

Reichs = Gesetzblatt.

N^o 23.

Inhalt: Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. S. 301. — Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößererei. — S. 341.

(Nr. 2245.) Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Vom 15. Juni 1895.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen &c.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Erster Abschnitt.

Schiffseigner.

§. 1.

Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist der Eigenthümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes.

§. 2.

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes angesehen.

Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§. 102 bis 116) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er nicht beweist, daß die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.

§. 3.

Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§. 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslootsen.

§. 4.

Der Schiffseigner haftet nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht:

1. wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;
2. wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht;
3. wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Durch die vorstehenden Bestimmungen wird die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt. Der Schiffseigner haftet jedoch, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht, es sei denn, daß ihm eine bössliche Handlungsweise zur Last fällt.

Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich.

§. 5.

Für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnisse zustehenden Forderungen haftet der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht.

§. 6.

Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimathsort), ist für alle gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden Klagen zuständig, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.

Unter mehreren hiernach in Betracht kommenden Orten gilt als Heimathsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung, bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet.

Ist ein Heimathsort nicht festzustellen, so gilt als solcher der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbesteuer oder Einkommensteuer veranlagt wird.

Zweiter Abschnitt.

Schiffer.

§. 7.

Der Führer des Schiffes (Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.

Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbetheiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, daß er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in dem letzteren Falle bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu ertheilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

Durch die Ertheilung der Anweisung wird der Schiffseigner persönlich verpflichtet, wenn er bei der Ertheilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war.

§. 8.

Der Schiffer hat vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind.

Er hat für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, für die gehörige Stauung der Ladung, sowie dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten.

Wenn der Schiffer im Auslande die daselbst geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den im §. 7 Absatz 2 bezeichneten Personen auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht.

§. 9.

Wenn der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, so darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnung des Schiffseigners einholen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Schiffer einsetzen.

Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

§. 10.

Der Schiffer ist verpflichtet, von Beschädigungen des Schiffes oder der Ladung, von eingegangenen Geschäften, sowie von der Einsetzung eines anderen Schiffers (§. 9) den Schiffseigner in Kenntniß zu setzen. Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genöthigt findet, die Ertheilung von Verhaltensmaßregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.

Im Interesse der Ladungsbetheiligten hat der Schiffer während der Reise für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen.

Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Maßregeln erforderlich, so hat er, wenn thunlich, die Anweisung der Ladungsbetheiligten einzuholen, sonst nach bestem Ermessen das Erforderliche selbst zu veranlassen und dafür zu sorgen, daß die Ladungsbetheiligten von dem Vorfall und den dadurch veranlaßten Maßregeln schleunigst in Kenntniß gesetzt werden.

§. 11.

Wird das Schiff oder die Ladung von einem Unfall betroffen, so ist der Schiffer berechtigt und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbetheiligten verpflichtet, vor dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Reise endet, und, wenn das Schiff vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muß, vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den thatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen.

§. 12.

Zur Aufnahme des Beweises bestimmt das Gericht einen thunlichst nahen Termin, zu welchem der Schiffer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Schiffseigner und den Ladungsbetheiligten ist von dem Termine Mittheilung zu machen, soweit es ohne unverhältnißmäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mittheilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

§. 13.

Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Civilprozeßordnung.

Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Schiffers ausgeschlossen ist, beschließt über dieselbe das Gericht nach freiem Ermessen.

Die an Schiff und Ladung Betheiligten, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

Das Gericht ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§. 14.

In Bezug auf die Erhebung von Gebühren und Auslagen finden die für das Verfahren zur Sicherung des Beweises geltenden Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes mit der Maßgabe Anwendung, daß als Gebühr nur die Hälfte der dort vorgesehenen Sätze und höchstens ein Betrag von dreißig Mark erhoben wird.

Ist das Verfahren auf Verlangen eines Ladungsbetheiligten beantragt, so hat dieser die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit er nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihm entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Schiffseigners, dem Schiffer die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt.

In Fällen der großen Haverei findet die Vorschrift des §. 84 Anwendung.

§. 15.

Befindet sich das Schiff weder am Heimathsorte, noch an einem Orte, an welchem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung hat, so ist der Schiffer Dritten gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, die Frachtforderungen einzuziehen, sowie für den Schiffseigner alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausföhrung der Reise erforderlich macht.

Zur Eingebung von Wechselverbindlichkeiten, zur Veräußerung oder Verpfändung des Schiffes und zum Abschlusse von Frachtverträgen ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht des Schiffseigners berechtigt.

§. 16.

Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer eingeht, während das Schiff sich an einem der im §. 15 Absatz 1 bezeichneten Orte befindet, sind für den Schiffseigner nur dann verbindlich, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.

Zur Ausstellung von Ladeseheinen ist der Schiffer ohne Unterschied des Ortes befugt.

§. 17.

Der Schiffseigner, welcher die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann einem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, daß sie dem Dritten bekannt waren.

§. 18.

Dem Schiffseigner gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die Bestimmungen der §§. 15 und 16 ebenfalls maßgebend, soweit nicht der Schiffseigner diese Befugnisse beschränkt hat.

§. 19.

Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Schiffseigners innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, wird der Schiffseigner dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Schiffseigners mit Schiff und Fracht (§. 4 Nr. 1) begründet.

Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, daß er dessen Erfüllung gewährleistet oder seine Befugnisse überschritten hat.

§. 20.

Der Schiffer untersteht, soweit nicht in diesem Gesetze ein Anderes bestimmt ist, den Vorschriften, welche für die im §. 133 a der Gewerbeordnung bezeichneten Personen gelten.

Das Dienstverhältniß des Schiffers kann, wenn nichts Anderes verabredet ist, von jedem Theile mit Ablauf jedes Monats nach einer sechs Wochen vorher erklärten Kündigung aufgehoben werden.

Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen dem Schiffseigner und dem Schiffer das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, bewendet es bei den Bestimmungen der §§. 133 b bis 133 d der Gewerbeordnung.

Hat der Schiffer eine Reise angetreten, so ist er verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, daß ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorhanden ist.

Wird das Dienstverhältniß vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmäßigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

Dritter Abschnitt.

Schiffsmannschaft.

§. 21.

Zur Schiffsmannschaft gehören mit Ausnahme des Schiffers die zum Schiffahrtsdienste auf dem Schiffe angestellten Personen der Schiffsbefahrung, insbesondere die Steuerleute, Bootsleute, Matrosen, Schiffsknechte, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer.

Die Schiffsmannschaft untersteht der Gewerbeordnung.

§. 22.

Die Verpflichtung des Schiffsmannes zum Dienstantritte beginnt, wenn nichts Anderes verabredet ist, mit dem Abschlusse des Dienstvertrages. Tritt der Schiffsmann den Dienst nicht binnen vierundzwanzig Stunden an, so braucht er nicht mehr angenommen zu werden. Der Anspruch des Schiffseigners auf Schadensersatz wird hierdurch nicht berührt.

§. 23.

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten und jederzeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten.

Er darf das Schiff ohne Erlaubniß des Schiffers nicht verlassen.

Verunglückt das Schiff, so hat der Schiffsmann für Rettung der Personen und ihres Gepäcks, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung den Anordnungen des Schiffers gemäß nach besten Kräften zu sorgen.

§. 24.

Wenn über die Zeit der Lohnzahlung nichts Anderes vereinbart ist, so kann der Schiffsmann am Schlusse jeder zweiten Woche die Auszahlung des verdienten Lohnes verlangen.

§. 25.

Hinsichtlich der Aufkündigung eines auf unbestimmte Zeit eingegangenen Dienstverhältnisses, sowie hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen dem Schiffseigner und dem Schiffsmanne das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, finden die Bestimmungen der §§. 122 bis 124 a der Gewerbeordnung mit der Maßgabe Anwendung, daß die sofortige Entlassung des Schiffsmannes (§. 123 der Gewerbeordnung) auch stattfinden kann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird.

Nach Antritt der Reise ist der Schiffsmann verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, daß ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorhanden ist.

Wird das Dienstverhältniß vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungs-orte während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffsmann Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffsmann sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffsmann zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmäßigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

Vierter Abschnitt.

Frachtgeschäft.

§. 26.

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der Artikel 390 bis 393, 396 bis 407, 408 Absatz 1 und 3, 409 bis 412, 414 bis 420 des Handelsgesetzbuchs insoweit Anwendung, als nicht in diesem Gesetze ein Anderes bestimmt ist.

§. 27.

Ist das Schiff im Ganzen verfrachtet, so hat der Frachtführer dasselbe zur Einnahme der Ladung an den von dem Absender ihm angewiesenen Platz hinzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der erteilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Frachtführer, falls der Absender auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Ladeplatz bezeichnet, an einem der ortsüblichen Ladeplätze anlegen. Er hat bei der Wahl des Ladeplatzes das Interesse des Absenders thunlichst zu berücksichtigen.

Die Verladung an verschiedenen Ladeplätzen des Abgangsortes vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Ladezeit wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt.

§. 28.

Sobald der Frachtführer zur Einnahme der Ladung bereit ist, hat er dies dem Absender anzuzeigen.

Die Anzeige hat an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine spätere oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt.

Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen.

§. 29.

Mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage beginnt die Ladezeit.

Die Ladezeit beträgt bei Ladungen

bis zu	30 000	Kilogramm	zwei Tage,
"	"	50 000	" drei Tage,
"	"	100 000	" vier Tage

und so fort in Stufen von 50 000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 Kilogramm; von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 Kilogramm um je einen Tag. Bei Ladungen über 1 000 000 Kilogramm beträgt die Ladezeit achtzehn Tage.

Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist.

Die Vorschriften im Absatz 2 finden nur insoweit Anwendung, als nicht durch Vereinbarung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein Anderes bestimmt ist.

§. 30.

Wenn der Absender die Ladung nicht so zeitig liefert, daß die Beladung innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen in Folge dessen die Ladezeit überschritten wird. Für Tage, an denen die Schifffahrt geschlossen ist, kann kein Liegegeld beansprucht werden.

§. 31.

Die Bestimmung des §. 30 gilt auch dann, wenn bedungen ist, daß der Frachtführer nach Ablauf der Ladezeit noch länger auf die Ladung warten soll (Ueberliegezeit).

Die Ueberliegezeit beginnt mit dem Ablaufe der Ladezeit. Auf die Dauer und die Berechnung der Ueberliegezeit finden die Bestimmungen über die Ladezeit (§. 29 Absatz 2 bis 4) mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche beträgt.

