, des beschränkten Raumes wegen, Vorsicht geboten. An den städtischen Ladebrücken ist 3—4 m Wasser.

Lootsenwesen. In Sonderburg sind 2 Lootsen mit 2 Booten stationirt.

Dieselben sind dem Lootsen-Kommandeur in Flensburg unterstellt. Die Lootsenboote sind Boote mit Spreitsegel und führen die Lootsenflagge (Marine-Flagge mit 2 gekreuzten blauen Ankern im linken unteren Felde). Die Lootsen begegnen den von Süd einsegelnden Schiffen gewöhnlich ausserhalb der Haken, d. i. der die südliche Einfahrt in den Alsen-Sund beengenden Sände. Lootsenzwang existirt nicht; dennoch sind Schiffe, welche sich keines Lootsen beim Passiren des Alsen-Sundes bedienen, verpflichtet, für die Unterhaltung der Seezeichen, sogenanntes Prickengeld zu zahlen.

### Lootsentaxe:

1. Für eine Lootsung von Sonderburg nach der dortigen Rhede, oder von dieser Rhede nach der Stadt, wenn die Brücke über den Alsen Sund dabei nicht passirt wird:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . № 4.—
  - b) " " von 400—1600 cbm Raumgehalt, pro cbm . . . . . " —.01
  - c) " " über 1600 cbm Raumgehalt, für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr . . . . . " —.25

wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
2. Für jede der vorgedachten Lootsungen, wenn dabei die Brücke über den Alsen Sund passirt wird,  $\frac{1}{4}$  mehr als nach der unter 1. festgesetzten Taxe.
3. Von Sonderburg nach Snogbäckhage, Kekenis, Birk, Hörup-Rhede oder Augustenburg:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . " 8.—
  - b) " " von 400—1600 cbm Raumgehalt pro cbm . . . . . " —.02
  - c) " " über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr . . . . . " —.50

wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
4. Von Sonderburg nach Norburg, Apenrade oder Apenrader Föhrde, nach der Flensburger Rhede, Schleimünde oder Haderslebener Föhrde:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . " 16.—
  - b) " " von 400—1600 cbm Raumgehalt, pro cbm . . . . . " —.04
  - c) " " über 1600 cbm Raumgehalt, für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr . . . . . " 1.—

wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
5. Für leere oder geballastete Schiffe (d. i. ohne jegliche Ladung) sind nur  $\frac{3}{4}$  der nach vorstehenden Tarifsätzen berechneten Gebühren zu entrichten.
6. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lootse ausser den eigentlichen Lootsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe an Bord des Schiffes sich eingefunden hat, pro Tag . . . . . " 2.25
7. Ausserdem kommen dem Lootsen an Heimreisegeld zu pro km. . . . . " —.05
8. Für das Anlandsetzen eines Sonderburger Lootsen bei Kekenis oder Birk hat der Schiffsführer an diejenigen Lootsen, welche die Landung besorgen, zu entrichten . . . . . " 2.—

**Zollamtliche Behandlung.** Ein Zollkutter naht sich den von Süden kommenden Schiffen gewöhnlich zwischen dem Feuerschiff „Kalkgrund“ und der Rhede, und den von Norden kommenden Schiffen zwischen Aarösund und Norburg. Schiffe, welche den Alsen-Sund passiren, müssen bei Sonderburg klariren, woselbst ein Zollboot beim Passiren des Hafens längsseits kommt.

**Schleppdienst.** Die Dampfer der vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaften leisten jeden gewünschten Schleppdienst. Tarife existiren nicht, es muss von Fall zu Fall akkordirt werden. Es sind 10 Dampfer mit 35—50 nominellen Pferdekraften vorhanden, von denen stets einige in Sonderburg oder Flensburg liegen.

### Hafenreglement etc. Hafengebühren:

Zur Entrichtung des Hafengeldes sind verpflichtet alle Schiffsfahrzeuge, welche an die städtischen Brücken kommen, oder innerhalb des Hafengebiets löschen oder laden.

Es ist zu entrichten:

1. Von einem Schiffsfahrzeuge bis zu 10 cbm N. R. einschliesslich, beim Eingange und beim Ausgange, je . . . . . № —.15
- Fahrzeuge der vorstehend bezeichneten Grösse bleiben von der Abgabe befreit, wenn sie geballastet oder leer sind.

2. Von einem Schiffsfahrzeuge von mehr als 10 bis zu einschliesslich 60 cbm,
  - a) wenn es beladen ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm je . . . M —.04
  - b) wenn es Ballast führt oder leer ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm . . . " —.02
3. Von einem Schiffsfahrzeuge von mehr als 60 bis zu einschliesslich 160 cbm,
  - a) wenn es beladen ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm je . . . " —.08
  - b) wenn es Ballast führt oder leer ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm je . . . " —.04
4. Von einem Schiffsfahrzeug von mehr als 160 cbm,
  - a) wenn es beladen ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm je . . . " —.10
  - b) wenn es Ballast führt oder leer ist: beim Eingange und beim Ausgange, pr. cbm je . . . " —.05

Schiffe von mehr als 60 cbm, wenn sie eine Fahrt zwischen Häfen des Deutschen Reichs ohne Berührung fremder Häfen machen, entrichten nur die Hälfte der vorstehend sub 3, bezw. 4 a und b festgesetzten Abgabe.

Schiffe, deren Ladung

- a) im Ganzen das Gewicht von 2000 kg nicht übersteigt, oder
- b) ausschliesslich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-Cement, Granit-, Gyps-, Kalk-, Mauer-, Pflaster- oder Ziegelsteinen aller Art, Drainröhren, Kreide, Thon- oder Pfeifenerde, Seegras, Sand, Brennholz, Torf, rohem Schwefel, Salz, Heu und Stroh, Dachreth, Stalldünger, frischen Fischen oder Eichenholz zum Schiffsbau besteht,

haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.

Schiffe, deren Ladung ausschliesslich in Kohlen und Coaks besteht, haben nur  $\frac{3}{4}$  der Normalsätze für beladene Schiffe zu entrichten.

Bei Flussschiffen, welche nicht nach Raumgehalt vermessen sind, gilt jede Tonne Tragfähigkeit für 2 cbm.

Das abgabepflichtige Sonderburger Hafengebiet wird begrenzt im Süden durch das sogenannte Schlossloch, im Norden durch eine Linie von den Umwallungen auf der Sundewitter Seite nach den Umwallungen auf der Alsenner Seite des Alsensundes.

Von Entrichtung des Hafengeldes sind sowohl für den Eingang als für den Ausgang befreit:

1. Alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen, um Fracht zu suchen, und denselben ohne Ladung wieder verlassen.
2. Alle Fahrzeuge, welche den Nothhafen aufsuchen, wenn sie den Hafen mit ihrer Ladung wieder verlassen, ohne dass ein Theil derselben veräussert oder die Zuladung anderer Gegenstände erfolgt ist, sowie alle Fahrzeuge, welche nur, um Erkundigungen einzuziehen oder Ordres in Empfang zu nehmen, in den Hafen einlaufen und denselben, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen und ohne die Ladung ganz oder theilweise veräussert zu haben, wieder verlassen;
3. Amerikanische Dampfschiffe, welche in regelmässiger Fahrt zwischen Preussen und den Vereinigten Staaten begriffen sind;
4. Fahrzeuge von 160 cbm oder weniger, wenn sie auf der Fahrt nach einem anderen Hafen des Deutschen Reichs in den Sonderburger Hafen lediglich zu dem Zwecke einlaufen, um eine Beiladung zu löschen oder einzunehmen, deren Gewicht in Centnern die Zahl der cbm des Netto-Raumgehalts des Fahrzeuges nicht übersteigt;
5. Fahrzeuge, welche zur Hilfsleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen aus- oder eingehen, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern benutzt werden;
6. Schiffsgefässe, welche Kaiserliches, Reichs- oder Staatseigenthum sind, oder lediglich für Kaiserliche, Reichs- oder Staatsrechnung Gegenstände befördern;
7. Lootsenfahrzeuge, soweit sie nur ihrem Zwecke gemäss benutzt werden;
8. Leichterfahrzeuge, wenn das zu leichternde, oder durch Leichter beladene Schiff selbst die Hafenaufgabe entrichtet;
9. Fahrzeuge, bis zu einschliesslich 10 cbm bei ihren Fahrten nach und von den im Hafen liegenden Schiffen;
10. Boote, welche zu den der Abgabe unterliegenden Schiffen gehören;
11. Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Von Segelschiffen, welche sich keines Lootsen bedienen und den Sonderburger Sund passiren, ist sowohl ein- als ausgehend jedes Mal pro cbm  $1\frac{1}{2}$  Pfennig zu entrichten (Prickengelder). Für Dampfschiffe beträgt diese Abgabe nur 1 Pfennig pro cbm. Für beladene offene Boote wird ohne Rücksicht auf ihre Grösse jedes Mal 15 Pfennige entrichtet. Befreit von diesem Prickengeld sind alle in Sonderburg beheimatheten Schiffe, alle Fischerfahrzeuge oder diejenigen, welche nur frische Fische bringen, sowie alle nicht beladenen Boote oder offenen Fahrzeuge.

Besondere Lösch- und Ladevorrichtungen sind nicht vorhanden. Schiffe löschen und laden an den Ladebrücken. Die Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaften haben reservirte Liegeplätze.

Ballast wird in Booten von ca. 2 Tons längsseits gebracht. — Der Bedarf an Süsswasser wird aus einem Brunnen in unmittelbarer Nähe des Hafens (Schlossbrunnen) entnommen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Reparaturen an kleineren Segelschiffen können auf der Werft des Herrn Jensen besorgt werden, woselbst auch 2 Hellingen für kleinere Schiffe vorhanden sind. Reparaturen an eisernen Segel- und Dampfschiffen sind nur in sehr beschränktem Masse durch die beiden vorhandenen Maschinenfabriken und Eisengiessereien auszuführen. Sände zum Kielholen giebt es nicht. Taucher-Vorrichtungen besitzt die Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler: A. Petersen.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind nicht vertreten.

**Höruphaff**, 54° 54' 30" N. Br., 9° 54' O. L. v. Gr. Dorf am Hörup Haff an der Südwestküste der Insel Alsen, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 211 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 6 Schiffe mit 313 R. T.; abgegangen mit Ladung 2 Schiffe mit 35 R. T., in Ballast oder leer 5 Schiffe mit 296 R. T.

**Brunsnis**, 54° 52' 10" N. Br., 9° 38' 30" O. L. v. Gr. Landungsplatz an der Flensburger Fördrde mit 3 m Wasser. 110 Einw. Zwischen Holnis und Brunsnis ist Fährverbindung für Personen, auch laufen hier die die Flensburger Fördrde befahrenden Dampfschiffe mehrmals täglich an. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 7 Schiffe mit 417 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 4 Schiffe mit 333 R. T.

**Iller**, 54° 52' 24" N. Br., 9° 39' O. L. v. Gr., grösserer Komplex von Ziegeleien an der Flensburger Fördrde mit mehreren Landungsbrücken und Mooringsboje; 3 m Wasser. 519 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 4 Schiffe mit 1631 R. T., worunter 3 Dampfer mit 1616 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 160 Schiffe mit 4101 R. T.; abgegangen mit Ladung 187 Schiffe mit 4801 R. T.; abgegangen in Ballast 3 Dampfer mit 1616 R. T.

**Rennberg**, 54° 53' 48" N. Br., 9° 37' 42" O. L. v. Gr., bedeutende Ziegelei mit mehreren Landungsbrücken und Mooringsboje, bei 2—4 m Wasser. 144 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 22 Schiffe mit 1320 R. T., in Ballast oder leer 160 Schiffe mit 4444 R. T.; abgegangen mit Ladung 194 Schiffe mit 5502 R. T., in Ballast 8 Schiffe mit 823 R. T.

**Ekensund**, 54° 54' 36" N. Br., 9° 36' 24" O. L. v. Gr. Dorf im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Flensburger Fördrde; 1047 Einw.; bedeutende Ziegeleien; für Schiffe von 6 m Tiefgang zugänglich; Schiffe von 3 m Tiefgang können an Land anlegen. 1888 besass Ekensund 8 Schiffe mit 203 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 66 Schiffe mit 4230 R. T., worunter 4 Dampfer mit 2426 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 522 Schiffe mit 11 168 R. T.; abgegangen mit Ladung 651 Schiffe mit 14 496 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 19 Schiffe mit 3498 R. T., worunter 4 Dampfer mit 2426 R. T. — Zwei Schiffsmaklergeschäfte existiren hier. — Kleine Fahrzeuge können Kielholen und kleine Reparaturen ausführen lassen.

**Nübelnoor**, eine Bucht der Flensburger Fördrde, (Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen), deren Ufer mit Ziegeleien besetzt sind, welche einen lebhaften Schiffsverkehr veranlassen. Am Eingang in die Bucht liegt Ekensund. Das Hauptfahrwasser nach dem Nübelnoor hat 8 m Tiefe, ist aber sehr schmal. Schiffe bis zu 3 m Tiefgang können an den Ladebrücken der Ziegeleien anlegen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 46 Schiffe mit 4102 R. T., worunter 5 Dampfer mit 2821 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 389 Schiffe mit 9699 R. T.; abgegangen mit Ladung 499 Schiffe mit 12608 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 9 Schiffe mit 3097 R. T., worunter 5 Dampfer mit 2821 R. T.

**Gravenstein**, Dorf (1072 Einw.) im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Flensburger Förhde. In der Gravensteiner Bucht, an welcher der Ort liegt, sind 3—5 m Wasser. Anlegebrücke für Dampfer ist in die Bucht hinausgebaut. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Schiffe mit 344 R. T.; in Ballast oder leer 3 Schiffe mit 68 R. T.; abgegangen mit Ladung 6 Schiffe mit 180 R. T., in Ballast oder leer 4 Schiffe mit 365 R. T.

**Alnoor**, 54° 54' 30" N. Br., 9° 35' 20" O. L. v. Gr. Dorf an der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 157 Einw.

**Brennstoff**, 54° 52' 42" N. Br., 9° 33' 15" O. L. v. Gr., am nördlichen Ufer der Flensburger Förhde. Bedeutende Ziegeleien. Tiefes Fahrwasser bis dicht unter Land. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 38 Schiffe mit 450 R. T., in Ballast oder leer 19 Schiffe mit 422 R. T.; abgegangen mit Ladung 21 Schiffe mit 463 R. T., in Ballast oder leer 36 Schiffe mit 430 R. T.

**Flensburg**. Hafenfeuer: 54° 47' 51" N. Br. 9° 26' 8" O. L. v. Gr. 33 313 Einw. Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Flensburger Förhde; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Schiffsbestand 1888: 15 Segelschiffe mit 2943 R. T. und 46 Dampfschiffe mit 26 300 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1132 Schiffe mit 125 487 R. T., worunter 303 Dampfschiffe mit 84 485 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 102 Schiffe mit 4648 R. T., worunter 11 Dampfschiffe mit 2393 R. T. Abgegangen mit Ladung 602 Schiffe mit 41 907 R. T., worunter 202 Dampfschiffe mit 31 983 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer: 464 Schiffe mit 89 505 R. T., worunter 122 Dampfschiffe mit 61 543 R. T. — Wichtiger Seehandelsplatz; Haupteinfuhr-Artikel sind: Kohlen, Eisen, Holz, Getreide, Salz, Reis, Palmkerne, Petroleum etc.; — Hauptausfuhr-Artikel sind: Backsteine, Drainröhren, Oel, Oelkuchen, Reis, Bier etc. lebhafter Schiffbau.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Schiffe von 7 m Tiefgang können in den Hafen, den innersten Theil der Flensburger Förhde einlaufen, Da der Wasserstand in der Förhde, von Sturmfluthen abgesehen, in Folge der Windrichtung, bedeutenden Schwankungen unterworfen sein kann (bei NW- und W-Winden fällt das Wasser zuweilen um 2—2,5 m unter den normalen Stand), so ist trotz der guten Betonung grösseren Schiffen doch Vorsicht und die Annahme eines Lootsen anzurathen. Die Halbinsel Holnis trennt die innere von der äusseren Förhde. Vor der NO-Spitze von Holnis liegt der Holnishaken, welcher bei niedrigem Wasserstande zum grössten Theile trocken fällt. Am äussersten Ende des Riffes, 3,5 Kabellängen vom Lande, sind bei mittlerem niedrigen Wasserstande erst 2 m Tiefe, woran unmittelbar Tiefen von 10—12 m grenzen. Zur Bezeichnung dieses sehr gefährlichen Riffs ist eine schwarze spitze Tonne auf Backbordseite auf 7 m Tiefe ausgelegt. Dem Holnishaken gerade gegenüber liegt das „Neismühlen-Flach“ dessen Rand durch eine rothe Spierentonne auf Steuerbordseite gekennzeichnet ist. Diese beiden Treibbaken begrenzen also das ca. 3 Sm. breite Fahrwasser. Von dem nordwestlichen flachen und sumpfigen Ufer der Halbinsel Holnis erstreckt sich ein zweites ausgedehnteres Riff „Schidenkind“ genannt, in die Förhde hinein. Gegenüber liegt der Dalsgaard-Grund. Hier ist das engste Fahrwasser der Förhde, welches 8 m tief und 200 m breit ist. Gleich darauf nimmt das sehr geräumige und tiefe Fahrwasser der inneren Förhde seinen Anfang, welches bis Farensort und bis zur Kupfermühlen-Bucht in der ganzen Breite der Förhde andauert. Von Farensort ab führt ein schmales (an der engsten Stelle nur 0,7 Sm. breit und 16 m tief) aber tiefes Fahrwasser am östlichen Ufer entlang. Grösseren Schiffen, welche bis Farensort ohne Lootsen gelangt sind, sollten von hier ab einen Flensburger Lootsen an Bord nehmen, denn der Wasserstand kann auf der dem südlichen Theil der Förhde vorlagernden Mittel-Platte, namentlich bei Weststürmen, 1—2 m weniger betragen, als die auf den mittleren Wasserstand reducirten

Lothungen in den Seekarten angeben. Der Flensburger Hafen beginnt zwischen Kielseng und Batterie Huk. Hier ist das Fahrwasser nur 1 Sm. breit; die Einfahrt in den Hafen erfolgt am besten in der Richtung: Die rothe Spierentonne des Batteriehaken hart an Steuerbord, die schwarze spitze Tonne des Kielsenger Haken hart an Backbord. Mitten im Hafen sind 7—8 m Wasser und der Grund ist schwarzer Schlick. Die eigentliche Stadt Flensburg liegt am westlichen Ufer des Hafens, wo sich auch die Ladebrücken befinden. Vom Bahnhof führt eine mit Schienen belegte lange Ladebrücke weit in den Hafen hinein; ebenfalls liegen Schienen längs den städtischen Ladebrücken, an welchen durchschnittlich 3—4 auch 5 m Wasser ist. Grössere Schiffe, welche nicht sofort an die Brücken holen können, thun gut, wenn sie an einer der zahlreich im Hafen liegenden Mooringsbojen festmachen und gleichzeitig einen Anker fallen lassen, denn die Bojen sollen nicht zuverlässig halten.

Quer ab von der Werft der Flensburger Schiffbaugesellschaft sind Pfähle eingerammt, um welche die Schiffe behufs der Deviationsbestimmung geschwaiget werden können. Von diesen Pfählen aus peilen:

	wahr.	magnetisch.
Brauerei (Schornstein), 750 m entfernt . . . . .	N 12 <sup>o</sup> ,9 W	N 0 <sup>o</sup> ,3 W
Haus Collund, 5185 m entfernt . . . . .	N 14 <sup>o</sup> ,4 O	N 27 <sup>o</sup> ,0 O
Höchste Bergspitze, 9630 m entfernt . . . . .	N 25 <sup>o</sup> ,4 O	N 38 <sup>o</sup> ,0 O
Johannis-Kirche, 1855 m entfernt . . . . .	S 19 <sup>o</sup> ,6 O	S 7 <sup>o</sup> ,0 O
Nicolai-Kirche, 1825 m entfernt . . . . .	S 8 <sup>o</sup> ,1 O	S 4 <sup>o</sup> ,5 W
Marien-Kirche, 1025 m entfernt . . . . .	S 1 <sup>o</sup> ,6 O	S 11 <sup>o</sup> ,0 W

Signalstelle der Deutschen Seewarte; Sturmsignalstation am Dampfschiffs-Pavillon. — Navigationsschule, woselbst Kapitäne ihre Chronometer reguliren können.

Lootsenwesen. Dem Lootsenkommandeur in Flensburg sind unterstellt die Lootsenstationen: Flensburg mit 4 Lootsen und 2 Booten, Sonderburg mit 2 Lootsen und 2 Booten, Kekenis mit 3 Lootsen und 3 Booten, Birk mit 3 Lootsen und 3 Booten. Ausserdem sind auf dem vor der Föhrde auf Kalk-Grund liegenden Feuerschiffe 2 als Lootsen geprüfte Matrosen, welche Lootsendienste verrichten. Die Lootsenboote sind zum Segeln und Rudern eingerichtet und nur an der Lootsenflagge kenntlich. Das Boot des Feuerschiffs ist roth angestrichen. Die Lootsen kommen ansehlenden Schiffen je nach dem Winde entweder von der einen oder anderen Station auf Signal entgegen. Es herrscht kein Lootsenzwang, doch ist es für grössere Schiffe rathsam, Lootsen zu nehmen.

Taxe für die Lootsenstation Flensburg:

A. Für geleisteten Lootsendienst.

1. Für eine Lootsung von der Flensburger Rhede bis in den Hafen dieser Stadt sind zu entrichten:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . M 4.—
  - b) " " von 400—1600 cbm Raumgehalt, pro cbm . . . . . " —.01
  - c) " " von über 1600 cbm Raumgehalt, für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr . . . . . " —.25  
wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
2. Von Flensburg nach Kekenis-Birk oder nach Sonderburg:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . " 16.—
  - b) " " von 400—1600 cbm Raumgehalt pr. cbm . . . . . " —.04
  - c) " " über 1600 cbm Raumgehalt für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr . . . . . " 1.—  
wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird.
3. Für leere oder geballastete Schiffe (d. i. ohne jegliche Ladung) sind nur  $\frac{3}{4}$  der nach obigem Tarif berechneten Gebühren zu entrichten.
4. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lootse ausser den eigentlichen Lootsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe an Bord des Schiffes sich eingefunden hat, für jede 24 Stunden . . . . . " 2.25
5. Ausserdem kommen dem Lootsen an Heimreisegeld zu pro km. . . . . " —.05
6. Für das Anlandsetzen eines Lootsen bei Kekenis oder Birk hat der Schiffsführer an diejenigen Lootsen, welche die Landung besorgen zu entrichten. . . . . " 2.—
7. Für die Verlegung oder Warpung eines Schiffes im Flensburger Hafen oder nach der dortigen Ballastbrücke kommt dem Lootsen, welcher dabei hinzugezogen wird, eine Vergütung zu von . . . . . " 2.25

B. Tonnen- oder Bakengeld.

1. Von Segelschiffen, welche sich keines Lootsen bedienen und welche die Flensburger Fördrde innerhalb Brunsnis befahren, sowohl ein- als ausgehend, jedes Mal für jedes cbm des Netto-Raumgehaltes . . . . . M —.01
2. Für Dampfschiffe, welche unter diesen Verhältnissen die Flensburger Fördrde befahren, sind jedes Mal zu entrichten pro cbm . . . . . „ —.005
3. Die die Flensburger Fördrde regelmässig befahrenden Segel- und Dampfschiffe können an Stelle der vorstehenden Abgabe für jede Fahrt eine jährliche Abfindungssumme entrichten, welche für 1888/89 auf Mk. 1.50 pro cbm festgesetzt worden ist. Sobald dieselben sich aber eines Lootsen bedienen, haben sie dafür die sub A. der Taxe festgesetzte Abgabe zu erlegen.
4. Bei Berechnung des Tonnen- und Bakengeldes werden die in der Kubikmeterzahl etwa vorkommenden Bruchtheile als Ganze angesetzt.

Taxe für die Lootsenstation Kekenis-Birk:

A. Für geleisteten Lootsendienst.

1. Für eine Lootsung von Kekenis oder Birk nach der Sonderburger Rhede sind zu entrichten:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . „ 8.—
  - b) „ „ von 400—1600 cbm Raumgehalt, pro cbm . . . . . „ —.02
  - c) „ „ von über 1600 cbm Raumgehalt, für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird. . . . . „ —.50
2. Von Kekenis oder Birk nach der Flensburger Rhede:
  - a) für Schiffe bis zu 400 cbm Raumgehalt . . . . . „ 16.—
  - b) „ „ von 400—1600 cbm Raumgehalt, pro cbm . . . . . „ —.04
  - c) „ „ über 1600 cbm Raumgehalt, für je 100 cbm, um welche der Raumgehalt über die nach Tarif b) zu berechnenden 1600 cbm hinausgeht, mehr wobei jedes angefangene 100 cbm für voll gerechnet wird. . . . . „ 1.—
3. Für leere oder geballastete Schiffe (d. i. ohne jegliche Ladung) sind nur  $\frac{3}{4}$  der nach obigem Tarif berechneten Gebühren zu entrichten.
4. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lootse ausser den eigentlichen Lootsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe an Bord des Schiffes sich eingefunden hat, pro Tag . . . . . „ 2.25
5. Ausserdem kommen dem Lootsen an Heimreisegeld zu pro km . . . . . „ —.05
6. Für das Anlandsetzen eines Flensburger oder Sonderburger Lootsen bei Kekenis oder Birk hat der Schiffsführer an diejenigen Lootsen, welche die Landung besorgen, zu entrichten . . . . . „ 2.—

B. Kekenis-Birker Tonnengelder.

1. Von Segelschiffen, welche sich keines Lootsen bedienen und das Fahrwasser der Kekenis-Birker Lootsenstation passiren, ist sowohl ein- als ausgehend jedes Mal für jedes cbm des Netto-Raumgehaltes zu entrichten. . . . . „ —.015
2. Für Dampfschiffe beträgt diese Abgabe nur pro cbm . . . . . „ —.01
3. Für Segelschiffe, welche im Sonderburger oder Flensburger Zolldistrikt einheimisch sind, desgleichen pro cbm . . . . . „ —.01
4. Für Dampfschiffe, welche in diesen Zolldistrikten einheimisch sind, desgl. pro cbm . . . . . „ —.005
5. Alle Schiffe von 22 cbm und geringerem Netto-Raumgehalt, sowie offene Boote sind von der Erlegung dieser Abgabe befreit.
6. Bei Berechnung des Tonnengeldes werden die in der Kubikmeterzahl etwa vorkommenden Bruchtheile als Ganze angesetzt.

C. Allgemeine Bestimmungen.

Schiffe, welche bei Kekenis oder Birk einen Lootsen verlangen, aber nicht bekommen haben, können gegen Entrichtung der sub A. festgestellten Taxsätze bei dem Leuchtfeuerschiff „Kalkgrund“ einen Lootsen bekommen.

**Zollamtliche Behandlung.** In der Aussen-Fördrde bei Holnis ist eine Zollstation errichtet, kenntlich an der Zollflagge. Hier naht sich das Zollboot den einfahrenden Schiffen, um einen zollamtlichen Begleiter an Bord zu setzen. Besondere Zollformalitäten existiren nicht.

**Schleppdienst.** Sämtliche 12 Dampfschiffe der Flensburg-Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft (von 8—60 Pferdekräften) übernehmen Schleppdienste. Tarife existiren nicht, vielmehr ist von Fall zu Fall zu akkordiren.

**Hafenreglement etc.\*).** An Hafengeld wird entrichtet:

I. von allen Schiffsfahrzeugen, welche an die Brücke kommen, oder innerhalb der Linie von der Batterie bis Kielseng im Hafen löschen oder laden:

1. von 12 cbm Raumgehalt und darunter, wenn sie beladen sind: beim Eingange und beim Ausgange für jedes Fahrzeug 10 Pf.

Fahrzeuge der vorstehend näher bezeichneten Art bleiben von der Abgabe befreit, wenn sie geballastet oder leer sind.

\* Eine neue Hafenordnung liegt zur Zeit (April 1889) zur Genehmigung bei der Regierung in Schleswig. Wenn möglich, werden wir dieselbe im Nachtrag publiciren.

2. von mehr als 12 bis zu einschliesslich 170 cbm:
  - a) wenn sie beladen sind: beim Eingange und beim Ausgange 5 Pf. pr. cbm.
  - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingange und beim Ausgange 2 Pf. pr. cbm.
3. von mehr als 170 cbm:
  - a) wenn sie beladen sind: beim Eingange und beim Ausgange 10 Pf.
  - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingange und beim Ausgange 5 Pf. pr. cbm.

Schiffe, deren Ladung im Ganzen das Gewicht von 40 Centnern nicht übersteigt, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.

Schiffe von mehr als 170 cbm, wenn sie eine Fahrt zwischen deutschen Häfen ohne Berührung fremder Häfen machen, entrichten nur die Hälfte der vorstehend unter I. 3 a und b festgesetzten Abgabe.

Schiffe, deren Ladung ausschliesslich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-, Cement-, Gyps-, Granit- und Kalksteinen, Kreide-, Thon- oder Pfeifenerde, Seegras, Sand, Brennholz, Torf, Rohschwefel, Salz, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger oder frischen Fischen besteht, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.

Von Entrichtung des Hafengeldes sind sowohl für den Eingang als für den Ausgang befreit:

1. alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen, um Fracht zu suchen und ohne an der Brücke anzulegen den Hafen wiederum ohne Ladung verlassen;
2. alle Fahrzeuge, welche wegen Seeschadens oder anderer Unglücksfälle, wegen Eisganges, Sturmes oder widriger Winde, sowie alle Fahrzeuge, welche nur um Erkundigungen einzuziehen, oder Ordres in Empfang zu nehmen, in den Hafen einlaufen und denselben, ohne an der Brücke anzulegen, sowie ohne Ladung gelöscht oder eingenommen und ohne die Ladung ganz oder theilweise veräussert zu haben, wieder verlassen;
3. Fahrzeuge von 170 cbm oder weniger, wenn sie auf der Fahrt nach einem anderen deutschen Hafen in den Flensburger Hafen lediglich zu dem Zweck einlaufen, um eine den zehnten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigende Beiladung zu löschen oder einzunehmen;
4. Fahrzeuge, welche zur Hilfsleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen aus- oder eingehen, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern verwendet werden;
5. Fahrzeuge bis zu einschliesslich 12 cbm Tragfähigkeit bei ihren Fahrten nach und von den im Hafen liegenden Schiffen;
6. Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Nach Abzug der festen Liegeplätze für regelmässig fahrende Schiffe und Kohlenverkehr beträgt die Länge der benutzbaren Quais resp. Bollwerke 900 m. — Ein eiserner Handkrahm ist vorhanden. Längs dem Hafen führen Schienenstränge zur Verbindung mit dem Bahnhof. — Die Geballastung ist Privatsache; an den Quais darf nicht geballastet werden. — Der Bedarf an Süsswasser kann durch ein Wasserboot, welches mit Druckpumpe versehen ist, eingenommen werden.

Schiffsunkosten-Rechnung für einen Dampfer von 1826 cbm = 644 R. T. mit Kohlen von England kommend und leer nach der Ostsee ausgehend:

Hafengeld eingehend 10 Pf. pr. cbm . . . . .	ℳ 182.60
do. ausgehend 5 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 91.30
Seelootse eingehend . . . . .	„ 69.25
do. ausgehend . . . . .	„ 54.—
Hafenlootse . . . . .	„ 16.75
Zolldiäten, Bewachung, Begleitung, und sonstige kleinen Unkosten ca. . . . .	„ 80.—
Klarirung und Inkasso . . . . .	„ 128.80
	<hr/>
	circa ℳ 622.70

Unkosten für ein Segelschiff von 452 cbm = 160 R. T. mit Ladung Kohlen eingehend, Ballast ausgehend:

Hafengeld eingehend 10 Pf. pr. cbm . . . . .	ℳ 45.20
do. ausgehend 5 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 22.60
Seelootse eingehend . . . . .	„ 23.33
do. ausgehend . . . . .	„ 17.61
Hafenlootse . . . . .	„ 4.52
Ballast 30 Tons à ℳ 1.— . . . . .	„ 30.—
Wasser 300 Gallons . . . . .	„ 3.—
Inkasso der Fracht und kleine Kosten . . . . .	„ 12.50
Klarirung ein und aus . . . . .	„ 45.20
	<hr/>
	circa ℳ 203.96

H. Schuldt in Flensburg u. Holnis.



**Anstalten für Schiffsreparaturen.** Die Flensburger Schiffbau-Aktien-Gesellschaft für eiserne Dampf- und Segelschiffe beschäftigt ca. 900 Personen. Sie besitzt einen Dampf-Mastenkrahn zum Einsetzen von Masten, Kesseln, Maschinen etc. Gussstücke jeder Art und Grösse können hergestellt, grosse Schiffe gekielholt werden. Ausserdem sind in Flensburg noch 2 Schiffswerften für den Bau hölzerner Schiffe, nämlich die der Herren B. Techant und E. J. Weedermann. — Ausser auf den vorgenannten Werften, können Schiffsböden auf einigen städtischen Kielholstellen unterzucht werden. Docks und Patentslips existiren nicht. — Taucher und Taucher-Vorrichtungen stellt die Flensburg-Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft.

**Konsulate.** Grossbritannien, Russland, Niederlande, Norwegen-Schweden, Mexico, Italien sind durch Konsuln vertreten.

**Schiffsmakler:** H. Schuldt, Chr. Rühne, J. P. Swane, H. J. Hansen. Es ist Sitte, den ankommenden Schiffen in Booten entgegenzufahren und die Dienste anzubieten. Die Firma H. Schuldt besitzt eine Privat-Telephonleitung mit ihrer Filiale in Holnis.

**See-Assekuranz-Gesellschaften.** Am Platze ist etablirt: Privat-Seeversicherung von 1876 in Flensburg. Folgende auswärtige Kompagnieen sind vertreten: 1. Deutsche Transport-Vers.-Gesellschaft in Berlin; 2. Kgl. octroyierte Seeversicherungs-Kompagnie in Kopenhagen; 3. See-Assekuranz-Verein in Kopenhagen; 4. Verein Hamburger Assekuradeure, vertreten durch P. N. Hansen.

**Adressen:** Agent des Bureau Veritas: J. C. Christiansen; Agent des Lloyd Registry: Chr. Nicolas Hansen; Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän Johs. Matzen.

**Mürwik**, 54° 48' 36" N. Br., 9° 27' 30" O. L. 61 Einw. Dorf am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 7 Schiffe mit 202 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 6 Schiffe mit 179 R. T.

**Osbek**, Ziegelei am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 20 Einw.

**Meierwik**, am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 19 Einw.

**Glücksburg**, Flecken, 954 Einw., mit 2 kleinen Landungsbrücken am südlichen Ufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen.

**Moos**, Ziegelei am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 14 Einw.

**Schausende**, 54° 51' 30" N. Br., 9° 34' 15" O. L. 151 Einw. Ziegelei am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast 18 Schiffe mit 488 R. T.; abgegangen mit Ladung 19 Schiffe mit 523 R. T.

**Holnis**, 54° 52' 30" N. Br., 9° 36' 30" O. L. 135 Einw., an der Flensburger Förhde. Zollstation (siehe Flensburg); besass 1888: 1 Segelschiff mit 24 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 10 Schiffe mit 221 R. T., abgegangen mit Ladung 13 Schiffe mit 271 R. T. — Die Flensburger Firma H. Schuldt besitzt hier eine Filiale und ist durch eine Privat-Telephonleitung mit ihr verbunden.

**Langballigholz**, 54° 49' N. Br., 9° 39' O. L. v. Gr. Dorf an der in die Flensburger Förhde mündenden Langballig-Au, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 149 Einw.

**Westerholz**, Dorf am Südufer der Flensburger Förhde, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 219 Einw.

**Norgardholz**, Dorf an der Geltinger Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 156 Einw.

**Steinberghaff**, 54° 46' 12" N. Br., 9° 49' 30" O. L. 26 Einw., an der Geltinger Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 12 Schiffe mit 577 R. T., abgegangen leer 8 Schiffe mit 433 R. T.

**Gammellück**, 54° 45' 30" N. Br., 9° 53' O. L. v. Gr., Landungsplatz an der Geltinger Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen.

**Maasholm**, 54° 41' N. Br., 9° 59' 30" O. L. v. Gr. an der Schlei (1½ Sm. innerhalb Schleimünde), Dorf mit 434 Einw., Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. Nebenzollamt, woselbst alle nach der Schlei bestimmten Schiffe der zollamtlichen Behandlung unterworfen werden. Es besass 1888: 1 Segelschiff mit 18 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 68 Schiffe mit 859 R. T., in Ballast oder leer 6 Schiffe mit 60 R. T.; abgegangen mit Ladung 52 Schiffe mit 633 R. T., in Ballast oder leer 27 Schiffe mit 296 R. T.

**Wormshöft**, an der Schlei, 54° 42' 12" N. Br., 9° 59' O. L. v. Gr., Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 6 Schiffe mit 138 R. T., abgegangen leer 2 Schiffe mit 44 R. T.

**Rabelsund**, 54° 40' 48" N. Br., 9° 57' 30" O. L. v. Gr., an der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 4 Schiffe mit 89 R. T.; abgegangen mit Ladung 2 Schiffe mit 28 R. T., in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 53 R. T.

**Kappeln**, 54° 40' N. Br., 9° 56' 30" O. L. v. Gr. Stadt mit 2659 Einw. im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Schlei, mit Flensburg durch eine Neben-Eisenbahn verbunden. Im Bau begriffen ist eine Fortsetzung dieser Bahn bis Eckernförde. — Schiffsbestand 1888: 4 Segelschiffe mit 115 R. T. und 4 Dampfschiffe mit 166 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 457 Schiffe mit 26 808 R. T., worunter 218 Dampfschiffe mit 19 006 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 48 Schiffe mit 2012 R. T., worunter 9 Dampfschiffe mit 646 R. T.; abgegangen mit Ladung 394 Schiffe mit 22 754 R. T. worunter 219 Dampfschiffe mit 19 044 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 77 Schiffe mit 4779 R. T., worunter 8 Dampfschiffe mit 608 R. T.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse siehe Schleswig.

Lootsenwesen siehe Schleswig.

Zollamtliche Behandlung siehe Schleswig.

Schleppdienst. 3 Dampfschiffe stehen zum Schleppdienst zur Verfügung und können per Telegraph von Schleimünde beordert werden. Schlepptrasse hat das zu schleppende Schiff zu liefern. Schlepptarif existirt nicht, man akkordire.

Abgaben-Tarif für das Befahren der Schlei siehe Schleswig. An Hafengeld ist zu zahlen von Schiffen von 12 cbm N. R. und weniger je ein- und ausgehend 10 Pf., von Schiffen von mehr als 12 cbm wenn sie beladen sind je ein- und ausgehend 3 Pf. pr. cbm, wenn sie geballastet oder leer sind je ein- und ausgehend 2 Pf. pr. cbm. — Ballast wird per Boot längsseits gebracht. — Süßwasser ist aus den städtischen Brunnen zu entnehmen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Werft für hölzerne Schiffe; Maschinenfabrik und Eisengiesserei; letztere beiden doch nicht für Reparaturen an eisernen Schiffen eingerichtet.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler: Wilhelm Möller und P. Jessen. Schiffen entgegen zu fahren, um die Dienste anzubieten, ist verboten.

**Königstein**, 54° 38' 40" N. Br., 9° 56' 10" O. L. v. Gr., an dem linken Ufer der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 17 Einw.

**Arnis**, 54° 38' N. Br., 9° 56' O. L. v. Gr. Flecken mit 572 Einw. im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Schlei. Schiffsbestand 1888: 24 Segelschiffe mit 1272 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 72 Schiffe mit 1967 R. T., in Ballast oder leer 28 Schiffe mit 1064 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 250 R. T.; abgegangen mit Ladung 40 Schiffe mit 842 R. T., in Ballast oder leer 16 Schiffe mit 856 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 250 R. T. — Hauptexport: Getreide. — Ein wirklicher Hafen ist in Arnis nicht; die Schlei, welche hier ca. 200 m breit und 8 m tief ist, bildet einen solchen von Natur. Ballast wird an Sandgrund aus der Schlei gebaggert und mittelst kleiner Kähne längsseits der Schiffe gebracht. — Süßwasser ist bei jedem Hause in Genüge zu schöpfen. — Hölzerne Schiffe können jederzeit reparirt werden; Helgen sind noch aus früherer Zeit, als hier grössere Schiffe gebaut wurden, vorhanden. Für Reparaturen an eisernen Schiffen findet sich an der Schlei keine Gelegenheit. — Ein Hafenreglement existirt nicht. Hafengelder werden nicht erhoben. Tarif, nach welchem die Abgaben für das Befahren der Schlei erhoben werden, sowie Lootsentarif, siehe Schleswig. Auch alle anderen nautischen etc. die Schlei betreffenden Verhältnisse siehe unter Schleswig.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Für Casco-Versicherungen existirt ein Verein auf Gegenseitigkeit. Von auswärtigen Kompagnieen ist nur die Agripina in Köln durch einen Agenten vertreten.

**Lindauer Niss (Lindauniss)**, 54° 35' 30" N. Br., 9° 49' 30" O. L. v. Gr. an der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen.

**Schleswig**. Schloss Gottorp: 54° 30' 50" N. Br., 9° 33' O. L. v. Gr.; Stadt mit 15188 Einw. an der Schlei, im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, mit dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden. Sitz der Provinzial-Regierung. Schiffsbestand 1888: 1 Segelschiff mit 25 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 673 R. T. — Schiffsverkehr 1886: angekommen mit Ladung 116 Schiffe mit 7307 R. T., worunter 15 Dampfschiffe mit 3823 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 4 Dampfschiffe mit 126 R. T.; abgegangen mit Ladung 5 Schiffe mit 158 R. T., worunter 4 Dampfschiffe mit 137 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 51 Schiffe mit 5192 R. T., worunter 14 Dampfschiffe mit 3427 R. T. — Unbedeutender Handel, aber lebhafter Verkehr auf der Schlei mit Getreide-Fahrzeugen.

Hydrographisch - nautische Verhältnisse. Schleswig liegt am Ende der ca. 22 Sm. langen Fördrde „Schlei“. Schiffe mit 3,8 m Tiefgang können bei normalem Wasserstande die Barre bei Schleimünde passiren und an die Stadt gelangen. Die Schlei gleicht im grössten Theile einem Flussarm, dessen schmalste Stelle (75 m) bei Missunde ist. 1½ Sm. unterhalb Kappeln, bei Rabelsund bildet sie vor ihrem Ausfluss in die See ein sandiges flaches Flussdelta. In der Mitte des Fahrwassers zwischen Missunde und Arnis betragen die durchschnittlichen Tiefen 5 — 6 m.; zwischen Arnis, Kappeln und Maasholm erreichen die Tiefen stellenweise 12 und 15 m. In der Schlei herrscht stellenweise eine starke Strömung, welche bei Schleimünde zuweilen eine Geschwindigkeit von 4 Sm. pr. h. erreicht. Schleimünde heisst die auf der vor der Mündung liegenden Lootseninsel befindliche Lootsenstation, woselbst sich auch eine Sturm-Signal-Station der Deutschen Seewarte befindet. Der Eingang in die Schlei ist durch 2 Molen geschützt; auf dem nördlichen steht ein Leuchthurm mit einem rothen festen Feuer, auf dem südlichen eine eiserne Bake mit Korb. Die Breite der Fahrrinne mit Tiefen über 4 m innerhalb der beiden Molen ist nur 56 m. Das Seegat ist die in der Richtung des auslaufenden Stromes gebaggerte, 58 m breite und bei mittlerem Wasserstande 4 m tiefe Rinne. Die Tiefe des Seegats ist in Folge des häufigen Stromwechsels keine konstante, und sind demnach nur die Lootsen allein im Stande, jeder Zeit genau den Wasserstand anzugeben. Bei starkem östlichen Winde und Seegang ist das Abkommen der Lootsen vom Lande des stark einlaufenden Stromes wegen sehr schwierig, ja zuweilen unmöglich. Unter solchen Umständen ist frem-

den Schiffen ein Ansegeln von Schleimünde nicht zu empfehlen; es ist sicherer, in See besseres Wetter abzuwarten oder in der Geltinger Bucht einen geschützten Ankerplatz aufzusuchen.

**Lootsenwesen.** Die auf der Lootseninsel vor der Schlei befindliche Lootsenstation heisst Schleimünde. Dasselbst sind 2 Lootsen und 1 Reserve-lootse mit 3 Lootsenbooten stationirt. Die Lootsen fahren den Schiffen in offenen Ruder- oder Segelbooten auf gegebenes Signal entgegen. Letztere führen 2 Segel und haben keine besonderen Unterscheidungsmerkmale.

### Taxe für den Lootsendienst auf der Schlei:

#### A. Für geleisteten Lootsendienst.

1. Für eine Lootsung von See durch die Einfahrt zu Schleimünde oder von hier bis Brenning für den Kubikmeter Netto-Raumgehalt . . . . .	M —.04
die geringste Abgabe für die Lootsungen beträgt jedoch nicht unter . . . . .	" 5.—
2. Für Schiffe, welche in der entgegengesetzten Richtung hinausgeloost werden, gelten die Ansätze zu Nr. 1.	
3. Brenning, wo der Maasholmer Lootse an Bord genommen wird, nach Kappeln pro cbm Netto . . . . .	" —.02
4. Nach Arnis pro cbm Netto . . . . .	" —.04
5. Nach Schleswig pro cbm Netto . . . . .	" —.08
6. Von Schleswig nach Arnis pro cbm Netto . . . . .	" —.04
7. Von Schleswig nach Kappeln pro cbm Netto . . . . .	" —.06
8. Von Schleswig nach Brenning pro cbm Netto . . . . .	" —.08
9. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lootse ausser den eigentlichen Lootsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem derselbe sich an Bord des Schiffes eingefunden hat, pro Tag . . . . .	" 2.25
10. Ausserdem erhält der Lootse an Heimreisegeld pro km . . . . .	" —.05

#### B. Prickengelder.

Für alle Dampfschiffe und für Segelschiffe von mehr als 100 cbm Netto-Raumgehalt, welche die Schlei ein- oder auslaufen und sich keines Lootsen bedienen, ist sowohl ein- als ausgehend jedes Mal eine Abgabe an die Lootsengeld-Hebestelle zu Maasholm zu entrichten pro cbm Netto . . . . .

" —.02

#### C. Allgemeine Bestimmungen.

1. Angefangene Kubikmeter werden für voll gerechnet.
2. Beträge unter 5 Pf. werden mit 5 Pf. erhoben, so dass der Einzelbetrag stets durch 5 theilbar ist.
3. Das Prickengeld für den Ausgang wird gleich bei dem Eingange miterhoben.
4. Wird ein Segelschiff von einem Dampfschiffe bei Schleimünde geschleppt und ist weder das Segelschiff noch das Dampfschiff mit einem Lootsen besetzt, so zahlen beide Schiffe das Prickengeld. Ist aber entweder das Segelschiff oder das Dampfschiff mit einem Schleimünder Lootsen besetzt, so bezahlen beide Schiffe kein Prickengeld.

**Zollamtliche Behandlung.** In Schleimünde ist ein Zollkutter stationirt; derselbe naht sich einkommenden Schiffen auf der Küstenstrecke zwischen Falshöft (54° 47' N. Br.) und Norhagen und nimmt die erste Zollrevision vor. Wenn dieser Zollkutter unter Segel und nicht auf seiner Station ist, und auch dann, wenn er bereits ankommende Schiffe revidirt, müssen letztere doch bei Maasholm (1½ Sm. innerhalb Schleimünde), woselbst ein Neben-Zollamt ist, ankern und sich der zollamtlichen Behandlung unterwerfen.

**Schleppdienst.** In Schleswig sind 3 Schleppdampfer von 25, 20 und 12 nominellen Pferdekräften, welche per Telegraph von Schleimünde zu requiriren sind. Schlepptrasse liefern die zu schleppenden Schiffe. Das Schleppgeld beträgt zur Zeit M. 10 pr. Stunde, von der Infahrtsetzung des Schleppers auf der Hin-fahrt nach den Schiffen an gerechnet. Auch von Kappeln und Arnis sind jeder Zeit per Telegraph Schleppdampfer zu requiriren.

**Hafenreglement etc.** Die Liegeplätze werden wie gewöhnlich vom Hafenmeister angewiesen. Bei der Einfahrt in den Hafen müssen die Schiffe ihre Leesegelepiere einziehen, ihre Raan brassen und ihre Anker binnenbords nehmen.

**Tarif, nach welchem die Abgabe für das Befahren der Schlei zu erheben ist:**

- I. An Schlei-Abgabe wird von den in die Schlei einkommenden Schiffen entrichtet:
  1. Von Fahrzeugen von mehr als 12 cbm bis einschliesslich 170 cbm Netto-Raumgehalt:
    - a) wenn sie beladen sind, 2 Pf.
    - b) wenn sie ballastet oder leer sind, 1 Pf.

2. von Fahrzeugen von mehr als 170 cbm:
    - a) wenn sie beladen sind, 5 Pf.
    - b) wenn sie geballastet oder leer sind, für jedes cbm 2 Pf.
- II. Von Holzflößen, welche in die Schlei eingehen, wird entrichtet:
1. von eichenem Bau- und Nutzholz 7 Pf. pr. cbm,
  2. von anderem Holze, für jedes cbm 3 Pf.

Ausnahmen.

1. Schiffe von mehr als 170 cbm, wenn sie eine Fahrt zwischen Häfen des Deutschen Reichs ohne Berührung fremder Häfen machen, entrichten nur die Hälfte der vorstehend unter I. 2 a und b festgesetzten Abgabe.
2. Schiffe, deren Ladung:
  - a) im Ganzen das Gewicht von 40 Centnern nicht übersteigt, oder
  - b) ausschliesslich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-Cement-, Granit-, Gyps-Kalk-, Mauer-, Pflaster-, Chamott- oder Ziegelsteinen aller Art, Steinhohl, Chamottmörtel, Kreide, Thon- oder Pfeifenerde, Seegras, Sand, Brennholz, Torf Steinkohlen, Coaks, Rohschwefel, Salz, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger oder frischen Fischen besteht,haben die Abgabe nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.
3. Für Fahrzeuge, welche die Schlei regelmässig oder häufig im Jahre besuchen, kann nach Wahl anstatt der tarifmässigen Abgabe für jede einzelne Fahrt eine jährliche Abfindung entrichtet werden, deren Höhe nach näherer Anleitung des Finanzministers von der zuständigen Verwaltungsbehörde festzusetzen bleibt.

Von Entrichtung der Abgaben befreit sind:

1. Fahrzeuge, welche ohne Ladung in die Schlei einlaufen, um Fracht zu suchen, und die Schlei ohne Ladung wieder verlassen;
2. Fahrzeuge, welche wegen Seeschadens, oder anderer Unglücksfälle, wegen Eisgangs, Sturms, widriger Winde, sowie Fahrzeuge, welche nur um Erkundigungen einzuziehen oder Ordres in Empfang zu nehmen, in die Schlei einlaufen, und dieselbe, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen zu haben, wieder verlassen;
3. Fahrzeuge von 170 cbm oder weniger, wenn sie auf der Fahrt nach einem ausserhalb der Schlei belegenen Hafen des Deutschen Reichsgebiets in die Schlei lediglich zu dem Zweck einlaufen, um daselbst eine den zehnten Theil ihres Raumgehalts nicht übersteigende Beiladung zu löschen oder einzunehmen;
4. Fahrzeuge, welche zur Hilfsleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen eingehen, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern verwendet werden;
5. Leichterfahrzeuge, wenn das zu leichternde oder durch die Leichter beladene Schiff selbst die Abgabe entrichtet;
6. Schiffsgefässe, welche Königliches oder Reichs- oder Staatseigenthum sind, oder lediglich für Königliche oder Reichs- oder Staatsrechnung Gegenstände befördern;
7. Lootsenfahrzeuge, soweit sie nur ihrem Zwecke gemäss benutzt werden;
8. Fahrzeuge von nicht mehr als 12 cbm N. R.;
9. Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Tarif, nach welchem die Abgaben für die Benutzung des Hafens zu Schleswig zu erheben sind:

Hafengeld wird entrichtet:

- A. von allen Schiffsfahrzeugen, welche an die städtischen Brücken kommen oder innerhalb des Hafengebiets löschen oder laden:
1. von 10 cbm N. R. und darunter, sowie von Kähnen und Booten, welche als Lastfahrzeuge dienen, aber nicht vermessen sind:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingang und Ausgang je 15 Pf.
    - b) wenn sie geballastet oder leer sind: nichts;
  2. von mehr als 10 cbm bis einschliesslich 170 cbm:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingang und Ausgang je 10 Pf.
    - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingang und Ausgang je 5 Pf. pro cbm;
  3. von mehr als 170 cbm:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingang und Ausgang je 12 Pf.
    - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingang und Ausgang je 6 Pf. pro cbm;
- B. von Holzflößen beim Eingang oder Ausgang pro cbm 8 Pf.

Ausnahmen:

1. Schiffe, deren Ladung:
  - a) im Ganzen nicht mehr als 40 Centner beträgt, oder
  - b) nur in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-Cement, Gyps-, Granit-, Kalksteinen, Kreide-, Thon- oder Pfeifenerde, Seegras, Sand, Brennholz, Torf, Rohschwefel, Salz, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger oder frischen Fischen besteht,haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten;
2. Schiffe von mehr als 170 cbm, wenn sie eine Fahrt zwischen Häfen des Deutschen Reichs ohne Berührung fremder Häfen machen, entrichten das Hafengeld nur nach den Sätzen unter I. A. 2.
3. für Schiffsfahrzeuge, welche den Hafen zu Schleswig regelmässig oder häufig im Laufe eines Jahres besuchen, kann gestattet werden, anstatt der tarifmässigen Abgabe für jede

einzelne Fahrt eine jährliche Abfindungssumme, deren Höhe durch Beschluss der städtischen Kollegien festzusetzen ist, zu entrichten.

**Zusätzliche Bestimmungen.**

1. Bei Berechnung der vorstehend festgesetzten Hafengebühren werden Bruchtheile von einem halben cbm und darüber für voll gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen ausser Acht gelassen. Dabei gelten 10 Centner Ladung gleich einem cbm.

2. Bei Flussschiffen, welche nicht nach Raumgehalt vermessen sind, wird jede Tonne Tragfähigkeit für 2 cbm gerechnet.

3. Das abgabepflichtige Schleswiger Hafengebiet wird gebildet durch den Theil der Schlei, welcher sich von der schmalsten Stelle zwischen der s. g. „Freiheit“ und Fahrdorf bis nach dem grossen Gottorffer Damm erstreckt. Als Grenze nach Osten gilt eine gerade Linie zwischen dem Fährhause auf der nördlichen Seite und dem Schulhause in Fahrdorf auf der südlichen Seite der Schlei.

Befreit von Hafengebühren sind dieselben Fahrzeuge, wie vorstehend unter Abgaben für das Befahren der Schlei; ferner auch Dampfschiffe, welche nur zur Passagierfahrt eingerichtet sind und ausschliesslich zu solcher Beförderung benutzt werden.

Wenn Schiffe länger als 14 Tage zum Löschen oder Laden an den städtischen Bollwerken oder Brücken liegen, so wird für jede weitere angefangene Woche entrichtet: für jedes cbm 5 Pf. An Winterlagergeld sind von den im Hafen liegenden Schiffen für jedes cbm 5 Pf. zu bezahlen.

Wassertiefe unmittelbar am Hafenuai 3,8 m. Nur für die Postdampfer Schleswig-Kappeln sind Liegeplätze reservirt. Besondere Lösch- und Ladevorrichtungen sind nicht vorhanden. — Ballast wird per Leichter eingenommen. — Süswasser wird an Bord getragen.

Anstalten für Schiffsreparaturen, es seien denn kleinere Maschinenreparaturen, existiren in Schleswig nicht.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler giebt es nicht. Der Hafenmeister vermittelt vorkommenden Falles die Expedition deutscher, dänischer und schwedischer Schiffe.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind weder am Platze etablirt noch vertreten.

**Haddeby**, 54° 30' N. Br., 9° 34' 30" O. L. v. Gr. Dorf an der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 48 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Schiffe mit 125 R. T.

**Fahrdorf**, 54° 30' 30" N. Br., 9° 36' O. L. v. Gr. Dorf an der Schlei. Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 362 Einw.

**Borgwedel**, 54° 30' 20" N. Br., 9° 40' 20" O. L. v. Gr., Dorf an der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 251 Einw. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 19 Schiffe mit 543 R. T., in Ballast oder leer 41 Schiffe mit 1726 R. T., worunter 11 Dampfschiffe mit 383 R. T.; abgegangen mit Ladung 125 Schiffe mit 4126 R. T., in Ballast oder leer 14 Schiffe mit 490 R. T., worunter 11 Dampfschiffe mit 383 R. T.

**Sieseby**, 54° 35' 54" N. Br., 9° 52' O. L. v. Gr. Dorf am südlichen Ufer der Schlei, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 176 Einw.

**Bienebek**, 54° 36' 20" N. Br., 9° 53' 30" O. L. v. Gr. Dorf am südlichen Ufer der Schlei, Provinz Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 215 Einw.

**Sundsacker**, 54° 37' 54" N. Br., 9° 56' 30" O. L. v. Gr., am rechten Ufer der Schlei vis-à-vis Arnis, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 17 Einw.

**Langholz**, 54° 31' N. Br., 9° 59' 30" O. L. v. Gr. Dorf am nördlichen Ufer der Eckernförder Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 105 Einw.

**Eckernförde.** Leuchtfeuer am Strande: 54° 27' 45" N. Br., 9° 50' 45" O. L. v. Gr. 5604 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Eckernförder Bucht, durch eine Neben-Eisenbahn (Kiel-Eckernförde-Flensburg) an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. — Schiffsbestand 1888: 1 Segelschiff mit 391 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 249 Schiffe mit 12801 R. T., worunter 17 Dampfschiffe mit 5699 R. T., in Ballast oder leer 24 Schiffe mit 900 R. T., worunter 3 Dampfschiffe mit 272 R. T.; abgegangen mit Ladung 95 Schiffe mit 3178 R. T., worunter 12 Dampfschiffe mit 1169 R. T., in Ballast oder leer 175 Schiffe mit 10318 R. T., worunter 8 Dampfschiffe mit 4802 R. T. — Handel unbedeutend. Lebhaftere Fischerei.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Eckernförder Bucht (meist 22—28 m tief) ist eine geräumige, für die grössten Schiffe zugängliche Föhrde. Vorzügliche Ankerplätze. Schiffe von 5 m Tiefgang können bei gewöhnlichem Wasserstande direkt an den Anlegebrücken anlegen. — Vor dem Eingang in die Eckernförder Bucht liegt eine von Osten allmählich anflachende, mit grossen Baakentonnen bezeichnete Kiesbank mit Steinen, der „Stoller Grund“, der, weil auf den flachsten Stellen nur 5,5—6 m Wasser sind, von tiefgehenden Schiffen vermieden werden muss. Die einzige Untiefe in der Bucht selber ist der Mittel-Grund mit 5,5 m Wasser. Für die Einsegelung wähle man die Passage nördlich vom Stoller- und nördlich vom Mittel-Grund. Ein guter Ankerplatz auf der Rhede ist in der Richtung: „Eckernförde-Kirche in NW bis NW z. W“ bei einem Abstände von 1—1,5 Sm. auf 18—22 m Wassertiefe. Die Navigirung in der Bucht bietet keine Schwierigkeiten; ein Lootse ist überflüssig. Die Stadt Eckernförde liegt am Ende der Bucht, wo sie sich zu einem Kanal verengt, der in das Windeby Noor führt. Der Hafen besteht aus einem äusseren Hafen mit 5 m Tiefe, in welchem Schiffe direkt an das Bollwerk anlegen können, und einem inneren Hafen, der von ersterem durch eine Holzbrücke getrennt ist. Hier ist der eigentliche Fischerhafen.

Lootsenwesen. Kein Lootsenzwang. Es sind 2 Königl. Lootsen angestellt, die im Wesentlichen nur das Einbringen der Schiffe von der Rhede in den Hafen besorgen, denn die Navigirung in der Bucht ist leicht und geschieht meist ohne Lootsen. Falls Lootsen benutzt werden, so ist dafür zu zahlen: von Schiffen bis 200 cbm 3 Pfennige pr. cbm; für jede 100 cbm mehr wird 1 Pfennig mehr gezahlt. Schiffe von 1000 cbm und grösser haben pr. 100 cbm 60 Pfennige mehr zu entrichten. Schiffe, welche ohne Hülfe eines Lootsen einlaufen, haben 5 Pfennige pr. cbm an die Lootsenkasse zu zahlen.

Zollamtliche Behandlung. Ein Zollkutter kreuzt beim Eingang in die Bucht und versiegelt die Schiffe. Niemand darf das Schiff betreten, bevor es nicht vom Zollamt in Eckernförde zollamtlich revidirt ist.

Schleppdampfer sind nicht vorhanden.

Hafenreglement etc. Schiffe unter 12 cbm zahlen 10 Pf. pr. cbm; Schiffe von 12—170 cbm beladen zahlen 10 Pf. pr. cbm, in Ballast 5 Pf. pr. cbm; Schiffe von 170 cbm und mehr zahlen beladen 12 Pf. pr. cbm, in Ballast 6 Pf. und zwar beim Eingang sowohl als auch beim Ausgang. Leuchtfeuergelder etc. werden nicht erhoben. Jedes Schiff kann, um Schaden auszubessern oder Proviant einzukaufen, frei in den Hafen einlaufen. — Besondere Lös- und Ladevorrichtungen, Krähne etc. sind nicht vorhanden. — Ballast wird von der Stadt geliefert und mit Karren ins Schiff befördert. Schiffe, welche in Ballast kommen, können denselben ohne Unkosten ans Land werfen. — Süsswasser ist den städtischen Brunnen zu entnehmen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Eine Schiffswerft für hölzerne Schiffe, eine Maschinenfabrik und eine Eisengiesserei sind vorhanden, doch können nur kleinere Reparaturen ausgeführt werden. Kleine Schiffe können auf Helgen gezogen, grössere gekielholt werden.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler giebt es nicht; der Hafenmeister klarirt ankommende Schiffe. See-Assekuranz-Gesellschaften sind nicht vertreten.

**Nör**, 54° 28' N. Br., 10° O. L. v. Gr. Adeliges Gut am Südufer der Eckernförder Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 396 Einw. Schiffsverkehr 1887: leer angekommen und mit Ladung abgegangen 10 Schiffe mit 205 R. T.

