

Das Blatt erscheint nach Bedarf, im allgemeinen monatlich zweimal, zum Preise von jährlich M. 6.

# Ministerial-Blatt

Zu beziehen durch alle Postanstalten und durch die Expedition des Blattes Berlin W. 8, Mauerstr. 43/44.

der

## Handels- und Gewerbe-Verwaltung.

Herausgegeben im Königlichen Ministerium für Handel und Gewerbe.

Nr. 6.

Berlin, Sonnabend, den 14. März 1908.

8. Jahrgang.

### Inhalt:

- I. **Personalien:** S. 73.
- III. **Handelsangelegenheiten:** Schiffsahrtsangelegenheiten: Betr. Vorschriften für die Anschreibung der im Seeverkehr in den preussischen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe S. 73. Betr. Fahrzeitbuch für Küstenschiffer S. 82. Betr. Anwendung des nordamerikanischen Einwanderungsgesetzes auf abgemusterte und entlaufene Seeleute auf den Philippinen S. 83.
- IV. **Gewerbliche Angelegenheiten:** 1. Dampfkesselwesen: Betr. Gebühren für Dampfahunteruchungen S. 84. — 2. Arbeiterversicherung: Betr. Unfallversicherung im Kleinbetriebe der Seeschifffahrt und in der See- und Küstenfischerei S. 84. Betr. Verfahren vor den unteren Verwaltungsbehörden S. 84.
- VI. **Nichtamtliches:** Entscheidungen der Gerichte: Kühlzellen in einem öffentlichen Schlachthaus können an Privatpersonen nicht vermietet und müssen den zur Benutzung des Schlachthauses berechtigten Schlächtern zugänglich gemacht werden S. 85.

### I. Personalien.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, dem Kommerzienrat Dr. jur. Eduard Simon in Berlin den Charakter als Geheimer Kommerzienrat und dem Hofjuwelier Hermann Garten schläger in Berlin den Charakter als Kommerzienrat zu verleihen.

Die Gewerbereserendare Schumacher aus Duisburg, Wolf aus Magdeburg, Becker

aus Stettin und Knop gen. Buschmann aus Hagen sind nach bestandener Prüfung zu Gewerbeassessoren ernannt und den Gewerbeinspektionen Breslau II, Anna, Berlin C und Saarbrücken als Hilfsarbeiter überwiesen worden.

Der Gewerbeassessor Wenzel ist zum 15. März d. Js. von Kiel nach Niederbarnim NW. in Berlin versetzt worden.

### III. Handels-Angelegenheiten.

#### Schiffsahrtsangelegenheiten.

Betr. Vorschriften für die Anschreibung der im Seeverkehr in den preussischen Häfen angekommenen und abgegangenen Schiffe.

#### § 1.

In den preussischen Hafenplätzen und Anlegestellen ist über jedes im Seeverkehr angekommene oder abgegangene Schiff, unterschieden nach Segelschiffen, Seelichtern (Schleppschiffen) und Dampfschiffen eine Zählkarte auszufertigen. Von der Anschreibung ausgeschlossen sind Kriegsschiffe, Regierungs-, Zoll-, Lotsenfahrzeuge, Lustjachten und sonstige nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Fahrzeuge sowie offene Fahrzeuge (ohne festes Deck) von weniger als 10 Registertons Bruttoreumgehalt. Zu den Anlegestellen gehören auch diejenigen Orte, vor welchen Schiffe, im Fahrwasser ankernd, Passagiere ein- und ausbooten, bezw. Ladung einnehmen oder löschen.

Die Anschreibung der Schiffe (Führung der Schiffsseingangs- und Ausgangsregister sowie Ausfertigung der Zählkarten) liegt den Hauptzoll- und Hauptsteuerämtern, den ihnen nachgeordneten Dienststellen und in einzelnen Fällen auch Hafen- und Schleusenmeistern, ferner auf Helgoland dem Gemeindevorsteher ob. Die Schiffsseingangs- und Schiffsausgangsregister müssen in ihren Spalten die Fragen der Zählkarten enthalten.