§. 32.

In Ermangelung vertragsmäßiger Festsetzung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde beträgt das Liegegeld für jeden Tag bei Schiffen von einer Tragfähigkeit

bis zu 50 000 Kilogramm 12 Mark,

„ „ 100 000 „ „ 15 „

und so fort in Stufen von 50 000 Kilogramm je drei Mark mehr für jede höhere Stufe.

Ueber die Tragfähigkeit entscheidet der Inhalt des Schiffsbriefes (§. 126 Absatz 3).

Jeder angebrochene Tag wird als voller Tag gerechnet.

§. 33.

Nach Ablauf der Ladezeit oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet, noch länger auf die Lieferung der Ladung zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten,

bei Ladungen bis zu 10 000 Kilogramm spätestens einen Werktag,

• • • • • 50 000 • • • • • zwei Werktage,

• • • • • über 50 000 • • • • • drei Werktage

vor Ablauf der Ladezeit oder der Ueberliegezeit dem Absender erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Auf die Erklärung finden die Bestimmungen im §. 28 Absatz 2, 3 entsprechende Anwendung.

Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Ladezeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Ladeplatz erreicht hat, verstrichen ist.

§. 34.

Hat der Absender bis zum Ablaufe der Wartezeit (§. 33) keine Ladung geliefert, so ist der Frachtführer an den Vertrag nicht länger gebunden und befugt, von dem Absender ein Drittel der bedungenen Fracht als Entschädigung zu verlangen. Hierdurch wird ein bereits begründeter Anspruch auf Liegegeld (§§. 30, 31) nicht berührt.

§. 35.

Hat der Absender bis zum Ablaufe der Wartezeit die Ladung nur theilweise geliefert, so ist der Frachtführer befugt, sofern der Absender nicht von dem Vertrage zurücktritt (§. 36), die Reise mit der unvollständigen Ladung anzutreten. Auf Verlangen des Absenders muß er die Reise jederzeit auch ohne die volle Ladung antreten.

In diesen Fällen gebührt dem Frachtführer nicht allein die Fracht für die volle Ladung und das etwaige Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt, soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern. Außerdem sind ihm die Mehrkosten, welche in Folge der Unvollständigkeit der Ladung ihm etwa erwachsen, zu erstatten.

§. 36.

Vor Antritt der Reise kann der Absender von dem Vertrage unter der Verpflichtung zurücktreten, den Frachtführer nach Maßgabe des §. 34 zu entschädigen.

Macht der Absender von diesem Rechte Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so muß er auch die Kosten der Verladung und Wiederausladung tragen.

Der Frachtführer ist verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, sich gefallen zu lassen, selbst wenn dadurch die Ladezeit

und eine etwa bedungene Ueberliegezeit überschritten wird, wogegen ihm Liegegeld für die Zeit nach Ablauf der Ladezeit und außerdem Ersatz des durch die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit entstandenen Schadens gebührt, soweit der letztere den Betrag des Liegegeldes übersteigt.

Der Frachtführer ist, wenn der Absender nach erklärtem Rücktritt die Wiederausladung über die Wartezeit hinaus verzögert, berechtigt, die Güter selbst auszuladen und dieselben gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

§. 37.

Nachdem die Reise angetreten ist, kann der Absender die Wiederausladung der Güter vor Ankunft derselben am Ablieferungsorte nur gegen Berichtigung der vollen Fracht sowie aller sonstigen Forderungen des Frachtführers und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge zur großen Haverei und der Bergungs- oder Hülfskosten, welche auf den Gütern haften, fordern.

Im Falle der Wiederausladung hat der Absender nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten, sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt dem Frachtführer entsteht.

§. 38.

Ist nicht das Schiff im Ganzen, sondern ein verhältnißmäßiger Theil oder ein bestimmter bezeichneter Raum desselben verfrachtet oder hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von 10 000 Kilogramm oder mehr zum Gegenstande, so kommen die Vorschriften der §§. 28 bis 37 mit folgenden Abweichungen zur Anwendung:

1. die Ladezeit beträgt für den einzelnen Absender bei einer von ihm zu liefernden Ladung

bis zu 50 000 Kilogramm einen Tag,

• • 100 000 • • zwei Tage

und so fort in Stufen von 50 000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 Kilogramm; von da ab steigt die Ladezeit für je 100 000 Kilogramm um je einen Tag; bei Ladungen über 1 000 000 Kilogramm beträgt die Ladezeit sechszehn Tage. Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld (§. 30) tritt jedoch in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte ein, mit welchem die Ladezeit einem der Absender gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat; der Frachtführer ist indeß nicht berechtigt, von mehreren Absendern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen;

2. der Frachtführer erhält in den Fällen des §. 34 und des §. 36 Absatz 1 als Entschädigung nicht bloß ein Drittel, sondern die Hälfte der Fracht, es sei denn, daß sämmtliche Absender keine Ladung liefern oder zurücktreten;

3. der Absender kann in den Fällen der §§. 36, 37 die Wiederausladung nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung oder Umstauung nöthig machen würde, es sei denn, daß zugleich die Genehmigung aller übrigen Absender beigebracht und auch das Schiff durch die Wiederausladung nicht gefährdet wird. Außerdem ist der Absender verpflichtet, die Mehrkosten und den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

§. 39.

Hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von weniger als 10 000 Kilogramm zum Gegenstande, so muß der Absender auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Lieferung bewirken.

Erfolgt die Lieferung nicht unverzüglich, so ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, und kann, wenn er ohne dieselben die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung beanspruchen.

Der Frachtführer, welcher den bezeichneten Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Absender geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Absender vor Antritt der Reise kundzugeben. Auf diese Erklärung findet die Vorschrift im §. 28 Absatz 3 Anwendung.

Das Rücktrittsrecht des Absenders, sowie das Recht desselben, die Wiederausladung der Güter zu verlangen, bestimmt sich nach den Vorschriften des §. 38.

§. 40.

In den Fällen der §§. 38 und 39 hat der Frachtführer an einem der ortsüblichen Ladeplätze anzulegen. Ist durch Vereinbarung dem Absender das Recht zur Anweisung des Ladeplatzes eingeräumt, so finden die Bestimmungen des §. 27 Absatz 2 und 3 entsprechende Anwendung.

§. 41.

In Ermangelung einer besonderen Vereinbarung hat der Absender gepackte Güter auf das Schiff, lose Güter in das Schiff zu liefern, der Frachtführer dagegen die weitere Verladung der Güter zu bewirken.

§. 42.

Der Frachtführer hat die ihm hinsichtlich der Beladung obliegenden Arbeiten mit thunlichster Beschleunigung auszuführen. Zur Uebernahme der Güter an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen ist er nicht verpflichtet, es sei denn, daß ein Nothfall vorliegt.

Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten.

§. 43.

Der Frachtführer muß statt der vertragsmäßigen andere von demselben Absender nach dem Ablieferungsorte ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht verschlechtert wird.

§. 44.

Ist die Beförderung mittelst eines bestimmten Schiffes bedungen, so darf der Frachtführer die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen oder umladen. Im Falle einer Zuwiderhandlung haftet er für jeden Schaden, in Ansehung dessen er nicht beweist, daß derselbe auch dann entstanden und dem Absender zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in das andere Schiff verladen worden wären.

Ist die Beförderung mittelst eines bestimmten Schiffes nicht bedungen, so darf der Frachtführer in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung bereits verladene Güter nicht ohne Erlaubniß des Absenders in ein anderes Schiff umladen, widrigenfalls er für allen, in Folge der Umladung entstehenden Schaden haftet.

Auf die Umladung in ein anderes Schiff, welche in Fällen der Noth oder wegen niedrigen Wasserstandes erforderlich wird, sowie auf die übliche Umladung in Leichterschiffe an Hafensplätzen finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.

§. 45.

Der Absender, welcher unrichtige Angaben über die verladene Güter macht oder Güter zur Verladung bringt, deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Ablieferungsort verboten ist, oder welcher bei der Verladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- oder Zollgesetze übertritt, wird, sofern ihm dabei ein Verschulden zur Last fällt, nicht bloß dem Frachtführer, sondern auch den übrigen Ladungsbetheiligten, den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung für den durch seine Handlungsweise veranlaßten Schaden verantwortlich.

Dadurch, daß er mit Genehmigung des Frachtführers gehandelt hat, wird seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen.

Er kann aus der Einziehung der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern.

Gefährden die Güter das Schiff oder die übrige Ladung, so ist der Frachtführer befugt, dieselben an das Land zu setzen oder in dringenden Fällen über Bord zu werfen.

§. 46.

Ist das Schiff im Ganzen verfrachtet, so hat der Frachtführer nach der Ankunft am Ablieferungsorte das Schiff zur Löschung der Ladung an den ihm von dem Empfänger angewiesenen Platz hinzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen

die Befolgung der ertheilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Frachtführer, falls der Empfänger auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Löschplatz bezeichnet, an einem der ortsüblichen Löschplätze anlegen. Er hat bei der Wahl des Löschplatzes das Interesse des Empfängers thunlichst zu berücksichtigen.

Die Ablieferung an verschiedenen Orten des Löschplatzes vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Löschzeit wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt.

§. 47.

Sobald der Frachtführer zum Löschen bereit ist, hat er dies dem Empfänger anzuzeigen.

Die Anzeige hat an einem Werktag vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine später oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktag erfolgt.

Weigert sich der Empfänger, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des anderen Theiles errichten zu lassen.

Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, so muß die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise erfolgen.

§. 48.

Mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich nach der auf die Ladezeit bezüglichen Vorschrift im §. 29 Absatz 2.

Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, die Ladung abzunehmen verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage, sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr die Löschung nicht nur der verladenen, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist.

Die Vorschrift im Absatz 2 findet nur insoweit Anwendung, als nicht durch Vereinbarung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein Anderes bestimmt ist.

§. 49.

Wenn der Empfänger die Ladung nicht bis zum Ablaufe der Löschzeit abnimmt, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen in Folge dessen die Löschzeit überschritten wird. Die Höhe des Liegegeldes bestimmt sich nach §. 32.

Außer dem Liegegelde kann der Frachtführer auch den Ersatz eines höheren Schadens verlangen, welcher ihm durch die Ueberschreitung der Löschzeit erwächst.

§. 50.

Die Bestimmung des §. 49 Absatz 1 gilt auch dann, wenn bedungen ist, daß der Frachtführer nach Ablauf der Löszeit noch weiter auf die Abnahme der Ladung warten soll (Ueberliegezeit). Der Ersatz eines das Liegegeld überschreitenden Schadens kann in diesem Falle nur wegen Ueberschreitung der Ueberliegezeit verlangt werden.

