

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 9. Juni 1865.

1. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Nach Artikel 5. des Oldenburgisch-Bremischen Eisenbahnvertrags vom 8. März 1864 soll auf diejenigen Grundstücke und Grundgerechtsame, deren Abtretung an Oldenburg zum Behufe der Anlage und des Betriebes der projectirten Eisenbahn erforderlich ist, das Bremische Expropriationsgesetz Anwendung finden. Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahncommission hat, unter Berufung auf den angeführten Vertragsartikel, den Senat ersucht, über die in dem beigefügten Verzeichnisse benannten und in dem anliegenden Situationsplane mit Bleistift abgegrenzten, für die Oldenburg-Bremer Eisenbahn nothwendigen Grundstücke, so weit dieselben nicht dem Staate gehören und daher nach Artikel 4. des Eisenbahnvertrages zu behandeln sind, die Expropriationspflicht auszusprechen. Der Senat beantragt, daß die Bürgerschaft mit ihm sich zu dem Beschlusse vereinige, daß über die gedachten Grundstücke die Expropriationspflicht nunmehr ausgesprochen werde, und giebt er anheim, mit der nach §. 4 der Verordnung vom 14. Juni 1843 erforderlichen Vermittlung zwischen dem Unternehmer und den Eigenthümern dieselbe Deputation zu beauftragen, welche bereits niedergelegt worden ist, um zwischen dem Staate und den Eigenthümern der expropriationspflichtigen Grundstücke in der Neustadt zc. die gesetzlich vorgeschriebene Vermittlung wahrzunehmen.

2. Pensionirung des Amts- und Gerichtsvogts van der Loo.

In Gemäßheit der Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 30. November 1859 und 4. Januar 1860 wurde der Amts- und Gerichtsvogt van der Loo zu Begefall mit der gesetzlichen Pension von $\frac{7}{12}$ des ihm zukommenden festen Gehalts von 250 Thalern wegen Kränklichkeit in den Ruhestand versetzt, ihm indeß mit Rücksicht auf seine aus seiner Frau und fünf unverordneten Kindern bestehende Familie die stets widerrufliche Vergünstigung zugestanden, den Posten des Gerichtsvogts und Ausmieners einstweilen beizubehalten, da er für eine ständige Vertretung durch einen beeidigten Substituten sorgen konnte, welchen ein anderweitiger Erwerb in den Stand setzte, sich mit $\frac{1}{3}$ der Gerichtsboten- und Ausmiener-Sporteln zu begnügen. Dieser Substitut starb im December 1862, ein im Frühjahr 1863 engagirter neuer Substitut hat das Dienstverhältniß wiederum gekündigt, weil er von dem dritten Antheile dieser Sporteln nicht leben konnte, auch van der Loo von den übrigen auf 168 Thaler veranschlagten $\frac{2}{3}$ der Sporteln, an seinen Substituten keine für dessen Lebensunterhalt ausreichende Vergütung abzugeben im Stande war. Van der Loo hat sich daher an den Senat mit der Bitte gewandt, seinen Substituten zu dem ihm gewährten Drittheile der Sporteln einen Zuschuß von 100 bis 150 Thalern aus der Staatscasse zu bewilligen, eventuell aber ihm selbst die geringe Pension von 144 Thalern um 200 Thaler zu erhöhen, sofern seine definitive Entlassung vom Gerichtsvogtsdienste gefordert werde.

Da sich eine längere Fortdauer eines solchen Provisoriums nicht empfiehlt, so hat der Senat die Zurücknahme der bisher dem Amts- und Gerichtsvogt van der Loo zugestandenen Vergünstigung anordnen müssen und beschlossen die Gerichtsbotenstelle neu und definitiv zu besetzen. Für sein eventuelles Gesuch auf Erhöhung seiner Pension macht van der Loo geltend, daß er zwar erst 53½ Jahr alt sei, allein durch seine Kränklichkeit gehindert werde, ein anderes Geschäft zu ergreifen. Er sei im Jahre 1837 als Amts- und Gerichtsvogt mit einem Gehalte von 225 Thalern und den Sporteln eines Gerichtsboten und Ausmieners angestellt worden, habe außer den gewöhnlichen gerichtlichen Arbeiten später gegen eine Vergütung von 10 Thalern die Führung der Paß-, Gefellen- und Fremdenregister erhalten, so daß er eines kostspieligen Bureau bedurft hätte. Im Jahre 1846 habe er darauf bei Einführung der Dienstbotenbücher

eine Zulage von 25 Thalern erhalten. Als er wegen Lähmung genöthigt worden sei, um seine Entlassung als Amtsvogt einzukommen, habe er um Beibehaltung seines ganzen Gehalts von 250 Thalern und des Gerichtsvogtspostens ersucht; allein ihm sei nur die gewöhnliche gesetzliche Pension von 144 Thalern zugestanden und daneben von der Einnahme aus dem Gerichtsvogtsdienst durchschnittlich nur die Summe von 168 Thalern verblieben, so daß er mit seiner unversorgten Familie von ca. 312 Thalern leben müsse und in das tiefste Elend versinken würde, wenn ihm seine Haupteinnahme entzogen werde, da er während einer Dienstzeit von 27 Jahren bei so beschränkten Einnahmen keine Ersparnisse habe machen können.