## § 2.

In den an Flüssen, Kanälen, Hafsen, Föhrden und anderen Binnenengewässern liegenden Hafenplätzen und Anlegestellen sind diejenigen Schiffe als im Seeverkehr angekommen oder abgegangen anzusehen, deren Herkunfts- oder Bestimmungshafen außerhalb der in der Anlage A angegebenen Grenze gegen die offene See liegt, oder die zur Hochseefischerei oder zu anderen Handelszwecken ohne Anlaufen eines Hafens (Steinzangen, Muschel- oder Sandfischen und dergleichen, Abgabe von Kohlen an Kriegsschiffe auf hoher See) diese Grenze, welche nicht mit der Zollgrenze zu verwechseln ist, überschreiten. Hierzu gehören auch die Schleppdampfer, welche vielfach allein oder mit Schleppzügen die Seeverkehrsgrenze überschreiten, ohne einen Hafen zu erreichen, oder aus See wieder einlaufen. Schleppdampfer, welche im Seeverkehr eingehen und den Bestimmungshafen mit dem Schleppzuge nicht erreichen, sondern früher loswerfen, sind ebenfalls anzuschreiben. Die zur Hochseefischerei ausgehenden oder von dieser zurückkehrenden Schiffe sind nur dann zu berücksichtigen, wenn die Fischerei außerhalb der Küstengewässer d. i. in mehr als 20 Seemeilen Entfernung von der Küste ausgeübt wird oder wurde. Die Fahrten durch das Wattenmeer zwischen der Festlands- und Inselküste der Nordsee, z. B. zwischen Hoherschleuse und Munkmarsch, zwischen Husum und Nordstrand, zwischen Neu Harlingersiel und Spiekeroog gehören also zum Seeverkehr. Dagegen rechnen zum Binnenverkehre beispielsweise Fahrten zwischen Pillau und Königsberg, zwischen Swinemünde und Stettin, zwischen Stralsund und Greifswald, zwischen Holtzenau und Kiel, zwischen Cuxhafen und Altona, zwischen Geestemünde und Bremen, zwischen Emden, Leer und Papenburg.

Bei Häfen, welche sowohl im Binnenverkehre, wie im Seeverkehr erreicht werden können, ist vor der Anschreibung stets festzustellen, ob das Schiff die Reise im Seeverkehre zurückgelegt hat oder zurücklegen wird.

## § 3.

Die Nebenzollämter auf den Wachtschiffen und die Beamten der Zollkreuzer haben jedes von ihnen in den freien Verkehr gesetzte oder mit einem Legitimationschein versehene Schiff, welches im Seeverkehr ein- bzw. ausgeht, ebenfalls anzuschreiben und die vorgeschriebene Zählkarte für den Bestimmungs- bzw. Herkunftshafen auszufertigen, gleichviel ob diese Häfen in Preußen oder einem anderen Bundesstaate (vergl. Muster 7 und 8) liegen.

## § 4.

Die Hauptzoll- und Hauptsteuerämter haben geeignete Vorkehrungen zu treffen, daß die beim Einlaufen von der See in Flüsse und Kanäle bereits zollamtlich in den freien Verkehr gesetzten Schiffe angeschrieben werden. Auch da, wo keine Amtsstellen der Zollverwaltung oder Grenzaufseher vorhanden sind, wie in manchen kleineren Badeorten Pommerns oder an Böschplätzen für Uferschutzbauten, ist der Seeschiffahrtsverkehr genau zu erfassen, und es sind demgemäß bestimmte Vertrauenspersonen mit dessen Anschreibung zu beauftragen.

## § 5.

Unter Hochseefischerei wird die Fischerei außerhalb der Küstengewässer d. i. in mehr als 20 Seemeilen Entfernung von der Küste in gedeckten Fahrzeugen verstanden. Hierzu gehören:

1. die Grönländische und Isländische Fischerei, ferner Südsee-Fischerei sowie Wal- und Robbenfang.
2. Heringsfang und Frischfischfang.

## § 6.

Schiffe, welche wegen zu niedrigen Wasserstandes oder aus anderen örtlichen Ursachen einen Hafenplatz nicht erreichen können und durch Vermittelung von Leichtfahrzeugen außerhalb eines Hafenplatzes entläßt oder beladen werden, sind für denjenigen Hafenplatz anzuschreiben, für den sie bestimmt sind.

