

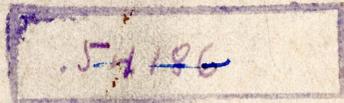


Usancen

für

Schiffer, Schiffsadressen, Befrachtungen,
Löschen und Laden

in Riga.



Der Druck wird gestattet. Riga, den 26. Januar 1860.

Censor C. Kästner.

Est. A

Tartu Riisiku Ülikooli
Raamatukogu

25 056

§. 1.

Jeder in Riga ankommende Schiffer ist verpflichtet, ein zur Schiffsklarierung berechtigtes Handlungshaus, als Commissionair oder Correspondenten anzunehmen, d. h. sich an dasselbe zu adressiren.

§. 2.

In Ballast oder mit eigener Ladung einkommende Schiffer, welche noch zu keiner Retourladung befrachtet sind (Ordre-Schiffe), wählen sich selbst ihren Correspondenten.

§. 3.

Schiffer, welche in Ballast oder mit eigener Ladung einkommen und bereits zu einer Rückladung befrachtet sind, adressiren sich an ihren Ablader, und falls deren mehrere sind, nach eigener Wahl, an einen derselben; behalten aber in der Bestimmung des Commissionairs für den Verkauf ihrer einkommenden Ladung, freie Hand.

§. 4.

Schiffer, welche mit Ladung auf Fracht einkommen und in der einkommenden Chartepartie sich zu keiner Adresse verbunden haben, adressiren sich, falls sie zu einer Rückladung bereits befrachtet sind oder dieselbe für Rheders Rechnung einzunehmen haben, an den Ablader, und wenn deren mehrere sind, nach eigener Wahl, an einen derselben.

§. 5.

Schiffer, welche mit Ladung auf Fracht einkommen, ohne dem vorstehenden §. gemäss für die Rückladung engagirt zu sein, adressiren sich an den Empfänger der einkommenden Ladung; falls aber deren mehrere sind, so entspringt aus der einkommenden Ladung keinerlei Verbindlichkeit zur Adresse.

§. 6.

Wenn in einer Chartepartie über einkommende Ladung, die Verpflichtung des Schiffers sich an den Correspondenten oder Commissionair des Befrachters zu adressiren, zwar ausgesprochen, dieser Correspondent aber nicht namhaft gemacht ist, so adressirt sich der Schiffer an denjenigen, der sich für diesen speciellen Fall als Correspondent oder Commissionair des Befrachters durch brieflichen Auftrag oder andere unzweideutige Beweise legitimirt. In Ermangelung solchen Nachweises, geht die Adresse an den Empfänger der Ladung oder, wenn deren mehrere sind, an denjenigen unter ihnen, dem der Befrachter die Chartepartie eingesandt hat.

§. 7.

Schiffer, welche mit Ladung auf Fracht einkommen und in der hierauf bezüglichen Chartepartie sich zu einer bestimmten Adresse verbunden haben, werden, falls sie sich im Auslande auch zu einer Rückladung verfrachtet hätten, der stillschweigenden Verpflichtung, sich an den Ablader zu adressiren, nicht überhoben. In solchen Fällen verbleibt die Klärung des Schiffes demjenigen Hause, dessen Berechtigung aus der ältern Chartepartie hervorgeht, wenn aber beide Chartepartien von demselben Datum sind, dem Ablader; der Schiffer hat die Commission auf einkommende Fracht nur dem Correspondenten des Befrachters der Herladung, dagegen aber das Adressgeld sowohl diesem, als auch dem Ablader, also zwiefach, zu entrichten.

§. 8.

Schiffer, welche die Verpflichtung eingingen, sich an das eine Haus einkommend und an das andere ausgehend zu adressiren, sind der im vorigen §. gegebenen Regel gemäss zur zwiefachen Erlegung des Adressgeldes verpflichtet.

§. 9.

Wenn in der Chartepartie über eine hier einzunehmende Ladung die Verpflichtung des Schiffers, sich an den Commissionair oder Correspon-

dentem des Befrachters zu adressiren, zwar ausgesprochen, dieser Commissionair aber nicht namhaft gemacht ist, so adressirt sich der Schiffer an dasjenige hiesige Handlungshaus, das sich für diesen speciellen Fall als Commissionair oder Correspondent des Befrachters, durch brieflichen Auftrag oder andere unzweideutige Beweise legitimirt. In Ermangelung solchen Nachweises geht die Adresse an den Ablader, und wenn deren mehrere sind, an denjenigen unter ihnen, dem der Befrachter die Chartepartie eingesandt hat.

§. 10.

Schiffe, welche die Bestimmung haben, Waaren zu laden, welche am dritten Orte frei am Bord ab Riga verkauft sind, adressiren sich, sofern die Chartepartie nicht ausdrücklich anders vorschreibt, an dasjenige Handlungshaus, welches von wegen des Beziehens der Ladung die Abschiffung zu überwachen hat, sei es kraft eines Auslieferungsscheines oder anderweitiger unzweideutiger Anordnung. Wäre aber zu solchem Zwecke Niemand da, so geht die Adresse des Schiffes an den Ablader, und wenn deren mehrere sind, nach Wahl des Schiffers, an einen derselben.

§. 11.

Da eine etwa mit der Clausel „frei von Commission oder Adressgeld“ oder dergl. im Auslande geschlossene Chartepartie nicht die usancemässigen Rechte eines dritten, d. h. des hiesigen Adressaten, beeinträchtigen kann, so steht es diesem auch in solchem Falle zu, Commission und Adressgeld, in gewöhnlicher Weise zu berechnen; er ist aber verpflichtet, den Schiffer mit den erforderlichen Legitimationen, behufs des Regresses auf seinen Befrachter, zu versehen.

§. 12.