Das Amt bestätigt, daß von der Loo durch das Aufhören der Vergünstigung in eine sehr traurige Lage mit seiner Familie gerathen würde. Es läßt sich auch nicht verkennen, daß die obrigkeitliche Verordnung vom 3. Juli 1855, die Pensionirung bürgerlicher Beamten betreffend, für das combinirte Amt des Amts- und Gerichtsvogts sehr ungünstige Bestimmungen enthält, weil es bei Festsetzung des Ruhegehalts die Berücksichtigung von Sporteln unbedingt ausschließt und von der Loo bei seiner Anstellung neben einem kleinen Fixum auf Sporteln als Hauptdiensteinkommen angewiesen war. Der Senat will daher den Antrag desselben der Bürgerschaft zur Berücksichtigung empfohlen haben, hält aber dafür, daß bei einer Erhöhung der Pension der Gesamtbetrag derselben die Summe von etwa 280 Thalern nicht überschreiten dürfe.

3. Gasanstalt.

Auch der Senat stimmt der von der berichtenden Deputation entwickelten Ansicht darin bei, daß eine Verpflichtung für den Staat, die Ueberschüsse der Gasanstalt, sei es sämmtlich oder auch nur theilweise, zur Tilgung der zur Erbauung derselben angelehnen Gelder zu verwenden, nicht existire. Dagegen erscheint es ihm durch die gute Ordnung geboten, daß diese Tilgung nicht gänzlich aufgegeben, sondern in einem beschränkten, dem Verschleiß der Anlagen entsprechenden Maße fortgesetzt werde. Daher kann der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft, die vereinbarte außerordentliche Tilgung künftig gänzlich in Wegfall zu bringen, nicht beistimmen, würde dagegen jetzt, nachdem die Ueberschüsse der Anstalt bei weitem das ursprünglich erwartete Maß überschreiten und die Anleihe viel rascher, als vorauszusehen war, auf ihren gegenwärtigen Betrag von ca. 157,000 Thalern reducirt worden ist, damit sich einverstanden erklären, daß von den Reinerträgen der Gasanstalt jährlich 5000 Thaler der Tilgungsdeputation überwiesen und von dieser ebenso wie die jährliche Tilgungsquote von 100,000 Thalern zum Ankaufe von 3 $\frac{1}{2}$ -procentigen Staatsschuldsscheinen, resp. zu deren Auslosung verwandt werden.

Unter dieser Einschränkung, welche bis zur erfolgten gänzlichen Abtragung der Gasanleihe fortzubestehen haben würde, genehmigt der Senat die von der Bürgerschaft beantragte Modification der früheren Beschlüsse dahin, daß die Ueberschüsse der Gasanstalt der Generalcasse für den laufenden Haushalt zugewiesen werden.

Was sodann die zweite in dem vorliegenden Berichte näher erörterte Frage betrifft, so darf nicht verkannt werden, daß die Anträge der Bürgerschaft auf die Aenderung von Zuständen gerichtet sind, welche sich seit ihrem Bestehen bewährt und zu den erspriechlichsten Resultaten geführt haben. Um aber, wenn irgend thunlich und soweit es sachlich rathsam erscheinen kann, den Wünschen der Bürgerschaft entsprechen zu können, hat er eine nochmalige nähere Prüfung aller dabei in Betracht kommenden Bedenken angeordnet und behält sich daher für jetzt seine Erwiderung auf die Anträge der Bürgerschaft vor.

Da sich inzwischen nach dem Berichte der Deputation durch die in Folge der Verhandlungen über die Verwendung der Ueberschüsse veranlaßte Einstellung der bisherigen Tilgung ein sehr bedeutender Cassenbestand in den Händen der Verwaltung angesammelt hat, von welchem die Gasanstalt, wie die Deputation ausdrücklich hervorhebt, eine Summe von 40 bis 45,000 Thalern jedenfalls ohne Bedenken entbehren kann, so trägt der Senat darauf an, den Beschluß über die Verwendung dieser Gelder nicht bis zu einer späteren Vereinbarung über die noch unerledigten Fragen hinauszuschieben, vielmehr die Deputation für die Gasanstalt zu ermächtigen, schon jetzt diese Summe an die Generalcasse auszusahlen, welche dieselbe in den laufenden Haushalt zu verrechnen haben wird.

Der Senat
und werden danach
falls für von den
zum 1. October d. J.
bewilligen und dem Senat

Die hiesige
Bericht übergeben,
helflich der Anlagen.

Anlage I
zu Protokoll des Senats
vom 8. Juni 1865.

der Grundbesitzer
Grundland und
welche von der

Stationen-
Nr.
von 1861

1850	1861	Stationen- Nr.
1810	1850	von 1861
1861	1873	
1873	1881	
1881	1889	
1889	1896	
1896	1899	
1899	1900	
1900	1901	
1901	1904	
1904	1906	
1906	1908	
1908	1910	
1910	1912	
1912	1916	
1916	1920	
1920	1923	
1923	1924	

4. Gehülften des Generaleinnehmers.

Der Senat genehmigt den Antrag der Finanzdeputation vom 23. März d. J. und werden danach die jetzt fungirenden drei ältesten Gehülften des Generaleinnehmers, falls sie von den Wohlthaten des Pensionsgesetzes Gebrauch zu machen wünschen, bis zum 1. October d. J. ihren Eintritt in die Wittwencasse für bürgerliche Beamte zu bewirken und dem Senate nachzuweisen haben.

