

N:r 12

W. v. Hallwyl

Debet.

För varor, inkomna med Skepparen

diener

d. 5/1

		Kronor.	öre.
B & S 876			
Tull	/	16	80
Böter enligt	§. Tullstadgan		
Hamnafgift			12
Summa		16	92

Stockholm af Tullkammaren den

11/1

1892.

Wahlberg

Oifvanstående afgiftsbelopp qvitteras, med förbehåll att räkningen genast förevisas på Tullkammaren för anteckning, hvarförinnan detta qvitto icke eger gällande kraft.

Stockholm af Tulluppbördskontoret den

11/1

1892.

Anteckn. på Tullkammaren.

Anteckn.

Gengst
Lobmeyer

875/1279

Utdrag af Kongl. Maj:ts nådiga Tullstadga d. 2 Nov. 1877.

§. 21.

Godsegare åligger att till tullkammaren aflemna angifningsinlägga å allt det gods, som för hans räkning inkommit, antingen det är ämnadt till direkt förtullning, till fri disposition, till uppläggning å nederlag eller transitupplag eller till omedelbar transitförsändning, i Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping inom åtta, och på andra ställen inom fyra dagar, räknade från den dag, då skepparens märkrulla, enligt åtecknad bevis, blifvit till tullförvaltningen i lossningsorten ingifven, eller, om godset genom omedelbar transitförsändelse från annan tullplats anländt, från ankomstdagen. Sker ej angifning inom den tid, som nu sagd är, böte godsegaren för gods, som skall förtullas eller på nederlag uppläggas, en tiondedel af tullafgiften, för tullfritt gods en half procent af dess gångbara värde, samt för gods, som är ämnadt till uppläggning å transitupplag eller till omedelbar transitförsändning, ett belopp, motsvarande den för transitupplag stadgade högsta afgift, dock för allt med samma ligenhet till honom inkommet gods icke i något fall öfver femtio kronor.

§. 30.

Mom. 1. Inom trettio dagar, räknade från den, då fartygs märkrulla enligt §. 15 blifvit till tullförvaltningen aflemnad eller genom omedelbar transitförsändelse befordradt gods enligt §. 21 till förtullningsorten anländt, skola belöpande tull, så framt ej godset blifvit till nederlag eller transitupplag angifvet, äfvensom fartygsavgifter, der sådana ifrågakomma, vara erlagda, vid påföljd af böter, motsvarande för hvarje dag, hvarunder betalningen derutöfver fördröjes, en femtedels procent af afgiftsbeloppet.

Mom. 2. Det åligger jemväl godsegare att, inom den i mom. 1 stadgade tid, från packhuset, efter föregången tullbehandling, afhenta till honom ankommet gods. Sker det ej, böte han för hvarje dag, hvarunder godset i packhuset längre qvarligger, om godset är tullpliktigt, en femtedels procent af tullafgiften och, om det är tullfritt, en tiondedels procent af dess gångbara värde. Böter för underlåten betalning af tull och för godsets qvarliggande i packhus må dock ej för samma tid beräknas.

§. 31.

Mom. 1. Böter enligt §. 30 må ej beräknas för mera än trettio dagar efter den, då tullafgiften senast skolat erläggas och godset från packhuset vara afhemtadt. Har ej godsegaren vid trettionde dagens utgång tullbehandladt gods från packhuset afhemtadt eller tullafgiften för detsamma erlagt, då skall godset genom tullförvaltningens försorg å behörigen utlyst auktion försäljas. Är tullpliktigt gods på grund af tillåtelsen i §. 28 mot säkerhet för tullen från packhuset afhemtadt, men afgiften därför ej å sagda tid erlagd, varde aflemnad säkerhetshandling likaledes genom offentligt utrop försäld eller, der så finnes erforderligt, annan åtgärd af tullförvaltningen vidtagen för att af den ställda säkerheten göra tullverket betäckt; och må utlyst auktion icke till följd af sedermera gjordt erbjudande af likvid inställas.

Stockholm den 11/

1892

Herr

W. van Halbe

Debet

Stockholms Packhuskarlars Dragarepenningar.

NILS ANDERSSONS PAPPH, STOCKHOLM

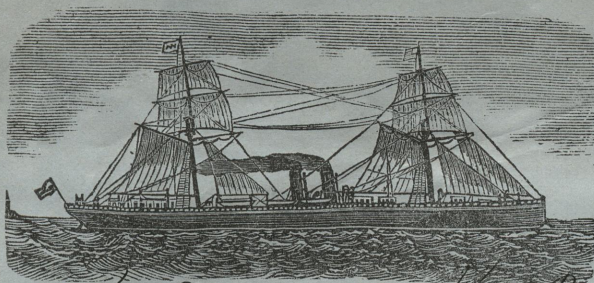
Datum.	Skepparen.		Kronor.	öre.
	Linnen	1 Lada Glas		12
	12			
			875/	279

Betalt
J. F. WENNMAN
A. D. 1892

U. F. WENNHAU
ALDEN
MADE IN

H. M. GEHRCKENS
HAMBURG

Dampfschiffslinien nach Ostschweden und Norrland.