Die stillschweigende Verbindlichkeit zur Adresse, welche sich aus den vorhergehenden §§. ergibt, findet in folgenden Fällen keine Anwendung:

- a) wenn in der Chartepartie ausdrücklich gesagt ist, dass der Schiffer in der Wahl des Commissionairs frei bleiben soll;
- b) wenn die im Auslande befrachteten Schiffsräume weniger als der Hälfte derjenigen Lastenzahl entspricht, die das Schiff laden kann.

§. 13.

Von der Verbindlichkeit zur Adresse, welche aus der einkommenden Ladung hervorgeht, es möge diese Verbindlichkeit eine stillschweigende (§. 5) oder eine in der Chartepartie ausgesprochene sein, kann ein Schiffer, welcher hier am Platze eine Rückfracht sucht, sich frei machen, wenn

er dem aus der einkommenden Ladung zur Adresse berechtigten Handlungshause:

- a) die Commission auf einkommende Fracht;
- b) das Adressgeld und
- c) die etwa bereits erlegten Klarirungs- oder anderen baaren Auslagen

vergütet.

§. 14.

Von der Verbindlichkeit zur Adresse, welche aus der ausgehenden Ladung hervorgeht und sofern dieselbe nicht in der Chartepartie ausgesprochen, sondern eine stillschweigende ist (§§. 3. 4. 7. 10.), kann der Schiffer sich ebenfalls frei machen, indem er dem zur Adresse berechtigten Ablader das Adressgeld und etwanige baare Auslagen vergütet.

§. 15

Die Be- und Verfrachtung eines Schiffes wird in streitigen Fällen documentirt: durch Vorzeigung der Chartepartie, der Befrachtungsnotiz des Maklers oder durch andere unzweideutige Beweise.

§. 16.

Etwanige Lichterfracht für einkommende Ladungen trägt in allen Fällen das Schiff, sofern nicht das Gegentheil in der Chartepartie ausdrücklich stipulirt ist.

§. 17.

Wenn aber ein Schiff mit innehabender Ladung Heringe, ohne Lichter bis zur Stadt gelangt, d. h. die Linie von dem Schlosse bis zu dem s. g. Durchbruche passirt ist, und durch die Seichtigkeit des Wassers verhindert wird, bei der Heringskaje anzulegen, so sind die zur Erleichterung des Schiffes erforderlichen Böte von der Ladung zu bezahlen.

§. 18.

In allen Fällen, wo die Ladung die Lichter- oder Bootsfracht zu tragen haben sollte, sind diese Kosten über die ganze Ladung, sowohl über den in Lichter gelöschtten, als den im Schiff verbliebenen Theil derselben gleichmässig, und zwar pro rata der einkommenden Schiffsfracht zu repartiren und auf Anforderung des Correspondenten des Schiffers, von den Ladungsinteressenten unweigerlich zu bezahlen.

§. 19.

Einkommende Ladungen werden an den vom Zollamte angeordneten Stellen gelöscht und ist der Schiffer zu solchem Ende verpflichtet, mit

seinem Schiffe dort anzulegen. Die in der Chartepartie bestimmten Löschtage nehmen ihren Anfang: Tages nachdem der Schiffer an der angewiesenen Stelle seinen Steg gemacht, die Besichtigung des Zollamtes erhalten und sich zum Löschen bereit erklärt hat.

§. 20.

Mit Ladung einkommende Schiffer, welche bestimmte Löschtage haben und Lichter brauchen, können, falls die Lichter von der Ladung zu stellen sind, nur diejenigen Tage, welche wirklich zum Löschen in die Lichter verwendet sind, in Anrechnung bringen, nicht aber die Zeit während welcher sie durch Witterung und höhere Gewalt am Löschen behindert, oder bei weiterer Versiegelung nach der Stadt im Revier aufgehalten werden. Hat aber der Schiffer selbst die Lichter zu stellen, so werden die Löschtage erst gezählt, wenn die Ladung im Lichter oder im Schiffe bei der Stadt angekommen und Lichter oder Schiff nach Anleitung des §. 19. zum Löschen bereit ist.

§. 21.

Unter „laufende Tage“ ist sowohl beim Löschen als Laden die ununterbrochene Zählung aller vollen 24 Stunden, von und mit dem ersten Lösch- oder Ladetage an, zu verstehen, so dass von der verstrichenen Zeit einzig und allein diejenigen Tage in Abzug kommen, wo der Schiffer etwa selbst und von sich aus im Löschen oder Laden Einhalt gethan hat, es sei durch Verhohlung oder Versiegelung des Schiffes oder durch andere nur seinerseits eingetretene Behinderung. Zur Ermittlung der beim Löschen oder Laden in Rechnung kommenden „Arbeitstage“ werden von den laufenden Tagen, nach vorstehender Norm, annoch gekürzt: alle Sonntage und obrigkeitlich angeordnete Feste, wo die Arbeit im Hafen nicht gestattet ist, oder die Luken vom Zollamte nicht geöffnet werden. Unter „bequeme Arbeitstage“ endlich sind, mit Beziehung auf die beiden vorhergehenden Sätze, diejenigen Arbeitstage zu verstehen, wo die Witterung, mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Ladung, beim Löschen oder Laden, kein Hinderniss verursacht.

§. 22.

Die einkommenden Ladungen Salz, Korn und Steinkohlen, überhaupt Sturzwaaren, auch Dachpfannen und Ziegel, werden dem Schiffer vom Rehling abgenommen. Alle anderen Waaren aber, in Stücken, Packen und Gebinden, muss der Schiffer mit seinen eigenen Leuten über den Steg seines Schiffes an das Ufer bringen, es sei denn dass bei der Befrachtung anders verabredet worden.

§. 23.

Wenn einkommende Frachtgelder in fremder Valuta angesetzt sind, so werden sie dem Schiffer nach dem Course vergütet, wie solcher an der ersten Wechselbörse nach beendigter Entlöschung der ganzen Ladung, in regulärem Uso, notirt worden.