**Labö**, 54° 24' 18", N. Br., 10° 13' 45" O. L. v. Gr.; Fischerdorf, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen; 920 Einw., an der Kieler Förde, mit kleinem Hafen für Schiffe bis zu 2 m Tiefgang. Lootsenstation für die Kieler Förde (siehe Kiel, Lootsenwesen). Labö besass 1888: 3 Segelschiffe mit 68 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 81 Schiffe mit 2525 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 159 R. T., in Ballast oder leer 3 Schiffe mit 162 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 102 R. T.; abgegangen mit Ladung 21 Schiffe mit 812 R. T., worunter 3 Dampfschiffe mit 363 R. T., in Ballast oder leer 70 Schiffe mit 2140 R. T. — Hafengeld: 10 Pf. pr. Fahrzeug von weniger als 12 cbm N. R., je ein- und ausgehend; 3 Pf. pr. cbm von beladenen, 2 Pf. pr. cbm von geballasteten Fahrzeugen von mehr als 12 cbm je ein- und ausgehend.

**Friedrichsort**, Festung, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen; 1312 Einw., am Eingang des Kieler Hafens, am westlichen Ufer. Leuchtturm: 54° 23' 32" N. Br., 10° 11' 50" O. L. v. Gr. Nur von Militair und Beamten bewohnt. Station des Zollwachtschiffs für die Kieler Förde. Kauffahrteifahrzeuge dürfen an der Ladebrücke nur in solcher Anzahl liegen, dass die Einfahrt in den Garnisonbootshafen daselbst in keiner Weise behindert wird; dieselben dürfen auf der Strecke westlich von der Artilleriebrücke bis zur Torpedomole nur in einem Abstände von mindestens 400 m ankeren. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 64 Segelschiffe mit 2061 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 51 Schiffe mit 1483 R. T.

**Fort Korügen** am östlichen Ufer des Kieler Hafens, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen.

**Fort Stosch** (Jaegersberg) am östlichen Ufer des Kieler Hafens, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen.

**Möltenort**, Dorf am östlichen Ufer des Kieler Hafens, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 250 Einw.

**Alt-Heikendorf**, Dorf am östlichen Ufer des Kieler Hafens, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 633 Einw.

**Holtenua**, Dorf mit 347 Einw., Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen; am linken Ufer des Kieler Hafens, am Eingang in den Schleswig-Holsteinischen oder Eider-Kanal. Stapel- und Umladeplatz für die von grösseren Schiffen, die den Kanal nicht passiren können, gebrachten Ladungen. Schiffsverkehr 1886: angekommen mit Ladung 42 Schiffe mit 6539 R. T., worunter 3 Dampfschiffe mit 949 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 13 Schiffe mit 178 R. T.; abgegangen mit Ladung 14 Schiffe mit 228 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 36 Schiffe mit 5728 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 423 R. T. — Die Löschplätze befinden sich an der Nordseite des Kanals an einem hierzu erbauten Bollwerk. Ballast wird durch Fuhrwerk herangefahren, wofür 1,15 M. pr. 2000 kg zu zahlen ist. Längs dem Eider-Kanal sind Pferdehaltstellen eingerichtet, wo Pferde zum Ziehen der Schiffe gegen tarifmässige Bezahlung gemiethet werden können. — Der Schleswig-Holsteinische Kanal, welcher die Ostsee mit der Nordsee mittelst der Eider verbindet, gestattet Schiffen von 3 m Tiefgang den Durchgang, doch darf der zu passirenden Schleusen wegen ihre Länge nicht mehr als 30 und ihre Breite nicht mehr als 8 m betragen. Zur Zeit beginnt der Ausbau des Schleswig-Holsteinischen Kanals zu einem für die grössten Seeschiffe benutzbaren und im Westen bei Brunsbüttel an der Elbe mündenden Nord-Ostsee-Kanal.



Tarif, nach welchem die Abgabe für das Befahren des Schleswig-Holsteinischen Kanals und der Eider auf der Strecke zwischen Holtenau und Rendsburg zu erheben ist:

Es wird entrichtet von einem Schiffsgefässe für die Benutzung einer jeden der sechs Schleusen zu Holtenau, Knoop, Rathmannsdorf, Königsförde, Kluvensiek und Rendsburg: für jedes cbm Nettoraumgehalt 2 Pf. Bei Berechnung des Nettoraumgehalts werden Bruchtheile von  $\frac{5}{10}$  cbm oder mehr für volle cbm gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen ausser Berechnung gelassen.

#### Ausnahmen.

1. Schiffsgefässe, welche ausser den zur Ausrüstung und Provirantirung nöthigen Gegenständen nur Ballast führen, oder leer sind, sowie
2. beladene Schiffsgefässe, wenn letztere entweder
  - a) nur zwischen Orten innerhalb der Strecke von der Kanalmündung bei Holtenau bis einschliesslich Katingsiel am nördlichen oder Schülpersiel am südlichen Eiderufer fahren, oder:
  - b) bei Holtenau in den Kanal einlaufend, nach einem Orte innerhalb der vorstehend unter a bezeichneten Strecke bestimmt sind oder endlich
  - c) von einem Orte innerhalb der unter a bezeichneten Strecke auslaufend, den Kanal bei Holtenau verlassen, entrichten nur den dritten Theil des vorbezeichneten Abgabensatzes, jedoch im Ganzen mindestens 15 Pf. für jede zur Benutzung deklarierte Schleuse.
3. Schiffsgefässe von 12 cbm oder weniger Nettoraumgehalt, gleichviel ob sie beladen sind oder nicht, im Ganzen eine Abgabe von 15 Pf. für jede zur Benutzung deklarierte Schleuse.
4. Schiffsgefässe, welche die Rendsburger Kanalschleuse lediglich im Verkehr mit den städtischen Lösch- und Ladeplätzen passiren, entrichten, wenn das vorgeschriebene Hafengeld zu erlegen ist, an Kanal-Abgabe, ohne Rücksicht auf die Lastenzahl für das jedesmalige Durchschleusen nur 30 Pf., insofern die Abgaben, nach den vorstehend zu 1 bis 3 enthaltenen Bestimmungen berechnet, nicht weniger beträgt.

#### Befreiungen.

Befreit von der Abgabe sind:

1. Schiffsgefässe, welche Staats-Eigenthum sind oder lediglich für Staatsrechnung Gegenstände befördern, jedoch in letzterem Falle nur auf Vorzeigung von Freipässen.
2. Fahrzeuge von 12 cbm oder weniger Nettoraumgehalt, wenn dieselben zugleich mit einem anderen abgabepflichtigen Fahrzeuge eine der im Eingange bezeichneten Schleusen passiren.

#### Zusätzliche Vorschriften.

1. Die Abgabe ist von dem Führer des Schiffsgefässes, und zwar, wenn er von Osten kommend in den Kanal einläuft, bei dem Neben-Zollamte zu Holtenau, wenn er dagegen von Westen Eideraufwärts kommt, nach seiner Wahl entweder bei dem Haupt-Zollamt zu Tönning oder bei dem Haupt-Steueramte zu Rendsburg für sämtliche Schleusen, welche er zu benutzen gedenkt, im Voraus zu entrichten. Zu diesem Zwecke hat der Schiffsführer die Anzahl der bis zum Bestimmungsorte zu passirenden Schleusen und die Tragfähigkeit des Schiffes unter Vorlegung der Schiffs- und etwaigen Ladungspapiere bei dem betreffenden Amte schriftlich anzumelden.

Macht der Schiffsführer auf eine der vorstehend unter Nr. 1 bis 4 der „Ausnahmen“ erwähnten Begünstigung Anspruch, so hat er solches in der schriftlichen Anmeldung ausdrücklich zu erklären und sich nach Massgabe der von dem Finanz-Minister dieserhalb zu erlassenden Vorschriften über die Erfüllung derjenigen Bedingungen auszuweisen, von denen nach dem Tarife die Zulassung zu einem ermässigten Abgabensatze abhängt.

2. Wenn ein Schiffer sich entschliesst, nach Beendigung der deklarierten Reise noch andere als die ursprünglich angemeldeten Schleusen zu passiren, so hat er solches demjenigen Amte, bei welchem er den Kanal wieder verlässt, anderweit anzumelden und die Abgabe dafür nachträglich zu erlegen.
3. In gleicher Weise hat derjenige Schiffsführer, welcher infolge Anmeldung einer Reise zwischen Orten innerhalb der unter Nr. 2 der „Ausnahmen“ angegebenen Grenzen nur die daselbst bestimmte ermässigte Abgabe erlegt hat, sich demnächst aber entschliesst, die Reise über jene Grenzen hinaus fortzusetzen, solches dem nächsten, an der Eider belegenen Zoll- oder Steueramte anzumelden und die gezahlte Abgabe auf den Betrag des im Eingange dieses Tarifs bestimmten Normalsatzes nachträglich zu ergänzen.
4. Soweit in diesem Tarif die Schiffslast den Erhebungs-Massstab bildet, ist darunter die preussische Schiffslast von 4000 Pfund zu verstehen.

Lootsenwesen. Alle Dampfschiffe und alle Segelschiffe, welche das normale Kanalmass (2,68 m Tiefgang, 28,7 m Länge und 7,45 m Breite) überschreiten, sind lootspflichtig.

Lootsentaxe für Schiffe unter dem normalen Kanalmass:

1. Für eine Lootsung von Rendsburg bis Voorde ist zu entrichten pro Schiff . . . . . M 4.50
2. Für eine solche auf dem Kanal für die ganze übrige Strecke . . . . . „ 13.50

**Lootsentaxe für Schiffe über dem normalen Kanalmass:**

1. Für eine Lootsung von Rendsburg bis Voorde pro Schiff . . . . . *ℳ* 6.75
2. Für eine solche auf dem Kanal für die ganze übrige Strecke . . . . . „ 18.00

**Lootsentaxe für die Untereider zwischen Rendsburg und Tönning:**

1. Für Segelschiffe bis zu 250 cbm pro cbm 14 Pf.; für jeden cbm mehr jedoch nur 7 Pf.
2. Für Dampfschiffe pro cbm 7 Pf.
3. Eine Berücksichtigung der Wegeslänge tritt insofern ein, als bei Lootsungen auf der Untereider bis 30 km Entfernung  $\frac{1}{4}$  des vollen Lootsengeldes, bis 60 km Entfernung  $\frac{1}{2}$  desselben und bis 90 km Entfernung  $\frac{3}{4}$  desselben zu entrichten sind. In keinem Falle beträgt das Lootsengeld weniger als *ℳ* 13.50.

**Schleswig-Holsteinischer Kanal** siehe Holtenau, Rendsburg und Tönning.

**Knoop**, Adeliges Gut am Schleswig-Holsteinischen Kanal, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 278 Einw.

**Landwehr**, am Schleswig-Holsteinischen Kanal, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. 19 Einw.

**Dietrichsdorf**, Dorf mit 2093 Einwohnern am rechten Ufer des Kieler Hafens an der Mündung der Swentine, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen; bekannt durch Howaldtswerke (Werft für eisernen Schiffbau; Näheres siehe unter Kiel).

**Neumühlen**, Dorf mit 852 Einw. am Ausfluss der Swentine in den Kieler Hafen, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen. Dasselbst grösste Korn-, Wasser- und Dampfmühle auf dem Kontinent, der Baltischen Mühlengesellschaft gehörig. Dieselbe kann bis 6000 Centner Weizen in 24 Stunden verarbeiten. Das Mehl wird meist nach England verschifft. Seeschiffe mit einem Tiefgang von 4 m können die Swentine bis an die Mühle passiren. Neumühlen besass 1888: 5 Segelschiffe mit 515 R. T. und 10 Dampfschiffe mit 2711 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 455 Schiffe mit 37027 R. T., worunter 66 Dampfschiffe mit 26453 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 61 Schiffe mit 7000 R. T., worunter 14 Dampfschiffe mit 5057 R. T.; abgegangen mit Ladung 421 Schiffe mit 28856 R. T., worunter 51 Dampfschiffe mit 17530 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 157 Schiffe mit 19440 R. T., worunter 37 Dampfschiffe mit 15949 R. T.

**Wellingdorf**, Dorf mit 1441 Einw., am Ausfluss der Swentine in den Kieler Hafen, vis-à-vis Neumühlen, Prov. Schleswig-Holstein, Kgr. Preussen; besass 1888: 1 Dampfschiff mit 43 R. T.

**Ellerbek**, Fischerdorf mit 3173 Einwohnern am östlichen Ufer des Kieler Hafens, woselbst die Kaiserliche Werft (siehe Kiel); besass 1888: 1 Dampfschiff mit 22 R. T.

**Kiel**. Zeitball des Artillerie-Magazins: 54° 19' 18,24" N. Br., 10° 9' 40,50" O. L. v. Gr. 51706 Einw., Stadt an der Kieler Fördrde, im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Der Kieler Hafen ist deutscher Reichskriegshafen und Marinestation der Ostsee. Befestigungen befinden sich an beiden Ufern der Fördrde. Am Eingang in den Hafen, am westlichen Ufer, liegt die Festung Friedrichsort. Kiel besass 1888: 13 Segelschiffe mit 1876 R. T. und 64 Dampfschiffe mit 21283 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3869 Schiffe mit 481624 R. T., worunter 2125 Dampfer mit 403763 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 81 Schiffe mit 8988 R. T., worunter 38 Dampfer mit 7609 R. T.; abgegangen mit Ladung 2295 Schiffe mit 301473 R. T., worunter 1711 Dampfer mit 285478 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 1622 Schiffe mit 183872 R. T., worunter 442 Dampfer mit 121230 R. T. — Haupt-Einfuhr-Artikel: Kohlen, Holz, Getreide; Haupt-Ausfuhr-Artikel: Mehl. Die Einfuhr übertrifft die Ausfuhr um ein Wesentliches.

**Quarantänehafen**. Fahrzeuge, an deren Bord ansteckende Krankheiten herrschen, haben ihren Ankerplatz zunächst am Ausfluss der Swentine zu wählen. Derartige Schiffe haben am Topp des grossen Mastes eine grüne Flagge aufzuziehen.

**Hydrographisch-nautische Verhältnisse**. Vor der Kieler Fördrde sind 16—18 m Tiefe. Den Eingang in die Kieler Fördrde bezeichnet an der West-

seite (Steuerbordseite) eine rothe Heultonne mit der Aufschrift „Kiel A“ und an der Ostseite (Backbordseite) eine schwarze Glockentonne mit der Aufschrift „Kiel 1“. Wenn man im Osten der Heultonne passirt ist, so erscheint die Spitze des Nikolai-thurmes in Kiel inmitten der sattelförmigen Depression des Düsternbrooker Gehölzes oder gerade über dem Friedrichsorter Leuchthurm; in dieser Richtungslinie, welche  $\frac{1}{4}$  Sm. westlich der Leuchtonne „Kiel 3“ vorbeiführt, setze man den Kurs fort. Schiffe, welche zur Nachtzeit die Kieler Förhrde ansegeln, sollten ihren Kurs so östlich wählen, dass sie sich mit dem Kurse West dem Bülk-Feuer nähern können. Peilen sie dann das Feuer von Friedrichsort in SW $\frac{1}{2}$ S, so befinden sie sich in der Nähe des „Kleverberg“, eines von der Bülker Spitze 1,4 Sm. nach Osten erstreckenden Sand- und Steinriffs, und müssen nun gerade auf Friedrichsort-Feuer zusteuern. Peilt man in dem neuen Kurse Bülk-Feuer querab (NW $\frac{1}{2}$ W), so ist man frei vom Kleverberg und kann nun denselben Kurs bis Friedrichsort weiter verfolgen. Innerhalb Friedrichsort erweitert sich die Förhrde nach Westen mit einer durchschnittlichen Tiefe von 13—18 m und bildet überall eine gute Rhede. Nur vor der Mündung der Swentine und vor Ellerbek am östlichen Ufer ist das bis in den innersten Theil des Kieler Hafens — meist bis dicht an die Ufer — andauernde tiefe Wasser in grösserem Abstände von der Ostküste zu suchen. Im inneren Hafen sind 6—10 m Wassertiefe; Schiffe können überall gut und sicher ankern; nur bei NO-Stürmen steht eine heftige See selbst bis in das hintere Ende des Hafens hinein. Der Wasserstand ist von den herrschenden Winden abhängig; bei West- und SW-Winden fällt, bei Winden zwischen N und O steigt das Wasser im Allgemeinen, doch ist dies für die Schifffahrt in Anbetracht der überall guten Tiefenverhältnisse von keiner Bedeutung. — In Holtenau, am westlichen Ufer der Förhrde, in der Wieker Bucht, halbwegs zwischen Friedrichsort und Düsternbrook, ist der Eingang in den Schleswig-Holsteinischen oder Eider-Kanal. Dieser Kanal verbindet mittelst der Eider die Ost- und Nordsee und gestattet Schiffen von 3 m Tiefgang den Durchgang; doch darf der zu passirenden Schleusen wegen ihre Länge nicht mehr als 30 und ihre Breite nicht mehr als 8 m betragen. (Näheres über den Eider-Kanal siehe Holtenau und Tönning.) Zur Zeit beginnt der Ausbau des jetzigen Schleswig-Holsteinischen Kanals zu einem für die grössten Seeschiffe benutzbaren und im Westen bei Brunsbüttel an der Elbe mündenden Nordostsee-Kanal.

Bei nebligem Wetter wird vom Bülker Leuchthurm in Pausen von 40 Sekunden vermittelt einer Sirene I. Klasse je ein Signal von 5 Sekunden Dauer gegeben. Auf dem Friedrichsorter Leuchthurm ist eine Nebelsignalstation von 15 Sekunden mit Gong in Pausen von 45 Sekunden. An Stelle des Gongs ist eine Glocke in Aussicht genommen. — Der Zeitball des Artillerie-Magazins, dessen Position oben angegeben ist, fällt zweimal täglich, zuerst um 0<sup>h</sup> 0<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> mittlere Ortszeit oder 23<sup>h</sup> 19<sup>m</sup> 21,3<sup>s</sup> mittlere Greenwicher Zeit und zum zweiten Male um 0<sup>h</sup> 40<sup>m</sup> 38,7<sup>s</sup> mittlere Ortszeit oder 0<sup>h</sup> 0<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> mittlere Greenwicher Zeit. Gelangt der Zeitball durch irgend welche Störung nicht zur richtigen Zeit zum Falle, so wird innerhalb fünf Minuten nach dem unrichtigen Falle ein rother Ball von 40 cm ( $1\frac{1}{3}$  Fuss) Durchmesser an einem der Drahtseile, welche zur Verstärkung der Befestigung des Gerüstes dienen, bis zur ganzen Höhe des Gerüstes auf die Dauer von fünf Minuten aufgehisst. Ist der Zeitball überhaupt nicht gefallen, so wird der rothe Ball innerhalb fünf Minuten nach der vorschriftsmässigen Signalzeit bis zur halben Höhe aufgehisst und verbleibt in dieser Stellung, bis der Zeitball gestrichen ist. Wenn eine solche Störung stattfindet, dass das Fallen des Zeitballes nicht gesichert erscheint, so wird der rothe Ball bis zur halben Höhe aufgehisst und verbleibt in dieser Stellung, bis die Störung wieder beseitigt ist. — Um 0<sup>h</sup> 0<sup>m</sup> 0<sup>s</sup> mittlere Ortszeit fällt ein Kanonenschuss vom Kaiserlichen Wachtschiff.

Die Kieler Sternwarte liegt in 54° 20' 30" N. Br. und 10° 8' 52" O. L. v. Gr. Der Längenunterschied in Zeit zwischen den Sternwarten von Kiel und Greenwich beträgt 40 min. 35,55 sek. Chronometer können auf der Sternwarte regulirt werden. — In der Wieker Bucht liegt in 54° 21' 3" N. Br. u. 10° 9' 1" O. L. v. Gr. eine Deviationsboje (Fasstonne) und im Umkreise von ca. 120 m von derselben 4 rothe spitze Festmachetonnen. Behufs leichterer Feststellung der

Deviation der Schiffskompass sind eben nördlich von der Mündung des Eider-Kanals 2 weisse Baken errichtet, welche, mit der Ellerbeker Mühle in Richtung gebracht, den magnetischen Norden angeben. Auf der Höhe bei Mönkeberg am östlichen Ufer sind eine Centralbake und 18 Richtungsbaken zur Regulirung der Kompass errichtet. Von der Deviationsboje peilt:

	wahr.	magnetisch.
Der Kirchthurm von Elmschenhagen . . . . .	S 10°,7 O	S 1°,8 W
Der Leuchthurm von Friedrichsort . . . . .	N 32°,0 O	N 44°,5 O.

Auf dem Bollwerk beim Zollamt ist eine Sturm-Signal-Station. — Am rechten Ufer des Hafens, zwischen Ellerbek und Wilhelminenhöhe liegt die Kaiserliche Werft. — Am westlichen Ufer in Düsternbrook befindet sich die Kaiserliche Marine-Akademie und dicht dabei das Chronometer-Observatorium der Kaiserlichen Marine. —

Lootsenwesen. Kein Lootsenzwang. Die Lootsenstation befindet sich in Labö (54° 24' 18" N. Br., 10° 13' 45" O. L. v. Gr.). Vom Bülk-Leuchthurm wird ein jedes Schiff, welches Lootsenhülfe verlangt, durch ein Signal nach Labö gemeldet. Dasselbst sind 2 feste und 15 Reservelootsen mit 2 Lootsenfahrzeugen stationirt. Letztere haben 2 Sprietsegel und führen die Kaiserliche Lootsenflagge. Lootsen der Station Labö sind berechtigt und verpflichtet, Lootsungen von See nach Kiel und Holtenau und von Kiel nach See zu besorgen; auch dürfen sie, wenn die Station nicht dadurch von Lootsen entblösst wird, solche nach Eckernförde, Flensburg, Heiligenhafen, sowie der dazwischen liegenden Küstenstrecke übernehmen. Wenn ein Schiff mit Lootsenflagge einkommend Friedrichsort passirt ist, dürfen die Kanallootsen in Holtenau selbiges bis nach Kiel oder Holtenau lootsen, gleichwie selbige berechtigt sind, auf Verlangen Schiffe von Holtenau nach See zu lootsen. Die in Kiel wohnenden Reserve- oder Nebenlootsen sind berechtigt, jederzeit Schiffe von Kiel nach See zu lootsen, wenn nicht ein fester Lootse der Station Labö in Kiel anwesend und zur Lootsung bereit ist; sie sind zur Lootsung von Kiel nach See unbedingt verpflichtet, wenn der etwa in Kiel anwesende feste Lootse zum Lootsen nicht bereit ist. — Auf dem Schiffe hat der Lootse nur dann das Kommando, wenn es ihm vom Schiffsführer ausdrücklich übertragen ist; doch bleibt es ihm unverwehrt, sich ans Steuer zu stellen. Seine Pflicht aber erfordert stets, dem Schiffsführer zeitig anzuzeigen, was in einem jeden einzelnen Falle geschehen muss. In dieser Beziehung ist er für jedes Versehen verantwortlich und zum Schadensersatz verpflichtet.

**Lootsentaxe für Labö.**

	Sommertaxe vom 1. April bis 30. Sept. beide Tage inkl.	Wintertaxe vom 1. Okt. bis 31. März beide Tage inkl.
1. Für eine Lootsung von Bülk nach Holtenau und umgekehrt:	<i>M</i>	<i>M</i>
a) bei einem Tiefgange des Schiffes von 2 m und weniger . . . . .	7.40	9.80
b) bei einem Tiefgange des Schiffes von mehr als 2 m für jeden dm . . . . .	0.37	0.49
2. Für eine Lootsung von Bülk nach Kiel und umgekehrt:		
a) bei einem Tiefgange des Schiffes von 2 m und weniger . . . . .	9.80	13.00
b) bei einem Tiefgange des Schiffes von mehr als 2 m für jeden dm . . . . .	0.49	0.65
3. Für eine Lootsung von Bülk nach Eckernförde:		
a) bei einem Tiefgange von 2 m und weniger . . . . .	12.00	18.00
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden dm . . . . .	0.60	0.90
4. Für eine Lootsung von Bülk nach der Flensburger Fördrde oder nach Heiligenhafen:		
a) bei einem Tiefgange von 2 m und weniger . . . . .	20.00	26.00
b) bei einem Tiefgange von mehr als 2 m für jeden dm . . . . .	1.00	1.30
5. Wenn ein nach Holtenau oder Kiel einsegelndes Schiff erst einen Lootsen erhält, nachdem es bereits Friedrichsort passirt, so wird nur die Hälfte der unter 1 und 2 aufgeführten Ansätze entrichtet.		
6. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, wird das Lootsengeld nach dem Tiefgange mit heruntergelassenem Schwert berechnet.		
7. Wenn ein mit Lootsen besetztes Schiff einem anderen Schiff als Leiter vorsegelt, so kommt dem Lootsen nur Bezahlung zu für das Schiff, auf welchem er an Bord ist.		

<b>Lootsentaxe für Labö.</b>	Sommertaxe vom 1. April bis 30. Sept. beide Tage inkl.	Wintertaxe vom 1. Okt. bis 31. März beide Tage inkl.
Wird aber der Lootse für ein Schiff benutzt, welches ein anderes Schiff in Schlepptau hat, so ist das volle Lootsengeld für beide Schiffe zu bezahlen.	M	M
8. Wenn der Lootse des Lootsens wegen länger als 24 Stunden an Bord des Schiffes bleiben muss, so sind ihm ausser den Lootsengebühren, nach Verlauf dieser Zeit für jede 24 Stunden seines Aufenthalts, an Tage- oder Etmalsgeldern zu vergüten . . . . .	3.00	3.00
9. Ausserdem kommt dem Lootsen an Heimreisegeld zu, falls er kein Boot mit sich führt:		
a) von Holtenuau . . . . .	0.40	0.40
b) von Kiel . . . . .	0.75	0.75
c) von Eckernförde . . . . .	1.50	1.50
d) von Flensburg . . . . .	4.50	4.50
e) von Heiligenhafen . . . . .	4.50	4.50
10. Bei Angabe des Tiefgangs der Schiffe wird $\frac{1}{2}$ dm und darüber für 1 dm, weniger als $\frac{1}{2}$ dm aber für nichts gerechnet.		

**Zollamtliche Behandlung.** Bei Friedrichsort liegt ein Zollwachtschiff; dasselbe führt zur Nachtzeit zur Unterscheidung von den übrigen zu Anker liegenden Schiffen eine rothe Laterne; am Tage weht von der Gaffel die Zollflagge des Deutschen Reichs. Alle von See einkommenden Handelsschiffe müssen hier beidrehen oder ankern; Zollbeamte kommen in einem Ruderboot den Schiffen entgegen. Vor der Kieler Förde kreuzt kein Zollkutter. Die in den Hafen gelangenden Schiffsführer haben sich, wenn eine Zollklarirung stattfindet, sofort bei dem Zollamt und dann beim Hafenbureau zu melden.

**Schleppdienst.** Etwaigen Schleppdienst besorgen die zahlreich auf dem Kieler Hafen fahrenden kleinen Passagierdampfschiffe. Eine Schlepptaxe existirt nicht; man akkordire.

**Hafenreglement etc.** Das Fahrwasser innerhalb der Strecke des Kieler Hafens vom Düsternbrooker Feuerthurm bis zur Barbarossabrücke, i. e. desjenigen Theiles des Hafens, in welchem vornehmlich deutsche Kriegsschiffe liegen, wird westlich durch die Vertauungsbojen der Kaiserlichen Marine, östlich durch die beiden städtischen Seezeichen (Besen) auf der Swentinebank und dem Ellerbeker Haken begrenzt. Handelsfahrzeuge dürfen beim Ein- und Auspassiren die Grenzen dieses Fahrwassers nur überschreiten, wenn sie durch Gegenwinde zum Kreuzen genöthigt werden, oder um ihren am Ufer belegenen Bestimmungsort zu erreichen. Auf die kleinen den Hafen befahrenden Passagierdampfer hat diese Begrenzung des Fahrwassers keinen Bezug. In dem besagten Fahrwasser dürfen Handelsfahrzeuge nicht ankern. — Fahrzeuge, welche mit Schiesspulver oder anderen leicht entzündlichen Waaren beladen sind, haben zunächst am Ausfluss der Swentine zu ankern. — Das Fischen, sowie der Verkehr von Civilbooten, und bei Eisverhältnissen auch von Schlitten und einzelnen Personen vor dem Terrain der Kaiserlichen Werft ist verboten. — In der Kieler Förde, innerhalb der Linie Bülk-Leuchthurm und Schäferhaus (Heidkathe) dürfen weder Asche noch andere leicht sinkende Stoffe in das Wasser geworfen werden. — Auf der Kieler Förde bis zur Linie Bülk-Stein sind sämmtliche in Bewegung befindlichen Boote verpflichtet, einem in Bewegung befindlichen Geschwader und einzeln fahrenden Panzerschiffen auszuweichen. Eine gleiche Verpflichtung erstreckt sich auf die bei Tage fahrenden kleinen Passagierdampfer. Entgegenkommende Boote und Hafendampfer haben einem in Bewegung befindlichen Geschwader und einzeln fahrenden Panzerschiffen gegenüber auf der Förde nicht das Strassenrecht wie auf See. Dieselben haben stets nach derjenigen Seite, auf welcher die Kurslinie des Kriegsschiffes nicht gekreuzt wird, nach dem Ufer hin auszuweichen. Nachts finden die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See allen denjenigen Fahrzeugen gegenüber in ihrem ganzen Umfange Anwendung,

welche Lichter führen. — Anlegen und Festmachen von Civilbooten an die Vertauungsbojen und Fahrwassertonnen der Kaiserlichen Marine ist verboten. — In der Richtung des zwischen Friedrichsort und Korügen und zwischen Brauner Berg und Jägerberg liegenden Telegraphenkabels darf weder geankert noch gefischt werden. —

Die spezielle Aufsicht über den städtischen Hafen nebst Quais etc. liegt dem Hafenmeister und dem Hafenvogt ob. Ankommende Schiffsführer haben sich, wenn eine Zollklarirung stattfindet, sofort nach erfolgter Anmeldung im Zollamt, und nachdem ihnen von diesem der Brückenzettel zugestellt worden, sonst sofort nach der Ankunft, im Hafembureau einzufinden. Mit Schiesspulver ganz oder theilweise beladene Schiffe haben am Ausfluss der Schwentine zu ankern und am Topp des grossen Mastes eine schwarze Flagge zu hissen. Das Löschen und Laden von Pulver darf nur unter polizeilicher Aufsicht geschehen; ein Gleiches gilt von allen Fahrzeugen, welche leicht entzündliche Waaren geladen haben und aus diesem Grunde von den übrigen Fahrzeugen möglichst fern gehalten werden müssen. — Regelmässig fahrenden Dampfern werden bestimmte Anlegeplätze für das laufende Jahr angewiesen. — Zwischen der Schiffsbrücke und den Vertauungsbojen und Duc d'Alben darf kein Schiff unter Segel gehen. Dampfschiffe dürfen vom Schlosse ab nur mit halber Kraft in den Hafen fahren. — Schiffe, deren Ladung aus Schiesspulver oder leicht entzündlichen Waaren besteht, dürfen weder Feuer noch Licht an Bord haben. Alle übrigen Schiffe, mit Ausnahme der regelmässigen Passagierdampfer, dürfen, so lange sie an der Schiffsbrücke liegen, nur von 6<sup>h</sup> Morgens bis 10<sup>h</sup> Abends Feuer oder Licht an Bord haben. — Aller als Ballast eingebrachte Sand fällt der Schiffsbrücke zu; die als Ballast dienenden Steine verbleiben dagegen Eigenthum des Schiffsführers. Ballast darf nur an vom Hafenmeister zu bestimmenden Plätzen ausgeworfen werden. — Das Messen und Wägen der Schiffsladung kann durch angestellte Wäger gegen Zahlung eines bestimmten Messlohns geschehen. —

An den 2000 m langen Quais sind 4,6—6 m Wassertiefe. Die Schiffe löschen und laden an den Quais. Zwei städtische Handkrähne von 5000 und 10 000 kg Tragfähigkeit sind vorhanden. Zum Schutz für kleinere Fahrzeuge dient der Bootshafen; derselbe ist durch einen Kanal, über welchen eine Drehbrücke führt, mit dem Hafen verbunden. — Süsswasser ist den städtischen Brunnen zu entnehmen und wird in einem Wasserprahm längsseite gebracht.

**Hafenabgaben.** Das abgabepflichtige Kieler Hafengebiet wird begrenzt durch eine von der Seeburg am nordwestlichen Ufer der Förhrde bis nach der an der Swentine-Mündung gelegenen Spitze von Ellerbek am südöstlichen Ufer gezogenen Linie. An Hafengeld wird entrichtet pr. cbm N. R. von allen Schiffsfahrzeugen:

1. bei 170 cbm und weniger für den bestauten Raum bei Eingange und Ausgange je 10 Pf., für den unbestauten Raum 5 Pf.;
2. bei mehr als 170 cbm für den bestauten Raum 12 Pf., für den unbestauten Raum 6 Pf.

#### Ausnahmen.

1. Schiffe, deren Ladung ausschliesslich in Seegrass, Sand, Brennholz, Torf, Salz, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger oder frischen Fischen besteht, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für unbestaut fahrende Schiffe zu entrichten.
2. Schiffe, deren Ladung ausschliesslich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Bruch-, Cement-, Granit-, Gyps-, Kalk-, Mauer-, Pflaster- oder Ziegelsteinen aller Art, Kreide, Thon- oder Pfeifenerde, Steinkohlen, Coaks oder Rohschwefel besteht, haben für den bestauten Raum nur  $\frac{3}{4}$  des nach den Normalsätzen zu berechnenden Hafengeldes zu entrichten.
3. Fahrzeuge, welche als vorbeisegelnd klarirt werden, haben das Hafengeld nur nach Massgabe der gelöschten oder geladenen Waaren zu entrichten, wobei 500 kg gleich einem Kubikmeter Netto-Raumgehalt zu rechnen sind.
4. Für Fahrzeuge, welche den Hafen zu Kiel regelmässig oder häufig im Jahre besuchen, und für Dampfboote, welche bestimmt sind, den Personenverkehr innerhalb des abgabepflichtigen Hafengebiets in regelmässiger Fahrt zu vermitteln, kann nach Wahl, resp. ist anstatt der tarifmässigen Abgaben für jede einzelne Fahrt eine jährliche Abfindungssumme zu entrichten, deren Höhe durch Beschluss der Stadtkollegien unter Vorbehalt der Genehmigung der Regierung festzusetzen ist.

Befreiungen.

Von Entrichtung des Hafengeldes sind sowohl für den Eingang als für den Ausgang befreit:

1. Alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen und denselben ohne Ladung wieder verlassen.
2. Alle Fahrzeuge, welche in den Hafen einlaufen und denselben wieder verlassen, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen und ohne die Ladung ganz oder theilweise veräussert zu haben.
3. Fahrzeuge, welche den Nothhafen aufsuchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere auf Erfordern nachzuweisende Unglücksfälle, durch Eisgang, Sturm oder widrige Winde an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, wenn sie den Hafen mit ihrer Ladung wieder verlassen, ohne dass ein Theil derselben veräussert oder die Zuladung anderer Gegenstände erfolgt ist, sowie Fahrzeuge, die zur Reparatur des Schiffes oder zur Konservierung der Ladung desselben, oder um Winterlager zu halten, den Hafen anlaufen und nur ihre eingebrachte Ladung, mag solche gelöscht gewesen oder im Schiffe verblieben sein, später wiederum ausführen. Werden ausser den eingebrachten noch andere Waaren ausgeführt, so wird die Befreiung von den Hafengeldern beim Ausgange wegfällig.
4. Fahrzeuge, welche zur Hilfeleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen ausgehen oder davon zurückkehren, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern verwendet werden.
5. Leichterfahrzeuge, wenn das zu leichternde oder durch Leichter beladene Schiff selbst die Hafengebühren entrichtet.
6. Kriegs- und Marinetransportfahrzeuge, sowie alle Schiffsgefässe, welche Königliches, Staats- oder Reichseigenthum sind, oder lediglich für Königliche, Staats- oder Reichsrechnung Gegenstände befördern, jedoch im letzteren Falle nur auf Vorzeigung von Freipässen.
7. Alle Lootsenfahrzeuge, soweit sie nur ihrem Zwecke gemäss benutzt werden.
8. Fahrzeuge bis einschliesslich 8 cbm Raumgehalt, sowie die innerhalb der Linie Møltensort-Friedrichsord die Kieler Förhrde befahrenden Passagier-Dampfböte.
9. Boote, welche zu den der Abgabe unterliegenden Schiffen gehören.
10. Alle Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Leuchtfeuer- und Bakengelder sind nicht zu bezahlen. Die Provision für Einkassirung der Fracht beträgt  $\frac{1}{2}\%$ .

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Schiff von 765 cbm (270 t) beladen ein- und geballastet ausgehend:

An Hafengebühren . . . . .	M 138
„ Trinkwasser, pr. Tonne . . . . .	1
„ Ballast, pr. Tonne . . . . .	1
„ Klarirung . . . . .	72
„ Hafentootse . . . . .	6—10.

Sartori & Berger, Kiel.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Alle bei Schiffen vorkommenden Reparaturen können ausgeführt, die grössten Schiffe gebaut, auf Helgen genommen oder gedockt werden. — Neben den ausgedehnten Marine-Etablissements der Kaiserlichen Werft in Ellerbek, deren grosses Schwimmdock unter Umständen auch Handelsschiffen zur Verfügung gestellt wird, sind folgende 5 Privat-Schiffswerften in Kiel: 1. Howaldtswerke; 2. Germania-Werft; 3. A. Conradi; 4. H. Dieckmann; 5. C. Ihms. Die ersteren beiden sind für den Bau eiserner, die letzteren drei sind für den Bau kleiner hölzerner Schiffe und Reparaturen bestimmt.

1. Howaldtswerke (vormals Kieler Schiffswerft) in Dietrichsdorf an der Mündung der Swentine. Dieselben (jetzt vereint mit der Maschinenfabrik und Eisengiesserei der Gebrüder Howaldt in Kiel) sind in der Lage, alle bei Schiffen vorkommenden Reparaturen ausführen und Guss- und Schmiedestücke (Hintersteven, Ruder, Vordersteven etc.) jeglicher Grösse liefern zu können. Die Baulichkeiten der Werft bedecken 14 000 qm. Vor der Werft liegt das der Swentine-Dock-Gesellschaft gehörige eiserne Schwimmdock von 60,96 m (200 engl. Fuss) Länge, 16,76 m (55') Breite, 5,18 m (17') Tiefe und 1300 Tons Tragfähigkeit. Die Reparaturen von Schiffen im Dock werden hinsichtlich der in das Maschinenbaufach schlagenden Arbeiten von Herrn Herm. Howaldt, hinsichtlich der in das Schiffbaufach schlagenden Arbeiten von Herrn Georg Howaldt ausgeführt. Die Länge dieses Docks ist nicht begrenzt und die Breite für jegliche Grösse genügend, welche das Dock tragen kann. Da das Swentine-Dock und das weiter unten aufgeführte Dock der Kieler Dockgesellschaft sich gegenseitig aus-helfen und aneinander gekuppelt werden können, so kann die gesammte Tragfähigkeit derselben auf 3000 Tons gebracht werden. Es wird der Bau eines

dritten Docks im Jahre 1889 beabsichtigt. Die Werft hat 8 Hellinge, und es können Schiffe bis zu 150 m Länge und verhältnissmässiger Breite gebaut werden. Sie besitzt einen feststehenden Krahn von 60 Tons Hebekraft. Das Fahrwasser vor dem Krahn ist 5 m tief. Der Tarif für die Benutzung des Krahns zum Heben von Lasten ist folgender:

Gewichte unter 10 000 kg zahlen 25 Pf. für 50 kg,  
 „ von 10 000—20 000 kg zahlen 38 Pf. für 50 kg,  
 „ „ 20 000—30 000 kg „ 50 „ „ 50 kg,  
 „ „ 30 000—40 000 kg „ 100 „ „ 50 kg.

In besonderen Fällen treten besondere Vereinbarungen ein.

2. Schiff- und Maschinenbau - Aktien - Gesellschaft „Germania“. Auf der Germania-Werft können alle Reparaturen an eisernen Schiffen mit Ausnahme der Besichtigung des Bodens vorgenommen werden. Die Baulichkeiten der Werft bedecken 9600 qm. Das grösste der 8 Hellinge gestattet die Stapellegung von Schiffen bis zu 9000 Tons Displacement. Ein grosser Dampfkrahn von 60 Tons Hebekraft zum Einsetzen von Masten etc. ist vorhanden; an dem Krahn ist 7 m tiefes Wasser. Auch ist ein Slip zum Aufziehen von kleinen Dampfern von 50—100 Tons auf der Werft. In der sehr grossen Schmiede und Schlosserei können Reparaturen an Maschinen schnellstens ausgeführt werden.

3. A. Conradi's Werft für hölzernen Schiffbau für kleinere Fahrzeuge und Reparaturen.

4. H. Dieckmann's Werft für hölzernen Schiffbau für kleinere Fahrzeuge und Reparaturen.

5. C. Ihms Werft für hölzernen Schiffbau für kleinere Fahrzeuge und Reparaturen.

Die Kieler Dockgesellschaft unterhält ein eigenes, aus 2 Abtheilungen bestehendes Schwimmdock (61 m lang, 13,7 m breit, 4 m tief); die Eisen- und die in das Maschinenaufschlagenden Arbeiten an gedachten Schiffen führen „Howaldtswerke“ aus.

Taxe für die Benutzung der der Swentine-Dock-Gesellschaft und der Kieler Dock-Gesellschaft gehörenden beiden Schwimmdocks:

Brutto Registertons	Ein- und Ausdocken	Standgeld pro Tag	Gratifikation an den Dockmeister	Brutto Registertons	Ein- und Ausdocken	Standgeld pro Tag	Gratifikation an den Dockmeister
---------------------	--------------------	-------------------	----------------------------------	---------------------	--------------------	-------------------	----------------------------------

Kleine Schiffe nach Vereinbarung.

	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Von 90 bis 100	150	30	5	bis 1050	360	200	25
„ 125	160	35	10	„ 1100	370	210	25
„ 150	170	40	10	„ 1150	380	220	25
„ 175	180	45	10	„ 1200	390	230	25
„ 200	190	50	10	„ 1250	400	240	25
„ 250	200	55	15	„ 1300	410	250	25
„ 300	210	60	15	„ 1350	420	260	25
„ 350	220	65	20	„ 1400	430	270	25
„ 400	230	70	20	„ 1450	440	280	25
„ 450	240	80	25	„ 1500	450	290	25
„ 500	250	90	25	„ 1550	460	300	25
„ 550	260	100	25	„ 1600	470	310	25
„ 600	270	110	25	„ 1650	480	320	25
„ 650	280	120	25	„ 1700	490	330	25
„ 700	290	130	25	„ 1750	500	340	25
„ 750	300	140	25	„ 1800	510	350	25
„ 800	310	150	25	„ 1850	520	360	25
„ 850	320	160	25	„ 1900	530	370	25
„ 900	330	170	25	„ 1950	540	380	25
„ 950	340	180	25	„ 2000	550	390	25
„ 1000	350	190	25	„ 2100	560	400	25



Die Kaiserliche Werft\*) in Kiel, resp. in Ellerbek bei Kiel, umschliesst eine Fläche von nahezu 61 ha, wovon zur Zeit 72 000 qm mit Gebäuden bedeckt sind. Sie zählt mit ihren beiden 10 m tiefen grossen Bassins, den anschliessenden 4 Trockendocks, dem Holzhafen, dem Schwimmdock, den 3 Helligen und dem seiner Fertigstellung entgegengehenden Torpedoboothafen zu den grössten und besteingerichteten Marine-Etablissements Europas. Das äussere oder Ausrüstungsbassin steht durch eine 100 m breite, offene Einfahrt mit der Kieler Bucht in Verbindung. Am nordöstlichen Quai ist das beständig für den Kriegsfall gefüllte Kohlenlager untergebracht. Nach Osten reihen sich daran das Anker- und Kettenlager mit der Eisen- und Kettenprobirstation, welche eine Wasserdruck-Kettenprobirmaschine von 200 Tons Zugkraft und eine ebensolche Zerreissmaschine von 250 Tons Zugkraft enthält. Das Ausrüstungsbassin ist rings von Schiffskammern umgeben, aus denen die verschiedenen Ausstattungsgegenstände auf die unmittelbar davor liegenden Schiffe geschafft werden. — Ein von einer eisernen Drehbrücke überspannter Kanal führt aus dem Ausrüstungs- in das innere oder Baubassin; dasselbe ist von Werkstätten umgeben. Auf der nordwestlichen Quaimauer erhebt sich der grosse Krahn von 60 Tons Tragfähigkeit bei 10 m Ausladung, welcher bei Anbordgabe besonders schwerer Kessel, Geschütze etc. von einem schwimmenden Krahn mit 40 Tons Tragfähigkeit unterstützt werden kann. Neben dem Krahn steht die elektrotechnische Werkstatt. Hinter dem Krahn ist die dreischiffige Kesselschmiede (1950 qm). Auf die Kesselschmiede folgt nach Süden die Metallgiesserei, die Kupferschmiede, das Centralkesselhaus, das Bureau und die Hauptwerkstatt des Maschinenbaues (3300 qm). Auf dem diesen Werkstätten gegenüberliegenden Ufer des Baubassins reihen sich sonstige Werkstätten und Lagerhäuser aneinander. — Nach Südosten wird das Baubassin durch die vier Trockendocks begrenzt, deren Sohlenlänge von 120 m beim grössten bis 100 m beim kleinsten beträgt, und in welchem bei normalem Wasserstande Schiffe von 8,6 bis 5 m Tiefgang gedockt werden können. Die Docks, deren Breite in der Wasserlinie von 22 bis 19 m schwankt, werden gegen das Baubassin durch eiserne Verschluss-Pontons abgesperrt. Zum Auspumpen der Docks dienen drei Centrifugalpumpen. — Die drei Hellinge sind je 120 m lang und haben eine Sohlenbreite von 21,5 m im Verschluss-Ponton. — Unweit der Hellinge ist das Schwimmdock verankert, welches Schiffe bis zu 3000 Tons Displacement aufnehmen kann. —

Taucher und Tauchervorrichtungen für private Benutzung besitzen die Herren L. v. Bremen & Co. und C. Ihms.

Konsulate. England, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland, Norwegen-Schweden, Spanien, Portugal und Vereinigte Staaten von Nord-Amerika sind durch Konsulen vertreten.

Schiffsmakler: Sartori & Berger, Paulsen & Ivers, E. Klünder, E. F. Ohrt, W. Gartzten & Co., L. Schlottfeldt, R. Voigt.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Eigene Gesellschaften sind in Kiel nicht etablirt. Folgende auswärtige Gesellschaften sind vertreten: Verein Hamburger Assekuradeure, vertreten durch Klotz & Sohn; Fortuna, Allg. Vers. Akt.-Ges. in Berlin; Lloyd, englische Seeschäden-Assekuranz; Deutscher Lloyd in Berlin; Norddeutsche Vers.-Aktien-Bank in Rostock; Agrippina in Köln; Düsseldorfer Allg. Vers.-Gesellschaft.

Adressen: Agent des Bureau Veritas: J. T. Elley in Lübeck. Agent des Lloyd Registry: Klotz & Sohn. Agent des Germanischen Lloyd: C. H. Kraus in Altona.

**Gaarden**, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Dorf am rechten Ufer des Kieler Hafens, mit 9246 Einw.; daselbst die Schiff- und Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft „Germania“ (siehe Kiel).

---

\*) Auszug aus Busley, die Kieler Schiffswerften; Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, XXXII, p. 873, 1888.

**Schönbergerstrand**, 54° 25' N. Br., 10° 25' O. L. v. Gr. Ladeplatz des Dorfes Schönberg, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 11 Schiffe mit 273 R. T., in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 83 R. T.; abgegangen mit Ladung 3 Schiffe mit 96 R. T., in Ballast oder leer 9 Schiffe mit 239 R. T.

**Hohwacht**, 54° 19' 12" N. Br., 10° 41' O. L. v. Gr., Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. 124 Einw. Lösch- und Ladeplatz an der Hohwachter Bucht mit Nebenzollamt. Einfuhr von Kohlen und Holz, Ausfuhr von Getreide. Die Rhede ist gegen nördliche Winde ganz offen; der Ankergrund auf der Rhede ist gut. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 57 Segelschiffe mit 1041 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 39 Segelschiffe mit 786 R. T.; abgegangen mit Ladung 84 Segelschiffe mit 1434 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 10 Segelschiffe mit 381 R. T.

**Heiligenhafen**, Leuchtfeuer: 54° 22' 8" N. Br., 11° 1' 22" O. L. v. Gr. 2317 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, am Fehmarn-Sund, besass 1888: 16 Segelschiffe mit 2019 R. T. und 2 Dampfschiffe mit 1566 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 368 Schiffe mit 12 716 R. T., worunter 118 Dampfschiffe mit 6338 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 143 Segelschiffe mit 2655 R. T., worunter 6 Dampfschiffe mit 224 R. T.; abgegangen mit Ladung 446 Segelschiffe mit 12 545 R. T., worunter 122 Dampfschiffe mit 7300 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 73 Segelschiffe mit 3222 R. T., worunter 3 Dampfschiffe mit 82 R. T. — Getreide- und Bauholz-Handel. — Zur Zeit noch ohne Eisenbahn-Verbindung.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Heiligenhafen liegt am Fehmarn-Sund, welch' letzterer Schiffen bis zu 3 m Tiefgang die Durchfahrt zwischen der Insel Fehmarn und dem Festlande gestattet und von kleinen See-schiffen stark frequentirt ist. Im Fehmarn-Sund läuft gewöhnlich eine der Windrichtung entsprechende Strömung, deren Schnelligkeit bis zu 2 Sm. betragen kann. Der Ankergrund ist sehr gut. Vor Heiligenhafen liegt die Insel Warder. Nördlich und östlich derselben erstreckt sich weithin ein an seiner helleren Wasserfarbe erkennbares Sandflach mit geringen Tiefen. Die NO- und O-Seite dieses Sandflachs fällt aus Tiefen von 2 m meist steil ab, so dass das Anlothen sehr schwierig ist. An diesen Seiten sind in Tiefen von 6 m Treibbaken ausgelegt, doch ist es des steil ansteigenden Grundes wegen nicht rathsam, dicht von Treibbake zu Treibbake zu steuern. Den Einlauf zum Hafen südlich von der Insel Warder bezeichnen an beiden Seiten Festmachpfähle. Der Hafen selbst durch Steinmole geschützt, hat 2,5—3 m Wasser und im Aussenhafen, woselbst auch Vertauungspfähle sind und Schiffe gegen Eisgang geschützt liegen, 3,7 m Wasser; bei Ostwind 0,5 m Wasser mehr. Das Einlaufen in den Hafen ist, abgesehen vom Tiefgange, nur gut steuernden Schiffen möglich, da die Rinne sehr scharfe Biegungen macht und man fest kommt, sobald man nicht genau die Mitte des Fahrwassers hält. Heiligenhafen hat Dampfverbindung mit dem gegenüber auf Fehmarn liegenden Orte Orth.

Lootsenwesen. In Heiligenhafen ist ein Lootse und ein Reservelootse mit einem Segelboot stationirt. Die Lootsentaxe beträgt pro Decimeter des Tiefgangs:

<b>Taxe für die Lootsenstation Heiligenhafen.</b>	Sommertaxe vom 1. April bis 30. Sept. beide Tage inkl.	Wintertaxe vom 1. Oct. bis 31. März beide Tage inkl.
	<i>M</i>	<i>M</i>
Für eine Einlootsung nach Heiligenhafen oder bis Lassens Mühle . . .	0.52	0.70
Für eine Auslootsung von dort . . . . .	0.52	0.70
Von Lassens Mühle bis zur Stadt oder umgekehrt . . . . .	0.21	0.28
Für eine Lootung von der Stadt oder vom Westen und Norden her durch den Fehmarn-Sund nach Diepsand oder weiter bis über die Gründe . . . . .	0.63	0.84
Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, ist die Hälfte mehr zu entrichten als nach den übrigen Ansätzen.		

**Zollamtliche Behandlung.** Ein Zollkutter kreuzt und revidirt ausserhalb der Rhede.

**Schleppdienst.** Ein Schleppdampfer (Pollux) von 12 Pferdekräften ist vorhanden.

**Hafenreglement etc.** Alle einkommenden Schiffsführer haben sich beim Hafenvogt zu melden. Der Bassinhafen ist 300 m lang und 100 m breit. Für Dampfschiffe ist ein Anlegeplatz reservirt. Die Bollwerke sind gut und das Löschen und Laden an denselben mit keinen Schwierigkeiten verknüpft. Ballast wird pro Tons mit M. 1 berechnet; das Löschen des Ballastes geschieht gratis. Süßwasser ist in der Nähe des Hafens hinreichend zu haben. Die Grenze des abgabepflichtigen Hafengebiets gegen die See wird durch eine von der nordöstlichen Spitze des Warders bis zur östlichen Grenze der städtischen Feldmark gezogene Luftlinie gebildet, der eigentliche Hafen aber durch eine von der nordöstlichen Spitze des Warders bis an den „Jordan“ genannten Bach gezogene Luftlinie abgegrenzt. An Hafengeld ist zu entrichten:

1. Von jedem Schiffsfahrzeuge von 12 cbm und darunter, wenn dasselbe beladen ist beim Ein- und Ausgange je 50 Pf.; wenn dasselbe Ballast führt oder leer ist, nichts.
2. Von Schiffsfahrzeugen von mehr als 12 bis zu einschliesslich 120 cbm, wenn sie beladen sind beim Ein- und Ausgange je 10 Pf., wenn sie Ballast führen oder leer sind, beim Ein- und Ausgange je 5 Pf. für jedes cbm.
3. Von Schiffsfahrzeugen von mehr als 120 cbm, wenn sie beladen sind beim Ein- und Ausgang je 12 Pf., wenn sie Ballast führen oder leer sind, beim Ein- und Ausgang je 6 Pf. für jedes cbm.

Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede verbleiben, entrichten:

- a) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, den Satz für beladene beziehentlich für Ballastschiffe einmal,
- b) wenn sie löschen und laden, das volle tarifmässige Hafengeld,
- c) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche die Hälfte ihres Netto-Raumgehalts nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz für beladene Schiffe von dem entsprechenden Netto-Raumgehalt, von dem übrigen Theil ihres Netto-Raumgehalts nichts. Für die Ersetzung einer solchen auf der Rhede gelöschten Beiladung durch Einnahme von Ballast wird kein besonderes Hafengeld entrichtet.
- d) Wenn Schiffe nach der Entlöschung auf der Rhede in den Hafen einlaufen, so sind dieselben für die Einfahrt von der Entrichtung des Hafengeldes befreit.

Befreit vom Hafengeld sind unter Anderem:

1. Alle Fahrzeuge, welche die Rhede oder den Hafen wieder verlassen, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen zu haben.
2. Alle Fahrzeuge, welche den Nothhafen aufsuchen.

3. Fahrzeuge von 120 cbm und weniger, wenn sie auf der Fahrt nach einem andern deutschen Hafen in den Hafen zu Heiligenhafen lediglich zu dem Zweck einlaufen, um daselbst eine Beiladung zu löschen oder einzunehmen, deren Gewicht in Centnern die Zahl der Kubikmeter des Netto-Raumgehalts des Fahrzeuges nicht übersteigt.
4. Alle Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Schiff von 129,37 R. T. (365,8 cbm) eingehend mit Steinkohlen von England und ausgehend mit Weizen nach Holland in den Monaten Oktober bis März inklusive:

An Hafengeld eingehend à cbm 9 Pf. . . . .	fl	32.94
„ Lootsengeld „ 32 dcm à 70 Pf. Seetaxe . . . . .	„	22.40
„ Bugsirung „ à cbm 5 Pf. . . . .	„	18.30
„ Klarirung „ à R. T. 10 Pf. . . . .	„	12.90
„ Deklarationen . . . . .	„	0.50
„ Arbeitslohn für Raumarbeit beim Löschen (per Akkord) . . . . .	„	24.00
„ Hafengeld ausgehend à cbm 12 Pf. . . . .	„	43.92
„ Lootsengeld „ 32 dcm à 28 Pf. Rhedetaxe . . . . .	„	8.96
„ Bugsirung „ à cbm 5 Pf. . . . .	„	18.30
„ Klarirung „ à R. T. 5 Pf. . . . .	„	6.45
„ Befrachtungs-Courtagé. 2½ % von fl 1520 . . . . .	„	38.00
	fl	<u>226.67</u>

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Schiff von 106,11 R. T. (328,9 cbm) eingehend mit Bau- und Nutzholz von Schweden, ausgehend in Ballast; in den Monaten April bis September inklusive:

An Hafengeld eingehend à cbm 12 Pf. . . . .	fl	39.48
„ Lootsengeld „ 34 dcm à 52 Pf. Seetaxe . . . . .	„	17.68
„ Bugsirung „ à cbm 5 Pf. . . . .	„	16.45
„ Klarirung „ à R. T. 10 Pf. . . . .	„	11.60
„ Befrachtungs-Courtagé an Herrn N. N. 3% . . . . .	„	44.28
„ Deklarationen . . . . .	„	0.50
„ Hafengeld ausgehend à cbm 6 Pf. . . . .	„	19.74
„ Lootsengeld „ 24 dcm à 21 Pf. Rhedetaxe . . . . .	„	5.04
„ Klarirung „ à R. T. 5 Pf. . . . .	„	5.80
„ Konsulatgebühren (Schwede) . . . . .	„	8.29
„ 30 Tons Ballast à fl 1.20. . . . .	„	36.00
	fl	<u>204.86</u>

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Schiff von 119,6 cbm eingehend mit Weizen und ausgehend mit Mehl:

An Hafengeld eingehend à cbm 10 Pf. . . . .	fl	12.00
„ „ ausgehend „ „ . . . . .	„	12.00
„ Klarirung à cbm 3 Pf. . . . .	„	3.60
„ 1 Mann zur Hülfe beim Auswarpen . . . . .	„	2.00
	fl	<u>29.60</u>

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Schiff von 79,6 cbm eingehend mit Ziegelwaaren und leer ausgehend:

An Hafengeld eingehend à cbm 7½ Pf. . . . .	fl	6.00
„ „ ausgehend „ „ 5 Pf. . . . .	„	4.00
„ Klarirung à cbm 2 Pf. . . . .	„	1.60
	fl	<u>11.60</u>

Johs. Hagelstein, Schiffsmakler.

Anstalten für Schiffsreparaturen: Tornoe's Werft für hölzernen Schiffbau; H. Kocks Eisengiesserei.

Konsulate. Nur Norwegen und Schweden sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler: Johs. Hagelstein.

**Grossenbrode**, 54° 22' 30" N. Br., 11° 5' 18" O. L. v. Gr. Dorf mit 527 Einw. in der Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen, am Fehmarn-Sund. Schiffsbestand 1888: 1 Segelschiff mit 17 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 4 Schiffe mit 67 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 46 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 3 Schiffe mit 51 R. T.; abgegangen mit Ladung

5 Schiffe mit 114 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 46 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 4 R. T.

**Fehmarnsund**, 54° 24' 20" N. Br., 11° 7' 30" O. L. v. Gr. Lootsenstation am Fehmarn-Sund an der Südküste der Insel Fehmarn, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Schiffe mit 162 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 59 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 18 Schiffe mit 436 R. T.; abgegangen mit Ladung 23 Schiffe mit 598 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 59 R. T. —

**Gold**, 54° 25' 33" N. Br., 11° 6' O. L. v. Gr., 14 Einw. an der Südküste Fehmarns, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen; mit gut geschützter Rhede für kleinere Schiffe. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 11 Schiffe mit 587 R. T., in Ballast oder leer 13 Schiffe mit 178 R. T.; abgegangen mit Ladung 14 Schiffe mit 236 R. T.; in Ballast oder leer 10 Schiffe mit 529 R. T.

**Lemkenhafen**, 54° 26' 48" N. Br., 11° 5' 40" O. L. v. Gr.; Dorf mit 264 Einw. auf der Insel Fehmarn am Fehmarn-Sund, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen; mit einer kleinen hafenartigen Anlage. Dieselbe ist bei Mittelwasserstand nur Booten mit bis 0,5 m Tiefgang zugänglich. Auf der Rhede sind 3 m Wasser. Lootsenstation. Kein Lootsenzwang: es empfiehlt sich aber, sich der Hülfe eines Lootsen zu bedienen, da diejenigen Schiffe, welche keine Lootsengebühren zu entrichten haben, Prickengelder zahlen müssen. Schiffsbestand 1888: 2 Segelschiffe mit 463 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 39 Schiffe mit 1402 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 151 R. T.; in Ballast oder leer 17 Schiffe mit 493 R. T.; abgegangen mit Ladung 35 Schiffe mit 997 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 151 R. T., in Ballast oder leer 21 Schiffe mit 898 R. T.

**Orth**, 54° 27' N. Br., 11° 3' 24" O. L. v. Gr., Hafenplatz auf der Insel Fehmarn am Fehmarn-Sund. 132 Einw. Der Hafen gestattet Schiffen mit 2,6 Tiefgang das Einlaufen. Lootsenstation. Regelmässige Dampfschiff-Verbindung zwischen Orth, Kiel, Heiligenhafen und Lübeck. 1888 sollte ein Helling in Orth erbaut werden. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 208 Schiffe mit 7270 R. T., worunter 88 Dampfschiffe mit 3858 R. T., in Ballast oder leer 46 Schiffe mit 1723 R. T., worunter 8 Dampfschiffe mit 182 R. T., abgegangen mit Ladung 192 Schiffe mit 6694 R. T., worunter 86 Dampfschiffe mit 3614 R. T., in Ballast oder leer 63 Schiffe mit 2374 R. T., worunter 10 Dampfschiffe mit 426 R. T.

**Burgstaaken**, 229 Einw. an der Südküste der Insel Fehmarn, im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein; Hafenort der Stadt **Burg** (2849 Einw.). Burg besass 1888: 11 Segelschiffe mit 824 R. T. und 1 Dampfschiff mit 46 R. T. und Burgstaaken 3 Segelschiffe mit 190 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 417 Schiffe mit 17 478 R. T., worunter 191 Dampfschiffe mit 10 059 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 91 Schiffe mit 2422 R. T., worunter 9 Dampfschiffe mit 426 R. T.; abgegangen mit Ladung 389 Schiffe mit 14 646 R. T., worunter 199 Dampfschiffe mit 10 418 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 125 Schiffe mit 5978 R. T., worunter 6 Dampfschiffe mit 323 R. T. — Haupteinfuhr: Kohlen; Hauptausfuhr: Rindvieh und Getreide. — Die Einfahrt in den für Schiffe mit 3 m Tiefgang zugängigen Hafen führt vermittelt einer ausgebaggerten schmalen Fahrrinne durch den Burger See. — Lootsenstation. — Regelmässige Dampfschiff-Verbindung zwischen Kiel, Neustadt und Lübeck.

