

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 1. December 1856.

Der Senat theilt hiebei der Bürgerschaft zwei Deputationsberichte zu ihrer Berathung und demnächstigen Erklärung mit, nämlich

1. gesetzliche Ausführungsbestimmungen für den mit dem Zollverein wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse abgeschlossenen Vertrag betreffend;
2. einen Bericht der Deputation zur Verwaltung der Witwen-Anstalt für bürgerliche Beamte,

in welchem eine Vereinigung dieser Anstalt mit der Officianten-Witwen-Casse des Armen-Instituts beantragt wird.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 1. Decbr. 1856.

Zweiter Bericht

der Deputation zur Entwerfung der gesetzlichen Ausführungsbestimmungen für den mit dem Zollverein wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse abgeschlossenen Vertrag.

Wie sie in ihrem ersten Bericht vom 31. October d. J. sich vorbehalten, beehrt sich die Deputation nunmehr, nachdem die darüber mit der Vollzugscommission stattgefundenen Verhandlungen beendet sind, einen Entwurf gesetzlicher Bestimmungen, Controlmaßregeln über die Schifffahrt auf der Unterweser betreffend, vorzulegen.

Der Inhalt ist theils der Uebereinkunft I. zum Hauptvertrage mit Berücksichtigung des Schlußprotokolls und nach Maßgabe der mit der Vollzugscommission über die specielleren Ausführungseinrichtungen und Maßregeln getroffenen Verabredungen, theils, soweit die veränderte Sachlage es gestattete, den Vorschriften entnommen, die in Betreff der damals mit dem Steuerverein vereinbarten Control-Anordnungen, über die Schifffahrt auf der Unterweser, unter dem 27. December 1847 erlassen worden sind.

Was der Artikel 12 über die Schifffahrt von und nach der Hunte und der Dümme enthält, wird ohne Weiteres als dem Vertrage entsprechend, erkannt werden, wenngleich die Uebereinkunft dieser Flüsse nicht ausdrücklich gedenkt. Ebenso ist im Artikel 7 auf einen Fall ergänzend Rücksicht genommen, der, durch den Wortlaut der betreffenden Verträge nicht berührt, im Geiste derselben eine ausdrückliche Vorschrift zu erfordern schien.

Indem die Deputation schließlich noch den Entwurf zu einem, die Verordnung Nr. 13 vom 24. Januar 1834, die Consumtionsabgabe betreffend, soweit sie sich auf das Landgebiet bezieht, abändernden Gesetze, das für die dem Zollvereine angeschlossenen Gebiets-theile zu erlassen sein wird, vorlegt, glaubt sie sich des ihr gewordenen Auftrags nunmehr vollständig entledigt zu haben.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) Heinrich Gröning.

Unter-Anlage a.
zur Anlage I der Mittheilung des
Senats vom 1. Decbr. 1856.

Entwurf gesetzlicher Bestimmungen, Controlemassregeln über die Schifffahrt auf der Unterweser betreffend.

Art. 1.

Allen denjenigen welche auf der unteren Weser auf Bremischen Schiffen Flußschiffahrt treiben, wird es untersagt Schleichhandel zur Benachtheiligung der Zollvereinsstaaten oder der freien Hansestadt Bremen zu treiben oder zu dulden daß ein solcher vermittelt ihrer Schiffe oder von ihrer Schiffsmannschaft getrieben werde.

Dieselben sollen, wenn sie bei Ausübung ihres Gewerbes auf der unteren Weser Steuer- oder Zolldefrauden gegen die Gesetze des Zollvereins oder der freien Hansestadt Bremen begehen, außer der nach dem Zollgesetze, resp. der obrigkeitlichen Verordnung vom , die Verhinderung oder Unterdrückung des Schleichhandels betreffend, oder nach den Bremischen Steuerverordnungen verwirkten Steuer- oder Zollstrafe, mit einer Geldstrafe von 2 bis 50 fl belegt werden.

Im Wiederholungsfalle soll diese Geldbuße das Doppelte der bei dem letzten Contraventionsfalle verbüßten Strafe betragen.