Kr 2,00 + 25 % Kr 2,50.

Agenten:

Norrköping H. Unér.
Stockholm Nordström & Thulin.
Gefle P. J. Haegerstrand.
Sundsvall C. G. Wickberg.

Fracht à	Kr.	franco
Primage	"	
Nachnahme	22 00	19 96
Incaso Spesen	2	40
Total	Kr.	19 96

Qvittas
Stockholm den 11/1
Nordström & Thulin
b. Haegerstrand

Fracht, Nachnahme und sonstige Spesen gegen Auslieferung der Güter zahlbar, welche der Capitain bis zur vollen Zahlung aller darauf haftenden Spesen zu halten berechtigt sein soll.

Zu haben bei H. O. Persiehl, Hamburg, I. Brandstwierte 18.
Form. 227. 2000. 6. 91.

Diemel

Ich

in Hamburg ladet, um nach Stockholm zu fahren, mir das Recht vorbehaltend, mit oder ohne Lootsen zu fahren, Schiffen in allen Positionen beizustehen und einzubringen, irgend andere Häfen anzulaufen gleichviel in welcher Richtung und die Ladung daselbst in andere Dampfer oder Fahrzeuge behufs Weiterbeförderung an ihren Bestimmungsort umzuladen für Schiffs-Rechnung und Eigners Gefahr, bescheinige folgende Güter von Herrn Erlauchs Frau Gräfin Hollewijk

B & S 876 Kiste geschliff. Glassteine 29 1/2 Kg

mit nebenstehenden Zeichen anscheinend gut und wohlbeschaffen empfangen zu haben, um sie nach zurückgelegter glücklicher Reise im nämlichen Zustand abzuliefern in Stockholm oder so nahe das Schiff ohne Gefährdung fahren kann an Erlauchs Frau Gräfin Hollewijk oder seinen oder ihren Vertreter gegen Zahlung der Fracht und Nachnahme-Spesen wie nebstehend.