5. Löschung von Seeschiffen.

Die dieses Gegenstandes wegen bestehende Deputation hat den beifolgenden Bericht übergeben, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mittheilt.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 9. Juni 1865.

Oldenburg-Bremer-Eisenbahn.**Verzeichniß**

der Grundbesitzer und Grundstücke in den Feldmarken Mittelsbuchtingen, Großland und Kirchbuchtingen, und Woltmershausen des Bremer Gebietes, welche von der Oldenburg-Bremer-Eisenbahn berührt werden und ganz oder theilweise zu expropriiren sind.

Stations- Nr.	Namen der Besitzer.	Nummer der Grundstücke.	Benennung der Ländereien.
von	bis		
I. Feldmark Mittelsbuchtingen.			
1250	1261	Hinrich Blanke	467 die alten Weiden.
1219	1250	derselbe	468 do.
"	"	derselbe	469 do.
"	"	derselbe	470 do.
1261	1273	derselbe	484 das Bauerland.
"	"	Joh. Ehlers	485 die Dorfkämpe.
1273	1281	Hinrich Blanke	503 der Heufkamp.
"	"	Hinrich Lampe	504 der Buschkamp.
1282	1289	Arnold Budde sen.	221 die Kuhweiden.
1281	1282	Hinrich Lampe	222 do.
1289	1296	Hinrich von Bremen	229 do.
1296	1299	Joh. von Bremen	179 das Seeland.
1299	1300	Joh. Schröder in Kirchbuchting	178 do.
1301	1303	Berend von Bremen	182 do.
1303	1304	Folke Borchers	183 do.
1304	1306	Hinrich Hühnerkoch	184 do.
1306	1309	Segelfe Lampe	185 do.
1309	1312	Daniel Osmer	186 do.
1312	1316	Hinrich von Bremen	187 do.
1316	1320	Arnold Budde sen.	188 do.
1320	1323	Dierk Garbade	189 do.
1323	1324	Hermann Ellinghausen	190 do.

Stations- Nr.		Namen der Besitzer.	Nummer der Grundstücke.	Benennung der Ländereien.
von	bis			
2. Feldmark Grossland und Kirchhuchtingen.				
1324	1326	Die Stadt Bremen (Staatsgut)	59	Chaussee nach Oldenburg.
1326	1328	Kirchhuchtinger-Pfarre	94	Kämpfe diesseits der Chaussee.
1328	1335	Otto und Rudolph Griesebach	14	der Keilkamp.
1334	1335	Hermann Bruns	15	der unterste Kamp.
1335	1337	Otto und Rudolph Griesebach	13	der Warfkamp.
1337	1346	Hermann Bruns	16	der Straßen-Klaufkamp.
1346	—	derselbe	17	do.
1346	1356	derselbe	18	der Saatkamp.
1356	1363	derselbe	20	der Ochsenkamp.
1363	1367	Otto und Rudolph Griesebach	22	die Schweinekamps-Breiten.
1367	—	Hermann Bruns	21	der Dichtumdeich.
3. Feldmark Woltmershausen.				
1368	1377	Henrich Meyer	193	im Seefeld.
1377	1380	St. Martini Kirche	192	do.
1380	1381	Franz H. Osthoff Ehefrau	190	do.
1381	1387	Johann Bagt	191	do.
1387	1390	Ad. Leop. Wilh. Lauprecht	189	do.
1390	1394	J. M. Seims Wwe. in Bremen	188	do.
1393	1394	Lüder Bagt	187	do.
1394	—	derselbe	186	do.
1395	1397	Herm. Bruns	171	die Dobben.
"	"	derselbe	172	do.
"	"	derselbe	173	do.
"	"	derselbe	174	do.
"	"	Heinrich W. Meyer	175	do.
"	"	Gosselke Bagt jun. Wwe.	176	do.
1397	1400	Heinrich W. Meyer	117	die Hahnhude.
1400	1407	Gosselke Bagt jun. Wwe.	116	do.
1407	—	Herm. D. Behrens	115	do.
1407	1412	derselbe	100	die Mittelfämme.
1407	—	Heinrich W. Meyer	99	do.
1412	1416	Herm. D. Behrens	101	do.
1416	1419	Franz H. Osthoff Ehefrau	102	do.
1419	—	Heinrich W. Meyer	103	do.
1419	1428	Franz H. Osthoff Ehefrau	37	die Weizenkämme.
"	"	Joh. Bagt	36	do.
"	"	Heinrich Ehlers	38 b. & c.	do.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 9. Juni 1865.**B e r i c h t**der wegen des die Löschung von Seeschiffen u. s. w. betreffenden
Gesetzentwurfes niedergesetzten Deputation.