Die Ueberliegezeit beginnt mit dem Ablaufe der Löszeit. Auf die Dauer und die Berechnung derselben finden die Bestimmungen im §. 29 Absatz 2 und §. 48 Absatz 3 und 4 mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche beträgt.

§. 51.

Nach Ablauf der Löszeit oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Lösung noch länger zu warten. Er muß jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten,

bei Ladungen bis zu 10 000 Kilogramm	spätestens einen Werktag,
„ „ „ „ 50 000	zwei Werktage,
„ „ „ „ über 50 000	drei Werktage

vor Ablauf der Löszeit oder der Ueberliegezeit dem Empfänger erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Auf die Erklärung finden die Bestimmungen im §. 47 Absatz 2, 3 entsprechende Anwendung.

Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Löszeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Lösplatz erreicht hat, verstrichen ist.

§. 52.

Nach Ablauf der Wartezeit ist der Frachtführer berechtigt, die Lösung selbst vorzunehmen und die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Verweigert der Empfänger die Annahme oder ist er nicht zu ermitteln, so hat der Frachtführer den Absender hiervon zu benachrichtigen und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies den Umständen nach nicht thunlich oder der Absender mit der Ertheilung der Anweisung säumig oder diese nicht ausführbar, so kann der Frachtführer nach der Bestimmung im Absatz 1 verfahren, auch wenn die Wartezeit noch nicht abgelaufen ist.

Von der Niederlegung hat der Frachtführer den Absender und den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen. Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, so hat die Benachrichtigung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu erfolgen.

§. 53.

Die §§. 47 bis 52 kommen auch dann zur Anwendung, wenn ein verhältnißmäßiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist oder der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von 10 000 Kilogramm oder mehr zum Gegenstande hat.

Die Löszeit beträgt für den einzelnen Empfänger bei einer von ihm abzunehmenden Ladung

bis zu 50 000 Kilogramm einen Tag,

• • 100 000 • • zwei Tage

und so fort in Stufen von 50 000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500 000 Kilogramm; von da ab steigt die Löszeit für je 100 000 Kilogramm um je einen Tag; bei Ladungen über 1 000 000 Kilogramm beträgt die Löszeit sechszehn Tage. Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld oder zum Schadensersatz (§. 49) tritt jedoch in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte ein, mit welchem die Löszeit einem der Empfänger gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat. Der Frachtführer ist indeß nicht berechtigt, von mehreren Empfängern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen.

§. 54.

Hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von weniger als 10 000 Kilogramm zum Gegenstande, so muß der Empfänger auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Abnahme bewirken.

Hinsichtlich der Aufforderung findet §. 47 Absatz 4 und hinsichtlich der Niederlegung des Gutes §. 52 entsprechende Anwendung.

Für die Tage, um welche durch die Säumniß des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöst worden sein, überschritten ist, hat der Frachtführer Anspruch auf Liegegeld unbeschadet des Rechts, einen höheren Schaden geltend zu machen.

§. 55.

Ist in den Fällen der §§. 53 und 54 nach der getroffenen Vereinbarung dem Empfänger das Recht zur Anweisung des Lösplatzes eingeräumt, so finden die Bestimmungen im §. 46 Absatz 2 und 3 Anwendung.

§. 56.

Sofern nicht durch Vereinbarung ein Anderes bestimmt ist, hat der Empfänger gepackte Güter auf dem Schiffe, lose Güter in dem Schiffe abzunehmen und die weitere Entladung zu bewirken.

Unter der gleichen Voraussetzung ist in den Fällen der §§. 46 und 55 auf Verlangen des Empfängers der Frachtführer gegen Ersatz der Mehrkosten

verpflichtet, die Ablieferung an verschiedenen Löschplätzen des Ablieferungsortes vorzunehmen. Die Dauer der Löschzeit wird hierdurch nicht berührt.

Die Bestimmungen des §. 42 finden entsprechende Anwendung.

§. 57.

Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, so hat der Frachtführer dem Leichter- schiffer eine Abschrift des Frachtbriefes oder Ladescheines sowie eine Bescheinigung über die Ladung, die der Leichter- schiffer übernommen hat, zu behändigen.

Die Dauer der Löschzeit wird dadurch, daß die Ladung ganz oder theil- weise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, nicht verändert, vielmehr theilen sich Hauptschiff und Leichterfahrzeug in dieselbe nach dem Verhältnisse der in dem Hauptschiffe verbliebenen und der in das Leichterfahrzeug überschlagenen Ladung. Ergeben sich bei der Berechnung Bruchtheile, so wird bis einhalb nach unten, über einhalb nach oben abgerundet. Hat ein Leichterschiff Ladung von verschie- denen Hauptschiffen übernommen, so berechnet sich die Löschrift selbständig für jede einzelne Ladung nach Maßgabe vorstehender Grundsätze.

Der Empfänger hat nach der Reihenfolge der Anzeigen der Löschbereit- schaft die Löschung vorzunehmen, ist aber nicht verpflichtet, Hauptschiff und Leichterschiff gleichzeitig zu löschen.

Das von dem Empfänger bei Ueberschreitung der Löschzeit zu zahlende Liegegeld berechnet sich nach der Tragfähigkeit desjenigen Schiffes, bei dem die Löschzeit überschritten ist.

§. 58.

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Um- stände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Die Haftung des Frachtführers ist insbesondere ausgeschlossen, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes nebst Zubehör oder der Lade- oder Löschgeräthschaften entstanden ist, welcher trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken war.

Die Berechnung des zu leistenden Schadensersatzes bestimmt sich nach Artikel 396 des Handelsgesetzbuchs.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist.

§. 59.

Der Frachtführer haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender auf Deck verladen oder in Schiffen ohne Verdeck befördert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsweise verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Inhalt des Frachtbriefes oder Ladescheines unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung der Güter, deren Verladung und Ausladung von dem Absender oder Empfänger besorgt wird,
für den Schaden, welcher aus der mit dem Verladen und Ausladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Deckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere,
für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

Ist ein Schaden eingetreten, welcher nach den Umständen des Falles aus einer der bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Beweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden ist.

Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund der vorstehenden Bestimmungen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute entstanden ist.

§. 60.

Die Centralbehörden der Bundesstaaten und bei den die Gebiete mehrerer Bundesstaaten berührenden Wasserstraßen der Bundesrath sind befugt, für gewisse Güter zu bestimmen, daß für ein Mindergewicht oder ein Mindermaß, das einhalb vom Hundert nicht übersteigt, der Frachtführer nicht verantwortlich sein soll, es sei denn, daß ihm nachweisbar ein Verschulden zur Last fällt.

Sind lose geladene Güter von gleichartiger Beschaffenheit für verschiedene Empfänger an Bord, ohne daß die einzelnen Partien durch dichte Wände getrennt lagern, so ist das Mindergewicht oder Mindermaß und ebenso ein etwaiges Uebergewicht oder Uebermaß unter die einzelnen Empfänger nach dem Verhältnisse der für sie bestimmten Mengen zu vertheilen.

§. 61.

Nach der Abnahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten können wegen theilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung, welche äußerlich erkennbar waren, Ansprüche nur geltend gemacht werden, wenn vor der Abnahme der Zustand des Gutes durch gerichtlich ernannte Sachverständige festgestellt ist.

Wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Abnahme des Gutes äußerlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer auch später in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung und spätestens innerhalb einer Woche nach der Abnahme nachgesucht worden ist und bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Uebernahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Die Kosten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feststellung sind von dem Frachtführer zu tragen, wenn ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt wird, für welche derselbe Ersatz leisten muß.

Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen in Absatz 1 und 2 nicht berufen, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch bössliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung verursacht ist.

§. 62.

Wenn die Fracht nach Maß, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist die Angabe in dem Frachtbriefe oder Ladescheine über Maß, Gewicht oder Menge für die Berechnung der Fracht entscheidend. In Ermangelung einer solchen Angabe ist anzunehmen, daß Maß, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der übernommenen Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

§. 63.

Für Güter, welche durch einen Unfall verloren gegangen sind, ist die Fracht nach dem Verhältnisse des zur Zeit des Unfalls bereits zurückgelegten Theiles der Reise zur ganzen Reise zu entrichten (Distanzfracht).

Bei Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältniß der bereits zurückgelegten Entfernung, sondern auch das Verhältniß des Aufwandes an Kosten, Zeit und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten und dem nicht vollendeten Theile der Reise verbunden sind.

§. 64.

Für Güter, welche in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit zu Grunde gegangen oder an Gewicht vermindert sind, ist die volle Fracht zu bezahlen. Das Gleiche gilt in Ansehung von Thieren, welche unterwegs gestorben sind.

§. 65.

In Ermangelung einer besonderen Vereinbarung fallen die Unkosten der Schifffahrt, insbesondere die Hafens-, Schleusen-, Kanal- und Brückengelder, die

Lootsengebühren sowie die im regelmäßigen Verlaufe der Reise aufgewendeten Kosten für Schlepplohn und Ableichterung dem Frachtführer zur Last; dagegen gehören die Ufer-, Krahn- und Wiegegelder, imgleichen die Kosten einer auf Verlangen der Ladungsbetheiligten vorgenommenen Ausseifung sowie die besonderen Kosten, welche durch die auf Verlangen der Ladungsbetheiligten bewirkte Uebernahme oder Ablieferung der Güter bei Eis, Sturm, Hochwasser, zur Nachtzeit oder an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen entstehen, zu denjenigen Auslagen und Aufwendungen, deren Ersatz der Frachtführer verlangen kann.

Die Fälle der großen Haverei werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§. 66.

Enthält der Frachtbrief oder Ladeschein die Bestimmung, daß der Frachtführer franko abzuliefern hat, so steht dies im Zweifel der Geltendmachung des Pfandrechts des Frachtführers (Artikel 409 des Handelsgesetzbuchs) wegen der Zollgelder sowie wegen der sonstigen Auslagen und der Wiegegelder für die Zeit nach dem Antritt der Reise nicht entgegen.

§. 67.

Wird der Antritt der Reise durch Zufall dauernd verhindert, so tritt der Frachtvertrag außer Kraft, ohne daß der eine Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist.