An Hafengeld ist zu zahlen von Schiffen von 12 cbm und darunter, beladen ein- und ausgehend je 10 Pf., geballastet oder leer je 5 Pf. für jedes Fahrzeug; von Schiffen von 12 bis 170 cbm inklusive, beladen ein- und ausgehend je 10 Pf. pro cbm, geballastet oder leer je 5 Pf. pro cbm; von Schiffen von mehr als 170 cbm, beladen ein- und ausgehend je 12 Pf., geballastet oder leer je 6 Pf. pro cbm.

Schiffsunkosten-Rechnung. Schoner Delphin eingehend von Hull mit Steinkohlen, ausgehend nach Rotterdam mit Weizen:

Hafengeld eingehend pro 383 cbm à 12 Pf.	ℳ.	45.96
„ ausgehend . . . . .	„	45.96
Lootsengeld ein- und ausgehend . . . . .	„	25.50
Schleppdampfer 1 Mal . . . . .	„	21.00
Klarirung etc. . . . .	„	15.00
	ℳ.	153.42

Schiffsmakler M. C. Lafrenz,

Agent des British Lloyd für die Insel Fehmarn.

Der Verein Hamburger Assekuradeure ist vertreten durch Senator J. Lafrenz in Burg.

**Dahme**, 54° 13' 12" N. Br., 11° 5' 36" O. L. v. Gr. Dorf mit 524 Einw. an der Lübecker Bucht, Prov. Schleswig-Holstein, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Schiffe mit 156 R. T., in Ballast oder leer 8 Schiffe mit 223 R. T.; abgegangen mit Ladung 13 Schiffe mit 379 R. T.

**Neustadt** in Holstein. Kirche: 54° 6' 30" N. Br., 10° 49' O. L. v. Gr. 3899 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Schleswig-Holstein, an der Lübecker Bucht, durch eine Zweigbahn mit dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden. Gute Ladebrücken vorhanden. Schiffahrt und Handel unbedeutend. Am 1. Jan. 1888 besass Neustadt 6 Segelschiffe mit 318 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 256 Schiffe mit 12 574 R. T., worunter 100 Dampfer mit 7005 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 49 Schiffe mit 834 R. T.; abgegangen mit Ladung 257 Schiffe mit 8770 R. T., worunter 96 Dampfer mit 5186 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 53 Schiffe mit 5637 R. T., worunter 3 Dampfer mit 1773 R. T.

Quarantänehafen und Lazareth fehlt.

Zollabfertigung geschieht am Platze in gewohnter Weise.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Das Wasser in der Lübecker Bucht ist überall tief bis in die Nähe des Strandes. Die Einfahrt in die Neustädter Rhede wird Nachts durch den Pelzerhaken-Leuchtturm (weisses Drehfeuer, 12 Sm. sichtbar) erhellt. Schiffe von 4 m Tiefgang können unbehindert in den Binnenhafen einlaufen. Bei südwestlichen Winden ist der Wasserstand in der Regel 1/2 m niedriger. Die Neustädter Rhede ist sehr gut (6,5 m Tiefe) und zu Zeiten hohen Seegangs ihrer geschützten Lage wegen von Schiffen, die nach Lübeck bestimmt sind, zahlreich besucht. — An beiden Seiten des Hafens sind Quais von 150 und 180 m Länge vorhanden. Reservirte Liegeplätze giebt es nicht.

Lootsenwesen. Die Lootsenstation befindet sich halbwegs zwischen Pelzerhaken-Leuchtturm und Neustadt. Es sind zwei Königl. Lootsen angestellt, ein sogenannter Aussen- und ein Binnenlootse, welche je eine spitze Jolle mit einem Segel und der Lootsenflagge zur Verfügung haben. Die Lootsen-Taxe für Neustadt und Pelzerhaken ist wie folgt:

Lootsentaxe für Neustadt und Pelzerhaken.	Sommertaxe	Wintertaxe
	vom 1. April bis 30. Sept. inkl.	vom 1. Okt. bis 31. März inkl.
A. Für geleistete Lootsendienste.	ℳ	ℳ
1. Für eine Einlootsung von der See nach der Rhede oder in den Hafen von Neustadt pro dem des Tiefganges eines Schiffes . . . . .	0.26	0.35
2. Für eine Auslootsung aus dem Hafen oder von der Rhede nach der See pro dem . . . . .	0.21	0.28
3. Vom Hafen oder von der Rhede nach Travemünde pro dem . . . . .	0.63	0.84
4. Vom Hafen oder von der Rhede nach Fehmarnsund pro dem . . . . .	1.26	1.68

Lootsentaxe für Neustadt und Pelzerhaken.	Sommertaxe vom 1. April bis 30. Sept. inkl.	Wintertaxe vom 1. Okt. bis 31. März inkl.
	<i>M</i>	<i>M</i>
5. Für flachgebaute Fahrzeuge, die mit Schwert versehen sind, ist die Hälfte mehr zu entrichten als nach den obigen Ansätzen.		
6. Bei der Messung des Tiefganges eines Schiffes wird jeder Bruch unter einem dem für einen vollen dem gerechnet, z. B. für 28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> dcm: 29 dcm.		
7. Wenn ein kommendes Schiff erst einen Theil seiner Ladung auf der Rhede entlöschten muss, um in den Hafen zu kommen, so wird das Lootsengeld nach dem Tiefgange vor der Entlöschung gerechnet.		
8. An Tage- oder Etmalsgeldern erhält der Lootse ausser den eigentlichen Lootsengebühren nach Verlauf von 24 Stunden, nachdem er sich an Bord des Schiffes zur Lootsung eingefunden hat pro Tag . . . . .	2.25	2.25
9. Ausserdem kommen dem Lootsen bei Lootsungen nach Travemünde oder Fehmarnsund an Heimreisegeld zu pro km . . . . .	0.05	0.05
10. Wird die Hülfe eines Lootsen in Anspruch genommen, um ein Schiff ausserhalb des Hafens zum Ueberwintern an einem passenden Ort vor Anker zu legen, so gebühren dem Lootsen für diese Dienstleistung ohne Rücksicht auf die Grösse des Schiffes . . . . .	—	7.20
<b>B. Prickengelder.</b>		
1. Für Schiffe, welche den Neustädter Hafen ein- und aussegeln und sich keines Lootsen bedienen, ist sowohl ein- als ausgehend jedesmal eine Abgabe an die Lootsenstation zu erlegen pro Tonne à 1000 kg der Tragfähigkeit . . . . .	0.03	—
2. Für Dampfschiffe, welche unter diesen Verhältnissen den Neustädter Hafen ein- und ausgehen, beträgt die Ausgabe aber nur pro Tonne Dampfschiffe, welche den Neustädter Hafen in regelmässigen Touren besuchen, zahlen für je 2 cbm des Netto Raumgehaltes . . . . .	0.02	—
Ueberschliessende Bruchtheile der Erhebungseinheit werden, wenn sie über <sup>1</sup> / <sub>2</sub> betragen für voll, <sup>1</sup> / <sub>2</sub> und darunter nicht gerechnet	0.01	—
3. Für Fahrzeuge, die zu einer Tragfähigkeit unter 5,2 Tonnen à 1000 kg gebrannt sind und in Neustadt zu Hause gehören, wird bis weiteres an die Lootsenstation ein Prickengeld jährlich pränumerando entrichtet von . . . . .	2.25	—
4. Bei Berechnung der Prickengelder werden die in der Tonnenzahl etwa vorkommenden halben Tonnen als ganze angesetzt. Schiffe, die sich eines Lootsen bedienen, zahlen kein Prickengeld.		

Schleppdienst. Schlepp- und Hilfs-Dampfer müssen aus Travemünde (9 Sm. von Neustadt entfernt) beordert werden.

Hafenreglement etc. Nur wenn die Schiffe in den Binnenhafen kommen, sind die Leesegelespiere einzuziehen, die Raen zu brassen, die Anker binnensbords zu nehmen. Den Anordnungen des Hafenmeisters ist Folge zu geben. — Vorrichtungen zum Laden und Löschen von Waaren (Krähne) und Kohlen sind nicht vorhanden. — Dem Neustädter Fischeramte ist die Lieferung und Abführung von Ballast gegen eine Vergütung von M. 1.20 für jeden eine Tons haltenden Kahn übertragen. — Bedarf an Süsswasser ist aus der am Binnenhafen befindlichen Pumpe reichlich zu entnehmen.

**Hafenabgaben:**

- A. An Hafengeld wird entrichtet von Schiffsfahrzeugen:
  1. von 18 cbm Netto-Raumgehalt und darunter:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingange und Ausgange, für jedes Fahrzeug je 20 Pf.,
    - b) wenn dieselben Ballast führen oder leer sind: Nichts;
  2. von mehr als 18 cbm bis zu einschliesslich 80 cbm Netto-Raumgehalt:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingange und Ausgange je 6 Pf. pr. cbm,
    - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingange und Ausgange je 3 Pf. pr. cbm Netto-Raumgehalt;
  3. von mehr als 80 cbm Netto-Raumgehalt:
    - a) wenn sie beladen sind: beim Eingange und Ausgange je 10 Pf. pr. cbm,
    - b) wenn sie Ballast führen oder leer sind: beim Eingange und Ausgange je 5 Pf. pr. cbm Netto-Raumgehalt.

### Ausnahmen.

1. Schiffe, deren Ladung im Ganzen den zehnten Theil ihres Netto-Raumgehalts nicht übersteigt, haben das Hafengeld nur nach den Tarifsätzen für Ballastschiffe zu entrichten.
2. Schiffe, deren Ladung ausschliesslich in Schiefer, Dachpfannen, Drainröhren, thönernen oder steinernen Fliesen, Cement, Gyps, Kalk, Bruch-, Cement-, Granit-, Mauer-, Pflaster- oder Ziegelsteinen aller Art, Kreide, Thon- oder Schiefererde, Seegras, Sand, Salz, Brennholz, Torf, Coaks, Rohschwefel, Heu, Stroh, Dachreth, natürlichem Dünger, künstlichen Düngern oder frischen Fischen besteht, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.
3. Für Fahrzeuge, welche den Hafen zu Neustadt regelmässig oder häufig im Jahre besuchen, kann nach Wahl anstatt des tarifmässigen Hafengeldes für jede einzelne Fahrt eine jährliche Abfindungssumme entrichtet werden, deren Höhe durch Beschluss der städtischen Kollegien unter Vorbehalt des Rekurses des betheiligten Schiffers an die Regierung festgesetzt wird.

### Zusätzliche Bestimmungen.

1. Bei Berechnung des Raumgehalts werden Bruchtheile der Masseinheit, wenn sie ein halb oder mehr betragen, für voll gerechnet, kleinere Bruchtheile dagegen ausser Berechnung gelassen.
2. Das abgabenpflichtige Neustädter Hafengebiet wird durch eine bei dem Eingange in den eigentlichen Hafen von dem äussersten Punkte der zwischen dem Hafen und der sogen. Wick gelegenen Landspitze parallel mit der Hafenbrücke gezogene gerade Linie begrenzt.

### Befreiungen.

Von der Entrichtung des Hafengeldes sind sowohl für den Eingang als für den Ausgang befreit:

1. alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen, um Fracht zu suchen, und den Hafen ohne Ladung wieder verlassen;
2. alle Fahrzeuge, welche wegen Seeschadens, Sturms oder widriger Winde, sowie alle Fahrzeuge, welche nur um Erkundigungen einzuziehen oder Ordres in Empfang zu nehmen, in den Hafen einlaufen und denselben, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen zu haben, wieder verlassen;
3. Fahrzeuge von 170 cbm oder weniger Netto-Raumgehalt, wenn sie auf der Fahrt nach einem andern Hafen des Deutschen Reiches in den Neustädter Hafen lediglich zu dem Zwecke einlaufen um daselbst eine den zehnten Theil ihres Raumgehaltes nicht übersteigende Beiladung zu löschen oder einzunehmen. Hierbei wird eine Waarenmenge von 500 kg einem cbm Raumgehalt gleich gerechnet;
4. Fahrzeuge, welche zur Hilfsleistung bei gestrandeten oder in Noth befindlichen Schiffen aus- oder eingehen, wenn sie nicht zum Löschen oder Bergen von Strandgütern verwendet werden;
5. Leichterfahrzeuge, wenn das zu leichternde oder durch Leichter beladene Schiff selbst die Hafengebühr entrichtet;
6. Schiffsgefässe, welche Königliches, Reichs- oder Staatseigenthum sind, oder lediglich für Königliche, Reichs- oder Staats-Rechnung Gegenstände befördern, jedoch im letzteren Falle nur auf Vorzeigung von Freipässen;
7. alle Lootsenfahrzeuge, soweit dieselben nur ihrem Zweck gemäss benutzt werden;
8. Fahrzeuge, welche Steine oder Sand aus dem Meeresgrunde gefischt oder an der Küste gesammelt haben und einbringen, und leer oder geballastet den Hafen wieder verlassen;
9. Boote, welche zu den der Abgabe unterliegenden Schiffen gehören;
10. alle Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden;
11. Dampfschiffe, insofern sie lediglich zur Passagierfahrt benutzt werden.

B. An Bollwerksgeld wird von Waaren, welche über die öffentlichen Bollwerke oder Schleppestellen zu Lande gebracht oder in Schiffe verladen werden, entrichtet:

1. von Vieh, und zwar von Pferden und grossem Hornvieh 20 Pf., von Füllen und Schweinen 10 Pf., von Schafen, Lämmern, Kälbern, Ferkeln, Eseln, Ziegen 5 Pf. für das Stück;
2. a) von Brenn-, Bau und Nutzholz pr. cbm 10 Pf.,  
b) wenn dasselbe in ganzen Schiffsladungen inkl. Beiladung von Kalk eingeht, vom cbm Raumgehalt des Schiffes 10 Pf.;
3. a) von den sonstigen oben unter 2 der Ausnahmen genannten Waaren, sowie von Steinkohlen, Roheisen, altem Schmelzeisen, Eisenbahnschienen, Eisenblech, Eisen in Stangen, Bändern und Platten, Schiffsketten und Ankern, Tauwerk, Lohe, Oel- und Leinkuchen, Kartoffeln für jede Tonne zu 1000 kg 10 Pf.,  
b) von allen Getreidearten in vermahlenem und unvermahlenem Zustande, Erbsen, Wicken, Leinsamen, Raps, Rübsen, Kük, Linsen, Bohnen und Buchweizen für jede Tonne zu 1000 kg 20 Pf.;
4. von allen übrigen Waaren für jede Tonne zu 1000 kg 20 Pf.

### Zusatzbestimmungen.

Bei Berechnung der Abgaben werden überschüssende Bruchtheile der Erhebungseinheit (Kubikmeter, Tonne), sobald sie ein halb oder mehr betragen, für voll, sonst aber nicht gerechnet.



Befreiungen.

Befreit von den Bollwercksabgaben sind:

1. Königliches, Reichs- oder Staats-Eigenthum,
2. Ballast,
3. frische Fische, Sand, Grand und Steine, die aus dem Meeresgrunde oder an der Küste gefischt werden,
4. leere Emballage, retourgehende Säcke, Fässer, Kisten u. s. w.

Anhang.

An Vergütungen sind ausserdem zu entrichten:

1. an Wertgeld für jedes cbm Netto-Raumgehalt von einem neu erbauten Schiffe 10 Pf.;
2. an Winterlagergeld für jedes cbm Netto-Raumgehalt 5 Pf.;
3. an Lagergeld für die Benutzung der städtischen Hafenplätze über 14 Tage hinaus, soweit nicht mit der Hafenkommision die Zahlung eines geringeren Betrages vereinbart wird für jedes angefangene Quadratmeter und jeden angefangenen Tag 1 Pf.

Schiffsunkosten-Rechnung für ein mit Ladung Steinkohlen von England im August eingelaufenes und mit Ballast wieder ausgegangenes Schiff von 213,18 R. T. (603,31 cbm):

An Lootsengeld eingehend bei 39 dem Tiefgang à 28 Pf. . . . .	M 10.92
„ Hafengeld „ mit Steinkohlen 10 Pf. pro cbm . . . . .	60.30
„ „ ausgehend mit Ballast, 5 Pf. pro cbm . . . . .	30.15
„ Ballastgeld für 80 Kähne (ca. 1 Tons) à M. 1.22 . . . . .	97.60
„ Lootsengeld ausgehend mit 27 dem Tiefgang, Sommer- taxe 21 Pf. pro dem . . . . .	5.67
„ Klarirung Provision . . . . .	32.—
	M 236.64

Schiffsmakler F. W. Bernitt.

Anstalten für Reparaturen an Schiffen nicht vorhanden, es sei denn für kleine Schäden an Holzschiffen. Die Schiffswerft war 1887 ausser Thätigkeit. Etwas Bootsbau wird betrieben.

Konsulate. Nur Schweden und Norwegen sind durch einen Konsul vertreten.

Schiffsmakler: F. W. Bernitt; C. M. F. Wolter. Beide pflegen ankommenden Schiffen entgegenzufahren und ihre Dienste anzubieten.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind nicht vertreten.

**Travemünde.** Leuchthurm: 53° 57' 44" N. Br., 10° 52' 59" O. L. v. Gr., zum Gebiet der Freien und Hansestadt Lübeck gehörig, 1666 Einw., an der Mündung der Trave, Vorhafen von Lübeck; mit Lübeck durch eine Eisenbahn verbunden; Quarantänehafen für Lübeck, aber ohne Quarantäne-Lazareth. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 51 Schiffe mit 2518 R. T., worunter 5 Dampfschiffe mit 1177 R. T., in Ballast 36 Schiffe mit 2234 R. T., worunter 9 Dampfschiffe mit 657 R. T.; abgegangen mit Ladung 23 Schiffe mit 2363 R. T., worunter 7 Dampfschiffe mit 1437 R. T., in Ballast oder leer 59 Schiffe mit 2151 R. T., worunter 7 Dampfschiffe mit 313 R. T.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Für grosse Schiffe ist die beste Rhede in ONO2,3 Sm. vom Leuchthurm zu Travemünde oder 2 Sm. NNO vom Schloss zu Pötenitz. Hier ist in 17 m Wasser guter Ankergrund auf blauem Schlick und Thonboden. In der Nähe der mit „Lübeck“ bezeichneten an Backbordseite liegenden schwarzen Bakentonne, ist auf 10 und 12 m Wasser die Rhede für solche Schiffe, welche vermöge ihres Tiefganges mit voller Ladung nicht in die Trave ein- oder aus derselben auslaufen können und die deshalb Theile der Ladung in Leichterfahrzeuge löschen oder aus denselben einnehmen müssen. Vor der Mündung der Trave liegt eine Barre, durch die eine wohlbetonnte 90 m breite Fahrrinne von mindestens 6 m Tiefe bei mittlerem Wasserstande führt; die beiden Baken (schwarze und rothe) mit je einem rothen Feuer auf der Halbinsel Priewall kennzeichnen, in Linie, die Richtung dieses Fahrwassers. — Der Travemünder Leuchthurm hat 2 weisse Feuer, von denen das untere, das sogenannte „Rhedelicht“ (21,2 m über Mittelwasser und 6 Sm. Sichtweite) einsegelnden Schiffen die Nähe des Steinriffs und der Rhede anzeigen soll. — Die Trave ist bei ihrem

Ausflüsse in die See durch 2 kurze Steinmolen eingefasst, zwischen welchen der Fluss 152 m breit ist. Auf der Nordmole steht eine Winkbake, an welcher in den Fällen, wo Lootsen nicht auslaufen können, ein roth und weisser Ball durch gerade aufrechte Stellung oder Steigen nach der einen oder anderen Seite die Kursrichtung anzeigt. Wird der roth-weisse Ball nicht gezeigt, so ist wegen der damit verknüpften Gefahren ein Einlaufen in den Hafen unzulässig; das Schiff muss dann unter Segel halten oder auf der Rhede ankern. Letzterer Fall gehört zu den Seltenheiten. — Die beiden rothen auf der Halbinsel Priewall stehenden Feuer brennen nur, wenn der Hafen zugänglich ist. Zur Bezeichnung der innerhalb der Molen bei Nachtzeit in der Trave zu nehmenden Richtung brennen am linken Ufer, an der Stadtseite, 2 grüne Feuer. Beim Einsegeln in den Hafen ist der Strom sehr zu beachten. Der eingehende Strom setzt im Travemünder Hafen nordwärts, der auslaufende Strom setzt südwärts. Letzterer läuft im Allgemeinen mit mässiger Fahrt, während der einlaufende Strom bei östlichen Stürmen eine derartige Geschwindigkeit erreicht, dass es bei hohem Seegange selbst den Lootsen nicht möglich wird, den Hafen zu verlassen.

Zum Vertäuen der Schiffe sind an beiden Ufern der Trave bei Travemünde Festmachpfähle und zum Anlegen der Dampfschiffe 4 Landungsbrücken angebracht.

Die Wassertiefe der Trave zwischen Travemünde und Lübeck ist innerhalb des Fahrwassers überall mindestens 5,2 m bei mittlerem Wasserstande, jedoch dürfen Schiffe, welche das ganze Fahrwasser benutzen wollen, nur bis zu 5 m Tiefgang beladen sein. Da, wo das Fahrwasser durch seichte Wasserflächen hindurchgebaggert ist, stehen an den Rändern Festmachpfähle. Wo die Sohlenbreite des Fahrwassers nur 40—50 m beträgt, müssen Dampfer beim Begegnen langsam fahren, auch dürfen sie, in Fahrt hintereinander, sich nicht überholen. Begegnet auf dieser Strecke der Dampfer einem Segelschiff, so muss der Dampfer seine Fahrt so lange mässigen und nöthigenfalls stoppen, bis der Segler passirt ist. Eine halbe Seemeile flussaufwärts von Travemünde wendet sich das Fahrwasser auf einer Strecke von 2 Sm. gen Süden bis zur Baggerrinne „Stülpe“ und erreicht alsbald die grössten Wassertiefen der Trave bei der „Kleinen und Grossen Holzwick“ (8—10 m tief). Zur Bestimmung der Deviation der Kompassse ist hier unterhalb Schlutup in 7 m Tiefe in 53° 55' 58" N. Br. und 10° 50' 52" O. L. eine Vorrichtung, bestehend aus einem Steinpfeiler, welcher von 2 schwarz-weissen Festmachtonnen umgeben ist, hergestellt worden. Von dem Steinpfeiler peilt:

	wahr.	magnetisch.
Kirchthurm von Schlutup (3210 m entfernt) . . . . .	S 67° 3' W	S 79° 4' W
Mitte der Thürme der St. Marienkirche (11140 m entfernt) . . . . .	S 71° 3' W	S 83° 4' W
Volksdorfer Mühle (5690 m entfernt) . . . . .	N 44° 5' O	N 56° 7' O.

Bei „Rauher Ort“ beginnt das gerade gelegte und durch Baggerung vertiefte Fahrwasser, welches bei der Schlutuper Landspitze nur ca. 80 m breit ist und nur mit mässiger Geschwindigkeit passirt werden darf. Von Herrenfähre bis Lübeck (überall mindestens 5,3 m tief) führt am rechten Ufer ein fester „Treidelstieg“ entlang. In diesem Theil des Fahrwassers darf nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 6½ Knoten (5 Minuten per km) gedampft werden. Zur Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit sind auf dem Treidelstiege von 5 zu 5 Minuten Fahrzeit (Abstand 1 km) Fahrmarken errichtet. Zwischen Alt-Lübeck und Nussbusch, auf der durch den Durchstich und durch den alten Travelauf gebildeten Insel befinden sich: Pulvermagazin, Petroleumlager und Theerhof. Auf der nun folgenden Strecke „Nussbusch-Schneiderfähre“ am rechten Ufer der alten Trave bei Ballastkuhle liegt die unter Lübeck beschriebene Schiffswerft „Pioneer“ (Henry Koch). Bei Schneiderfähre (53° 53' 5" N. Br., 1 km flussaufwärts von der Schiffswerft Pioneer entfernt) beginnt der Hafen von Lübeck.

In Travemünde befinden sich in der Nähe des Leuchtthurms die Rettungs-, Sturmsignal- und Lootsen-Stationen.

Lootsenwesen. Für die Einsegelung in die Trave herrscht bedingter Lootsenzwang von seewärts bis in den Travemünder Hafen und umgekehrt. Von der Annahme eines Lootsen sind alle Regierungsfahrzeuge und alle Dampfschiffe, sowie Segelschiffe und offene Fahrzeuge von 100 cbm Tragfähigkeit und darunter

und Lustfahrzeuge befreit. Alle übrigen Schiffe müssen einen Lootsen nehmen. Die Gebühren für den Seelootsendienst betragen für Dampf- und für Segelschiffe über 100 cbm ein- und ausgehend je 5 Pfennige pr. cbm. Dampfschiffe, welche sich keines Seelootsen bedienen, haben nur je 1 Pf. pr. cbm zu zahlen. Segelschiffe müssen stets das volle Seelootsengeld zahlen. Beim Leuchthurm ist der Ausguck der Lootsen. Durch Aufziehen von Körben an einer Flaggenstange wird signalisirt, ob grosse oder kleine Segelschiffe und in welcher Anzahl, und ferner durch Aufziehen von blauen Flaggen, ob und wie viel Dampfschiffe im Ansteuern begriffen sind. Die Lootsen fahren den Schiffen in Segelbooten unter Lübecker Flagge (roth und weiss horizontal gestreift) entgegen. Näheres über den Revierlootsendienst auf der Trave siehe unter Lübeck.

**Zollamtliche Behandlung.** Einkommende Dampfschiffe werden in Travemünde mit einem Zollbeamten besetzt, der das Schiff bis Lübeck begleitet und wofür 6 M. pr. Tag und Nacht zu zahlen sind. Segelschiffe müssen in Travemünde ankern und werden dann zollamtlich revidirt, können jedoch auch ohne Aufenthalt mit Begleitungsbeamten weiter nach Lübeck gehen. Im letzteren Falle sind dem Begleitungsbeamten 2,75 M. Reisekosten zu zahlen.

**Schleppdienst** siehe Lübeck.

Der Hafen von Travemünde erstreckt sich von der Spitze des Nordbollwerkes bis zu dem Strompfahl in der Siechen-Bucht. Landungsbrücken zum Anlegen der Dampfschiffe sind vorhanden. — Ballast erhalten Schiffe aus kleinen Fahrzeugen, sogenannten „Waadschiffen“; 1500 kg kosten 1,20 M. Trinkwasser und Kohlen für den Schiffsbedarf sind zu haben. Lebensmittel kann man nur in kleinen Quantitäten bekommen, während Lübeck alle Hilfsmittel zur Reparatur und Ausrüstung bietet. — Die Lübecker Schiffsmakler haben ihre Agenten in Travemünde.

**Schiffsunkosten-Rechnung** siehe unter Lübeck.

**Dassow**, 53° 54' 35" N. Br., 10° 58' 50" O. L. v. Gr., Flecken (1500 Einw.) im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, an dem am rechten Ufer der Trave sich abzweigenden, durchschnittlich 2 m tiefen Dassower See.

**Lübeck**, Marienkirche: 53° 52' 6" N. Br., 10° 41' 25" O. L. v. Gr., freie und Hansestadt mit 55 399 Einw., an der bei dem Vorhafen Travemünde in die Lübecker Bucht mündenden Trave, 16 km von der Ostsee entfernt; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Trave ist durch den Stecknitz-Kanal mit der Elbe verbunden, so dass Flussfahrzeuge von Lübeck in die Elbe gelangen können. Lübeck besass 1888: 5 Segelschiffe mit 1625 R. T. und 25 Dampfschiffe mit 8164 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 2247 Schiffe mit 33 739 R. T., worunter 1422 Dampfschiffe mit 57 366 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 67 Schiffe mit 11 298 R. T., worunter 14 Dampfschiffe mit 9643 R. T.; abgegangen mit Ladung 1689 Schiffe mit 25 657 R. T., worunter 1253 Dampfschiffe mit 309 397 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 615 Schiffe mit 117 360 R. T., worunter 179 Dampfschiffe mit 55 797 R. T. — Haupt-Einfuhr-Artikel: Holz, Wein, Getreide, Hanf, Kohlen, Eisen, Butter; Haupt-Ausfuhr-Artikel: Wein, Spiritus, Essig, Konserven, Tuche, Kolonialwaaren. Der Handel in Holz und Wein ist ganz bedeutend. Lebhafter Personenverkehr nach Dänemark und Schweden.

**Quarantänehafen** ist Travemünde.

**Hydrographisch-nautische Verhältnisse.** Die Wassertiefe der Trave auf der ganzen Strecke von Travemünde bis Lübeck beträgt bei mittlerem Wasserstande 5,2 m; höherer oder geringerer Wasserstand ist durch die herrschende Windrichtung bedingt. Die Anseglung von Travemünde sowie die sonstigen hydrographischen Verhältnisse der Trave siehe unter Travemünde. — Die Navigationsschule in Lübeck bietet Schiffern Gelegenheit, ihre Chronometer zu vergleichen. — Sturmsignalstation. — Magnetisches Observatorium des Herrn Prof. Dr. Schaper. Magnetische Variation 1886: 12° 14' W.

**Lootsenwesen.** Seelootsendienst siehe unter Travemünde. Während für die Einsegelung in die Trave bedingter Lootsenzwang herrscht, so ist das Revier der Trave zwischen Travemünde und Lübeck von diesem Zwange befreit. Es existiren infolge dessen keine besonderen Revierlootsen weder in Travemünde noch in Lübeck; auf Verlangen stellen indessen der Lootsenkommandeur in Travemünde und der Hafenmeister in Lübeck Lootsen für das Revier zur Verfügung. Das Revier-Lootsengeld beträgt für Dampf- und Segelschiffe von bis 300 cbm 6 M., von mehr als 300 cbm 2 Pf. pr. cbm. Ausserdem hat der Lootse 1,50 M. als Rückreisegeld zu beanspruchen. Falls kein Revierlootse benutzt wird, ist auch keine Abgabe dafür zu zahlen. Dieser Fall tritt ja meist bei Seglern ein, da diese ein Bugsirboot zu nehmen pflegen. Da in Lübeck keine Lootsen stationirt sind, so müssen solche durch das Hafenamt in Lübeck von Travemünde beordert werden. Für jede Stunde, welche ein Schiff später abfährt, als dem Hafenamt aufgegeben war, sind dem Revierlootsen 25 Pf. Entschädigung extra zu zahlen. Für jedes Verhohlen eines Schiffes mittelst eines Lootsen innerhalb des Hafens sind 3 M. zu vergüten.

**Zollamtliche Behandlung.** Einkommende Dampfschiffe werden in Travemünde mit einem Zollbeamten besetzt, der das Schiff bis Lübeck begleitet und M. 6 pr. Tag und Nacht zu beanspruchen hat. Segelschiffe müssen daselbst ankern und werden dann zollamtlich revidirt, können jedoch auch ohne Aufenthalt mit Begleitungsbeamten weiter nach Lübeck gehen. Dem Begleitungsbeamten sind alsdann 2,75 M. Reisekosten zu vergüten. Besondere Zollformalitäten existiren nicht.

**Schleppdienst.** Es existiren 4 Schleppdampfer (Trave, 38 R. T. und 50 Pferdekräfte; Lübeck 18 R. T. und 25 Pferdekr.; Thekla 16 R. T. und 15 Pferdekr.; Travemünde 15 R. T. und 25 Pferdekr.), von denen 3 der Kaufmannschaft und der vierte (Thekla) Herrn H. Koch gehört.

#### Taxe der Vereinigten Bugsir-Dampfschiffe:

1. Von Travemünde nach der See oder von der See nach Travemünde:
  - a) von Travemünde bis zur Rhede oder von der Rhede bis Travemünde 4 Pf. pro cbm.  
(Von Travemünde bis zur Rhede bei ununterbrochener Weiterfahrt von Lübeck frei.)
  - b) von Travemünde bis Klein-Klütz oder von Klein-Klütz bis Travemünde 6 Pf. pro cbm.
  - c) von Travemünde bis Dahmshöft oder von Dahmshöft bis Travemünde 8 Pf. pro cbm.
  - d) von Travemünde weiter in See oder umgekehrt: nach besonderer Uebereinkunft.
2. von Travemünde nach Lübeck oder bis zum Petroleumlager:  
15 Pf. für den cbm.
3. von Lübeck oder vom Petroleumlager nach Travemünde:  
10 Pf. für den cbm. Für Schiffe, welche einkommend (von Travemünde nach Lübeck) bugsirt worden sind, wird ausgehend (von Lübeck nach Travemünde) die Taxe auf 5 Pf. pro cbm ermässigt.
4. von Lübeck nach dem Petroleumlager oder umgekehrt;  
2 Pf. für den cbm, jedoch nicht unter 12 M.
5. Schiffe, welche auf dem Revier von den Bugsirdampfern aufgenommen werden, haben die volle Taxe für die betreffende Reise zu entrichten. Eine Ermässigung kann nur in besonderen Fällen gewährt werden.
6. Dampfschiffe von Lübeck bis zur Herrenfähre oder von der Herrenfähre bis Lübeck:  
4 Pf. für den cbm, jedoch nicht unter 30 Reichsmark, ausserdem für jede Stunde der Verspätung nach der verabredeten Abgangszeit 5 Reichsmark.
7. Dampfschiffe von Lübeck bis Travemünde oder von Travemünde bis Lübeck:  
8 Pf. pro cbm.
8. Ein Ballastboot oder gewöhnliches Flussfahrzeug:  
von Lübeck nach Travemünde oder von Travemünde nach Lübeck:  
6 Reichsmark, gleichviel ob beladen oder leer;  
von Lübeck oder Travemünde bis zur Herrenfähre oder umgekehrt:  
3 Reichsmark, gleichviel ob beladen oder leer.
9. Hülfeleistung auf dem Revier:  
12 Reichsmark für jede Stunde; ausserdem, falls das schwere Kabeltau benutzt wird, eine näher zu vereinbarende Vergütung, mindestens jedoch 50 Reichsmark; für Benutzung des leichten Kabeltaues mindestens 30 M.
10. Hülfeleistung in See: nach besonderer Vereinbarung.
11. Hülfeleistung beim Verhohlen im Hafen: für Dampfschiffe 9 Reichsmark, für Segelschiffe 6 Reichsmark.
12. von Lübeck nach dem Dock oder umgekehrt, 1½ Pf. pr. cbm, jedoch mindestens 12 M.
13. Elektrisches Licht 10 Pf. pr. cbm von Lübeck nach Travemünde, jedoch mindestens 80 M. inkl. Schleppe.

#### Bemerkungen.

Es ist gestattet, mehrere Fahrzeuge zugleich zu bugsiren, ohne dass dieserhalb eine Ermässigung der Taxe eintritt.

Unter 30 Reichsmark wird keine Buginsreise angetreten, und unter 3 Reichsmark wird kein Schiff oder Fahrzeug bugsirt.

Die Taxe kann erhöht werden, wenn Eisgang eintritt oder Eis zu durchbrechen ist.

Bei der Anmeldung von Schiffen zum Bugsiren ist die Zeit des Abganges genau zu bestimmen und alsdann innezuhalten. Ueber die festgesetzte Zeit hinaus zu warten, ist der Führer des Bugsir-Dampfschiffes nicht verpflichtet. Bleibt in Folge dessen das zu bugsirende Schiff zurück, so ist dennoch der vierte Theil des Bugsirgeldes zu zahlen. Würde dagegen der Führer des Bugsir-Dampfschiffes auf den Abgang des zu bugsirenden Schiffes warten können und wollen, so ist ausser dem Bugsirlohn für jede Stunde der Verzögerung 5 Reichsmark zu zahlen.

Den Anordnungen des Führers des Bugsir-Dampfschiffes für die Fahrt und während derselben ist unweigerlich Folge zu leisten.

Die zu bugsirenden Schiffe haben stets hintereinander zu legen; gerathen Schiffe während der Bugsirfahrt auf Grund, oder werden sie durch irgend welche Umstände verhindert, die Fahrt zu vollenden, so kann eine Ermässigung des Bugsirlohns oder ein Ersatz für den etwa erwachsenen Schaden nicht beansprucht werden, und der Führer des Bugsir-Dampfschiffes ist nicht verpflichtet, sich dieserhalb aufzuhalten.

Für tüchtige Bugsirtaue haben die Führer der zu bugsirenden Schiffe selbst zu sorgen. Eine Vergütung für etwaige Beschädigung derselben wird nicht gewährt.

Anmeldungen werden entgegengenommen:

in Lübeck im Bureau des Güterschreibers Herrn G. Andersen am Dampfschiffshafen, Waarenschuppen Nr. 18 oder durch die Kapitäne, in Travemünde bei Herrn A. Andersen oder durch die Kapitäne.

Reklamationen und Beschwerden sind an den Präses der Handelskammer in Lübeck, oder an den Herrn Lootsen-Kommandeur in Travemünde zu richten.

**Hafenreglement etc.** Der Hafen von Lübeck erstreckt sich von der Schneiderfähre (53° 53' 5" N. Br.) aufwärts bis zur Struckfähre und von dort einerseits an der Stadtseite bis zur Holstenbrücke (innerer Hafen), andererseits bis zur Puppenbrücke (äusserer Hafen). In der Zeit von 9<sup>h</sup> Abends bis 5<sup>h</sup> Morgens ist es Segelschiffen nicht gestattet, in den Hafen zu kommen oder denselben zu verlassen. — Ankommende Schiffsführer haben sich sofort beim Hafenmeister zu melden. Für regelmässig fahrende Dampfschiffe sind bestimmte Liegeplätze reservirt. — Die Vorrichtungen zum Laden und Löschen sind sehr primitiver Art und bestehen in einem Dampfkrahn, welcher seiner Zeit zum Laden von westphälischen Kohlen gebaut wurde, indessen nie benutzt wird, und in einem gewöhnlichen Krahn am Dampfschiffshafen. Wer letzteren zu benutzen wünscht, hat sich an den Güterschreiber zu wenden. Bei der Anmeldung ist das Gewicht der einzelnen Gegenstände aufzugeben. Der Güterschreiber stellt die nöthigen Arbeiter für die Handhabung des Krahns und liefert die Anschlagketten. Die Gebühr für Benutzung des Krahns beträgt:

a) an Krahgeld für Gegenstände

von	1—25	Centner	4	Pf. für den Centner,
über	25—50	"	8	" " " "
"	50—100	"	12	" " " "
"	100—200	"	15	" " " "
"	200—300	"	25	" " " "

b) An Arbeitslohn ist für die zur Bedienung des Krahns erforderlichen Arbeiter für die Stunde 60 Pf. für jeden Arbeiter zu zahlen.

Eine bedeutende Erweiterung der Hafenanlagen ist geplant, um den Schiffen mehr Platz zum Schwaien zu geben. Demgemäss werden auch die Lösch- und Ladevorrichtungen verbessert werden.

**Ordnung für das Güterschreiberwesen nebst Taxe des Schreibgeldes und für die Benutzung der Waarenschauer:**

Art. 1. Die Güterschreiber sind Beamte der Kaufmannschaft und werden von dieser besoldet. Sie werden von der Handelskammer angestellt, mit den erforderlichen näheren Anweisungen versehen, und auf die getreuliche Erfüllung ihrer Obliegenheiten beeidigt.

Art. 2. Für Fälle, in welchen die Güterschreiber nicht persönlich ihren Dienst sollten wahrnehmen können, werden von der Handelskammer, auf den Vorschlag und unter der Verantwortlichkeit der Güterschreiber, Gehülfen der letzteren angestellt, welche ebenfalls zu beidigen sind.

Art. 3. Die Güterschreiber haben die Aufsicht auf den gesammten durch Dampfschiffe vermittelten, sowie auf denjenigen Güterverkehr, welcher durch Segelschiffe nach und von sämmtlichen Russischen und Finnländischen Ostseehäfen, und allen Schwedischen Häfen unterhalten wird. Dieser Beaufsichtigung unterliegen indessen nicht: Balken, Bretter, Latten, Sparren und Spieren, Brennholz, ferner Kalk, Theer und Pech, Petroleum, falls nicht am Gestade gelöscht oder geladen, sowie falls lose geladen, Steinkohlen, Coaks, Salz, Getreide, Hülsen-

früchte, Kartoffeln und Oelstaaten; desgleichen diejenigen Schiffe, welche nur mit den vorgenannten Artikeln beladen sind, oder nur Ballast führen. Schiffe und deren Ladungen, welche direkt am Eisenbahnhofe gelöscht oder geladen werden, haben kein Schreibgeld zu erlegen, falls nicht für den grösseren Theil der Ladung die Schreibung verlangt wird. Empfänger oder Ablader einer ganzen Ladung sind nicht zur Benutzung der Dienste der Güterschreiber verpflichtet, falls die Waarenschauer nicht benutzt werden.

Auf besonderes Verlangen wird indessen auch die Verladung und Entlöschung aller Waaren ohne Unterschied der Art, der Herkunft oder Bestimmung, von den Güterschreibern beaufsichtigt.

Art. 4. Die Güterschreiber sind verpflichtet, so lange Schiffe, welche in Gemässheit der Bestimmungen im Artikel 3 ihrer Beaufsichtigung unterliegen, hieselbst laden oder löschen, während der ganzen täglichen Arbeitszeit am Hafen sich aufzuhalten. Sie haben über sämtliche von ihnen zu beaufsichtigenden Schiffe und Güter genaue Verzeichnisse zu führen und in diese solche Güter mit den Marken und Nummern, sowie mit den Namen der hiesigen Ablader oder Empfänger, nebst dem Betrage des für solche Schiffe und Güter zu erlegenden Schreibgeldes (Art. 8) einzutragen. Auch ertheilen sie Quittung über von der Eisenbahn angebrachte oder sonst mit Empfangsformular begleitete, an ihren Stationen abgelieferte Güter, falls dieselben für solche Handelshäuser abgeladen werden, die der im Artikel 14 erwähnten Vereinbarung mit der Handelskammer beigetreten sind.

Art. 5. Die Güterschreiber haben auf Erfordern den ihrer Aufsicht unterliegenden Gütern die vorläufige Aufnahme unter die der Kaufmannschaft gehörigen Waarenschauer am Travenestade, so weit deren Räumlichkeit ausreicht, zu gewähren, auch für die betreffenden Schiffe auf Erfordern die nöthigen Stellungen zu liefern.

Art. 6. Sollte bei Anbringung oder Entlöschung der ihrer Beaufsichtigung unterliegenden Güter eine Beschädigung sich zeigen, so haben die Güterschreiber diese zu verzeichnen und davon durch die mit der Bearbeitung der Güter Beauftragten, oder, in deren Ermangelung, auf anderem Wege, den Abladern oder Empfängern unverzüglich Anzeige machen zu lassen. Ueberhaupt haben die Güterschreiber auf eine sorgsame Behandlung der Güter zu achten und die betreffenden Arbeiter zu den in dieser Beziehung erforderlichen Massregeln anzuhalten.

Art. 7. Auf Erfordern der Betheiligten, namentlich auch bei entstandenen Irrungen oder Streitigkeiten, haben die Güterschreiber über die Entlöschung oder Verladung der ihrer Beaufsichtigung unterliegenden Güter, sowie über die Anbringung derselben an das Gestade zum Behuf demnächst zu beschaffender Verladung, Atteste oder Auszüge aus den darüber geführten Verzeichnissen zu ertheilen.

Diese Ausfertigungen sind mit ihrer Namensunterschrift, unter Beidruckung des, von der Handelskammer ihnen ertheilten, Dienstsiegels zu versehen. Hat bei dem in Frage stehenden Geschäft ein Gehülfe des Güterschreibers gearbeitet, so ist in dem Attest oder dem Auszuge beizufügen, dass dasselbe auf Grund der Angabe des beeidigten Gehülfen ausgestellt werde.

Art. 8. Den Güterschreibern liegt ferner ob, die Erhebung des von den ihrer Beaufsichtigung unterliegenden Schiffen und Gütern für Rechnung der Kaufmannschaft zu entrichtenden Schreibgeldes und Waarenschauer geldes, nach Massgabe der dieser Verordnung angehängten Taxe.

Dasselbe ist für die Schiffe von den Schiffsführern, für die Güter von deren hiesigen Abladern oder Empfängern zu erlegen.

Art. 9. Beschwerden über die Güterschreiber sind bei der Handelskammer anzubringen.

Ansprüche auf Entschädigungen gegen die Güterschreiber sind gleichfalls bei der Handelskammer anzumelden und erst, falls sie dort nicht zur Zufriedenheit des Klägers erledigt worden, bei den Gerichten geltend zu machen. Die Handelskammer haftet für Versehen eines jeden Güterschreibers bis zur Höhe der von demselben gestellten Kautions.

Art. 10. Die Waarenschauer der Kaufmannschaft stehen unter Aufsicht der Güterschreiber, deren Anordnungen in Bezug auf die Waarenschauer unweigerlich Folge zu leisten ist. Die Schauer sind zur vorläufigen Unterbringung der Güter bestimmt, welche der Beaufsichtigung der Güterschreiber unterliegen. Seewärts zu verladende Güter dürfen jedoch nur dann unter die Schauer gebracht werden: bei Dampfschiffen, wenn das Schiff oder Leichterfahrzeug, für welches dieselben bestimmt sind, sich bereits im hiesigen Hafen befindet; bei Segelschiffen, wenn das Schiff oder Leichterfahrzeug zum Laden bereit liegt.

Art. 11. Länger als zweimal 24 Stunden dürfen überall keine Güter unter den Schauern lagern; sind sie bis dahin nicht abgenommen, so werden sie auf Kosten des Eigners diesem vom Güterschreiber zugesandt oder, sofern der Eigner nicht bekannt, auf Kosten desselben gelagert.

Art. 12. Sollte ausnahmsweise auf den Wunsch des Empfängers oder Absenders der Güter eine längere Lagerung in den Waarenschauern gestattet werden können, so ist für dieselbe, ohne Rücksicht auf die Dauer dieser längeren Lagerung und ohne Rücksicht darauf, dass der betreffende Empfänger oder Absender der Güter bereits nach Artikel 14 ein Waarenschauer geld hat erlegen müssen, eine Abgabe zum Belaufe des halben Schreibgeldes zu erheben und sofort zu entrichten; auch in diesem Falle sind, wenn auf Anzeige des Güterschreibers die Lagerung nicht länger gestattet werden kann, die Güter unverzüglich abzunehmen, widrigenfalls sie dem Empfänger bezw. Absender auf seine Kosten zugesandt werden.

Falls die Waarenschauer nicht von Schreibgeld zahlenden Gütern benutzt werden, finden auch andere Güter daselbst Aufnahme und zwar gegen Entrichtung eines Lagergeldes von vierzig Reichspfennigen für 2500 kg oder 25 Säcke Getreide, wenn die Waaren nicht über acht Tage lagern und von achtzig Reichspfennigen, falls die Lagerung bis zu einem Monat dauert und so fort für jeden weiteren angefangenen Monat achtzig Reichspfennige. Dabei wird ein Quantum unter 2500 kg oder 25 Säcke Getreide für voll gerechnet. Es sind indessen auch hier, wenn die

Lagerung nicht länger gestattet werden kann, die Waaren auf Anzeige des Güterschreibers unverzüglich abzunehmen, widrigenfalls sie dem Empfänger bezw. Absender auf seine Kosten zugesandt werden.

Werden Waaren, die kein Schreibgeld entrichten, in zollverschlussfähige Waarenschauer der Kaufmannschaft gebracht, so ist für sie eine Abgabe von gleicher Höhe zu erlegen, wie sie für das Schreibgeld bestimmt ist.

Art. 13. Die in den Waarenschauern der Kaufmannschaft untergebrachten Güter lagern dort in jeder Beziehung auf Gefahr des Eigners.

Art. 14. Ein Recht auf die Dienste der Güterschreiber steht nur demjenigen zu, welcher eine darauf bezügliche Vereinbarung mit der Handelskammer unterzeichnet hat. Wer diese Vereinbarung nicht unterzeichnet hat, zahlt, falls er die Waarenschauer der Kaufmannschaft benutzt, dafür eine Abgabe von gleicher Höhe wie das Schreibgeld; es gelten jedoch auch dann die Bestimmungen der Artikel 11 und 12.

### Taxe des von den Güterschreibern für Rechnung der Kaufmannschaft zu erhebenden Schreibgeldes:

Für Dampfschiffe oder Segelschiffe:

einkommend unter 200 cbm . . . . .	M 3.—
von 200 cbm und darüber . . . . .	„ 5.—
ausgehend unter 200 cbm . . . . .	„ 3.—
von 200 cbm und darüber . . . . .	„ 5.—

Segel- oder Dampfschiffe, welche mit einer Ladung von nur 10 cbm einkommen, haben kein Schreibgeld zu erlegen. In der Küstenschiffahrt beschäftigte Dampfschiffe, welche regelmässig mindestens zweimal wöchentlich hier eintreffen, zahlen eingehend, falls sie eine Ladung von über 10 cbm, aber unter 20 cbm haben, 1 M. Schreibgeld, falls sie 20 cbm und darüber, aber unter 50 cbm haben, 2 M.; in gleicher Weise wird das Schreibgeld ausgehend berechnet.

Die Dampfschiffe einer Linie, welche eine tägliche Verbindung mit Lübeck unterhält, haben für die Zeit, während welcher diese tägliche Verbindung stattfindet, für jede Reise ein- und ausgehend zusammen, ohne Rücksicht auf die Grösse der Ladung, 4 M. zu zahlen.

Für sämtliche ein- oder ausgehende Dampf- oder Segelschiffe sind im Uebrigen die bestehenden Ansätze nur dann zur Anwendung zu bringen, wenn das Schreibgeld für die Ladung diese Beträge erreicht oder übersteigt; in allen anderen Fällen aber ist für Schiffe als Schreibgeld nur der gleiche Betrag zu erlegen, welchen die jezeitige Ladung zu zahlen hat.

Auf Verlangen werden dem Schiffe zwei Stellinge unentgeltlich geliefert, für jede Stelling mehr sind 3 M. zu entrichten.

An Hafengeld ist zu zahlen:

1. von Schiffen über 150 cbm wenn beladen, einkommend sowohl wie ausgehend, je 12 Pf. pr. cbm; wenn leer oder in Ballast je 6 Pf. pr. cbm,
2. von Schiffen von 100—150 cbm ein- und ausgehend je 8 Pf. pr. cbm,
3. von Schiffen bis 100 cbm inklusive ein- und ausgehend je 6 Pf. pr. cbm.

Als geballastet werden angesehen bei Erhebung des Hafengeldes:

1. Raddampfer, welche nur bis zu  $\frac{1}{10}$  ihres Netto-Raumgehaltes beladen sind.
2. Schraubendampfer und Segelschiffe, welche nur bis zu  $\frac{1}{4}$  ihres Netto-Raumgehaltes beladen sind.

Befreit von der Zahlung des Hafengeldes sind:

1. Schiffe, welche innerhalb eines und desselben Monats zweimal in Lübeck eingelaufen sind und zweimal bereits ein- und ausgehend das Hafengeld entrichtet haben, sind für weitere in demselben Monat gemachte Fahrten ein- und ausgehend vom Hafengeld befreit;
2. solche Schiffe, welche behufs vorzunehmender Reparaturen unbeladen Lübeck verlassen und unbeladen nach vollendeter Reparatur zurückkehren, ferner solche Schiffe, welche behufs vorzunehmender Reparaturen unbeladen in Lübeck einlaufen und nach erfolgter Reparatur auch unbeladen Lübeck wieder verlassen;
3. Schiffe und Fahrzeuge, welche infolge konträrer Winde, oder Havarie, oder für Ordre, oder zur Kompletirung des Proviantes und Kohlen, oder Lübeck als Nothhafen anlaufen;
4. Schiffe und Fahrzeuge, welche Travemünde als Nothhafen anlaufen und behufs vorzunehmender Reparaturen nach Lübeck müssen.

Schiffe von mehr als 150 cbm, welche einen Theil der Ladung in Lübeck oder Travemünde löschen und den Hafen wieder verlassen, ohne neue Ladung zuzunehmen, zahlen ausgehend an Hafengeld soviel wie geballastete Schiffe.

Ballast muss auf dem Bureau des Hafenmeisters beordert und mit 50 Pf. pr. cbm bezahlt werden. Schiffe ballasten an der städtischen Ballastbrücke im inneren Hafen.

Trinkwasser ist gut. Ein mit Süßwasser beladenes Boot kommt längs-seits und pumpt den Bedarf direkt in die betreffenden Tanks des Schiffes. Schiffe von mehr als 150 cbm zahlen M. 1.20, und jedes Dampfschiff von 150—300 cbm 60 Pf. für den Bedarf an Trinkwasser. — In Lübeck sind alle erforderlichen Hilfsmittel zur Ausrüstung eines Schiffes gut zu beschaffen.

Schiffe, welche in Lübeck überwintern wollen, zahlen, wenn sie vor ultimo Dezember aufgelegt werden, 6 Pf., und wenn sie nach dem 1. Januar aufgelegt werden, 3 Pf. pr. cbm.

Klarirungs-Gebühr wird nach der Grösse der Schiffe mit 4—7 Pf. pr. cbm berechnet, i. e. inklusive Travemünde, woselbst die Makler Agenten unterhalten.

Schiffsunkosten-Rechnung. Dampfschiff N. N. (373 R. T. = 1058 cbm) eingehend mit Ladung und ausgehend mit Ladung:

An Einkommenden } Freizettel und Stempelpapier <i>M</i>	10.—
„ Ausgehenden }	
„ Hafengeld für 1058 cbm . . . . .	253.92
„ Wasserkunst-Beitrag . . . . .	1.20
„ Zollbewachungs-Gebühr . . . . .	32.75
„ Güterschreiber-Gebühr . . . . .	10.—
„ Lootsen-, Baken- und Feuergeld, einkommend	52.90
„ „ „ „ ausgehend	52.90
„ Revierlootse von Travemünde . . . . .	22.66
„ „ nach . . . . .	22.66
„ Befrachtungs-Gebühr $2\frac{1}{2}$ 0/0.	
„ Einkassirung der Frachtgelder 1 0/0.	
„ Klarirung des Schiffs, einkommend } . . . . .	52.90
„ „ „ „ ausgehend }	

Segelschiff N. N. (373 R. T. = 1058 cbm) eingehend mit Ladung und ausgehend mit Ladung:

An Einkommenden } Freizettel und Stempelpapier <i>M</i>	10.—
„ Ausgehenden }	
„ Hafengeld für 1058 Kubikmeter . . . . .	253.92
„ Wasserkunst-Beitrag . . . . .	1.20
„ Zoll-Bewachungs-Gebühr . . . . .	18.—
„ Güterschreiber-Gebühr . . . . .	10.—
„ Lootsen-, Baken- und Feuergeld, einkommend	52.90
„ „ „ „ ausgehend	52.90
„ Bugsirboot von Travemünde à 15 Pf. pr. cbm	158.70
„ „ nach „ à 5 „ „ „	52.90
„ Befrachtungs-Gebühr $2\frac{1}{2}$ 0/0.	
„ Einkassirung der Frachtgelder 1 0/0.	
„ Klarirung des Schiffs, einkommend } . . . . .	52.90
„ „ „ „ ausgehend }	

C. F. Schütt & Co., Schiffsmakler, Lübeck.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Die grössten Reparaturen an Schiffen und Maschinen können ausgeführt, grössere Gussstücke gegossen und die grössten Kessel von der Schiffsmaschinen- und Kesselbau-Werkstatt „Pioneer“ (Henry Koch) geliefert werden. Der Pioneer besitzt ein Schwimmdock, in welchem Schiffe von 250' (76,2 m) Länge, 14' (4,27 m) Tiefgang und 1500 Tons Eigengewicht gedockt werden können. Das Schwimmdock ist 223' (67,97 m) lang und hat eine innere Weite von 46' (14 m).



Dock-Taxe des „Pioneer“ in Lübeck.

cbm	Brutto-Register-Tons	Ein- und Aus-docken M	Stand-geld pr. Tag	cbm	Brutto-Register-Tons	Ein- und Aus-docken M	Stand-geld pr. Tag
142	bis 50	100	20	2125	bis 750	300	150
143—212	von 50 bis 75	125	25	2266	„ 800	310	160
212—283	„ 75 „ 100	150	30	2408	„ 850	320	170
283—354	„ 100 „ 125	160	40	2550	„ 900	330	180
425	bis 150	170	45	2691	„ 950	340	190
496	„ 175	180	50	2833	„ 1000	350	200
567	„ 200	190	55	2975	„ 1050	360	210
708	„ 250	200	60	3116	„ 1100	370	220
850	„ 300	210	65	3258	„ 1150	380	230
992	„ 350	220	70	3400	„ 1200	390	240
1133	„ 400	230	80	3541	„ 1250	400	250
1275	„ 450	240	90	3683	„ 1300	410	260
1417	„ 500	250	100	3825	„ 1350	420	270
1558	„ 550	260	110	3966	„ 1400	430	280
1700	„ 600	270	120	4108	„ 1450	440	290
1841	„ 650	280	130	4250	„ 1500	450	300
1983	„ 700	290	140				

Der „Pioneer“ besitzt ferner einen Schwimmkrahnen von 40 Tons Tragfähigkeit. Tarif für die Benutzung des Schwimmkrahns:

Für Transport des Krahnes nach und von dem Orte, wo die Hebung stattfindet, wird M 25 berechnet.

Gewicht bis 200 Ctr. M 50, bis 300 Ctr. M 75.

Gewicht von 300—400 Ctr. M 3.50 pr. 1000 Pfd.      Gewicht von 600—700 Ctr. M 4.50 pr. 1000 Pfd.

„ „ 400—500 Ctr. M 4.— pr. 1000 Pfd.      „ „ 700—800 Ctr. M 4.75 pr. 1000 Pfd.

„ „ 500—600 Ctr. M 4.25 pr. 1000 Pfd.

Bruchtheile von 1000 Pfd. werden für voll gerechnet.

Nimmt die Hebung und Absetzung eines Gegenstandes vermittelt des Krahnes über 5 Stunden in Anspruch, so wird pro jede fernere Stunde M 15 extra berechnet.

Herr Schiffsbaumeister Evers reparirt und baut hölzerne und eiserne Schiffe, besitzt 2 Slips à 300' (91,4 m) lang für Schiffe bis 400 Tons, und eine Kesselschmiede.

Hölzerne Schiffe werden von Herrn Schiffsbaumeister Steffen gebaut und reparirt.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Argentinien, Belgien, Brasilien, Chile, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden-Norwegen, Spanien, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika, Venezuela.

Schiffsmakler: C. F. Schütt & Co.; Gaedertz sen. & Co., Johs. Burmester; C. Grampp Nachfolger; Jäde & Co.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Am Platze ist etablirt: Lübecker Seeversicherung-Gesellschaft von 1859. Von auswärtigen Assekuranz-Gesellschaften sind vertreten:

Aachen-Leipziger Versicherungs-Aktien-Gesellschaft.

„Agrippina“, See-, Fluss- und Landtransport Versicherungs-Gesellschaft in Köln.

Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport in Dresden.

Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft „Helvetia“ in St. Gallen.

Assicurazione Generali k. k. priv in Triest.

„Azienda Assicuratrice“ in Triest, See-Versicherungs-Gesellschaft.

Badische Schiffahrts-Assekuranz-Gesellschaft in Mannheim.

Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Basel.

Deutsche Lloyd-Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin.

Deutsche Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin.

Düsseldorfer allgemeine Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluss- und Landtransport.

„Fortuna“, Allgemeine See-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin.  
Frankfurter Transport- und Glas-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Frankfurt a. M.  
„Jakor“ in Moskau, See-Versicherungs-Gesellschaft.  
Magdeburger allgemeine See- und Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft,  
(Abth. für Seevers.).  
Mannheimer Versicherungs-Gesellschaft.  
Neuchâteloise, Schweizerische Transport-Aktien-Gesellschaft in Neuchâtel.  
Nordische Versicherungs-Aktien-Bank in Rostock.  
Oesterreichischer „Phönix“ in Wien.  
„Providentia“, Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft in Frankfurt a. M.  
Rheinisch-Westphälischer Lloyd, Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Gladbach.  
Rheinisch-Westphälische Rückversicherungs-Aktien-Gesellschaft für See-, Fluss- und  
Landtransport in Gladbach.  
„Rhenania“, Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Köln.  
Russische Gesellschaft für See-, Fluss-, Landversicherungs- und Gütertransporte von  
1844 in St. Petersburg.  
Schlesische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft in Breslau, Abth. für Seeversicherung.  
Neuer Schweizerischer „Lloyd“, Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Winterthur.  
„Schweiz“, Transport-Versicherungs-Gesellschaft in Zürich.  
Transatlantische Güter-Versicherungs-Gesellschaft in Berlin.  
Vaterländische Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Elberfeld, für See-,  
Fluss- und Landtransport und für Post-Werthsendungen.  
Verein Hamburger Assekuradeure, vertreten durch Gaedertz sen. & Co.  
Adressen: Agent des Bureau Veritas: J. T. Elley. Agent des Lloyd  
Registry: Henry Gaedertz; Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agent des Germa-  
nischen Lloyd: Navigationslehrer Ed. Thiel.

**Wismar.** Sturmball: 55° 54' N. Br., 11° 28' 20" O. L. v. Gr. 16040 Einw.  
Stadt im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin; an das deutsche Eisenbahnnetz  
angeschlossen. 1888: 22 Segelschiffe mit 4345 R. T. und 2 Dampfschiffe mit  
605 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 491 Schiffe mit  
78433 R. T., worunter 159 Dampfschiffe mit 58751 R. T.; angekommen in Bal-  
last oder leer 63 Schiffe mit 4458 R. T., worunter 4 Dampfschiffe mit 1978 R. T.;  
abgegangen mit Ladung 240 Schiffe mit 11975 R. T., worunter 68 Dampfschiffe  
mit 5777 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 314 Schiffe mit 72595 R. T.,  
worunter 96 Dampfschiffe mit 55698 R. T. — Haupt-Exportartikel ist Getreide  
nach Holland und Belgien; Haupt-Importartikel sind englische Kohlen und schwe-  
dische Bauhölzer. —

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Wismar liegt am süd-  
lichsten Ende der Wismar Bucht. Zwischen der Insel Pöl, der Insel Walfisch  
und Stegort (53° 56' 48" N. Br. und 11° 25' O. L.) ist in Tiefen von 5—6 m  
eine gute Rhede, bis zu welcher Schiffe aufkreuzen können. Das Fahrwasser ver-  
flacht dann allmählich derart, dass es schliesslich durch eine Baggerrinne bis zur  
Stadt vertieft werden musste. Schiffe mit einem Tiefgang von 5 m können bei  
mittlerem Wasserstande in den Hafen einlaufen. Das Leuchtfeuer von Timmen-  
dorf auf der Insel Pöl (53° 59' 36" N. Br., 11° 22' 54" O. L.), als eigentliches  
Seefeuer nur von geringer Bedeutung, dient hauptsächlich zur Kennzeichnung der  
Lage der Wismar Bucht und zur Einsegelung in das „Grosse Tief“ benannte öst-  
liche Fahrwasser derselben. Der Hafen von Wismar ist 500 m lang und 40—50 m  
breit. Die Schiffe löschen und laden vor der Stadt an dem östlichen Ufer des  
Hafens, an welchem Bahngeleise entlanggehen. — Am Eingang in den Hafen,  
am Hause des Hafenmeisters, ist eine Sturmwarnungssignalstelle der Deutschen  
Seewarte. — Bei Timmendorf auf Pöl ist eine Rettungstation.