Dagegen sind passierende Schiffe, welche nur vorübergehend auf der Reede ankern, ohne Waren zu laden, zu löschen, Reisende aufzunehmen oder zu landen, gar nicht anzuschreiben.

## § 7.

Haben ankommende Schiffe mehrere deutsche oder außerdeutsche Häfen zu Handelszwecken berührt, oder sollen abgehende Schiffe mehrere deutsche oder außerdeutsche Häfen zum gleichen Zwecke anlaufen, so sind in der Zählkarte auch die von ihnen auf der Reise vom Herkunftshafen nach dem Anschreibungshafen und vom Anschreibungshafen nach dem Bestimmungshafen angelaufenen oder anzulauenden deutschen und außerdeutschen Zwischenhäfen in zeitlicher Reihenfolge einzutragen. In derartigen Fällen wird der Herkunftshafen und Bestimmungshafen zumeist der vom Anschreibungshafen am weitesten entfernt liegende Hafen sein. Trifft dies nicht zu, dann ist als Herkunftshafen derjenige Hafen einzutragen, in dem das Schiff nach seinen Begleitpapieren die erste Ladung eingenommen hat. Bestimmungshafen würde der Hafen sein, in dem die Restladung des Schiffes entläßt werden soll.

## § 8.

Bei der Anschreibung sind folgende Zählkarten zu verwenden:

1. die Zählkarte A, auf weißem Papiere, für Segelschiffe;
2. die Zählkarte B, auf grünem Papiere, für Seeleichter;
3. die Zählkarte C, auf hellblauem Papiere für Dampfschiffe;
4. die Zählkarte D, auf rotem Papiere, für Reihefahrten von Segelschiffen;
5. die Zählkarte E, auf hellgelbem Papiere, für Reihefahrten von Dampfschiffen.

Segelschiffe mit einer Maschine zur ausschließlichen Fortbewegen bei ungünstigem oder ungenügendem Winde, sind als Segelschiffe zu führen.

Unter Seeleichtern sind alle Fahrzeuge zu verstehen, welche in der Regel durch andere, mit Maschinenkraft versehene Fahrzeuge fortbewegt werden.

Bünter, Schuten und Brähme sind wie Seeleichter auf B-Karten nachzuweisen.

## § 9.

Die über die Ankunft eines Schiffes aufgestellte Zählkarte (gewöhnliche oder Einzelzählkarte) dient auch zur Eintragung des Wiederabganges, wenn dieser noch im Kalenderjahre der Ankunft stattfindet. Bei regelmäßiger Reiheseefahrt zwischen denselben, nicht wechselnden Anfangs-, Zwischen- und Endstationen können jedoch sämtliche im nämlichen Kalenderjahre vorgekommene Fahrten mit gleichen Ankunfts- und Abgangsorten in einer einzigen Zählkarte (Sammelzählkarte) zusammengefaßt werden. Die von der regelmäßigen Reiheseefahrt abweichenden Fahrten nach oder von anderen Plätzen sowie die Hin- und Rückreisen von und nach anderen Überwinterungshäfen dürfen nicht in Sammelzählkarten, sondern müssen stets in Einzelzählkarten verzeichnet werden.

Die über dem Kopfe der Sammelzählkarten D und E befindliche Reihe von Vierecken ist für Zwecke der Bearbeitung bestimmt und bleibt daher leer. Die Formulare zur Aufstellung dieser fünf Arten von Zählkarten werden vom königlichen Statistischen Landesamte den Aufnahmebehörden kostenlos geliefert. Näheres über die Ausfüllung der Zählkarten enthalten die anliegenden Muster 1 bis 17. \*)

## § 10.

In die Zählkarten sind einzutragen:

## I. In den Teil über dem Striche:

1. Der Hafenplatz, für den die Anschreibung erfolgt.
2. Die Provinz oder das Verkehrsgebiet, in welchem der Anschreibungshafen belegen ist. Dabei können die in der Anlage B vorgesehene Abkürzungen Verwendung finden.
3. Der Staat. Für die preussischen Häfen ist „Preußen“ bereits vorgedruckt.
4. Tag, Monat und Jahr der Ankunft bzw. des Abganges, wobei statt des Monats nur die Monatszahl angegeben zu werden braucht.