Als dauernde Verhinderung ist es insbesondere anzusehen:

1. wenn das Schiff, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hatte, verloren geht, oder derart beschädigt wird, daß die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; als Ausbesserung dieser Art gilt namentlich eine solche, welche die vollständige Löschung der Ladung nothwendig macht;
2. wenn die zu befördernden Güter verloren gehen, vorausgesetzt, daß sie nicht bloß nach Art und Gattung, sondern speziell im Frachtvertrage bezeichnet oder bereits verladen oder doch von dem Frachtführer übernommen waren.

§. 68.

Wird nach dem Antritt der Reise die Fortsetzung derselben durch Zufall dauernd verhindert, so finden die Bestimmungen des §. 67 mit der Maßgabe Anwendung, daß für den zurückgelegten Theil der Reise Distanzfracht (§. 63 Absatz 2) zu entrichten ist.

§. 69.

Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes ist trotz der Auflösung des Frachtvertrages der Schiffer verpflichtet, bei Abwesenheit der Betheiligten für das Beste der Ladung zu sorgen. Er ist im Falle der Dringlichkeit berechtigt und verpflichtet, auch ohne vorherige Anfrage, je nachdem es den Um-

ständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Betheiligten mittelst eines anderen Schiffes nach dem Ablieferungsorte befördern zu lassen oder die Auflagerung derselben zu bewirken. Von den getroffenen Maßregeln sind die Betheiligten unverzüglich in Kenntniß zu setzen.

§. 70.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht dauernd, sondern nur zeitweilig durch Naturereignisse oder Zufall verhindert, so braucht der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten.

In diesem Falle sind dem Frachtführer die Kosten der Vorbereitung der Reise, die Kosten der Wiederausladung und für den zurückgelegten Theil der Reise Distanzfracht (§. 63 Absatz 2) zu vergüten.

Muß der Frachtführer überwintern, so findet ein Rücktritt des Absenders nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmung nicht statt. In diesem Falle ist der Absender zur Zurücknahme der Güter nur nach den Bestimmungen der §§. 36 bis 39 berechtigt.

§. 71.

Auf Verlangen des Absenders ist demselben von dem Frachtführer nach Verladung der Güter ein Ladeschein auszustellen, durch welchen der Frachtführer sich zur Auslieferung der Güter an den legitimirten Besitzer des Scheines verpflichtet. Das Verlangen ist vor Beginn der Verladung der Güter zu stellen.

Der Ladeschein hat außer den im Artikel 414 des Handelsgesetzbuchs aufgeführten Angaben auch die Bezeichnung des Schiffes zu enthalten, in welches die Güter verladen sind.

Wird der Ladeschein an die Order einer Person ausgestellt, welche am Ablieferungsorte weder ihren Wohnsitz noch eine Niederlassung hat, so kann der Frachtführer die Bezeichnung einer Meldeadresse verlangen, bei welcher ihm nach der Ankunft am Ablieferungsorte die Person des Ladescheinbesizers bekannt zu geben ist. Die Meldeadresse ist auf dem Ladescheine zu vermerken.

§. 72.

Die Uebergabe des Ladescheines an den legitimirten Besitzer hat, sobald die Güter von dem Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.

§. 73.

Der Frachtführer haftet für die Richtigkeit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung der Zahl, des Maßes oder des Gewichtes der verladenen Güter, es sei denn, daß durch den Zusatz: „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt“ oder durch einen gleichbedeutenden Vermerk ersichtlich gemacht ist, daß die Güter dem Frachtführer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen sind.

Erklärt sich der Absender bereit, die Zuzählung, Zumesung oder Zuwiegung der Güter auf seine Kosten vornehmen zu lassen, so ist der Frachtführer nicht berechtigt, einen Zusatz der im Absatz 1 bezeichneten Art in den Ladeschein aufzunehmen.

Die Bestimmungen des §. 60 bleiben unberührt.

§. 74.

Der Frachtführer haftet für die Richtigkeit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung der Güter, sofern er nicht beweist, daß die Unrichtigkeit der Bezeichnung bei Anwendung der Sorgfalt eines gewöhnlichen Frachtführers nicht zu erkennen war.

Sind dem Frachtführer die Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben und ist dies aus dem Ladescheine zu ersehen, so trifft den Frachtführer keine Verantwortlichkeit für die richtige Bezeichnung des Inhalts, es sei denn, daß ihm eine bössliche Handlungsweise nachgewiesen wird.

§. 75.

In den Fällen des §. 73 Absatz 1 und des §. 74 beschränkt sich die Haftung des Frachtführers auf den Ersatz des Minderwerths, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung sich ergibt. Fällt dem Frachtführer eine bössliche Handlungsweise zur Last, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

§. 76.

Uebernimmt der Frachtführer Güter, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder mangelhafte Verpackung bei der Verladung äußerlich erkennbar ist, so hat er den Mangel im Ladescheine zu vermerken, widrigenfalls er dem Empfänger für den aus dem Mangel sich ergebenden Minderwerth der Güter verantwortlich ist.

§. 77.

Für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck haftet der Schiffseigner, sofern das Gepäck von dem Schiffer oder einer dazu bestellten Person übernommen ist, in gleicher Weise wie der Frachtführer für Frachtgüter.

Er hat wegen des Frachtgeldes ein Pfandrecht an dem Gepäck, solange dasselbe zurückbehalten oder niedergelegt ist. Die Wirkungen und die Geltendmachung des Pfandrechts bestimmen sich im Uebrigen nach den für das Pfandrecht des Frachtführers an den Frachtgütern geltenden Vorschriften.

Fünfter Abschnitt.

Haverei.

§. 78.

Große Haverei sind alle Schäden, welche einem Schiffe oder der Ladung desselben oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen

Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden einschließlich des Verlustes der Fracht für aufgeopferte Güter, desgleichen die Kosten, welche zu dem bezeichneten Zweck von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbetheiligten aufgewendet werden.

Die große Haverei wird von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen; die Havereivertheilung tritt jedoch nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden sind.

Alle nicht zur großen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten (besondere Haverei) werden von den Eigenthümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein getragen.

§. 79.

Die Anwendung der Bestimmungen über große Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Gefahr in Folge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Betheiligten herbeigeführt ist.

Der Betheiligte, welchem ein solches Verschulden zur Last fällt, kann jedoch wegen der ihm etwa entstandenen Schäden keine Vergütung fordern und ist den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich, welchen sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Vertheilung kommt.

Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Schiffseigner nach Maßgabe der §§. 3 und 4.

§. 80.

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, daß derselbe später von besonderer Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht.

§. 81.

Der Anspruch auf Vergütung einer zur großen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei, welche den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, daß er von Neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht, nur insoweit aufgehoben, als bewiesen wird, daß der spätere Unfall mit dem früheren nicht allein in keinem Zusammenhange steht, sondern daß er auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde, wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre.

Sind jedoch vor Eintritt des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes bereits Aufwendungen gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

§. 82

In Bezug auf den Umfang der großen Haverei gelten, sofern die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorhanden sind, die folgenden Bestimmungen:

1. Wenn Waaren, Schiffstheile oder Schiffsgeräthschaften über Bord geworfen, Taue oder Segel weggeschnitten, Masten, Anker, Ankertaue oder Ankerketten gekappt worden sind, so gehören zur großen Haverei sowohl diese Schäden selbst, als die durch solche Maßregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten Schäden.
2. Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, so gehört zur großen Haverei sowohl der Leichterlohn, als der Schaden, welcher bei dem Ueberladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugesügt worden ist, sowie der Schaden, welcher die Ladung auf dem Leichterfahrzeuge betroffen hat.
Muß die Erleichterung im regelmäßigen Verlaufe der Reise erfolgen, so liegt große Haverei nicht vor.
3. Wenn das Schiff absichtlich festgefahren ist, um das Sinken desselben abzuwenden, oder wenn das Schiff absichtlich zum Sinken gebracht ist, um eine Zerstörung desselben und der Ladung durch Feuer zu verhüten, so gehören zur großen Haverei sowohl die durch die Maßregel entstandenen Schäden als auch die Kosten und Schäden der Abbringung oder Hebung.

Wird das Schiff nicht abgebracht oder gehoben oder wird es nach der Abbringung oder Hebung als reparaturunfähig befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt.

Ist das Schiff gesunken, ohne daß dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch den Unfall veranlaßten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten sowie die zu diesem Zweck dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugesügten Schäden zur großen Haverei.

4. Wenn zur Abwendung einer durch Eisgang oder durch andere Umstände verursachten Gefahr, zu deren Beseitigung die ordnungsmäßige Bemannung des Schiffes nicht ausreicht, Hülfsmannschaften oder Schleppdampfer angenommen werden, so gehören die hierdurch entstehenden Kosten und Schäden zur großen Haverei. Erfolgt die Annahme von Schleppdampfern oder Hülfsmannschaften im regelmäßigen Verlaufe der Reise, so liegt große Haverei nicht vor.
5. Wenn das Schiff wegen Eintritts des Winterfrostes gezwungen ist, einen Zwischenhafen aufzusuchen, so gehören zur großen Haverei die Kosten des Ein- und Auslaufens, die Schlepplöhne, die Hafengebühren,

die für die Bewachung des beladenen Schiffes erforderlich gewordenen Kosten und, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, der Leichterlohn, sowie der durch die Leichterung entstandene Schaden gemäß der Bestimmung unter Nr. 2.

§. 83.

Wird außer dem Falle des §. 82 Nr. 5 das Schiff genöthigt, die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben, so gehören die durch den Aufenthalt an diesem Orte entstehenden Kosten und Schäden nicht zur großen Haverei.

§. 84.

Wenn durch die Auseinandersetzung unter den Betheiligten Kosten entstehen, so gehören auch diese Kosten zur großen Haverei. Dies gilt insbesondere von den Kosten für die Ermittlung der Schäden und für die Aufstellung der Rechnung über die große Haverei (Dispache).

§. 85.

In Bezug auf den Umfang und die Berechnung der für die große Haverei zu beanspruchenden Vergütungen und der für dieselbe zu leistenden Beiträge finden die auf die Seeschifffahrt bezüglichen Bestimmungen der Artikel 711 bis 722, 724 bis 726 des Handelsgesetzbuchs entsprechende Anwendung. Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles in einem Leichterfahrzeuge befunden haben (Handelsgesetzbuch Artikel 720), sind jedoch nur unter der Voraussetzung beitragspflichtig, daß sie sich mit dem Schiffe in Gefahr befunden haben. Auch findet bei der Ermittlung des von der Ladung zu leistenden Beitrags (Handelsgesetzbuch Artikel 721) ein Abzug des Zolles für gerettete Güter nur insoweit statt, als der Zoll noch nicht entrichtet ist.