Die berichtende Deputation ist mittelst Beschlusses des Senats und der Bürgerschaft vom 1. Februar/3. März d. J. beauftragt worden, eine Erledigung der in Bezug auf den Inhalt und die Fassung des 12. Paragraphen des rubricirten Gesetzentwurfes obwaltenden Differenz durch angemessene Vorschläge zu versuchen.

Für die Beibehaltung des Entwurfes in fraglicher Beziehung ist hervorgehoben, daß der §. 12, sowie er im Entwurf vorliegt, dem verfassungsmäßig beliebten und bereits publicirten Gesetze für die Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches entspreche, sowie daß, wenn nicht die Zahlung Zug um Zug erfolgen solle und könne, die dafür eingetretene Deposition das nächste und richtigste Aequivalent für die Abweichung vom Handelsgesetzbuche sei, und daß es sich nicht empfehle weiter als durchaus nöthig darin zu gehen, insbesondere nicht, willkürlich eine längere Zahlungsfrist festzusetzen, indem damit zugleich, ohne durch eine spätere Erfahrung erweislich dazu gedrängt zu werden, das so eben erst publicirte Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch in seiner Geltung abermals beschränkt werden würde.

So sehr dieses Bedenken berücksichtigt zu werden verdienen mag, so läßt es sich andererseits nicht verkennen, daß die in Vorschlag gebrachte Deposition practisch ihre erheblichen Schattenseiten hat, daß insbesondere die gewiß nicht geringe Zahl von Schiffen, welche mittelst Sicherheitsleistung in den Besitz der deponirten Bracht zu gelangen nicht im Stande sind, dadurch in eine üble Lage gerathe. Denn solchen Schiffen würde wenig mit dem Troste gedient sein, daß die Deposition der Zahlung rechtlich am nächsten stehe, sie würde dieselben daher so wenig befriedigen, daß mit Rücksicht auf das bremische Interesse gefragt werden dürfte, ob auch wohl in Folge derartiger hieselbst der Schifffahrt bereiteter Weitläufigkeiten und Erschwerungen ein Bestreben zu besorgen sei und practisch durchdringen könne, welches darauf ausginge, Bremen als Bestimmungsort thunlichst zu meiden.

Diese Besorgniß ist nicht grundlos, und es ist somit gerathen zu überlegen, ob nicht ein anderer Ausweg zu finden wäre, welcher ebenfalls dem Principe des Handelsgesetzbuches sich nahe anschloße, und mehr den Schiffer zu befriedigen vermöchte, ohne das Interesse des Ladungsempfängers erheblich zu gefährden.

Darüber kann nun überall kein Zweifel obwalten, daß, wie einmal die äußeren Zustände sind, der Schiffer, welcher nach Bremen zu liefern sich anheischig gemacht, die Ungunst dieser Zustände mit zu tragen hat, und daß somit, weil er nicht pflichtmäßig das Brachtgut in Bremen abgeliefert, er billigerweise auch nicht an dem andern Orte, wo er abgeliefert, Zug um Zug seine Bracht verlangen kann. Das Handelsgesetzbuch hierin zu modificiren, ist also eine Nothwendigkeit für beide Theile, da solche Fälle die regelmäßig eintretenden sind.

Läßt sich aber nicht Zug um Zug verfahren, so muß einer der Contrahenten mit der Vertragserfüllung vorangehen; dies kann in der That nach der Natur des vorliegenden Verhältnisses nur der Schiffer sein, wohingegen es sich ebenso versteht, daß, nachdem er dies gethan, auch sein Interesse möglichst sicher zu stellen ist. Dies mag angemessen, wie die Deputation glaubt, folgendermaßen geschehen:

- 1) Unmittelbar bei der Abnahme der Güter müssen etwaige äußerlich erkennbare Mängel an denselben dem Schiffer angezeigt werden, damit er, wenn er es will, rechtzeitig und gehörig von dem §. 609 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches Gebrauch machen und etwa auch die Deposition des Streitbetrages vor der Ablieferung verlangen könne.

- 2) Es muß die Fracht am Bestimmungsorte in Uebereinstimmung mit dem bremischen Gebrauch, nach welchem bei Geschäften gegen baar am nächsten Cassirtage bezahlt wird, berichtet werden. Diese Verpflichtung darf jedoch insofern eine Beschränkung erleiden, als es die Rücksicht auf die gewöhnlich obwaltenden Ortsentfernungen empfiehlt, für alle Fälle eine billige weitere Frist, um für die Beschaffung der Zahlungen sorgen zu können, dahin festzusetzen, daß am 2. Cassirtage und da, wo keine Cassirtage gelten, binnen 3 Tagen zu zahlen sei.

Es erhält auf diese Weise der Schiffer so reich die Fracht, als es unter den eigenthümlichen Verhältnissen, welche hier Berücksichtigung fordern, nur möglich ist, andererseits der Empfänger sein Gut ohne Verzug und ohne die Inconvenienz Zug um Zug bezahlen oder die Fracht deponiren zu müssen, zugleich unter der Bewilligung einer regelmäßig genügenden Zahlungsfrist.