Ein Schiff, welches im Seeverkehr angekommen, aber im Binnenverkehre wieder abgegangen oder am Jahreschluß im Hafen noch anwesend ist, darf nur als angekommen (vergl. die Muster 2, 5, 5a bis 5d, 6g und 12) eingetragen werden. Der Abgang oder Verbleib ist am Schlusse der Zählkarte unter Nr. 14, etwa wie folgt, zu vermerken: „Am 10. 7. 1907 im Binnenverkehre leer nach Harburg abgegangen“ (vergl. das Muster 2) oder „Am 2. 5. 1907 nach Teillöschung im Binnenverkehr über Meppen, Rheine, Münster i. W.,

\*) Die Muster werden hier nicht abgedruckt.

Dortmund nach Herne abgegangen“ (vergl. die Muster 5, 5a bis 5d) oder „Am 19. 7. 1907 nach völliger Entlöschung im Binnenverkehr leer nach Hamburg abgegangen“ (vergl. das Muster 6g) oder „Am Jahreschlusse noch anwesend“ (vergl. das Muster 12) oder „Im Hafen abgewrackt“ oder „Im Hafen durch Feuer zerstört“ oder „Im Hafen infolge von Zusammenstoß gesunken“.

Ein Schiff, welches im Binnenverkehr angekommen, aber im Seeverkehre wieder abgegangen ist, darf nur als abgegangen (vergl. die Muster 4, 5f, 6, 6a, 8 und 13) nachgewiesen werden. Die Art der Ankunft ist am Schlusse der Zählkarte unter Nr. 14 etwa wie folgt zu vermerken: „Am 3. 12. 1907 im Binnenverkehre beladen von Hamburg Eisess halber eingegangen und mit derselben Ladung wieder ausgegangen“, oder „Am 19. 5. 1907 im Binnenverkehre beladen von Herne eingegangen“ oder „Am 5. 7. 1907 im Binnenverkehre beladen von Hamburg über Altona angekommen“.

Im übrigen vergleiche noch die Bestimmungen des § 11.

5. Die laufende Nummer der Zählkarte, für deren Reihenfolge der Zeitpunkt der Ankunft des Schiffes und in Fällen, wo nur der Abgang eingetragen wird (vergl. vorstehende Nr. 4), dessen Zeitpunkt maßgebend ist. Etwa aufgestellte Sammelzählkarten werden für sich mit laufender Nummer versehen. In jedem Kalenderjahre wird mit Nr. 1 begonnen.

Bei den Anschreibungen gemäß § 3 wird unter „Lfd. Nr.“ der Name des die Zählkarte ausstellenden Zollamtes verzeichnet, wobei Abkürzungen zulässig sind, z. B. „Zwisch. Gzh.“ für das Elbwachtschiff bei Cuxhaven, „Gwisch.“ für das Emswachtschiff. (Vergl. die Muster 7 und 8.)

6. Als zu Handelszwecken angekommen oder abgegangen sind nur solche Schiffe zu rechnen, welche zum Löschen oder Einnehmen von Ladung (falls nicht bloß ein Löschen lediglich zum Zwecke der Leichterung oder ein Einnehmen von Ladung aus Leichterschiffen, die mit dem zu beladenden Fahrzeuge von demselben anderen Hafen kommen, stattfindet oder zu dem Zwecke gelöscht und wieder eingeladen wird, um die Ladung zu trocknen oder das Schiff auszubessern), zur Personenbeförderung gegen Entgelt, zu Zwecken der Hochseefischerei oder zu anderen Handelszwecken ohne Anlaufen eines Hafens (Steinzangen, Muschel- oder Sandfischen und dergleichen, Abgabe von Kohlen an Kriegsschiffe auf hoher See), ein- oder ausgelaufen sind. Für nicht zu Handelszwecken angekommene oder abgegangene Schiffe ist unter Nr. 14 (Bemerkungen) der Grund anzugeben, z. B. zum Zwecke der Leichterung oder der Übernahme von Ladung aus den mit dem Fahrzeug ankommenden Leichterfahrzeugen, Havarie, Ausbesserung, widriger Wind, niedriger Wasserstand, ungünstige Eisverhältnisse, um Schutz zu suchen, Einahme von Kohlen, Ballast oder Lebensmitteln zum eigenen Gebrauche, Quarantäne, als Ordererschiff, um den Hafen als Liegeplatz zu benutzen, lediglich als Zugkraft (Schlepper) für andere von ihm geschleppte Fahrzeuge usw. (vergl. die Muster 3, 4 und 6f). Die Worte „zu Handelszwecken“, „nicht zu Handelszwecken“ sind entsprechend zu unterstreichen.