§. 24.

Bei Befrachtungen (ausgenommen nach Grossbritannien und Irland), dient die Roggenlast als Basis. Man rechnet auf die Roggenlast:

Schüttwaaren.

Buchwaizen	gleich Gerste.	
Deddersaat	„ Hanfsaat.	
Erbsen , nach Holland, Belgien und Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 20 Procent mehr als für Roggen.	
do nach der Weser, ausgelieferte	Last von 40 Scheffel, Fracht 20 Procent mehr als für Roggen.	
do nach anderen Häfen, eingenommene	12 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.	
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	10 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.	
Futterkräutersaat	gleich Leinsaat.	
Gerste , nach Holland, Belgien, und Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 2 Gulden N. C. oder 4 Francs weniger als für Roggen.	
do nach der Weser, ausgelieferte	Last von 40 Scheffel, Fracht 1 Rthlr. Louisd'or weniger als für Roggen.	
do nach andern Häfen, eingenommene	16 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.	
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	13 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.	

Hafer , nach Holland, Belgien und Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 3 Gulden N. C. oder 6 Francs weniger als für Roggen.
do nach der Weser, ausgelieferte Last von	40 Scheffel, Fracht 1½ Rthlr. Louisd'or weniger als für Roggen.
Hafer nach andern Häfen, eingenommene	18 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	15 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
Hanfsaat , nach Holland, Belgien und Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 2 Gulden N. C. oder 4 Francs weniger als für Roggen.
do nach der Weser, ausgelieferte Last von	40 Scheffel, Fracht 1 Rthlr. Louisd'or weniger als für Roggen.
do nach andern Häfen, eingenommene	17 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	14 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
Leinsaat , nach Holland, Belgien u. Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 1 Gulden N. C. oder 2 Francs weniger als für Roggen.
do nach der Weser, ausgelieferte Last von	40 Scheffel, Fracht ½ Rthlr. Louisd'or weniger als für Roggen.
do nach andern Häfen, eingenommene	16 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
do in Säcken od. Kullen, eingenommene	13 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
Roggen , nach Holland, Belgien u. Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres.
do nach der Weser, ausgelieferte . .	40 Scheffel.

Roggen , nach andern Häfen, eingenommene	15 Tschetwert.
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	12 „
Waizen , nach Holland, Belgien und Frankreich, ausgelieferte	30 Hectolitres, Fracht 10 Procent mehr als für Roggen.
do nach der Weser, ausgelieferte	
Last von	40 Scheffel, Fracht 10 Procent mehr als für Roggen.
Waizen , nach andern Häfen eingenommene	13½ Tschetwert gleich 1 Last Roggen.
do in Säcken oder Kullen, eingenommene	11 Tschetwert gleich 1 Last Roggen.

Gewichtwaaren:

Anis , in Säcken	Netto	80 Pud.
Bettfedern und Daunen	„	30 „
Borsten	Brutto	80 „
Butter	„	90 „
Eisen	„	120 „
Federposen	„	30 „
Felle , rohe, von Kalb, Bock und Ziegen		
Netto	43¼ „	
Fleisch , gesalzenes	Brutto	90 „
Flachs , 1. u. 2. Sorte (Kron-, Hofsdreiband und Wrack)	Netto	60 Pud, Fracht 1 Gulden N. C. eventuell 2 Francs, 1 Mark Hamb. Banco oder ½ Rthlr. cour. weniger als für Roggen.
do 3. Sorte (Dreiband und Livl. Dreiband)	Netto	55 Pud, dieselbe Fracht wie für 60 Pud 1. u. 2. Sorte.
do 4. Sorte (Dreiband Wrack)	Netto	50 Pud, dieselbe Fracht wie für 60 Pud 1. u. 2. Sorte.
Flachsheede	Netto	40 Pud, dieselbe Fracht wie für 60 Pud 1. u. 2. Sorte.
Grütze , aller Art, gemessen gleich Gerste; gewogen	Brutto	100 Pud.

Hanf , 1. u. 2. Sorte (Rein-, Ausschuss- u. Drujaner Pass-) ohne Emballage	60 Pud, dieselbe Fracht wie für eine Last Roggen.
do 3. Sorte (Pass- und Schwarzer Pass-) ohne Emballage	55 Pud, dieselbe Fracht wie für 60 Pud 1. u. 2. Sorte.
do 1. u. 2. Sorte, emballirt Netto	55 Pud
do 3. Sorte, emballirt „	50 „
	} dieselbe Fracht wie für 60 Pud 1. u. 2. Sorte ohne Emballage.
Hanfheede oder Torse , ohne Emballage	40 Pud
do do emballirt Netto	35 „
	} dieselbe Fracht wie für 60 Pud Hanf 1. u. 2. Sorte ohne Emballage.

Anm. Hanf und Torse, mit Kabelgarn umspinnen, wird als nicht emballirt angesehen.