Allerdings lassen sich gegen eine solche Erledigung der Frage folgende Einwendungen denken:

- a. Der Schiffer kann einwenden, daß er abgesehen von den Fällen in welchen er eine Deposition begehren dürfe, eine Zeitlang, nachdem er die Güter aus der Hand gegeben, ohne volle Sicherheit sein würde, — das heißt, ohne eine andere als diejenige, welche das allgem. d. H. G. B. §. 624 und die Erbe- und Handfesten-Ordnung §. 130 gewähren.

Dies ist richtig, allein es handelt sich ja gar nicht mehr um die Frage, ob das Princip des H. G. B. »Zug um Zug« beizubehalten sei? Könnten wir dieses beibehalten, so würde allerdings der Schiffer in eine schlechtere Lage durch jenen Vorschlag gerathen. Davon ist aber überall nicht mehr die Rede; wir können es eben nicht! Es handelt sich nur darum, ob es für den Schiffer annehmlicher sei, daß der §. 12, wie er im Entwurf in Folge des §. 36 des bremischen Einführungs-gesetzes zum Allgem. Deutsch. Hand. Ges. Buche vorliegt, mit seinem Depositions-verfahren, oder daß die in dem beigelegten Entwürfe proponirte Zahlung in thun-lichst kurzer Frist — zur Geltung komme, und, da dürfte es nach Ansicht der Deputation nicht dem mindesten Zweifel unterliegen, daß der Schiffer jenen Einwand schwerlich machen werde, daß vielmehr der verständige Schiffer den praktischen Vorzug dieser letzteren Bestimmung um so mehr anerkennen werde, als die Fälle nur höchst selten sein können, in welchen der erwähnte Mangel vollständiger Sicherheit für den Schiffer Verluste nach sich zieht, zumal, falls derselbe die Solvenz des Empfängers zu bezweifeln Anlaß hätte, ihm dieselben Cautele zu Gebote stehen, welche bei anderen Contractsverhältnissen rechtlich Anwendung finden, und endlich nicht zu vergessen ist, daß das bremische Recht dem Schiffer ein ganz exorbitantes, werthvolles Privilegium gewährt, indem der schon oben allegirte §. 130 der Erbe- und Handfesten-Ordnung bestimmt, daß ihm für seine Forderung an Fracht und Havariegroße sowie für die auf die verschifften Waaren gemachten Auslagen ein allgemeines gesetzliches Pfand-recht an dem Vermögen des Empfängers mit der Wirkung zustehen solle, daß er (wie auch der Fuhrman) als (und zwar im Falle der Concurrenz gleichberechtigte) Inhaber der ältesten Hypothek betrachtet werde; ein Privilegium, welches keiner weiteren Beschränkung unterliegt, als daß es binnen 4 Wochen nach der Ablieferung des Frachtguts von Bord des Seeschiffes bezw. des Leichter-Fahrzeugs geltend gemacht werden muß.

- b. Der Empfänger kann bemerken, daß er in seinem begründeten Interesse die im Entwurf vorgeschlagene Deposition der Auszahlung entschieden vorziehen müsse.

Damit verdiente er Beachtung, jedoch nur insofern, als er, der Empfänger, nach der Zahlung erst begründete Gegenansprüche entdecken würde und dann das Mittel ihrer Sicherung durch Deposition nicht mehr benutzen könnte. Allein, zunächst paßt dieser Einwand nicht auf die Fälle, in welchen bereits bei der Abnahme der Güter dem Schiffer Anzeige gemacht werden muß. — Hier kann der Empfänger deponiren, falls er die Anzeige nicht veräußerte; veräußerte er sie aber, so darf das Gesetz ihm nicht behülflich sein, die Zahlung zu verzögern. Der gedachte Einwand paßt also nur etwa da, wo später bei der rechtlichen Uebnahme am Bestimmungsorte unter Beobachtung des §. 610 des Allgem. Deutsch. Hand. Gesetzbuchs sich innere Mängel nachträglich heraus-

stellten. Nun kommen aber nach Aussage richterlicher wie kaufmännischer Sachverständiger die Fälle, in welchen der Schiffer für derartige innere Mängel mit Erfolg verantwortlich gemacht werden kann, ihrer Erinnerung nach so gut wie gar nicht vor, und wenn sie dennoch sich ereignen sollten, so wird in den meisten Fällen dem Empfänger eine Rechtsverfolgung gegen den Schiffer noch immer möglich bleiben. Jedenfalls wird also anzunehmen sein, daß es hier um eine erhebliche Gefährdung des Empfängers sich nicht handelt und somit dieselbe nicht so sehr in Gewicht fallen dürfte, um die Gesetzgebung von einer Erledigung der vorliegenden schwierigen Frage, welche im Großen und Ganzen sachgemäß und billig ist, zurückzuhalten.

Dem Allen zufolge hat sich die Deputation dahin geeinigt, in fraglicher Hinsicht die Bestimmungen, welche die Unter-Anlage an den mit fester Schrift gedruckten Stellen in den §. §. 9 — 12, 16 enthält, — zur Annahme dem Senate und der Bürgerschaft zu empfehlen.