## II. In den Teil unter dem Striche:

1. Die Nationalflagge des Schiffes, bei deutschen Schiffen deren Heimatsstaat (Nr. 1 der Zählkarte).

2. Das Unterscheidungssignal des Schiffes (Nr. 2 der Zählkarte).

3. Der Name des Schiffes (Nr. 3 der Zählkarte). (So einzutragen, wie er in dem Meßbriefe verzeichnet steht.) Trägt das Schiff, wie bei den deutschen Fischereifahrzeugen üblich, Namen und Nummer, so ist ersterer zu verzeichnen; besitzt es einen Doppelnamen, so darf keiner von beiden fehlen. Ist das Schiff ein Dampfer, so wird unter Nr. 3a unterschieden: G.-D. bei einem Güterdampfschiffe, P.-D. bei einem Personendampfschiffe, Fisch.-D. bei einem Fischdampfschiffe, S.-D. bei einem Schleppdampfschiffe. Fahren andere Dampfer, die nicht Personendampfer sind, zeitweilig ebenfalls als solche, so sind sie für die betreffenden Reisen mit „P.-D.“ zu bezeichnen.

4. Der Name des Schiffsführers (Nr. 4 der Zählkarte).

5. Der Heimathafen des Schiffes (Nr. 5 der Zählkarte), welcher jedoch nur bei deutschen Schiffen anzugeben ist. Derselbe ist aus dem an Bord befindlichen Meßbriefe zu entnehmen und fällt nicht immer mit dem Wohnorte des Schiffseigners oder Korrespondenzreeders zusammen.

6. Der Nettoraumgehalt des Schiffes (Nr. 6 der Zählkarte). Der Nettoraumgehalt in britischen Registertons ist aus dem Meßbriefe zu entnehmen und hinter a zu verzeichnen.

Dabei werden die Bruchteile unter 0,50 weggelassen, die von 0,50 und darüber hingegen als ein Ganzes gerechnet und zur Hauptzahl geschlagen, z. B. 24,49 = 24 und 24,50 bzw. 24,75 = 25. Eine Verwechslung mit Kubikmetern ist unbedingt zu vermeiden.

Enthält der Meßbrief die Angaben über den Nettorauengehalt nicht in Registertons, so ist die Umrechnung in solche vorzunehmen; ist dies unausführbar, dann bleibt 6a unausgefüllt, und es erfolgt die Eintragung hinter 6b genau übereinstimmend mit der Angabe der Schiffspapiere. Die Maßeinheit muß aber stets genau bezeichnet und der Größenangabe vorangestellt werden. Angaben, welche schlecht hin auf Lasten, Tonnen oder ähnlich unbestimmt lauten, sind unzulässig. Hat ein Fahrzeug nach der Schiffsvermessungsordnung, neue Fassung vom 1. März 1895 (Reichs-Gesetzblatt für 1895 Seite 161 u. f.), gar keinen Nettorauengehalt, was gewöhnlich bei Schleppdampfern zutrifft, so ist neben „Nettorauengehalt“ nur „Dhne“ zu schreiben. (Vergl. das Muster 3.)

7. Die Zahl der Besatzung mit Einschluß des Schiffsführers sowie des ärztlichen, Verwaltungs-, Maschinen- und Dienstpersonals (Nr. 7 der Zählkarte).