Hanfgarn Netto	65 Pud, Fracht wie für 60 Pud Hanf 1. u. 2. Sorte ohne Emballage.
Häute , rohe getrocknete Netto	43 $\frac{1}{3}$ Pud.
do gesalzene Brutto	90 „
Hausenblase „	60 „
Knochen , zerstückelte „	95 „
do gemahlene „	110 „
Knochenchwärze (Knochenschäum) nach Holland, Belgien und Frankreich ausgelieferte	24 Hectolitres.
Krollhaare , Pferdemähnen und Pferdeschweife	
	Brutto 50 Pud.
Kuh- und Ziegenhaare „	40 „
Kümmel in Säcken Netto	80 „
Kupfer „	120 „
Leder und Juften Brutto	60 „
Lichte , jeder Art „	90 „
Lumpen „	60 „
	dieselbe Fracht wie für Flachs 1. und 2. Sorte.
Mehl , in Säcken und Kullen „	90 „
Oel , jeder Art „	90 „
Oelkuchen „	100 „
Pottasche „	90 „

Seife	Brutto	90 Pud.
Speck und Schmalz	„	90 „
Tauwerk	„	80 „
Talg	„	90 „
Thran	„	90 „
Tabacksblätter, Kron	Netto	70 „
dito Wrack	„	50 „
Wachs, in Fässern	„	60 „
do in Säcken und Matten	„	80 „
Werg	„	50 „
Wolle	„	30 „

Stückgüter:

Brandwein und Spiritus	80 Oxhoft oder 144 Wedro.
Hasenfelle	3000 Stück.
Matten, dünnrändige	600 „
do dickrändige	400 „
do Kullen	400 „
Manufacturwaaren, als;	
Segeltuch und Pressenningtuch	60 Stück.
Schweres Raventuch	80 „
Leichtes Raventuch und Flämisch Lein	120 „
Säeleinsaat in Tonnen, nach den Ostsee-	
häfen	12 Tonnen, Fracht 1 Thaler weniger als für Roggen.
dito nach andern Häfen	12 Tonnen, Fracht 10 Proc. weniger als für Roggen.
Theer und Pech, nach ermitteltem Gewichte pr. 100 Pud Brutto.	

§. 25.

Von Holzwaaren (ausgenommen nach Grossbritannien und Irland) werden der Roggenlast gleich gerechnet:

Wagenschoss, s. g. englische	4½ Stück.
dito s. g. holländische	5 „
Halbe Wagenschoss, als Ladung, s. g. engl.	9 „
dito dito s. g. holl.	10 „
dito als Stauholz	13 „
Fassholz, als Stauholz	13 „
Kluftholz, von 2½ Fuss Länge, gestapelte	⅔ Faden,
der Faden zu 6 Fuss Höhe und 7 Fuss Länge. Andere Dimensionen im Verhältniss und als Stauholz ⅔ Fracht.	

Piepenstäbe.

	Dicke.	Breite.	Länge.	Durchschnitts- Dicke, Breite und Länge.	Inhalt.		circa 80 Cubikfuss auf die Roggen- last angenom- men.
					Französi- sche Cubikfuss.	Engl. Cubik- fuss.	
Altes französisches Maas.							
	Zoll	Zoll	Zoll	Zoll	1200 Stück.		Schock.
Doppelt grosse 9füss.	4 à 5	7 à 8	100 à 110	4 $\frac{1}{2}$. 7 $\frac{1}{2}$. 105.	2461	2979	ca. $\frac{1}{2}$
Grosse 8 „	3 $\frac{1}{2}$ à 4	7 à 8	96 à 100	3 $\frac{3}{4}$. 7 $\frac{1}{2}$. 98.	1914	2317	„ $\frac{2}{3}$
Doppelte 7 „	3 à 3 $\frac{1}{2}$	6 à 7	84 à 88	3 $\frac{1}{4}$. 6 $\frac{1}{2}$. 86.	1261 $\frac{2}{3}$	1527	„ 1
Halb doppelte . 6 „	3 à 3 $\frac{1}{2}$	6 à 7	72 à 78	3 $\frac{1}{4}$. 6 $\frac{1}{2}$. 75.	1100 $\frac{1}{4}$	1332	„ 1 $\frac{1}{5}$
do do . 7 „	2 $\frac{1}{2}$ à 3	5 à 6	84 à 88	2 $\frac{3}{4}$. 5 $\frac{1}{2}$. 86.	903 $\frac{1}{3}$	1093 $\frac{1}{2}$	„ 1 $\frac{1}{2}$
Enkelte 6 „	2 $\frac{1}{2}$ à 3	5 à 6	72 à 78	2 $\frac{3}{4}$. 5 $\frac{1}{2}$. 75.	787 $\frac{3}{4}$	953 $\frac{2}{3}$	„ 1 $\frac{2}{3}$
Halb enkelte . 3 $\frac{1}{2}$ „	2 $\frac{1}{2}$ à 3	5 à 6	36 à 40	2 $\frac{3}{4}$. 5 $\frac{1}{2}$. 38.	399 $\frac{1}{8}$	483	„ 3 $\frac{1}{3}$
Englisches Maass.							
Englische . . . 6 „	3	6	72 à 75	3. 6. 73 $\frac{1}{2}$.	—	918 $\frac{3}{4}$	„ 1 $\frac{2}{3}$

Andere hier nicht erwähnte Dimensionen im Verhältniss.

Piepenstäbe, als Stauholz bei Holzladungen verschifft, zahlen nur zwei Drittel Fracht.

Planken und Bretter . . . 80 } englische } Fracht fl. 4 Niederländ. Cour.
Bretterenden zum Verstaunen 120 } Cubikfuss } pr. Last weniger als für Roggen.

Sleepers, vierkantige 80 englische Cubikfuss. Fracht fl. 4 Niederl. Cour.
 pr. Last weniger als für Roggen.

dito runde . . . 70 „ dito Fracht fl. 4 Niederl. Cour.
 pr. Last weniger als für Roggen.

Holländische wahlkantige Balken, 80 laufende ausgelieferte alte Amsterdamer Fuss. — Fracht fl. 2 Niederl. Cour. pr. Last weniger als für Roggen.