Es könnte sich fragen, ob nicht, je nachdem die Güter aus dem Seeschiffe an einem anderen Orte als am Bestimmungsorte gelöscht würden, oder nicht, besondere Normen festzusetzen wären; allein es empfiehlt sich gewiß in der Gesetzgebung die thunlichste Einfachheit, und wird dabei ferner besonders zu berücksichtigen sein, theils, daß der so eben erwähnte erste Fall der weitaus gewöhnliche ist, theils, daß selbst beim Eintritt des anderen Falls, wo beide Orte dieselben sind, die obigen Bestimmungen keine so erheblichen Unzuträglichkeiten befürchten lassen, daß um dieser Willen es nöthig oder wünschenswerth erscheinen könnte, je nach dem eintretenden Fall Verschiedenes zu verordnen.

Zur Empfehlung des zweiten Absatzes des §. 12 der Unter-Anlage ist noch zu bemerken, daß nur die Erfahrung lehre, welche Bestimmungen zur Erleichterung des Depositionsverfahrens, soweit es noch in Frage kommen kann, nöthig seien, daß der Regulativweg in dergl. Fällen gewiß besonders geeignet sei, rasch und nach den Umständen zu helfen, und daß wenn Senat und Bürgerschaft sich darüber einigen, denselben zu betreten, doch in der That formelle Bedenken über seine Zulässigkeit nicht weiter in Betracht kommen dürfen.

Die Deputation hofft endlich, daß es ihr nicht werde verargt werden, wenn sie über ihren Auftrag hinaus, den fraglichen Gesetzentwurf noch einmal in redactioneller Hinsicht geprüft und sich erlaubt hat, einige Aenderungen darin vorzunehmen. Diese Aenderungen betreffen

1) Die §§. 1, 2, 3 des Entwurfs.

Sie haben nämlich zu dem Mißverständniß Anlaß gegeben, daß sie eine Geltung auch über die Fälle, in welchen Kraft der Connossemente die Stadt Bremen der Bestimmungsort ist (§. 1), hinaus haben sollten, während es doch der bremischen Gesetzgebung nicht einfallen kann, ihre Competenz zu überschreiten. Einem solchen Mißverständnisse läßt sich einfach dadurch entgegenreten, daß, wie in der Unter-Anlage geschehen, die §§. 2 und 3 dem §. 1 einverleibt und so die weiteren Bestimmungen derselben auf die Fälle des §. 1 und analogisch des §. 5 beschränkt worden.

2) Die Sätze, welche im §. 10 des Entwurfs gestrichen sind. Sie finden sich jetzt an passenderer Stelle, da, wo von der Ab- und Uebernahme der Güter die Rede ist, in den §§. 9 und 11 der Unter-Anlage eingeschaltet.

Indem die Deputation ferner diejenigen Abänderungen, welche bereits verfassungsmäßig beliebt sind, in der Unter-Anlage an gehöriger Stelle, namentlich in den jetzigen §§. 9, 13, 14 eingetragen oder berücksichtigt, sowie in §. 16 die gesetzlichen Bestimmungen, welche außer der Verordnung von 1821 in Folge der neuen Verordnung außer Kraft treten müssen, hinzugefügt hat, überreicht sie nun in der Unter-Anlage einen vollständigen Gesetzentwurf, sowie er nach ihren in dem Vorstehenden angedeuteten Vorschlägen lauten würde.

(gez.) C. F. G. Mohr.

(gez.) Joh. Carl Victor.

Unter-Anlage
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 9. Juni 1865.

Entwurf

eines Gesetzes, die Löschung der Seeschiffe, die Empfangnahme der Güter und die Bezahlung der Frachtgelder betreffend.

§. 1.

Lauten Connossemente auf Bremen, Stadt Bremen oder Hafen von Bremen, oder ergibt sich aus dem Inhalte derselben in sonstiger Weise, daß das Frachtgut nach der Stadt Bremen bestimmt ist, so gilt die Stadt Bremen als Bestimmungsort, wenn auch die wirkliche Löschung an einem anderen Weserplatze unterhalb der Stadt Bremen erfolgt. In diesen Fällen ist den nachstehenden Vorschriften gemäß zu verfahren:

1. Der Schiffer ist verpflichtet, das Frachtgut mit seinem Schiffe an die Stadt Bremen zu liefern, sofern die Tiefe des Wassers es gestattet; er ist jedoch zum Löschen auch an jedem andern geeigneten Löschplatze an der Weser unterhalb der Stadt Bremen verbunden, wenn sämtliche Ladungsempfänger über denselben einverstanden sind und den Schiffer rechtzeitig davon benachrichtigen.

2. Gestattet die Tiefe des Wassers nicht, die Ladung mit dem Seeschiffe an die Stadt Bremen zu liefern, so hat der Schiffer dieselbe auf Verlangen der Ladungsempfänger mit seinem Schiffe bis zu dem der Stadt Bremen am nächsten gelegenen, geeigneten Löschplatz zu bringen, dessen Erreichung der Wasserstand zuläßt; die Bestimmung des Löschplatzes unterhalb der Stadt Bremen steht den Ladungsempfängern zu.