Bei der Schadensberechnung bleiben die Beschädigungen und Verluste außer Ansatz, welche betreffen:

1. diejenigen Güter, über die weder ein Frachtbrief oder Ladeschein ausgestellt ist, noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft giebt;
2. die Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere, welche dem Frachtführer nicht bezeichnet sind.

Die Ausnahme unter Nr. 1 gilt nicht für den Hafenverkehr.

§. 86.

Die Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Orte, wo die Reise endet.

§. 87.

Die Dispache ist von dem Schiffer unverzüglich aufzustellen.

Derselbe ist berechtigt und auf Verlangen eines Betheiligten verpflichtet, die Aufstellung einem Sachverständigen (Dispacheur) zu übertragen. In Er-

mangelung eines für Havereifälle bei der Binnen- oder Seeschiffahrt ein für allemal bestellter Dispacheur hat auf Antrag das Amtsgericht eine geeignete Person als Dispacheur besonders zu bestellen.

Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufstellung der Dispache erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, insbesondere Frachtbriefe, Ladescheine und Facturen, dem Schiffer oder Dispacheur mitzutheilen.

Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, über das Verfahren bei Aufstellung der Dispache und über die Ausführung derselben Bestimmungen zu treffen.

§. 88.

Wird die Aufstellung der Dispache verzögert, so ist jeder Betheiligte, unbeschadet seines Anspruchs auf Ersatz des durch die Verzögerung entstandenen Schadens, befugt, die Aufstellung der Dispache durch einen Dispacheur selbst zu veranlassen und zu betreiben.

§. 89.

Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe zu entrichtenden Beiträge die Rechte von Schiffsgläubigern (§§. 102 bis 116).

Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht den Vergütungsberechtigten an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht mit den im §. 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheile des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für sämtliche Berechtigte durch den Frachtführer ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Frachtführer erfolgt, sofern ein vollstreckbarer Titel nicht vorhanden ist, unter entsprechender Anwendung der Vorschriften im Artikel 409 Absatz 2, 3 des Handelsgesetzbuchs.

§. 90.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall nicht begründet.

Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist, daß davon ein Beitrag zu entrichten sei, für den letzteren insoweit persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

§. 91.

Der Schiffer darf Güter, auf welchen Havereibeiträge haften, vor deren Berichtigung oder Sicherstellung nicht ausliefern, widrigenfalls er für die Beiträge insoweit verantwortlich wird, als diese, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten geleistet werden können.

Gegen Hinterlegung des beanspruchten Beitrags bei Gericht oder bei einer anderen öffentlichen Hinterlegungsstelle hat die Auslieferung der Güter zu erfolgen.

Wird diese Hinterlegung verzögert, so ist der Schiffer berechtigt, die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Sechster Abschnitt.

Zusammenstoß von Schiffen, Bergung und Hülfeleistung.

§. 92.

In Bezug auf die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstoße von Schiffen auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der Artikel 736 bis 741 des Handelsgesetzbuchs mit der Maßgabe entsprechende Anwendung, daß an die Stelle des Rheders der Schiffseigner tritt.

§. 93.

Wird ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff, oder wird aus einem solchen, vom Untergange unmittelbar bedrohten Schiffe die Ladung ganz oder theilweise geborgen, so hat der Berger Anspruch auf Bergelohn.

Wird außer den bezeichneten Fällen ein Schiff oder dessen Ladung aus einer Schiffsfahrtsgefahr durch die Hülfe dritter Personen gerettet, so haben diese Anspruch auf Hülfslohn.

Der Besatzung des Schiffes steht ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

§. 94.

In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes unter Berücksichtigung der Umstände des Falles durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt.

Der Berge- und Hülfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens und Rettens geschehen sind.

Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden Zölle und sonstigen Abgaben.

Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräthe ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten (Absatz 3) verbliebene Werth derselben.

§. 95.

Haben sich mehrere Personen an der Bergung oder Hülfeleistung betheiliget, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Maßgabe der persönlichen und sächlichen Leistungen der Einzelnen vertheilt.

Zur entsprechenden Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche sich in derselben Gefahr der Rettung von Menschen unterzogen haben.

Wird ein Schiff oder dessen Ladung von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so hat der Schiffseigner des letzteren einen angemessenen Theil des Berge- oder Hülfslohnes zu beanspruchen.

§. 96.

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere wer ohne Erlaubniß des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat;
2. wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

§. 97.

Wegen der Bergungs- und Hülfskosten, einschließlich des Berge- und Hülfslohnes, stehen dem Gläubiger im Falle der Rettung des Schiffes die Rechte der Schiffsgläubiger (§§. 102 bis 116) und im Falle der Rettung von Gütern ein Pfandrecht an diesen mit den im §. 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Geborgene Gegenstände können bis zur Sicherheitsleistung zurückbehalten werden.

Die Pfandklage kann hinsichtlich des Schiffes und der Fracht und, solange die Ladungsgüter noch nicht ausgeliefert sind, auch hinsichtlich dieser gegen den Schiffer gerichtet werden. Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk die Bergung oder Hülfeleistung stattgefunden hat.

§. 98.

Nach Auslieferung der Güter kann das Pfandrecht nicht zum Nachtheile eines dritten Erwerbers geltend gemacht werden, welcher den Besitz der geborgenen oder geretteten Güter in gutem Glauben erlangt hat.

§. 99.

Der Schiffer darf die Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers nicht ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger insoweit verantwortlich wird, als dieser, wenn die Auslieferung nicht bewirkt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können.

Hat der Schiffseigner die Auslieferung der Güter angeordnet, so finden die Vorschriften im §. 7 Absatz 2, 3 Anwendung.

§. 100.

Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Vergungs- und Hilfskosten wird durch die Vergung oder Rettung nicht begründet.

Der Empfänger von Gütern wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme bekannt ist, daß davon Vergungs- oder Hilfskosten zu berichtigen sind, für diese Kosten insoweit persönlich verpflichtet, als sie, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten berichtet werden können.

Sind noch andere Gegenstände gemeinschaftlich mit den ausgelieferten Gütern geborgen oder gerettet, so geht die persönliche Haftung des Empfängers nicht über den Betrag hinaus, welcher bei Vertheilung der Kosten über sämtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt.

§. 101.

Für die der See zunächst gelegenen Binnengewässer können durch Verordnung der Landesregierungen hinsichtlich des Verfahrens bei der Vergung und Hilfeleistung und hinsichtlich der zuständigen Behörden, sowie hinsichtlich der Behandlung der geborgenen Gegenstände und der Festsetzung der Vergungs- und Hilfskosten die für die Seeschifffahrt geltenden Vorschriften für anwendbar erklärt werden.

Siebenter Abschnitt.

Schiffsgläubiger.

§. 102.

Die nachstehenden Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers:

1. die öffentlichen Schiffs- und Schifffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;
3. die Lootfengelder, sowie die Vergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Berge- und Hilfslohnes;
die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;
die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer außerhalb der im §. 15 bezeichneten Orte zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat, auch wenn der Schiffer Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist;
4. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter und des im §. 77 bezeichneten Reisegepäcks;
5. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§. 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht ge-

geschlossen hat, sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§. 4 Nr. 2);

die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbefugung (§. 3, §. 4 Nr. 3), auch wenn dieselbe Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist;

6. die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft aus den Gesetzen über die Unfallversicherung, sowie den Gemeinden und Krankenkassen nach den Gesetzen über die Krankenversicherung gegen den Schiffseigner zustehen.

§. 103.

Die Schiffsgläubiger haben an dem Schiffe nebst Zubehör ein Pfandrecht mit der im §. 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkung.

Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar.

Die Befriedigung aus dem Pfande erfolgt auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung.

§. 104.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich außerdem auf die Bruttofracht derjenigen Frachtfahrt, aus welcher ihre Forderung entstanden ist.

Für die im §. 102 unter Nr. 2 aufgeführten Forderungen der Schiffsbefugung besteht ein Pfandrecht an der Fracht der sämtlichen Frachtfahrten, welche unter den Dienstvertrag fallen, aus dem die Forderungen entstanden sind.

Als Frachtfahrt gilt jede Reise, welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.

Der Fracht steht im Sinne dieses Abschnitts das für die Beförderung von Personen zu entrichtende Fahrgeld und bei Schlepsschiffen der Schlepplohn gleich.

§. 105.

Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Maße für Kapital, Zinsen und Kosten.

§. 106.

Von den im §. 102 unter Nr. 1 bis 5 aufgeführten Forderungen gehen die eine spätere Frachtfahrt betreffenden denjenigen vor, welche eine frühere Frachtfahrt betreffen. Zu den die letzte Frachtfahrt betreffenden Forderungen werden auch diejenigen gerechnet, welche nach Beendigung dieser Frachtfahrt entstanden sind.

Für die im §. 102 unter Nr. 2 aufgeführten Forderungen der Schiffsbefugung bestimmt sich das Vorzugsrecht nach der letzten Frachtfahrt, welche unter den Dienstvertrag fällt, aus dem die Forderungen entstanden sind.

§. 107.

Die Rangordnung der Forderungen, welche dieselbe Frachtfahrt betreffen oder als dieselbe Frachtfahrt betreffend anzusehen sind (§. 106), bestimmt sich durch die Nummernfolge, in welcher die Forderungen im §. 102 aufgeführt sind.

Von den unter Nr. 1, 2, 4 und 5 bezeichneten Forderungen haben die unter derselben Nummer aufgeführten den gleichen Rang ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung.

Von den unter Nr. 3 bezeichneten Forderungen geht die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt. Forderungen, welche aus Anlaß eines und desselben Nothfalles entstanden sind, gelten als gleichzeitig entstanden.

§. 108.

Die im §. 102 unter Nr. 6 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern, ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung, nach.

§. 109.

Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers hat den Vorrang vor den sonstigen Pfandrechten an Schiff oder Fracht, für die im §. 102 unter Nr. 4 bis 6 aufgeführten Forderungen jedoch hinsichtlich des Schiffes nur insoweit, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind.

Soweit hiernach die sonstigen Pfandrechte an dem Schiffe der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, haben sie zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger.

Erleidet ein Schiffsgläubiger, welchem der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet, dadurch einen Ausfall an seiner Forderung, daß seinem Pfandrecht an dem Schiffe das Pfandrecht eines Gläubigers vorgeht, der nicht Schiffsgläubiger ist, so wird der Schiffseigner in Höhe dieses Ausfalles persönlich verpflichtet.