Lootsenwesen. Bei Timmendorf auf Pöl ist die Lootsenstation für an-  
segelnde Schiffe. Dasselbst sind 4 Lootsen und 4 Lootsenboote (offene mit einem  
Sprietsegel versehene Boote) stationirt. In Wismar sind 2 Lootsen. Die Lootsen-

flagge besteht aus 3 weissen und 3 rothen horizontalen Streifen; in dem oberen ersten Viertel ist in weissem Felde ein schwarzer Anker. Die Timmendorfer Lootsen haben die Schiffe in den Hafen zu bringen; nur mit Einverständniss des Schiffers dürfen sie schon auf der Binnenrhede das Schiff verlassen. Den in der Stadt stationirten Lootsen liegt das Ausbringen der absegelnden Schiffe ob.

Das Lootsengeld für das Einbringen sowie für das Ausbringen der Schiffe beträgt je 3 Pf. pr. cbm des zu lootsenden Schiffes, mindestens aber M. 5. Wismar'sche Schiffe ohne Unterschied der Grösse und fremde Schiffe bis zu 65 cbm inklusive haben das Lootsengeld nur dann zu bezahlen, wenn sie einen Lootsen verlangt haben; alle anderen Schiffe haben sowohl einkommend als ausgehend das Lootsengeld zu entrichten, auch wenn sie sich der Lootsen nicht bedienen.

**Zollamtliche Behandlung.** Sobald ein Schiff den Wismar'schen Hafen ansegelt und die Zollgrenzlinie, welche sich von Timmendorf auf Pöl südwestwärts über Hohen Wieschendorf erstreckt, passirt, ist es verpflichtet, sobald das Zollboot sich nähert, anzuhalten und einen Zollbeamten als Begleiter an Bord zu nehmen. Beim Einsegeln in den Hafen muss die Nationalflagge gezeigt werden, und es darf keine Person sich eher vom Lande an Bord oder von Bord ans Land begeben, bis das Schiff von der Zollbehörde abrevidirt ist.

**Schleppdienst.** Ein Hafen-Schleppdampfer (Adler) von 40 Pferdekräften ist vorhanden. Signal für den Schleppdampfer ist: 2 unter einander gebundene Flaggen am Vortopp. Schlepptrasse muss das Schiff liefern. Schlepptaxe:

1. Vom Hafen bis zum Stegort oder umgekehrt für ein Schiff bis zu 250 cbm 18 M., von 251—300 cbm 21 M., von 301—350 cbm 24 M., von 351—400 cbm 27 M., von 401—500 cbm 30 M., von 501—600 cbm 33 M. und für jede weitere 100 cbm 3 M. mehr.

2. Vom Hafen bis zur Strede — Aussenrhede — oder umgekehrt  $\frac{1}{3}$  mehr als unter 1 aufgeführt.

3. Vom Hafen bis zur Bake bei Wangern auf Pöl oder umgekehrt  $\frac{1}{2}$  mehr als unter 1 aufgeführt.

4. Vom Hafen durch die Flaggen — die äussersten Pricken hinter den Lootsenhäusern — oder umgekehrt das Doppelte der unter 1 aufgeführten Taxe.

5. Vom Stegort bis zur Strede oder umgekehrt die einfache unter 1 aufgeführte Taxe.

6. Vom Stegort bis zur Wanger'schen Bake oder umgekehrt ein und einhalb Mal die unter 1 aufgeführte Taxe.

7. Vom Stegort bis durch die Flaggen oder umgekehrt die doppelte der unter 1 aufgeführten Taxe.

**Hafenreglement etc.** Dampfschiffe dürfen in der Fahrinne vom Hafen bis zum Walfisch nur mit weniger als halber Kraft fahren. Dieselben dürfen aus dem Hafen nur mit vollem Dampfdruck ausgehen. Segelschiffe haben vor dem Einlaufen in den inneren Hafen alle Segel einzuziehen. Als bald nach dem Anlegen an der vom Hafenmeister anzuweisenden Stelle haben die Schiffe die Anker binnenbords zu nehmen, den Klüverbaum und die Spieren an den Raaen einzuziehen und die letzteren nöthigenfalls zu toppen oder zu brassen. Mit Erdöl, Spiritus, Schiesspulver und sonstigen explodirenden Stoffen beladene Schiffe dürfen nicht in den Hafen einlaufen. Das auf der Rhede zu löschende Erdöl muss in den Theerhäusern gelagert werden.

Alle Schiffe über 170 cbm, welche in den Hafen von Wismar einlaufen, haben bei der Ausklarirung an Hafengeld 26 Pf. pro cbm zu zahlen. Schiffe von 170 cbm und weniger zahlen nur die Hälfte des Hafengeldes. Von den Hafengebühren befreit sind:

1. Schiffe, welche den Wismar Hafen besuchen, um ihre Ladungen zu verkaufen, aber, ohne diesen Zweck erreicht zu haben, mit unangebrochener Ladung wieder ausgehen.

2. Schiffe, welche ohne Ladung hierher kommen, um Fracht zu suchen und ohne Ladung wieder abgehen.

3. Schiffe, welche wegen Ordre, um zu repariren, wegen widriger Winde,

wegen Seeschadens, zur Ergänzung des Proviantes oder des Kohlenvorrathes, oder wegen eines sonstigen Nothzustandes hier einlaufen und, ohne zu löschen oder zu laden, wieder ausgehen.

4. Hiesige und fremde Dampfschiffe für Passagierfahrten ohne Gütertransport.

Reservirte Liegeplätze giebt es nicht. — Kohlen werden vermitteltst Körben an Bord gebracht. — Kräne zum Löschen oder Laden sind nicht vorhanden.

Ballast wird in Booten von den Sandbänken herangebracht und kostet, längsseite des Schiffes gebracht, M. 1 pr. Tonne; für das Werfen ins Schiff wird 1,20 M. pr. Boot extra gezahlt. Schiffer, welche bestellten Ballast an dem Tage, an welchem derselbe herangebracht und rechtzeitig angeboten worden ist, nicht bis Abends 7 Uhr abgenommen haben, müssen 5 M. Liegegeld pro Boot entrichten. — Süswasser kann im alten Hafen mittelst Schlauches aus der Wasserleitung eingenommen werden und wird berechnet mit 8 Pfennigen pr. 10 cbm von der Grösse des Schiffes.

Schiffsunkosten-Rechnung für einen Dampfer von 1425 cbm (503 R. T.) mit einer Ladung Steinkohlen einkommend und mit einer Ladung Getreide ausgehend:

An Hafengebühren . . . . .	fl.	370.50
„ Lootsengeld einkommend . . . . .	„	42.75
„ Lootsengeld ausgehend . . . . .	„	42.75
„ Löschkosten . . . . .	„	424.10
„ Ladekosten . . . . .	„	166.36
„ Löschkörbe . . . . .	„	60.—
„ diverse kleine Auslagen . . . . .	„	3.50
„ Klarirung . . . . .	„	50.—
„ $\frac{1}{2}$ % Provision von der einkommenden Fracht	„	16.34
	fl.	1176.30

Peter Voss, beedigter Schiffsmakler.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Docks giebt es nicht. Werften zur Reparatur hölzerner Schiffe sind vorhanden. An eisernen Segel- und Dampfschiffen können nur kleinere Reparaturen ausgeführt werden. Schiffe können gekielholt werden. Taucher und Tauchervorrichtungen existiren nicht.

Konsulate. Norwegen-Schweden, Russland, Grossbritannien, Dänemark, Niederlande und Belgien sind durch Konsuln vertreten.

Schiffsmakler. Beedigter Schiffsmakler: P. Voss.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Die Norddeutsche Versicherungsgesellschaft zu Hamburg (Vertreter: G. Ahrends); Nordische Versicherungs-Aktienbank zu Rostock (Vertreter: G. Ahrends); Rheinisch-Westfälischer Lloyd in M.-Gladbach (Vertreter: G. Ebeling).

Adressen: Agent des Bureau Veritas: E. Max Dreyer in Rostock. Agent des Lloyd Registry: Peter Voss. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän J. C. D. Schacht.

**Heiligendamm**, 54° 8' 54" N. Br. und 11° 50' 48" O. L. v. Gr., besuchter Badeort im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin mit hölzerner Landungsbrücke. Schlechter Ankergrund vor Heiligendamm.

**Warnemünde**. Leuchthurm: 54° 10' 58" N. Br., 12° 05' 24" O. L. v. Gr., 2403 Einw., Flecken im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin an der Mündung der Warnow, durch Zweigbahn nach Rostock mit dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden, Vorhafen von Rostock, ist der einzige Hafen an der Küste zwischen der Insel Rügen beziehungsweise Stralsund und Wismar. Besuchter Badeort.

Quarantänehafen und Lazareth fehlt.

Zollabfertigung geschieht im Hafen, woselbst ein Nebenzollamt ist.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Der beste Ankerplatz vor Warnemünde ist im Norden vom Leuchfeuer (weisses festes Feuer, 17,6 m

über Wasser, 12 Sm. sichtbar) in 10 m Tiefe. Diese Rhede hat guten Ankergrund (Sand mit Thon vermengt). In den Warnemünder Hafen können Schiffe mit 4,50—4,75 m Tiefgang einlaufen. Beim Einsegeln ist auf die Küstenströmung, welche quer vor der Einfahrt in den Hafen vorübersetzt, Obacht zu geben. Bei westlichen Stürmen steht eine nicht unbedeutende See vor der Einfahrt. Letztere wird durch zwei Steinmolen (mit zwei Baken, mit je einem grünen festen Feuer) gebildet, welche in nördlicher Richtung in See hinausgebaut worden sind. Als Leitfeuer für die Einsegelung in den Hafen dienen zwei am linken Ufer der Warnow brennende rothe Laternen. Wenn die Hafeneinfahrt gesperrt ist, brennen letztere nicht; auch kann es vorkommen, dass wegen Sturmes und hohen Seegangs die grünen Molenfeuer nicht angezündet werden können. Wenn bei starken Nordstürmen das Auslaufen eines Lootsenbootes unmöglich ist, dann werden von dem neben dem Leuchthurm ostwärts von demselben stehenden Signalmast die an der Ostsee üblichen Wasserstandssignale (siehe Seite 21) abgegeben. Zur Verhütung von Zusammenstößen von aus- und einfahrenden Schiffen wird, wenn ein Schiff ausläuft, folgendes Signal gemacht, und hat dann ein von See kommendes Schiff, soweit dies ohne Gefahr möglich ist, in See zu warten, bis das auslaufende beide Dämme passirt hat: Bei Tag (von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang) werden am östlichen Arme der Signalraa zwei Flaggen (blau, weiss, roth) übereinander gehisst; bei Nacht werden daselbst zwei weisse Lichter übereinander gehisst. — Zur Bezeichnung der Lage des Telegraphenkabels zwischen Warnemünde und Gjedser auf der Warnemünder Rhede ist am Westrande der Stadt ein Mast mit viereckigem Toppzeichen errichtet, welcher in Linie mit „Warnemünde Kirchthurm“ den Verlauf des Kabels anzeigt. In dieser Richtung darf nicht geankert werden. — Signalstelle der Deutschen Seewarte. — Rettungsstation. Zur Erleichterung bei Deviationsbestimmungen sind von der Mitte des Südendes des Hafenbassins folgende Peilungen niedergelegt:

	wahr.	magnetisch.
St. Petri-Thurm in Rostock (8—9 Sm. entfernt) . . . .	S 22°,4 O	S 11°,0 O
Thurm der Lichtenhäger Kirche (4 Sm. entfernt) . . . .	S 51°,1 W	S 62°,5 W

**Lootsenwesen.** Es ist verboten, ohne Lootsen einzusegeln. Bei gutem Wetter fahren die Lootsen in Ruderbooten, bei stürmischem Wetter mit einem Segel- und Rettungsboot den ansegelnden Schiffen entgegen und führen die deutsche Lootsenflagge. Das Lootsenboot bleibt längsseite und macht die anzubringenden Trossen fest. Diese Hilfsleistung ist in dem Tarif für das Lootsengeld mit eingeschlossen. Die Lootsengebühren siehe unter Rostock. Warnemünder Lootsen lootsen auf Verlangen bis nach Rostock. Lootsenzwang auf dem Revier zwischen Warnemünde und Rostock besteht nicht.

**Schleppdienst.** Es sind 6 Passagierdampfer, welche auch als Schleppdampfer fungiren, vorhanden. Es wird angerathen, vorher den Schlepplohn zu akkordiren; eine Taxe existirt (siehe Rostock), kommt aber infolge starker Konkurrenz kaum zur Anwendung. Je nach der Grösse des zu schleppenden Schiffes werden 20—60 M. bis Rostock gezahlt. Die zu schleppenden Schiffe haben die Schlepptrosse zu liefern.

**Hafenreglement etc.** Bei Ankunft hat sich der Schiffer beim Lootsen-Kommandeur, welcher die Hafenz Polizei vertritt, mit seinen Schiffspapieren zu melden. — Sämmtliche Schiffe müssen im Hafen sowohl als vor der Stadt ihre Klüver- oder Jagerbäume einziehen, die blinden Raen längs des Bugspriets legen, die unteren Raen getoppt und die oberen längs des Schiffes halten, auf Verlangen auch die Glocke einziehen, vor der Stadt, so lange sie nicht an die Winterlage-Pfähle legen, ihre Boote herunternehmen und überall innerhalb Hafen- und Stromgebiets ihre Anker vollständig eingezogen haben, und zwar alles dies innerhalb 6 Stunden nach Festlegung des Schiffs oder nach Tagesanbruch, wenn sie während der Nacht eingekommen sind. — Es giebt reservirte Liegeplätze. — Das Hafengeld beträgt M. 0,57 pr. R. T. Schiffe, welche Warnemünde als Nothhafen aufsuchen, sind vom Hafengeld befreit. — Einrichtungen zum Löschen und Laden (Krähne), sowie um Kohlen einzunehmen, fehlen; dasselbe geschieht durch

Stauer. — Ballast wird in Körben und Säcken herangebracht und kostet 2 M. pro 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tons engl. — Trinkwasser wird den im Orte befindlichen Pumpen entnommen. Die Beschaffung ist umständlich.

Schiffs-Reparaturen jeglicher Art werden in bester Weise in und von Rostock aus besorgt. Zimmern und Ausbessern der Schiffe darf in Warnemünde nur in Nothfällen geschehen; auch dürfen Schiffe daselbst nur abtakeln, wenn sie Eises wegen nicht nach Rostock kommen können.

Schiffsmakler: 1. F. W. Fischer, 2. Otto Wiggers. Beedigte Schiffsmakler giebt es nicht.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Am Platze existirt eine Gegenseitige Schiffsversicherungs-Gesellschaft; ausserdem sind Hamburger und auswärtige See-Assekuranz-Gesellschaften durch Agenten vertreten.

**Rostock.** Navigationsschule: 54° 5' N. Br., 12° 8' O. L. v. Gr., 39356 Einw., Universitätsstadt im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, an der Warnow, mit seinem Hafentort Warnemünde sowie mit dem Binnenlande durch Eisenbahnen verbunden. Lebhafter Handel. Importirt wird: Petroleum, Heringe, gesalzene Fische, Thran, Schiffsbauholz, schwedisches Holz, Hanf, Oel, Potasche, Steinkohlen, Eisen, Reis und Kolonialwaaren; exportirt wird hauptsächlich Getreide und Malz. — Grösste Rhederei an der deutschen Ostseeküste. Am 1. Januar 1888 besass Rostock 223 Segelschiffe mit 81668 R. T. und 19 Dampfschiffe mit 6941 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1117 Schiffe mit 168178 R. T., worunter 681 Dampfer mit 141914 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 82 Schiffe mit 11313 R. T., worunter 26 Dampfer mit 6436 R. T.; abgegangen mit Ladung 644 Schiffe mit 105082 R. T., worunter 520 Dampfer mit 98096 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 563 Schiffe mit 78948 R. T., worunter 190 Dampfer mit 50962 R. T.

Quarantänehafen mit Lazareth fehlt.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Warnow zwischen Rostock und Warnemünde und der Hafen zu Rostock haben eine durchschnittliche Wassertiefe von 4 m; eine Erweiterung, Korrektion und Ausbaggerung des Fahrwassers bis zu 5,6 m wird geplant. — Signalstelle der Deutschen Seewarte; Kompass-Regulirungen besorgt der Agent derselben im Hafen. — In der Navigationsschule können Chronometer verglichen werden. Für Deviationsbestimmungen befindet sich am SW-Ende des Strandes eine Dalbe, um welche Schiffe mittelst gleitender Ringe mit Leichtigkeit geholt werden können. Von der Dalbe sind folgende Azimute bestimmt:

	wahr.	magnetisch.
Dierkower Mühle peilt . . . . .	N 39°,6 O	N 51°,0 O
Fabrikschornstein zu Carlshof peilt . . . . .	N 80°,8 O	S 87°,8 O
Fabrikschornstein der chemischen Fabrik Bramow peilt . . . . .	N 47°,1 W	N 58°,5 W

} 1—2 Sm. entfernt

Lootsenwesen. Für den Lootsendienst auf dem Revier sind 6 beedigte Lootsen vorhanden; eigene Lootsenfahrzeuge haben diese nicht. Die Lootsengebühren und sonstigen Erlegnisse in Rostock und Warnemünde sind:

I. Lootsengeld in Warnemünde von aus- oder eingehenden Schiffen.

A. Seeschiffe, auch Leichter, wenn sie Seereisen machen, und Küstenfahrzeuge.

1. Offene Handlungsboote *ℳ* 1.25.

Beim Ausgehen bezahlen sie nur, wenn sie sich nach ihrem Belieben der Lootsen wirklich bedient haben. Fremde Fischerboote und noch kleinere Fahrzeuge bezahlen aus- und eingehend hiernach ebenfalls nur, wenn sie sich der Lootsen bedienen.

		ohne Spill	mit Spill
		<i>ℳ</i>	<i>ℳ</i>
2. Schiffe, unter 1 m 50 cm tief gehend . . . . .		3.00	3.50
3. " 1 " 50 " " . . . . .		4.00	4.50
4. " 1 " 75 " " . . . . .		5.00	5.50
5. " 2 " 00 " " . . . . .		6.00	7.00
6. " 2 " 25 " " . . . . .		9.00	10.50
7. " 2 " 50 " " . . . . .		11.00	14.50
8. " 2 " 75 " " . . . . .		14.50	18.00
9. " 3 " 00 " " . . . . .		18.00	21.50

	ohne Spill	mit Spill
10. Schiffe, 3 m 25 cm tief gehend . . . . .	M 21.50	M 25.00
11. " 3 " 50 " " . . . . .	" 25.00	" 28.50
12. " 3 " 75 " " . . . . .	" 28.50	" 32.00
13. " 4 " 00 " " . . . . .	" 32.00	" 35.50
14. " 4 " 25 " " . . . . .	" 35.50	" 39.00
15. " 4 " 50 " " . . . . .	" 39.00	" 42.50
16. " 4 " 75 " " . . . . .	" 42.50	" 46.00
17. Tiefer gehende Schiffe nach derselben Progression für jede volle 25 cm mehr Überhaupt begründen nur die vollen 25 cm grösserer Tiefe die Wahrnehmung des höheren Ergebnisses.	M 3.50.	
18. Tjalken, Schmacken und Kuffen ohne Kiel zahlen das Doppelte und mindestens für 1 m 50 cm, mit Kiel nur die Hälfte mehr.		
19. Vorstehende Sätze gelten nur für die Sommermonate April bis September, in den Wintermonaten Oktober bis März ist überall ein Viertheil mehr zu zahlen.		
20. Ausgebrachte Schiffe, die wegen widriger Winde oder sonstiger Ursachen binnen 48 Stunden in den Hafen zurückkehren, zahlen für das Wiedereinbringen und das dem- nächstige Wiederausbringen jedesmal die Hälfte der Lootsengebühr, aber jedesmal die volle Foye. — siehe unten sub III.		

B. Leichterschiffe auf der Rhede.

Für das Aus- und Einbringen eines beladenen Leichters inkl. Entladens oder Beladens und Wiedereinbringens oder Ausbringens des entlöschten Leichters:		
21. bei einer Ladungsfähigkeit bis zu 20 R. T. . . . .	M	10.00
22. für jede R. T. mehr . . . . .	" —.50	
23. für ganz oder mindestens zur Hälfte mit Stückgut beladene Leichter $\frac{1}{4}$ mehr,		
24. für Leichter mit Ballast das Doppelte.		

II. Lootsengeld von Warnemünde nach Rostock.

Für ein Schiff mit der Ladungsfähigkeit:		
25. bis zu 25 R. T. . . . .	M	5.00
26. von 25—50 " . . . . .	" 6.00	
27. " 50—75 " . . . . .	" 8.00	
28. " 75—100 " . . . . .	" 10.00	
29. " 100—125 " . . . . .	" 12.00	
30. " 125—150 " . . . . .	" 14.00	
31. " 150—175 " . . . . .	" 16.00	
32. " 175 R. T. und darüber . . . . .	" 18.00	

III. Foye für die ein- oder ausgehenden Lootsen.

A. Aus- oder eingehend:

33. von einem offenen Boote . . . . .	M	0.75
34. " einem Leichter . . . . .	" 1.25	
35. " einem Seeschiffe unter 1 m 50 cm . . . . .	" 1.25	
36. " jedem tiefer gehenden Schiffe . . . . .	" 2.50	
37. " Schiffen ohne Kiel . . . . .	" 2.50	
38. B. von Warnemünde nach Rostock immer . . . . .	" 0.75	

IV. Zuankersetzen oder Ankerlichten.

39. Ankommende Schiffer, welche auf der Rhede ihre Anker setzen lassen, zahlen hiefür an die Lootsen . . . . .	M	4.00
40. Lichten die Lootsen dem Schiffer auf dessen Verlangen die Anker, so erhalten sie ebenfalls . . . . .	" 4.00	

V. Wacht- oder Wartegeld.

41. Die Lootsen enthalten:		
a) wenn sie wegen Sturms oder zu grossen Tiefgangs des Schiffes nicht binnen kommen können, oder		
b) als Ballastwächter auf der Rhede oder zwischen Warnemünde und Rostock dienen		
für 24 Stunden ausser freier Kost pro Mann . . . . .	" 3.00	

VI. Sonstiger Tagelohn an die Lootsen.

42. Auf der Rhede à Mann täglich . . . . .	M	3.00
43. Im Hafen für das Beladen und Entladen eines Leichters pro R. T. . . . .	" 0.40	
44. Besteht indessen die Ladung in Stückgut pro R. T. . . . .	" 0.50	

VII. Lootsen-Kommandeur.

A. Aus- oder eingehend:

45. von einem offenen Handlungsboote . . . . .	M	0.35
46. " " Leichter . . . . .	" 0.35	

47. von einem Leichter mit 2 Masten . . . . .	ℳ	0.60
48. " " Schiffe bis 60 R. T. Ladungsfähigkeit . . . . .	"	1.00
49. " " Schiffe bis 120 R. T. Ladungsfähigkeit . . . . .	"	0.50
50. " " Schiffe über 120 R. T. Ladungsfähigkeit . . . . .	"	2.00
In den Wintermonaten Oktober bis März inkl. werden die Positionen 45 bis 50 um $\frac{1}{4}$ erhöht.		
51. B. Für das Ankern und Ankerlichten der Lootsen auf der Rhede jedesmal . . . . .	"	0.30
52. C. Von jedem Schiffe von Warnemünde nach Rostock mit Lootsen . . . . .	"	0.15

VIII. Lootsen-Altermann.

53. von jedem aus- oder eingehenden Schiffe oder beladenen Leichter . . . . .	ℳ	0.10
54. für Messung des Tiefgangs (das Haken) eines Schiffes . . . . .	"	0.30

IX. Lootsenboote.

55. von jedem Hauptfahrzeuge, welches nach seiner Gangstiefe zahlt . . . . .	"	0.35
56. von jedem andern . . . . .	"	0.20

X. Troschengeld.

Für den Gebrauch der städtischen Taue beim Spill etc. ist für Rechnung der Stadt an den Lootsen-Kommandeur zu entrichten:

57. von einem Seeschiffe . . . . .	ℳ	3.50
58. " " bei Sturm . . . . .	"	5.25
59. " " Leichter . . . . .	"	1.75
60. " " bei Sturm . . . . .	"	2.35
61. für das Holen und Wegbringen der Taue an die Arbeiter . . . . .	"	1.75

XI. Winterlage.

62. von jedem Schiffe, welches ausnahmsweise in Warnemünde Winterlage hält, ist an den Vogt für Rechnung der Stadt zu zahlen . . . . .	ℳ	17.50
--	---	-------

XII. Armengeld in Warnemünde.

63. von jedem ein- und ausgehenden Seeschiffe . . . . .	ℳ	0.35
64. von jedem ein- und ausgehenden Leichter . . . . .	"	0.10

XIII. Lootsengeld von Rostock nach Warnemünde.

65. an den Lootsen-Aufseher in Rostock dieselben Sätze, wie vorstehend sub II. Nr. 25 bis 32.
---

XIV. Ballastwächter zwischen Rostock und Warnemünde.

66. wie vorstehend sub V. Nr. 41 b.		
67. XV. Foye an den dienenden Lootsen zwischen Rostock und Warnemünde . . . . .	ℳ	0.60

XVI. Lootsen-Aufseher in Rostock.

68. von jedem Schiffe, welches von Rostock nach Warnemünde einen Lootsen nimmt	ℳ	0.15
69. für Messung des Tiefgangs (Haken) eines Schiffes . . . . .	"	0.30
70. für das Ansagen eines Ballastwächters oder eines Lootsen . . . . .	"	0.60

Schleppdienst. Dampfschiffe, welche speziell und ausschliesslich für den Schleppdienst bestimmt sind, giebt es nicht. Dahingegen versehen die zwischen Rostock und Warnemünde fahrenden Passagierdampfer, worunter auch der Dampfer Phönix, den Schleppdienst. Der städtische Schleppdampfer Warnow (ca. 40 nominelle Pferdekräfte) leistet nur Hülfe in Nothfällen. Als Seeschlepper stehen 4 Dampfer von 20—40 nominellen Pferdekräften, als Schlepper innerhalb des Rostocker Reviere ausserdem 5 Dampfer von 6—20 nominellen Pferdekräften zur Verfügung. — Infolge der Konkurrenz kommt die Schlepptaxe selten zur Anwendung; es empfiehlt sich, vorher zu akkordiren. Die Taxe für Schleppen durch den Dampfer Phönix ist folgende:

Zwischen Rostock und Warnemünde

für Schiffe in Grösse	in Ballast oder leer	Beladen	für Schiffe in Grösse	in Ballast oder leer	Beladen
bis 100 R. T.	ℳ 36	ℳ 42	von 241—270 R. T.	ℳ 57	ℳ 70
von 101—120 "	" 39	" 45	" 271—300 "	" 60	" 75
" 121—140 "	" 42	" 48	" 301—330 "	" 65	" 80
" 141—160 "	" 45	" 51	" 331—360 "	" 70	" 85
" 161—180 "	" 48	" 55	" 361—380 "	" 75	" 90
" 181—210 "	" 51	" 60	" 381—400 "	" 80	" 95
" 211—240 "	" 54	" 65	Jede 20 R. T. grösser	ℳ 5 mehr.	



## Nachtrag zu Seite 71 und 75.

Seit dem 1. Juli 1889 ist in den Häfen zu Rostock und Warnemünde an Hafengeld zu zahlen:

1. Von allen einkommenden Schiffen, wenn sie beladen sind: 40 Pf., wenn sie geballastet oder leer sind: 20 Pf. pro R. T. = 2,83 cbm Netto-Raumgehalt.
2. Von allen ausgehenden Schiffen, wenn sie beladen sind: 40 Pf., wenn sie geballastet oder leer sind: 20 Pf. pro R. T.
3. Von Segelschiffen von 60 R. T. = 169,80 cbm oder weniger, einkommend wie ausgehend nur die halben Sätze sub 1 und 2.
4. Schiffe von über 60 R. T., welche nur einen Theil ihrer Ladung in Rostock oder in Warnemünde löschen und, ohne Beiladung einzunehmen, wieder ausgehen, werden ausgehend den in Ballast oder leer ausgehenden Schiffen gleich gerechnet.
5. Schiffe von über 60 R. T., deren Ladung den 20. Theil ihres Netto-Raumgehaltes nicht übersteigt, werden einkommend wie ausgehend den in Ballast oder leer fahrenden Schiffen gleich behandelt. Hierbei wird eine Waarenmenge von 10 Centner = 0,353 R. T. oder 1 cbm Netto-Raumgehalt gerechnet.
6. Das Hafengeld wird für das hintereinander folgende Passiren beider Häfen Rostock und Warnemünde und umgekehrt nur einmal erhoben.
7. Ausser dem Hafengeld ist noch Krahgeld und Liegegeld zu zahlen, nämlich:
  - a) für die Benutzung eines städtischen Handkrahns pro Stunde 50 Pf., eine angefangene Stunde wird für voll gerechnet, und
  - b) von jedem Schiffe, welches ausnahmsweise in Warnemünde Winterlage hält, pro Monat und pro R. T. seines Netto-Raumgehaltes 10 Pf., von jedem Schiffe, welches in Rostock Winterlage hält resp. aufgelegt hat, vom 7. Monat ab pro Monat und pro R. T. 5 Pf.; ein angefangener Monat wird für voll gerechnet.



Zwischen Warnemünde und der Rhede

	für Schiffe in Grösse			für Schiffe in Grösse		
bis	150 R. T.	ℳ 30		von	201—220 R. T.	ℳ 45
von	151—180 "	" 35		"	221—240 "	" 50
"	181—200 "	" 40		Jede	20 R. T. grösser	ℳ 5 mehr.

Hülfeleistung in See auf dem Revier nach besonderer Vereinbarung.

Vorstehende Taxe ist nicht massgebend, sobald Eisgang eintritt oder Eis zu durchbrechen ist. Es ist gestattet, mehrere Fahrzeuge zugleich zu bugsiren, ohne dass eine Ermässigung der Taxe eintritt.

Gerathen Schiffe während der Bugsirfahrt an Grund, oder werden solche durch irgend welche Umstände verhindert, die Fahrt zu vollenden, so kann eine Ermässigung des Bugsirlohn oder ein Ersatz für etwa verursachten Schaden nicht beansprucht werden; auch ist der Führer des Dampfschiffes nicht verpflichtet, sich ihretwegen aufzuhalten.

Die Führer der zu bugsirenden Schiffe haben für tüchtige Bugsirtaue selbst zu sorgen, ohne Anspruch für etwaige Beschädigung daran.

**Zollamtliche Behandlung.** Für die zollamtliche Behandlung der Seeschiffe ist das Nebenzollamt in Warnemünde massgebend. Besondere Zollformalitäten existiren nicht.

**Hafenreglement etc.** Eine neue Hafenordnung ist in der Ausarbeitung begriffen. Die alte von 1853 datirende Hafenordnung besagt unter Anderem: Dem Lootsen-Kommandeur zu Warnemünde und dem Hafenmeister zu Rostock liegen die örtliche Leitung des Schiffswesens ob. Anlegen und Festmachen, auch Laden, Löschen, Ballasten etc. geschieht nach ihrer Anordnung. Man ist zur Zeit (im Herbst 1888) mit dem Bau einer Hafenbahn, zur Verbindung des Lloydbahnhofes mit dem Hafen, sowie mit Verbesserung der Hafenuais und Errichtung von Krähen und sonstigen zur Bequemlichkeit und Förderung des Schiffahrtbetriebes dienenden Anlagen beschäftigt. Reservirte Liegeplätze giebt es nicht. Ballast wird aus längsseite kommenden Booten eingenommen und durch Auswerfen oder Auskarren ans Land entlöschet. Ballast kostet M. 2.50 pr. Boot zu 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tons Inhalt. Süsswasser wird pr. Schlauch direkt aus der städtischen Wasserleitung entnommen.

An Hafengeld wird erhoben

1. von allen ausgehenden Schiffen:

- a) pro Last von 6000 kg ℳ 1.13,
- b) pro cbm ℳ 0.18,
- c) pro R. T. " 0.51.

2. von allen mit Ladung ausgehenden Schiffen, wenn sie über 10 Last oder über 63,7 cbm gemessen, ausserdem:

- a) pro Last ℳ 0.50,
- b) pro cbm " 0.08,
- c) pro R. T. " 0.23.

3. Dampfschiffe stehen allen übrigen Schiffen gleich, wenn sie jedoch in einem Jahre zum zweiten Male oder öfter ausgehen, zahlen sie zum zweiten Male und öfter anstatt der Abgabe sub 1:

- a) pro Last ℳ 0.50,
- b) pro cbm " 0.08,
- c) pro R. T. " 0.23.

Diejenigen Schiffe, welche Havarie oder aus sonstigen Gründen die hiesigen Häfen als Nothhäfen benutzen, oder dieselben ohne Ladung lediglich zum Zweck ihrer Ausbesserung aufsuchen und sie ohne Ladung wieder verlassen, jedoch während ihrer Aufenthalts keinen Handel treiben, in der Regel daher weder löschen noch laden, sind vom Hafengelde frei, es soll jedoch das Ausladen und das Wiedereinnehmen der Ladung, wenn solches behufs der Reparatur des Schiffes erforderlich ist, sowie das Einnehmen von Proviant und Feuerungsbedürfnissen zur Ergänzung der Schiffsvorräthe gestattet sein. Von Ausnahmefällen dieser Art ist dem Hafenmeister Anzeige zu machen und den von demselben zu treffenden Anordnungen Folge zu leisten. Die Kosten einer etwa verfügten Aufsicht sind von dem dieselbe nothwendig machenden Schiffe zu erstatten.

Diejenigen Schiffe, welche, wie Kalk-, Herings-, Holz- und Theerschiffe, die hiesigen Häfen besuchen, um ihre Ladung zu verkaufen, indessen, ohne den Zweck erreicht zu haben, mit unangebrochener Ladung ungesäumt wieder ausgehen, sind frei vom Hafengelde.

Ausser dem genannten Hafengelde werden erhoben:

1. das Ballastgeld mit Zubehör, und zwar beträgt das an die Stadt zu zahlende Ballastgeld:

- a) pro Last ℳ 0.22,
- b) pro cbm " 0.04,
- c) pro R. T. " 0.115.

Die hiesigen Ballastschieber erhalten an Lohn:

- a) für das Einbringen des Ballastes ins Schiff:

- α) pro Last *ℳ* 0.25,
- β) pro cbm „ 0.04,
- γ) pro R. T. „ 0.115.
- b) für das Entlöschchen des Ballastes:
  - α) pro Last *ℳ* 0.19,
  - β) pro cbm „ 0.03,
  - γ) pro R. T. „ 0.085.

2. die Lootsengebühren mit Zubehör sammt dem Armengelde in Warnemünde,
3. die Gebühren für den Gebrauch der Troschen und für die Abhaltung der Winterlage in Warnemünde.

Schiffsunkosten-Rechnung eines Dampfschiffes von 422 R. T.:

An Lootsengeld aus See circa M. 3 pr. Fuss Tiefgang . . . . .	<i>ℳ</i> 45.10
„ Lootsengeld in See „ „ „ „ . . . . .	50.60
„ Lootsengeld von Warnemünde . . . . .	18.90
„ Lootsengeld nach Warnemünde . . . . .	19.35
„ Lösch- und Proviantzetteln . . . . .	2.—
„ Hafengeld . . . . .	312.28
„ Fracht einkassiren $1\frac{1}{2}$ 0/0 . . . . .	15.46
„ Klariren für Rostock und Warnemünde . . . . .	100.—
„ $2\frac{1}{2}$ 0/0 Befrachtungs-Courtage, einkommende Ladung . . . . .	77.39
„ $2\frac{1}{2}$ 0/0 do. abgehende Ladung . . . . .	112.52
„ Stellagenmiete . . . . .	10.—
„ Boots-Hülfe auf dem Revier . . . . .	3.—
„ Zollbegleitung von oder nach Warnemünde . . . . .	4.50
„ Telegramme . . . . .	6.35
„ Porto, kleine Kosten und Zollstempel . . . . .	9.80
	<i>ℳ</i> 787.25
„ Löschkosten der Ladung Kohlen . . . . .	404.—
„ Stauerkosten der Ladung Getreide . . . . .	115.—
	<i>ℳ</i> 1306.25

Otto Wiggers, Schiffsmakler in Rostock.

Anstalten für Reparaturen. Ausser mehreren Werften für den Bau und die Reparatur von hölzernen Schiffen, ist die Werft der „Rostocker Aktien-Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau“ auf die Ausführung grösserer Reparaturen eingerichtet. Es sind auf derselben Segelschiffe bis zu 2200 Tons d. w. und Dampfer bis zu 1800 Tons d. w. erbaut worden. Dieselbe besitzt 1 Slip zur Aufnahme kleinerer Fahrzeuge und 1 Patentslip für Dampfer und Segler bis zu 1000 Tons d. w. Auch besitzt sie einen Dampfkrahn zum Einsetzen von Kesseln und Masten. Ein Trockendock ist nicht vorhanden. Gussstücke bis zu 100 Centner sind herzustellen; Wellen, Ruderköpfe, Pleuel- und Kolbenstangen für kleinere Schiffe können geschmiedet werden.

Taucher und Tauchervorrichtungen existiren nicht; die Schiffbauer Ernst Burchard & Co. sind jedoch im Besitz eines kleinen Schraubendampfers mit Centrifugalpumpe, welche pro Stunde ca. 400 Tons Wasser wirft. Geeignete Sände, um Schiffe auf den Grund zu setzen und ihren Boden zu untersuchen, giebt es nicht.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Niederlande, Spanien, Portugal, Russland, Schweden-Norwegen, Dänemark.

Schiffsmakler: 1. Otto Wiggers, 2. F. W. Fischer, 3. Herm. G. Kühl. Beedigte Schiffsmakler giebt es nicht.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Am Platze etablirt sind: 1. Erste Rostocker Seeversicherungs-Gesellschaft von 1878. 2. Sechste Rostocker Seeversicherungs-Gesellschaft von 1882. 3. Nordische Versicherungs-Aktienbank. — Vertreten sind ausserdem: Badische Transport-Versicherungs-Gesellschaft (Mannheim), Basler Transp.-Vers.-Ges., Deutscher Lloyd (Berlin), Deutsche Transp.-Vers.-Ges. (Berlin), Deutsche Transp.-Vers.-Ges. (Stettin), Eidgenössische Transp.-Vers.-Ges. (Zürich), Rheinisch-Westphälischer Lloyd, Magdeburger Allg. Vers.-Akt.-Ges., Rhenania (Köln), Frankfurter Transp.-Vers.-Ges., Fortuna (Berlin), Providentia

(Frankfurt a. M.), Thuringia (Erfurt), Vaterländische Transp. - Vers. - Ges. (Elberfeld), Züricher Transp.-Vers.-Ges. —

Adressen: Agent des Bureau Veritas: E. Max Dreyer. Agent des Lloyd Registry: Char. Chr. E. Lesenberg; Surveyor: W. Cordes. Agent des Germanischen Lloyd: Schiffsbaumeister G. Ad. Mitzlaff und Kapitän H. Götz.

**Wustrow**, 54° 20' 45" N. Br., 12° 24' O. L. v. Gr., Dorf in Mecklenburg-Schwerin (1200 Einw.), auf dem Fischlande. Querab von Wustrow ist in 10 m Tiefe überall guter Ankergrund. Navigationsschule. Rettungsstation.

**Prerow**, 54° 27' N. Br., 12° 35' O. L. v. Gr., 1326 Einw. Dorf in der Provinz Pommern, Königr. Preussen, auf dem Darss. Rettungsstation. Schiffswerft für den Bau kleiner Fahrzeuge. Navigations-Vorschule. Zwischen Prerow und Darsserort Riff auf 6—7 m Tiefe in 7 Kabel Abstand von der Küste bei südlichen und südwestlichen bis nordnordwestlichen Winden geschützte Ankerplätze. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast und abgegangen mit Ladung 6 Schiffe.

**Zingst**, 54° 26' N. Br., 12° 40' O. L. v. Gr., Dorf (1776 Einw.) in der Provinz Pommern, Königr. Preussen. Rettungsstation.

**Barth**. Kirche: 54° 22' N. Br., 12° 43' 30" O. L. v. Gr., 5714 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, Reg.-Bez. Stralsund, an dem brackigen Binnengewässer zwischen dem Festlande und der Halbinsel Zingst (Barther Bodden) gelegen, mit der Ostsee durch das sehr stark von Küstenfahrern benutzte Barhöfter Fahrwasser verbunden. Letzteres gestattet Schiffen von höchstens 3,14 m Tiefgang die Passage. Barth besitzt dem Raumgehalt nach die grösste Rhederei in ganz Preussen; es hatte 1888: 150 Segelschiffe mit 26 959 R. T. N. R. und 2 Dampfschiffe mit 79 R. T. Die daselbst gebauten Schiffe kehren jedoch nur behufs grösserer Reparaturen nach Barth zurück. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 23 Schiffe mit 835 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 52 R. T., in Ballast oder leer 18 Schiffe mit 854 R. T.; abgegangen mit Ladung 21 Schiffe mit 855 R. T., in Ballast oder leer 17 Schiffe mit 805 R. T., worunter 1 Dampfschiff mit 52 R. T. —

Quarantänehafen und Lazareth nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. In den Hafen, welcher durch 2 Mole gebildet wird, konnten 1886 nur Schiffe mit 2,4 m Tiefgang einkommen, man ist aber mit der Ausbaggerung des Fahrwassers von Barhöft nach Barth auf 3,35 m Tiefe beschäftigt. Ein Steindamm mit Brücke, an welcher die Dampfer anlegen, läuft in den Hafen hinein. In Barhöft wird vermittelt der üblichen Wasserstandssignale (siehe Seite 21) der Wasserstand auf der Barre angezeigt. Daselbst ist bei Tage eine Lootsenwache. Ist ein Schiff mit Lootsenflagge im Ansegeln, so wird zum Zeichen, dass dasselbe bemerkt worden, eine Flagge auf der Signalstelle aufgehisst, und es fährt alsdann ein offenes Segelboot mit Flagge und Lootsen dem Schiffe entgegen. Ausserhalb der Seetonne haben die Schiffe den Lootsen zu erwarten. Bei Barhöft ist den Schiffen zu rathen, bei auflandigen Winden zeitig beizulegen, weil die Entfernung von der Station bis zur Seetonne ziemlich weit ist. Die nächste Signalstelle der Deutschen Seewarte ist in Darsserort. — Navigationsschule. —

Lootsenwesen. Auf der Station Barhöft sind 4 Seelootsen Tags über stationirt, welche, wie oben erwähnt, ankommenden Schiffen entgegenfahren. Für die Einsegelung von See aus bis Barhöfter Rhede besteht Lootsenzwang.

Schleppdienst. Es sind 2 Schleppdampfer mit je 20 Pferdekräften (Barth und Dars) vorhanden, welche telegraphisch von Barhöft berufen werden müssen. Taxe existirt nicht. Schlepptrasse hat das zu schleppende Schiff zu liefern.

**Zollamtliche Behandlung.** Seewärts einkommende Schiffe haben sich in Barhöft, woselbst ein Ansageposten ist, der zollamtlichen Revision zu unterwerfen. Wenn die Zollbeamten nicht schon, wenn Schiffe noch in Fahrt sind, an Bord kommen, muss geankert werden. Besondere Zollformalitäten existiren nicht.

**Hafenreglement etc.** Den Anordnungen des Hafenmeisters ist Folge zu geben; eine Hafenverordnung ist nicht vorhanden. Die gesammten Hafenabgaben für Seefahrzeuge mit Ladung betragen einwärts 4 Pf. und auswärts 4 Pf. pr. cbm, in Ballast oder leer nur die Hälfte. Fahrzeuge, welche nur zur Küstenfahrt dienen, i. e. die Preussische und die Mecklenburgische Küste befahren, zahlen beladen ein- und ausgehend je 2 Pf., in Ballast oder leer je 1 Pf. pr. cbm. Reservirte Liegeplätze giebt es nicht. Besondere Lösch- und Ladevorrichtungen sind nicht vorhanden. Süßwasser ist mit wenig Mühe und geringen Kosten zu erhalten.

**Anstalten für Schiffsreparaturen.** Auf den beiden Schiffswerften der Herren C. Holzerland und J. Kraeft werden Segelschiffe gebaut und können kleine Reparaturen an eisernen Dampfern vorgenommen werden. Jede der Werften hat eine Slip für Schiffe bis zu 400 Tons Tragfähigkeit. Feste Tarife für die Benutzung derselben giebt es nicht. Maschinenfabrik mit Giesserei und Schmiede ist vorhanden.

Schiffsmakler giebt es nicht.

**See-Assekuranz-Gesellschaften.** Es ist am Platze ein auf Gegenseitigkeit begründeter Assekuranzverein (Barther Versicherungsverein) etablirt.

**Adressen:** Agent des Bureau Veritas: G. F. Spiegelberg. Agent des Lloyd Registry: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän J. J. Eckert.

**Bodstedt**, 54° 22' 20" N. Br., 12° 38' O. L. v. Gr., Dorf in der Provinz Pommern, Königr. Preussen (550 Einw.), am Bodstedter Bodden, einem Theil der durch die Halbinsel Dars vom Meere getrennten brackigen Binnengewässer. Schiffbau.

**Damgarten**, 54° 15' 12" N. Br., 12° 28' 15" O. L. v. Gr., Stadt in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, am Einfluss der Recknitz in den Saaler Bodden, einem brackigen, durch das Fischland vom Meere getrennten Binnengewässer 1615 Einw. Schiffbau.

**Ribnitz**, 54° 14' 40" N. Br., 12° 26' O. L. v. Gr., Stadt in Mecklenburg-Schwerin am Ribnitzer See, dem südlichsten Theil des Saaler Boddens, eines Theiles des brackigen Binnengewässers, welches durch das Fischland, die Halbinseln Dars und Zingst vom Meere getrennt ist und bei Barhöft die Verbindung mit dem Meere hat. 4117 Einw. Schifffahrt, Schiffbau, Fischerei.

**Wieck** auf Dars, 54° 24' 40" N. Br., 12° 36' 20" O. L. v. Gr., Dorf (ca. 1148 Einw.) am Bodstedter Bodden, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast und abgegangen mit Ladung 2 Schiffe mit 72 R. T.

**Born** auf Dars, 54° 23' N. Br., 12° 32' O. L. v. Gr., Dorf (ca. 1356 Einw.) zwischen dem Saaler und Bodstedter Bodden, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 43 R. T., abgegangen mit Ladung 3 Schiffe mit 63 R. T.

**Ahrenshoop** auf Dars, 54° 23' N. Br., 12° 25' 20" O. L. v. Gr., Prov. Pommern, Königr. Preussen. Angekommen 1887 in Ballast und abgegangen mit Ladung 1 Schiff mit 28 R. T.

**Stralsund**, 54° 18' 42" N. Br., 13° 5' 24" O. L. v. Gr., 28 984 Einw., befestigte Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, Reg.-Bez. Stralsund, mit dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden; Schienenstränge führen zu den Hafenbassins. 1888: 160 Segelschiffe mit 21 291 R. T. und 4 Dampfschiffe mit 421 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 480 Schiffe mit 73 280 R. T., worunter 291 Dampfer mit 55 326 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 114 Schiffe mit 5244 R. T., worunter 11 Dampfer mit 913 R. T.; abgegangen mit Ladung 385 Schiffe mit 56 669 R. T., worunter 280 Dampfer mit 50 463 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 134 Schiffe mit 19 457 R. T., worunter 17 Dampfer mit 4986 R. T. — Lebhafter Holz-, Kohlen- und Getreidehandel.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

**Hydrographisch-nautische Verhältnisse.** Nach Stralsund führen aus See 4 Wasserstrassen: 1. das Ostertief, zwischen Greifswalder Oie (Leuchthurm 54° 15' 6" N. Br. und 13° 55' 42" O. L. v. Gr.) und der Insel Ruden, für Schiffe mit 4,7 m Tiefgang bei mittlerem Wasserstande stets passirbar; 2. das Landtief zwischen Thiessow auf der Südostspitze Rügens und der Insel Ruden, für Schiffe mit 4,5 m Tiefgang bei mittlerem Wasserstande passirbar; wenn die Schiffahrt im Landtief durch Eisbildung unterbrochen ist, so wird am Topp des Signalmastes der Sturmsignalstation Göhren (54° 20' 33" N. Br. und 13° 45' 3" O. L. v. Gr.) ein länglicher Cylinder mit kegelartigem Abschluss an beiden Enden in horizontaler Lage aufgehisst; 3. der Libben (Fahrwasser beim Wittower Posthaus) an der Nordwestseite Rügens zwischen der Insel Hiddensee und Rügen in nahezu südlicher Richtung, nur von kleineren Fahrzeugen mit 3,14 m Tiefgang passirbar und selten von nach Stralsund bestimmten Segelschiffen benutzt; 4. der Gellen bei Barhöft (Barhöfter Fahrwasser), zwischen der Insel Hiddensee und dem Festlande, für Schiffe mit 3,14 m Tiefgang passirbar, sehr stark von Küstenfahrern benutzt und der 7 Sm. längeren und unbequemerer Fahrt durch den Libben vorgezogen. Behufs Mittheilung des Wasserstandes auf den Barren der vorgenannten 4 Wasserstrassen werden auf den Lootsenstationen zu Ruden, Thiessow, Wittower Posthaus und Barhöft die üblichen Wasserstandssignale (siehe Seite 21) gegeben. Ist die Barre passirbar, so weht von der Spitze des Mastes eine lange, rothe, spitze Flagge. — Halbwegs zwischen dem Ostertief und Stralsund liegt das Feuerschiff von Palmer Ort (54° 12' 30" N. Br. und 13° 24,18' O. L. v. Gr.) auf 5,5 m Wasser, zur Kennzeichnung des zwischen dem Palmer-Ort Sandriff und dem Mittelgrund in das nördlich von diesem Grunde liegende, in das tiefere Wasser führende Fahrwasser. Letzteres hat eine Tiefe von 5,7 m bei einer Breite von 50 m.

Der Stralsunder Hafen ist mit Quaianlagen versehen. Die durchschnittliche Tiefe bei mittlerem Wasserstande ist 4,5 m. Um den Hafen gegen Wellenschlag zu schützen, ist vor demselben eine Pfahlwand als Wellenbrecher aufgerichtet, in welcher sich drei Oeffnungen zum Einsegeln befinden. Innerhalb dieses Wellenbrechers stehen mehrere Reihen Duc d'Alben. Die Rhede für kleinere Schiffe (3—3,5 m Wasser) ist ausserhalb des Wellenbrechers. — Signalstelle der Deutschen Seewarte. Sturmwarnungssignale werden von den Lootsenstationen zu Thiessow und Wittower Posthaus erlassen. Navigationsschule, woselbst Chronometer verglichen und regulirt werden können. — Rettungsbootstation.

**Lootsenwesen.** In Thiessow (Südostspitze Rügens) an dem Landtief, woselbst auch eine Signalstelle der Deutschen Seewarte ist, sind 1 Lootsenkommandeur, 2 Oberlootsen und 18 Seelotsen, auf der Insel Ruden an dem Ostertief sind 4 Seelootsen und 4 Hülfslootsen, in dem Wittower Posthaus an dem Libben sind 1 Oberlootse und 5 Seelootsen, auf Barhöft an dem Gellen (Barhöfter Fahrwasser) sind 4 Seelootsen und im Hafen von Stralsund sind 1 Lootsenkommandeur, 6 Revierlootsen und 2 Hülfslootsen stationirt. Auf den eben genannten 4 Seelootsen-Stationen ist bei Tage eine Lootsenwache, welche an einer Signalstange Lootsensignale giebt. Ist ein Schiff mit Lootsenflagge im Ansegeln, so wird zum Zeichen, dass dasselbe gesehen worden, eine Flagge aufgezo-gen, und fährt alsdann ein offenes Segelboot mit Flagge und Lootsen dem Schiffe entgegen. Ausserhalb der Seetonnen haben die Schiffe den Lootsen zu erwarten. Bei den Stationen Wittower Posthaus

und Barhöft ist den Schiffen zu rathen, bei auflandigen Winden zeitig beizulegen, weil die Entfernungen von den Stationen bis zu den Seetonnen ziemlich weit sind. — Bei Thiessow ist ein starker Lootsendampfer stationirt, der bei widrigen Winden Schiffe über die Barre schleppt, wenn Privatdampfer nicht vorhanden sind. Der Schlepplohn für den Lootsendampfer beträgt pro Stunde M. 10, jede angefangene halbe Stunde M. 5. Thiessow (Rettungsbootstation) ist die Hauptlootsenstation für den Regierungsbezirk Stralsund. Die Lootsenboote sind alle nach Art der Mönchguter Fischerboote gebaut und führen Stagfock und Gaffelsegel mit der Flagge der Lootsenfahrzeuge. Lootsenzwang; demselben nicht unterworfen sind Schiffe unter 212 cbm und auch nur für den Fall, dass sie keinen Ballast an Bord führen.

**Lootsen-Tarif für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen.**

Lootsen-Station	Bezeichnung der Begleitungsstrecken	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen mit einem Netto-Raumgehalt				
		bis 40 cbm inkl.	von 40 bis 80 cbm inkl.	von 80 bis 120 cbm inkl.	von 120 bis 160 cbm inkl.	von 160 cbm bis 600 cbm inkl. für jede 40 cbm mehr
Barhöft	Aus der See durch den Gellen bis Barhöft und umgekehrt . .	2.00	2.50	3.00	3.50	0.50
Stralsund	Von Barhöft nach Stralsund . . }	3.00	4.50	5.50	6.50	1.00
	Von Stralsund nach Barhöft . . }					
Greifswald	Von Stralsund nach dem Ruden und Kl. Zicker . . . . . }	7.50	10.50	13.00	14.00	2.00
	Von Stralsund nach Greifswald und Putbus (Lauterbach) . . . }					
Putbus (Lauterbach)	Vom Greifswalder Wiek nach dem Ruden, Kl. Zicker Putbus (Lau- terbach) und Stralsund . . . . }	6.50	9.00	12.00	13.00	1.00
Posthaus	Von Putbus (Lauterbach) nach Kl. Zicker, Ruden, Greifswalder Wiek und Stralsund . . . . . }					
Posthaus u. Stralsund	Aus der See nach der Posthaus- Rhede und umgekehrt . . . . . }	3.00	4.33	5.66	6.66	1.00
Thiessow	Von Posthaus-Rhede nach Stral- sund und umgekehrt . . . . . }	6.00	8.66	11.33	13.33	2.00
	Aus der See durch das Westertief oder Landtief nach Stralsund .	7.50	16.50	22.00	24.00	2.00
	Desgl. nach Greifswalder Wiek . }	6.00	12.00	18.00	20.00	2.00
	„ „ Putbus (Lauterbach). }	6.00	10.50	15.00	16.00	1.00
	„ „ Lankerbeck . . . . . }					
	„ „ dem Ruden . . . . . }					
	„ „ der Rhede von Kl. Zicker . . . . . }	2.50	4.00	6.00	7.00	1.00
	Von der Rhede von Kl. Zicker in See durch das Landtief . . . . }					
	Desgl. nach Stralsund . . . . . }	8.00	12.50	16.00	17.00	1.00
	„ „ der Greifsw. Wiek . }	3.50	8.00	12.00	13.00	1.00
	„ „ Putbus (Lauterbach). }					
	„ „ der Lankerbeck . . . }					
„ „ der Inwiek bei Gr. Zicker . . . . . }	3.50	6.50	9.00	9.00	—	
„ „ dem Nothhafen von Kl. Zicker . . . . . }						
Von Lankerbeck in See durch das Landtief . . . . . }	6.00	7.50	9.00	10.50	1.00	
Aus der Lankerbeck nach der Rhede von Kl. Zicker . . . . . }						
Aus der Inwiek bei Gr. Zicker nach der Rhede von Kl. Zicker }	3.50	3.50	3.50	3.50	—	
Aus dem Nothhafen von Kl. Zicker nach der Rhede daselbst . . . }						



Lootsen-Station	Bezeichnung der Begleitungsstrecken	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen mit einem Netto-Raumgehalt				
		bis 40 cbm inkl.	von 40 bis 80 cbm inkl.	von 80 bis 120 cbm inkl.	von 120 bis 160 cbm inkl.	von 160 cbm bis 600 cbm inkl. für jede 40 cbm mehr
Ruden	Aus der See durch das Ostertief nach dem Ruden . . . . .	1.25	2.00	3.00	3.50	0.50
	Von Ruden nach Stralsund . . .	7.50	12.00	18.00	20.00	2.00
	Desgl. nach Greifswalder Wick .	7.50	10.50	13.20	14.30	1.10
	„ „ Lankerbeck . . . . .					
	„ „ dem Nothhafen von Kl. Zicker . . . . .					
	„ „ Putbus (Lauterbach)	7.50	10.50	15.00	18.00	2.00
	„ in See durch das Ostertief	1.25	2.00	3.00	3.50	0.50
	„ in See durch das Wester- oder Landtief . . . . .					
	„ nach Peenemünder Schanze					
	Von Peenemünde nach Ruden . .					

Ausser den Lootsengebühren bekommen die Lootsen, nachdem sie 2 Tage an Bord gewesen, für jeden Liegetag M. 1.20. Für Schiffe von mehr als 600 cbm N. R. sind die nämlichen Gebührensätze, wie für Schiffe von 561—600 cbm zu entrichten.

**Zollamtliche Behandlung.** Bei den Seegatten Thiessow, Wittower Posthaus und Barhöft sind zollamtliche Ansageposten vorhanden, wo alle aus See kommenden Schiffe, nachdem sie die Barre passirt haben, auf der inneren Rhede anzuhalten haben und revidirt werden. —

**Schleppdienst.** Feste Schleppdampfer sind nicht vorhanden. Den Schleppdienst im Hafen und im Revier versehen die zahlreich vorhandenen bis zu 25 Pferdekräften starken Passagier- und Frachtdampfer. — Schlepplohn nach Uebereinkunft. Schlepprosse muss das zu schleppende Schiff liefern. — Signal für Dampferhülfe sind 2 Flaggen am grossen Mast oder an der Gaffel.

**Hafenreglement etc.** Den Anordnungen des der Hafeninspektion unterstellten Hafenmeisters sowie Hafendieners ist Folge zu geben. In der vom Strom nach dem Hafen führenden Baggerrinne dürfen Schiffer nur im äussersten Nothfalle vor Anker gehen. Ueber 212 cbm grosse Schiffe dürfen nicht anders als mit einem See- oder Hafenlootsen in den Hafen hineinsegeln. Das Verlangen nach einem Hafenlootsen ist durch Aufziehen der Lootsenflagge zu erkennen zu geben. So lange ein Schiff im Hafen liegt, müssen die Anker binnenbords aufgestellt, der Klüverbaum eingezogen und die Unterraen getoppt werden. Nur mit Genehmigung des Hafenmeisters dürfen Fahrzeuge vor Anker liegen bleiben. Pulver- oder Petroleumschiffe erhalten eine Polizeiwache an Bord, deren Kosten der Schiffer zu bezahlen hat. — Die Hafengebühr für leere oder geballastete und für solche Schiffe, deren Ladung  $\frac{1}{4}$  ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, beträgt pro 4 cbm M. 0,23 für Ein- oder Ausgang, für beladene Schiffe pro 4 cbm M. 0,46. Schiffe, welche auf der Rhede bleiben, zahlen kein Hafengeld, es sei denn, dass sie ihre Papiere gewechselt oder Ladung oder Ballast abgesetzt resp. eingenommen haben. Fahrzeuge, welche Stralsund als Nothhafen suchen, sind vom Hafengeld befreit; dasselbe gilt von Fahrzeugen, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden. Für das Auswerfen des Ballastes sind M. 0,10, für das Einnehmen desselben M. 0,31 pro 4 cbm zu entrichten. — Für die regelmässig verkehrenden Dampfer sind reservirte Liegeplätze eingerichtet. Laden und Löschen kann direkt von Land zu Schiff und umgekehrt erfolgen. Zwei feststehende Krähne von 100 resp. 150 Centnern Tragkraft sind vorhanden. Besondere Einrichtungen zum Einnehmen von Kohlen existiren nicht. Kohlenlager befinden sich dicht an den Quais. Ankommende Ballastschiffe müssen für Entfernung ihres Ballastes Sorge

tragen, der aber in der Regel willige Abnehmer findet. Für abgehende Schiffe muss Ballast herangefahren werden; die Ballastboote sind von 5 zu 5 Tonnen, à 1000 kg, abgemerkt. Süsswasser kann auf Kosten der Schiffe herangefahren oder kostenfrei aus der am Hafen befindlichen Wasserleitung entnommen werden.