3. In dem unter 2 gedachten Falle hat der Schiffer sofort nach Ankunft des Schiffs auf der Weser und spätestens gleich nach Ankunft desselben bei Bremerhaven den Ladungsempfängern davon eine Anzeige zukommen zu lassen. Die Anzeige muß schriftlich oder, wenn Ladungsempfänger dem Schiffer unbekannt sind, für diese mittelst öffentlicher Bekanntmachung durch die Bremer Nachrichten und die Weser-Zeitung erfolgen.

Die Ladungsempfänger sind sodann verbunden, spätestens im Laufe des auf solche Anzeige folgenden Tages, — wobei Sonn- und Feiertage nicht in Ansatz kommen, — dem Schiffer die, von diesem während gedachter Frist bei Bremerhaven abzuwartende, erforderliche Anweisung wegen des Löschplatzes zu erteilen.

Erfolgt diese Anweisung nicht rechtzeitig oder weisen nicht die sämtlichen Ladungsempfänger den nämlichen Löschplatz an, so hat der Schiffer die ganze Ladung mit seinem Schiffe nach dem der Stadt Bremen am nächsten gelegenen, nach der Wassertiefe erreichbaren bremischen Hafen zu bringen und hier zu löschen.

§. 2.

Lauten Connossemente ohne Angabe eines Bestimmungsorts allgemein »nach der Weser«, so hat der Schiffer, ohne zu einer Anzeige über die Ankunft des Schiffs verpflichtet zu sein, die Wahl des Löschplatzes; es sei denn, daß ihm sämtliche Ladungsempfänger binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft bei Bremerhaven, — wobei Sonn- und Feiertage nicht in Ansatz kommen, — einen bestimmten und zwar den nämlichen Löschplatz an der Weser anweisen.

Der Schiffer ist verpflichtet, eine solche Anweisung während der gedachten Frist bei Bremerhaven abzuwarten und zu befolgen.

Der von dem Schiffer gewählte oder von den Ladungsempfängern angewiesene Löschplatz gilt als Bestimmungsort, es sei denn, daß sämtliche Ladungsempfänger in der Stadt Bremen wohnen, in welchem Falle die Stadt Bremen als Bestimmungsort gilt.

§. 3.

In den Monaten November, December, Januar und Februar und außerdem zu allen Zeiten, in welchen die Weser nicht frei von Eis ist, hat der Schiffer die Befugniß, ohne Weiteres sein Schiff — und zwar im Fall dem §. 1 gemäß die Stadt Bremen als Bestimmungsort gilt, in den Hafen von Bremerhaven, — im Fall die Connossemente aber ohne Angabe eines Bestimmungsortes allgemein »nach der Weser« lauten (§. 2), nach eigener Wahl entweder in den Hafen von Bremerhaven oder in den Hafen von Geestmünde zu legen und daselbst zu löschen.

Würde jedoch dem Schiffer noch vor dem Hineinlegen von sämtlichen Ladungsempfängern einer der beiden genannten Häfen als Löschplatz angewiesen, so hat er diese Anweisung zu befolgen.

§. 4.

Die Führer solcher Schiffe, deren Tiefgang das Hinauffahren bis zur Stadt Bremen bei gewöhnlichem Wasserstande gestattet, sind unter allen Umständen, namentlich auch zu den im §. 3 bemerkten Zeiten, verbunden, ihr Frachtgut an die Stadt Bremen zu bringen.

§. 5.

Ist in Connossementen ein anderer bremischer Bestimmungsort außer der Stadt Bremen genannt, so finden die Bestimmungen der §§. 1, 3, 4, mit der Maßgabe analoge Anwendung, daß dieser Bestimmungsort an die Stelle der Stadt Bremen tritt.

§. 6.

Ist in dem Frachtvertrage (Chartepartie) ein Schiff ohne Angabe des Bestimmungsortes allgemein »nach der Weser« verfrachtet, so hat der Befrachter die Wahl des Bestimmungsortes an der Weser, und hat der Schiffer die Namhaftmachung des gewählten Ortes in den Connossementen sich gefallen zu lassen.

§. 7.

Bei der Bestimmung des Löschplatzes sowohl Seitens der Ladungsempfänger als des Schiffers ist ein solcher Platz zu wählen, an welchem unter Berücksichtigung der Wassertiefe, der Sicherheit des Schiffs und der örtlichen Verordnungen und Einrichtungen das Löschen und das Empfangen der Ladung ordnungsmäßig erfolgen kann. (H.-G.-B. Art. 593.)

§. 8.

Wird das Schiff wegen mangelnder Wassertiefe oder wegen sonstiger Hindernisse oder in Folge Verfügung der Ladungsempfänger oder in Gemäßheit der Bestimmungen des §. 3 an einem anderen Orte als dem Bestimmungsorte gelöscht und der Weitertransport des Frachtguts nach dem Bestimmungsorte mittelst Leichterschiffen, der Eisenbahn oder sonstiger Transportmittel bewirkt, so geschieht dieser Weitertransport auf Gefahr und Kosten der betreffenden Ladungsempfänger.