Für jede Gefahr und Zufälle durch höhere Gewalt, durch die Feinde des Reichs, Seeräuber, Diebe oder Diebstähle gleichviel welcher Art, und ob durch die Mannschaft, Passagier, Stauer resp. Arbeitsleute oder durch irgend sonstige Personen, ob in Diensten des Schiffsrheders oder nicht, ob an Bord oder nicht, ob auf See oder auf Land etc. herbeigeführt oder durch die See oder Maschinerie veranlasst, sowie durch falsche oder vernachlässigte Führung des Schiffes durch Capitain, Lootsen, Maschinisten oder wem immer das Schiff anvertraut, herbeigeführt, sind die Eigner des Schiffes in keinem Falle verantwortlich. Maass, Gewicht, Inhalt und Werth unbekannt. Empfänger sind verantwortlich für etwaige falsche Declarationen des Inhaltes, Werthes, Maasses, Gewichtes und sonstiger Bezeichnungen. Schiff nicht verantwortlich für Leichterkosten, Beschädigung, Leckage, Ramponirung der Emballage durch die Beschaffenheit der Waare herbeigeführt noch für zu schwache oder ungenügende Emballage, für Berührung mit oder Ausdünstung von anderen Waaren; für Irrthümer durch Fehlen oder durch falsche oder nicht genügende Ausführung von Marken, Nummern, Adressen oder Ausdünstung von der Waare. Jedes Colli ist von dem Ablader mit dem Bestimmungsort in 4 cm. grossen Buchstaben zu zeichnen, andernfalls das Schiff für unrichtige Ablieferung nicht verantwortlich ist. Ebenso muss jedes Colli die Marken deutlich und in einer Grösse von 4 cm. ausweisen. Volle Fracht ist zahlbar auf alle beschädigten Güter, insbesondere auf alle Colli enthaltend Wein, Oel oder sonstige Flüssigkeiten ohne Abzug, gleichviel ob solche Colli voll, halbvoll oder leer geliefert werden, es sei denn, dass nachgewiesen wird, dass die Leckage durch schlechte Stauung entstanden ist. Fracht, Nachnahme und sonstige Spesen, am Bestimmungsort zahlbar, sind gegen Auslieferung der Waare ohne Abzug fällig und zwar in der landesüblichen Weise zu dem am Tage der Einklarirung des Dampfers stehenden kurzen Wechselcours. Franco-Fracht ist stets zahlbar gleichviel ob das Schiff oder die Waaren auf der Reise verloren gehen oder nicht. Falls der Schiffsführer seinen Bestimmungshafen wegen Eis nicht erreichen kann, oder derselbe es infolge empfangener Informationen für gefährlich hält den besagten Hafen anzulaufen oder sollte er nach Ankunft daselbst, fürchtend durch Eis blockirt zu werden, es für nöthig erachten die Entloosung zu unterbrechen und aus dem Hafen zu holen, hat der Schiffsführer das Recht die ganze oder noch restliche Ladung in dem nächsten erreichbaren passenden und sicheren Hafen für Rechnung und Gefahr der Empfänger gegen Zahlung der vollen Fracht und Kosten laut diesem Original-Connossement zu löschen. Im Fall von Quarantaine, Blockade oder sollte das Anlaufen des Hafens durch Kriegsunruhen als gefährlich erachtet werden, hat der Schiffsführer das Recht die Waaren in einem nächst gelegenen Hafen, welchen er für passend hält zu löschen. Sollte der Capitain so die Entloosung bestimmen, haben die Empfänger den Zoll zu erlegen, falls die Behörde es verlangt und soll eine solche Entloosung als eine endgültige Ablieferung der Waare angesehen werden und ist die Fracht laut diesem Connossement zu zahlen. Alle Kosten und Verluste hierdurch hervorgerufen, gleichviel welcher Art, sind von den Abladern oder Empfängern der Waare zu tragen. Nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort findet die Entloosung ununterbrochen statt, und sind Empfänger gehalten, ihre Waaren, so wie sie vor der Hand kommen, entgegen zu nehmen, andernfalls werden dieselben für ihre Rechnung und Risiko in Leichter, Packhäuser oder Zollämter niedergelegt, und werden keine Reclamen über Manco berücksichtigt, die nicht binnen 24 Stunden nach Entloosung des Schiffes eingereicht sind. Jede auf dieser Reise entstehende Havarie grosse wird nach den York und Antwerpen Regeln von 1890 festgesetzt. Colli, welche zweitausend Kilos oder darüber wiegen, sind für Eigners Rechnung und Gefahr zu löschen. Schiff nicht verantwortlich für Gold, Silber, Documente, Juwelen, Kunstwerke oder andere werthvolle Gegenstände, noch für irgend ein Colli über den Werth von 2000.—, ausgenommen, dass der Werth in dem Connossement ausdrücklich benannt, und ein specielles Abkommen getroffen ist. Ablader sind verantwortlich für irgend welchen Schaden oder Verlust an Schiff oder Ladung falls sie feuergefährliche, explodirende oder andere gefährliche Waaren ohne besondere Abmachung und volle Angabe der Eigenschaften solcher Waaren verschiffen, gleichviel ob der betreffende Ablader davon Kenntniss hatte oder nicht und ob solcher Ablader ursprünglicher Versender oder Spediteur oder Agent ist; solche Waaren dürfen vom Capitain oder der Rhederei des Schiffes jederzeit ohne Ersatz über Bord geworfen oder vernichtet werden. Das Schiff hat ein Pfandrecht an der Waare für Zahlung der Fracht und Spesen, einschliesslich faule Fracht, Liegegelder, Speditions-kosten, Kosten für Beförderung zum Verschiffungshafen und Strafen, Beschädigungen und Kosten wie oben und für Havarie grosse Ansprüche. Ebenso hat das Schiff das Recht vom Ablader die Differenz einzuziehen zwischen der Fracht laut Connossement u. dem Verkauf-Ergebniss der Waare, falls die Fracht hierdurch nicht gedeckt ist. Ablader und Empfänger sind verantwortlich für alle Strafen und Schäden, welche das Schiff oder die Ladung treffen infolge unrichtiger oder ungenügender Markirung oder Beschreibung des Inhaltes und Gewichtes der Colli. Sollte bei Fussschiffahrt das Schiff nicht im Stande sein, einen Theil oder die ganze Ladung am Bestimmungsort zu löschen, so hat der Capitain die Erlaubniss, so viel wie ihm nöthig erscheint, für Empfängers Risiko, jedoch für Schiff's Rechnung in Leichtern zu löschen. Alle Güter an Ordre werden am Quai oder in Leichter gelöscht oder zu Lager genommen, je nachdem es der Capitain für nöthig erachtet für Rechnung und Risiko der Absender resp. Eigner der Waaren. Falls irgend welche Güter während des Dampfers Aufenthaltes am Bestimmungsort nicht aufgefunden werden, sollen dieselben, sobald gefunden, für Schiff's Rechnung bei erster Gelegenheit dem Empfänger zugestellt werden, jedoch ist der Dampfer nicht verantwortlich für irgend welche Verzögerung noch sonstige etwa entstandene Nachtheile, sowie für Verzögerung noch sonstige Consequenzen durch Strikes der Officiere, Maschinisten, Mannschaft, Dock- und Hafenarbeiter, Stauer, Leichterleute oder irgend sonstiger Personen, welche mit dem Laden und Löschen des Dampfers in Verbindung stehen. Durch Entgegennahme dieses Connossements erklärt sich der Ablader, gleichviel ob Agent oder Eigner der Waare ausdrücklich mit allen seinen Conditionen und Ausnahmen ob gedruckt, geschrieben oder gestempelt einverstanden.

Zur Erfüllung dessen verpfände ich meine Person, Güter und Schiff mit allem Zubehör, worüber ich Connossemente gleichen Inhaltes unterschrieben habe, die nur für eines gelten.

875/1279
Hamburg, den 1. Januar 1891
30/12