§. 110.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an dem Schiffe erlischt durch den im Inlande im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffes; an Stelle des letzteren tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld.

Das Gleiche gilt von sonstigen Pfandrechten, welche durch Willenserklärung oder Gesetz erworben sind.

§. 111.

Für den Fall der freiwilligen Veräußerung eines Schiffes finden in Ermangelung landesgesetzlicher Bestimmungen, nach welchen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger bei erfolgloser öffentlicher Aufforderung zur Anmeldung erlöschen, die nachstehenden Vorschriften Anwendung:

Der Erwerber des Schiffes ist berechtigt, das Aufgebot der Schiffsgläubiger (Civilprozeßordnung §§. 824 bis 836) bei dem Gerichte, in dessen Bezirk sich der Heimathsort des Schiffes befindet, zu beantragen.

In dem Ausschlußurtheile sind den Schiffsgläubigern, welche sich gemeldet haben, oder welche der Antragsteller angegeben hat, ihre Rechte vorzubehalten; die übrigen Schiffsgläubiger sind mit ihren Ansprüchen auszuschließen.

§. 112.

Die Bestimmungen der §§. 110, 111 finden keine Anwendung, wenn nur der Antheil eines Miteigenthümers des Schiffes den Gegenstand der Zwangsvollstreckung oder Veräußerung bildet.

§. 113.

Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht ist so lange wirksam, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind. Dies gilt auch im Falle einer Abtretung der Frachtforderung.

Insoweit der Schiffseigner die Fracht eingezogen hat, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen dadurch das Pfand ganz oder zum Theil entgeht, persönlich, und zwar einem jeden in Höhe desjenigen Betrages, welcher für denselben bei Vertheilung des eingezogenen Betrages nach der gesetzlichen Rangordnung sich ergibt.

Dieselbe persönliche Haftung des Schiffseigners tritt ein in Ansehung der am Abladungsorte zur Abladungszeit üblichen Fracht für Güter, welche für seine Rechnung abgeladen sind.

Hat der Schiffseigner die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, welchen ein Pfandrecht an derselben zustand, verwendet, so ist er den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur insoweit verantwortlich, als erwiesen wird, daß er dieselben wissentlich verkürzt hat.

§. 114.

Insoweit bei der Zwangsvollstreckung oder bei einer sonstigen Veräußerung des Schiffes der Schiffseigner das Kaufgeld eingezogen hat, haftet er den Schiffsgläubigern, deren Pfandrechte in Folge der Zwangsvollstreckung oder nach Landesrecht wegen erfolgloser öffentlicher Aufforderung zur Anmeldung (§. 111 Absatz 1) oder vermöge des im §. 111 Absatz 2 und 3 bezeichneten Verfahrens erloschen sind, persönlich in gleicher Weise, wie im Falle der Einziehung der Fracht.

§. 115.

Sendet der Schiffseigner, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntniß erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise aus, ohne daß dies zugleich im Interesse des Gläubigers geboten war, so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen Betrages auch persönlich verpflichtet, welcher für den Gläubiger sich ergeben haben würde, falls der Werth, den das Schiff bei Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung vertheilt worden wäre.

Bis zum Beweise des Gegentheils wird angenommen, daß der Gläubiger bei dieser Vertheilung seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde.

§. 116.

Die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der großen Haverei tritt für die Schiffsgläubiger an Stelle des Gegenstandes, für den die Vergütung bestimmt ist.

Dasselbe gilt von der Entschädigung, die wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes oder wegen der durch Verlust oder Beschädigung von Gütern herbeigeführten Entziehung der Fracht dem Schiffseigner von demjenigen gezahlt werden muß, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat.

Hat der Schiffseigner die Vergütung oder Entschädigung eingezogen, so haftet er in Höhe des eingezogenen Betrages den Schiffsgläubigern persönlich in gleicher Weise wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (§. 113).

§. 117.

Die wegen der Beiträge zur großen Haverei und der Vergungs- und Hilfskosten auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte gehen den im Artikel 411 des Handelsgesetzbuchs bezeichneten Pfandrechten vor. Unter den ersteren Pfandrechten hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt; Forderungen, welche aus Anlaß desselben Nothfalles entstanden sind, gelten als gleichzeitig entstanden.

In den Fällen der großen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlungen finden die Vorschriften des §. 116 entsprechende Anwendung.

Achter Abschnitt.**Verjährung.**

§. 118.

Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

1. die öffentlichen Schiffs- und Schiffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbefahrung;
3. die Vootfengelder;
4. die Vergungs- und Hilfskosten einschließlich des Berge- und Hilfslohnes;
5. die Beiträge zur großen Haverei;
6. die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§. 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;

7. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§. 3, §. 4 Nr. 3, §§. 7, 92);
8. die Forderungen des Frachtführers aus dem Frachtvertrage, insbesondere wegen der Fracht mit Nebengebühren, Liegegeldern und Auslagen, sowie die Ansprüche wegen des Fahrgeldes der beförderten Personen.

§. 119.

Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

Neunter Abschnitt.

Schiffsregister.

§. 120.

Für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 15 000 Kilogramm beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20 000 Kilogramm sind Schiffsregister zu führen.

§. 121.

Das Schiffsregister wird bei dem zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichte geführt.

Die Landesregierungen sind befugt, die Führung des Registers für die Bezirke mehrerer Gerichte einem von diesen zu übertragen oder mit derselben da, wo die Führung der Register für Seeschiffe anderen Behörden obliegt, die letzteren zu betrauen.

§. 122.

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet. Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.

§. 123.

Jedes Schiff ist bei der Registerbehörde des Heimathsortes zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

§. 124.

Die Verpflichtung zur Anmeldung liegt dem Eigenthümer des Schiffes und, wenn mehrere Miteigenthümer vorhanden sind, einem jeden von ihnen ob.

Bei einer offenen Handelsgesellschaft, einer Kommanditgesellschaft oder einer Aktienkommanditgesellschaft sind die persönlich haftenden Gesellschafter, bei einer juristischen Person, einer Aktiengesellschaft, einer Gesellschaft mit beschränkter

Haftung oder einer eingetragenen Genossenschaft die gesetzlichen Vertreter zur Anmeldung verpflichtet.

Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anmeldung durch einen von ihnen.

§. 125.

Die Anmeldung muß enthalten:

1. die Gattung und das Material sowie den Namen, die Nummer oder die sonstigen Merkzeichen des Schiffes;
2. die Tragfähigkeit und bei Dampfschiffen oder sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke des Motors;
3. die Zeit und den Ort der Erbauung;
4. den Heimathsort;
5. den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigenthümers oder der Miteigenthümer und im letzteren Falle die Größe des Antheiles eines jeden Miteigenthümers; bei Handelsgesellschaften genügt, auch soweit sie nicht juristische Personen sind, die Angabe der Firma und des Sitzes der Gesellschaft;
6. den Rechtsgrund, auf welchem das Eigenthum oder die Eigenthumsantheile beruhen.

Die Angaben sind glaubhaft zu machen.

§. 126.

Jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

Die Eintragung hat die im §. 125 bezeichneten Angaben und den Tag der Eintragung zu enthalten.

Ueber die Eintragung wird von der Registerbehörde eine Urkunde (Schiffsbrief) ertheilt, in welche der vollständige Inhalt der Eintragung aufzunehmen ist.

§. 127.

Wenn Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen eintreten oder wenn das Schiff zu Grunde geht oder reparaturunfähig wird, so ist dies zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

In Bezug auf die Verpflichtung zur Anmeldung finden die Vorschriften der §§. 124, 125 entsprechende Anwendung. Zur Anmeldung der Veräußerung des Schiffes oder eines Antheiles an demselben ist der Erwerber verpflichtet.

Der Schiffsbrief ist mit der Anmeldung einzureichen; die Eintragung wird auf demselben durch die Registerbehörde vermerkt.

Im Falle der Verlegung des Heimathsortes aus dem Registerbezirke hat die Registerbehörde nach Vollzug der Eintragung den Schiffsbrief mit einer beglaubigten Abschrift des Registerinhalts der neuen Registerbehörde zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden.

§. 128.

Das Gericht hat die Betheiligten zu den ihnen obliegenden Anmeldungen durch Ordnungsstrafen anzuhalten.

Das Verfahren bestimmt sich nach den Vorschriften, welche für die Verhängung von Ordnungsstrafen in Betreff der Anmeldungen zum Handelsregister gelten.

§. 129.

Die Landesregierungen können bestimmen, daß auch Schiffe von einer geringeren als der im §. 120 bezeichneten Tragfähigkeit in das Schiffsregister einzutragen sind. Auf die Anmeldung und Eintragung solcher Schiffe finden die Bestimmungen dieses Abschnitts gleichfalls Anwendung.

§. 130.

Schiffe, welche beim Inkrafttreten dieses Gesetzes in ein nach den Landesgesetzen geführtes Register für Binnenschiffe eingetragen sind, bedürfen keiner erneuten Eintragung.

Hinsichtlich der diese Schiffe betreffenden Eintragungen gelten die bezeichneten Register als Schiffsregister im Sinne des gegenwärtigen Gesetzes.

Behuter Abschnitt.

Verpfändung und Zwangsvollstreckung.

§. 131.

Die Verpfändung eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes kann nur durch Eintragung in das Schiffsregister erfolgen. Die Eintragung tritt an die Stelle der nach dem Landesrechte erforderlichen Besitzübertragung oder Eintragung in ein Hypothekenbuch.

Die Eintragung findet nur auf Grund der Bewilligung desjenigen statt, welcher als Eigenthümer des Schiffes in das Register eingetragen ist.

Sie muß die Bezeichnung des Gläubigers, die Forderung und die Zeit der Eintragung enthalten.

Die Eintragung ist auf dem Schiffsbriefe und, wenn eine Verpfändungs-urkunde vorgelegt ist, auch auf dieser zu vermerken.

§. 132.

Der Uebergang der Forderung auf einen Anderen ist auf Antrag in das Schiffsregister einzutragen. Der Antrag kann sowohl von dem bisherigen wie von dem neuen Gläubiger gestellt werden. Zur Begründung des Antrages genügt im letzteren Falle die Weibringung der Abtretungserklärung oder der Eintragungsbewilligung des bisherigen Gläubigers.