8. Der Herkunftshafen bei einem angekommenen, der Bestimmungshafen bei einem abgegangenen Schiffe (Nr. 8 bzw. 11 der Zählkarte). Diese Häfen sind nach der Schreibweise in Spalte 1 der vierten Auflage des „Verzeichnisses der bekanntesten dem Seeverkehr dienenden Häfen und Anlegeplätze der Erde“ genau und ohne Abkürzungen anzugeben. Ganz allgemeine Bezeichnungen wie Nordsee oder Firth of Forth anstatt des Namens des an diesen Gewässern belegenen betreffenden Platzes sind unzulässig. Als Herkunftshafen gilt derjenige Platz, wo das Schiff seinen Papieren zufolge die Ladung eingenommen hat, als Bestimmungshafen derjenige, wo seine Ladung gelöscht werden soll. Es dürfen mithin die Schiffe nicht für diejenigen in der Nähe von Häfen landeinwärts und an keinem schiffbaren Wasser befindlichen Orte angeschrieben werden, woher die von ihnen verfrachteten Waren stammten oder wohin die Güter gingen, also nicht für Cresfeld oder Lima, sondern für Urdingen bzw. Callao. Steht es vor der Ausreise noch nicht fest, wo das Schiff entlöschet werden soll, so hat die Anschreibungsstelle dafür zu sorgen, daß ihr der Name des Bestimmungshafens nachträglich rechtzeitig mitgeteilt wird. Ändert der Schiffer unterwegs seine Absicht, und segelt er später nicht nach dem vor der Abfahrt von ihm aufgegebenen Platze, oder kann er ihn wegen niedrigen Wasserstandes nicht erreichen, so ist das bei der an dem wirklichen Bestimmungsorte anzustellenden Zählkarte unter Nr. 14 zu verzeichnen, z. B.: „Ursprünglich nach Friedrichstadt bestimmt“ oder „Ursprünglich nach Ikehoe bestimmt, aber wegen niedrigen Wasserstandes in Glückstadt entlöschet“.

Für ein Schiff, welches zur Hochseefischerei auslief oder von dieser zurückkehrte, wird dies, nach den im Anhang zur Anlage B verzeichneten Unterscheidungen, statt des Herkunftshafens bzw. Bestimmungshafens in die Zählkarte unter Nr. 8 bzw. 11 eingetragen; unausgefüllt bleiben dann Nr. 8a, 9, 11a und 12 (vergl. die Muster 9 und 10). Für Schiffe, die zu anderen Handelszwecken ohne Anlaufen eines Hafens, z. B. Steinzangen, Muschel- oder Sandfischen, Übergabe von Kohlen an Kriegsschiffe auf hoher See und dergleichen, ausgehen oder von dort zurückkehren, ist dies in gleicher Weise zu vermerken; ebenso für Schleppdampfer, die in See gehen, ohne einen Hafen zu berühren, um Schiffe in den Häfen zu führen. Beim Binnenverkehr unterbleiben die Eintragungen bei den Nummern 8 bis 10 oder 11 bis 13; die nötigen Hinweise sind unter Nr. 14 zu machen (vergl. die Muster 2, 4, 5, 5a bis 5d, 5f, 6, 6a, 6g, 8).

9. Der Staat und das Verkehrsgebiet, in dem der Herkunftshafen bzw. Bestimmungshafen liegt (Nr. 8a und 11a der Zählkarte), nach der Einteilung in der Anlage B. Andere Bezeichnungen, wie Zütland, Alsen und dergl., dürfen nicht gebraucht werden. Über die Zugehörigkeit der einzelnen Plätze erteilt die Spalte 2 des unter Nr. 8 genannten Hafenverzeichnisses nähere Auskunft.

10. Die Zwischenhäfen (Nr. 9 und 12 der Zählkarte) — vergl. § 7 — sind in zeitlicher Reihenfolge einzutragen.

11. Als mit Ladung angekommen oder abgegangen sind alle, auch nur teilweise beladenen Schiffe sowie Schiffe mit Reisenden zu rechnen. Besteht der Ballast aus einer verkäuflichen Ware, z. B. Eisen, Mauersteinen und dergleichen, Eis und Salz zur Hochseefischerei, so ist das Schiff als beladen zu rechnen. Bei den gewöhnlichen Zählkarten ist das Zutreffende im Bordruck (Nr. 10 bzw. 13) zu unterstreichen (vergl. die Muster 1 bis 15), bei den Sammelzählkarten aber die Anzahl der in dem betreffenden Ladungszustande zurückgelegten Fahrten über den entsprechenden Klammern des Bordrucks einzutragen (vergl. die Muster 16 und 17).