Schiffsunkosten-Rechnung für Schiff N., 327 cbm, beladen ein- und ausgehend:

Lootsengeld eingehend . . . . .	<i>ℳ</i>	37.50
Liegegeld an den Lootsen <i>ℳ</i> 1,20 pro Tag, wenn länger als 2 Tage an Bord . . . . .	"	2.40
Hafenlootse eingehend . . . . .	"	4.—
Hafengeld eingehend, 46 <i>ℳ</i> pro 4 cbm . . . . .	"	37.72
Dampfer von der Rhede . . . . .	"	12.50
Inkasso $\frac{1}{2}$ 0/0 . . . . .	"	6.75
Konsulat . . . . .	"	16.30
Hafengeld ausgehend, 46 <i>ℳ</i> pro 4 cbm . . . . .	"	37.72
Lootsengeld " via Ruden . . . . .	"	24.—
Seelootsengeld " " " . . . . .	"	6.—
Besichtigung d. Alterleute $1\frac{1}{2}$ <i>ℳ</i> pro Fass Oel oder Petroleum . . . . .	"	10.—
Befrachtung aus $2\frac{1}{2}$ 0/0 . . . . .	"	33.25
Klarirung, 10 <i>ℳ</i> pro cbm . . . . .	"	32.70
	<i>ℳ</i>	260.84

Schiffsunkosten-Rechnung für Schiff „Felicie“, 705 cbm, beladen eingehend, in Ballast ausgehend:

Lootsengeld eingehend . . . . .	<i>ℳ</i>	46.—
Hafengeld " 46 <i>ℳ</i> pro 4 cbm . . . . .	"	80.96
Hafenlootse " (niemals mehr, also höchster Satz) . . . . .	"	6.—
Depeschen und Porto . . . . .	"	3.25
Dampfer von der Rhede in den Hafen . . . . .	"	25.—
Konsulat . . . . .	"	17.79
Inkasso $\frac{1}{2}$ 0/0 . . . . .	"	10.30
Lootsengeld, ausgehend via Thiessow . . . . .	"	36.—
Seelootsengeld " " " . . . . .	"	18.—
Ballast 60 Tonnen à 90 <i>ℳ</i> (bisweilen 1 <i>ℳ</i> ) . . . . .	"	54.—
Hafengeld ausgehend 23 <i>ℳ</i> pro 4 cbm . . . . .	"	40.48
Klarirung 10 <i>ℳ</i> pro cbm . . . . .	"	70.50
	<i>ℳ</i>	408.28

NB. Ein Dampfer aus See bis an die Stadt 100—150 *ℳ*, von Palmerort (ca. halber Weg) 50 *ℳ*.  
H. Koch, Schiffsmakler in Stralsund.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Es sind 3 Privat- und 1 Staatswerft mit Slipen vorhanden, auf welche Schiffe bis zu 800 R. T. geslipt werden können. Die Slipen gehen bis 2,7 m (9 Fuss) unter Wasser. Das Aufslipen kostet M. 1.50 bis M. 2 pro R. T., wird aber in der Regel akkordirt. 2 Maschinenfabriken und Eisengiessereien nebst Schiffsschmieden sind vorhanden. An hölzernen Schiffen können Reparaturen jeder Art ausgeführt, an eisernen Schiffen können Schiffsböden nachgesehen, Platten und kleine Maschinentheile ergänzt werden. Taucher und Tauchervorrichtungen besitzt die Staatswerft. In dem zum Stralsunder Revier gehörigen Hafen Greifswald ist ein mit allen Erfindungen der Neuzeit wohl ausgerüsteter starker Bergungsdampfer (Rügen) zur Hülfleistung für havarirte, gestrandete oder gesunkene Schiffe.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Vicekonsuln vertreten: Belgien, Niederlande, Portugal, Russland, Norwegen-Schweden.

Schiffsmakler. Beeidigte Schiffsmakler sind: 1. H. Koch (vormals Franz Böttcher); 2. Moritz Zeller. Beide Firmen betreiben fast ausschliesslich Schiffsmaklergeschäfte und pflegen in der Regel ihre Dienste erst bei Ankunft der Schiffe auf der Rhede oder im Hafen anzubieten.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Am Platze etablirt ist die Neuvorommer'sche Schiffsversicherungs-Gesellschaft auf Gegenseitigkeit. Ausserdem sind fast sämmtliche grössere See-Assekuranz-Gesellschaften durch Agenten vertreten.

Adressen: Agent des Bureau Veritas: R. Mintzlaß. Agent des Lloyd Registry: R. Mintzlaß. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän C. F. Jung.

**Greifswald.** 54° 5' 48" N. Br., 13° 22' 48" O. L. v. Gr. an der Riek; 20 345 Einw. Universitätsstadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, Reg.-Bez. Stralsund; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Schiffsbestand 1888: 22 Segelschiffe mit 4565 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 318 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 95 Schiffe mit 9658 R. T., worunter 34 Dampfschiffe mit 5327 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 8 Schiffe mit 352 R. T., worunter 3 Dampfschiffe mit 110 R. T.; abgegangen mit Ladung 42 Schiffe mit 3476 R. T., worunter 17 Dampfschiffe mit 2435 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 38 Schiffe mit 5375 R. T., worunter 18 Dampfschiffe mit 2984 R. T.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Greifswald liegt an dem Riek, welcher für Schiffe mit 3,7 m Tiefgang bis Greifswald fahrbar ist. Der Vorhafen von Greifswald ist Wiek, in welchen Schiffe mit 4,4 m Tiefgang gelangen können.

Bei Wiek mündet der Riek in die Dänische Wiek, einer südlichen, tiefen Einbuchtung des Greifswalder Boddens. Die 60 m breite Hafeneinfahrt von Wiek wird von zwei kleinen Steinmolen gebildet. In der Mitte des Wieker Hafens befindet sich eine gute Anlegebrücke für durchpassirende Schiffe. An den Ufern des Rickflusses vom Hafen zu Wiek ab bis zum Hafen von Greifswald darf überall nicht angelegt werden, noch dürfen Schiffe oder sonstige Fahrzeuge auf dem Riek ohne Erlaubniss vor Anker gehen.

Lootsenwesen. Aus See kommende Schiffe erhalten von der Lootsenstation Thiessow (Südostspitze von Rügen) beim Passiren des Landtiefs (siehe Stralsund), oder von der Lootsenstation Ruden beim Passiren des Osttiefs Lootsen bis nach Wiek. In Wiek treten die Revierlootsen an deren Stelle und bringen die Schiffe bis nach Greifswald. Wieker Lootsen holen auch segelfertige Schiffe in Greifswald ab und geleiten sie durch den Greifswalder Bodden bis nach Ruden oder bis nach dem Landtief. Die Lootsen sind königliche Beamte. Das Lootsengeld vom Greifswalder Wiek nach dem Ruden, Kl. Zicker (Südost-Rügen), Lauterbach (Südküste von Rügen) und Stralsund beträgt für Schiffe bis zu 40 cbm M. 6.50, für Schiffe von 40—80 cbm M. 9, für Schiffe von 80—120 cbm M. 12 und für jede weitere 40 cbm je 1 M. mehr. Detaillirter Lootsentarif siehe unter Stralsund.

Zollamtliche Behandlung. Den seewärts einkommenden Schiffen naht sich der Zollkutter entweder bei Thiessow oder beim Ruden, nachdem das Seegat passirt ist.

Schleppdienst. Schleppdampfer sind vorhanden, ausserdem der wohl ausgerüstete Bergungsdampfer Rügen. Die Schlepptrasse ist seitens der zu schlep-penden Schiffe zu liefern. Schlepptaxe existirt nicht, vielmehr ist zu akkordiren; die Konkurrenz ermöglicht in allen Fällen einen mässigen Preis. Signal für Schleppdampfer ist das übliche Aufhissen von 2 Flaggen übereinander am Grossmast.

Hafenreglement etc. Alle Schiffsführer haben sich beim Einlaufen in den Hafen von Wiek beim Hafenmeister zu melden und empfangen dort einen Anmeldeschein. Weiter nach Greifswald fahrende Schiffe erhalten daselbst bei Vorzeigung des Wieker Anmeldescheins vom Hafenmeister den Anlegeplatz angewiesen. Für regelmässig fahrende Dampfschiffe giebt es reservirte Liegeplätze. An Hafengeld haben Seeschiffe mit Ladung ein- oder ausgehend je 10 Pf., in Ballast oder leer aber nur 5 Pf. pro cbm zu entrichten. Schiffe, welche auf der Rhede verbleiben oder Greifswald als Nothhafen aufsuchen, zahlen kein Hafengeld.

Küstenfahrer zahlen beladen pro 2 cbm ein- und ausgehend je 15 Pf., in Ballast oder leer ein- und ausgehend pro 2 cbm je 7 Pf. — Besondere Einrichtungen für Löschen und Laden, Einnehmen von Kohlen etc. sind nicht vorhanden, doch führen Eisenbahngleise längs des ganzen Hafens; auch ist ein Krahn, der Sicherheit für 80 Centner gewährt und mit Lasten von 150 Centnern probirt ist, vorhanden. Kohlenlager sind unmittelbar am Hafen. Ballast wird längs des Bollwerks gelöscht und 2,5 m von demselben entfernt hingeworfen. Beim Einnehmen von Ballast wird an der Ballaststelle angelegt und derselbe so in das Schiff hineingekarrt. Süßwasser muss in Tonnen herangefahren werden, doch wird die beabsichtigte Anlage einer Wasserleitung bald eine bequemere Einnahme von Süßwasser gestatten.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Schiffswerft mit Slip und Vorrichtungen zum Kielholen, auch Maschinenfabriken, Giessereien und Schmieden, um havarirte eiserne Segel- und Dampfschiffe und deren Maschinen zu repariren, Bergungsdampfer (Rügen), Taucher und Tauchervorrichtungen sind vorhanden. Trocken- und Schwimmdocks giebt es nicht, auch keine Krähne zum Einsetzen von Masten etc.

Konsulate. Dänemark, Norwegen-Schweden und Portugal sind durch Konsulate vertreten.

Schiffsmakler: Haupt, Droysen Nachfolger.

Adressen: Agent des Bureau Veritas: R. Mintzlaff in Stralsund. Agent des Lloyd Registry: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Loyd: Kapitän J. T. Braun.

**Breege**, 54° 36' 42" N. Br. und 13° 21' 24" O. L. v. Gr., Dorf mit 681 Einw. in der Provinz Pommern, auf der Insel Rügen, an dem Breeger Bodden. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 5 Segelschiffe mit 275 R. T.

**Ralswiek**, 54° 28' 30" N. Br. und 13° 27' O. L. v. Gr. Rittergut mit 216 Einw. auf der Insel Rügen am Grossen Jasmunder Bodden, Prov. Pommern. Schiffsverkehr 1887: angekommen leer 1 Schiff mit 51 R. T.

**Blandow**, 54° 35' N. Br. und 13° 35' O. L. v. Gr. 80 Einw., an der Nordküste von Jasmund, Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer und mit Ladung wieder abgegangen 8 Schiffe mit 453 R. T.

**Nardevitz**, 54° 34' 44" N. Br., 13° 34' 30" O. L. v. Gr. 100 Einw. Dorf an der Nordküste von Jasmund, Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1 Schiff mit 75 R. T.; in Ballast oder leer 5 Schiffe mit 297 R. T.; abgegangen mit Ladung 6 Schiffe mit 372 R. T.

**Lohme**, 54° 35' N. Br., 13° 37' O. L. v. Gr. 108 Einw. Fischerdorf und besuchter Badeort an der Nordküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Rettungsstation. Guter Wasserplatz.

**Kieler Bach**, 54° 33' 20" N. Br., 13° 41' O. L. v. Gr., Ladeplatz an der Ostküste von Jasmund, Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1 Schiff mit 27 R. T., in Ballast oder leer 72 Schiffe mit 2473 R. T.; abgegangen mit Ladung 73 Schiffe mit 2500 R. T. Ausfuhr: Kreide.

**Sassnitz**, 54° 31' 15" N. Br., 13° 39' 15" O. L. v. Gr.; 332 Einw.; besuchter Badeort an der Ostküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Bei

nördlichen und westlichen Winden gute Rhede in 10 und 12 m Wassertiefe in 5 Kabellängen Abstand vom Lande. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 132 Schiffe mit 12590 R. T., worunter 120 Dampfschiffe mit 12260 R. T.; abgegangen mit Ladung 169 Schiffe mit 14210 R. T., worunter 120 Dampfschiffe mit 12260 R. T.

**Dwasieden (Krampass).** Ladestelle: 54° 30' 40" N. Br., 13° 38' 20" O. L. v. Gr.; an der Ostküste von Jasmund, Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Ausfuhr: Kreide. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer und mit Ladung wieder abgegangen 199 Schiffe mit 7686 R. T., worunter 7 Dampfschiffe mit 1466 R. T. Rettungsstation.

**Schmaleheide,** Landzunge an der Prorer Wiek, Ostküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1877: angekommen in Ballast oder leer und abgegangen mit Ladung: 14 Schiffe mit 503 R. T.

**Seedorf,** 54° 21' 10" N. Br., 13° 39' 30" O. L. v. Gr., an der Südküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: abgegangen mit Ladung 6 Schiffe mit 263 R. T. 235 Einw.

**Zicker, Gross- und Klein-** (308 resp. 152 Einw.), am Zicker See, an der Südostspitze der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Unter 54° 17' 20" N. Br. und 13° 42' O. L. v. Gr. liegt der Noth- und Winterhafen, ein auf 3,5 m ausgebagertes, 294 m langes und 56 m breites Bassin mit Pfählen zum Vertäuen der Schiffe.

**Lauterbach,** 54° 20' 30" N. Br., 13° 30' 15" O. L. v. Gr., 124 Einw. Hafen von Putbus und Zollabfertigungsstelle. Ladebrücke bis auf 3 m Wassertiefe hinausgebaut. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 17 Schiffe mit 1599 R. T., worunter 11 Dampfschiffe mit 1381 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 3 Dampfschiffe mit 153 R. T.; abgegangen mit Ladung 12 Dampfschiffe mit 1432 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 8 Schiffe mit 320 R. T., worunter 2 Dampfschiffe mit 102 R. T.

**Altkamp,** 54° 18' 30" N. Br., 13° 26' 15" O. L. v. Gr., an der Südküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: abgegangen mit Ladung 4 Schiffe mit 292 R. T. 96 Einw.

**Glewitzer Fähre,** 54° 15' N. Br., 13° 18' 36" O. L. v. Gr., an der Südküste der Insel Rügen, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: 1 Schiff mit 42 R. T. 17 Einw.

**Peenemünde,** Dorf mit 498 Einw. auf der Insel Usedom an der Peene, in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, unter 54° 8' 20" N. Br. und 13° 46' 30" O. L. v. Gr. Lootsenstation. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 6 Segelschiffe mit 60 R. T., abgegangen leer desgleichen.

**Kröslin,** 54° 7' N. Br. und 13° 45' 30" O. L. v. Gr. Dorf mit 1275 Einw., an der Peene, Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1 Segelschiff mit 20 R. T.

**Wolgast,** 54° 3' 20" N. Br., 13° 47' O. L. v. Gr., an dem Peene-Strom, 7485 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, Reg.-Bez. Stralsund, mit dem deutschen Eisenbahnnetz verbunden. Schienenstrang bis zum Hafendamm. 1888: 19 Segelschiffe mit 2731 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 454 R. T. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 82 Schiffe mit 14297 R. T., worunter 32

Dampfschiffe mit 6914 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 123 Schiffe mit 2609 R. T., worunter 22 Dampfschiffe mit 2578 R. T.; abgegangen mit Ladung 28 Schiffe mit 5041 R. T., worunter 12 Dampfschiffe mit 4110 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 80 Schiffe mit 12767 R. T., worunter 41 Dampfschiffe mit 5237 R. T. — Haupt-Ausfuhr-Artikel sind Korn und Mehl, Einfuhr-Artikel sind Kohlen, schwedisches Eisen, Heringe etc.

Quarantänehafen. Der Quarantänehafen für Wolgast ist Swinemünde.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Einsegelung in die Peene geschieht für grössere Schiffe auf der südlich vom Ruden führenden Fahrinne. (Siehe Stralsund.) Schiffe mit 4,5 m Tiefgang können bis nach Wolgast gelangen. Der Hafen von Wolgast wird durch einen Kanal gebildet, der eine Insel, den Schlossplatz, von der Uferecke trennt, auf welcher die Stadt liegt. Ueber den Hafkanal führt eine Zug-Brücke, welche den äusseren, von Seeschiffen und grösseren Fahrzeugen benutzten Hafen, von dem inneren für Fischerboote bestimmten trennt. Der äussere Hafen gestattet eine bequeme Einfahrt. Auf den breiten, in den Strom hinausgebauten Hafendamm führen Eisenbahngeleise. Auf dem Strome ist der beste Ankerplatz in 4,5 m Wasser rechts vor dem Hafendamm.

Lootsenwesen. Von See kommende Schiffe erhalten von der Lootsenstation Ruden einen Lootsen, der sie nach Peenemünde bringt; hier findet ein Lootsenwechsel statt. Peenemünder Lootsen bringen die Schiffe bis Wolgast. Wolgaster Lootsen begleiten Schiffe auf Verlangen durch den Peene-Strom bis zur Eisenbahnbrücke von Camp. Das Lootsengeld von Wolgast beträgt für Schiffe

	bis zu 40 cbm	von 40—80	von 80—120	von 120—160	für jede 40 cbm mehr
nach Peenemünde	ℳ 2.25	ℳ 3.50	ℳ 4.50	ℳ 5.—	ℳ 0.50
nach Anklam	„ 6.—	„ 9.—	„ 10.50	„ 12.—	„ 1.50.

Zollamtliche Behandlung. In Peenemünde erhalten alle von See kommenden und einer Zollabfertigung unterworfenen Schiffe einen Zollbeamten an Bord, der sie nach Wolgast begleitet.

Schleppdienst. Schleppdampfer sind nicht vorhanden; solche müssen von Swinemünde und Greifswald requirirt werden.

Hafenreglement etc. Schiffe müssen vor ihrer Einfahrt in den Hafen die Leesegelspiere einziehen, die Raaen kappen und die Anker binnenbords nehmen. Die Hafengebühren betragen für Schiffe in Ladung beim Ein- und beim Ausgange 7 Pf. pr. cbm, für Schiffe in Ballast oder leer 3 Pf. pr. cbm. Schiffe, welche an den ausserhalb der Stadt belegenen Fabriken anlegen, zahlen kein Hafengeld. Seeschiffe, welche, um Fracht zu suchen, Reparaturen zu bewirken oder Winterlager zu nehmen, ohne die See berührt zu haben, oder welche mit Ballast aus anderen Häfen Neuvorpommerns einlaufen oder dorthin ausgehen, zahlen in Ladung ein- und ausgehend je 2 Pf. pr. cbm, in Ballast oder leer 1 Pf. pr. cbm. Fahrzeuge, welche zur Strom- und Küstenfahrt benutzt werden, zahlen mit Ladung ein- und ausgehend je 5 Pf. pr. 2 cbm, mit Ballast oder leer 2 Pf. pr. 2 cbm. Fahrzeuge, welche Wolgast als Nothhafen suchen, sind von der Zahlung des Hafengeldes befreit. Für Kielholen werden 7 Pf. pr. 2 cbm und für Krängen 3 Pf. pr. 2 cbm erhoben. Ballast wird mit 20 Pf. pr. 2 cbm berechnet, es sei denn, dass ein Schiff Ballast aus einem anderen Schiffe überladet, wofür nur 6 Pf. pr. 2 cbm zu zahlen ist. Für die Benutzung des Bollwerks sind 20 Pf. pr. 2 cbm von solchen Fahrzeugen zu zahlen, welche Klafferholz löschen. Leuchtfeuer und Bakengelder werden nicht erhoben. Für die Stettin-Stralsunder Dampfer sind Liegeplätze reservirt. Ein Ladekrahn von 80 Centnern Hebekraft ist vorhanden. Besondere Einrichtungen für Einnahme von Kohlen sind nicht vorhanden. — Ballast wird von Land aus oder vermittelst eines Ballastkrahnes eingenommen und kostet ℳ 1—1.20 pr. Tonne. — Süswasser ist von den städtischen Brunnen anzufahren.

Schiffsunkosten-Rechnung für das Dampfschiff N. N. 541,65 R. T., kommend von Rotterdam mit 260 Tons Schwefelkies:

An Lootsengeld . . . . .	№ 27.—
„ Zollbegleitung . . . . .	5.30
„ Zollwache beim Löschen an den Fabriken 3 № pr. Tag	„ 14.50
„ Dampfer einkommend . . . . .	„ 70.—
„ Konsulatsgebühren . . . . .	„ 16.40
„ Hafengelder, 10 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 54.10
„ Befrachtungs-Courtage 5 0/0, wovon der Kapitän in der Regel $\frac{1}{3}$ retour erhält.	
„ Depeschen und Porti . . . . .	„ 1.10
„ Arbeitslohn pr. Tag je nach Akkord № 2.50—3.—	
„ Klarirungs-Provision ein und aus, 10 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 54.10
„ Fracht-Inkasso inkl. Klarirung . . . . .	
Nach Memel:	
„ Hafengeld aus . . . . .	„ 27.05
„ Lootsengeld . . . . .	„ 27.—
„ Dampfer aus . . . . .	„ 40.—
„ Ballast pr. Tons № 1, und an den Fabriken № 1.10.	
„ Bootsgeld für den Lootsen . . . . .	„ 1.—
„ Ballast-Abgaben an die Stadt, 1 Pf. pr. cbm . . . . .	„ 5.41
	№ 342.96

Scherping & Butz, Schiffsmakler, Wolgast.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Eine gewöhnliche Schiffswerft für hölzerne Segelschiffe mit 2 Slips, der Kommandit-Gesellschaft auf Aktien, J. Heinrich Kraeft gehörig, ist vorhanden. Maschinenfabriken, Giessereien, Taucher und Tauchervorrichtungen fehlen.

Konsulate. Norwegen-Schweden, Dänemark und Niederlande sind durch Vicekonsuln vertreten.

Schiffsmakler. Beidigte Schiffsmakler giebt es nicht. Schiffsmaklergeschäfte betreiben: 1. Scherping & Butz; 2. E. Lange. Sie pflegen ankommenden Schiffen entgegenzufahren und ihre Dienste anzubieten.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Die Neuvorpommersche Schiffs-Versicherungs-Gesellschaft sowie die Mannheimer Versicherungs-Gesellschaft sind durch Agenten vertreten.

Adressen: Agent des Bureau Veritas: vacat. Agent des Lloyd Registry: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Schiffsbaumeister E. Schelle.

**Heringsdorf**, bekannter Badeort auf Usedom, in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, unter  $53^{\circ} 57' 30''$  N. Br. und  $14^{\circ} 10'$  O. L. v. Gr. 729 Einw.

**Ahlbeck**, Fischerdorf auf Usedom, in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, unter  $53^{\circ} 56' 20''$  N. Br. und  $14^{\circ} 11' 30''$  O. L. v. Gr. Sturmsignal-Station. 1178 Einw.

**Misdroy**, bekannter Badeort auf Wollin in der Prov. Pommern, Königr. Preussen,  $53^{\circ} 55' 48''$  N. Br. und  $14^{\circ} 27' 30''$  O. L. v. Gr. Guter Wasserplatz. 1356 Einw.

**Swinemünde**, Zeitball:  $53^{\circ} 54' 36''$  N. Br.,  $14^{\circ} 16' 4''$  O. L. v. Gr., der Seehafen Stettins (8626 Einw.), Stadt im Königr. Preussen, Provinz Pommern, an dem linken Ufer des Swine-Stromes, befestigt, an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Schiffsbestand 1888: 23 Segelschiffe mit 4119 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 126 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 572 Schiffe mit 264361 R. T., worunter 500 Dampfschiffe mit 259441 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 30 Schiffe mit 3402 R. T., worunter 6 Dampfschiffe mit 2265 R. T.; abgegangen mit Ladung 202 Schiffe mit 52849 R. T., worunter 163 Dampf-

schiffe mit 50914 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 385 Schiffe mit 205216 R. T., worunter 333 Dampfschiffe mit 202731 R. T.

Quarantänehafen mit Lazareth liegt an dem rechten Ufer der Swine bei Osternothhafen.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Beide Ufer der Swine sind von Swinemünde ab durch hölzerne Bollwerke oder durch Steinböschungen eingefasst und laufen seewärts in 2 Molen aus. Zwischen den Molen und vor denselben sind 8 m Wasser, so dass Schiffe von 7 m Tiefgang in Swinemünde einlaufen können. Schiffe können an den Molen nicht anlegen. Auf dem Kopfe der Ostmole steht ein kleiner eiserner Leuchthurm, dessen rothes festes Linsenfeuer bis 10 Sm. weit sichtbar ist. 1786 m davon entfernt in südlicher Richtung, am rechten Stromufer, steht der Leuchthurm von Swinemünde, der höchste am Ostseestrände, 63 m über dem Wasserspiegel, mit einem weissen, 21 Sm. weit sichtbaren Feuer. Er ist die einzige weit sichtbare Landmarke, welche Swinemünde aufzuweisen hat. Etwa 7 Kabellängen nördlich vom kleinen Leuchthurm liegt auf 10 m Wasser eine schwarz und rothe Glockentonne mit der Aufschrift „Swinemünde“ als Anseglungstonne, welche bei bewegter See läutet und bei Nebelwetter zur Auffindung der Hafen-Einfahrt dient. Der beste Platz zum Anker vor Swinemünde ist in 10 m Wasser, etwa 3 Sm. von dem grossen Leuchthurm, oder 2 Sm. N<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W vom Kopfe der Ostmole.

Von Nord oder von Ost kommend, sieht man bei einigermaßen sichtigem Wetter, sobald man den Streckel-Berg oder Swinhöft querab hat, auch den Leuchthurm von Swinemünde und muss denselben alsdann in die Peilung Süd bringen. Bei westlichen Winden kann man sich auch etwas westlicher halten. Mit dem Kurse Süd auf den Leuchthurm zu kommt man zur Glockentonne und muss von hier ab die Mühlen- und Gallerie-Bake auf der westlichen Mole in Linie halten. Die Glockentonne lässt man an Backbord und verfolgt den angenommenen Kurs, etwa S<sup>1</sup>/<sub>4</sub>W, bis zur schwarzen Bakentonne mit Ballon vor der Ostmole. Hier muss man, sowie die Bakentonne an Backbord passirt ist, in die Deckpeilung der auf der Ostmole belegenden Wink- und der 600 m östlich vom Leuchthurm belegenen Land-Bake hineinsteuern. Innerhalb der Ostmole vermindere man die Fahrt. Hier wird ein Lootse an Bord kommen.

Der sehr grossen Frequenz wegen ist das Ankern auf dem Strome möglichst zu vermeiden. Der Swinemünder Hafen bietet hinreichende Gelegenheit, am Lande mit Trossen festzumachen. Schon vom grossen Leuchthurm an können Schiffe an das rechte Stromufer anlegen. Der Oster-Nothhafen, unmittelbar am grossen Leuchthurm, ist ein Bassin zur Aufnahme kleinerer Schiffe. An demselben liegt die Kolonie Osternothhafen mit 296 Einw. Ferner liegen an dem rechten Ufer Festungswerke, Kohlenlager, Ballastplätze, Kessel- und Maschinen-Reparatur-Werkstätte und ein Dockbassin der Kaiserlichen Marine. Das tiefe Fahrwasser geht nun nach dem linken Ufer hinüber, an welchem ein Bollwerk mit Güterschuppen errichtet ist. Bis hierher laufen, vom Bahnhofe kommend, Schienenstränge. Nun folgt der Hafengebäudehof, der Bootshafen der nach Wollin hinübergehenden Fähre, der Zeitball und das Schiffsamtsamt mit dem Bureau des Lootsen-Kommandeurs. Vor diesem wird das Bollwerk für durchpassende Dampfer mit kurzem Aufenthalt freigehalten. Mehr nach der Stadt zu legen diejenigen Schiffe an, welche ihre Ladungen in Kähne löschen. Vor der Mitte der Stadt befindet sich das Haupt-Zollamt. In dem Winterhafen legen vorn die regelmässigen Revierdampfer an. Derselbe wird durch die „Grüne Fläche“, eine mit Bollwerken versehene Insel, auf welcher sich Schiffswerften und Kohlenlager befinden, getrennt. An der dem Strom zugekehrten Seite der „Grünen Fläche“ sind Mooringsbojen verankert, an welchen Kohlendampfer ihre Ladungen in Kähne zu löschen pflegen.

Der Strom im Hafen ist in der Regel ausgehend, erreicht jedoch nur eine merkliche Stärke, wenn die Oder einen hohen Wasserstand hat oder starker südlicher Wind weht. Nördliche Winde verursachen eine Rückstauung, jedoch niemals von langer Dauer. Bei anhaltend starkem Froste bedeckt sich die Swine fast ganz mit festem Eise, und auch in der Swinemünder Bucht sammelt sich oft soviel Eis, dass der Hafen von Swinemünde für einige Zeit unzugänglich wird.



In Swinemünde ist eine Signalstelle der Deutschen Seewarte; die Agentur ist im Schiffsamte. Der Sturmsignalmast befindet sich dem Leuchthurm gegenüber am linken Ufer der Swine dicht bei der Lootsenwarte. Der Zeitball, ebenfalls in der Nähe des Schiffsamtes, fällt sowohl um 0<sup>h</sup> 0<sup>m</sup> mittlerer Ortszeit, als auch um 0<sup>h</sup> 0<sup>m</sup> mittlerer Greenwicher Zeit. — Der Sternbake gegenüber ist eine Stelle von ca. 100 m im Durchmesser bis zu einer Tiefe von 6 m ausgebaggert worden und sind daselbst in der eisfreien Zeit 3 graue stumpfe Tonnen ausgelegt, an welchen Schiffe die Deviation ihrer Kompassse bestimmen können. Da von dieser Stelle keine entfernten Gegenstände sichtbar sind, so muss man die Deviationsbestimmung durch Sonnenpeilungen oder reciproke Peilungen ersetzen. — Zwei Rettungsstationen.

**Lootsenwesen.** Auf einem kleinen, rothen Thurme, an der Wurzel der Westmole, dem Swinemünder Leuchthurm gegenüber, ist eine Lootsenwarte eingerichtet, welche das Insihtkommen von Schiffen nach der weiter stromaufwärts an der Stadt gelegenen Lootsenstation mittelst Fernsprechers meldet. Die Lootsen gehen unter gewöhnlichen Verhältnissen auf einem kleinen eisernen Lootsendampfer mit Gaffelschooner-Takelage und deutscher Lootsenflagge im Grosstopp (Nachts mit Blüsefeuer) in See, sobald ansegelnde Schiffe signalisirt sind. In Ausnahmefällen, wenn der Dampfer anderweitig in Anspruch genommen ist, bedienen sich die Lootsen der beiden bei der Lootsenwarte stationirten grossen Segeljollen. Der Lootsendampfer hat ausser dem auf Seedampfern gebräuchlichen Dampfheul-Apparat noch eine weithin hörbare Lokomotiv-Pfeife, durch deren Signale er von allen Dampfern zu unterscheiden ist. Bei nebligem Wetter hält sich dieser Dampfer in der Nähe der Glockentonne auf der Rhede von Swinemünde auf und giebt alle 10 Minuten 2, 10 Sekunden dauernde, lang gezogene Signale mit der Lokomotiv-Pfeife ab, zwischen denen eine Pause von ebenfalls 10 Sekunden stattfindet. Als Antwort auf die Signale ankommender Dampfer werden von dem Lootsendampfer 3 rasch auf einander folgende Signale mit dieser Pfeife abgegeben. Ansegelnde Schiffe können fast zu jeder Zeit darauf rechnen, vor Swinemünde einen Lootsen zu erhalten. Sollte es indessen den Lootsen unmöglich sein, hinauszukommen, so wird den ankommenden Schiffen von der auf der Ostmole stehenden Wink-Bake aus der Kurs durch Signale angegeben, und zwar dergestalt, dass an der Wink-Bake eine rothe Flagge gehisst und diese nach derjenigen Seite geneigt wird, nach welcher hin das Schiff seinen Kurs verbessern soll. Ist dies genügend geschehen, so wird die Bake aufrecht gestellt, und das Schiff steuert dann so lange gerade auf die Bake zu, als sie in dieser Stellung verbleibt. Wenn weder Lootsen in See sind, noch die rothe Flagge an der Wink-Bake weht, so ist die Einsegelung gefährlich. Man muss dann wieder abliegen und See halten. Schiffe, welche Nachts vor Swinemünde ankommen und Nachtsignale machen, werden, wenn es die Verhältnisse irgend zulassen, auch des Nachts mit Lootsen besetzt und in den Hafen gebracht. — Das Lootsengeld wird im Hafengeld mit berechnet. Die Lootsentaxe für die Fahrt von Swinemünde nach Stettin und auf dem Stettiner Haff siehe unter Stettin. — Alle Seeschiffe sind gesetzlich verpflichtet, bei dem Befahren der Binnengewässer von Stettin und Swinemünde einen Lootsen an Bord zu nehmen. Befreit von dieser Verpflichtung sind nur Schiffsführer, die in Stettin oder einem anderen Orte des Reviere wohnhaft sind und mehrere Reisen über das Revier gemacht haben, sowie die vorpommerschen Binnenfahrer.

**Zollamtliche Behandlung.** Die zollamtliche Revision geschieht im Hafen, nachdem die Schiffe den Anker geworfen haben. Das Haupt-Zollamt befindet sich vor der Mitte der Stadt.

**Schleppdienst.** Zwei Schlepp- (Bergungs-) Dampfer sind stets vorhanden, nämlich der Neptun (60 Pferdekraft) und der Sequens (65 Pferdekraft). Im Sommer versehen ausserdem mehrere kleine Dampfer den Schleppdienst. Der Schlepplohn wird akkordirt.

**Hafenreglement etc.** Die wichtigsten Bestimmungen aus der Schiffsamts-Ordnung für das Stettin-Swinemünder Revier und die übrigen Binnengewässer des Regierungsbezirks Stettin siehe unter Stettin. — Das Hafengebiet von Swine-

münde erstreckt sich von dem Leuchthurm aufwärts bis zum Mövenhaken. — An Hafengeld inkl. Lootsen- und Feuergelder ist pro cbm Raumgehalt von allen seewärts ein- und ausgehenden beladenen Schiffen 10 Pf., von in Ballast oder leer gehenden Schiffen 5 Pf. zu zahlen. Fahrzeuge von 170 cbm und weniger Raumgehalt zahlen beladen nur 5 und leer oder in Ballast nur 2 Pf. pro cbm. Fahrzeuge, beladen mit Steinkohlen, Coaks, Salz, Mauersteinen, Kreide, Thon, Granit, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen der Ballastschiffe zu entrichten. Schiffe, welche auf der Rhede bleiben oder Swinemünde als Nothhafen, oder Fracht suchend, oder für Ordre anlaufen, sowie alle deutschen Fischerfahrzeuge, und auch solche Schiffe von mehr als 170 cbm Raumgehalt, welche direkt aus Pommerschen oder Ost- und Westpreussischen Häfen kommen, sind von der Zahlung des Hafengeldes befreit. — Ballast wird mittelst kleiner Eisenbahn-Sturzwagen in die Schiffe geschüttet, welch' letztere zu dem Zweck unter eine Ballastbrücke an das Hafenbollwerk holen. — Süsswasser muss den städtischen Brunnen entnommen werden, ist daher schwer in grösserer Menge zu haben. Besondere Vorrichtungen zum Einnehmen von Kohlen, zum Löschen und Laden von Waaren (Krähne etc.) giebt es nicht.

Schiffsunkosten-Rechnung siehe unter Stettin.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Für grössere Schiffsreparaturen wird man Stettin vorziehen müssen. 2 Schiffswerften mit 3 Slips, auf welche grosse und kleine Schiffe durch Gangspillen und Menschenkraft geschleppt werden, sowie eine Giesserei und 2 Schmieden sind vorhanden. Nur leichte Gussstücke können hier gegossen werden. Am rechten Ufer liegt eine Kessel- und Maschinen-Reparatur-Werkstätte und ein Dockbassin der Kaiserl. Marine.

Konsulate. Vereinigte Staaten, Italien, Schweden-Norwegen, Grossbritannien, Russland, Portugal, Niederlande und Dänemark sind durch Konsuln vertreten.

Schiffsmakler. Beeidigte Schiffsmakler giebt es nicht. Sie pflegen den Schiffen nicht entgegen zu fahren, um ihre Dienste anzubieten. Die meisten der Stettiner Schiffsmakler sind in Swinemünde vertreten.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind hier nicht etablirt.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: C. A. Steffen. Agent des Lloyd Registry: Höflicher & Mahn. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän C. Müller.

**Kaseburg**, 53° 51' 18" N. Br., 14° 20' O. L. v. Gr. Dorf mit 1179 Einw. an der Swine, im Königr. Preussen, Prov. Pommern. Schiffsverkehr 1887: 1 Segelschiff (20 R. T.) mit Ladung.

**Lebbin**, 53° 52' 30" N. Br., 14° 25' 42" O. L. v. Gr., 1402 Einw., Dorf im Königr. Preussen, Prov. Pommern, am Stettiner Haff, mit einem eigenen Hafen von fast 3 m Tiefe. Bedeutende Cementfabrik. Kleinere Seeschiffe bringen Kohlen hierher. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1 Segelschiff mit 92 R. T., in Ballast oder leer, 5 Schiffe mit 266 R. T., wovon 1 Dampfschiff mit 133 R. T.; abgegangen mit Ladung: 83 Schiffe mit 5253 R. T.; worunter 13 Dampfschiffe mit 2313 R. T.; abgegangen in Ballast 1 Segelschiff mit 92 R. T.

**Gross- und Klein-Ziegenort**, 53° 39' 30" N. Br., 14° 31' 30" O. L. v. Gr., Dörfer im Königr. Preussen, Prov. Pommern, am Stettiner Haff. Schiffsbestand 1888: 10 Segelschiffe mit 649 R. T. und 1 Dampfschiff mit 10 R. T. Gross-Ziegenort ist Nothhafen für Hafffahrzeuge, mit einem Bassin von 94 m Länge, 50 m Breite und 3 m Tiefe. — Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast 1 Segelschiff mit 70 R. T., abgegangen mit Ladung 1 Segelschiff mit 35 R. T. 1954 Einw.

**Stepenitz (Gross-)**, Flecken in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, unter 53° 30' N. Br., und 14° 37' 40" O. L. v. Gr., an einem 2 m tiefen Hafenskanal. Schiffsverkehr 1887: 1 Segelschiff mit 71 R. T. in Ballast. 1572 Einw.

**Jasenitz**, 53° 35' 36" N. Br., 14° 33' O. L. v. Gr., Dorf mit ca. 1243 Einw. am Aalbach und unweit des Papen-Wassers, Prov. Pommern. Schiffsverkehr 1887: 1 Segelschiff mit 31 R. T.

**Gollnow**, Stadt mit 8426 Einw. an der unterhalb des Dammschen Sees in die Oder mündenden Inna. Prov. Pommern, Königr. Preussen. Dampfschiff-Verbindung mit Stettin.

**Bredow an der Oder**. Vulkan-Werft: 53° 27' 6" N. Br., 14° 35' 24" O. L. v. Gr., 12 715 Einw., Dorf im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an dem linken Ufer der Oder, ca. 3 Sm, unterhalb Stettin, unmittelbar neben Grabow, bekannt durch die daselbst etablirte „Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulkan“, welche den Bau und Reparaturen jeglicher Art an eisernen Schiffen und Maschinen auszuführen im Stande ist. Dieselbe besitzt ein Schwimm-Dock, welches sich auch zur Benutzung für kleinere Schiffe eignet, indem es aus 5 Theilen besteht. Die Gesamtlänge des Docks beträgt 62,5 m (205' engl.), die lichte Breite 14,3 m (46' 10" engl.); in demselben können Schiffe bis zu 1500 Tons à 1000 kg Gewicht, bezw. Schiffe von 1700 R. T. netto, bequem gedockt werden. Die Berechnung der Dockkosten erfolgt auf Basis folgender Tarifsätze:

**Dock-Taxe des „Vulkan“ in Bredow.**

Brutto Register-Tons	Eindocken inkl. Ausdocken	Standgeld pro Tag	Brutto Register-Tons	Eindocken inkl. Ausdocken	Standgeld pro Tag
	<i>ℳ</i>	<i>ℳ</i>		<i>ℳ</i>	<i>ℳ</i>
100	150	30	600	350	120
125	160	35	625	360	125
150	170	40	650	370	130
175	180	45	700	380	140
200	190	50	750	390	150
225	200	53	800	400	160
250	210	55	850	410	170
275	220	58	900	420	180
300	230	60	950	430	190
325	240	65	1000	440	200
350	250	70	1050	450	210
375	260	75	1100	460	220
400	270	80	1150	470	230
425	280	85	1200	480	240
450	290	90	1250	490	250
475	300	95	1300	500	260
500	310	100	1350	510	270
525	320	105	1400	520	280
550	330	110	1450	530	290
575	340	115	1500	540	300

Der Vulkan besitzt ferner 8 Hellinge, um für grössere, längere Zeit beanspruchende Reparaturen, resp. Verlängerungen Schiffe aufschleppen zu können. Drei dieser Hellinge sind gross genug, um Schiffe bis zu 550' engl., drei, um Schiffe bis zu 320' und zwei, um Schiffe bis zu 200' bauen zu können. Zwei schwimmende Krähne können zum Einsetzen von Masten oder zum Laden oder Löschen schwerer Gegenstände benutzt werden. Der kleinere Krahn kann Lasten bis zu 25 000 kg (25 Tons), der grössere bis zu 60 000 kg (60 Tons) bequem translociren. Die Kosten für Benutzung der Krähne werden stundenweise berechnet. Neben den Werftanlagen besitzt der Vulkan eine Maschinenfabrik für Schiffsmaschinen, Lokomotiven und stationäre Maschinen und grossen Kesselbau, auch eine bedeutende Giesserei und grosse Hammerschmiede, so dass sämtliche schweren Gusstheile in Eisen oder Bronze bis zu 30 000 kg und alle Schmiedetheile bis zu 5000 kg Gewicht angefertigt werden können. Die Fabrik besitzt ferner einen kompletten Taucherapparat und Taucher.

**Grabow an der Oder**. Hafengebiet: 53° 26' 16" N. Br., 14° 34' 9" O. L. v. Gr. 14 541 Einw., Stadt im Königr. Preussen. Prov. Pommern, am linken Ufer

der Oder, etwas nördlich von Stettin. Die hydrographischen und nautischen Verhältnisse wie Stettin. Das Hafengebiet von Grabow ist mit dem Hafen von Stettin verbunden; die für diesen Hafen geltenden Vorschriften sind auch für Grabow massgebend. Grabow selbst erhebt keine Hafengebühren, es haben jedoch auch diejenigen nach Grabow bestimmten Schiffe, welche die Grenze des Stettiner Hafens nicht überschreiten, das Stettiner Hafengeld zu entrichten. In Grabow ist eine Königl. Navigations- und Schiffbau-Schule.

Anstalten für Schiffbau und Schiffsreparaturen: Stettiner Maschinenbauanstalt und Schiffsbauwerft Aktien-Gesellschaft (vorm. Möller & Holberg). Die Werft und Fabrik liegt am Oderstrom in nächster Nähe Stettins; sie besitzt folgende Slips im eigenen Kanal:

1	Slip für Schiffe bis	340	R. T.
1	" " " "	250	" "
1	" " " "	120	" "
2	" " " "	60	" "

In Bau können genommen werden:

Segelschiffe	bis zu	2000	R. T.
Dampfschiffe	" "	1600	" "

und bis zu einer Länge von 250' engl. = 76 m.

Es ist ein eiserner Spierenkrahnen vorhanden, der fest am Ufer steht und eine Ausladung von 6 m und eine Hebekraft von 20 000 kg hat. Die Benutzung des Krahnen wird nach Vereinbarung berechnet. Schiffsmaschinen bis zu 1000 Pferdekraften, Compound- und Triple-Expansion neuester Konstruktion, Kessel in geschweisster Ausführung, Gussstücke bis zu 15 000 kg, Schiffsschrauben etc. können gefertigt werden.

**Stettin.** Petrikerche: 53° 25' 42" N. Br., 14° 33' 48" O. L. v. Gr. 99 543 Einw., im Königl. Preussen, Hauptstadt der Prov. Pommern, an der Oder, ist einer der wichtigsten Handelsplätze Norddeutschlands. Es besass 1888: 70 Segelschiffe mit 17 250 R. T. und 71 Dampfschiffe mit 23 873 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3500 Schiffe mit 1 059 802 R. T., worunter 2233 Dampfschiffe mit 900 855 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 92 Schiffe mit 21 435 R. T., worunter 31 Dampfschiffe mit 17 414 R. T.; abgegangen mit Ladung 2919 Schiffe mit 872 620 R. T., worunter 1898 Dampfschiffe mit 735 484 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 566 Schiffe mit 231 202 R. T., worunter 382 Dampfschiffe mit 196 766 R. T. Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind: Getreide, Spiritus, Holz, Cement, Zucker; die wichtigsten Einfuhrartikel: Petroleum, französische Weine, Heringe, Palmöl, Soda, Kohlen, Schmalz, Farbehölzer, Guano.

Quarantänehafen ist in Swinemünde.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Der Seehafen Stettins ist Swinemünde; die Beschreibung der Einsegelung und des Hafens von Swinemünde siehe Swinemünde.

Von Swinemünde bis Stettin ist das Fahrwasser 35 Sm. lang, und obgleich vorzüglich betonnt und bebakt, doch schwierig zu befahren. Alle Seeschiffe sind daher gesetzlich verpflichtet, sich beim Befahren der Binnengewässer von Stettin eines Lootsen zu bedienen. Sämtliche schwimmenden Seezeichen des Stettiner Regierungsbezirks sind entweder schwarz oder roth. Die schwarzen bleiben beim Stromaufwärtssegeln an Backbord, die rothen an Steuerbord.

Im weiteren Verfolg des Fahrwassers, von den 3 Mooringsbojen an, tritt dasselbe in SO-Richtung an das rechte Swineufer heran und wendet sich dann gen Süden auf die „Kaiserfahrt“ (Durchstich durch den südöstlichen Theil der Insel Usedom) zu. Dieser Kanal hat im Niveau 94 und in der Sohle 75 m Breite; die Tiefe beträgt 5,7 m bei einem mittleren Wasserstande von + 1,1 m am Swinemünder Pegel. Die Richtung des Kanals im Stettiner Haff ist noch auf einer Strecke von 1 Sm. durch Treibbaken gekennzeichnet. Davor liegt dann ein Feuerschiff auf 5,7 m Wasser mit 2 weissen Feuern und Nebelglocke auf 5 m Tiefe. Seit Fertigstellung der „Kaiserfahrt“ (1880) wird das alte Fahrwasser der Swine

von Lognitzer Ort zum Haff mit einer durchschnittlichen Tiefe von 5,5 m von grösseren Schiffen nicht mehr benutzt. In südöstlicher Richtung den östlichen Theil des Stettiner Haffs, „das grosse Haff“ durchkreuzend, gilt es alsdann, das Schwantewitzer Feuerschiff (ein weisses Feuer und Nebelglocke auf 5 m Wasser) anzusteuern und die nur 1 Kabellänge breite Fahrstrasse zwischen dem Feuerschiff und dem „Schwanewitzer Haken“ zu passiren, um in die 6 m tiefe Rinne des „Papen-Wassers“ zu gelangen. Die Oder sendet ihre Wasser durch drei Arme, „Weite Strewe, Enge Strewe und Pölitzer Fahrt“, in das „Papen-Wasser“. Die Pölitzer Fahrt hat 3—4 m Tiefe, die Enge Strewe nicht unter 6 m Wasser. Die Weite Strewe mit 7—11 m Tiefe ist das eigentliche Fahrwasser. Nach ca. 3 Sm. Fahrt in südlicher Richtung kommt man aus der Weiten Strewe in den Dammansch mit 16 m Tiefe. Hier vereinigen sich auf eine kurze Strecke sämtliche Oderarme. Am westlichen Ufer des Dammansch mündet die „Enge Oder“ mit 3—6 m Wasser, früher für die gesammte Fahrt nach Stettin, jetzt nur noch von kleineren Fahrzeugen und Kähnen benutzt. Im südlichen Theile des Dammansch liegen zwei Inseln, der Mönch-Werder und der Köping-Werder; durch diese werden drei Fahrwasser gebildet, welche alle benutzt werden. Das westlichste ist der „Fetzling-Strom“ oder „das Dampfschiffsloch“; es ist schmal und hat 5—6 m Tiefe. Das Fahrwasser zwischen den beiden Werdern heisst „Mittelloch“ und ist das breiteste, hat aber kaum 5 m Wasser in der Mitte. Das tiefste Wasser, 7 m, hat das zwischen dem Köping-Werder und dem östlichen Stromufer gelegene Fahrwasser; es wird jetzt ausschliesslich von allen grösseren Schiffen benutzt. Nach 2 Sm. Fahrt in diesem östlichen Fahrwasser gelangt man in die „Königsfahrt“, einen 6,5 m tiefen Durchstich, nach der „Engen Oder“ hin und sodann in die Oder selbst. Sie hat bis Stettin hinauf noch eine Länge von 6 Sm. und eine Tiefe von 5,5—8 m. Das östliche Ufer besteht aus niedrigem Wiesen- und Bruchland, längs welchem Pfähle zum Festmachen der Schiffe stehen. Das westliche, gleichfalls niedrige Ufer ist mit industriellen Etablissements besetzt, unter denen vor allen die Maschinenbauanstalt und Schiffswerft „Vulkan“ bei Bredow zu nennen ist. — Dem Orte Zülchow gegenüber geht ein Nebenarm der Oder, die „Swante“, nach dem Dammschen See. Am Anfang der Swante liegen Holzplätze, und bis zu diesen können Schiffe in ihr laden. Ein zweiter Oderarm, der „Dunzig“, zweigt sich da, wo die Oder aus Stettin heraustritt, gleichfalls nach dem Dammschen See ab. Am rechten Ufer des Dunzig liegt zunächst der Hafenhof mit Krähen und Güterschuppen, dann folgen Holzhöfe und Holzladeplätze bis zum Dammschen See hin. Vor dem Eintritt in diesen See theilt sich der Dunzig in zwei Arme: Wester- und Oster-Dunzig. Zuweilen gehen kleinere Schiffe mit höchstens 2,5 m Tiefgang bei mittlerem Wasserstande, um die Durchfahrt durch die Stettiner Brücken zu vermeiden, durch den Dunzig nach dem Damm'schen See und von hier aus durch die Parnitz (ein oberhalb Stettins sich abzweigender Nebenarm der Oder) wieder nach der Oder oder umgekehrt. Ueber die Oder in Stettin führen nämlich 3 Brücken mit Klappen zum Durchlassen der Schiffe und eine Eisenbahn-Drehbrücke. — Die Oder ist bis Ratibor hinauf schiffbar. — In der Stettin benachbarten und mit dem Hafen von Stettin verbundenen Stadt Grabow an der Oder ist eine Königliche Navigationsschule, woselbst Chronometer verglichen werden können. Die für den Stettiner Hafen geltenden polizeilichen Vorschriften sind auch für Grabow massgebend. Seitens Grabows werden keinerlei Hafenkosten erhoben.

**Lootsenwesen.** Alle Seeschiffe sind gesetzlich verpflichtet, bei dem Befahren der Binnengewässer von Stettin und Swinemünde einen Revierlootsen an Bord zu nehmen. Befreit von dieser Verpflichtung sind nur Schiffsführer, die in Stettin oder einem andern Orte des Reviere wohnhaft sind und mehrere Reisen über das Revier gemacht haben, sowie die vorpommerschen Binnenfahrer. Die Revierlootsen zwischen Stettin und Swinemünde sind einem vom Staate angestellten Lootsen-Kommandeur unterstellt. Derselbe verfügt über einen Oberlootsen und 28 Lootsen. Lootsenfahrzeuge sind nicht vorhanden. An Lootsengeld ist zu zahlen: Von Fahrzeugen bis 40 cbm N. R. für die Strecke von Stettin nach Swinemünde M. 6; für je 40 cbm mehr bis 280 cbm noch M. 1.50. Fahrzeuge von 280 cbm

zahlen M. 15 und für je 40 cbm mehr M. 1. Hat ein Schiff 2 Lootsen, so erhält der zweite Lootse die Hälfte obiger Sätze. Ferner existiren Hafentootsen, doch sind die Schiffe nicht verpflichtet, solche zu nehmen.

Zollamtliche Behandlung. Die Schiffe werden nach Ankunft im Hafen zollamtlich revidirt. Die Entlöschung erfolgt unter Aufsicht von Zollbeamten.

Schleppdienst. Schleppdampfer sind in grosser Anzahl vorhanden. Die zu schleppenden Schiffe liefern die Schlepptrasse. Tarif existirt nicht; man akkordirt. Die polizeilichen Bestimmungen über Schleppen innerhalb des Stettin-Swinemünder Reviere lauten wie folgt:

1. Das Anhängen von Fahrzeugen an Dampfer ohne Erlaubniss des Führers des Dampfers ist strafbar.

2. An der Ruder-Sorgleine dürfen Fahrzeuge irgend einer Art in keinem Falle befestigt werden; sowohl die Gestattung wie die Ausführung einer solchen Befestigung ist strafbar.

3. Beim Schleppen von Flössen dürfen nur solche Fahrzeuge in den Schleppzug mit aufgenommen werden, welche zur Beförderung der für die Bedienung der Flösse erforderlichen Mannschaft nöthig sind.

4. Im Hafen von Stettin und auf der Oderstrecke unterhalb Stettin bis zur Swante-Mündung darf die Gesamtlänge der im Schleppzuge befindlichen Flösse nicht mehr als 45 m und die Gesamtbreite derselben nicht mehr als sechs und einen halben Meter betragen.

5. Auf der Oderstrecke bei Stettin zwischen der Obermarke und der Untermarke dürfen die Schleppdampfer nur Ein kleineres Fahrzeug oder Einen Kahn längs Seite nehmen.

6. Dasselbst darf der Schleppzug hinter dem Schleppdampfer nach Zahl, Gattung und Anordnung der geschleppten Fahrzeuge höchstens enthalten:

- |  |   |
|--|---|
| a) zwei grosse Schiffe,<br>oder                          | } hintereinander;<br>nicht zwei Fahrzeuge<br>nebeneinander;   |
| b) ein grosses Schiff und zwei kleinere Schiffe,<br>oder |   |
| c) drei kleinere Schiffe,<br>oder                        |   |
| d) ein grosses Schiff und einen Kahn,<br>oder            |   |
| e) zwei kleinere Schiffe und einen Kahn,<br>oder         |   |
| f) vier Kähne . . . . .                                  | } nicht mehr als zwei<br>nebeneinander und<br>nicht mehr als zwei<br>hintereinander;  |
| oder   |   |
| g) zwei Kähne und vier kleinere Fahrzeuge,<br>oder       | } paarweise nebenein-<br>ander, soweit es die<br>Zahl zulässt; nicht<br>mehr als zwei neben-<br>einander und nicht<br>mehr als drei hinter-<br>einander; jedoch in<br>einer aus zwei Kähnen<br>hintereinander beste-<br>henden Reihe kein<br>weiteres Fahrzeug. |
| h) sechs kleinere Fahrzeuge.                             |   |

Zu f und g darf an Stelle eines Kahnes ein kleineres Fahrzeug aufgenommen werden (nicht umgekehrt).

Die Reihenfolge der einzelnen geschleppten Fahrzeuge hintereinander ist gleichgültig.

7. Die zu den geschleppten Fahrzeugen gehörigen Anhänge (offenen Boote) werden bei der Bestimmung im Absatz 5 und 6 nicht mitgezählt. Ausser diesen dürfen in den Schleppzug noch solche offenen Boote mit aufgenommen werden, welche zur Beförderung der bei den geschleppten Fahrzeugen geschäftlich beteiligten Personen erforderlich sind.

8. Bei der vorstehend im Absatze 6 gestatteten Vollzahl der Fahrzeuge im Schleppzuge dürfen jedoch nicht mehr als drei der vorgenannten, zur Personenbeförderung dienenden offenen Boote in denselben mit aufgenommen werden, auch darf nicht ausserdem noch ein Fahrzeug längs Seite genommen werden.

9. Unter Kähnen sind im Absatze 5 und 6 Haff- und Oderkähne sowie andere Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart zu verstehen. Unter den kleineren Fahrzeugen im Absatze 5 und im Absatze 6 zu g und h sind Küstenfahrzeuge ohne Raen und Binnenfahrzeuge zu verstehen.

10. Beim Schleppen von noch kleineren Fahrzeugen, als den letztgenannten (von Booten, Heuern und dergleichen) gelten in Betreff der Anzahl derselben im Schleppzuge die vorstehenden Vorschriften mit der Massgabe, dass

vier solcher Fahrzeuge einem grossen Schiffe. . . . .	} im Sinne des Absatz 6 lit. a bis h.
drei " " " kleineren " . . . . .	
zwei " " " Kahne oder einem kleineren Fahrzeuge . . .	

gleich gestellt werden, sowohl wenn nur solche Fahrzeuge, als auch wenn dieselben mit Fahrzeugen der zu a bis h gedachten Art zusammen sich im Schleppzuge befinden.

Hafenreglement etc. Das Hafengebiet erstreckt sich:

a) auf der Oder von der Einmündung des Kanals der städtischen Gasanstalt beim Succow'schen Grundstück abwärts bis zu der am rechten Oderufer gegenüber der Grenze zwischen Stettin und Grabow stehenden Tafel mit der Aufschrift „Hafengebiet der Stadt Stettin“;

b) auf der Parnitz abwärts bis zur unteren Mündung des Umfluthkanals am Berlin-Stettiner Central-Güterbahnhofe;

c) auf dem Dunzig abwärts bis zur unteren Grenze von Baltzer und Schumacher's Hof.

Hafenbehörden sind: Das städtische Hafenamt (Hafenmeister) und die Königliche Polizei-Direktion.

Die Schiffe müssen schon vor der Einfahrt in den eigentlichen Hafen die Leesegelspiere einziehen, die Raan brassen und topen und die Anker binnensbords nehmen.

Die Schiffsführer, welche die im Hafengebiet Stettin belegenen Zugbrücken mit ihren Schiffen passiren wollen, haben sich rechtzeitig deshalb bei den Brückenziehern zu melden, welche verpflichtet sind, je nach der Reihe der Anmeldungen die Schiffe durchzulassen, und zwar zu den hierfür polizeilich vorgeschriebenen Stunden. Beim Passiren der Zugbrücken haben die Fahrzeuge sich eines Schleppdampfers zu bedienen, insoweit sie hierzu von den Brückenaufsehern aufgefordert werden.

Es werden entrichtet:

#### I. An Hafengeld.

Von Fahrzeugen, sowie von gefösstem Bau- und Nutzholz — ohne Unterschied, ob die Fahrzeuge etc. beladen oder unbeladen sind — bei dem Eingange in das städtische Hafengebiet (zusätzliche Bestimmung 2) — und zwar:

1. von Dampfschiffen, Seeschiffen, Leichterfahrzeugen und Seebooten:

a) von 5 bis einschliesslich 170 cbm Netto-Raumgehalt — für jedes cbm 1 Pf.;

b) von mehr als 170 cbm Netto-Raumgehalt — für jedes cbm 2 Pf.

Anmerkung: Regelmässig fahrende Dampfschiffe können nach Wahl des Zahlungspflichtigen — anstatt der Abgabe für jede einzelne Fahrt — eine jährliche Abfindung von 90 Pf. für jedes cbm Netto-Raumgehalt entrichten.

c) von Dampfschiffen, welche nicht nach § 1 der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 vermessen worden sind, und welche ausschliesslich oder vorzugsweise zum Personenverkehr verwendet werden, wird eine jährliche Abfindung von 50 Pf. für je einen Personenraum der von der zuständigen Polizeibehörde für jedes Schiff zur Aufnahme als zulässig festgestellten Personenzahl entrichtet;

d) von Fisch-Quatzen und Fisch-Polten, welche zollamtlich nicht vermessen sind, ist zu zahlen:

„ 1 für Schiffsgefässe von 4 m Breite und darunter und

„ 1.50 für Schiffsgefässe von mehr als 3 m Breite;

2. von Oederkähnen und anderen Stromfahrzeugen: von 10 Tonnen Tragfähigkeit ab — für jede Tonne 2 Pf.;

3. von gefösstem Bau- und Nutzholz — für jedes cbm 1 Pf.

#### II. An Bollwerksgeld.

Von Waaren, welche in Fahrzeugen resp. auf Flössen zu Wasser in das städtische Hafengebiet eingehen oder über die von der Regierung zu bezeichnenden öffentlichen Bollwerke zu Lande gebracht werden — für je 100 kg 6 Pf.

Ausnahmsweise wird gezahlt für:

1. Eisen, Eisenbahnschienen, ganz grobe Waaren aus Eisenguss und Eisen, welches zu groben Bestandtheilen von Maschinen und Wagen roh vorgeschmiedet ist, Glaubersalz, Graupen, Grütze, Hirse, gemahlene Krappwurzeln, edle Hölzer, Holzmehl, Kryolith und Kryolith-Thonerde, Mühlensteine, Obst gebackenes, Soda krystallisirte, Schmack, thierische Abfälle, Zink — 4 Pf. für je 100 kg;

2. Braunsteine, Cementsteine jeder Art, Cichorien, Eisen (Roheisen und Schmiedebrucheisen), Eisenvitriol, Erdfarben, ordinäre, Erze, Farbehölzer, rohe Krappwurzeln, Fässer, Kisten und Emballagen alte, leere, Glasbrocken, Graphit, Guano und Düngungspräparate, Gyps gebrannter, Harz, Kleie, Knochenmehl, Knochenschrot, Knochenschwärze, Lohe, Melasse, Mehl (Roggen-, Gersten- und Futtermehl), Oelkuchen, Piassava-Fasern und -Stengel, Schiefer (Dach-), Schleifsteine, Schwefel roher, Schwefelsäure und Salzsäure, Schwerspath, Steinblöcke und Platten, Steinkohlentheerpech, Talkstein, Tripel, Wasserblei, Alaunerde und Mühlensteinstücke — 2 Pf. für je 100 kg;

3. Asphalt, Rohmaterial für Chamotte-, Glas- und Porzellanfabriken, Düngergyps, Eis, Feuersteine, Formsand, Gypsstein, geschlemmte Kreide, Magnesit, Salz, Scheuersteine,

- Schwefelkies, Eisenerze, Seegras, Thon, Ziegelbretter, Zuckerverde — 1 Pf. für je 100 kg;
4. Leinsamen — für die Tonne oder den Sack 4 Pf.;
  5. Cement gemahlener, Hering — für die Tonne 3 Pf.;
  6. Heringslake, Theer — für die Tonne 2 Pf.;
  7. Kalk — für die Tonne 2 Pf.;
  8. Spiritus und Essig — für je 200 Liter oder — nach Wahl des Zahlungspflichtigen — für je 250 kg 8 Pf.;
  9. alle Getreidearten, ferner Erbsen, Wicken, Schlagleinsamen, Raps und Rüben, Mohn und Erdnüsse, Linsen, Bohnen, Buchweizen, Spelt, Kartoffeln und Zwiebeln — für je 1000 kg 8 Pf.;
  10. Steinkohlen und Braunkohlen für je 80 Neuscheffel oder — nach Wahl der Zahlungspflichtigen — für je 3000 kg 8 Pf.;
  11. Coaks und Holzkohlen — für je 80 Neuscheffel oder — nach Wahl der Zahlungspflichtigen — für je 1500 kg 8 Pf.;
  12. Mauer- und Dachsteine — für je 1000 Stück 5 Pf.;
  13. Brennholz — für das cbm 1 Pf.;
  14. Bau- und Nutzholz, mag dasselbe in Flößen verbunden oder auf Flößen oder in Fahrzeugen eingehen, für je 1 cbm:
    - a) von Kiefern oder anderem Weichholz 2 Pf.;
    - b) von Eichen und anderem Hartholz 3 Pf.;
  15. Stabholz:
    - a) fichtenes — für je 50 Rumpf 10 Pf.,
    - b) eichenes — " " 100 Stück 3 " (Blamiser),
    - c) Pipenstäbe — für je 100 " 6 "
    - d) Oxhottstäbe — " " 100 " 5 "
    - e) Bodenstäbe — " " 100 " 2 "
  16. Tonnen-Bänder:
    - a) 3 m lang und darüber — für je 100 Stück 2 Pf.;
    - b) kleinere — für je 100 Stück 1 Pf.;
  17. Bretter — für je 100 laufende Meter:
    - a) von mehr als 26 mm Stärke — 3 Pf.;
    - b) von 26 mm und darunter — 2 Pf.;
  18. Kienäpfel — für je 1000 kg 4 Pf.;
  19. Dammsteine, Kalksteine, Kies und Sand — für je 1 cbm 3 Pf.;
  20. Torf — für je 1000 Stück 2 Pf.;
  21. Radfelgen — für je 100 Stück 6 Pf.;
  22. Radspeichen — für je 100 Stück 3 Pf.;

### III. An Brückenaufzugsgeld für das Aufziehen der über die Oder erbauten Baubrücke von jedem durchgehenden Fahrzeuge:

- a) wenn nur eine Klappe gezogen wird — 25 Pf.,
- b) wenn beide Klappen gezogen werden — 50 Pf.