Ist das Pfandrecht erloschen, so erfolgt die Löschung auf Antrag desjenigen, welcher als Eigenthümer des Schiffes in das Schiffsregister eingetragen ist; zur Begründung des Antrages genügt die Beibringung der Quittung oder der Löschungsbewilligung des eingetragenen Pfandgläubigers oder seines Rechtsnachfolgers.

Die Bestimmung im §. 131 Absatz 4 findet entsprechende Anwendung.

§. 133.

Wer ein Recht an dem Schiffe erwirbt, solange das Pfandrecht in dem Schiffsregister eingetragen ist, kann sich nicht darauf berufen, daß ihm das Pfandrecht unbekannt geblieben sei.

§. 134.

Die zur Begründung des Antrages auf Eintragung des Pfandrechts, auf Uebertragung sowie auf Löschung erforderlichen Erklärungen sind, falls sie nicht vor der Registerbehörde abgegeben werden, in gerichtlich oder notariell beglaubigten Urkunden beizubringen.

Der Nachweis einer anderen zur Begründung der Eintragung oder der Löschung erforderlichen Thatsache ist, sofern sie nicht bei der Registerbehörde offenkundig ist, durch öffentliche Urkunden zu führen.

§. 135.

Soweit nach den Landesgesetzen die Verpfändung von Binnenschiffen durch Eintragung in das Schiffsregister oder auf Grund einer solchen Eintragung erfolgt, finden die Vorschriften dieser Gesetze an Stelle der §§. 131 bis 134 mit der Maßgabe Anwendung, daß die Eintragung in das in dem gegenwärtigen Gesetze vorgesehene Register (§. 120, §. 130 Absatz 2) zu bewirken ist.

§. 136.

In Bezug auf die Zwangsvollstreckung in Schiffe, welche in das Schiffsregister eingetragen sind, gelten, soweit nicht nach den Landesgesetzen die Binnenschiffe in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen gehören, die folgenden Bestimmungen:

1. Der Gerichtsvollzieher hat der Registerbehörde behufs Eintragung eines Pfändungsvermerks in das Schiffsregister unverzüglich von der Pfändung Mittheilung zu machen. Die Eintragung des Vermerks hat in Bezug auf später entstandene Rechte an dem Schiffe die im §. 133 bezeichnete Wirkung.
2. Sobald die Versteigerung des Schiffes erfolgt ist, hat der Gerichtsvollzieher dies unter Hinterlegung des Erlöses dem Vollstreckungsgerichte

anzuzeigen und die auf das Verfahren sich beziehenden Schriftstücke beizufügen

3. Das Gericht erläßt nach Eingang der Anzeige eine öffentliche Bekanntmachung, in welcher die Schiffsgläubiger und sonstigen Realberechtigten, welche einen Anspruch auf Befriedigung aus dem Versteigerungserlöse geltend zu machen haben, aufgefordert werden, ihre Forderungen binnen einer auf mindestens einen Monat und auf höchstens zwei Monate festzusetzenden Frist bei dem Vollstreckungsgerichte anzumelden. Der Beschluß ist dem die Zwangsvollstreckung betreibenden Gläubiger, dem Schuldner und den aus dem Schiffsregister ersichtlichen oder sonst bekannten Realberechtigten zuzustellen. Die Veröffentlichung der Bekanntmachung erfolgt durch Anheftung an die Gerichtstafel und durch Einrückung in das zur Veröffentlichung amtlicher Bekanntmachungen des Gerichts bestimmte Blatt. Die Veröffentlichung soll außerdem in einem geeigneten Fachblatt bewirkt werden. Das Gericht kann noch andere Arten, sowie eine Wiederholung der Veröffentlichung anordnen.
4. Nach Ablauf der Anmeldefrist hat das Gericht, falls andere Forderungen, als diejenige des die Zwangsvollstreckung betreibenden Gläubigers nicht angemeldet sind, den letzteren hiervon zu benachrichtigen und zugleich den Gerichtsvollzieher zum Rückempfang des hinterlegten Versteigerungserlöses nach Abzug der entstandenen Kosten zu ermächtigen.
Andernfalls wird von dem Gerichte ein Vertheilungsplan angefertigt und zur Erklärung über denselben, sowie zur Ausführung der Vertheilung ein Termin bestimmt, zu welchem der Schuldner, der betreibende Gläubiger und diejenigen, welche Forderungen angemeldet haben, zu laden sind.
Gläubiger, welche erst nach Ablauf der Anmeldefrist eine Forderung anmelden, haben die durch die verspätete Anmeldung entstehenden besonderen Kosten zu tragen.
5. Eine angemeldete Forderung ist auf Verlangen eines Betheiligten glaubhaft zu machen; in Ermangelung der Glaubhaftmachung ist die Forderung in den Vertheilungsplan nicht aufzunehmen, unbeschadet des Rechts des Gläubigers, Widerspruch gegen den Vertheilungsplan und Klage gegen die betheiligten Gläubiger und den Schuldner zu erheben.
6. Im Uebrigen finden die das Vertheilungsverfahren betreffenden Bestimmungen im §. 760 Absatz 2, §§. 761 bis 768 der Civilprozeßordnung mit der Maßgabe Anwendung, daß der Widerspruch des Schuldners gegen den Vertheilungsplan, soweit er sich auf die Berücksichtigung einer nicht vollstreckbaren Forderung bezieht, dem Widerspruche eines betheiligten Gläubigers gleichsteht.

§. 137.

Auf die Zwangsvollstreckung in den Antheil eines Miteigenthümers des Schiffes finden die Bestimmungen des §. 136 nur dann Anwendung, wenn ein Pfandrecht an dem Antheile in das Schiffsregister eingetragen ist.

Elfter Abschnitt.

Schlußbestimmungen.

§. 138.

Die den Landgerichten in erster Instanz zugewiesenen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch aus den Rechtsverhältnissen der Binnenschifffahrt geltend gemacht wird, gehören vor die Kammern für Handelsachen. Dies gilt insbesondere von Klagen aus Rechtsverhältnissen, welche auf die Rechte und Pflichten des Schiffseigners, auf die Haverei, auf den Schadensersatz im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen, auf die Bergung und Hülfeleistung und auf die Ansprüche der Schiffsgläubiger sich beziehen.

In diesen Rechtsstreitigkeiten wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des §. 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

§. 139.

Bei Schiffen, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, finden auf das Rechtsverhältniß des Schiffers, sowie auf die Beförderung von Gütern die Bestimmungen in §. 8 Absatz 4, §§. 15 bis 19, 27 bis 57 und §. 71 Absatz 1 keine Anwendung.

Durch die Landesregierungen kann bestimmt werden, daß Fahrten zwischen benachbarten Orten der Fahrt innerhalb desselben Ortes im Sinne des ersten Absatzes gleichstehen.

Auf Schiffahrtsbetriebe, welche im Anschlusse an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sind, finden die vorhergehenden Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung.

Das Gleiche gilt bezüglich des Betriebes von Fähranstalten, soweit nicht der Betrieb mittelst frei schwimmender Schiffe stattfindet.

§. 140.

Der Bundesrath ist befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu treffen. Bezüglich der Schifffahrt auf Seen, welche keine fahrbare Verbindung mit einer anderen Wasserstraße haben, steht die Befugniß der Landesregierung zu.

Wer den Bestimmungen zuwider das Gewerbe eines Schiffers oder Maschinisten ausübt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft.

§. 141.

Welche Behörden in jedem Bundesstaate unter der Bezeichnung „höhere Verwaltungsbehörde“ im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen sind, wird durch die Centralbehörde des Bundesstaates bekannt gemacht.

§. 142.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1896 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insignel.

Gegeben Neues Palais, den 15. Juni 1895.

(L. S.)

Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.

(Nr. 2246.) Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Floserei. Vom 15. Juni 1895.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§. 1.

Floßführer ist, wer ein Floß auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern führt, gleichviel ob er bei einem Unternehmer, welcher die Beförderung des Floßes übernommen hat (Frachtlöser), oder bei dem Eigenthümer des Floßes im Dienste steht, oder ob er die Beförderung des Floßes selbst als Frachtlöser übernommen hat.

§. 2.

Der Floßführer ist verpflichtet, bei seinen Obliegenheiten, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Floßführers anzuwenden.

Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Dienstherrn, sondern auch dem Absender und dem Empfänger des Floßes, sowie den Personen der Floßmannschaft, es sei denn, daß er auf Anweisung des Dienstherrn gehandelt hat.

Auch in dem letzteren Falle bleibt der Floßführer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Dienstherrn die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu ertheilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

§. 3.

Der Floßführer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Floß fest und dauerhaft verbunden, gehörig ausgerüstet, insbesondere mit den nöthigen Reserveausrüstungsgegenständen versehen und hinreichend bemannt ist.

Dauert die Reise voraussichtlich so lange, daß ein Uebernachten der Floßmannschaft auf dem Floße nöthig ist, so muß das letztere mit einem Schlafraume versehen sein.

§. 4.

Der Floßführer hat vor Antritt der Reise sich zu überzeugen, daß die Angaben über Stückzahl und Länge der Hölzer in den auf die Beförderung bezüglichen Urkunden (Frachtbrief, Lieferchein) richtig sind, und die Uenderung unrichtiger Angaben herbeizuführen. Unterläßt er dies, so wird bis zum Beweise des Gegentheils angenommen, daß der Floßführer die Hölzer in der Zahl und Länge, wie sie in den Urkunden verzeichnet sind, empfangen hat.

Für Vorkerverlust ist der Floßführer sowie der Frachtlöser nur im Falle einer bösslichen Handlungsweise verantwortlich.

§. 5.

Wenn der Flossführer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Floß zu führen, so darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern; er muß vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnung des Dienstherrn einholen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Flossführer einsetzen.

Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

§. 6.

Der Flossführer ist verpflichtet, von Beschädigungen des Floßes, von Verlusten an Ausrüstungsgegenständen sowie von der Einsetzung eines anderen Flossführers (§. 5) den Dienstherrn in Kenntniß zu setzen.

Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu verändern sich genöthigt findet, die Ertheilung von Verhaltensmaßregeln bei dem Dienstherrn nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.

§. 7.

Wenn der Flossführer nicht im Dienste eines Frachtlöfers oder des Floßeigenthümers steht, sondern selbst als Frachtlöfer die Beförderung des Floßes übernommen hat, so sind die in den §§. 5 und 6 vorgeschriebenen Mittheilungen an den Absender zu richten.

§. 8.

Wird das Floß von einem Unfall betroffen, so ist der Flossführer berechtigt und auf Verlangen seines Dienstherrn, des Absenders oder des Empfängers des Floßes verpflichtet, vor dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Reise endet, und, wenn das Floß vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muß, vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den thatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu erbiehen und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen.