Anm. Die Fracht für Holländische Balken wird nach Holland in Cents, nach anderen Ländern in Stüver pr. laufenden Fuss geschlossen und zwar ist fl. 1 pr. 80 laufende Fuss in der Fracht gleich $\frac{1}{4}$ Stüver oder 1 $\frac{1}{4}$ Cents für den laufenden alten Amsterdamer Fuss (z. B. die Fracht für Roggen ist nach Amsterdam

fl. 28 pr. ausgelieferte Last, so beträgt dieses à fl. 2 pr. Last weniger, fl. 26 für 80 laufende Fuss oder $32\frac{1}{2}$ Cents für einen laufenden Amsterdamer Fuss; — oder die Fracht nach Antwerpen ist für Roggen fl. 30 — für die ausgelieferte Last, so beträgt dieses fl. 2 pr. Last weniger, fl. 28 für 80 laufende Fuss oder 7 Stüver für einen laufenden Amsterdamer Fuss).

Zimmerbalken, 80 laufende alte Amsterdamer Fuss. Fracht fl. 3 Niederl. Cour. weniger als pr. Roggenlast oder $\frac{1}{4}$ Stüver oder $1\frac{1}{4}$ Cents weniger als für holländ. Balken pr. laufenden alten Amsterdamer Fuss.

Englische vierkantige Brussen, 80 laufende alte Amsterdamer Fuss. Fracht $\frac{1}{8}$ Stüver oder $\frac{5}{8}$ Cents mehr als die Fracht für holländische Balken.

Anm. 1. Wenn die Fracht für englische vierkantige Brussen pr. engl. laufenden Fuss geschlossen werden soll, so wird der Unterschied zwischen dem Amsterdamer und englischen Längenmaass $7\frac{7}{10}$ Procent betragend, zur Fracht geschlagen, was in den meisten Fällen etwa $\frac{1}{2}$ Stüver oder $2\frac{1}{2}$ Cents pr. laufenden englischen Fuss betragen möchte.

Anm. 2. Wenn die Fracht für vierkantige englische Brussen pr. englischen Cubikfuss geschlossen werden soll, so ist die Fracht pr. englischen Cubikfuss ungefähr zu 15 Procent weniger anzunehmen als pr. engl. laufenden Fuss (weil man englische vierkantige Brussen im Durchschnitt zu 13 Zoll in's Gevierte annehmen kann), z. B. wenn die Fracht für den laufenden engl. Fuss 6 Stüver ist, so wäre die Fracht für den englischen Cubikfuss zu 5 Stüver anzunehmen, wenn 7 dann zu 6, wenn 8 dann zu $6\frac{3}{4}$ u. s. w.

Anm. 3. Wenn holl. Balken pr. alten Amsterdamer Cubikfuss gefrachtet werden sollten, so wäre ebenfalls 15 Procent weniger zu bewilligen, als für den laufenden Amsterdamer Fuss (nämlich den holländischen Balken zu 11 à 13 Daum in's Gevierte angenommen).

Rundhölzer werden fast immer in die Rouge befrachtet, wenn aber Befrachtungen dafür pr. Last geschlossen werden: nach Holland 75 alte Amsterdamer Cubikfuss, gleich einer Roggenlast; nach anderen Häfen 65 englische. Fracht 3 fl. Niederländisch Cour. mehr als für englische Brussen.

§. 26.

Bei Befrachtungen nach Grossbritannien und Irland dient der Ton Flachs und Hanf erste und zweite Sorte als Basis. Man rechnet:

Schüttwaaren:

Buchwaizen, }
Deddersaat, } gleich Gerste.

Erbsen, Fracht 10 Procent mehr als für Waizen.

Futterkräutersaat, gleich Leinsaat.

Gerste, Fracht 15 Procent weniger als für Waizen.

Hafer, „ 22½ „ „ „ „

Hanfsaat, gleich Gerste.

Leinsaat, Fracht 10 Procent weniger als für Waizen.

Roggen, „ 7½ „ „ „ „

Waizen, die Fracht wird pr. Imperial Quarter bestimmt, und rechnet man dabei 97 Imperial Quarter gleich 10 Tons Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Wenn Schüttwaaren in Säcken verladen werden, so zahlen 100 Säcke à $\frac{2}{3}$ Tschetwert dieselbe Fracht wie 60 Quarter los im Schiff geladen.

Gewichtwaaren:

Bettfedern und Daunen, pr. Ton Brutto die doppelte Fracht von ein Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Borsten, pr. Ton Brutto, Fracht $\frac{1}{4}$ weniger als für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Butter, gleich Talg.

Eisen, pr. Ton, die Hälfte der Fracht für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Federposen, gleich Bettfedern.

Felle, rohe von Kalb, Bock und Ziegen, gleich Häute.

Flachs, 1. und 2. Sorte pr. Ton.

do. 3. Sorte 2 s. 6 d. pr. Ton mehr als für 1. und 2. Sorte.

do. 4. Sorte 5 s. pr. Ton mehr als für 1. und 2. Sorte.

Flachsheede, $\frac{1}{2}$ mehr pr. Ton als für Flachs 1. und 2. Sorte.

Hanf, 1. und 2. Sorte pr. Ton.

do. 3. Sorte 2 s. 6 d. pr. Ton mehr als für 1. und 2. Sorte.

Hanfheede oder Torse, $\frac{1}{2}$ mehr pr. Ton als für Hanf 1. und 2. Sorte.