12. Unter Nr. 14 der Zählkarte ist bei Schiffen, welche nicht zu Handelszwecken angekommen sind, der in diesem Paragraphen unter 16 vorgesehene Vermerk einzutragen (vergl. die Muster 3, 4 und 6f). Derartige Schiffe gelten jedoch als zu Handelszwecken angelangt, wenn ihre Ladung etwa noch später ganz oder teilweise abgesetzt oder durch Zuladung verändert worden ist, oder wenn sie, leer angekommen, nachträglich geladen haben. In solchen Fällen ist also jener Vermerk unter Nr. 14 der Zählkarte fortzulassen bzw. unter Angabe des Grundes wieder zu streichen, wenn er schon eingetragen gewesen sein sollte. Auf den Karten über Schleppdampfer sind unter Nr. 14 die Namen der geschleppten Seeleichter (Schleppschiffe) unter Hinzufügung der Nummer, unter welcher sie auf der Karte B vermerkt sind, einzutragen. Auf den Karten der Seeleichter (Schleppschiffe) wird dagegen der Name des Schleppdampfers angegeben, welcher das Schiff eingeschleppt hat. Die Nummer der Karte C, auf welcher der Schleppdampfer nachgewiesen ist, muß gleichzeitig unter Nr. 14 vermerkt werden, z. B. „Schleppte die Seeleichter Ostsee und Otto (siehe Karte B Nr. 54 und 55)“ oder „Eingeschleppt durch Schleppdampfer Salvator (siehe Karte C Nr. 20)“; oder „Schleppte beim Eingange den Seeleichter Oland (siehe Karte B Nr. 40), beim Ausgange den Seeleichter Nordstrand (siehe Karte B Nr. 41)“ (vergl. das Muster 3); oder „Eingeschleppt durch Schleppdampfer Sophia Paulina (siehe Karte C Nr. 170)“ (vergl. das Muster 2). Beginnt das Einschleppen erst innerhalb der Seeverkehrszone, sei es durch Dampfer, Pferde- oder andere Kraft, so ist dies unter Nr. 14 auch zu erläutern, z. B. „Der Seeleichter ist im Binnenverkehr in den Hafen eingeschleppt“. Hat ein Schleppdampfer einen Seeleichter im Seeverkehr eingeschleppt und geht er im gleichen Verkehr als Personendampfer wieder aus, so ist sowohl über den Eingang, wie über den Ausgang je eine Zählkarte auszufertigen und unter Nr. 14 anzugeben, daß der Ausgang bzw. der Eingang auf Karte C Nr. . . . besonders nachgewiesen ist. Überhaupt sind für alle Schiffe, die zu Handelszwecken ein- aber nicht zu Handelszwecken ausgehen, oder umgekehrt nicht zu Handelszwecken ein- aber zu Handelszwecken ausgehen — abgesehen von den unter I 12 im Eingange erwähnten Fällen — sowohl für den Ein- wie für den Ausgang getrennte Karten auszufertigen. Unter Nr. 14 ist ebenfalls anzugeben, auf welcher Karte der Ein- bzw. Ausgang nachgewiesen ist (vergl. die Muster 14 und 15).

Können Schiffe einen Hafen sowohl im Binnen- wie im Seeverkehr erreichen, so ist unter Nr. 14, wenn der Seeweg eingeschlagen wurde, stets noch „Seeverkehr“ hinzuzufügen, z. B. bei Fahrten von Neufahrwasser nach Elbing. Vergl. § 2 letzter Satz.