Bei fortgesetzten Defrauden, und wenn wenigstens eine dreimalige Verbüßung einer Steuer- oder Zollstrafe bereits stattgefunden hat, kann selbst auf den Verlust des Schifferpatents und der Befugniß, auf Flußschiffen der Weser zu dienen, erkannt werden.

Die Führer von Schiffen mit welchen sie Flußschiffahrt auf der unteren Weser betreiben, haften für ihre Schiffleute jederzeit und unbedingt in der Art daß sie die von denselben wegen begangener Zoll- oder Steuercontraventionen sowie wegen Uebertretung der nachstehend angeordneten Controlemassregeln verwirkten Geldstrafen selbst zu erlegen haben, wenn gegen die eigentlichen Thäter die Execution vergeblich versucht sein sollte.

In Fällen wo der Führer des Schiffes nicht zugleich Eigenthümer desselben ist, trifft auch den letzteren alsdann, wenn die Schifffahrt mit diesem Schiffe für seine Rechnung betrieben wird, eine eventuelle Haftungspflicht in der Art daß er die verwirkten Geldstrafen selbst zu erlegen hat, falls sowohl gegen die eigentlichen Thäter als auch gegen den Führer des Schiffes die Execution vergeblich versucht sein sollte.

Dieselbe Verpflichtung trifft denjenigen welcher ein Schiff in Miete oder Nutzung hat, um damit für seine Rechnung Schifffahrt zu treiben.

Für andere, nicht zu den Schiffleuten gehörige Personen, welche die Schiffe zur Vollführung von Zoll- oder Steuercontraventionen benutzt oder mit dem Schiffe die angeordneten Controlemassregeln übertreten haben, haftet der Führer des Schiffes und nach ihm eventuell der Eigenthümer desselben oder überhaupt derjenige der für seine Rechnung mit demselben Schifffahrt treiben läßt, nur dann wenn die Contraventionen und Uebertretungen mit ihrem, der Schiffseigner oder Schiffsführer, Vorwissen oder Genehmigung begangen sind.

Art. 2.

Die Hannoverischen, Oldenburgischen und Bremischen Fluß- und Leichterfahrtschiffe sollen, wenn sie mit Kaufmannswaaren (Stückgütern) befrachtet, von einem Ladeplatze nach dem anderen an der Unterweser zwischen Bremen und Bremerhaven, beide Plätze eingeschlossen, fahren, und ihre Fahrt nicht auf diejenige Stromstrecke beschränken, an welcher beide Ufer zum Bremischen Gebiete gehören, spätestens bis zum 1. Mai 1857 mit verschlußfähiger Einrichtung versehen und mit amtlichem Verschluss belegt werden.

Unter Kaufmannswaaren (Stückgütern) sind solche Waaren zu verstehen, welche nach dem Handelsgebrauche gewöhnlich in einer Verpackung befördert zu werden pflegen, so daß die Verschlussanlage auch alsdann erfolgen muß, wenn dergleichen Waaren in einzelnen Fällen, z. B. Zucker in Broden, unverpackt verladen sein sollten. Auch wird die Anlegung

des Verschlusses dadurch nicht unnöthig gemacht, daß die Ladung eines Schiffes nur in einer Waarengattung, z. B. lediglich in Wein oder lediglich in Kaffee besteht.

Art. 3.

Die verschlußfähige Einrichtung der vorbezeichneten Schiffe erfolgt nach der zu ertheilenden Anleitung und den folgenden näheren Vorschriften:

1) Bevor der Schiffer die Verschlusseinrichtung trifft, hat derselbe der weiter unten (Art. 4 unten) bezeichneten Behörde seines Wohnorts eine genaue Angabe sämtlicher Schiffsräume, sie mögen zur Aufnahme von Waaren bestimmt sein oder nicht, und der zu jeder einzelnen führenden Oeffnung zu übergeben.