Hanfgarn, pr. Ton Brutto 5 s. weniger als für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

- Häute**, rohe getrocknete, pr. Ton Brutto $\frac{3}{8}$ mehr als für Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
do. gesalzene, pr. Ton Brutto $\frac{2}{3}$ der Fracht für Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Hausenblase**, in Ballen pr. Ton Brutto dieselbe Fracht wie für $1\frac{1}{2}$ Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
do. in Fässern $\frac{1}{4}$ mehr als in Ballen.
- Knochen**, zerstückelte, pr. Ton $\frac{2}{3}$ der Fracht für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
do. gemahlene, pr. Ton die Hälfte der Fracht für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Krollhaare**, Pferdemaßen und Pferdeschweife pr. Ton Brutto, dieselbe Fracht wie für $1\frac{1}{3}$ Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Kuh- und Ziegenhaare**, pr. Ton Brutto dieselbe Fracht wie für $1\frac{2}{3}$ Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Kupfer**, gleich Eisen.
- Lichte** jeder Art, gleich Talg.
- Lumpen**, pr. Ton Brutto dieselbe Fracht wie für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Mehl**, in Säcken oder Kullen pr. Ton Brutto $\frac{2}{3}$ der Fracht, wie für Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Oel**, gleich Talg.
- Oelkuchen**, pr. Ton, Fracht ungefähr 10 Procent weniger als $\frac{2}{3}$ der Fracht für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Pottasche**, gleich Talg.
- Thran**, gleich Talg.
- Talg**, pr. Ton Brutto $\frac{2}{3}$ der Fracht für ein Ton Flachs und Hanf 1. u. 2. Sorte.
- Wachs**, in Matten gleich Talg.
do. in Fässern pr. Ton Brutto dieselbe Fracht wie für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
- Werg**, pr. Ton Brutto $\frac{1}{4}$ mehr als für das Ton Flachs und Hanf 1. u. 2. Sorte.
- Wolle**, pr. Ton Brutto, dieselbe Fracht wie für 2 Tons Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Stückgüter:

Hasenfelle, pr. 3000 Stück dieselbe Fracht wie für das Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Manufacturwaaren, als:

Segeltuch und Pressenningtuch	60 Stück	} dieselbe Fracht wie für 1 Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.
Schweres Raventuch	80 "	
Leichtes Raventuch und Flä-		
misch Lein	120 "	

Säeinsaat, für 12 Tonnen dieselbe Fracht wie für 1 Ton Flachs und Hanf 1. und 2. Sorte.

Holzwaaren:

Planken und Bretter, werden geschlossen pr. St. Petersburger Standard hundred, enthaltend 165 englische Cubikfuss.

Bretterenden zahlen $\frac{2}{3}$ der Fracht für Planken und Bretter.

Planken und Bretter, als Stauholz bei Balkenladungen desgleichen.

Vierkantige Brussen und Balken für das Load Stokmaass von 50 englischen Cubikfuss $\frac{1}{3}$ der Fracht für das St. Petersburger Standard Planken und Bretter.

Wagenschoss, für das ausgelieferte Load von 50 engl. Cubikfuss Stokmaass, nach dem höhern oder niedrigern Frachtenstand und, nach Umständen 3 bis 4 Schillinge mehr als für das Load vierkantiger Brussen oder Balken.

Halbe Wagenschoss und Fassholz als Theil der Ladung, dasselbe als für Wagenschoss. Wenn aber als Stauholz vom Schiffer verlangt, dann nur $\frac{2}{3}$ der Fracht für Wagenschoss.

Masten, Spieren und Handmasts, für das ausgelieferte Load von 50 englischen Cubikfuss Schnurmaass, nach dem höhern oder niedrigern Frachtenstand und, nach Umständen 4 bis 5 Schillinge mehr als für vierkantige Brussen und Balken.

Englische Stäbe von 3, 6 und 72 Zoll englisches Maass, für 1 Schock von 60 Stück dieselbe Fracht wie für 1 Load vierkantige Brussen. Als Stauholz die halbe Fracht.

Sleeper, vierkantige, für das Load von 50 engl. Cubikfuss, 2 bis 3 Schillinge mehr als für vierkantige Brussen.

Sleeper, runde, $\frac{1}{6}$ mehr als für vierkantige.

Kluftholz von $2\frac{1}{2}$ Fuss Länge, für den gestapelten Faden von 6 Fuss hoch und 7 Fuss lang, dieselbe Fracht wie für 2 Load vierkantige Brussen. Andere Dimensionen im Verhältniss und als Stauholz $\frac{2}{3}$ Fracht.

Splittholz, von 6 Fuss Länge, für den gestapelten Faden von 6 Fuss hoch und 6 Fuss lang, dieselbe Fracht wie für 4 Load vierkantige Brussen. Andere Dimensionen im Verhältnisse und als Stauholz $\frac{1}{2}$ Fracht.

§. 27.

Die Frachten werden in Voll geschlossen:

- a) für alle Waaren nach Grossbritannien und Irland;
- b) für Holzwaaren auch nach andern Häfen.

Dagegen werden Hayarie ordinaire und Caplaken für andere Güter nach folgenden Häfen bedungen und zwar:

- nach Kopenhagen zu Rthlr. $\frac{1}{2}$ Hamb. Bco. pr. Last.
 „ Norwegen 10 pCt. Hav. ordin. und 5 pCt. Caplaken auf den Betrag der Fracht.
 „ Schweden 5 pCt. Caplaken.
 „ Holland und nach der Ems fl. 1 pr. Last.
 „ allen andern Häfen der Nordsee } Rthlr. 1 Caplaken pr. Last.
 „ allen Häfen der Ostsee . . . }
 „ Belgien und nach allen südlicher gelegenen Häfen 10 pCt. Hav. ordin. und 5 pCt. Caplaken.

§. 28.

Schiff und Ladung tragen resp. sie betreffende Zölle und Abgaben sowohl hier, als am Bestimmungsorte, Havarien werden nach den Gesetzen und Usanzen der See repartirt und getragen.

§. 29.

Bei einer Befrachtung en Rouge stellt der Schiffer seinen ganzen Laderaum, mit Wegnahme der beweglichen Schotten, bei Gallioten, Kuffen und jeder Art Rundgatten, zur Disposition des Befrachters. Deck und Kajüte sind nicht mit einbegriffen, es sei denn, dass solches ausdrücklich verabredet wird.

§. 30.