Abgesehen von dem Fall einer Verfügung der Ladungsempfänger findet die vorstehende Bestimmung auf die im §. 4 erwähnten Schiffe keine Anwendung.

§. 9.

Die rechtliche Uebernahme der Frachtgüter gleichwie die Bezahlung der Fracht geschieht, namentlich auch in den im §. 8 erwähnten Fällen, am Bestimmungsorte, wie derselbe aus dem Vorstehenden sich ergibt.

Werden Güter am Löschplatz zum Zweck einer Lagerung daselbst belassen, oder werden sie von da nicht nach dem Bestimmungsorte, sondern nach einem anderen Plage verladen, so gilt damit die rechtliche Uebernahme der Güter als geschehen; jedoch ist auch in diesem Falle die Fracht an dem Orte zu bezahlen, an welchem sie abgesehen von den Bestimmungen dieses §. zu bezahlen gewesen wäre.

Im Uebrigen kommen die Bestimmungen der Art. 609 und 610 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs zur Anwendung.

§. 10.

Der Schiffer bzw. der Befrachter ist verpflichtet, die Güter am Löschplatz an den Empfänger abzuliefern. Die Fracht gleichwie das dem Schiffer oder dem Befrachter nach dem Frachtvertrage oder dem Connossemente außerdem Gebührende ist

sodann am 2. Cassirtage nach erfolgter Ablieferung und sofern am Bestimmungsorte Cassirtage nicht bestehen, binnen drei Tagen nach solcher Ablieferung zu bezahlen. Diese Fristen werden für jedes Connossement besonders berechnet und beginnen für die Frachtzahlung auf jedes Connossement mit dem Tage, welcher auf die Ablieferung des letzten Stücks der in dem Connossement bezeichneten Güter folgt.

§. 11.

Verlust und Beschädigung der Güter, welche bei der Abnahme derselben aus dem Seeschiffe äußerlich erkennbar waren, können später nur geltend gemacht werden, wenn von deren Vorhandensein dem Schiffer bei dieser Abnahme schriftlich oder in sonst genügender Weise Anzeige gemacht worden ist.

§. 12.

Im Falle des Streits über die Forderungen des Schiffers oder Verfrachters sowie bei Geltendmachung von Ansprüchen wegen Verlustes oder Beschädigung nach Maßgabe des vorstehenden §. 11 ist sowohl der Schiffer oder Verfrachter befugt, die Deposition des vom Ladungsempfänger beanspruchten Betrages bei Gericht oder bei einer anderen zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt zu verlangen als auch der Befrachter (Ladungsempfänger) berechtigt, den von ihm beanspruchten Betrag zu deponiren. Nach Ablieferung der Güter kann der Schiffer bzw. der Verfrachter den deponirten Betrag gegen angemessene Sicherheitsleistung erheben.

Uebrigens bleibt es dem Senate vorbehalten, im Einverständniß mit der Handelskammer etwaige zur Vereinfachung und Erleichterung des Depositionsverfahrens dienende Bestimmungen zu erlassen.

§. 13.

Der Schiffer ist verpflichtet, auf Verlangen eines oder mehrerer der betheiligten Ladungsempfänger von der ihm in den Artikeln 602 und 605 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs eingeräumten Befugniß, die Empfänger von Stückgütern zur unverzüglichen Abnahme derselben anzuhalten und im Falle der Verzögerung die Güter niederzulegen, nach Maßgabe der vorgedachten Artikel gegen jeden einzelnen Empfänger Gebrauch zu machen.

§. 14.

Zur Ergänzung des Art. 596 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs ist die Löschzeit für Schiffe bis zu 75 Roggenlasten Tragfähigkeit, wenn dieselbe in der Periode vom 1. März bis zum 31. October beginnt, auf 8 Tage, wenn in der Periode vom 1. November bis zum letzten Februar, auf 12 Tage festgesetzt.

Für je weitere 30 Roggenlast wird ein Tag Löschzeit mehr berechnet.

Bei nur theilweise beladenen Schiffen wird die Löschzeit verhältnißmäßig kürzer berechnet.

Sonn- und Feiertage kommen bei Berechnung dieser Fristen nicht in Ansatz.

§. 15.

Dem Empfänger steht innerhalb der Löschzeit das Wägen oder Messen an Bord des Schiffes frei.

Auch dem Empfänger von Stückgütern steht das Wägen und Messen der Güter an Bord frei, jedoch ist er solchenfalls verpflichtet, mindestens 20 Last, die Last zu 4000 a berechnet, an einem Tage, und bei einer geringeren Quantität dieselbe thunlichst in verhältnißig kürzerer Zeitfrist zu lösen.

§. 16.

Es werden die Verordnung vom 29. October 1821, seewärts einkommende Güter und Schiffe betreffend, soweit sie nicht bereits durch die Verordnung vom 1. August 1853 aufgehoben ist, ferner die Art. 615 Abs. 2 und Art. 625 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, sowie der §. 36 der Verordnung vom 6. Juni 1864, die Einführung dieses Handelsgesetzbuchs betreffend, soweit die Bestimmungen der erwähnten Artikel bzw. Paragraphen mit Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung in Widerspruch stehen, hiemit außer Kraft gesetzt.