2) Die vorgedachte Behörde ordnet sodann, nach vorgenommener Besichtigung des Schiffes, an, was von Seiten des Schiffers zur Verschlusseinrichtung desselben erforderlich ist.

3) Ist die Einrichtung vollendet, so hat der Schiffer davon der vorstehend unter Nr. 1. gedachten Behörde Anzeige zu machen. Diese hat eine Untersuchung, erforderlichen Falls unter Zuziehung eines Sachverständigen, vorzunehmen, und nach deren genügendem Ergebniss eine genaue Beschreibung aufzunehmen, welche der Schiffer und der etwa hinzugezogene Sachverständige mitunterschreiben. Dem Schiffer wird eine beglaubigte und mit dem Amtssiegel versehene Abschrift von dieser Beschreibung zugestellt, welche derselbe sorgfältig aufzubewahren und auf dem Schiffe an einer bestimmten Stelle niederzulegen hat, damit die betreffenden Beamten und Behörden davon jederzeit Einsicht nehmen können.

4) Der Schiffer haftet für die Instandhaltung der Verschlusseinrichtung. Er darf keine Aenderung derselben vornehmen noch gestatten daß solche geschehe, und ist verpflichtet, wenn dieselbe vor der Abfahrt verlegt oder unwirksam geworden ist, davon der Behörde des Abfahrtsorts, wenn dieselbe aber auf der Fahrt verlegt oder unwirksam gemacht worden ist, der Behörde des Bestimmungsorts sofortige Anzeige zu machen.

5) Die Zoll- (Steuer-) Behörden, desgleichen die von dem Senate der freien Hansestadt Bremen mit der Anlegung, resp. der Abnahme des Schiffsverschlusses beauftragten Beamten haben von Zeit zu Zeit die Schiffe welche in ihrem Geschäftsbezirke gelöscht haben, bevor sie neue Ladung einnehmen, zu untersuchen, um sich von der Beschaffenheit der Verschlusseinrichtung thunlichst durch eigenen Augenschein zu überzeugen.

6) Die Kosten der ersten Verschlusseinrichtung, so wie jede Aenderung oder Reparatur derselben trägt der Schiffer.

7) Etwa erforderliche Bestimmungen wegen der Einrichtung neu zu erbauender Schiffe werden vorbehalten.

Art. 4.

In Betreff der Anlegung, resp. Abnahme des Schiffsverschlusses gelten die folgenden Bestimmungen:

1) Zur Anlegung, resp. Abnahme des Verschlusses werden die Ladeplätze zu Bremen, Vegesack, Burg, Burgdamm, Grohn, Ochtm, Lemwerder, Mosen, Rönnebeck, Warfleth, Farge, Oldenburg, Elsfleth, Harrien, Brake, Brakfel, Sandstedt, Holzwardersiel, Strohausen, Debesdorf, Großensiel, Geestemünde und Bremerhaven bezeichnet, und sind die daselbst errichteten (Steuer-) Zollämter, so wie in Bremen, Vegesack, Burg und Bremerhaven die dortigen von dem Senate der freien Hansestadt Bremen dafür ernannten Behörden mit der Anlegung und Abnahme des Verschlusses beauftragt.

Wünscht ein Schiffer an anderen als den oben bezeichneten Ladeplätzen Kaufmannswaaren (Stückgüter) zu laden oder zu löschen, so hat er sich zuvor bei der, von den oben bezeichneten zunächst belegenen Behörde zu melden und deren Anordnung in Betreff der Anlage oder Abnahme des Verschlusses Folge zu geben.

2) Jeder Schiffer welcher an einem der vorstehend bezeichneten Ladeplätze Kaufmannswaaren (Stückgüter) ladet, hat sich Behufs der Anlegung des Schiffsverschlusses bei den vorstehend unter Nr. 1 bezeichneten Behörden zu melden, sowie in gleicher Weise Behufs Abnahme desselben, wenn er an einem dieser Ladeplätze seine, unter Verschuß befindliche Ladung löschen oder wegen niedrigen Wasserstandes, Beschädigung des Schiffes, Einwintern, oder anderer außerordentlicher Umstände leichtern oder ausladen will.