### IV. Zusätzliche Bestimmungen.

1. Ergeben sich bei der Berechnung der zu entrichtenden Beträge an Hafen- und Bollwerksgeld überschüssende Bruchtheile der für die Erhebung massgebenden Einheiten (cbm, kg, 100 Stück etc.), so werden solche, wenn sie mindestens die Hälfte der Einheit erreichen, als voll, andernfalls überhaupt nicht berechnet.
2. Das Hafengebiet (I und II des Tarifs) umfasst:
  - a) die Oder von der Grenze zwischen Güstow und Pommerensdorf bis zu der zwischen dem Zieske'schen und dem Schumacher'schen Grundstücke befindlichen Grenze zwischen Unterwiek und Grabow,
  - b) den Dunzig und
  - c) die Parnitz.

### V. Befreiungen.

Befreit sind von der Entrichtung:

#### A. des Hafengeldes:

1. Fahrzeuge des Königlichen Hauses, des Staats und des Deutschen Reichs;
2. Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern nachzuweisende Unglücksfälle, durch Eisgang, Sturm oder widrige Winde an der Fortsetzung ihrer Reise gehindert werden — sowohl für den Eingang als für den Ausgang — wenn sie das Hafengebiet mit ihrer Ladung wieder verlassen, ohne dass ein Theil derselben veräussert oder die Zuladung anderer Gegenstände erfolgt ist;

#### B. des Bollwerksgeldes:

1. alle Güter, welche zum Gebrauch des Königlichen Hauses, des Staats und des Deutschen Reichs transportirt werden;



2. Waaren und Güter, die an Privat-Bollwerken oder Grundstücken zu Lande gebracht oder die von Bord zu Bord umgeladen werden;
  3. frisches Obst, frische Fische, als Wochenmarktsartikel, Ballast;
- C. des Hafens- und Bollwerksgeldes:
1. solche Fahrzeuge und Waaren, welche schon beim Eingange in das Hafengebiet die Bestimmung nach einem anderen Orte haben und ohne Aufenthalt und Umladung durch den Hafen transitiren;
  2. das gefösste Bau- und Nutzholz, welches ohne Aufenthalt durch den Hafen geht;
  3. Fahrzeuge, welche den städtischen Wochen- und Jahrmarktsverkehr vermitteln, sowie deren zum Wochen- und Jahrmarkt bestimmte Ladung;
- D. des Brückenaufzugsgeldes:
- Fahrzeuge des Königlichen Hauses, des Staats und des Deutschen Reichs.

Vorstehende Abgaben tragen die Empfänger resp. Spediteure, welches zu wissen für fremde Ablader, die mit Spediteuren arbeiten, von Interesse sein dürfte. Leuchtfeuer- und Bakengelder werden nicht erhoben. —

Die Schiffahrts-Ordnung für das Stettin-Swinemünder Revier und die übrigen Binnengewässer des Regierungsbezirks Stettin schreibt vor hinsichtlich:

### I. Lichter und Feuer.

§ 1. 1. Die sämmtlichen Mast-, Seiten- und Heck-Lichter sowie andere Lichter und Feuer, welche für die Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang für fahrende und liegende Fahrzeuge aller Art, einschliesslich der offenen Boote, durch Kaiserliche Verordnung gegenwärtig vorgeschrieben bezw. gestattet sind oder in Zukunft werden vorgeschrieben bezw. gestattet werden, sind, mit den in Absatz 4 bis 7 bestimmten Ausnahmen, auch auf allen Binnengewässern, nach näherer Bestimmung dieser Verordnungen, von den bezüglichen Fahrzeugen zu zeigen.

2. Andere Lichter und Feuer, als die in dieser Schiffahrts-Ordnung vorgeschriebenen oder gestatteten, dürfen nicht gezeigt werden; auch dürfen diese Lichter und Feuer nur zu den bestimmten Zwecken und in den bezeichneten Fällen gezeigt werden.

3. Alle mit festem Deck versehenen Fahrzeuge, insbesondere auch derartige Fischerfahrzeuge (wie Zeesener, Tucker, Zollner, Tagler u. a. dergl.), ferner alle Haff- und Oderkähne und andere Flussfahrzeuge ähnlicher Bauart haben als Seitenlichter die in den gedachten Verordnungen vorgeschriebenen zwei festen Lichter (grün und roth) zu führen; sie dürfen der daselbst ausnahmsweise gestatteten zwei tragbaren Seitenlichter sich nur im unvermeidlichen Nothfalle (bei ganz schlechtem Wetter) bedienen und dürfen nicht die für offene Boote zugelassene tragbare Einzel-Laterne (mit einem grünen und einem rothen Glase) führen.

4. Diejenigen Fahrzeuge, welche innerhalb und ausserhalb der Häfen an den, von den zuständigen Behörden oder Beamten durch allgemeine Vorschrift bestimmten oder durch besondere Anordnung ihnen angewiesenen Liegestellen uferfest vertäut oder sonst in ähnlicher Weise befestigt sind, brauchen das für liegende Fahrzeuge vorgeschriebene weisse Licht (Ankerlicht) nicht zu zeigen.

5. Die Königliche Regierung zu Stettin ist ermächtigt, nach Massgabe besonderer örtlicher Verhältnisse und Verkehrsbedürfnisse durch Bekanntmachung im Amtsblatte einzelne, für grössere Fahrzeuge unfahrbare Untiefen zu bezeichnen, auf welchen innerhalb der von der Regierung besonders zu regulirenden Grenzen auf die vor Anker liegenden Fahrzeuge das vorgedachte Licht nicht zu zeigen brauchen.

6. Manövrirunfähige Fahrzeuge brauchen nicht die in der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 Artikel 5 vorgeschriebenen besonderen Zeichen (drei schwarze Körper oder drei rothe Mastlichter) zu führen. Sie dürfen aber, wenn sie dieselben nicht zeigen, nicht Fahrt machen oder treiben, sondern müssen zu Anker gehen und haben alsdann das vorschriftsmässige weisse Ankerlicht zu zeigen.

7. Fischerfahrzeuge dürfen während des Fischens (so lange sie das Netz zum Fange aussenbords haben), beim Segeln oder Treiben die Seitenlichter nicht zeigen und müssen entweder

- a) die vorgeschriebenen besonderen Mastlichter (Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880, Artikel 10 c und d) zeigen

oder

- b) ein weisses Licht an der Mastspitze führen und ausserdem bei Annäherung eines anderen Fahrzeuges oder an ein solches demselben noch ein zweites weisses Licht in der Höhe der Regelung zeigen; das Licht an der Mastspitze muss ebenso eingerichtet sein, wie das vorschriftsmässige Ankerlicht; statt des zweiten weissen Lichtes darf auch ein Flackerfeuer gezeigt werden.

Freifahrende Fischerfahrzeuge müssen die vorgeschriebenen Seitenlichter zeigen und dürfen die vorstehend zu a und b erwähnten Lichter nicht führen. Liegende Fischerfahrzeuge müssen, vorbehältlich der Ausnahmen nach Absatz 4 und 5, das vorschriftsmässige weisse Ankerlicht und sonst kein Licht zeigen.

8. Liegende Fahrzeuge, welche Pulver oder andere Explosivstoffe als Ladung an Bord haben, müssen in allen Fällen (ohne Zulassung der Ausnahmen nach Absatz 4 und 5) das vorschriftsmässige weisse Ankerlicht und ausserdem in der Entfernung von ein Meter senkrecht über demselben ein gleichartig eingerichtetes rothes Licht zeigen.

§ 2. 1. Flösse dürfen bei vollständiger Dunkelheit, bei dichtem Nebel und bei ganz dickem Wetter auf den öffentlichen Wasserstrassen nicht fahren, soweit nicht ausnahmsweise, namentlich für den Durchgang durch die Häfen, die Fahrt zur Nachtzeit durch bezügliche Verordnungen oder durch besondere Anordnung bzw. Erlaubniss der Hafenbehörde vorgeschrieben oder gestattet ist.

2. Soweit die Flösse zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang fahren dürfen, müssen sie in sichtbarer Weise an jedem Ende eine Laterne mit weissem Lichte und zwischen denselben nach der Mitte zu ein Flammenfeuer führen; auch dürfen sie ausserdem bei der Annäherung von Fahrzeugen oder an solche denselben ein Flackerfeuer zeigen.

3. Innerhalb der Häfen dürfen fahrende Flösse das Flammenfeuer nur mit besonderer Erlaubniss der Hafenbehörde führen und auch ein Flackerfeuer nur mit gleicher Erlaubniss oder auf besondere Anordnung der Hafenbehörde zeigen.

4. Liegende Flösse müssen während der vorgedachten Zeit (§ 2 Absatz 2) in sichtbarer Weise entweder an jedem Ende eine Laterne mit weissem Lichte und sonst kein Feuer oder ein Flammenfeuer und sonst kein Licht zeigen. Ein Flackerfeuer dürfen liegende Flösse niemals zeigen.

5. Innerhalb der Häfen sowie innerhalb einer Entfernung von einhundert Meter von Gebäuden, Lagerplätzen und leicht entzündlichen Materialien dürfen liegende Flösse ein Flammenfeuer nur mit besonderer Erlaubniss der Hafenbehörde bzw. der Ortspolizei-Behörde führen.

6. Im Uebrigen finden die Bestimmungen des § 1 Absatz 4 und 5 auch auf Flösse Anwendung.

§ 3. 1. Unter liegenden Fahrzeugen sind in dieser Schifffahrts-Ordnung überall vor Anker liegende oder festgelegte Fahrzeuge zu verstehen. Unter liegenden Flössen sind schwimmende Holzlager nicht mit zu verstehen.

2. Unter dem Flammenfeuer ist ein offenes, beständig leuchtendes Feuer zu verstehen; unter dem Flackerfeuer ist ein offenes, mit Unterbrechung leuchtendes Feuer (Blüse) zu verstehen.

3. Ein Flackerfeuer darf nur von fahrenden, nicht von liegenden Fahrzeugen gezeigt werden.

4. Auf Dampfern, auf welchen die Mastlichter nicht in der in den Kaiserlichen Verordnungen vorgeschriebenen Höhe angebracht werden können, müssen dieselben so hoch wie möglich angebracht werden.

5. Die für offene Boote an Stelle der Seitenlichter zugelassene Einzel-Laterne muss so eingerichtet sein, dass die, das grüne und das rothe Licht zeigenden Gläser nicht einen Winkel mit einander bilden, und darf beim Gebrauch weder nach vorne noch nach rechts oder links weisses Licht zeigen.

## II. Schall-Signale.

§ 4. 1. Die Bestimmungen der im § 1 erwähnten Kaiserlichen Verordnungen über die Schall-Signale mit dem Dampfsignal-Apparate, dem durch mechanische Vorrichtung geblasenen Nebelhorne und der Glocke bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall bei Tag und Nacht für fahrende und liegende Fahrzeuge sind auch auf den Binnengewässern von Dampfern und Segelschiffen, einschliesslich der im § 1 Absatz 3 erwähnten Fischerfahrzeuge mit festem Deck, Haff und Oderkähne und anderen Flussfahrzeugen ähnlicher Bauart, sowie von den Flössen (soweit sie überhaupt bei Nebel und dickem Wetter fahren dürfen) zu beobachten.

2. Auf den vorgedachten Fischer- und Flussfahrzeugen sowie auf den Flössen darf das Nebelhorn auch mit dem Munde (statt des Blasebalges oder ähnlicher mechanischer Vorrichtung) geblasen werden und statt der Glocke eine andere, von der zuständigen Hafen- oder Schifffahrtspolizei-Behörde für geeignet erachtete Vorrichtung von Metall mit ähnlichem Tone (z. B. Metallplatten mit einem Holzklöppel geschlagen) angewendet werden.

3. Andere als die hier bestimmten Schall-Signale dürfen in den bezeichneten Fällen von keinem Fahrzeuge irgend einer Art angewendet werden.

4. Von den im § 1 Absatz 4 und 5, § 2 Absatz 6 bezeichneten Fahrzeugen und Flössen brauchen die bezüglichen Schall-Signale nicht gegeben zu werden.

§ 5. 1. Auf allen Binnengewässern müssen die Dampfsignal-Apparate als Heuler eingerichtet sein, so dass sie einen dumpfen, von den Signalen der Eisenbahn-Lokomotiven verschiedenen Ton geben; Signale mit pfeifendem Tone dürfen in keinem Falle gegeben werden.

2. Den im Hafen von Swinemünde eingehenden, nicht mit dem Heuler versehenen Dampfern, welche ihren Heimathafen nicht im Regierungsbezirke Stettin haben und welche den Hafen von Swinemünde zur Weiterfahrt stromaufwärts ohne Aufenthalt passiren müssen, kann in besonders dringlichen Ausnahmefällen von der Königlichen Schifffahrts-Kommission daselbst eine einzelne Fahrt über das Revier bis zu einem von ihr zu bestimmenden Hafenorte gestattet werden, bevor sie sich mit dem Heuler versehen haben. Sie haben sich alsdann auf dieser Fahrt der Dampfpfeife zu bedienen, dürfen dieselbe aber nur zu den im folgenden Absätze 3 lit. a bis e erwähnten Signalen und Zeichen benutzen.

3. In den Häfen und an den Anlegeplätzen sowie in deren Nähe dürfen der Dampfsignalapparat und bezw. das Nebelhorn nicht zu anderen Zwecken, als zu denjenigen Signalen und nur in denjenigen Fällen in Thätigkeit gesetzt werden, welche bezeichnet sind

a) in dieser Schifffahrts-Ordnung

im § 4 (bei Nebel, dickem Wetter und Schneefall),

im § 10 Absatz 2 (beim Ueberholen),

im § 12 Absatz 4 (beim Vorbeifahren an Ruder- und Segelbooten),

im § 17 (in Noth und Gefahr);

b) in der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880,

im Artikel 19 (beim Ausweichen zur Bezeichnung der Kursrichtung);

oder welche

c) künftig durch Kaiserliche Verordnung werden bezeichnet werden.

§ 6. 1. Alle in dieser Schifffahrts-Ordnung vorgeschriebenen Licht- und Schallsignal-Einrichtungen müssen während der Zeit von der Eröffnung bis zum Schlusse der Schifffahrt auf jedem Fahrzeuge, so lange dasselbe in betriebsfähigem Stande ist, vollständig und in gebrauchsfähigem Zustande sich an Bord befinden und den revidirenden Beamten auf Erfordern vorgezeigt werden. Zu diesen Revisionen sind auch die Ortspolizei-Behörden und rücksichtlich der Fischerfahrzeuge auch die Fischereiaufsichts-Beamten befugt.

2. Bei Uebertretungen dieser Vorschrift ist sowohl der Eigenthümer wie der Führer des Fahrzeuges, auf welchem die Einrichtungen sich nicht in ordnungsmässigem Stande befinden, strafbar.

### III. Ausweichen beim Begegnen und beim Ueberholen.

§ 7. 1. Alle Bestimmungen der im § 1 erwähnten Kaiserlichen Verordnungen über das Ausweichen der Fahrzeuge beim Begegnen und Ueberholen gelten, vorbehaltlich der folgenden Paragraphen dieser Schifffahrts-Ordnung, auch

a) für die Schifffahrt auf dem Peene-, Swine- und Dievenow-Strome nebst ihren Nebengewässern, dem grossen und kleinen Haff, dem Papenwasser, dem Damm'schen See, der Oder nebst ihren Nebengewässern,

b) für die Schifffahrt auf den übrigen Binnengewässern insoweit, wie nicht besondere Verordnungen andere Bestimmungen für dieselben treffen.

2. In diesem Umfange und in dieser Weise gelten die zu § 7 Absatz 1 vorgedachten Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnungen, welche sich auf Segelschiffe beziehen, für alle unter Segel fahrenden Fahrzeuge, einschliesslich der offenen Boote.

3. Dabei sind die Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung vom 7 Januar 1880 Art. 18 und 23 zu beachten.

§ 8. 1. Alle nicht unter Dampf oder nicht unter Segel sich bewegenden Fahrzeuge haben beim Begegnen zum Ausweichen untereinander den Kurs nach Steuerbord zu ändern und einander an der Backbordseite zu passiren.

2. Beim Begegnen dieser Fahrzeuge einerseits und der Dampfer oder Segelfahrzeuge andererseits haben die Dampfer und Segelfahrzeuge den ersteren auszuweichen. Hierbei sind die Vorschriften des § 12 zu beachten.

3. Beim Begegnen getreidelter Fahrzeuge untereinander muss das stromabwärts fahrende dem stromaufwärts fahrenden die Leine werfen.

§ 9. In allen Fällen, in welchen nicht (wie im § 8 Absatz 1 dieser Schifffahrts-Ordnung und im Artikel 15 Absatz 1 bis 3 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880) ausdrücklich bestimmt ist, nach welcher Seite hin auszuweichen ist, hat dasjenige Fahrzeug, welches verpflichtet ist, aus dem Wege zu gehen, nach der Seite hin auszuweichen, wo der beste Platz zum sicheren Vorbeifahren ist, ohne den Kurs des anderen Fahrzeuges zu stören, gleichviel, ob dies steuer- oder backbord, luv- oder leewärts ist.

§ 10. 1. Wenn Fahrzeuge sich in gleicher oder beinahe gleicher Richtung hintereinander bewegen, so ist das folgende befugt, dem anderen, bei ausreichendem Platze und wenn sonst die Umstände nicht hinderlich sind, vorbeizufahren, jedoch muss die Vorbeifahrt ohne Aufenthalt erfolgen (Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1880, Artikel 20 und 22).

2. Kein Fahrzeug darf ein anderes ohne Noth am Vorbeifahren hindern; vielmehr muss jedes vorfahrende Fahrzeug, einschliesslich der Flösse, dem ihm folgenden auf ein Zeichen mit der Glocke, dem Heuler, dem Horne oder auf Zuruf den erforderlichen Platz zum Vorbeifahren frei machen, soweit die Breite des Fahrwassers dies gestattet und nicht etwa besondere Umstände es verhindern.

3. Beim Ueberholen getreidelter Fahrzeuge untereinander muss das langsamer fahrende dem schneller fahrenden die Leine werfen.

4. Innerhalb dreihundert Meter von Anlegeplätzen, Brücken, Fähren, Bagger- und anderen Wasser-Arbeitsstellen darf ein Vorbeifahren in derselben Richtung (Ueberholen) nicht stattfinden.

5. Auf dem Oderstrome unterhalb Stettin zwischen der Obermarke und der Untermarke (§ 15 Absatz 1 I a und Absatz 4) und innerhalb des Stettiner Hafengebiets dürfen Dampfer, welche Fahrzeuge schleppen, sich nicht überholen.

6. Auf der Oderstrecke oberhalb Stettin zwischen der neuen Oderbrücke in Stettin und dem Etablissement Jungfernberg dürfen Dampfer den vor ihnen in gleicher Richtung fahrenden Dampfern, sofern letztere nicht langsamer als mit der im § 15 Absatz 1 II bestimmten Geschwindigkeit fahren, sich höchstens auf dreihundert Meter nähern.

Für regelmässig fahrende Dampfer sind Liegeplätze reservirt. Zum Löschen und Laden sind einige städtische Handkräne und einige der Eisenbahn-Verwaltung gehörige Dampfkräne vorhanden; desgleichen ein grosser Dampfkrahn für Lasten bis 40 Tons. — Steinkohlen werden aus Prähmen übergenommen. — Ballast wird eingekarrt und kostet M. 1 pro Tons; Ballast-Löschen kostet M. 0.50 pro Tons. — Die Schiffe nehmen ihren Bedarf an Süsswasser gewöhnlich im Papenwasser, auf der Fahrt nach Swinemünde; dasselbe ist vorzüglich. — Besondere Lösch- und Lade-Bestimmungen giebt es nicht. — Bassins sind nicht vorhanden; an den Quais ist reichlich Wasser für die grössten Schiffe, die überhaupt nach Stettin kommen können.

Schiffsunkosten-Rechnung für ein Dampfschiff von ca. 1000 Tons Tragfähigkeit, kalkulirt auf 1800 cbm Vermessung, kommend von Burntisland mit einer Ladung Kohlen nach Stettin und von da bestimmt nach Rotterdam mit einer Ladung Güter und Mehl; Stettin- und Swinemünde:

1. Unkosten eingehend:

Städt. Hafengeld 2 $\mathcal{L}$ pro cbm . . . . .	<i>ℳ</i> 36.—	
Hafenlootsengeld (unterhalb der Brücken) . . . . .	” 3.—	
Bootsgeld eingehend . . . . .	” 3.—	
Swinemünder Hafengeld für Kohlen, 5 $\mathcal{L}$ pro cbm . . . . .	” 90.—	
Zollbewachungskosten . . . . .	” 18.—	
Lootsengeld von Swinemünde nach Stettin . . . . .	” 54.—	
Seelootsenvoje u. kleine Kosten in Swinemünde eingehend	” 10.50	
Einklarirung in Swinemünde und Stettin laut Akkord . . . . .	” 100.—	314.50

2. Unkosten ausgehend:

Swinemünder Hafengeld für Güter, 10 $\mathcal{L}$ pro cbm . . . . .	<i>ℳ</i> 180.—	
Verholungs-Lootsengeld <i>ℳ</i> 5.—, Brückengeld <i>ℳ</i> 2.— . . . . .	” 7.—	
Bootsgeld behufs Verholung und ausgehend . . . . .	” 6.—	
Zollbewachung <i>ℳ</i> 18.—. Zollamtliche Begleitung <i>ℳ</i> 15.— . . . . .	” 33.—	
Lootsengeld nach Swinemünde . . . . .	” 54.—	
Manifest und Chartepartie . . . . .	” 6.—	
Kleine Kosten zur Beschleunigung der Expedition . . . . .	” 15.—	
Seelootsenvoje, Petties und Bootsgeld in Swinemünde ausgehend . . . . .	” 13.50	
Ausklarirung in Stettin und Swinemünde laut Akkord . . . . .	” 50.—	364.50
		<i>ℳ</i> 679.—

Arbeitslohn für Entlöschung von 1000 Tons Kohlen à 40 $\mathcal{L}$ pro Tons . . . . .	<i>ℳ</i> 400.—	
Stauerlohn für Beladung von 1000Tons Ladung à 50 $\mathcal{L}$ pro Tons . . . . .	” 500.—	900.—
		<i>ℳ</i> 1579.—

Befrachtungsprovision ausgehend 2 $\frac{1}{2}$ % von <i>ℳ</i> 7000 (1000 Tons, 7 <i>ℳ</i> pro Tons) . . . . .	” 175.—	
		<i>ℳ</i> 1754.—

F. Ivers, Schiffsmakler in Stettin.

NB. Die gesetzliche Klarirungsprovision beträgt für Swinemünde eingehend 13  $\mathcal{L}$ , ausgehend 3  $\mathcal{L}$  pro cbm und  
 ” Stettin                   ” 10                   ” 5                   ”                   ”

und kommt bei Schiffen in Anwendung, welche laut Chartepartie behufs Klarirung in Swinemünde und Stettin adressirt sind.

Anstalten für Schiffs-Reparaturen. 1. Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft „Vulkan“ in Bredow bei Stettin, siehe unter Bredow. 2. Stettiner Maschinenbau-Anstalt und Schiffswerft, vormals Möller & Hollberg, siehe unter Grabow.

Konsulate. Folgende Länder sind durch Konsuln vertreten: Belgien, Brasilien, Chile, Colombia, Costarica, Dänemark, Grossbritannien, Frankreich, Griechenland, Italien, Niederlande, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, San Salvador, Schweden-Norwegen, Spanien, Venezuela.

Schiffsmakler: F. Ivers, Gustav Metzler, Lohff & Siedler, Retzlaff & Schober, Carl Wichard, H. Jacobs, William Schröder, Bern & Kruse, Jul. Fritz, Th. Weber & Sohn, Rud. Chr. Gribel, J. Haubuss, Höfrichter & Mahn, Robert Köppen.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Am Platze etablirt sind: 1. Preussische National-Vers.-Ges.; 2. Pommerania; 3. Norddeutsche See- u. Fluss-Vers.-Aktien-Ges.; 4. Union, Aktien-Ges. für See- und Fluss-Versicherung. Ausserdem

sind fast alle grösseren auswärtigen See-Assekuranz-Gesellschaften durch Agenturen vertreten. Vertreter des Vereins Hamburger Assekuradeure: Ed. Spalding.

Adressen. Agenten des Bureau Veritas: F. Schwarz, Inspektor; Otto Langerhannss, Expert; Theodor Markwart, Maschinen-Inspektor. Agenten des Lloyd Registry: Höfrichter & Mahn; Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agenten des Germanischen Lloyd: Kapit. J. Fischer; Schiffbau-Ingenieur Willy Müller; Maschinen-Inspektor Civ.-Ing. Oberg.

**Pommerensdorf**, 53° 24' 30" N. Br., 14° 32' 30" O. L. v. Gr. Dorf mit 1879 Einw. in der Prov. Pommern, Königr. Preussen; 4 km südlich von Stettin an der Oder. Eisenbahnstation. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3 Segelschiffe mit 101 R. T.

**Finkenwalde**, Dorf mit 1598 Einw. in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, an der Grossen Reglitz, 7 km südöstlich von Stettin. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung und wieder abgegangen mit Ladung 4 Segelschiffe mit 188 R. T.

**Ueckermünde**. Leuchtfeuer: 53° 45' 10" N. Br., 14° 4' 30" O. L. v. Gr. 5458 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an der Uecker, die drei km unterhalb ins Stettiner Haff mündet. Es besass 1888: 11 Segelschiffe mit 2144 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Segelschiffe mit 217 R. T., in Ballast oder leer 2 Segelschiffe mit 52 R. T.; abgegangen mit Ladung 39 Segelschiffe mit 1794 R. T. — Bedeutende Fabrikation von Ziegelsteinen. Seitwärts der Uecker-Mündung ist ein 300 m langer und 30 m breiter Kanal gegraben, welcher Schiffen mit 3,6 m Tiefgang gestattet, bis an die Stadt zu kommen. Die alte Uecker-Mündung ist zu einem Liegehafen eingerichtet. Seeschiffe von 170 cbm oder weniger Raumgehalt, welche den Kanal benutzen, haben beladen ein- oder ausgehend 3 Pf. und mit Ballast oder leer 1 Pf. für jedes cbm zu entrichten. Schiffe von mehr als 170 cbm zahlen beladen 8 Pf. und leer 2 Pf. Flussfahrzeuge zahlen beladen 5 Pf. für jede vollen 1000 kg der Tragfähigkeit, Tucker 50 Pf.

**Usedom**, 53° 52' 30" N. Br., 13° 55' 48" O. L. v. Gr., 1786 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, 22 km von Swinemünde an der Eisenbahn, am Usedomer See. — Schiffsbestand 1888: 2 Schiffe mit 87 R. T. — Schiffsverkehr 1887: 1 Segelschiff mit 49 R. T. leer. — Die Einfahrt vom Stettiner Haff in den See ist sehr schmal; eine Fahrrinne mit 3 m Tiefe führt bis zur Ladebrücke bei Usedom. An der Einfahrt liegt die Lootsenstation West-Klüne. Bis hierher bringen die Swinemünder und Stettiner Lootsen die Schiffe, für die Weiterfahrt nach dem Peene-Strom, der westlichen Ausmündung des Stettiner Haffs, werden die Lootsen von West-Klüne angenommen.

**Lassan**, 53° 57' N. Br., 13° 51' 30" O. L. v. Gr., 2342 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an der Peene, dem westlichen Ausfluss des Stettiner Haffs in die Ostsee. An der Landungsbrücke sind 2 m Tiefe. Nicht unbedeutende Fischerei. Schiffswerft für Holzschiffbau des Herrn Eichstedt. — Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 2 Segelschiffe mit 62 R. T.

An Bollwerksgeld zahlen Seeschiffe pro cbm N. R.:

1. Wenn sie über die Hälfte ihres Raumgehalts Ladung einnehmen oder löschen, 5 Pf.
2. Wenn sie mehr als zum vierten Theile, aber nicht über die Hälfte ihres Raumgehalts Ladung einnehmen oder löschen, 2 Pf.
3. Wenn sie nicht mehr als zum vierten Theile ihres Raumgehalts Ladung einnehmen oder löschen, oder wenn sie nur anlegen, 1 Pf.

Die hydrographisch-nautischen Verhältnisse der Peene siehe unter Wolgast und Anklam.

**Anklam.** 53° 51' 30" N. Br., 13° 41' 30" O. L. v. Gr., 12 786 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an der Peene, an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Schiffsbestand 1888: 11 Segelschiffe mit 1045 R. T. und 1 Dampfschiff mit 53 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 5 Segelschiffe mit 228 R. T., in Ballast 2 Segelschiffe mit 53 R. T.; abgegangen mit Ladung 7 Segelschiffe mit 299 R. T. — Vom Stettiner Haff aus führt eine 3 m tiefe Fahrrinne in den Peene-Strom. Bei Kamp führt eine Eisenbahn-Drehbrücke über den Strom nach der Insel Usedom. Kleine, der Eisenbahngesellschaft gehörige Dampfer sind hier zu dem Zweck stationirt, Fahrzeuge bei konträrem Winde durch die Brücke zu schleppen. Unterhalb der Brücke am linken Stromufer bei Kamp wohnt der Lootse, welcher von Wolgast oder Anklam kommende Schiffe nach dem Stettiner Haff bringt. Der Peene-Fluss bildet ein Delta; der nördliche Arm, der eigentliche Peene-Fluss, ist flach und wird nicht mehr für die Schifffahrt benutzt; der südliche Arm, der „Richtgraben“, ist durch Vertiefung und Verbreiterung dahin gebracht, dass Schiffe mit 3 m Tiefgang das 5 Sm. stromaufwärts liegende Anklam erreichen können. Vor der Stadt Anklam erweitert sich der Peene-Fluss zu einem Hafembassin. In Anklam ist ein Lootse stationirt, welcher die Schiffe bis Kamp bringt. — Schiffsverft für Holzschiffbau mit Slip des Herrn J. Preuss. — Der Peene-Strom zwischen der Mündung des Peene-Flusses und Wolgast gestattet nur Fahrzeugen mit 2,4 m Tiefgang und bei hohem Wasserstande bis zu 2,7 und 2,8 m Tiefgang das Passiren. Im Allgemeinen wird diese Passage von Seeschiffen nicht benutzt, sondern suchen diese von Swinemünde aus Anklam zu erreichen. An Hafengeld ist für jedes Fahrzeug über 4 cbm N. R., wenn dasselbe den Hafen passirt, die Brückenklappen aber nicht geöffnet werden, 3 Pf. pro 5 cbm zu zahlen; wenn die Brückenklappen geöffnet werden, 6 Pf. pro 5 cbm; für jedes Stück Flossholz 5 Pf. Das Hafengeld ist für Ein- und Ausgang nur einmal zu zahlen.

Dänemark ist in Anklam durch einen Konsul vertreten.

**Gützkower Fähre,** Lösch- und Ladeplatz für die Stadt Gützkow (1992 Einw.), an der Peene, in der Prov. Pommern, Königr. Preussen. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung und abgegangen mit Ladung 1 Segelschiff mit 52 R. T.

**Jarmen,** Stadt mit 1663 Einw. in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, an der Peene. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 3 Segelschiffe mit 144 R. T.; abgegangen mit Ladung 1 Segelschiff mit 48 R. T. und in Ballast oder leer 2 Segelschiffe mit 96 R. T. — Seeschiffe zahlen an Bollwerksgeld 5 Pf. pro cbm N. R.

**Loitz,** Stadt mit 3959 Einw. in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, an der Peene. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 2 Segelschiffe mit 75 R. T.; abgegangen mit Ladung 1 Segelschiff mit 42 R. T. und 1 desgleichen leer.

An Bollwerksgeld ist von Seeschiffen zu zahlen:

1. Von mehr als 4 cbm N. R.:

- a) wenn eine volle Ladung geladen oder gelöscht wird pro cbm 3 Pf.;
- b) wenn eine Theilladung geladen oder gelöscht wird, von jedem angefangenen Viertel des Raumgehalts des Fahrzeuges pro cbm 1 Pf.

2. Von 4 cbm N. R. oder weniger überhaupt 13 Pf.

An Hafengeld ist von Seeschiffen pro 2 cbm N. R. 1 Pf. zu zahlen.

**Demmin,** Stadt mit 10 546 Einw. in der Prov. Pommern, Königr. Preussen, an der Peene. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 4 Segelschiffe mit 152 R. T.; abgegangen mit Ladung 2 Segelschiffe mit 67 R. T., abgegangen in Ballast 1 Segelschiff mit 48 R. T. — An Pfahlgeld ist 1 Pf. pro 2 cbm, an Bollwerksgeld von auswärtigen Schiffen 20 Pf. pro 4 cbm, von einheimischen Schiffen 5 Pf. pro 4 cbm N. R. zu zahlen.

**Wollin.** 53° 50' 36" N. Br., 14° 37' O. L. v. Gr., 5097 Einw., an der Dievenow, dem östlichen Mündungsarm der Oder, Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, 29 km von Swinemünde, 54 km von Stettin. — Es besass 1888: 2 Schiffe mit 110 R. T. — Bedeutende Fischerei. Die Dievenow, seewärts der geringen Wassertiefe vor der Mündung wegen so gut wie geschlossen, wird von eigentlichen Seeschiffen nicht befahren. Der Zugang zur Dievenow ist vom Stettiner Haff aus. Schiffe mit höchstens 2,5 m Tiefgang können bis Wollin gelangen. Regelmässige Dampfschiffsverbindung mit Stettin. — An Bollwerksgeld ist von allen Seeschiffen für je 2 cbm N. R. 7 Pf. zu zahlen.

**Kammin.** 53° 58' N. Br., 14° 46' O. L. v. Gr., 5680 Einw., an dem rechten Ufer der Dievenow, dem östlichen Mündungsarme der Oder; Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, 70 km von Stettin entfernt. Regelmässige Dampfschiffsverbindung mit Stettin. — Es besass 1888 nur 2 Segelschiffe mit zusammen 56 R. T. Ehemals lebhafter Küstenverkehr mit pommerschen und preussischen Häfen; jetzt verbieten dies die geringen Tiefenverhältnisse in der Mündung der Dievenow, welch' letztere seewärts als geschlossen zu betrachten ist. Der Zugang zur Dievenow ist vom Stettiner Haff aus. Schiffe mit höchstens 2 m Tiefgang können über Wollin bis Kammin gelangen. Hafengebühren: Von allen Fahrzeugen von mindestens 4 cbm 5 Pf. pro cbm; von offenen Booten unter 4 cbm im Ganzen 10 Pf.

**West-Dievenow.** 53° 1' 15" N. Br., 14° 45' O. L. v. Gr. Dorf und Lootsstation unweit der Mündung der Dievenow, Prov. Pommern, Königr. Preussen. 192 Einw.

**Altwarp.** 53° 44' 30" N. Br., 14° 16' 30" O. L. v. Gr., 1186 Einw., Dorf im Königr. Preussen, Prov. Pommern, am südlichen Ufer des Stettiner Hafens, am Eingang des Neuwarper Sees. — Schiffsbestand 1888: 7 Segelschiffe mit 280 R. T. Das Fahrwasser bei Altwarp hat 3 m Tiefe. Das benachbarte

**Neuwarp**, mit 2300 Einwohnern (Schiffsbestand 1888: 2 Segelschiffe mit 44 R. T.), ist ohne Bedeutung für die Schifffahrt.

**Kolberg und Kolbergermünde.** Leuchtturm: 54° 11' 19" N. Br., 15° 33' 29" O. L. v. Gr., 16 557 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an der Persante, 3 km von deren Mündung in die Ostsee entfernt, mit der befestigten Vorstadt und dem eigentlichen Hafenort Kolbergermünde; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Es besass 1888: 11 Segelschiffe mit 1507 R. T. und 2 Dampfschiffe mit 384 R. T. — Schiffsverkehr in Kolbergermünde 1887: angekommen mit Ladung 200 Schiffe mit 20 648 R. T., worunter 59 Dampfschiffe mit 10 517 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 43 Schiffe mit 2619 R. T., worunter 10 Dampfschiffe mit 1013 R. T.; abgegangen mit Ladung 98 Schiffe mit 7525 R. T., worunter 20 Dampfschiffe mit 3387 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 142 Schiffe mit 15 579 R. T., worunter 50 Dampfer mit 8498 R. T. Die Einfuhr besteht hauptsächlich in Kohlen, Guano, Hering, Salz, Thonerde, Oelkuchen etc., die Ausfuhr in Getreide, Kartoffeln und Holz.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Kolberg liegt etwa 1 Sm. von der Mündung der Persante entfernt. Kolbergermünde ist der eigentliche Hafenort; er liegt am rechten Ufer der Persante, die hier einen Hafenskanal von 600 m Länge und 35—40 m Breite, dessen Ufer mit hölzernem Bollwerk eingefasst sind, bildet. Seewärts schliessen sich an die Ufer der Persante 2 niedrige Molen von 230 (Westmole) und 300 m (Ostmole) Länge. Die Breite der Einfahrt zwischen den Molen ist 38 m. Bei ruhiger See können Schiffe mit 4,5 m Tiefgang einlaufen. Ueberall Sandboden, guter Ankergrund auf der Rhede. Für ansegelnde Schiffe ist die St. Marien-Kirche eine gute Landmarke. Bei näherer Ansegelung ist das dicht am Fusse der Ostmole gelegene rothe Münder-Fort eine zweite gute Landmarke. Diese beiden Marken in einer Linie in SO  $\frac{1}{2}$  S führen nach einem guten Platz

auf der Rhede. Während starker Stürme von W bis ONO nach N drehend, ist es rathsam, nicht auf Kolberg einzusegeln, sondern See zu halten. Die Wassertiefe des Hafens wird in der üblichen Weise (siehe Seite 21) an dem auf der Ostmole stehenden Signalmast angezeigt. Schiffe mit mehr als 4,5 m Tiefgang können im innern Hafen nicht ankern. Schiffe finden guten Ankergrund auf der Rhede auf 11—13 m Tiefe, Treptower Kirche in SWzW und St. Marienkirche zu Kolberg in SO<sup>1/2</sup>S. Während der Nacht können Schiffe auf der Rhede ankern, wenn das Hafenfeuer auf der Ostmole in SO<sup>1/2</sup>S gebracht wird auf nicht weniger als 12 m Wasser. Während der Nacht in den Hafen zu laufen, ist gefährlich, da die Molen wegen der sich am Strande entlang ziehenden Gebüsche und Bäume sehr schwer zu unterscheiden sind. — Wenn der Wind in der Richtung zwischen SzO und NW westlich umdrehend weht, so läuft die Küstenströmung gewöhnlich von W nach O. Aber bei Winden zwischen NW und SzO östlich umdrehend, ist die Richtung der Strömung gewöhnlich von O nach W. Die Strömung von W läuft am stärksten bei einem Sturme von WzS, die östliche Strömung dagegen am stärksten während eines Oststurmes. — Da die Persante oberhalb des Winterhafens bis zur Stadt Kolberg nur durchschnittlich 1,5 m Wassertiefe hat, so können nur ganz kleine Fahrzeuge bis zur Stadt gelangen. — Signalstelle der Deutschen Seewarte. — Rettungsstation.

**Lootsenwesen.** Der Lootsenboothafen befindet sich an der Wurzel der Ostmole. Es existiren ein Lootsen-Segelkutter und 3 Lootsenruderboote, welche mit 6 Lootsenruderern und 2 Lootsen unter Aufsicht eines Oberlootsen besetzt werden. Die Lootsen sind vom Staat angestellt und Schiffe daher vom Lootsengeld befreit. Die Lootsen sind von Tagesanbruch bis spät Abends im Dienst. Schiffe können während der Nacht nicht auf deren Unterstützung rechnen und sollten Nachts unter Segel bleiben oder auf der Rhede ankern. Wenn Wind und Wetter es gestatten, geht das Lootsenboot bis zur Rhede hinaus, um solche Schiffe zu besetzen, welche die Lootsenflagge zeigen. Wenn schwere See und starke Strömung das Lootsenboot an der Ausfahrt hindern, so wird von der auf der Ostmole befindlichen Winkbake mit einer rothen Fahne der zu steuernde Kurs angeben, und zwar so, dass Schiffe nach der Seite zu steuern haben, nach welcher sich die Flagge neigt, und den Kurs beizubehalten haben, wenn die Flagge geradeauf steht und so stehen bleibt. Ist ein Schiff auf diese Art in den Hafen innerhalb der Molen gelangt, so kommt dort ein Lootse an Bord. Ist die Winkbake niedergelegt und werden zudem keine Wasserstandssignale gemacht, dann ist das Einsegeln gefährlich.

**Zollamtliche Behandlung** geschieht im Hafen. Zollkutter nicht vorhanden.

**Schleppdienst.** Schleppdampfer sind nicht immer vorhanden. Der nächste Hafen, von wo solche und Bergungsdampfer jederzeit zu erhalten sind, ist Swinemünde.

**Hafenreglement etc.** Schiffe können, ohne die Raaen zu brassen, die Leesegelespiere einzuziehen und ihre Anker binnenbords zu nehmen, in den Hafen einlaufen, dort liegen, löschen und laden. Plätze zum Löschen und Laden sind eine kurze Strecke vom Hafeneingang entfernt. Für Dampfschiffe giebt es reservirte Lösch- und Ladeplätze. — Pontons mit einem Krahn von 100 Centnern Tragkraft sind vorhanden. Kohlen können aus Eisenbahn-Waggons, welche auf dem längs des Bollwerks laufenden Eisenbahngleise der Hafensbahn dicht vor die Schiffe gebracht werden, eingenommen werden — Ballast ist frei und lagert unmittelbar am Bollwerk, von wo ihn Schiffe übernehmen können. Er darf nur dort gelöscht oder geladen werden, — Süßwasser ist längsseits aus dem stark fließenden Hafentrom oder aus der Wasserleitung zu entnehmen. — An Hafengebühren sind zu zahlen von Schiffen mit mehr als 170 cbm Raumgehalt in Ladung 10 Pf., in Ballast 5 Pf. pro cbm; von Schiffen mit weniger als 170 cbm in Ladung 5 Pf., in Ballast 2 Pf. Sonstige Hafengebühren existiren nicht. Schiffe, welche Kolbergermünde als Nothhafen anlaufen, was häufig geschieht (1886: 30 Schiffe), sind von der Hafengebühre befreit.



Schiffsunkosten-Rechnung für Brigg N. aus Brevig, 500 cbm (177 R. T.), von Newcastle mit Kohlen, nach Bo'ness mit Pitprops (Grubenpfähle):

An Hafengeld, Eingang 5 Pf. pro cbm . . . . .	M	25.—
" " Ausgang 10 Pf. pro cbm . . . . .	"	50.—
" Haupt-Zoll-Deklarationen . . . . .	"	5.—
" Statistische Gebühr . . . . .	"	2.80
" Lootsvoje . . . . .	"	3.—
" Trossenfestmachen . . . . .	"	4.50
" Einziehen und Aushülfe pro Lootsenruderer . . . . .	"	3.—
" Ausziehen " " " " " . . . . .	"	3.—
" Ballast frei, Arbeitslohn 50 Pf. pro Tons . . . . .		
" Stellage beim Ballast M 3 . . . . .		
" Arbeitslohn, Kohlenlösch M 3 pro keel . . . . .		
" Befrachtungscourtage 2 1/2 % von £ 85 Fracht = £ 2. 2 sh. 6 d.)	}	78.—
" Adressprovision 2 % " " " " = " 1. 14 " — " )		
" Inkasso 1/2 % . . . . .	"	8.70
" Konsulatgebühren . . . . .	"	—.—
" Klarierungsprovision 10 Pf. pro cbm . . . . .	"	50.—
	M	233.—

Schiffsmakler E. Reinholz, Kolberg.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Die Eisengiesserei und Maschinenbau-Anstalt von L. Lucht kann Reparaturen an eisernen Schiffen und Maschinen, der Schiffbaumeister Müggenberg solche an hölzernen Schiffen ausführen. Helgen und Handkrähne sind vorhanden. Grössere Werften existiren nicht. Taucher und Tauchervorrichtungen sind vorhanden.

Konsulate. Dänemark, Norwegen, Schweden, Niederlande und Portugal sind durch Konsuln vertreten.

Schiffsmakler sind: E. Reinholz (Dampfschiffs-Rhederei) und L. Pahlow.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Die Norddeutsche See- und Fluss-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Stettin ist durch E. Reinholz vertreten.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: F. Schwarz, Stettin. Agenten des Lloyd Registry: Höfrichter & Mahn, Stettin; als Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän J. F. Pahlow.

**Rügenwalde und Rügenwaldermünde.** Leuchthurm: 54° 26' 26" N. Br., 16° 23' 20" O. L. v. Gr. Rügenwalde: 5331 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Pommern, 1,5 Sm. vom Strande entfernt, an der Wipper. Rügenwaldermünde, Vorhafen von Rügenwalde, unmittelbar am Strande, Dorf mit 546 Einw., durch eine Chaussée mit Rügenwalde verbunden. Rügenwalde ist an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Schiffsbestand 1888: 13 Segelschiffe mit 3194 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 797 R. T. — Rügenwaldermünde besass 2 Segelschiffe mit 529 R. T. — Schiffsverkehr in Rügenwaldermünde 1887: angekommen mit Ladung 119 Schiffe mit 1000 R. T., worunter 39 Dampfschiffe mit 6278 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 80 Schiffe mit 5292 R. T., worunter 11 Dampfschiffe mit 1696 R. T.; abgegangen mit Ladung 163 Schiffe mit 12 052 R. T., worunter 37 Dampfschiffe mit 5683 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 37 Schiffe mit 3503 R. T., worunter 12 Dampfschiffe mit 2137 R. T. Die Ausfuhr besteht hauptsächlich in Holz, Spiritus und Kartoffeln; die Einfuhr in Heringen, Getreide, Kalksteinen und Schiefer.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Rügenwaldermünde liegt zu beiden Seiten der hier einen ca. 28 m breiten, mit hölzernen Bollwerken eingefassten, Hafen bildenden Wipper. Die beiden Ufer sind durch eine Klappbrücke mit 10,8 m breiter Oeffnung verbunden. Schiffe, welche dieselbe passiren, müssen wegen der bei geöffneten Brücke hochstehenden Klappen die Raen toppen. Schiffe mit 4,5 m Tiefgang bei mittlerem Wasserstande können bis hier passiren. Von

hier ab bis zu dem Hafen von Rügenwalde ist die zu einem 45 m breiten Kanal ausgebagerte Wipper nur für Schiffe von 4 m Tiefgang bei mittlerem Wasserstande passierbar. Oberhalb der Brücke liegt der 3 m tiefe Winterhafen. Nach See zu endigen die Ufer der Wipper in zwei niedrigen, kurzen, einander parallelen Steinmolen. Vor diesen Molen befindet sich der von zwei neuen, 270 resp. 520 m langen Molen gebildete Vorhafen, mit einer 38 m breiten und 5 m tiefen Einfahrt. Ausserhalb des Vorhafens ist auf der Rhede in 14 m Wassertiefe und in der Peilung „Marienkirche in SO“ guter Ankergrund. Die Mitte der Hafeneinfahrt peilt vom Hafenfeuer NWzW  $\frac{3}{8}$ W. Auf der Ostmole ist eine Winkbake; dieselbe ist von ansehlenden Schiffen mit ost-südöstlichem Kurse anzusteuern. — In Rügenwaldermünde ist eine Signalstelle der Seewarte. — Rettungsstation.

**Lootsenwesen.** Die Lootsen kommen den Schiffen per Segelboot entgegen; bei schlechtem Wetter, wenn sie nicht ausgehen können, geben sie mittelst der auf der Ostmole errichteten, 9 $\frac{1}{2}$  m hohen Winkbake mit rother Flagge in bekannter Weise den zu steuernden Kurs an. Der Lootsendienst wird von Tagesanbruch bis spät Abends ausgeführt. Lootsengeld ist nicht zu zahlen.

**Zollamtliche Behandlung.** Besondere Zollformalitäten sind nicht zu beobachten. Zollkutter sind nicht vorhanden. In Rügenwaldermünde ist ein Voramt der Rügenwalder Zollbehörde.

**Schleppdienst.** Derselbe wird von einem kleinen Dampfschiffe besorgt. Die Schlepprosse haben die Schiffe zu liefern. Reglements und Tarife existiren nicht; es muss von Fall zu Fall akkordirt werden.

**Hafenreglement etc.** Die Hafenkosten betragen für Schiffe bis 170 cbm Raumgehalt in Ballast 2 Pf., in Ladung 5 Pf. pro cbm; für Schiffe von mehr als 170 cbm in Ballast 5 Pf., in Ladung 10 Pf. Brennholzladung zahlt halbe Taxe. Schiffe von 170 cbm und mehr sind eingehend von den Eingangsabgaben frei, wenn sie aus einem preussischen Hafen kommen. — Leuchtfeuer- und Bakengelder werden nicht erhoben.

**Lootsen-Ziehgeld: für ein Schiff**

bis 60 cbm . . . . .	ℳ 0.40	} eingehend und } ausgehend ebensoviel.
von 60 „ bis 80 cbm . . . . .	„ 0.70	
„ 80 „ „ 100 „ . . . . .	„ 1.00	
„ 100 „ „ 170 „ . . . . .	„ 1.50	
„ 170 „ „ 300 „ . . . . .	„ 1.80	
„ 300 „ „ 400 „ . . . . .	„ 2.00	
über 400 „ . . . . .	„ 3.00	

**Brückengeld:** für ein Schiff bis 80 cbm ℳ 0.25, über 80 cbm ℳ 0.50 für jedes Passiren.

**Winterlagergeld: für ein Schiff**

von 40 cbm und mehr . . . . .	ℳ 3.—
„ 80 „ „ . . . . .	„ 6.—
„ 170 „ „ . . . . .	„ 9.—
„ 250 „ „ . . . . .	„ 12.—

**Schiffskosten-Rechnung: Schwedisches Dampfschiff „Patriot“**

(444 cbm):

An Königliche Hafengefälle etc. laut anliegender Quittung . . . . .	ℳ 88.60
Konsulatsgebühren . . . . .	„ 11.20
Ballastkosten pro cbm 4 ℳ . . . . .	„ 17.76
Befrachtungscourtage 2 $\frac{1}{2}$ 0/0	
Klarirungs-Provision Eingang à cbm 5 ℳ (Segelschiffe unter 170 cbm gross zahlen für Klarirung ein- und ausgehend nur 3 ℳ pro cbm)	„ 22.20
Klarirungs-Provision Ausgang à cbm 5 ℳ . . . . .	„ 22.20
Für Hülfe beim Einkommen und Ausgehen an die Lootsenruderer . . . . .	„ 4.—
Dem Lootsen für Auflootsen zur Stadt und zurück . . . . .	„ 3.—
Inkassoprovision 1 0/0.	

J. F. Prochnow, Schiffsmakler in Rügenwalde.

Der Binnenhafen von Rügenwalde ist durch Schienenstränge mit der Hinterpommerschen Eisenbahn verbunden. Liegeplätze und Quais sind zur Genüge vorhanden; auf letzteren steht ein eiserner Krahn von 40 Centnern Tragfähigkeit. Besondere Einrichtungen zur Einnahme von Kohlen existiren nicht. — Der Bedarf an Süßwasser ist aus dem Wipperstrom zu entnehmen, auch ist durch Tiefbohrung in Rügenwaldermünde ein selbstthätiger Ausfluss von vorzüglichem Trinkwasser geschaffen, wo sich Schiffe mit Wasser versorgen dürfen. — Ballast wird sehr billig von der Hafenbehörde angewiesen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Nur kleine hölzerne Schiffe können geslipt, kielgeholt und reparirt werden. Eine kleine Maschinen-Werkstatt ist vorhanden. Ein fiskalischer Taucher ist hier stationirt.

Konsulate. Dänemark und Norwegen-Schweden sind durch Konsuln vertreten.

Schiffsmakler. Beidigte Schiffsmakler giebt es nicht. Das Schiffsmaklergeschäft betreibt nur die Firma J. F. Prochnow.

See-Assekuranz-Gesellschaften nicht vorhanden und nicht vertreten.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: F. Schwarz, Stettin. Agent des Lloyd Registry: W. Cordes, Surveyor in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: vacant.

**Stolpmünde.** Leuchtfeuer: 54° 35' 23" N. Br., 16° 51' 33" O. L. v. Gr., 1974 Einw., Flecken im Königr. Preussen, Prov. Pommern, an der Mündung des Stolpe-Flusses, Hafen der 17 km landeinwärts liegenden Stadt Stolp (22 442 Einw.), mit dieser durch eine Sekundär-Bahn verbunden und somit an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Stolpmünde besass 1888: 6 Segelschiffe mit 861 R. T. und Stolp ein Segelschiff mit 317 und ein Dampfschiff mit 211 R. T. — Schiffsverkehr in Stolpmünde 1887: angekommen mit Ladung 162 Schiffe mit 19 751 R. T., worunter 94 Dampfschiffe mit 16 047 R. T.; angekommen in Ballast oder leer: 131 Schiffe mit 7822 R. T., worunter 10 Dampfschiffe mit 1766 R. T.; abgegangen mit Ladung: 264 Schiffe mit 23 810 R. T., worunter 93 Dampfschiffe mit 15 568 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer: 30 Schiffe mit 3828 R. T., worunter 10 Dampfschiffe mit 2142 R. T. — Ein- und Ausfuhr-Artikel wie unter Kolberg.

Quarantänehafen nicht vorhanden, nur eine provisorische Quarantänebude.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Rhede von Stolpmünde liegt auf 13 m Wasser in NzW vom Kirchthurm und hat guten, aus festem Sande bestehenden Ankergrund. Die Küstenströmung ist sehr bemerkbar, die Richtung des Fahrwassers sehr der Veränderung unterworfen. Der Hafen wird durch den Stolpe-Fluss gebildet, ist 40 m breit, 4,5 m tief und wird von einem hölzernen Bollwerk eingefasst. Der Winterhafen ist ein Bassin von 4 m Wassertiefe. Jenseits der über die Stolpe führenden Brücke ist der Fluss nur Booten zugänglich. Der an seiner Mündung nur 15 m breite Fluss fließt in einen von zwei hohen Steinmolen gebildeten Vorhafen von 300 m Länge und 120 m Breite. Die Einfahrt in den Vorhafen zwischen den Molenköpfen ist 35 m breit; die Wassertiefe wechselt daselbst je nach dem Wasserstande in der Ostsee von 3—4,4 m. In dem Vorhafen sind 4 m Wasser; hier nehmen Schiffe keinen Aufenthalt, weil bei unruhiger See Festmachketten und Trossen durch die Dünung sehr leiden. Die Einfahrt in den Vorhafen ist häufigen Versandungen ausgesetzt. An der Quaimauer des Winterhafens liegen die Schiffe am ruhigsten; hier können sie ihre Ladungen direkt in Eisenbahnwaggons löschen. — Auf der östlichen Mole steht ein Signalmast, von dem aus Wasserstandssignale (siehe Seite 21) gegeben werden. In seiner Nähe ist auch die Winkbake. — Signalstelle der Deutschen Seewarte. — Rettungsbootstation.

Lootsenwesen. Am rechten Ufer der Stolpe, da, wo sie in den Vorhafen mündet, liegt der Lootsen-Bootshafen nebst Lootsenhaus. Die Lootsen sind königliche Beamte; sie verfügen über einen Segelkutter mit einem Mast, einem

Segelboot mit 2 Masten und 2 Ruderbooten, alle weiss gemalt. Bei stürmischem Wetter, wenn der Lootse nicht ohne eigene Gefahr mit dem Kutter aus dem Hafen hinaussegeln kann, wird die Tiefe des Wassers im Seegat vom Signalmast aus in der üblichen Weise (siehe Seite 21) gezeigt. Falls ein Schiff dann in den Vorhafen gelangen sollte und der Lootse auch dort noch nicht an Bord sollte kommen können, so wird ihm der Kurs von der Winkbake in bekannter Weise mit rother Flagge gegeben. Werden weder Wasserstandssignale noch die Winkflagge gezeigt, dann ist das Einsegeln gefährlich. Lootsengeld wird nicht gezahlt.

Zollamtliche Behandlung geschieht an Ort und Stelle ohne besondere Zollformalitäten. Zollamtliche Ansageposten und Zollkutter sind nicht vorhanden.

Schleppdienst. Der Königliche Schleppdampfer Pfeil, welcher hier für die Baggerarbeiten stationirt ist, kann in Nothfällen Hülfe gewähren. Die Kosten werden nur nach dem Kohlen- und Schmieröl-Verbrauch berechnet. Die Schlepptrasse hat das zu schleppende Schiff zu liefern.

Hafenreglement etc. An Hafengeld werden 10 Pf. pro cbm Raumgehalt von jedem mit Ladung ein- oder ausgehenden Schiffe gezahlt; in Ballast oder mit Kohlen, Steinen, Kreide und Brennholz beladene Schiffe zahlen nur 5 Pf. pro cbm. Sonstige Hafengebühren giebt es nicht. — Für Dampfschiffe sind Liegeplätze reservirt. Besondere Vorrichtungen zum Löschen und Laden der Waaren existiren nicht. Die Hafenuverwaltung besitzt einen feststehenden Hebekrahn. Ballast kann unentgeltlich von dem Dünenande genommen werden, darf aber nur an der von der Hafenz Polizei angewiesenen Stelle gelöscht werden. Den Bedarf an Süswasser kann jedes Schiff längsseits aus dem Strome entnehmen.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Schiffe bis zu 600 cbm Raumgehalt müssen, wenn sie den Boden reinigen oder kalfatern lassen wollen, kielholen, können auch auf ein freies Ufer aufgeschleppt werden. Die Hafenuverwaltung hat einen Helling für ihre Bagger- und Schleppdampfer. Schiffswerften sind nicht vorhanden, wohl aber Schmieden. Taucher und Tauchervorrichtungen giebt es nicht. Grössere Gussstücke und Maschinentheile können in dem benachbarten Stolp hergestellt werden.

Konsulate. Dänemark und Norwegen-Schweden sind durch Konsuln vertreten.

Schiffsmakler giebt es nicht. Spediteure besorgen die Klarirung der Schiffe.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind hier nicht vertreten.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: F. Schwarz, Stettin. Agent des Lloyd Registry: W. Cordes, Surveyor in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Schiffbaumeister Franz Krause.

**Rowe**, 54° 39' 50" N. Br., 17° 4' O. L. v. Gr., Fischerdorf am Lupow-Flusse. 184 Einw. Prov. Pommern, Königr. Preussen.

**Leba**. Rettungsstation: 54° 46' N. Br., 17° 34' O. L. v. Gr., Stadt im Königreich Preussen, Prov. Pommern, 1945 Einw.,  $\frac{1}{2}$  Sm. von der Küste entfernt. Fischerei. In den Sommermonaten kommt etwas Holz auf Küstenfahrern zur Verschiffung; die Schiffe laden auf der Rhede in 11 m Wassertiefe, etwa 1,6 Sm. NzO $\frac{1}{2}$ O von der Kirche. Das Holz wird ihnen auf die Rhede hinausgebracht.

**Hela**. Leuchtfeuer: 54° 36' 6" N. Br., 18° 49' 4" O. L. v. Gr. Flecken im Königr. Preussen, Prov. Westpreussen, auf der Halbinsel Hela, an der Danziger Bucht. 420 Einw. Rettungs- und Sturmsignal-Station. Nebelsignal-Station. Fischerei.

**Putzig**, 54° 43' 30" N. Br., 18° 25' O. L. v. Gr. Stadt mit 1876 Einw. an der Putziger Wiek in der Prov. Westpreussen; für Schiffe bis 2,5 m Tiefgang zu-

gänglich. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 85 Schiffe mit 6893 R. T., worunter 83 Dampfschiffe mit 6766 R. T.; abgegangen mit Ladung 148 Schiffe mit 8168 R. T., worunter 83 Dampfschiffe mit 6766 R. T.

**Rewa**, 54° 38' N. Br., 18° 30' O. L. v. Gr. Dorf an der Putziger Wiek, Prov. Westpreussen, Königr. Preussen, 506 Einw.; für Schiffe mit 2,5 m Tiefgang zugänglich. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 71 Segelschiffe mit 1354 R. T.; abgegangen mit Ladung 72 Segelschiffe mit 1404 R. T.

**Oxhöft**. Leuchfeuer: 54° 33' 9" N. Br., 18° 33' 46" O. L. v. Gr. Dorf (ca. 800 Einw.) in der Prov. Westpreussen an der Putziger Wiek, 1 Sm. südlich von der Oxhöfter Spitze; auf der „Rhede von Gdingen“ ist auf beliebiger Tiefe guter Ankergrund. Schiffsverkehr 1887: angekommen in Ballast oder leer 71 Segelschiffe mit 1354 R. T.; abgegangen mit Ladung 72 Segelschiffe mit 1404 R. T.

**Zoppot**, 54° 27' N. Br., 18° 34' 30" O. L. v. Gr. Besuchter Badeort mit Landungsbrücke bei 2 m Wassertiefe. 4081 Einw. Prov. Westpreussen, Königr. Preussen.