Wer ein Schiff für volle und bequeme Ladung hier befrachtet, behält das Vorrecht zur Befrachtung des Decks und der Kajüte; falls der Schiffer also diese Räume ganz oder theilweise verfrachten will, kann es doch nur mit Zustimmung des Befrachters des ganzen Schiffsraumes geschehen, oder erst wenn derselbe, nachdem schon volle $\frac{3}{4}$ der Ladung eingenommen sind, noch keine bestimmte Zusage giebt.

§. 31.

Holzladungen werden mit der Bedingung geschlossen, dass der Schiffer bequeme Decklast zu voller Fracht erhält. Andere Güter dürfen auf dem Deck des Schiffes nicht geladen werden, es sei denn mit ausdrücklicher Genehmigung des Verschiffers.

§. 32.

Die zum Garnier nöthigen Matten liefert der Ablader; alles was sonst zum Garnier erforderlich ist, der Schiffer, es sei denn, dass in der einen oder andern Beziehung das Gegentheil verabredet worden. In jedem Falle muss der Schiffer die vom Ablader empfangenen Garnierungsgegenstände am Löschplatze frachtfrei abliefern.

§. 33.

Alle Kosten der Stauung und was damit in Verbindung steht, trägt das Schiff, ausgenommen bei en Rougefrachten, wo aber auch nur der Lohn des Stauermeisters vom Ablader bezahlt wird. Das Kostgeld für denselben, sowie Lohn und Kostgeld der Leute, imgleichen alle zur Stauung erforderlichen Geräthschaften, sind auch bei en Rougefrachten für Schiffsrechnung. Der Stauer wird bei en Rougefrachten vom Ablader, sonst immer vom Schiffer gewählt.

§. 34.

Etwanige Lichterfracht für ausgehende Ladungen trägt in allen Fällen das Schiff, sofern das Gegentheil nicht etwa in einer auswärts geschlossenen Chartepartie ausdrücklich stipulirt worden, und in welchem Falle die Lichterfracht nach Analogie von §. 18. auf die ganze Ladung vertheilt wird.

§. 35.

Wenn ein in Riga befrachteter Schiffer in seinem Bestimmungshafen Lichterfahrzeuge bedürfen sollte, so richtet man sich, falls in der Chartepartie nicht anders stipulirt worden, hinsichtlich der Lichterkosten nach der Usance des Entloschungshafens.

§. 36.

Bei hiesigen Befrachtungen werden die Ladetage in der Regel nicht bestimmt; der Befrachter verpflichtet sich aber das Schiff prompt und ohne Aufenthalt zu beladen. Zum Löschen der hier eingenommenen Ladung im Bestimmungshafen werden gewöhnlich auf ein Schiff von 80 bis 100 Roggenlasten nach dem Continent 14 laufende Tage, sowie der Werth von 40 Gulden holl. Courant für jeden Ueberliegetag, angenommen und für kleinere und grössere Schiffe im Verhältniss. Nach brittischen Häfen rechnet man gewöhnlich einen laufenden Loschtag auf je 100 Quarters Schiffsgrösse und 3 bis 4 £ sterl. für jeden Ueberliegetag. Wenn keine Löschtage in der Chartepartie bestimmt sein sollten, so gilt das Costume des Bestimmungshafens.

§. 37.

Schiffer, welche zur Rückladung befrachtet einkommen oder hier befrachtet werden, mit der Clausel: „nach Abkunft der Strusen zu laden“, oder dem ähnlich, zählen die etwa in der Chartepartie stipulirten Ladetage, falls sie nicht früher zu laden anfangen, von und mit dem zweiten Tage, nachdem der grössere Theil der Strusen eingetroffen ist, welche mit der zu ladenden Waare erwartet werden.

§. 38.

Für Schiffe, welche Hanf und Oel laden sollen, sind die Clauseln: „nach Ankunft der Strusen zu laden“ und „nach Eröffnung der Wraake zu laden“, gleichbedeutend, und zählen in diesem Falle die Ladetage von und mit dem zweiten Tage, nachdem die bezügliche Wraake eröffnet ist.

§. 39.

Bei Befrachtungen für Saeleinsaat mit der Clausel: „nach Eintreffen der Zufuhr zu laden“ und ähnliche, zählen die Ladetage, falls mit dem Laden nicht früher angefangen wird, von und mit dem zweiten Tage, nachdem die allgemeinen Saesaatverladungen nach der in der Chartepartie bezeichneten Destinationsgegend begonnen haben.

§. 40.

Zur Holzladung befrachtet einkommende Schiffer sind berechtigt, falls sie bei der Stadt und bis inclusive Catharinendamm laden, am vierten Tage, falls sie aber weiter im Revier, inclusive Bucht und Rhede laden, am fünften Tage nach geschehener Meldung beim Ablader, Ladung zu erhalten. Etwa in der Chartepartie stipulirte Ladetage werden von diesem resp. vierten und fünften Tage an gerechnet, vorausgesetzt dass der Schiffer alsdann auch effective zum Laden bereit gewesen ist. Der Ablader kann in keinem Falle verbunden werden, Holzwaaren früher an's Schiff zu stellen, einerseits weil die localen Verhältnisse es unmöglich machen, andererseits weil sogar ein in Ballast eingekommener Schiffer füglich nicht früher zum Laden bereit sein kann, es sei denn, dass er sich seines Ballastes auf gesetzwidrige Weise entledigt habe.

§. 41.

Schiffer, welche für Holzladungen, es sei hier oder im Auslande, befrachtet sind und gewisse Tage für das Laden ausbedungen haben, können nur dann und in so weit auf einen Ersatz für Ueberliegetage Anspruch machen, als sie nachzuweisen vermögen, dass ihnen, mit Berücksichtigung der angegebenen Durchschnittslänge, genügend Holz von möglichst passenden Längen an der Seite des Schiffes gemangelt habe oder, in Hinsicht auf §. 44, in dem Bolderaaschen Holzhafen nicht zu ihrer Disposition gestellt worden sei. Für durch den Schiffer selbst im Beladen seines Schiffes verursachten Aufenthalt kann der Befrachter ebensowenig aufkommen, als für etwanige ungünstige Witterungsverhältnisse, die den Schiffer hindern seine Ladung hinauszuführen.