3) Wird die Ladung auf der Unterweser bis zur Rhede von Bremerhaven, letztere ausgeschlossen, an einer Stelle auf dem offenen Strome, woselbst nicht beide Ufer zum Bremischen Gebiete gehören, aus anderen Schiffen oder in solche übergeladen, so ist die Verschlussanlegung resp. Abnahme ebenfalls erforderlich, und müssen die Beamten welche den Verschuß anzulegen oder abzunehmen haben, durch eine am Stag aufzuhissende blaue

Flagge mit einem weißen Ball in der Mitte benachrichtigt werden. Wenn binnen einer halben Stunde nach dem Aufhissen der Flagge kein Beamter erscheint, so ist dem Schiffer gestattet ohne Anlegung des Verschlusses abzufahren oder den angelegten Verschuß zum Zwecke der Ausladung selbst abzunehmen, auch ist derselbe nicht verpflichtet die Frist einer halben Stunde inne zu halten, wenn das Schiff bei längerem Abwarten durch Sturm, Eisgang oder ähnliche Umstände in dringende Gefahr gerathen würde.

Es ist Sache des Schiffers durch eine, von dem an Bord des Seeschiffs befindlichen Bevollmächtigten des Waarenempfängers, Capitän oder Steuermann oder deren Vertreter auf dem Stundenzettel ausgestellte Bescheinigung, oder auf andere Weise, den Nachweis zu erbringen daß er nach dem Aufhissen der Flagge eine halbe Stunde auf die Ankunft des Beamten gewartet hat.

4) Es ist nicht gestattet daß die Schiffe außerhalb des verschlossenen Raums Kaufmannswaaren führen, mit Ausnahme solcher die unverpackt und zugleich im Zollverein mit einer Eingangsabgabe nicht belegt sind, sowie solcher welche zur Selbstentzündung geneigt oder der Explosion fähig sind, oder deren Verladung durch Mittheilung ihrer Eigenschaft den mitverladenen Waaren nachtheilig werden.

Unter dem Verbot nach welchem amtlich verschlossene Schiffe in der Regel außerhalb des verschlossenen Raums keine Güter führen sollen, ist Vieh nicht begriffen.

5) Die geschehene Anlegung des Schiffsverschlusses wird dem Schiffer von den nach Nr. 1 dieses Artikels damit beauftragten Beamten auf dem Stundenzettel (Art. 8) bescheinigt. Diese Bescheinigung hat der Schiffer zu seiner Legitimation sorgfältig aufzubewahren und bei der Abnahme des Schiffsverschlusses dem betreffenden Beamten zu übergeben.

6) Es bleibt den Beamten derjenigen Staaten von deren Beauftragten der Verschuß nicht angelegt worden, unbenommen vor Abfahrt des Schiffes sich davon zu überzeugen daß und wie die Verschlussanlegung geschehen ist. Sollte bei dieser Prüfung der Verschuß den obigen Bestimmungen nicht entsprechend befunden werden und über dessen Bervollständigung eine sofortige Verständigung nicht erfolgen, so ist der Abgang des Schiffes nicht aufzuhalten, vielmehr das Weitere der Verständigung den vorgesetzten Behörden zu überlassen.

7) Diejenigen Schiffer welche, ohne sich darüber rechtfertigen zu können, eine Fahrt ohne vorherige Anlegung des amtlichen Verschlusses unternehmen, oder die Verschlusseinrichtung oder den angelegten Verschuß verlegen, oder endlich Güter, dieser Verordnung zuwider, außerhalb des verschlossenen Raumes führen, unterliegen einer Geldstrafe von 10 bis 200 Thaler.

Im Wiederholungsfalle ist mindestens auf das Doppelte der früher verbüßten Strafe zu erkennen.