**Neufahrwasser und Danzig**. Hafenfeuer auf der Ost-Mole: 54° 25' 5" N. Br., 18° 39' 50" O. L. v. Gr.

Neufahrwasser (6116 Einw.), Hafenplatz und Vorstadt von Danzig (114805 Einw.) im Königr. Preussen, Provinz Westpreussen, am Ausfluss des westlichsten Weichselarmes; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Danzig besass 1888: 61 Segelschiffe mit 24 938 R. T. und 25 Dampfschiffe mit 10 582 R. T. — Schiffsverkehr in Neufahrwasser (Danzig) 1887: angekommen mit Ladung 1495 Schiffe mit 413 152 R. T., worunter 785 Dampfschiffe mit 317 130 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 499 Schiffe mit 142 332 R. T., worunter 370 Dampfschiffe mit 121 705 R. T.; abgegangen mit Ladung 1759 Schiffe mit 501 761 R. T., worunter 1068 Dampfschiffe mit 381 888 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 255 Schiffe mit 60 051 R. T., worunter 79 Dampfschiffe mit 52 942 R. T. — Die Einfuhr besteht hauptsächlich in Kohlen, Eisenbahnschienen, Salz, Petroleum und Stückgütern, die Ausfuhr in polnischen Hölzern und Getreide.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Neufahrwasser, der Vorhafen von Danzig, ist der einzige bedeutendere Ostseehafen an der preussischen Küste, welcher eine Rhede von 9—11 m Tiefe bei reinem, aus Sand und Thon bestehenden Ankergrunde besitzt, auf der die Schiffe gegen die herrschenden Winde geschützt liegen können. Gegen Osten ist die Danziger Bucht offen und müssen daher Schiffe bei starken östlichen und nordöstlichen Winden tiefer in die Bucht resp. in die im Norden und Nordosten von der Halbinsel Hela abgeschlossenen Putziger Wiek hineingehen und dort eine geschütztere Ankerstelle aufsuchen. Der Wasserstand, abhängig von Winden und Stürmen, variirt bis zu 1,50 m. Schiffe, von Hela mit westlichen Winden nach Neufahrwasser aufkreuzend, müssen, um dem Strome der Weichsel zu entgehen, dicht um Hela herumkommend, hauptsächlich darnach trachten, mit kurzen Schlägen von Hela ab- und ankreuzend, sobald als möglich das hohe Land von Oxhöft zu gewinnen und dann erst nach Neufahrwasser aufkreuzen. Werden auf der Rhede Anker ausgeworfen, so sind dieselben mit einer Boje zu versehen. Als Rhede wird gerechnet der Umkreis von 4 Seemeilen von dem Hafenfeuer auf der Ostmole. Von der Rhede führt eine 100 m breite Fahrrinne bis zur 7,5 m tiefen, von 2 Molen eingefassten Hafeneinfahrt. Bei Ankunft der Schiffe in der Nähe der Molen sind in der Regel die Segel einzuziehen; nur bei schralem Winde ist es, soweit nöthig, gestattet, einige Segel bis zu der Stelle unterhalb des Lootsenhauses beizubehalten. Die Wassertiefe im Neufahrwasser Hafenbassin ist 6,50 m bei mittlerem Wasserstande. Das mit Quaimauern versehene Bassin ist 700 m lang und 95 m breit. An der Einfahrt in das Bassin hat die Wasserfläche eine Breite von mehr als 150 m, so dass hier

die grössten Schiffe wenden und die Deviation ihrer Kompassse bestimmen können. An das Hafenbassin reiht sich der 1600 m lange, 51—85 m breite und 6,50 m tiefe, mit massiven Quaimauern versehene Hafenkanaal. Am linken Ufer des Hafenkanaals steht der Leuchthurm; in der Nähe desselben liegt der Bahnhof, die Lootsen-Kommandantur, der Lootsenwachtthurm mit dem Zeitball (54° 24,4' N. Br., 1 h 14 m 39,2 s Ost v. Gr.), die Hauptagentur der Deutschen Seewarte, der Sturwarnungssignalmast und die Rettungsstation. Auf dem rechten Ufer des Hafenkanaals liegt eine Kielbank für kielholende Schiffe. — Zum Bestimmen der Deviation der Kompassse ist westlich von dem Westmolenkopf, ca. 100 m entfernt, ein Festmachepfahl und 75 m südwestlich von diesem ein zweiter kleiner Pfahl angebracht. Die Wassertiefe im Umkreise des Hauptpfahls und bis zu 65 m Abstand von demselben beträgt 6,4 bis 7,4 m. Von dem Hauptpfahl aus gelten folgende Peilungen:

	wahr.	magnetisch.
Oxhöft, obere Spitze (Leuchthurm) . . . . .	N 21° 9 W	N 13° 5 W
Redlauer Spitze (höchster Punkt auf dem Berge) . . . . .	N 53° 3 W	N 41° 9 W
Bergspitze bei Oliva (Baumgruppe) . . . . .	N 79° 3 W	N 87° 7 W
Grosser Leuchthurm . . . . .	S 18° 8 O	S 27° 2 W

Vom Hafenkanaal gelangt man in die (todte) Weichsel. Am rechten Ufer derselben, Neufahrwasser zunächst, liegen die Aussenwerke und dann die Citadelle der Festung Weichselmünde. Hieran reiht sich das Fischerdorf Weichselmünde. Bei Legan am linken Ufer und am Holm (befestigte Insel am rechten Ufer) sind grössere Anlegestellen für ladende Schiffe, doch auch auf der ganzen Weichsel von Neufahrwasser aufwärts werden Ladungen eingenommen. Gegenüber dem südlichen Theile des Holms, am linken Ufer, liegen die Kaiserlichen Werften. Bis hierher hat die Weichsel noch eine Tiefe von 6,5 m. Die Weichsel wird an dieser Stelle breiter, und grössere Dampfschiffe, an Duc-d'Alben vertaut, nehmen hier gewöhnlich aus Leichtern ihre Ladungen ein. Weiter aufwärts an der Weichsel liegen die Stapelplätze für polnisches Getreide und polnische Hölzer.

Oberhalb der Kaiserlichen Werften, ca. 8 km von der Hafeneinfahrt von Neufahrwasser entfernt, mündet die von Süden quer durch Danzig fliessende, in der inneren Stadt 4 m tiefe Mottlau in die Weichsel. Sie bildet den eigentlichen Hafen der Stadt Danzig und theilt sich, nachdem sie in die Stadt getreten ist, in 2 Arme, welche die Speicher-Insel umschliessen. Der vor Schiffen besuchteste Theil der Mottlau ist die untere Hälfte des östlichen Armes, an welchem, der Speicher-Insel gegenüber, das Hauptzollamt liegt. Hier müssen sämtliche zollpflichtigen Stückgüter gelöscht werden.

In Danzig ist eine sehr besuchte Königliche Navigationsschule.

Lootsenwesen. Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, sich beim Einlaufen aus der See in den Hafen und beim Auslaufen aus demselben in die See, sowie auf der Binnenfahrt innerhalb des Hafens der Hilfe eines Lootsen zu bedienen. Zu dem Zwecke haben die Schiffsführer beim Anlangen auf der Rhede die Lootsenflagge zu hissen und auf der Rhede die Ankunft eines Lootsen an Bord abzuwarten. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind die Kaiserlichen Marine-Fahrzeuge, alle Leichter-, offenen und flachbodigen Fahrzeuge, alle Danziger Passagier- und Bugsirdampfschiffe und sonstige regelmässig fahrende Dampfschiffe, sowie Küstenfahrzeuge von nicht mehr als 170 cbm, es sei denn, dass dieselben mit Ballast oder mit Gütern und Ballast derart beladen sind, dass der Ballast durch die Güter vollständig bedeckt ist. Der Lootsenboothafen befindet sich am linken Ufer des Hafenkanaals unweit des Hafenbassins; etwas flussaufwärts liegt die Lootsenwarte und das Lootsen-Amt. Ist auf dem Flaggenmaste des Lootsenamtes ein schwarzer Ballon gehisst, so dürfen Schiffe unter keinen Umständen in den Hafen einlaufen. Von der auf der Westmole befindlichen Winkbake aus werden die an der Ostseeküste üblichen Signale (siehe Seite 21) gegeben, wenn der Lootsendampfer das ansegelnde Schiff nicht erreichen, einen Lootsen nicht absetzen oder die einzuschlagende Richtung, dem Schiffe vorausfahrend, nicht angeben kann. Kann bei hoher See oder Sturm der Lootse nicht an Bord des ansegelnden Schiffes gelangen, so wird der Lootsendampfer an Stelle der Flagge der Königl. Lootsenfahrzeuge eine rothe Flagge hissen und dem Schiffe auf dem zu nehmenden Kurse nach dem

Hafen von Neufahrwasser voranfahen. — An dem Leuchtturm auf der Ostmole ist eine Glocke angebracht, mit welcher bei nebligem Wetter geläutet wird (mindestens 10 Schläge alle 2 Minuten), wenn Fahrzeuge durch Nebelsignale zu erkennen geben, dass sie die Hafeneinfahrt suchen.

In Neufahrwasser sind als Lootsenfahrzeuge stationirt:

1. Der eiserne Dampfer „Dowe“ (30 Pferdekräfte), welcher bei stürmischem Wetter zur Anwendung kommt. Derselbe führt eine rothe Flagge, wenn die Lootsen erst beim Ost-Molenkopf an Bord kommen können.
2. Die hölzerne Dampfbarkasse „Täubchen“, welche bei schlichter See die Besetzung der Schiffe mit Lootsen besorgt.
3. Ein Lootsenkutter.
4. Zwei Lootsenjollen.

Die sub 1 und 2 erwähnten Fahrzeuge führen nur die Kaiserliche Lootsenflagge, die sub 3 und 4 ausserdem einen Anker im Sprietsegel.

Unter Kommando des Lootsenkommandeurs zu Neufahrwasser stehen 3 Oberlootsen, 20 Seelootsen und 14 Revier- oder Binnenlootsen, welche sämmtlich einen festen Gehalt beziehen. Die Gebühren für Seelootsen werden daher nicht extra erhoben, sondern in den Hafengeldern verrechnet. Unter Kommando des Königl. Strominspektors in Danzig stehen ausserdem 1 Oberlootse und 14 Revier- oder Binnenlootsen, welche aus den von den Schiffsführern zu zahlenden Lootsengebühren remunerirt werden. Für die Binnenfahrt zwischen Neufahrwasser und Danzig oder vice versa gilt folgender Lootsentarif:

Schiffe von 1,88 m Tiefgang zahlen	ℳ	4.50
„ „ 2,20 „ „ „ „	„	7.50
„ „ 2,51 „ „ „ „	„	9.00
„ „ 2,82 „ „ „ „	„	10.50
„ „ 3,14 „ „ „ „	„	12.00
„ „ 3,45 „ „ „ „	„	13.50
„ „ 3,77 „ „ „ „	„	15.00
„ „ 4,08 „ „ „ „	„	16.50
„ „ 4,40 „ „ „ „	„	18.00
„ „ 4,71 „ „ „ „	„	19.00
„ „ 5,02 „ „ „ „	„	21.00

Das Lootsen-Verholgeld beträgt in der Stadt ℳ 1.50, von und nach Strohdiech ℳ 2, in und nach und von der Weichsel ℳ 3, in Neufahrwasser in den Hafenskanal ℳ 2.

Das Einbringen von Schiffen bei Nacht, Nothfälle ausgenommen, ist verboten.

Zollamtliche Behandlung. Die Zollabfertigung geschieht an Ort und Stelle. Zollkutter oder Ansageposten seewärts existiren nicht.

In Neufahrwasser am Hafenskanal befinden sich 2 Zollabfertigungsstellen. Die Zollabfertigung der Schiffe geschieht fast durchweg durch die hier etablirten Filialen der Danziger Schiffsmakler (siehe unter Schiffsmakler).

Schleppdienst. Schiffe auf der Rhede, welche einen Schleppdampfer wünschen, haben als Signal zwei Flaggen unter einander im Vortopp zu hissen. Die Schlepptrasse haben die zu schleppenden Schiffe selbst zu liefern. — An Schleppdampfern sind vorhanden: „Drache (70 Pferdekraft)“, „Arion (24 Pferdekraft)“, „Möve (24 Pferdekraft)“, „Nix (12 Pferdekraft)“ und noch einige kleinere Dampfer.

Tarif der Danziger Dampfschiffahrt- und Seebad-Aktiengesellschaft „Weichsel“:

Die inneren Hafengewässer werden in sieben Abschnitte getheilt, und zwar umfasst:

- ein Abschnitt: das Hafensbassin und den Hafenskanal bis zur Schleuse in Neufahrwasser;
- ein Abschnitt: die Weichsel von der Schleuse in Neufahrwasser bis zum Beginn von Albrecht's Feld und dem Dampfbootanlegeplatz in Weichselmünde;
- ein Abschnitt: die Weichsel von dem Beginn von Albrecht's Feld und dem Dampfbootanlegeplatz in Weichselmünde bis zum Quai am Branntweinspahl inklusive und dem Eingang in die Schuitenlake;
- ein Abschnitt: die Weichsel vom Quai am Branntweinspahl exklusive bis zur Kalkschanze exklusive und dem gegenüberliegenden Theil des Holms;

ein Abschnitt: die Weichsel von der Kalkschanze inklusive bis zum Blockhaus am Ausfluss der Mottlau und dem Beginn der Schuitenlake;  
 ein Abschnitt: die Mottlau vom Blockhause bis zur grünen Brücke;  
 ein Abschnitt: die Mottlau von der grünen Brücke bis zur Eisenbahn.

Welcher der nachstehenden Tarife zur Geltung kommt, hängt davon ab, wie viel Abschnitte das geschleppte Schiff auf einer ununterbrochenen Fahrt berührt.

Beim Schleppen von einem Abschnitt nach dem anderen wird bei Berechnung des Bugsirgeldes der Abschnitt, in welchem die Fahrt beginnt, nicht mitgezählt, insofern das zu schleppende Schiff nach der Stelle, an welcher das Bugsiren anfängt, bereits durch Dampfer der unterzeichneten Gesellschaft hingebacht worden ist, für diesen Abschnitt also bereits die tarifmässige Gebühr bezahlt worden ist.

### 1. Tarif der Bugsirdampfer im Danziger Hafen für

Grösse der Schiffe		1 Abschnitt	2 Abschnitte	3 Abschnitte	4 Abschnitte	5 Abschnitte	6 Abschnitte	7 Abschnitte
nach cbm	nach R. T.							
bis 200	bis 71	3.—	3.—	4.—	4.—	5.—	6.—	7.—
201—300	72—106	3.50	3.50	5.—	6.—	7.50	9.—	10.—
301—400	107—141	4.—	4.—	6.—	8.—	10.—	12.—	13.—
401—500	142—178	4.50	5.—	7.50	10.—	12.50	15.—	16.—
501—600	179—212	5.—	6.—	9.—	12.—	15.—	18.—	19.—
601—800	213—282	6.—	8.—	12.—	16.—	20.—	24.—	25.—
801—1000	283—353	7.50	10.—	15.—	20.—	25.—	30.—	31.—
1001—1200	354—424	9.—	12.—	17.—	22.—	27.—	32.—	37.—
1201—1400	425—494	10.50	14.—	19.—	24.—	29.—	34.—	39.—
1401—1600	495—565	12.—	16.—	21.—	26.—	31.—	36.—	41.—
1601—1800	566—635	13.50	18.—	23.—	28.—	33.—	38.—	43.—
1801—2000	636—706	15.—	20.—	25.—	30.—	35.—	40.—	45.—
2001—2200	707—777	16.50	22.—	27.—	32.—	37.—	42.—	47.—
2201—2400	778—847	18.—	24.—	29.—	34.—	39.—	44.—	49.—
2401—2600	848—918	19.50	26.—	31.—	36.—	41.—	46.—	51.—
2601—2800	919—988	21.—	28.—	33.—	38.—	43.—	48.—	53.—
2801—3000	989—1059	22.50	30.—	35.—	40.—	45.—	50.—	55.—

und für grössere Schiffe in nämlicher Progression.

### 2. Tarif der Danziger Bugsirdamfer von und nach See für

Grösse der Schiffe		Seetarif			
nach cbm	nach R. T.	von der Strecke unterhalb der „Börse Danzigs“ oder der Mönwenschanze nach der Tonne in See und umgekehrt	vom Hafkanal nach der Tonne in See und umgekehrt	von der Strecke unterhalb der „Börse Danzigs“ oder der Mönwenschanze nach der Rhede und umgekehrt	vom Hafkanal nach der Rhede und umgekehrt
		№	№	№	№
bis 200	bis 71	7.50	6.—	10.50	9.—
201—300	72—106	9.—	7.50	12.75	11.25
301—400	107—141	10.50	9.—	15.—	13.50
401—500	142—178	12.25	10.50	17.50	15.75
501—600	179—212	14.—	12.—	20.—	18.—
601—800	213—282	17.—	15.—	24.50	22.50
801—1000	283—353	20.50	18.—	29.50	27.—
1001—1200	354—424	24.—	21.—	34.50	31.50
1201—1400	425—494	27.50	24.—	39.50	36.—
1401—1600	495—565	31.—	27.—	44.50	40.50
1601—1800	566—635	34.50	30.—	49.50	45.—
1801—2000	636—706	38.—	33.—	54.50	49.50
2001—2200	707—777	41.50	36.—	59.50	54.—
2201—2400	778—847	45.—	39.—	64.50	58.50
2401—2600	848—918	48.50	42.—	69.50	63.—
2601—2800	919—988	52.—	45.—	74.50	67.50
2801—3000	989—1059	55.50	48.—	79.50	72.—

und für grössere Schiffe in nämlicher Progression.

Als Rhede wird gerechnet der Umkreis von 4 Sm. von dem Leuchtturm auf der Mole.

Ein Zuschlag von 2 Mark pro Schiff wird von dem geschleppten Schiffe für jedesmaliges Passiren einer städtischen Brücke erhoben.



**3. Tarif der Danziger Bugsirdampfer für Hilfsleistungen auf ganz kurzen Distanzen,**  
z. B. beim Verholen durch die Schleuse in Neufahrwasser oder beim Verholen vom Langelauf-  
Speicher nach dem Packhofe etc. etc.

Grösse der Schiffe		№	Grösse der Schiffe		№
nach cbm	nach R. T.		nach cbm	nach R. T.	
bis 200	bis 71	3.—	1601—1800	566— 635	9.—
201— 400	72—141	3.—	1801—2000	636— 706	10.—
401— 600	142—212	4.—	2001—2200	707— 777	11.—
601— 800	213—282	4.—	2201—2400	778— 847	12.—
801—1000	283—353	5.—	2401—2600	848— 918	13.—
1001—1200	354—424	6.—	2601—2800	919— 988	14.—
1201—1400	425—494	7.—	2801—3000	989—1059	15.—
1401—1600	495—565	8.—			

und für grössere Schiffe in nämlicher Progression.

**Bemerkungen zu dem Danziger Bugsirdampfer-Tarif:**

1. Kapitäne von Schiffen bis zu 600 cbm müssen es sich gefallen lassen, dass ihre Schiffe mit andern Schiffen gemeinschaftlich geschleppt werden.
2. Wenn das Schiff, dessen Kapitän einen Bugsirdampfer bestellt hat, zur Zeit, wann letzterer bereit ist, aus irgend welchem Grunde nicht bugsirfähig ist, so steht es dem Führer des Bugsirdampfschiffes frei, sich vorläufig andere Beschäftigung zu suchen.
3. Werden zum Bugsiren eines Schiffes zwei Dampfer gebraucht, so wird der tarifmässige Satz um ein Drittel erhöht.
4. Der Tarif tritt ausser Kraft:

- a) in den Hafengewässern: sobald sich auf der Strecke, durch welche das Schiff bugsirt wird, Eis findet;
- b) auf See: wenn das zu schleppende Schiff sich in gefährlicher Lage befindet oder nicht vollständig manövrirfähig ist; ferner, wenn der Schleppdampfer in Folge von stürmischer Witterung, Treibeis oder sonstiger Hindernisse ausserordentlichen Schwierigkeiten oder Gefahren ausgesetzt wird.

In solchen Fällen, sowie bei Touren, die im vorstehenden Tarif nicht aufgenommen sind, ebenso für Flussschiffe, Leichterfahrzeuge, Traften etc. sind besondere Abmachungen mit Führern der Schleppdampfer zu treffen.

5. Die Dampfer sind unverantwortlich für Schaden, welchen die bugsirten Schiffe erleiden oder anrichten.
6. Auf See gilt das Signal für die Dampfer: 2 Flaggen im Vortopp.
7. Auf Hela befindet sich eine Telegraphenstation. Dort vorbei passirende Schiffskapitäne, welche sich in Noth befinden oder aus anderen Gründen einen Dampfer zu haben wünschen, werden ersucht, ausser der Nummerflagge 2 Flaggen im Vortopp zu zeigen. In solchem Falle wird die Helenser Station sofort nach Danzig telegraphiren.

**Hafenreglement etc.** — Der Geltungsbereich des Hafenreglements umfasst die Rhede, welche sich auf den Umkreis von 4 Sm., von dem Leuchtfeuer auf der Mole von Neufahrwasser gerechnet, erstreckt und den Hafen i. e. den Hafencanal, das Hafenbassin, die todte Weichsel vom Hafencanal aufwärts bis zur Plehendorfer Schleuse (mit Ausschluss des Schleusenkanals) die Mottlau und die sämtlichen mit derselben zusammenhängenden schiffbaren öffentlichen Gewässer innerhalb des Gemeindebezirks der Stadt Danzig bis zur Steinschleuse.

Innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft des Schiffes im Hafen hat der Schiffsführer den Klüverbaum und die blinde Raa einzunehmen, die Marsraa  $\frac{3}{4}$  an den Stengen aufzuhissen und beizubrasen, die Unterraas scharf aufzutoppen, die Bügel der Leesegelspiere abzunehmen und letztere entweder ebenfalls abzunehmen oder 1 m innerhalb der Nocke der betreffenden Raa einzuholen, die Anker binnenbords zu nehmen. — Im Hafencanal und im Hafenbassin zu Neufahrwasser darf kein Dampfschiff mit einer grösseren Geschwindigkeit als 3 Knoten, in der todten Weichsel dürfen Frachtdampfer nur mit einer Geschwindigkeit von 4 Knoten fahren.

**Lösch- und Ladeordnung für den Hafen von Neufahrwasser.**  
Beim Laden und Löschen am Hafencanal und am Hafenbassin zu Neufahrwasser sind folgende Vorschriften zu befolgen:

1. Die Güter sind entweder mit Kränen zu bewegen oder auf Löschrücken aus den Schiffen und bezw. in dieselben zu bringen. Sie dürfen nicht über die Quaimauer gewälzt und geschleift, auf denselben auch nicht gelagert werden.

2. In der Nähe des Ufers, und zwar innerhalb eines Raumes von 8 Meter, von der Vorderkante der Quaimauer und mindestens 2 Meter von der Mitte der Haltepfähle ab gerechnet, dürfen Güter nicht dauernd gelagert werden. Eine vorübergehende Niederlegung solcher Güter innerhalb des vorbezeichneten Raumes ist gestattet, jedoch nur im Gewicht von höchstens 1800 kg auf den □Meter und nur auf so lange, als dies behufs des Entlöschens und Beladens der Schiffe, der Verwiegung und Instandsetzung der Güter zum Zweck ihrer Verladung oder Abfuhr, bezw. der zollamtlichen Kontrolle und Abfertigung nothwendig ist. Güter, welche nach erfolgter Entlöschung innerhalb dieses Raumes vorübergehend niedergelegt sind, müssen spätestens 24 Stunden danach entfernt werden. Eine längere Lagerung an gedachter Stelle kann nur unter besonderen Umständen mit ausdrücklicher, im Einverständniss mit dem Hafengebäude-Inspektor schriftlich zu ertheilender Genehmigung des Lootsenkommandeurs stattfinden. Durch das Niederlegen von Gütern auf den Quais darf die Benutzung der Halte- und Laternenpfähle nicht erschwert werden.

3. Innerhalb des Raumes von 8—11 Meter landwärts von der Vorderkante der Quaimauer ab gerechnet, dürfen die Quais nur bis zu einer Belastung von höchstens 1800 kg auf den □Meter mit Gütern belegt werden.

4. Für Schiffe, welche Petroleum löschen sollen an Sommertagen (vom 15. März bis 15. September) 300 Fässer, an Wintertagen (vom 16. September bis 14. März) 250 Fässer als grösstes Quantum gelöscht werden oder als eine Werktagarbeit gerechnet werden.

Beim Laden und Löschen leicht entzündlicher Gegenstände darf weder Feuer noch Licht in der Nähe gemacht, noch Tabak geraucht werden.

**Hafenabgaben in Neufahrwasser-Danzig:**

A. Von allen Schiffen und Fahrzeugen ist pro cbm Raummass zu zahlen:

a) beladen eingehend . . . . .	ℳ 0.10 pr. cbm,
"    ausgehend . . . . .	" 0.10 " "
b) in Ballast eingehend . . . . .	" 0.05 " "
"    ausgehend . . . . .	" 0.05 " "

NB. Seelootsengelder sind in diesen Hafenabgaben berechnet und werden nicht besonders erhoben.

B. I. Von Hafenabgaben sind eingehend und ausgehend befreit:

- a) alle Fahrzeuge, welche ohne Ladung in den Hafen einlaufen, um Fracht zu suchen, und den Hafen ohne Ladung wieder verlassen.
- b) alle Fahrzeuge, welche nur um Erkundigungen einzuziehen oder Ordres zu empfangen und denselben, ohne Ladung gelöscht oder eingenommen zu haben und ohne die Ladung ganz oder theilweise veräussert zu haben, den Hafen wieder verlassen.
- c) Fahrzeuge von 40 Lasten (170 cbm) oder weniger Tragfähigkeit, wenn sie auf der Fahrt nach einem preussischen Hafen in einen andern Hafen, lediglich zu dem Zwecke einlaufen, um daselbst eine, den zehnten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigende Beiladung zu löschen oder einzunehmen.

II. Von Schiffen und Fahrzeugen, deren Tragfähigkeit 40 Lasten (170 cbm) nicht übersteigt, und Holz- und Torf-Schuiten über 170 cbm, ist zu entrichten:

a) beladen eingehend . . . . .	ℳ 0.05 pr. cbm,
"    ausgehend . . . . .	" 0.05 " "
b) in Ballast eingehend . . . . .	" 0.02 " "
"    ausgehend . . . . .	" 0.02 " "

NB. Andere Schuiten über 40 Lasten (170 cbm) also nicht.

III. Schiffe von mehr als 40 Lasten (170 cbm) Tragfähigkeit, welche eine Fahrt zwischen Häfen: Swinemünde, Neufahrwasser, Danzig, Kolbergmünde, Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Pillau, Memel machen, sind von Hafenabgaben für den Eingang in den Bestimmungsort frei, wenn sie in denselben einlaufen, ohne in einem ausserpreussischen Hafen Ladung gelöscht oder eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Ebenso bei den Fahrten von und nach Stralsund, Greifswald, Wolgast.

IV. Schiffe, deren Ladungen ausschliesslich in Dachpfannen, Granitsteinen, Dachschiefer, Gypssteinen, Ziegelsteinen, aller Art Bruchsteinen, Kalksteinen, Kreide, Cementsteinen, Mauersteinen, Thonerde, Pfeifenerde, Seegras, Torf, Steinkohlen, Coaks, Rohschwefel, Salz bestehen, entrichten Hafenabgaben nach dem Satze für Ballast;

- auch wenn die Ladung aus gemahlenem Cement (in Tonnen) besteht;
- auch geschlemmte Kreide in Fässern.

Schiffe, die in Neufahrwasser-Danzig für Nothhafen einlaufen, sind von Hafenabgaben frei, wenn die eingebrachte Ladung wieder ausgeführt wird; Theile dieser Ladung können, wenn verdorben, verkauft werden, ohne dass das Schiff Hafenabgaben

zu entrichten hat; nähere Bestimmungen hierüber hat der General-Provinzial-Steuer-Direktor zu ertheilen.

Leuchtthurm- und Bakengelder werden nicht erhoben.

Die sonstigen Hafen- und Schiffsunkosten in Danzig und Neufahrwasser gestalten sich nach Angabe des Schiffsmaklers G. L. Hein in Danzig, wie folgt:

Musterrolle. Gebühren für An- und Abmusterung je und pro Mann M. 0,75, Kontraktänderung 3 M., neue Musterrolle 6 M. Zuschlag.

Kirchenbeitrag  $\frac{1}{4}$  Pf. pr. cbm.

Schiffbrüchigen-Rettungs-Vereins-Beitrag  $\frac{1}{4}$  Pf. pr. cbm.

Ballastkosten für herbringenden Ballast nach der gemessenen Grösse des Schiffes  $43\frac{1}{3}$  Pf. pr. Normallast (1 Normallast = 4,24 cbm), und M. 1,50 Zuschlag im Ganzen für Utensilien-Transport;

für einnehmenden Ballast: eine kleine Akkordsumme, da Ballast fast immer vorhanden ist.

Brückengeld für Benutzung einer Brücke und retour 2 M., für 2: 3 M. 50 Pf., für 3: 5 M.

Experten-Besichtigung: Luken-Besichtigung 6 M., Expertise pr. Tag 6 M., bei Dampfern 9 M. pr. Tag; bei Petroleumschiffen 1 M. 50 Pf. pr. 100 Fass; Wiege-Kontrolle 6 M. pr. Tag.

Adress-Provision. Einkommend: 2% von der Fracht, wenn durch die Charter ausbedungen. Ausgehend: 1 M. pr. Normallast oder auch pr. 4 cbm., wovon die Hälfte zurückerstattet wird. Bei Befrachtungen hier (mit Ausnahme der Dampfer) wird die Adress-Provision stets stipulirt.

Ein- und ausklariren zusammen inkl. der Bureaukosten für das Comptoir in Neufahrwasser, wo die eingehende Zollabfertigung erfolgt, 10 Pf. pr. cbm.

Einkassirungs-Provision 1%, zuweilen  $\frac{1}{2}$  %.

Befrachtungs-Courtage 6 Pf. pr. cbm.

Stauerlohn 50 Pf. bis 75 Pf. bei Holzladungen pr. Normallast inkl. Decklast, bei 3 Mann Stauer, mehr im Verhältniss.

Feuer-Bewachungs-Gebühren, je nach Zahl der Leute der Feuerwache und der Vertheilung über gleichzeitig löschende Petroleumschiffe. Die Hälfte der Kosten werden vom Empfänger getragen.

Steuer-Bewachungs-Gebühren 3 M. pr. Tag an Nicht-Zollreglements-Löschplätzen. Pro Tag und Nacht, wenn Luken nicht verschlossen werden können oder dürfen (z. B. bei Petroleumschiffen), 6 M.

Reservirte Liegeplätze giebt es nicht. — Im Hafengebassin zu Neufahrwasser befinden sich ein feststehender Krahn mit 25 Tons (25 402 kg) Tragfähigkeit für Handbetrieb, ein desgleichen mit 10 Tons (10 161 kg) Tragfähigkeit, ferner 2 fahrbare Dampfkräne von je 1,5 Tons (1524 kg) Tragfähigkeit. Am linken Ufer des Hafenkanales sind ferner 2 feste Handkräne von 10 Tons (10 161 kg) resp. 4 Tons (4064 kg) Tragfähigkeit. In Danzig sind ausserdem 2 Handkräne zum Löschen und Laden und ein Handkrahn zum Einsetzen oder Ausheben von Masten. — Besondere Vorkehrungen zum Einnehmen von Kohlen existiren nicht; die Kohlen werden in Körben auf die Schiffe getragen. Im Hafenkanael, im Hafengebassin und in Danzig giebt es verschiedene Kohlenlager in unmittelbarer Nähe des Fahrwassers.

Ballast ist nach Anordnung des Königl. Ballastmeisters an den angewiesenen Plätzen zu löschen und von der Düne an der Wurzel der Ostmole unentgeltlich einzunehmen.

Süsswasserprähme kommen längsseits der Schiffe und füllen die Wasserbehälter für M. 1 pr. cbm.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Bei Danzig sind 2 Privat-Schiffsbau-Anstalten, die Danziger Schiffswerft- und Kesselschmiede-Aktien-Gesellschaft (F. Devrient & Co.) zu Strohdiech an der Einmündung der Mottlau in die todt Weichsel, und oberhalb derselben die Schiffswerft von J. W. Klawitter. Für Schiffsreparaturen besitzt erstere ein grosses Morton'sches Patentslip von 580 engl. Fuss (177 m) Länge, welches ein Schiff von 1000 Tons oder 2 von je 500 Tons aufnehmen kann. Die Klawitter'sche Werft besitzt ein schwimmendes Trockendock

(250 engl. Fuss = 76 m lang, 50 Fuss = 15 m breit am Eingang, 28 Fuss = 8,5 m tief) für Schiffe bis zu 1200 Tons, und 2 Patentslips von je 200 Fuss = 61 m Länge für Schiffe von 700 und 400 Tons.

**Slip-Taxe der Danziger Werften.**

Brutto Register-Tons	Auf- schleppen und Zu- wasserlassen	Standgeld pro Tag	Brutto Register-Tons	Auf- schleppen und Zu- wasserlassen	Standgeld pro Tag
	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>	<i>M</i>
Schiffe bis 100 T.	60	15.00	501 bis 525 T.	315	78.75
101 bis 125 "	75	18.75	526 " 550 "	330	82.50
126 " 150 "	90	22.50	551 " 575 "	345	86.25
151 " 175 "	105	26.25	576 " 600 "	360	90.00
176 " 200 "	120	30.00	601 " 625 "	375	93.75
201 " 225 "	135	33.75	626 " 650 "	390	97.50
226 " 250 "	150	37.50	651 " 675 "	405	101.25
251 " 275 "	165	41.25	676 " 700 "	420	105.00
276 " 300 "	180	45.00	701 " 725 "	435	108.75
301 " 325 "	195	48.75	726 " 750 "	450	112.50
326 " 350 "	210	52.50	751 " 775 "	465	116.25
351 " 375 "	225	56.25	776 " 800 "	480	120.00
376 " 400 "	240	60.00	801 " 825 "	495	123.75
401 " 425 "	255	63.75	826 " 850 "	510	127.50
426 " 450 "	270	67.50	851 " 875 "	525	131.25
451 " 475 "	285	71.25	876 " 900 "	540	135.00
476 " 500 "	300	75.00			

Für den Tag des Aufschleppens und den Tag des Zuwasserlassens wird kein Standgeld berechnet, ebenfalls nicht für Sonn- und Feiertage bei ruhender Arbeit und über 12 Arbeitstage hinaus.

Am Krahnthor in Danzig steht ein dem Magistrat von Danzig gehörender Hebekrahn zum Einsetzen von grossen Masten. Die Benutzung kostet M. 9 pr. Mast. Derselbe wird auch für Einsetzung leichterer Kessel- und Maschinentheile benutzt.

Die Kaiserliche Werft zu Danzig besitzt einen grossen Dampfkrahn zum Einsetzen und Ausheben von Masten, grossen Kesseln und schweren Maschinentheilen. Er steht auf der Werft und wird auf Antrag gegen billiges Entgelt dem Publikum zur Benutzung überlassen; auch wird die Benutzung des Kaiserl. Trockendocks, welches Schiffe bis 2890 Tons aufnehmen kann, für private Zwecke gestattet, falls es nicht von Kriegsschiffen in Anspruch genommen ist. — Die Schiffswerft und Maschinen-Fabrik F. Schichau in Elbing beabsichtigt, in Danzig ein ausgedehntes Zweiggewerbe zu begründen. Das hierfür bestimmte Terrain liegt dicht am Weichselarm, neben der Kaiserlichen Werft, an 7,5 m Wassertiefe.

Anstalten zum Kielholen der Schiffe sind sowohl in Neufahrwasser (der Hafenua-Inspektion gehörig), als auch in Danzig (dem Magistrate von Danzig gehörig).

Danzig ist ein vorzüglicher Ausrüstungs- und Reparatur-Hafen. Werften, Giessereien, Schmieden sind in ausreichender Zahl vorhanden, um hölzerne und eiserne Segel- und Dampfschiffe jeder Zeit reparieren und die Böden nachsehen zu können. Sände für Reinigung der Schiffsböden giebt es nicht. — Kleine Maschinentheile können in Danzig, schwere Maschinentheile, Schraubenwellen etc. in Elbing gefertigt werden. — Taucher und Tauchervorrichtungen haben beide Danziger Schiffswerften.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Vereinigte Staaten von Amerika, Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Russland, Schweden-Norwegen, Spanien, Türkei.

Schiffsmakler. Beeidigter Schiffsmakler und beeidigter Dispacheur: A. Wagner in Danzig. Das Schiffsmaklergeschäft betreiben ferner: F. G. Reinhold,

G. L. Hein, Otto Piepkorn, Aug. Wolff & Co., Wilh. Ganswindt, Danziger & Sköllin. Sie sämtlich haben das Hauptkomptoir in Danzig und Filialen in Neufahrwasser, woselbst die Zollabfertigung der Schiffe durch diese Filialen besorgt wird. Die Schiffsmakler pflegen den ankommenden Schiffen nicht entgegen zu fahren.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Vertreten sind: 1. Preuss. National-Versicherungs-Gesellschaft in Stettin; 2. Pommerania, See- und Fluss-Versicherungs-Gesellschaft in Stettin; 3. Union, Aktien-Gesellschaft für See- und Fluss-Versicherung in Stettin; 4. Norddeutsche See- und Fluss-Versicherungs-Gesellschaft in Stettin; 5. Fortuna, Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin; 6. Deutscher Lloyd in Berlin; 7. Mannheimer Versicherungs-Gesellschaft in Mannheim. Havarie-Bevollmächtigter für die 4 Stettiner und 4 Kopenhagener See-Versicherungs-Gesellschaften, sowie für den Verein Hamburger Assekuradeure: Ed. Spalding in Danzig.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: C. A. Schmick. Agent des Lloyd Registry: Max Reinick, Danzig; Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: J. Lacy.

**Pillau.** Leuchthurm: 54° 38' 25" N. Br., 19° 53' 55" O. L. v. Gr., der Vorhafen von Königsberg, Stadt an dem Pillauer Tief, dem Ausfluss des Frischen Haffs in die Ostsee, im Königr. Preussen, Provinz Ost-Preussen, 46 km von Königsberg, 3432 Einw., an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Pillau besass 1888: 10 Segelschiffe mit 4321 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 686 R. T. — Schiffsverkehr in Pillau 1887: angekommen mit Ladung 266 Schiffe mit 131 613 R. T., worunter 202 Dampfschiffe mit 117404 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 76 Schiffe mit 34689 R. T., worunter 67 Dampfschiffe mit 33441 R. T.; abgegangen mit Ladung 282 Schiffe mit 162896 R. T., worunter 258 Dampfschiffe mit 154822 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 67 Schiffe mit 45961 R. T., worunter 51 Dampfschiffe mit 40174 R. T. — Die hauptsächlichsten Importartikel sind Stückgüter, Kolonialwaaren, Eisen, Heringe, Thee, Kalk- und Gypssteine, Salz, Steinkohlen und Petroleum; ausgeführt werden hauptsächlich Stückgüter, Getreide, Flachs und Hanf, Lumpen, Oelsaat und Holz.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Das Seegat von Pillau hat eine durchschnittliche Tiefe von 7 m. In 1,6 Sm. Abstand vom Leuchthurm liegt auf 10 m Wasser als Ansegelungstonne eine schwarz und rothe Bakentonne mit Ballontoppzeichen und Aufschrift „Pillau“. Die Rhede liegt in ca. 2 Sm. Entfernung vom Lande, hat 18 m Tiefe und guten Ankergrund auf Sand, unter welchem fester Thon steht. Man soll beim Ankern auf der Rhede den Leuchthurm und die Mühle bei Pillau in SOZO bringen und das Schloss von Lochstädt, ein grosses massives Gebäude, gerade frei von dem nördlich von Pillau gelegenen Walde halten. Der Fall, dass Schiffe vor Pillau auf Rhede liegen, weil sie wegen konträren Windes oder zu grossen Tiefgangs nicht einsegeln können, tritt, da stets Schleppdampfer zu haben sind, bei der jetzigen Tiefe des Seegats selten ein. Bei Stürmen aus SSW bis SW geht der Küstenstrom an der Frischen Nehrung (sandiger Küstenstrich von der Mündung der Weichsel bis Pillau) nach Norden, vereinigt sich mit dem aus dem Pillauer Tief kommenden Haffstrom und setzt quer über das Seegat, wobei er eine Stärke von 4 Knoten erreichen kann. Bei solcher Gelegenheit steht ein hoher Seegang vor dem Pillauer Tief. Auch bei Stürmen aus WSW bis WNW nimmt die Küstenströmung die Richtung nach Norden an, geht jedoch bei Stürmen zwischen NW und NNO quer über das Seegat nach Süden. Der Haffstrom i. e. die Strömung, welche aus dem Frischen Haff (eine 50 Sm. lange und 4—6 Sm. breite Strandsee, welche hauptsächlich aus den Wassern der Weichsel, des Elbingflusses, der Passarge und des Pregel gespeist wird) kommt, oder in dasselbe hineinzieht, ist gleichfalls von der Richtung und Stärke des Windes abhängig. Ein rother Ständer an der Südseite des Leuchthurms oben auf der Gallerie zeigt an, dass der Haffstrom ausläuft, derselbe Ständer an der Nordseite, dass er einläuft.

Bei schweren Stürmen aus SSW bis SW, sowie bei Stürmen zwischen WSW bis NNO ist es für Schiffe von mehr als 4,5 m Tiefgang nicht rathsam, nach Pillau einzusegeln. Schiffe von geringerem Tiefgang als 4,5 m können bei diesen Winden einlaufen und werden, falls Lootsen nicht an Bord kommen können, durch Signale an der auf dem rechten Ufer des Seetiefs befindlichen Winkbake für den zu steuernden Kurs Anweisung erhalten. Ist die grosse, dem Leuchtturm zunächst stehende Bake aber niedergelegt, so soll kein Schiff einsegeln. — Von der Rhede gelangt man in das durch 2 Molen geschützte Seetief. Die Entfernung der beiden Molenköpfe von einander beträgt 361,6 m, das Tief selbst hat eine Breite von mindestens 430 m bei einer Längenausdehnung von 7 Kabel und einer Tiefe von 6—9 m bei aus hartem Sande bestehendem Ankergrunde. In dem Seetief wird weder geladen noch gelöscht; Schiffe ankern hier nur vorübergehend der Zollabfertigung wegen. Erst am Pfahlbollwerk am Leuchtturm, an der südlichen Ecke der Stadt, können Schiffe anlegen. — Von dem Seetief gelangt man in den 26 Hektaren grossen, 6—7 m tiefen Vorhafen, an den sich südlich der 4 Hektaren grosse Petroleumhafen anschliesst. In den Vorhafen und in den inneren Hafen können die von See kommenden Schiffe bequem einsegeln.

Der eigentliche Hafen liegt zwischen der Insel „Russischer Damm“ und dem Pillauer Ufer; er ist 70—80 m breit und hat eine Tiefe von 6—7 m. Um an der Mündung des Binnenhafens ein Zusammenstossen der ein- und ausgehenden Schiffe zu verhindern, ist hinter dem hohen Bollwerk auf der südlichen Ecke von Pillau ein optischer Telegraph mit 2 beweglichen, über einander befindlichen Armen errichtet. Sind beide Arme in horizontale Lage gebracht, dann dürfen die Schiffe von dem Seetief her nicht in den Hafen hineinfahren; hängen beide Arme an der Stange herab, dann ist die Einfahrt frei. Bei Dunkelheit werden die Signale durch 2 an einem in der Nähe der Telegraphenstange stehenden Pfahl aufgehängte farbige Laternen gegeben. Grünes Licht allein bedeutet: „Hafeneingang ist frei“; grünes und rothes Licht bedeutet: „der Hafeneingang ist geschlossen“. Grössere Schiffe legen an dem nördlichen Ufer an. In der Mitte desselben zweigt sich gen Nordwesten bis zur Festung Pillau der „Graben“ ab mit einer gleichen Tiefe von 6—7 m. Dieselbe Tiefe erhält sich in dem sogenannten Hinterhafen, an dessen nördlichem Ufer die Eisenbahngeleise ein direktes Löschen und Laden aus den Waggons in die Schiffe gestatten. Eine 3—4 m tiefe und 40 m breite Rinne im Hinterhafen führt zu der Schiffswerft von Alt-Pillau. Unterhalb derselben liegt der Kielgraben mit 2 Kielbänken. — Durch Eis wird der Pillauer Hafen nur gesperrt, wenn bei intensivem Frost andauernder Ostwind herrscht.

Leuchtturm, Lootsenstation, Navigationsschule, Hauptzollamt, Signalstelle der Deutschen Seewarte liegen auf dem Pillauer Ufer. Die Signale der Sturmsignalstation (bei Nacht ein rothes Feuer, wenn eine atmosphärische Störung gemeldet ist) werden an der mittleren Einsegelungsbake und an dem auf dem Russischen Damm befindlichen Sturmsignal-Mast gehisst. — Rettungsstationen. — Chronometer können in der Navigationsschule verglichen werden.

Lootsenwesen. Die Lootsenstation und der Lootsenbootshafen ist auf dem Pillauer Ufer in der Nähe des Leuchtturms. Die Lootsen gehen den Schiffen bis zur Rhede gewöhnlich mit dem Lootsendampfer oder Segelbooten unter deutscher Lootsenflagge entgegen. Für den Pillauer Hafen sowie auch für die Fahrten über das Haff besteht Lootsenzwang; ausgenommen hiervon sind die Schiffe der Kaiserl. Marine und der Hafenaufbau-Verwaltung, sowie alle offenen und Leichterfahrzeuge und ganz oder theilweise gedeckten Schiffe von nicht mehr als 170 cbm Raumgehalt, letztere jedoch nur beim Ausgehen aus dem Hafen und nachdem sie sich vorher im Lootsenbureau zu Pillau dieserhalb gemeldet haben. Auch sind vom Lootsenzwang befreit: die zwischen Pillau und den übrigen Ostsee-Häfen in regelmässigen Fahrten verkehrenden Dampfschiffe, sofern deren Führer durch eine bei der Königl. Hafen-Polizei-Kommission zu Pillau abzulegende Prüfung dargethan haben, dass sie mit dem Fahrwasser vollständig vertraut sind. Gesetzliche Bestimmungen über Hafflootsen 'siehe unter Königsberg. — Unter dem Lootsen-Kommandeur stehen 3 Oberlootsen, 12 Seelootsen, 2 Hülfslootsen und 10 Haff-

lootsen. Die Oberlootsen und Seelootsen sind königl. Beamte. Für den Lootsendienst steht zur Verfügung: 1 eisernes Schraubendampfschiff „Pilot“ (50 nom. Pf.), 1 gedeckter Segelkutter, 1 offene Segeljolle, 1 Gig, 2 Ruderboote. An kurzen Tagen kann der Fall eintreten, dass Schiffe zwar noch mit Lootsen besetzt werden, aber vor Eintritt der Dunkelheit nicht mehr das Seegat passiren können. Alsdann werden zur Orientirung für die Lootsen zwei Laternen, die eine in 14 m Höhe an der mittleren Bake, die andere in 9 m Höhe an der Winkbake aufgezogen. Sie werden ausgelöscht, sobald sich die Schiffe innerhalb der Molen befinden. Einsegeln zur Nachtzeit ohne Lootsen ist verboten. Nur für Hafflootsen werden Gebühren erhoben. Nimmt ein Schiff einen Lootsen, um im Hafen zu verholen, so kostet dies 2,50 M. Verholgeld.

**Zollamtliche Behandlung.** Alle nach Pillau oder Königsberg bestimmten Schiffe werden in Pillau klarirt. Das Hauptzollamt liegt am Pillauer Ufer in der Nähe des Leuchthturms.

**Schleppdienst.** 3 Privat-Schleppdampfer sind vorhanden. Schlepptarif existirt nicht. Die Schiffe haben die Schlepptrasse zu liefern. Ausser den Privat-Schleppdampfern verrichten auch die fiskalischen Dampfer Schleppdienst, jedoch nur im Falle von Noth und Gefahr; sie berechnen dann für ihre Dienste nur den Verbrauch an Kohlen und Oel. Zu den fiskalischen Dampfern gehören die Lootsenschleppdampfer und 4 Rad-Schlepp-Dampfer, welche beim Hafenaufbau verwendet werden.

**Hafenreglement etc.** Der Geltungsbereich des Hafenzollreglements umfasst den Pillauer Hafen, das Seegat und Seetief und die Aussenrhede, welche letztere sich von der Aussentonne des Seegats auf den Umkreis von 4 Seemeilen erstreckt. Gleich nach Ankunft im Seetief oder im Hafen hat der Schiffsführer, falls das Schiff in Pillau bleiben soll, sich persönlich mit seinen sämtlichen Schiffspapieren im Lootsen-Bureau zu melden; sofern das Schiff weiter geht, hat der Schiffsführer oder sein Stellvertreter daselbst nur den Messbrief vorzuzeigen. Sobald Schiffe in den Hafen eingefahren sind, müssen sie ihre Leesegeleier einziehen, ihre Raan brassen und ihre Anker binnenbords nehmen. — Schiffe, die auf der Rhede laden oder löschen, haben dasselbe Hafengeld zu zahlen, wie die im Seegat, Seetief und Hafen löschenden oder ladenden Schiffe. Laden oder löschen sie nur einen Theil ihrer Ladung auf der Rhede, welcher die Hälfte ihres Netto-Raumgehalts nicht übersteigt, und gehen sie für den Rest der Ladung nach einem anderen Hafen, so zahlen sie nur für den Raumgehalt, den sie gelöscht oder geladen haben. — In dem Hafengeld sind sämtliche anderen Abgaben (Leuchfeuer-, Baken-, Lootsengelder etc.) enthalten; dasselbe beträgt für Schiffe über 170 cbm 10 Pf. pro cbm mit Ladung einkommend und 10 Pf. pro cbm mit Ladung ausgehend. Ist ein solches Schiff ein- oder ausgehend leer, oder in Ballast, oder hat dasselbe eine Ladung Salz, Kohlen, Dachpfannen, Dachschiefer, Bruch, Cement, Granit, Gyps, Kalk, Mauer-, Pflaster- oder Ziegelsteine aller Art, gemahlenen Cement in Tonnen, Kreide, Thon- oder Pfeifenerde, Seegrass, Seesand, Torf, Coaks, Rohschwefel, Schwefelkies oder Farberde, so zahlt es nur 5 Pf. pro cbm. Kommt ein Schiff von über 170 cbm mit  $\frac{1}{4}$  Ladung ein, so zahlt es nur 5 resp. 2 Pf. pro cbm. Schiffe mit weniger als 170 cbm zahlen mit voller Ladung 5 Pf. und mit den oben angeführten Ladungen nur 2 Pf. pro cbm. Von Hafengeld befreit sind: 1. Fracht suchende Schiffe, welche, ohne Ladung einzunehmen, den Hafen wieder verlassen; 2. Schiffe, welche für Ordre einlaufen; 3. Schiffe, welche aus Noth oder Seegefahr einlaufen; 4. Schiffe, welche zur Hülfeleistung anderer Schiffe den Hafen aufsuchen mussten, wenn sie nicht zum Löschen von Strandgütern verwandt wurden; 5. Schiffe von mehr als 170 cbm, welche aus den Häfen Stralsund, Greifswald, Wolgast, Swinemünde, Kolbergermünde, Danzig, Rügenwalde, Stolpmünde, Neufahrwasser und Memel direkt kommen. — Reservirte Liegeplätze giebt es nur für einige regelmässig fahrende Dampfer der Binnenschifffahrt. — Dampfer, welche Kohlen benöthigen, legen sich vor die Kohlenplätze; die Kohlen werden alsdann in Körben abgewogen und in Körben an Bord getragen. Zum Heben grösserer Lasten ist im Binnenhafen ein Krahn von 400 Centnern Tragfähigkeit errichtet. — Das Trinkwasser in Pillau ist hart, und weiches

Wasser nur schwer und in kleinen Quantitäten zu beschaffen. Von Königsberg kommende Schiffe können sich mit Hafwasser versehen, welches in den vom Pillauer Tief entfernten Theilen des Haffs ohne Beimischung von Seewasser ist.

An der Südspitze der Insel „Russischer Damm“ liegt der Ballastplatz. Ueber den einkommenden und auf die öffentlichen Ballastplätze nach Anweisung des Ballastinspektors abgeladenen Ballast, steht der Hafenverwaltung ausschliesslich die Verfügung zu. Ballast ist frei, doch sind für die Benutzung der fiskalischen Karren und Bretter von Schiffen bis zu 100 cbm M. 2, von 100—200 cbm M. 3, von 200—400 cbm M. 4,50, von mehr als 400 cbm M. 7,50 zu zahlen. Kann man den Ballast nicht mit der eigenen Mannschaft einnehmen, so muss man Arbeiter hierzu engagiren, welche 60 Pf. pro Tons Ballast zu berechnen pflegen. Die Geballastung geschieht der Reihenfolge nach; wer nicht darauf warten kann, muss Ballast in der Stadt einnehmen. Derselbe muss dann per Wagen herangefahren werden, wofür pro Tons M. 2 berechnet zu werden pflegt.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Der Hafen von Pillau hat eine dem Herrn Hoffstädt gehörige Schiffswerft für Holzschiffbau mit einem Helling, auf welchen Schiffe bis zu 300 R. T. aufgeschleppt werden können; grössere Schiffe holen in der Regel Kiel. Ausserdem ist ein schwimmendes eisernes Dock in Pillau stationirt, dem Herrn F. Schichau in Elbing gehörig, in welchem Schiffe bis zur Grosse von 1100 Tons Brutto docken können. Dasselbe ist 45,7 m (150') lang, 12,5 m (41') breit und 4,41 m (14 $\frac{1}{2}$ ') tief über den Klötzen.

**Dock-Taxe für das eiserne Schwimmdock in Pillau.**

Brutto Register-Tons	Ein- und Ausdocken	Standgeld pro Tag	Brutto Register-Tons	Ein- und Ausdocken	Standgeld pro Tag
	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>	<i>M</i>
90—100	150	30	600	270	100
125	160	35	650	280	110
150	170	40	700	290	120
175	180	45	750	300	130
200	190	50	800	310	140
250	200	55	850	320	150
300	210	60	900	330	160
350	220	65	950	340	170
400	230	70	1000	350	180
450	240	75	1050	360	190
500	250	80	1100	370	200
550	260	90			

Kleinere Maschinen-Reparaturen können auf vorheriges Ansuchen in der Reparatur-Werkstatt des Königl. Hafenbaus ausgeführt werden. Grössere Maschinen-Reparaturen, sowie die Herstellung grösserer Guss- und Schmiedestücke müssen, resp. können in Königsberg oder Elbing ausgeführt werden. Die Hafengebäudeverwaltung hat Taucher und Tauchermaschinen, die verliehen werden.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Dänemark, Norwegen-Schweden, Grossbritannien, Belgien, Niederlande, Portugal, Italien.

Schiffsmakler: Fritz Dultz, Robert Kleyenstüber & Co., Marcus Cohn & Sohn, Storrer & Scott, Gustav Möller und Prentice, Edw. und Geo. Hay, A. Peters, T. H. Bäring, L. Chr. Wittus. Von vorstehenden Maklern hat nur der erstgenannte Fritz Dultz sein Hauptgeschäft in Pillau, während alle übrigen nur Filialen ihrer Königsberger Hauptgeschäfte sind.

See-Assekuranz-Gesellschaften sind in Pillau nicht vertreten, da Pillau nur der Vorhafen von Königsberg ist.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: C. R. Wermke in Königsberg. Agenten des Lloyd Registry: E. u. G. Hay, Königsberg; Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Kapt. C. Herm. Tobias in Königsberg.



**Fischhausen.** Hafenfeuer: 54° 43' 36" N. Br., 20° 0' 36" O. L. v. Gr. Stadt im Königr. Preussen, Prov. Ostpreussen (2760 Einw.), an dem Königsberger Haff mit kleinem Hafen, 2 m tief. Sturmsignal-Station; bei Nacht ein rothes Feuer, wenn eine atmosphärische Störung gemeldet ist.

**Königsberg.** Sternwarte: 54° 42' 50,6" N. Br., 20° 29' 47" O. L. v. Gr. Festung, zweite Haupt- und Residenzstadt des Königreichs Preussen, Prov. Ostpreussen (151151 Einw.), am Pregel, 7 km von dessen Mündung ins Königsberger Haff (nördlicher Theil des Frischen Haffs); an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Der Vorhafen von Königsberg ist Pillau (S. 117). Königsberg besass 1888 nur 12 Dampfschiffe mit 4584 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 1278 Schiffe mit 313 873 R. T., worunter 740 Dampfschiffe mit 270 960 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 311 Schiffe mit 95 484 R. T., worunter 261 Dampfschiffe mit 91 213 R. T.; abgegangen mit Ladung 1624 Schiffe mit 419 134 R. T., worunter 1017 Dampfschiffe mit 371 201 R. T., abgegangen in Ballast oder leer 51 Schiffe mit 15 136 R. T., worunter 40 Dampfschiffe mit 13 683 R. T. — Haupt-Einfuhr-Artikel: Stückgüter, Kohlen, gesalzene Fische, Tabak, Südfrüchte, Eisen, Stahl, Petroleum, Thee etc.; Haupt-Ausfuhr-Artikel: Getreide, Flachs, Hanf, Branntwein, Zucker, Häute, Knochen, Bretter etc. — Obwohl Pillau und Königsberg durch Eisenbahn verbunden sind, so wird doch, so lange die Schifffahrt Eises halber nicht geschlossen ist, dem Seetransporte über das Haff bei vielen Waaren der Vorzug gegeben. Stückgüter müssen in der Regel in Königsberg gelöscht werden.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Vorschriften und Anweisungen für die Einfahrt nach Pillau siehe unter Pillau. Von Pillau führt die durchschnittlich 4,1 m tiefe Pillauer Rinne in das Frische Haff. Der nordöstliche Theil des Frischen Haffs heisst Königsberger Haff, durch welches ein ausgebagertes und durch Treibbaken wohl gekennzeichnetes, 8 Sm. langes Fahrwasser, die „Königsberger Rinne“ führt, in welchem zwei Schiffe bequem aneinander vorbeifahren können. Vor der Einfahrt in die Rinne liegt eine schwarz und rothe Leuchttonne. In das Königsberger Haff mündet der Pregel, an welchem Königsberg liegt. Schiffe von mehr als 3,7—4 m Tiefgang müssen einen Theil der Ladung in Pillau löschen, ehe sie durch's Königsberger Haff nach Königsberg hinaufgehen, resp. müssen auf der Ausfuhr in Pillau zuladen. Letzteres, meist bei Getreideladungen der Fall, geschieht vermittelt grosser Haffkähne, welche die betreffenden Dampfer im Schlepptau mit nach Pillau zu nehmen pflegen. Die Fahrt von der Mündung des Pregel bis zu den Festungswerken von Königsberg ist etwas über 4 Sm. lang. Der Pregel ist hier 120—240 m breit und nicht unter 5 m tief. Die Tiefe nimmt nach der Stadt hin zu und erreicht hier 13 und mehr Meter. An der Mündung des Pregel bei Wehrdamm ist ein guter Halteplatz mit Anlegebrücke. Bei Kosse am nördlichen Ufer des Pregel befindet sich ein grosses Holz- und isolirt davon ein Petroleum-Lager mit grösserer Ladebrücke. Dicht vor der Stadt, am nördlichen Ufer, dem Fort Friedrichsburg gegenüber, liegt der Ballastplatz. An dem nördlichen Ufer des Pregel, dicht bei der Eisenbahnbrücke, liegt das Hauptzollamt und der Packhof, wo in der Regel Schiffe mit zollpflichtigen Gütern anlegen müssen. Kleinere Schiffe können bis ganz in die Stadt hinein zum Löschen oder Laden gelangen. — Gelegenheit zum Vergleich der Chronometer bietet die Königliche Sternwarte. — Bei Wehrdamm, an der Mündung des Pregel, ist eine Sturmsignalstation.

In Betreff der Eröffnung der Schifffahrt ist ortsgebräuchlich:

- a) Die Schifffahrt gilt an dem Tage als eröffnet, an welchem die ersten Segelschiffe ohne Hülfe von Dampfschiffen von Pillau in Königsberg oder von Königsberg in Pillau eingetroffen sind. Bei den Geschäften jedoch, welche mit der Bedingung „nach eröffneter Schifffahrt“ geschlossen sind, wird die Erfüllungszeit frühestens vom 21. März ab

gerechnet, selbst in dem Falle, wenn schon früher offenes Wasser gewesen ist.

- b) Der Tag, an welchem die Schifffahrt eröffnet ist, wird von dem Vorsteheramte der Kaufmannschaft an der Börse bekannt gemacht.
- c) Bei der Bedingung: „sogleich nach offenem Wasser stromwärts“ abladen, muss die Abladung binnen längstens 14 Tagen, nachdem die Wasserstrasse vom Eise frei geworden, erfolgen.
- d) Bei der Bedingung: „mit den ersten von N. N. abgehenden Fahrzeugen“ ist die Abladung innerhalb 8 Tagen, nachdem das erste Fahrzeug von N. N. abgegangen ist, zu bewirken.

### Ortsgebräuche beim Schifffahrtsverkehr in Königsberg:

1. In Bezug auf die Ladungsplätze ist Ortsgebrauch: jedes See- oder Binnenfahrzeug hat überall innerhalb des städtischen Territoriums an die von den Befrachtern angewiesenen Stellen hinzulegen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet; jedoch hat kein Fahrzeug die Verpflichtung, zu verholen, wenn ihm an einer Stelle  
bei einem Binnenfahrzeuge weniger als 10 Last, bei einem Seeschiffe weniger als 20 Last, bei einem Seedampfer weniger als 50 Last  
(die Last Getreide zu 2500 kg gerechnet, andere Güter in Proportionen) angewiesen werden. Auch ist der Schiffer nicht verpflichtet, durch einmal passirte Brücken nochmals durchzuholen; ein Dampfer ist nicht verpflichtet, an eine Ladestelle, an der er bereits geladen hat, nochmals zurückzukehren.  
Bei Stückgutladungen hat der Schiffer (Verfrachter) zur Einnahme der Ladung das Fahrzeug an die von dem Hauptbefrachter bestimmte Stelle hinzulegen.
2. In Betreff der Lösungsplätze ist Ortsgebrauch, das See- oder Binnenfahrzeug zu entlöschten.
  - a) Bei zollpflichtiger Ladung an einem von dem Königlichen Hauptsteueramte zu bestimmenden Lösungsplatze.
  - b) Bei zollfreier Ladung:  
Jedes See- oder Binnenfahrzeug hat überall innerhalb des städtischen Territoriums an die von den Ladungsempfängern angewiesenen Stellen hinzulegen, wo die Tiefe des Wassers und der Durchgang durch die Brücken es gestattet; jedoch hat kein Fahrzeug die Verpflichtung, zu verholen, wenn ihm an einer Stelle  
bei einem Binnenfahrzeuge nicht wenigstens 10 Last, bei einem Seeschiffe nicht wenigstens 20 Last, bei einem Seedampfer nicht wenigstens 50 Last  
(die Last Getreide zu 2500 kg gerechnet, andere Güter in Proportionen) abgenommen werden. Auch ist der Schiffer nicht verpflichtet, durch einmal passirte Brücken nochmals durchzuholen; ein Dampfer ist nicht verpflichtet, an eine Löschestelle, an der er bereits gelöscht hat, nochmals zurückzukehren.  
Bei Stückgutladungen hat der Schiffer (Verfrachter) zur Löschung das Fahrzeug an die von dem Hauptempfänger bestimmte Stelle hinzulegen.
  - c) Für Petroleum, Theer, Talg, Oel sind die ortsüblichen Lösungsplätze das Oelmagazin und das Magazin der Königsberger Handelskompagnie bei Cosse, für Heringe die Heringsbrücke und das Hundegat.
3. Ist der vom Befrachter oder Empfänger angewiesene Ladungs- oder Lösungsplatz zur Zeit nicht zu erreichen, so muss der Schiffer (Verfrachter) so nahe als möglich mit dem See- oder Binnenfahrzeuge an die ihm angewiesene Stelle hinlegen, und kommt er dadurch seiner Verpflichtung nach.
4. Getreide, Saaten, Knochen und Oelkuchen hat der Befrachter kostenfrei auf das Deck des See- oder Binnenfahrzeuges zu liefern.
5. Der Verfrachter (Schiffer) trägt die Kosten der Ausladung nicht allein aus dem See- oder Binnenfahrzeuge, sondern auch bis auf das Bollwerk, nur bei Getreide und Saaten trägt der Empfänger auch die Kosten der Ausladung aus dem See- oder Binnenfahrzeuge.
6. Das Wiegen des Getreides und der Saaten erfolgt beim Löschen, sowohl von See- als von Binnenfahrzeugen, nach Wahl des Empfängers an Bord, oder ohne vorgängige Lagerung sofort auf dem Speicher. Bei Abladungen erfolgt das Wiegen des Getreides und der Saaten nach Wahl des Schiffers (Verfrachters) auf dem Speicher oder auf dem Fahrzeuge.
7. Der Tag, an welchem der Schiffer sich als lade- oder löschfertig meldet, wird bei Berechnung der Lade- oder Löschezit nicht mitgerechnet, ebensowenig der folgende Tag, wenn dieser ein Sonn- oder Festtag ist. Die Anmeldung ist nur dann als gültig anzusehen, wenn das Fahrzeug bei der Anmeldung innerhalb des holländischen oder littauischen Baumes oder innerhalb der hohen Brücke sich befindet.
8. Solche Tage, an welchen wegen Windes und Wetters, oder durch irgend einen andern Zufall die betreffende Ladung nicht hat abgeladen oder gelöscht werden können, werden

bei Berechnung der Lade- und Löschzeit, sowohl für Seeschiffe als für Binnenfahrzeuge nicht mitgezählt. (Art. 574 und 576, 598 und 600 des Handelsgesetzbuches.)