§. 42.

Der Schiffer ist verpflichtet, sich mit dem Schiffe an der ihm vom Ablader angewiesenen Stelle zum Empfang der Ladung hinzulegen, es sei

an Kajen oder Brücken, wenn vom Lande, oder auf dem Strome, wenn aus Strusen oder Böten geladen werden soll, alles vorausgesetzt, dass der Schiffer hin und zurückfliessen kann. Etwa stipulirte Ladetage können erst zu zählen anfangen, nachdem der Schiffer die ihm somit, doch ohne Verzug anzuweisende Ladestelle mit seinem Schiffe erreicht und sich zum Laden bereit erklärt hat, auch wirklich bereit ist. Jedoch kann kein Schiffer gezwungen werden, an mehr als an zwei Stellen zu laden, wenn die Ladung aus einem Artikel besteht, und nicht an mehr als drei Stellen bei einer Ladung von verschiedenen Artikeln.

§. 43.

Schiffer, welche unterhalb der Stadt Lichter brauchen, sind verpflichtet, entweder die ganze Ladung (ausgenommen Holz, siehe §. 44.) bei der Stadt einzunehmen, um später nach Bedürfniss zu loschen oder das Quantum, welches in Lichter gehen soll, genau anzugeben, indem die Connoisements in beiden Fällen vor Abgang des Schiffes oder der Lichter von der Stadt, vom Schiffer gezeichnet werden müssen.

§. 44.

Holzwaaren werden dem Schiffer frei an die Seite des Schiffes bis Bolderaa geliefert, doch ist der Schiffer verpflichtet, die Ladung ganz oder theilweise an der ihm vom Ablader angewiesenen Stelle im Revier einzunehmen, wo er mit seinem Schiffe hin- und zurückfliessen kann. Bei grösserem Tiefgange des Schiffes oder auch sonst auf Verlangen des Abladers, ist der Schiffer verpflichtet, die Holzwaaren in der Bolderaa oder in den Bolderaaschen Holzhäfen entgegenzunehmen und von dort mit seinen eigenen Leuten oder auf seine Kosten, nach dem in der Bolderaa, in der Bucht (zwischen Festung und Leuchtthurm) und auf der Rhede liegenden Schiffe zu flössen oder zu transportiren.

§. 45.

Die Schiffer sind verpflichtet, die Holzwaaren, welche sie an der Seite ihres Schiffes oder in der Bolderaa und den Bolderaaschen Holzhäfen in Empfang nehmen, mit äusserster Sorgfalt unter Obhut zu halten und vor Zerstreung zu bewahren, indem sie sonst für jeden Verlust verantwortlich bleiben. Ereignete es sich aber dennoch, dass solche Holzwaaren durch starken Sturm oder sonst höhere Gewalt zerstreut würden und verloren gingen, so hat der Schiffer, nach Ausweis der von ihm oder seinem Steuermann erteilten Quittung, auch über solche verlorene Hölzer das Connoissement zu zeichnen (siehe §. 48.), und wie in Fällen der Havarie, durch Protest und Seeverklärung den Beweis seiner Rechtfertigung zu führen.

§. 46.

Sturzwaaren los und in Säcken, auch Mehl und Grütze in Säcken oder Kullen, werden dem Schiffer an der Luke, Rauchwaaren aber und alle Güter in Packen, Tonnen und Fässern am Ufer geliefert.

§. 47.

Ausser bei Holz, dürfen unter den Ladungen nur trockene Steine als Ballast genommen, und es darf zwischen den Gütern kein feuchtes Holz verstauet werden. Bei Rauchwaaren und andern emballirten und Schraubgütern dürfen die Packen und Bünde nicht geöffnet oder gebrochen, die Taue, mit denen sie geschnürt sind, nicht zerschnitten oder absichtlich abgestreift werden, bei Verlust der Fracht für jeden erweislich geöffneten oder aufgebrochenen Bund oder Packen.

Verschiedene Sturzwaaren, in demselben Schiffe geladen, müssen sorgfältig von einander abgesondert werden, so auch Sturzwaaren, wenn sie mit andern Gütern zusammen geladen werden. — Bei Saat in Tonnen dürfen beim Einpassen derselben keine Schrauben angelegt, auch nicht die Kimmen und Böden der Tonnen gebrochen oder eingestossen werden. — Holzwaaren dürfen weder gekappt, behauen, geschnitten, gesägt noch gespalten werden.

§. 48.

Die Connoissemerte dürfen von den Schiffern allenfalls nur mit folgenden Vorbehalten gezeichnet werden, als:

- a) bei Sturzwaaren, wenn der Schiffer nicht beim Messen gegenwärtig gewesen: „Maass unbekannt;“
- b) bei Gewichtwaaren, wenn sie nicht in des Schiffers Gegenwart gewogen worden: „Gewicht unbekannt;“
- c) bei flüssigen Waaren: „Frei von Leccage;“
- d) bei Saat in Tonnen: „Frei von Spillage;“
- e) bei emballirten Gütern: „Inhalt unbekannt;“
- f) bei durch Sturm verloren gegangenen Holzwaaren, wenn der Schiffer darüber Protest und Seeerklärung gemacht hat:
 „ . . . Stück laut Verklarung verloren.“

§. 49.

Die Kosten für etwaniges Bugsiren oder Warpen des Schiffes in segelbarem Wasser, es sei durch Dampfer oder sonst, trägt der Schiffer, ausgenommen in Havariiefällen oder falls er mit dem Ladungseigenthümer ausdrücklich anders verabredet hat.