Die Verletzung der Verschlusseinrichtung oder des angelegten Verschlusses soll in dem Falle straflos bleiben, wenn nachgewiesen werden kann daß dieselbe durch einen unverschuldeten Zufall entstanden oder durch Unglücksfälle nothwendig gemacht, hiervon auch in beiden Fällen der nächsten, oder doch nach erfolgter Ankunft am Bestimmungsorte der dortigen Zollstelle, resp. der Bremischen Behörde ungehäumt Anzeige erstattet worden ist.

Art. 5.

Jedes Hannoversche, Oldenburgische und Bremische Fluß- und Leichterschiff hat während der Fahrt auf der, im Eingange des Artikels 2 bezeichneten Strecke an der Unterweser stets, so wie es den Hafen oder Ladeplatz verläßt, einen, die Staatsangehörigkeit deutlich bezeichnenden Wimpel aufzuziehen und während der ganzen Fahrt zu führen.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wird mit einer Geldstrafe von 1 bis 10 Thlr. bestraft.

Art. 6.

Jedes der im Artikel 5 bezeichneten Schiffe hat, wenn es Güter geladen hat, mit denselben vom Ladungsplatze abgegangen ist, und demnächst auf der untern Weser innerhalb einer Entfernung von 300 Fuß vom Oldenburgischen, Hannoverschen oder Bremischen Ufer vor Anker geht oder anlegt, während der Nachtzeit und zwar von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, eine brennende Laterne, mindestens in der Höhe von acht Fuß über Deck in der Art auszuhängen, daß dieselbe von allen Seiten gesehen werden kann. Eine Ent-

fernung von 300 Fuß soll von dem Punkte des Ufers angerechnet werden, bis zu welchem die gewöhnliche Fluth reicht.

Für Nichtbefolgung dieser Vorschrift tritt eine Geldstrafe von 2 bis 50 *af.* ein.

Art. 7.

Die im Art. 5 erwähnten Schiffer dürfen auf ihrer Fahrt auf der unteren Weser vor Erreichung ihres Bestimmungsorts nur dann vor Anker gehen, wenn es eintretende Umstände erforderlich machen, und haben, sobald diese wegfallen, ihre Reise ungesäumt fortzusetzen.

Uebertretungen dieser Vorschrift trifft eine Geldstrafe von 5 bis 50 *af.* Bei Bestimmung des Betrages dieser Strafe soll darauf Rücksicht genommen werden ob der Schiffer von den Controlebeamten zur Fortsetzung der Fahrt etwa aufgefordert ist, ohne dieser Aufforderung Folge geleistet zu haben. In Wiederholungsfällen wird das Doppelte der zuletzt verbüßten Strafe verwirkt.

Ueber die Nothwendigkeit des Ankerwerfens oder eines etwaigen längeren Liegenbleibens haben die vorerwähnten Schiffer sich auf Erfordern bei ihrer Ankunft am Löschplatze genügend auszuweisen und werden, wenn sie dieselbe nicht darzulegen vermögen, un-nach-sichtlich in die angedrohte Strafe genommen.

Art. 8.

Den im Art. 5 erwähnten Schiffen sollen für ihre Fahrten auf der mehrerwähnten Strecke der Unterweser Stundenzettel nach einem bestimmten Formulare ausgestellt werden, auf welchen die Zeit des Abganges und der Ankunft am Abgangs- und Ankunftsorte sowie die Art der Verschlußanlage zu bemerken ist.

Die im Art. 4 unter No. 1 bezeichneten Behörden und Beamten sind mit Ausstellung der Stundenzettel beauftragt und verpflichtet darauf zu achten daß die Schiffer mit solchen versehen sind.

Bei dem Waarentransporte von einem auf dem Weserstromen umladenden Seeschiffe nach einem der gedachten Plätze ist, wenn kein Beamter zur Verschlußanlage an Bord gekommen sein sollte (Art. 4 No. 3), der Stundenzettel von dem an Bord des Seeschiffes sich befindenden Bevollmächtigten des Waarenempfängers und, in Ermangelung desselben, von dem Capitän, Steuermann oder deren Vertreter auszustellen, sowie umgekehrt bei den Transporten von Waaren nach einem auf dem Stromen einladenden Seeschiffe, wenn kein Beamter zur Verschlußabnahme an Bord ist, dessen Capitän, Steuermann oder deren Stellvertreter die Zeit der Ankunft auf dem Stundenzettel zu bemerken hat.