§. 9.

Zur Aufnahme des Beweises bestimmt das Gericht einen thunlichst nahen Termin, zu welchem der Flossführer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Dienstherrn des Flossführers sowie dem Absender und dem Empfänger des Floßes ist von dem Termine Mittheilung zu machen, soweit es ohne unverhältnißmäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mittheilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

§. 10.

Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Civilprozeßordnung.

Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Flossführers ausgeschlossen ist, beschließt über dieselbe das Gericht nach freiem Ermessen.

Der Dienstherr des Flossführers, der Absender und der Empfänger des Flosses, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

Das Gericht ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§. 11.

In Bezug auf die Erhebung von Gebühren und Auslagen finden die für das Verfahren zur Sicherung des Beweises geltenden Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes mit der Maßgabe Anwendung, daß als Gebühr nur die Hälfte der dort vorgesehenen Sätze und höchstens ein Betrag von dreißig Mark erhoben wird.

Ist das Verfahren auf Verlangen des Absenders oder des Empfängers beantragt, so hat derselbe die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit er nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihm entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Dienstherrn, dem Flossführer die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt.

§. 12.

Sobald das Floß am Ablieferungsorte angekommen ist, hat der Flossführer dies dem Empfänger anzuzeigen.

Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, so muß die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise erfolgen.

§. 13.

Der Flossführer hat das Floß an dem ihm von dem Empfänger angewiesenen Plage festzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn die Wassertiefe, die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen oder die Sperrung des Plages durch andere Flöße oder durch Schiffe die Befolgung der ertheilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Flossführer, falls der Empfänger auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Platz bezeichnet, selbst einen Platz zum Festlegen des Flosses wählen.

Bei der Auswahl dieses Plages hat der Flossführer das Interesse des Empfängers thunlichst zu berücksichtigen; auch hat er ihm unverzüglich von der Festlegung des Flosses Mittheilung zu machen.

Ist der von dem Empfänger bezeichnete Platz nur zeitweilig nicht zu erreichen, so ist der Flossführer auf Verlangen des Empfängers verpflichtet, mit der Mannschaft so lange bei dem Floße zu bleiben, bis es an diesem Platze festgelegt ist. Die durch den Aufenthalt entstehenden Mehrkosten hat der Empfänger zu ersetzen.

§. 14.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Floßes oder ist er nicht zu ermitteln, so ist der Flossführer befugt, das Floß einem Spediteur oder einem sonst geeigneten Dritten für Rechnung und Gefahr des Empfängers zu übergeben.

Er hat hiervon den Absender und, falls der Empfänger bekannt ist, auch diesen unverzüglich zu benachrichtigen.

§. 15.

Zur Vornahme von Rechtsgeschäften für den Dienstherrn, insbesondere zur Einziehung der Frachtforderung desselben, ist der Flossführer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht befugt.

§. 16.

Der Flossführer untersteht, soweit nicht in diesem Gesetze ein Anderes bestimmt ist, den Vorschriften, welche für die im §. 133a der Gewerbeordnung bezeichneten Personen gelten.

Das Dienstverhältniß des Flossführers endigt, sofern nicht ein Anderes verabredet ist, mit der Vollendung der Reise und der Ablieferung des Floßes.

Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen beiden Theilen das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, bewendet es bei den Bestimmungen der §§. 133b bis 133d der Gewerbeordnung.

Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Flossführer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die vertragsmäßige Dauer des Dienstverhältnisses.

Wird das Dienstverhältniß vor der Ankunft des Floßes am Ablieferungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Flossführer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Flossführer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

§. 17.

Zur Floßmannschaft gehören mit Ausnahme des Flossführers alle zum Floßereidienste auf dem Floße angestellten Personen.

Die Floßmannschaft untersteht der Gewerbeordnung.

§. 18.

Die Verpflichtung des Flosmannes zum Dienstantritt beginnt, wenn nichts Anderes verabredet ist, mit dem Abschlusse des Dienstvertrages. Tritt der Flosmann den Dienst nicht binnen vierundzwanzig Stunden an, so braucht er nicht mehr angenommen zu werden. Seine Verbindlichkeit zum Schadensersatze wird hierdurch nicht berührt.

§. 19.

Der Flosmann ist verpflichtet, in Ansehung des Flosdienstes den Anordnungen des Flosführers Folge zu leisten und jederzeit alle für die Flößerei ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten.

Er darf das Floß ohne Erlaubniß des Flosführers nicht verlassen.

Wird das Floß von einem Unfall betroffen, so hat der Flosmann für Rettung der Personen und für Sicherung der Floßtheile und der Geräthschaften den Anordnungen des Flosführers gemäß nach besten Kräften zu sorgen.

§. 20.

Wenn über die Zeit der Lohnzahlung nichts Anderes vereinbart ist, so kann der Flosmann am Schlusse jeder zweiten Woche die Auszahlung des verdienten Lohnes verlangen.

§. 21.

Das Dienstverhältniß des Flosmannes endigt, sofern nicht ein Anderes verabredet ist, mit der Vollendung der Reise und der Ablieferung des Floßes.

Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen beiden Theilen das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit zu verlangen, finden die Bestimmungen der §§. 123 bis 124 a der Gewerbeordnung mit der Maßgabe Anwendung, daß die sofortige Entlassung des Flosmannes auch stattfinden kann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird.

Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Flosmann zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die vertragsmäßige Dauer des Dienstverhältnisses.

Wird das Dienstverhältniß vor der Ankunft des Floßes am Ablieferungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Flosmann Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Flosmann sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

§. 22.

Für Beschädigungen, welche in Folge des Verschuldens des Flosführers oder einer Person der Flosmannschaft durch das Floß verursacht werden, haftet

der Eigenthümer mit dem Floße, unbeschadet seines Rückgriffsrechts gegen den Frachtflößer und gegen die schuldigen Personen. Für das Verschulden eines Zwangslootsen ist der Eigenthümer nicht verantwortlich.

Dem Entschädigungsberechtigten steht wegen seines Anspruchs ein Pfandrecht an dem Floße mit den im §. 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Das Pfandrecht ist, solange das gefloßte Holz noch ein geschlossenes Floß bildet, gegen jeden Besitzer verfolgbar. Nach diesem Zeitpunkte kann das Pfandrecht nicht zum Nachtheile des dritten Erwerbers, der den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

Die Klage kann, solange das Floß noch nicht abgeliefert ist, gegen den Floßführer gerichtet werden.

§. 23.

Eine persönliche Verpflichtung des Eigenthümers wird durch die Bestimmungen des §. 22 nicht begründet. Soweit jedoch im Falle der Veräußerung des Floßes das Pfandrecht an diesem erlischt, haftet der Veräußerer in Höhe des Erlöses persönlich.

Eine nach dem bürgerlichen Rechte begründete persönliche Haftung des Eigenthümers des Floßes oder des Frachtflöfers wird hierdurch nicht berührt.

§. 24.

Wird ein in Gefahr befindliches, von der Floßbesatzung verlassenes Floß oder werden Theile eines Floßes, welche auf dem Wasser treiben oder an das Ufer getrieben sind, geborgen, so hat der Berger Anspruch auf Bergelohn.

Wird außer den bezeichneten Fällen ein Floß durch die Hülfe dritter Personen aus einer Gefahr gerettet, so haben diese Anspruch auf Hülfslohn.

Der Besatzung des Floßes steht ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

§. 25.

In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes unter Berücksichtigung der Umstände des Falles durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt.

Der Berge- und Hülfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens und Rettens geschehen sind.

Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden Zölle und sonstigen Abgaben.

Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräthe

ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten (Absatz 3) verbliebene Werth derselben.

§. 26.

Haben sich mehrere Personen an der Bergung oder Hülfeleistung betheiliget, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der Einzelnen vertheilt.

Zur entsprechenden Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche sich in derselben Gefahr der Rettung von Menschen unterzogen haben.

§. 27.

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere wer ohne Erlaubniß des anwesenden Flossführers das Floß betreten hat;
2. wer von den geborgenen Gegenständen dem Flossführer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

§. 28.

Wegen der Bergungs- und Hülfskosten, einschließlich des Berge- und Hülfslohnes, steht dem Gläubiger an den geborgenen oder geretteten Gegenständen ein Pfandrecht mit den im §. 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Geborgene Gegenstände können bis zur Sicherheitsleistung zurückbehalten werden.

In Bezug auf die Verfolgbarkeit des Pfandrechts gegen dritte Besitzer finden die Bestimmungen des §. 22 Absatz 2 und in Bezug auf die persönliche Verpflichtung des Eigenthümers des Flosses die Bestimmungen des §. 23 Absatz 1 entsprechende Anwendung.

Die Pfandklage kann, solange die geretteten Gegenstände noch nicht an den Empfänger ausgeliefert sind, gegen den Flossführer gerichtet werden. Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirke die Bergung oder Hülfeleistung stattgefunden hat.

§. 29.

Die Pfandrechte für Bergungs- und Hülfskosten haben den Vorrang vor den Pfandrechten für Ansprüche wegen Beschädigung durch das Floß (§. 22). Unter mehreren Pfandrechten der ersteren Art geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; mehrere Pfandrechte für Ansprüche wegen Beschädigung stehen im Range gleich.

Beide Arten von Pfandrechten gehen allen sonstigen Pfandrechten vor.

§. 30.

Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

1. die öffentlichen Abgaben für die Flößerei, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;

2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen des Flossführers und der Flossmannschaft;
3. die Ersatzensprüche wegen Beschädigung durch ein Floß, sowie die Erstattungsforderung des Eigenthümers des Floßes gegen den Frachtflößer und gegen den Flossführer oder die Flossmannschaft (§. 22 Absatz 1);
4. die Vergungs- und Hilfskosten, einschließlich des Berge- und Hilfslohnes;
5. die Forderungen des Frachtflöfers wegen der Fracht mit Nebengebühren und Auslagen.

Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

§. 31.

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes geltend gemacht ist, wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des §. 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

§. 32.

Der Bundesrath ist befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Flossführer zu treffen. Bezüglich der Flößerei auf Wasserstraßen, auf welchen eine regelmäßige Schifffahrt nicht stattfindet, steht diese Befugniß der Landesregierung zu.

Wer den Bestimmungen zuwider das Gewerbe eines Flossführers ausübt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft.

§. 33.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1896 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insigne.

Gegeben Neues Palais, den 15. Juni 1895.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.