9. Die in Artikel 568 und 595 des Handelsgesetzbuches vorgeschriebenen Anzeigen an den Befrachter oder Empfänger müssen durch den Seeschiffer oder dessen Stellvertreter schriftlich, durch den Binnenschiffer schriftlich oder mündlich im Geschäftslokal des Befrachters oder Empfängers erfolgen.
10. Als eine vom Schiffer (Verfrachter) in ortsüblicher Weise kundgemachte Bereitschaft zum Laden oder Löschen wird, wenn der Dritte oder der Empfänger dem Schiffer unbekannt ist, die öffentliche Bekanntmachung durch Aushang an der Börse seitens des Schiffers (Verfrachters) oder dessen Stellvertreters angesehen.
11. Wenn der Schiffer ungeachtet geschehener Aufforderung es verabsäumt hat, bei dem Zuwiegen zugegen zu sein, so ist er dennoch verpflichtet, ein reines Konnoissement zu zeichnen, und sonach nicht befugt, dasselbe mit dem Zusatze: „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt“ oder einem gleichlautenden Zusatze zu versehen.
12. Wenn ein Seeschiff hier nicht volle Ladung einnehmen kann, sondern Leichterfahrzeuge braucht, so ist die in die Leichterfahrzeuge genommene Ladung als ein Theil der Ladung des Seeschiffes anzusehen und hat der Kapitän über den in die von ihm gestellten Leichterfahrzeuge genommenen Theil der Ladung, ebenso Konnoissement zu zeichnen, als über die in das Seeschiff selbst genommene Ladung.
13. Wenn ein Seeschiff hier mit Leichterfahrzeugen angekommen ist, so können die Leichterfahrzeuge erst, nachdem das Seeschiff selbst entlöst ist, die Löschung verlangen und nur in der Reihenfolge, wie sie angekommen sind.

**Lootsenwesen.** Jedes Schiff ist verpflichtet, sich bei der Fahrt zwischen Königsberg, Pillau, Braunsberg und Elbing und vice versa eines Hafflootsen zu bedienen. Von dieser Verpflichtung befreit sind die zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und von ihr benutzten Fahrzeuge, offene Fahrzeuge jeder Art, bedeckte Fahrzeuge von weniger als 2,85 m Tiefgang und Leichterfahrzeuge, es sei denn, dass Fahrzeuge der drei zuletzt erwähnten Gattungen mit Gütern und Ballast oder mit Ballast beladen sind, in welchen Fällen die Befreiung von Hafflootsen nur bei Fahrten von Königsberg nach Pillau eintritt. Die Gebühren für Hafflootsen zwischen Pillau und Königsberg und vice versa sind:

Schiffe bis	200 cbm	№	10.—
über 200— 250	„	„	12.50
„ „ 250— 300	„	„	15.—
„ „ 300— 350	„	„	17.50
„ „ 350— 400	„	„	20.—
„ „ 400— 450	„	„	22.50
„ „ 450— 500	„	„	24.—
„ „ 500— 600	„	„	25.50
„ „ 600— 700	„	„	27.—
„ „ 700— 800	„	„	28.50
„ „ 800— 900	„	„	30.—
„ „ 900—1000	„	„	31.50
„ „ 1000—1300	„	„	33.—
„ „ 1300—1600	„	„	34.50
„ „ 1600 u. mehr	„	„	36.—

**Zollamtliche Behandlung.** Alle nach Königsberg bestimmten Schiffe und Fahrzeuge haben in Pillau zu klariren.

**Schleppdienst.** Zum Schleppen stehen 3 kleinere Dampfschiffe (Rapp, Box, Princess) und das Dampfschiff „Königsberg“ von 620 indicirten Pferdekraften zur Verfügung. Schlepptarif existirt nicht. Die zu schleppenden Schiffe haben die Schlepptrasse zu liefern.

**Hafenreglement etc.** Der Hafenbezirk umfasst den inneren und den äusseren Hafen bis zur Mündung des Pregel ins Haff. Gleich nach Ankunft im inneren Hafen haben sich die Schiffsführer der von See kommenden Schiffe im Lootsenbureau persönlich zu melden und die Musterrolle einzureichen; Führer von Haff- und Flussfahrzeugen können ihre Meldung schriftlich auf vorgeschriebenem Meldezettel beim Hafenmeister machen. Vor dem Passiren der im inneren Hafenbezirke über den Pregel führenden Eisenbahnbrücke muss jedes einkommende Schiff die Raen auftoppen, den Klüverbaum ganz einnehmen und die Anker binnen-

bords legen. — Löschen und Laden von Ballast hat nach Anweisung des Ballastmeisters zu geschehen. Die dazu erforderlichen Geräthe werden auf Verlangen von der Hafenpolizeibehörde gegen Zahlung der Kosten geliefert. — Kielholen oder grössere Reparaturen ausser Bords dürfen nur an den Schiffswerften ausgeführt werden. — Beim Verlassen des Hafens haben die Führer der über See eingekommenen Schiffe beim Lootsenkommandeur das Schiff selbst abzumelden, sowie über Schiff, Besatzung und Ladung die erforderlichen Angaben zu machen. — Die Hafengebühren werden in Pillau erhoben (siehe Pillau, Hafenreglement), den Schiffsführern ist indessen gestattet, dieselben auch beim Königlichen Hauptsteueramt in Königsberg zu entrichten. — Für die meisten regelmässigen Personendampfschiffe sind Liegeplätze reservirt. — Besondere Einrichtungen zum Einnehmen von Kohlen sind nicht vorhanden. — Trinkwasser wird auf der Tour von Königsberg bis zum Haff aus dem Pregel geschöpft. —

Schiffsunkosten-Rechnung für Schiff N., 280 cbm, beladen ein- und ausgehend:

	Einkommend.	Ausgehend.
An Hafengeld pro cbm 10 Pf. . . . .	M 28.—	M 28.—
„ Haupt-Zoll-Deklaration und Ladelisten etc. . . . .	„ 1.10	„ 1.20
„ Seepässe, Expeditionsbogen und Extra-Ungelder etc. . . . .	„ 1.20	„ 1.30
„ Lootse nach Pillau . . . . .	— —	„ 15.—
„ Klarirung 66 Last . . . . .	„ 19.80	„ 19.80
„ Baum- und Revier-Ungelder etc. . . . .	„ 1.10	„ 1.20
„ Einkassirung der Fracht $\frac{1}{2}$ 0/0.		
„ Befrachtungs-Kommission . . . . .	— —	„ 19.80
„ Expeditions-Provision . . . . .	— —	„ 13.20
	einkommend	„ 51.20
		M 150.70
Lootse von Pillau nach hier . . . . .		„ 15.—
		M 165.70

Rob. Kleyenstüber & Co., Schiffsmakler.  
Königsberg i. Pr.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Reparaturbedürftige Schiffe finden in Königsberg in beschränktem Masse Hilfsmittel. Docks existiren nicht. Die Schiffsbauwerft von G. Fechter hat Slips. Die Maschinenbauanstalt und Eisen-giesserei „Union“ übernimmt Schiffsreparaturen und setzt eiserne Platten ein. Drei Krähne, um schwere Gegenstände zu heben, Masten und Kessel aus- und einzunehmen, sind vorhanden. Geeignete Sände, um Schiffe auf den Grund zu setzen und den Schiffsboden zu untersuchen, existiren nicht. — Ein Taucherapparat ist vorhanden; derselbe gehört den Herren Stautien und Becker.

Konsulate. Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Russland, Norwegen-Schweden, Dänemark, Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien, Niederlande, Grossbritannien, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika, Spanien, Portugal, Frankreich, Griechenland.

Schiffsmakler. Rob. Kleyenstüber & Co., Marcus Cohn & Sohn, Storrer & Scott, Edw. u. Geo. Hay, A. Peters, Gustav Möller & Prentice, L. Chr. Wittus, T. H. Bähring. Den Schiffsmaklern ist verboten, ankommenden Schiffen entgegenzufahren, um ihnen ihre Dienste anzubieten.

Maklergebühren bei Schiffsbefrachtungen:

1. Bei Befrachtungen von Seeschiffen im Ganzen 30 Pf. pro Last	}	Vom Verfrachter und ebensoviel vom Befrachter.
2. Bei Stückbefrachtungen . . . . . 50		
3. Bei Befrachtungen von Binnenfahrzeugen . 15		

Werden letztere als Leichterfahrzeuge befrahctet, so hat nur der Verfrachter die Gebühr von 15 Pf. pro Last zu bezahlen.

Als Schiffslast wird angenommen:

Bei Wicken, Bohnen und Erbsen . . . . .	2500 kg
„ Weizen . . . . .	2400
„ Roggen . . . . .	2250

Bei Leinsaat, Rübsaat, Raps, Hanfsaat, Kleesaat, Gerste, Buchweizen, Buchweizen- grütze, Mohn, Kümmel, Mehl, Butter, Kirschsafft . . . . .	2000	kg
„ Hafer und Timotheesatt . . . . .	1500	„
„ Steinkohlen . . . . .	2250	„
„ Eisen, Kupfer, Talg, Potasche, Oele aller Art, Oelkuchen, Knochenkohle, Cement und Spiritus, Syrup und Rohzucker . . . . .	2000	„
„ Papier, Tauwerk und raffinirtem Zucker . . . . .	1500	„
„ Leinwand . . . . .	1250	„
„ Knochen, Flachs, Hanf, Sämereien, Borsten in Fässern und Hanfgarn . . . . .	1000	„
„ Lumpen, hydraulisch gepresst . . . . .	900	„
„ Heede, hydraulisch gepresst . . . . .	750	„
„ Flachs, Hanfheede und Lumpen, nicht hydraulisch gepresst, Häuten, Fellen, Haaren, Kunstwolle (Shoddy) und Hopfen . . . . .	600	„
„ Wolle, Federn, Federposen, leeren Fastagen, Möbeln, Cigarren . . . . .	500	„
„ Matten . . . . .	160	à 5 Stück
„ Getränken . . . . .	1756	Liter
„ Holz . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	cbm
„ Pipenstäben . . . . .	120	Stück
„ Heringen und Heringslake . . . . .	13	Tonnen
„ Sä- und Leinsaat in Tonnen . . . . .	12	„

See-Assekuranz-Gesellschaften. Vertreten sind: 1. Dresdener Allg. Vers.-Ges. für See- und Landtransport; 2. Fortuna, Allg. Vers.-Aktien-Ges. zu Berlin; 3. Aachen-Leipziger Vers.-Aktien-Ges. in Aachen; Helvetia, Allg. Vers.-Ges. in St. Gallen; 5. Deutscher Lloyd zu Berlin; 6. Rheinisch-Westphälische Rückvers.-Aktien-Ges. in M.-Gladbach; 7. Magdeburger Allg. Vers.-Aktien-Ges.; 8. Norddeutsche Vers.-Ges. in Hamburg; 9. Norddeutsche See-Vers.-Aktien-Ges. in Stettin; 10. Riunione Adriatica di Sicuota in Triest. Vertreter des Vereins Hamburger Assekuradeure: Gustav Hermes.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: C. R. Wermke. Agent des Lloyd Registry: E. und G. Hay. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän C. Herm. Tobias.

**Pfahlbude** oder **Passarge**. Leuchtfeuer: 54° 25' 37" N. Br., 19° 45' 5" O. L. v. Gr., Hafen von **Braunsberg**, Königr. Preussen, Prov. Ostpreussen, am Frischen Haff, an der Mündung der Passarge, 1,6 m Tiefe. Die Stadt Braunsberg (10 759 Einw.) liegt 3—4 Sm. landeinwärts an der Passarge, welch' letztere stellenweise nur 0,8 m Tiefe hat. Beladene Haff-Fahrzeuge müssen daher in Pfahlbude löschen; die Güter werden in Prähmen oder Booten nach Braunsberg hinaufgeschafft. Export: Korn und Holz. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 2 Schiffe mit 91 R. T., in Ballast 1 Schiff mit 42 R. T.; abgegangen mit Ladung 8 Schiffe mit 473 R. T. — An Hafengeld ist zu entrichten: Von Fahrzeugen mit 2 Tonnen Tragfähigkeit und mehr, wenn sie mindestens zur Hälfte beladen sind, ein- und ausgehend je 25 Pf. pro Tonne; wenn sie weniger als zur Hälfte beladen sind, je 18 Pf. pro Tonne; wenn sie geballastet oder leer sind, 12 Pf.; von Fahrzeugen unter 2 Tonnen Tragfähigkeit, wenn sie beladen sind, 15 Pf. pro Tonne, wenn sie geballastet oder leer sind, 5 Pf.

**Frauenburg**. Hafengefeuer: 54° 21' 40" N. Br., 19° 41' 1" O. L. v. Gr., Stadt (2618 Einw.) im Königr. Preussen, Prov. Ostpreussen, am Frischen Haff; kleiner Hafen mit 1 m Tiefe. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 10 Schiffe mit 470 R. T. — An Hafengeld ist zu zahlen: von leeren Fahrzeugen 6 Pf., von beladenen 13 Pf. pro Tonne Tragfähigkeit ein- oder ausgehend.

**Tolkemit**. Leuchtfeuer: 54° 19' 39" N. Br., 19° 31' 32" O. L. v. Gr. 2847 Einw. Stadt im Königr. Preussen, Prov. Westpreussen. Kleiner Hafen mit 2 m Tiefe.

**Stutthof**, 54° 19' 30" N. Br., 19° 11' O. L. v. Gr. 97 Einw.; in der Prov. Westpreussen, an der Königsberger Weichsel. Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 2 Schiffe mit 18 R. T., in Ballast oder leer 6 Schiffe mit 60 R. T.;

abgegangen mit Ladung 7 Schiffe mit 70 R. T., in Ballast oder leer 2 Schiffe mit 18 R. T.

**Elbing**, Kopf der Westmole an der Mündung des Elbing-Flusses, 54° 17' 5" N. Br., 19° 24' 35" O. L. v. Gr., 38 278 Einw., Stadt im Königr. Preussen, Prov. Westpreussen, am Fluss Elbing, ca. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Sm. von der Mündung desselben ins Frische Haff entfernt; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen, die Eisenbahn berührt die Stadt aber nicht unmittelbar. Elbing besass 1888 nur ein Segelschiff mit 397 R. T. und 3 Dampfschiffe mit 373 R. T. — Schiffsverkehr 1887: Angekommen mit Ladung 89 Schiffe mit 8028 R. T., worunter 43 Dampfschiffe mit 4995 R. T.; angekommen in Ballast oder leer 7 Dampfschiffe mit 1106 R. T.; abgegangen mit Ladung 60 Schiffe mit 5519 R. T., worunter 23 Dampfschiffe mit 3166 R. T. Haupthandelsartikel: Getreide und Holz.

Quarantänehafen nicht vorhanden.

**Hydrographisch-nautische Verhältnisse.** Das Elbinger Haff, i. e. südwestlichster Theil des Frischen Sees, und das Fahrwasser bis Elbing hat hinreichende Tiefe für kleinere Seeschiffe und Küstenfahrer bis zu 2,8 m Tiefgang. Bei starken Nord- und Südwinden steigt und fällt das Wasser um 40—50 cm. Das Fahrwasser auf dem Elbing-Fluss ist ausserordentlich eng. Beschreibung der Einfahrt ins Frische Haff siehe Pillau und Königsberg. Eine Seemeile unterhalb Elbing zweigt gen Westen der Krafföhl-Kanal ab, welcher den Elbing-Fluss mit dem Weichselgebiet verbindet. Nach Danzig existirt ferner eine direkte Wasser-Verbindung mittelst des Weichsel-Haff-Kanals, dessen Einfahrtsrinne im Elbinger Haff 2—3 m Tiefe besitzt. Oberhalb der Stadt Elbing, am Drauen-See, beginnt der Elbing-Oberländische Kanal, der weit in das Innere des Landes führt.

**Lootsenwesen.** Die See- und Hafflootsen-Bestimmungen siehe unter Pillau. Die Pillauer oder Königsberger Hafflootsen haben die nach Elbing bestimmten Schiffe, insoweit dieselben dem Lootsenzwange unterworfen sind, bis zum Hafenaufgang zu führen und die Lootsenflagge aufzustecken, worauf sich der Elbinger Lootse an Bord begiebt, um die Schiffe, wenn sie mit Gütern beladen sind, bis zum Packhofe, wenn aber die Ladungen aus Steinen oder Ballast bestehen, zum Ballastplatze, welchen der Hafenmeister jedesmal anweist, zu führen. Die Löschung geschieht in beiden Fällen dann, wenn die Schiffe bei dem Hauptzollamte entbleiet und revidirt worden sind. Während der Ballastlöschung bleibt der Lootse und eventuell auch der Steuerbeamte an Bord der Schiffe. Darauf fährt der Lootse die Schiffe bis zur Stadt oder an den Ort, wo die Ladungen angenommen werden sollen, und verlässt sie, sobald sie gehörig befestigt sind. In Elbing ist nur ein Lootse stationirt. Lootsenfahrzeuge giebt es nicht. — Das Lootsengeld von Pillau nach Elbing beträgt für Schiffe mit mehr als 250 cbm Raumgehalt M. 18 und ausserdem für jede Nacht, welche das Schiff auf dieser Reise zubringen sollte, M. 1.50 extra.

**Zollamtliche Behandlung** von aus See kommenden Schiffen, welche nicht in Pillau klarirt worden sind, erfolgt bei dem Hauptzollamte in Elbing.

**Schleppdienst.** Das der Kaufmannschaft von Elbing gehörige Dampfschiff „Hoffnung“ (20 Pferdekraft) schleppt nach folgendem Tarif: Vom Ende der Ostmole bis zur letzten Tonne und vice versa

für Segelschiffe unter	250 cbm	M	27
„ „	von 250—400	„	36
„ „	400—600	„	48
„ „	über 600	„	60.

Das Dampfschiff „Hoffnung“ ist gewöhnlich im Haff bei den Baggerarbeiten beschäftigt; es wird durch 2 Flaggen am Grossmast zum Schleppen herbeigerufen. Schlepptrosse hat das zu schleppende Schiff zu liefern.

**Hafenreglement etc.** Der Geltungsbereich der Strom-Polizei-Verordnung umfasst die Schiffahrtsstrecke im Elbing-Flusse von dem Zusammenlaufe der „Elbinger Laache“ mit der „engen Thiene“ oberhalb der Eisenbahnbrücke bis zum äussersten Molenkopfe an der Ausmündung des Elbing-Flusses in das Frische Haff.

Beim Durchgange durch den Hafenaum hat sich jeder Schiffsführer der Kontrolle wegen Entrichtung der Hafengelder zu unterwerfen. Das Hafengeld beträgt sowohl beim Ein-, wie Ausgange für beladene Schiffe 10 Pf. pro cbm, für leere Schiffe oder Schiffe in Ballast 5 Pf. pro cbm; ausserdem ist beim Eingang in den Hafen ein Stromgeld von  $1\frac{1}{2}$  Pf. pro cbm zu entrichten. — Für regelmässig fahrende Dampfschiffe sind Liegeplätze reservirt. Oeffentliche Lade- und Löschorrichtungen sind nicht vorhanden, wohl aber Privatkrähne. — Durch Ortsgebrauch ist die Lade- und Löschorzeit für Segelschiffe, wie folgt, festgestellt:

1. Ladetage für Schiffe bis 120 cbm 4 Werktage,  
    "      "      von 120—200 " 6 "  
    "      "      " 200—400 " 8 "  
    "      "      " über 400 cbm für jede 200 cbm 2 Werk-  
    tage mehr.

2. Löschtage ebenso wie oben, jedoch zuzüglich von 2 Werktagen, so dass Schiffe bis 120 cbm 6 Werktage zu löschen haben.

Das Liegegeld beträgt

bei Schiffen bis 120 cbm pro Tag	M 15
"      "      " 200 " " " "	24
"      "      " 400 " " " "	45
" noch grösseren Schiffen für je 200 cbm	24 M. pro Tag mehr.

Einkommende Schiffe müssen auf Verlangen den Ballast am Hafenhause löschen. — Der Trinkwasserbedarf wird aus dem Flusse entnommen.

Anstalten für Schiffreparaturen. In Elbing sind 2 Schiffswerften. Die grössere und weltbekannte Schiffsbau- und Maschinenfabrik von F. Schichau (Spezialität: Torpedo-Schiffe und grosse Dampfbagger) besitzt ein Schwimmdock für kleine Schiffe von 30 m Länge und Helgen und Vorrichtungen für den Bau grösserer, den Tiefenverhältnissen des Elbinger Fahrwassers entsprechender Schiffe. Tauchervorrichtungen sind nicht vorhanden.

Konsulate. Niederlande, Norwegen und Schweden sind durch einen Vicekonsul vertreten.

Schiffsmakler. Nur die Firma Abraham & Hinz befasst sich mit dem Klarirungs- und Befrachtungsgeschäft.

See-Assekuranz-Gesellschaften. Vertreten sind: 1. Azienda Assicuratrice, Triest; 2. Fortuna, Berlin; 3. Deutscher Lloyd, Berlin; 4. Union, Stettin.

Adressen. Agent des Bureau Veritas: C. R. Wermke, Königsberg. Surveyor des Lloyd Registry: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: vacant.

**Neu-Kuhren**, 54° 57' 20" N. Br., 20° 14' O. L. v. Gr. Badeort in der Prov. Ostpreussen im Königr. Preussen. 175 Einw.

**Kranz**, 54° 57' 50" N. Br., 20° 29' O. L. v. Gr. Badeort in der Prov. Ostpreussen, im Königr. Preussen. 1321 Einw. Rettungs- und Sturmsignal-Station.

**Kranz-Beek**, 54° 57' N. Br., 20° 30' 20" O. L. v. Gr. Ortschaft an der ins Kurische Haff mündenden Beeke; für Fahrzeuge mit weniger als 2 m Tiefgang zugänglich.

**Memel**. Leuchthurm: 55° 43' 45" N. Br., 21° 6' 6" O. L. v. Gr., 18748 Einw., nördlichste Stadt im Königr. Preussen, Prov. Ost-Preussen, am rechten Ufer des Memeler Tiefs, dem Abfluss des Kurischen Haffs in die Ostsee; Mittelpunkt für den Holzhandel an der Ostsee; an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Memel besass 1888: 35 Segelschiffe mit 12794 R. T. und 7 Dampfschiffe mit 1859 R. T. — Schiffsverkehr 1887: angekommen mit Ladung 451 Schiffe mit 97590 R. T., worunter 215 Dampfschiffe mit 154785 R. T.; ange-

kommen in Ballast oder leer 509 Schiffe mit 120 857 R. T., worunter 160 Dampfschiffe mit 77 403 R. T.; abgegangen mit Ladung 960 Schiffe mit 211 215 R. T., worunter 352 Dampfschiffe mit 122 352 R. T.; abgegangen in Ballast oder leer 27 Schiffe mit 9881 R. T., worunter 22 Dampfschiffe mit 8947 R. R. — Die Haupteinfuhr besteht in Salz, Kohlen, Petroleum, Heringen und Mauersteinen, die Hauptausfuhr in Holz, Getreide, Flachs, Hanf, Lumpen, Fellen und Leinsaat.

Quarantänehafen. Der nördliche Theil des Hafens an der Kurischen Nehrung (ein 52 Sm. langer, schmaler, niedriger, mit mächtigen Dünen besetzter Landstreifen, welcher das Kurische Haff von der Ostsee scheidet), gegenüber der Navigationschule, wird als Quarantänehafen benutzt. Unweit davon, auf der Spitze der Nehrung, befindet sich das Quarantäne-Lazareth.

Hydrographisch-nautische Verhältnisse. Die Anker-Rhede wird gefunden bei Tage: Die Baken in eins SOzO und die „Holländische Mütze“ (ein hoher Wald, 4 Sm. im Norden des Memeler Leuchthturms) in NNO peilend auf 18,8—22,6 m; des Nachts: Das Feuer auf dem Memeler Leuchthurm OSO per Kompass habend auch auf 18,8—22,6 m Wassertiefe. Bei auflandigen Stürmen auf dieser Rhede zu ankern, ist nicht rathsam, so lange ein Schiff die Küste noch frei segeln kann, denn die hier ankernden Schiffe arbeiten in den schweren Sturzwellen zu stark, als dass ohne sehr gute Anker, Ketten und Spill ein Abreiten des Sturmes möglich wäre. Bei heftigen Stürmen aus SW, W bis NW wird den Führern der nach Memel bestimmten Schiffe, besonders wenn letztere tiefgehend sind, dringend gerathen, in einem Abstände von 40—50 Sm. von der Küste beizudrehen, und erst nach Memel abzuhalten, wenn die Heftigkeit des Sturmes nachgelassen hat; denn die See verursacht bei solchen Stürmen eine hohe Brandung. Bei Stürmen aus S bis SW sollte gar kein Schiff versuchen einzusegeln, denn dann läuft die Küstenströmung nach Norden, der Haffstrom ist auslaufend und beide vereint versetzen das Schiff zu sehr nordwärts. Dagegen können, bei Stürmen aus W bis N, Schiffe von geringerem als 4,1 m Tiefgang nach den Signalen der Winkbake einlaufen, wenn diese genau und schnell befolgt werden. Die so einlaufenden Schiffe müssen möglichst viel Segel führen; und selbst wenn der Wind von achtern ist, darf der Klüver nicht fehlen, damit durch diesen, wenn das Schiff von einer hohen See quer geworfen werden sollte, dasselbe schnell wieder in den richtigen Kurs gebracht werden kann. — Beim Ansegeln von westwärts ist Memel kenntlich an dem hohen, schlanken Thurm der St. Johanniskirche, zwei anderen spitzen Kirchthürmen, den vielen Windmühlen, dem schachbrettartig roth und weiss gestrichenen Leuchthurm und den 3 Baken; gleichzeitig bildet die „Holländische Mütze“, ein hochgelegener Wald, 4 Sm. N per Kompass vom Leuchthurm entfernt, und der Fichtenwald von Schwarzort auf der Kurischen Nehrung (eine 100 km lange und 2 km breite Reihe von 20—60 m hohen Sanddünen) gute Landmarken. Wenn der Leuchthurm in Sicht ist, müssen ankommende Schiffe ihn OSO per Kompass von sich bringen und in diesem Kurse darauf zusteuern, bis sie etwas später die 3 Richtungsbaken gewahr werden und diese in eine gerade Linie bringen. Diese Baken alsdann sich deckend haltend, i. e. den Kurs per Kompass SOzO steuernd, führt auf die in 12,6 m Wassertiefe liegende, auf beiden Seiten zu passirende Ansegelungstonne (schwarz und rothe Bakentonne mit Aufschrift „Memel“). Im Seegat liegen alsdann an Steuerbordseite 4 rothe Spierentonnen mit rother Fahne und an Backbordseite 4 schwarze spitze Tonnen. Beim Einsegeln in das Seegat ist auf die Versetzung des Schiffes durch die Küstenströmung zu achten. Letztere ist vorherrschend von Süden und kann eine Schnelligkeit von 3—4 Knoten pro Stunde erreichen. Sie ist immer bei leichten Winden vorhanden. Nördliche Winde bringen einen von N kommenden Strom hervor, jedoch wird derselbe nicht so stark wie der entgegengesetzte. Bei günstiger Witterung kreuzt ein Lootsenkutter 4—6 Sm. von der Küste entfernt.

Die Stadt Memel liegt am rechten Ufer des Memeler Tiefs, dem Abfluss des Kurischen Haffs in die Ostsee, und an beiden Ufern des in das Memeler Tief mündenden kleinen Flusses „die Dange“. Zwischen der am südlichen Ufer der Dange liegenden Altstadt und dem Tief liegt eine alte, kleine Citadelle und daran



reihen sich gen Süden diverse Ortschaften und Niederlassungen, welche „die Schmelz“ genannt werden. Das Memeler Tief, zum grössten Theil eine gute und sichere Binnenrhede, erstreckt sich bis zum Schweinsrücken, einer Sandbank mit 0,3 m Wasser vis-à-vis dem Hafengebassin von Schmelz; dasselbe hat eine Breite von 380 m und in einer Breite von 2—300 m eine Tiefe von 6—9 m bei gutem Ankergrund. Zur Zeit können bei ganz ruhigem Wetter und bei mittlerem Wasserstande von + 0,46 m am Pegel im Lootsenhafen zu Memel Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 5,9 m einlaufen. Der untere Lauf der Dange, von der Eisenbahnbrücke bis zur Mündung (2,7 km), der eigentliche Binnenhafen, ist 35—38 m breit und bei mittlerem Wasserstande 4,4 m tief. Schiffe mit grösserem Tiefgange oder deren Ladung auf Flussfahrzeugen nach dem Inneren des Landes bestimmt sind, löschen in dem Tief. Innerhalb der Stadt Memel bis etwa 300 m oberhalb der Börsenbrücke ist die Dange zu beiden Seiten mit Bollwerken eingefasst; ihre Schiffbarkeit erstreckt sich bis Tauerlauken, 8 km oberhalb der Mündung. Da die weiter aufwärts fahrenden Schiffe die massive Eisenbahnbrücke nur mit umgelegten Masten passiren können, so ist dicht unterhalb derselben auf dem linken Ufer ein Mastenkrahn errichtet. Die Festungsgräben (2 m tief), welche die unweit der Dange-Mündung liegende alte Citadelle umgeben, werden als Liegestellen und zum Ueberwintern der Binnenfahrzeuge und kleineren Seeschiffe benutzt. Das Kurische Haff friert im Winter zu, während das Tief bis zur Mündung der Dange während des ganzen Winters zugänglich zu sein pflegt.

Am rechten Ufer des von 2 Molen eingefassten Tiefs liegt der Leuchthurm. An dem Thurm ist eine vertikale Stange angebracht, die über die Kuppel der Laterne hinausragt. Ein an derselben aufgezogener rother Ballon bedeutet, dass das Einfahren in den Hafen wegen Eises oder aus anderen Gründen nicht zulässig ist. Können einkommende Schiffe mit Lootsen besetzt werden, so weht an dem Topp dieser Stange eine gelbe Flagge; ist dies nicht der Fall, so darf nur dann eingesteuert werden, wenn an der 6 Kabel oberhalb stehenden Winkbake eine rothe Flagge weht, mit welcher die Kursrichtung angezeigt wird, und diese Winkbake, sowie die schwarze hölzerne Richtungs-bake nicht niedergelegt sind. Das Einwinken der Schiffe mit der Winkbake kann immer nur einen und zwar demjenigen Schiffe gelten, welches dem Seegat am nächsten ist. — Die Richtung des Stromes wird durch eine auf dem Lootsenwarthurm (am Süderballastplatz belegen) gehissste blaue Flagge signalisirt; bei eingehendem Strom weht die Flagge an der Ostseite und bei ausgehendem Strom an der Westseite des Thurmes. — In der Nähe des Lootsenwarthurms und des Lootsenhafens steht auch der Sturmsignal-Mast der Deutschen Seewarte; dieser zeigt bei Nacht ein rothes Feuer, wenn eine atmosphärische Störung gemeldet ist. Die Agentur der Seewarte verwaltet der Lootsenkommandeur. Am Norderballastplatze liegt die Navigationsschule, woselbst Chronometer verglichen werden können.

In Folge des überwiegenden Exportes in Memel (1886 liefen 90 % sämtlicher einkommenden Schiffe in Ballast ein), hat die Hafengebäude-Verwaltung dem Löschen des Ballastes besondere Obacht geben und den Süder- und Norderballastplatz zu dem Zwecke einrichten müssen. Beide liegen auf dem rechten Ufer des Tiefs. An dem Süderballastplatz darf jetzt wegen des hier stattfindenden Eisenbahnverkehrs Ballast nicht mehr ausgeladen werden, wohl aber an dem gegenüber liegenden Ufer der Nehrung bei Sandkrug (Wassertiefe 3,5 m) und an dem am linken Dange-Ufer gelegenen neuen Marktplatz und an einigen der Stadt Memel gehörigen Uferstrecken der Dange. Der Süderballastplatz mit 5 m Wassertiefe an der 305 m langen Quaimauer und der im Süden daran stossende, 250 m lange, 180 m breite und 5,7 m tiefe Winterhafen sind durch die Hafengebäude mit dem Bahnhof zu Memel verbunden und kann hier ein direktes Verladen aus den Schiffen in die Eisenbahnwagen stattfinden. Zwischen Winterhafen und Mündung der Dange befindet sich noch der fiskalische Bauhafen (4 m tief) und Bauhof. — Nach dem Ladeplatz am rechten Ufer der Dange unterhalb der Eisenbahnbrücke führt ein Zweigeleise der Hauptbahn. —

Südlich der Dange-Mündung, am rechten Ufer des Tiefs, liegen die Ortschaften „Schmelz“ (1792 Einw.) mit ihren ausgedehnten Holzlagern; vor jedem derselben

befinden sich kleine Ladebrücken, an welche die Schiffe zum Laden direkt anlegen können. Hier mündet der König-Wilhelms-Kanal, welcher zu dem Zwecke gebaut ist, um das auf Holzflößen und Flussfahrzeugen auf dem Atmatt-Strom aus den russischen Gouvernements Minsk und Volhynien kommende und zum Export bestimmte Holz sicher nach Memel zu bringen.

Bei Memel befinden sich 3 Rettungsstationen, und zwar eine auf der Nehrungsspitze, eine nördlich vom Seegat beim Dorfe Mellneraggen und eine bei der Navigationsschule.

**Lootsenwesen.** Es herrscht Lootsenzwang für alle aus- und eingehenden Seeschiffe. Von dieser Verpflichtung sind frei: 1. Alle kaiserlichen Fahrzeuge und zu Marinezwecken verwendeten Privatfahrzeuge, so lange diese von Offizieren der Kaiserlichen Marine geführt werden; 2. alle von der Königlichen Hafenbauverwaltung beschäftigten Fahrzeuge; 3. die Führer von offenen und Leichterfahrzeugen jeder Art; 4. die Führer von ganz oder theilweise bedeckten Fahrzeugen mit weniger als 2,85 m Tiefgang oder 170 cbm Rauminhalt beim Ausgehen aus dem Hafen und nachdem sie sich dieserhalb vorher im Lootsenbureau gemeldet haben; 5. wenn die vorhandenen Seelootsen zur Abgabe an die Schiffe nicht ausreichen, oder wenn stürmische Witterung, Eisgang etc. den Seelootsen verhindern, dem Schiffe bis auf die Rhede entgegenzukommen, ein Einwinken der Schiffe mittelst der Winkbake aber noch möglich ist. Der Lootsendienst beginnt mit Tagesanbruch und dauert bis Dunkelwerden. Es existiren 2 Lootsenkutter, von denen bei ruhigem Wetter einer vor dem Seegat in 4—6 Sm. Entfernung von der Küste kreuzt. Bei ganz ruhiger See werden die ansehlenden Schiffe mittelst Lootsen-Ruderbooten resp. -Segelbooten mit Lootsen besetzt. Vom Spätherbst bis zum Frühjahr steht der Pilotage auch ein fiskalischer Dampfer zu Lootsenzwecken zur Verfügung. Ein eigener Lootsendampfer ist im Bau. Unter dem Lootsenkommandeur stehen 4 Oberlootsen und 16 Seelootsen. Die Lootsenfahrzeuge führen die Flagge der Königlichen Lootsenfahrzeuge und die Lootsenkutter ausserdem im Grosssegel den Namen „Memel“. Ist das Wetter so arg, dass Lootsen von den Lootsenkuttern nicht mehr an Bord des ankommenden Schiffes gelangen können, so wird die Lootsenflagge vom Topp des Kutters fortgenommen; gestattet der Wind aber das Einsegeln des Schiffes, so wird an der Gaffel des Kutters eine rothe Flagge aufgezogen zum Zeichen, dass er vorsegeln wird und das Schiff ihm folgen soll. Bei diesem Manöver ist auch die Winkbake schon in Bereitschaft gesetzt, um damit gleichzeitig die Signale zu geben, nach denen sich der Führer des ankommenden Schiffes ebenfalls richten kann. Besondere Seelootsengelder werden nicht erhoben; nur wer sich beim Verholen eines Schiffes im Hafen eines Hafens lootsen bedient, zahlt Verholgebühren. Für die Haffschiffahrt giebt es keine angestellten Lootsen.

**Zollamtliche Behandlung.** Das Zollboot naht sich dem eingekommenen Schiffe behufs Einklarirung nicht früher, als bis dasselbe im Hafen vor Anker liegt.

**Schleppdienst.** Jedes ankommende Schiff, das durch einen Dampfer in den Hafen geschleppt sein will, hat 2 Flaggen untereinander am Topp oder an der Gaffel aufzuhissen und sich der rothen Anseglungstonne so viel als möglich zu nähern. An Schleppdampfern sind vorhanden: Die Schraubendampfer „Bravo“ (90 indic. Pfd.), „Anita“ (80 i. Pfd.), „Schwarzort“ (75 i. Pfd.), „Minge“ (60 i. Pfd.) und der Raddampfer „Einigkeit“ (150 i. Pfd.). Die Schlepptrosse hat das zu schleppende Schiff zu liefern. Feste Tarife für den Schleppdienst giebt es nicht, der Bugsirlohn muss jedesmal vereinbart werden.

**Hafenreglement etc.** Die Verwaltung des Hafenbezirks liegt der Hafenzoll-Kommission ob, deren Anordnungen unbedingte Folge zu geben ist. Der Hafenbezirk umfasst den Theil des Haffs, welcher zwischen dem Norderballastplatz und der Mündung des König-Wilhelms-Kanals liegt, den Winterhafen, die Dange bis oberhalb der Eisenbahnbrücke, den Festungsgraben, die daran gelegenen Quai- und die in- und ausserhalb der Stadt Memel und auf der Nehrung befindlichen Hafenanlagen. Das Fahrwasser beginnt bei der Anseglungstonne und er-

streckt sich von dort ostwärts bis zum Rettungsbootschuppen auf dem Norderballastplatz. Die Rhede von Memel erstreckt sich auf den Umkreis von 3 Sm., von der Anseglungstonne ab gerechnet, nach Norden, Westen und Süden. Jeder Schiffer ist verpflichtet, sich sofort nach der Ankunft im Hafen persönlich unter Vorzeigung seiner sämtlichen Schiffspapiere im See-Lootsenbureau zu melden.

Dampfschiffe dürfen in die Dange und den Winterhafen mit nicht mehr als halber Kraft einfahren oder darin verholen. Reservirte Liegeplätze haben nur die regelmässig auf Memel fahrenden Tour-Dampfer. Zum Laden und Löschen von Ballast, Kohlen und Salz existiren leichte Winden, für schwere Güter ein Krahn mit Handbetrieb, mit welchem Gegenstände bis zu 12 500 kg Gewicht gehoben werden können. Dieser Krahn steht auf der Quaimauer des Süderballastplatzes und ist so eingerichtet, dass eine Denison'sche Wiegemaschine daran angebracht werden kann, welche das Gewicht der gehobenen Stücke während des Wiegens angiebt. Für die Benutzung des Krahns wird pro 50 kg 3 Pf., und für die Benutzung der Denison'schen Waage bei Gegenständen bis 7500 kg M. 3, von 7500—10 000 kg M. 6, von 10 000—12 500 kg M. 9 erhoben. Besondere Einrichtungen für Einnehmen und Löschen von Kohlen existiren nicht. Für Löschen und Laden von Ballast sind 8 Pf. pro cbm zu zahlen, wofür auch die erforderlichen Stellagen geliefert werden. Zur Einnahme des Süswasserbedarfs sind Wasserboote vorhanden; das Trinkwasser wird der Dange oberhalb der Stadt entnommen. Eine besondere Lösch- und Ladeordnung existirt nicht.

An Hafenabgaben sind von allen seewärts ein- und ausgehenden Fahrzeugen zu zahlen:

1.	mit Ladung beim	Eingange	pro cbm	10 Pf.
		Ausgange	" "	10 "
2.	" Ballast	" Eingange	" "	5 "
	" "	" Ausgange	" "	5 "

Ausgenommen hiervon sind:

1. Fahrzeuge von 170 cbm oder weniger, welche die vorstehend sub 1 und 2 aufgeführten Abgaben nur mit 5, bzw. mit 2 Pf. pro cbm zu entrichten haben.

2. Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihres Raumgehalts nicht übersteigt.

3. Fahrzeuge, deren Ladung ausschliesslich in Dachpfannen, Dachschiefer, Cement, Granit, Gyps, Kalk, Mauerpflaster oder Ziegelsteinen aller Art, gemahlenem Cement in Tonnen, Kreide, Thon, Seegras, Seesand, Torf, Steinkohlen, Coaks, Kohlenschwefel oder Salz besteht, haben das Hafengeld nur nach den Sätzen für Ballastschiffe zu entrichten.

4. Für den Eingang sind Schiffe von mehr als 170 cbm frei, wenn sie aus den Häfen: Stralsund, Greifswald, Wolgast, Swinemünde, Kolbergermünde, Rügenwaldermünde, Stolpmünde, Danzig, Neufahrwasser, Pillau kommen und in den Hafen von Memel einlaufen, ohne in einem aussereuropäischen Hafen Ladung gelöscht oder eingenommen oder ihre Papiere gewechselt zu haben. —

Bei Benutzung des Winterhafens wird eine Abgabe von 2 Pf. pro cbm gezahlt. — Besondere Leuchtfeuer-, Baken- und Lootsengelder werden nicht erhoben.

Schiffsunkosten-Rechnung für Segelschiff N., 354,34 R. T. (1003,8 cbm), kommend von Kolberg mit Ballast, bestimmt nach Cardiff mit Ballen und Stäben:

An Hafen-Abgaben einkommend	à — $\mathcal{R}$ pro cbm	. . . . .	<i>M</i>	—
" " " ausgehend	à 10 $\mathcal{R}$ " "	. . . . .	"	100.30
" Winterhafen-Abgaben	à 2 $\mathcal{R}$ " "	. . . . .	"	20.06
" " " für überzählige Hölzer	à 1 $\mathcal{R}$ pro Stück u. Tag	. . . . .	"	—
" Ballast-Abgaben	à — $\mathcal{R}$ pro cbm	. . . . .	"	80.24
" Klarirungs-Provision einkommend	} à 10 $\mathcal{R}$ pro cbm	. . . . .	"	100.30
" " " ausgehend		. . . . .	"	—
" Inkasso-Provision	. . . . .	"	—	—
" Befrachtungs-Courtage	2½ % von £ 268.17.6. = £ 6.14.5. =	. . . . .	"	—
" <i>M</i> 136.95 und Chartepartie <i>M</i> 6	. . . . .	"	"	142.95
" Boot ein <i>M</i> 8.—, verholen <i>M</i> —, aus <i>M</i> 14.—	. . . . .	"	"	22.—

	Transport	M	465.85	
An Brückengeld	M 3.50, Ballastleute	M 23.—	26.50	
„ Dampfboot ein	M 88.—, verholen	M 10.—, aus	M 40.—	138.—
„ Telegramme	M 60.—, Porto, Insertionen, Zollboote	M 1.50	2.10	
„ Deklarationen etc.	M 4.50, Bewachungsgebühren	M —	4.50	
„ Stromlootsen	M 3.50; 1.50; 3.50; 2.—		10.50	
„ Messlohn für Kohlen			—	
„ Adress-Provision an den Ablader	24 M pro cbm		240.72	
„ Stauerlohn	75 M pr. Last, M 225.75.—, Holz-Transport	M 60.—	285.75	
„ laut Akkord			—	
„ Rettungsboot	M 0.50, Konsulatgebühren	M —	0.50	
„ Protest	M —, Statistische Marken	M —	—	
		M	1174.42	

Dampfschiff N., 905,22 R. T. (2561,1 cbm), kommend von Helsingör leer, bestimmt nach Grimsby mit Holzschwellen:

An H a f e n - A b g a b e n	einkommend à 5 M pro cbm	M	128.05	
„ „	ausgehend à 10 M „ „	M	256.10	
„ Winterhafen-Abgaben	à 2 M pro cbm	M	51.22	
„ „	für überzählige Hölzer à 1 M pro Stück u. Tag	M	—	
„ Ballast-Abgaben	à — M pro cbm	M	—	
„ Klarirungs-Provision	einkommend à — M pro cbm	}	100.—	
„ „	ausgehend à — M „ „			
„ Inkasso-Provision		M	—	
„ Befrachtungs-Courtagé	Chartepartie	M —	—	
„ Boot ein	M 10.—, verholen	M —, aus	M 20.—	30.—
„ Brückengeld	M —, Ballastleute	M —	—	
„ Dampfboot ein	M —, verholen	M —, aus	M —	—
„ Telegramme	M 6.50, Porto, Insertionen, Zollboote	M 5.25	11.75	
„ Deklarationen etc.	M 10.50, Bewachungsgebühren	M —	10.50	
„ Stromlootsen	M 5.—; 5.—; 6.—;		16.—	
„ Messlohn für Kohlen			—	
„ Adress-Provision an den Ablader			307.32	
„ Stauerlohn	60 M p. 8 Stück	M 749.85, Holz-Transport	M 76.83	826.68
„ Rettungsboot	M 2.—, Konsulat-Gebühren	M 2.50	4.50	
„ Protest	M 7.50, Statistische Marken	M —	7.50	
„ Englische Kirche			6.—	
„ Schlagbaum			15.—	
		M	1770.62	

R. Schneider, Schiffsmakler in Memel.

Anstalten für Schiffsreparaturen. Zur Zeit ist nur die Werft der Memeler Schiffszimmerer-Genossenschaft im Betriebe und können auf derselben an Segelschiffen Reparaturen aller Art ausgeführt werden. Die Werft liegt südlich von der Dange-Mündung am Haff und hat einen Helling für Schiffe bis zu 600 R.T. und 3 Kielbänke. Docks und Slips sind nicht vorhanden. In den Eisengiessereien und Maschinenfabriken der Herren E. Ongley u. Kroll können die meisten Reparaturen an Dampfern, sowie das Eisenzeug der Segelschiffe hergestellt, auch Gussstücke bis zu 3000 kg Gewicht ausgeführt und Bleche an eisernen Fahrzeugen angebracht werden. — Geeignete Sände, um Schiffe auf den Grund zu setzen und ihren Boden zu untersuchen, sind nicht vorhanden. — Die Königliche Hafenbau-Inspektion besitzt einen Taucherapparat; derselbe kann von Privatpersonen unter folgenden Bedingungen benutzt werden:

1. Für den Taucher ist für jeden angefangenen Kalendertag, an welchem er taucht und an welchem die Vorbereitung des Taucherapparates zum Gebrauche stattfindet, ohne Rücksicht auf die Zeitdauer des letzteren 9 M., und für jeden gestellten Hülfsmann 3 M. zu entrichten.

2. An Miethe für die Benutzung des Apparates ist für jeden angefangenen Kalendertag 45 M. zu zahlen.

3. Die bei der leihweisen Benutzung des Taucherapparates entstandenen Beschädigungen desselben sind auf Kosten des Leihers zu beseitigen und von letzterem auf Liquidation zu zahlen.

**Konsulate.** Folgende Staaten sind durch Konsuln vertreten: Italien, Niederlande, Dänemark, Norwegen-Schweden, Frankreich, Grossbritannien, Portugal, Belgien, Russland.

**Schiffsmakler.** Beeidigte Schiffsmakler giebt es nicht. Das Schiffsmaklergeschäft betreiben: R. Schneider, Eduard Krause, F. W. Ogilve, Adolf Carosus und A. H. Schwedersky. Es herrscht von Alters her der Brauch, dass die Schiffsmakler-Gehülfen den Schiffen im Haff entgegenfahren, um ihnen ihre Dienste anzubieten; in den meisten Fällen sind die ankommenden Schiffe indessen bereits an einen der obigen Schiffsmakler adressirt.

**See-Assekuranz-Gesellschaften.** 1862 bildete sich der Memeler Schiffversicherungs-Verein. An auswärtigen See-Assekuranz-Gesellschaften sind vertreten: 1. Aachen-Leipziger Vers.-Aktien-Ges. in Aachen; 2. Deutsche Allgem. Vers.-Aktien-Ges. in Stettin; 3. Deutsche Transport-Vers.-Ges. in Berlin; 4. Deutscher Lloyd, Berlin; 5. Fortuna in Berlin; 6. Schlesische Feuer-Vers.-Ges. in Breslau; 7. Mannheimer Vers.-Ges. in Mannheim; 8. Rhenania, Cöln; 9. Rheinisch-Westfälischer Lloyd, M. Gladbach; 10. Norddeutsche Vers.-Ges. in Hamburg. — Vertreter des Vereins Hamburger Assekuradeure: Graff & Baunitz.

**Adressen.** Agent des Bureau Veritas: W. Ranisch. Agent des Lloyd Registry: Mason Smith & Co.; Surveyor: W. Cordes in Rostock. Agent des Germanischen Lloyd: Kapitän W. Grau.

**Schwarzort**, 55° 32' 30" N. Br., 21° 7' 30" O. L. v. Gr., Prov. Ostpreussen, Königr. Preussen; grosses, durch die von dort betriebene Bernsteinbaggerei weltbekanntes, auf der Kurischen Nehrung an dem Kurischen Haff belegenes Dorf, mit einem Hafen von 195 m Länge, 150 m Breite und 2,5 m Tiefe, welcher zur Aufnahme der zur Zeit bei der Bernsteinfischerei in Thätigkeit befindlichen 23 Dampfbagger und 6 Bugsirdampfer bestimmt ist. 851 Einw.

**Nidden**, Leuchtthurm: 55° 18' 24" N. Br., 21° 0' 3" O. L. v. Gr., Fischerdorf auf der Kurischen Nehrung in der Prov. Ostpreussen, Königr. Preussen. Rettungs- und Sturmsignal-Station. 298 Einw.

**Rossitten**, 55° 9' 18" N. Br., 20° 51' 52" O. L. v. Gr., Dorf auf der Kurischen Nehrung, Prov. Ostpreussen, Königr. Preussen. Rettungs- und Sturmsignal-Station. 152 Einw.

**Labiau**, 54° 52' N. Br., 21° 7' O. L. v. Gr., Stadt (4750 Einw.) im Königr. Preussen, Prov. Ostpreussen, an der 2 Sm. unterhalb in das Kurische Haff mündenden Deime. Vor der Einfahrt in die Deime sind im Haff nur 2 m Wasser, bei Labiau selbst 4 m Wasser. Die sämtlichen Häfen des Kurischen Haffs sind nur von Schiffen mit höchstens 2 m Tiefgang zu erreichen. Stromfahrzeuge, welche das oft sehr unruhige Haff nicht befahren können, gehen bei Labiau aus der Deime in den „Grossen Friedrichsgraben“, einen Kanal, der längs dem Haffufer in den Nemonien, der südlichsten Mündung des Niemen, führt. Die Tiefe in der Einfahrt des Nemonien ist 1,6 m.



## Nachträge.

Zu Seite 42—44 (Holtenau und Schleswig-Holsteinischer Kanal):

Veränderung betreffend den Lootsenzwang auf der Eider und dem Schleswig-Holsteinischen Kanal vom 8. Juni 1889.

I. Dem Lootsenzwange unterliegen: a) Segelschiffe 1. auf der Strecke zwischen der Eidergaliote und Tönning alle Segelschiffe von mehr als 3 m Tiefgang; 2. auf der Strecke zwischen Tönning und Holtenau alle Segelschiffe von mehr als 28,7 m Länge oder 2,68 m Tiefgang. b) Dampfschiffe 1. auf der Strecke zwischen der Eidergaliote und Tönning alle Dampfschiffe von mehr als 3 m Tiefgang; 2. auf der Strecke zwischen Tönning und Holtenau alle Dampfschiffe ohne Unterschied mit der Massgabe, dass a) Personen- und Güter-Dampfschiffe von nicht mehr als 25 m Länge und 2,68 m Tiefgang, und b) Schleppdampfschiffe von nicht mehr als 2 m Tiefgang, auf der Strecke zwischen Tönning und Voorde bei nicht mehr als 22 m Länge und auf der Strecke zwischen Voorde und Holtenau bei nicht mehr als 19 m Länge dem Lootsenzwange dann nicht unterliegen, wenn sie von einem Schiffer geführt werden, der die Prüfung als Lootse für die genannte Strecke abgelegt hat.

II. Dem Lootsenzwange unterliegen nicht: 1. die zur Kaiserlichen Marine gehörigen Schiffe und Fahrzeuge; 2) die der Reichsverwaltung, einschliesslich der Kaiserlichen Kanal-Kommission und der Preussischen Staatsverwaltung gehörigen Schiffe, sowie diejenigen Privatfahrzeuge, welche für Rechnung der Kaiserlichen Marine oder einer der genannten Verwaltungen Transporte besorgen.

III. Auf der Strecke von Voorde bis Holtenau darf von keinem Schiffe zur Zeit mehr als ein Fahrzeug geschleppt werden.

IV. Als Mindestfahrzeit in den einzelnen Kanalhaltungen werden festgesetzt: für die Strecke von Voorde bis Kluvensiek 34 Minuten, für die Strecke von Kluvensiek bis Königsförde 35 Minuten, für die Strecke von Königsförde bis Rathmannsdorf 86 Minuten, für die Strecke von Rathmannsdorf bis Knoop 13 Minuten, für die Strecke von Knoop bis Holtenau 12 Minuten, für die Strecke von Holtenau bis zur Mündung 9 Minuten.

Die Schiffsführer sind verpflichtet, sich bei jeder Schleuse die Zeit der Ankunft und Abfahrt vom Schleusenmeister bescheinigen zu lassen und die Bescheinigung dem Schleusenmeister am Endpunkte des Kanals abzuliefern.

V. Alle bisherigen Einrichtungen und Vorschriften, sowie die erteilten Befreiungen vom Lootsenzwange, welche den Bestimmungen dieser Polizei-Verordnung zuwiderlaufen, sind aufgehoben.

Zu Seite 45 (Kiel):

An Stelle des Gongs auf dem Leuchtturm zu Friedrichsort ist ein Läutewerk aufgestellt, mit welchem bei nebligem oder unsichtigem Wetter in jeder Minute 5 einfache Glockenschläge hinter einander abgegeben werden sollen, welche durch Pausen von je 2 Sekunden von einander getrennt sind.

Zu Seite 48 (Kiel):

Polizei-Verordnung vom 10. Mai 1889 betreffend die Führung von Lichtern auf geschleppten Prähmen und Flößen im Hafen von Kiel.

Prähme und Flösse, welche auf dem Kieler Hafen geschleppt werden, haben von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang an dem äussersten hinteren Ende zwei weisse Lichter (Kugellaternen) in einer Entfernung von mindestens 1 m horizontal neben einander zu führen. Liegen die Prähme oder Flösse so wenig über Wasser, dass die Lichter auch auf erhöhten Gerüsten daselbst nicht sicher angebracht werden können, so müssen jene in einem Boote, welches hinter dem Prahm oder Flosse möglichst kurz im Tau zu nehmen ist, in 1 m Entfernung neben einander so aufgestellt werden, dass ihr Licht möglichst nach allen Seiten leuchtet. Es dürfen, abgesehen von Baggerprähmen, zugleich nicht mehr als zwei Prähme oder zwei Flösse geschleppt werden. Die schleppenden Dampfer haben die Lichter zu führen, welche in dem Artikel 4 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 vorgeschrieben sind.

Zu Seite 67 (Lübeck):

Die Schiffswerft des Herrn Steffen ist eingegangen.

Zu Seite 128 (Memel):

Die Ansegelungstonne im Memeler Seegat ist eine schwarz und rothe Bakentonne mit Ballon und Aufschrift Memel. Im Seegat liegen alsdann an Steuerbordseite 4 rothe Spierentonnen mit Aufschrift 1, 2, 3, 4 und an Backbordseite 3 schwarze spitze Tonnen mit Aufschrift A, B, C.





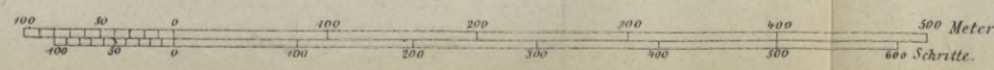
# PLAN VON LÜBECK NEBST UMGEBUNG.

Nachdruck verboten.

Friedrichsen: Die deutschen Seehäfen, Seite 61.



Die projektirten Hafenanlagen sind blau,  
die projektirten Geleisanlagen nebst  
Drehbrücke roth eingedruckt.







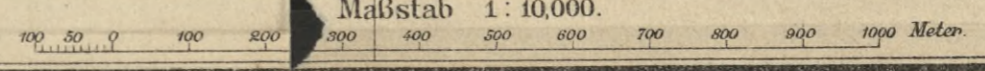
# KARTE VON STETTIN, GRABOW UND BREDOW

Nach amtlichen Quellen zusammengestellt im Januar 1889.

### Zeichenerklärung.

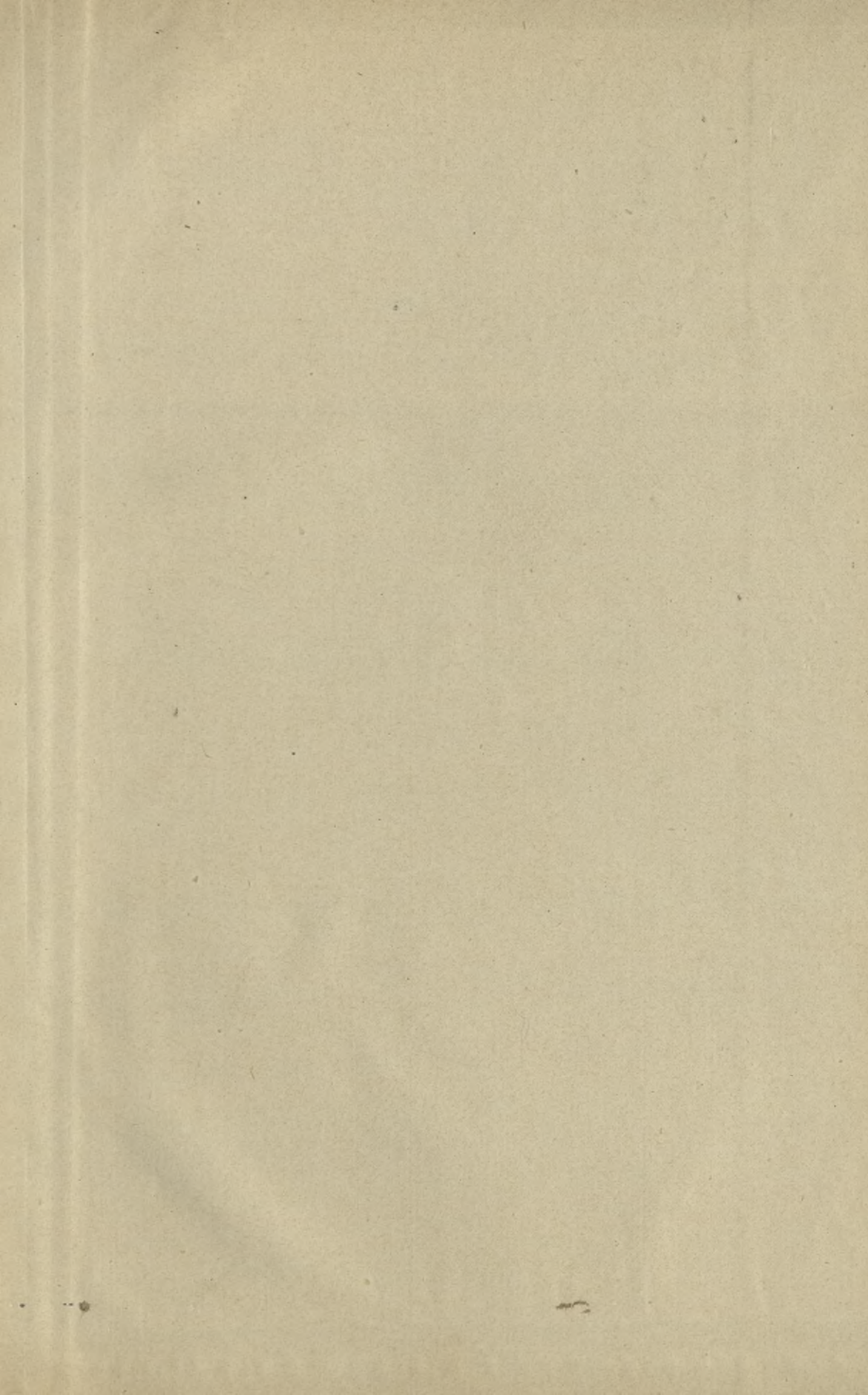
- Baufluchtlinien der projectirten Straßen.
- - - - - Grenzlinien der Gemeinde-Bezirke.
- — — — — Pferdebahn.

Maßstab 1 : 10.000.



BIBLIOTEKA  
KRAKÓW  
Politechniczna

S. 61







WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

DIDYJOTEKA GŁÓWNA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



III-307013

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300494