Schiffer welche nicht im Stande sind einen vorschriftsmäßigen Stundenzettel vorzuzeigen oder über die ungewöhnliche Dauer ihrer Fahrt sich genügend auszuweisen, verfallen in eine Strafe von 5 bis 50 *af.*

In Wiederholungsfällen einer auf unerlaubte Weise verzögerten Fahrt soll das Doppelte der zuletzt verbüßten Strafe verwirkt sein.

Art. 9.

Es ist bei Vermeidung einer, in Wiederholungsfällen jedesmal mindestens zu verdoppelnden Geldstrafe von 50 bis 200 *af.* untersagt am Oldenburgischen oder Hannoverschen Ufer ein Schiff auszulegen, um dasselbe als Waarenniederlage zu benutzen.

Art. 10.

Wenn eins der im Artikel 2 erwähnten Fahrzeuge an der Seite des Oldenburgischen oder Hannoverschen Ufers einfriert, so muß dies bei Vermeidung einer Strafe von 48 Groten bis 5 Thaler binnen den nächsten 48 Stunden den dem nächsten (Steuer-) Zollamte oder einem Zoll- (Steuer-) Beamten des betreffenden Staats angezeigt und die Ladung unter Vorlegung der Ladungspapiere angemeldet werden. Für Schiff und Ladung sollen dadurch bei der Zollbehörde keine Kosten entstehen.

Art. 11.

Offene Boote welche den contrahirenden Staaten angehören und auf der Unterweser bis zur Rheide von Bremerhaven, letztere, sowie diejenige Stromstrecke an welcher beide Ufer zum Bremischen Gebiete gehören, ausgeschlossen, ihre Fahrt unterbrechen, sind bei

entstehendem Verdachte beabsichtigter Einschwärmung der Durchsicht der Beamten der Controlefahrzeuge unterworfen, und können von den letzteren, insofern sie zollpflichtige Waaren enthalten, zur Fortsetzung der Fahrt in bestimmter Richtung angehalten werden, falls sich die Beamten nicht überzeugen daß zum Stillliegen eine genügende Veranlassung vorhanden ist.

Führer offener Böte welche der an sie gerichteten Aufforderung ungeachtet die Fahrt nicht ungefäumt fortsetzen, unterliegen einer Strafe von 5 bis 50 Thaler, welche im Falle der Wiederholung mindestens im doppelten Betrage der verbüßten Strafe zu verhängen ist.

Art. 12.

Die in den Artikeln 2 bis einschließlich 11 erlassenen Vorschriften beziehen sich auch auf die Lesum bis einschließlich Burg; desgleichen sind die Fluß- und Leichterschiffe deren in Kaufmannswaaren (Stückgütern) bestehende Ladung an der Hunte oder an der Ohum eingenommen ist oder beziehungsweise ausgeladen werden soll, den eben erwähnten Vorschriften unterworfen, sofern diese Ladung nach einem der, in Art. 2 bezeichneten Ladeplätze an der Unterweser bestimmt, beziehungsweise an einem derselben eingenommen ist. Dasselbe gilt, wenn die Ladung auf dem offenen Strome eingeladen ist oder gelöscht werden soll.

Art. 13.

Auf Dampfschiffe sowie auf Leichterschiffe mit Auswanderern und deren Effecten finden die Vorschriften über den Verschluß der Schiffe (Art. 3 und 4) sowie über das Verhalten der Schiffe auf der Fahrt (Art. 5 bis 10) und auf Frachtschiffe, welche durch Dampfschiffe geschleppt werden, die Vorschriften der Art. 5 bis 8, keine Anwendung.

Art. 14.

Für das Verfahren welches die Bremischen Gerichte in Bezug auf die Bestrafung der in dieser Verordnung bezeichneten Vergehen und Uebertretungen zu beobachten haben, kommt das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Steuercontraventionsachen vom 27. December 1847 mit der Maßgabe in Anwendung, daß

- 1) die Verhandlung und Bestrafung auch bei dem zuständigen Gerichte desjenigen Bremischen Orts, wohin das Schiff bestimmt ist, beantragt werden und stattfinden kann, daß
- 2) wegen der in den Artikeln 5, 6, 7 und 8 bezeichneten Ordnungswidrigkeiten kein Schiff an der Fortsetzung seiner Fahrt gehindert werden darf.

Art. 15.

Ist der Uebertreter der in dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften zu den ihm obliegenden Geldleistungen außer Stande, so werden dieselben in eine verhältnismäßige Gefängnißstrafe verwandelt, wobei 24 Stunden Gefängniß einem Thaler gleichgeachtet werden.

Art. 16.

Uebertretungen der Vorschriften in den Artikeln 1, 4, 5 bis 12 einschließlich, welche sich Hannoversche oder Oldenburgische Fluß- und Leichterschiffe oder offene Böte bei der Fahrt auf der Unterweser zu Schulden kommen lassen, werden den Behörden des Staats welchem sie angehören zur Bestrafung angezeigt.

Art. 17.

Sollten außer den im Art. 2 und Folgenden genannten Hannoverschen, Oldenburgischen und Bremischen Fluß- und Leichterschiffen auf der ebenda bezeichneten Strecke an der Unterweser noch andere vereinsländische Schiffe als Fluß- und Leichterschiffe zum Transport von Kaufmannswaaren (Stückgütern) benützt werden, so finden auf dieselben die vorstehenden Anordnungen gleichfalls Anwendung, mit der Maßgabe jedoch daß solche Schiffe hinsichtlich ihrer verschlußfähigen Einrichtung den Vorschriften der vereinbarten Anleitung zum Verschlusse der, die Oberweser befahrenden Schiffe unterliegen.

Unter-Anlage B.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 1. Decbr. 1856.

Entwurf einer Verordnung, die Aufhebung der Consumtionsabgabe für die dem Zollverein angeschlossenen Gebietstheile betreffend.

§. 1.

Vom 1. Januar 1857 an ist die Consumtionsabgabe wie sie in Gemäßheit der Verordnung vom 26. Juni 1834 und früherer Verordnungen in dem Landgebiete am rechten und linken Weserufer von Wein, Branntwein und anderen Spirituosen sowie von fremdem Bier gehoben wird, in den dem Zollverein und dem Hannover-Oldenburgischen System der gleichen Besteuerung innerer Erzeugnisse angeschlossenen Gebietstheilen nicht mehr zu entrichten.

§. 2.

Es werden daher die Vorschriften nach welchen dem Verkäufer jeder zum Verbrauch in der Stadt, den Vorstädten oder dem Gebiet bestimmten Quantität Wein oder anderer der Consumtionsabgabe unterworfenen Getränke die Verpflichtung obliegt die Abgabe zu berichtigen, und ferner die Beschränkungen denen die Wirth und Weinschenker im Gebiete hinsichtlich des Ankaufs und der Verzapfung solcher Getränke unterworfen sind, sowie endlich das allgemeine Verbot, keinerlei der Consumtionsabgabe unterworfenen Getränke aus der Stadt in das Gebiet, es sei zum eigenen Gebrauch oder zur Ueberlassung an Andere zu bringen oder bringen zu lassen, falls nicht die Abgabe davon entrichtet worden, für die gedachten dem Zollvereine angeschlossenen Gebietstheile hiedurch außer Kraft gesetzt.

§. 3.

Die Besitzer von Branntweinbrennereien in den vorerwähnten angeschlossenen Gebietstheilen sind künftig von der Verpflichtung dispensirt der Consumtionskammer aufzugeben was sie an Branntwein an Einwohner und Eingeseffene des Gebiets verkauft oder sonst abgesetzt haben und davon die Consumtionsabgabe zu entrichten.

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 1. Decbr. 1856.

B e r i c h t der Deputation zur Verwaltung der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte.

Die Deputation ist vom Senate veranlaßt worden einen von den Interessenten der Officianten - Witwencasse des Armeninstituts gestellten und Seitens des Armeninstituts bevormundeten Antrag auf Vereinigung dieser Casse mit der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte in Erwägung zu ziehen und darüber zu berichten. Sie beehrt sich diesen Bericht in Folgendem zu erstatten:

An der im Jahre 1829 für die Officianten des Armeninstituts gegründeten Witwencasse nehmen gegenwärtig nur die fünf Armenaufseher Theil, indem die früher ebenfalls

dabei betheiligten sechs Armenvögte zu der Zeit als sie vom Armeninstitute entlassen und der Polizeidirection untergeordnet wurden, ausgetreten sind. Der von einem Theilnehmer zu leistende Einschuss beträgt 50 Thaler, der jährliche Beitrag 2 Thaler. Dagegen wird den Witwen eine Pension von 6 Thalern jährlich ausbezahlt. Außerdem ist den Interessenten für gewisse Eventualitäten eine Dienstpension als möglich in Aussicht gestellt.

Das Vermögen der Casse beträgt circa 2400 Thaler.

Die Deputation kann nach näherer Ueberlegung eine Vereinigung dieser Casse mit der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte im Interesse aller Betheiligten nur für zweckmäßig halten, wenigstens wird die Witwenanstalt davon keinerlei Nachtheile zu erwarten haben. Auch scheint ihr bei dieser Sachlage der Umstand daß die Anstellung der Armenaufseher nicht vom Senate geschieht, sondern bis jetzt in Gemäßheit der Gesetze von 1829 dem Armeninstitute überlassen ist, um so weniger als ein erheblicher Grund gegen die Vereinigung angeführt werden zu können, als das Armeninstitut zu den öffentlichen Anstalten gehört und bereits einigen anderen, nicht vom Senate ernannten Beamten die Theilnahme an der Witwenanstalt im öffentlichen Interesse zugestanden ist.

Sie hat daher kein Bedenken getragen sich über die Modalitäten der Vereinigung beider Cassen mit dem Armeninstitute in Benehmen zu setzen und erlaubt sich nunmehr bei dem Senat und der Bürgerschaft zu beantragen daß

- 1) die jetzigen Armenaufseher ohne weiteren Einschuss als Theilnehmer der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte, und zwar in die zweite Classe derselben aufgenommen werden, so daß sie fortan einen Beitrag von $4\frac{1}{2}$ Thaler jährlich an diese Anstalt zu zahlen haben werden;
- 2) die bei der Officianten-Witwencasse vorhandene eine Witwe statt der von ihr bisher aus dieser Casse genossenen Pension fortan von der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte eine jährliche Pension von 40 Thaler erhalte;
- 3) die künftig anzustellenden Officianten des Armeninstituts zum Eintritt in die Witwenanstalt für bürgerliche Beamte, jedoch gegen Zahlung der gesetzlichen Einschüsse und Beiträge, berechtigt und verpflichtet sein sollen;
- 4) dagegen das gesammte Vermögen der Officianten-Witwencasse, mit Ausnahme von Eintausend Thalern in $3\frac{1}{2}$ % Bremer Staatsobligationen, der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte zufalle und
- 5) die erwähnten Eintausend Thaler dem Armeninstitut zur Gründung einer Pensionscasse für dienstunfähig gewordene Instituts-Officianten belassen werden, jedoch unter der Voraussetzung daß das Armeninstitut künftig solchen Officianten wenigstens 40 Thlr. jährlich als Pension aus dieser Casse auszahlen werde.

Sollten diese Anträge, mit denen die Session des Armeninstituts nach Vernehmung sämtlicher Armenaufseher sich einverstanden erklärt hat, höheren Orts genehmigt werden, so könnte die Ausführung des dadurch Beschlossenen sofort erfolgen.

Bremen, im December 1856.

(gez.) C. F. Feldmann. (gez.) Joh. Wilckens.