### § 11.

Von den Zählkarten der am Jahreschlusse noch anwesenden Schiffe (vergl. das Muster 12) werden Abschriften zurückbehalten, welche als Zählkarten für die Eintragung des etwa im nächsten Jahre stattfindenden Abganges usw. dienen. In diese Karten werden jedoch Tag, Monat und Jahr der Ankunft sowie der Herkunftshafen (Nr. 8 der Zählkarte) und der Staat sowie das Verkehrsgebiet, in welchem er liegt (Nr. 8a der Zählkarte), nicht mit übernommen, während alle übrigen Angaben einschließlich derjenigen über den Ladungszustand (Nr. 10 der Zählkarte) genau nach der Urschrift zu wiederholen sind. Der auf das Vorjahr bezügliche Vermerk: „Am Jahreschlusse noch anwesend“ (Nr. 14 der Zählkarte) wird im zweiten Stücke durch die Angabe ersetzt: „Schon im Vorjahr eingelaufen“. Auf den zweiten Ausfertigungen der im vergangenen Jahre zu anderen als Handelszwecken eingetroffenen Schiffe ist auch der Grund ihrer Ankunft hinzuzufügen, z. B. „Im Vorjahre wegen Eisganges (oder zum Überwintern) eingetroffen“. Außer der als solche zu bezeichnenden Nummer des Vorjahrs erhalten die zweiten Stücke demnächst beim Ausfüllen des Abganges usw. eine neue Nummer für das laufende Jahr, welche über der ersteren einzutragen ist (vergl. das Muster 13).

### § 12.

Die Eintragung in die Zählkarte muß in Übereinstimmung mit den Angaben der Schiffseingangs- und Schiffsausgangsregister innerhalb 24 Stunden nach der Ankunft bzw. vor dem Abgange des betreffenden Schiffes vorgenommen werden.

Sämtliche in einem Kalenderjahr aufgestellten Zählkarten sind von den zuständigen Hauptzoll- und Hauptsteuerämtern sowie dem Gemeindevorsteher auf Helgoland auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben zu prüfen, nach den laufenden Nummern zu ordnen und gleich nach Jahreschluß, rechts und unten glatt gestoßen, zusammengebunden, oder sonst gut verwahrt, und niemals gebrochen unmittelbar dem Königlichen Statistischen

Landesamte in Berlin SW. 68, Lindenstraße 28, einzureichen. Jeder solchen Sendung ist ein vollständiges Verzeichnis der zum Bezirke des betreffenden Hauptamtes gehörenden Dienststellen unter Nennung aller Plätze, für welche sie die Anschreibung zu bewirken haben, beizufügen. Bei jedem Hafenplatz ist die Zahl der eingereichten Zählkarten in dem Verzeichnisse zu vermerken. Außerdem ist jährlich ein Verzeichnis derjenigen Häfen und Anlegestellen, welche im mehrerwähnten Hafenverzeichnisse noch fehlen, unter näherer Bezeichnung ihrer geographischen Lage und staatlichen Zugehörigkeit anzuschließen. Nach Beendigung der Prüfung der Zählkarten durch das Statistische Landesamt werden von diesem die darunter befindlichen, für andere Bundesstaaten ausgefertigten deren statistischen Landesämtern überwiesen. Die Hauptzoll- und Hauptsteuerämter haben allen auf die Aufstellung sowie die etwa später erforderliche Vervollständigung und Berichtigung der Zählkarten bezüglichen Ersuchen des Königlichen Statistischen Landesamtes in Berlin ungehäumt zu entsprechen. Diesem sind auch alle bei der Anschreibung des Seeschiffahrtsverkehrs auftretenden zweifelhaften Fälle unmittelbar zur Entscheidung vorzulegen.

Berlin, den 28. Dezember 1907.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Im Auftrage.

v. d. Hagen.

Der Finanzminister.

Im Auftrage.

Rathjen.

III 11816 S. M. — III 22551 S. M.

Anlage A.

## Verzeichnis

der

Seeverkehrsgrenzen in den deutschen Küstenstrecken und Stromgebieten.

In den nachstehend aufgeführten Gebieten wird nur die Fahrt außerhalb der bezeichneten Grenzen als Seefahrt angesehen:

1. bei Memel  
außerhalb der Mündung des Kurischen Haffes;
2. bei Pillau  
außerhalb des Pillauer Tiefes;
3. bei Neufahrwasser  
außerhalb der Mündung der Weichsel;
4. in der Bugiger Wief  
außerhalb Rewa und Heisterneft;
5. bei Diebenow, Swinemünde und Peenemünde  
außerhalb der Mündungen der Diebenow und Swine sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Rügen;
6. bei Rügen  
östlich:  
außerhalb der Insel Rügen und des Thiessower Hoffs;  
westlich:  
außerhalb des Wittower Posthauses und der nördlichen Spitze von Hiddensee (Hiddensee) sowie außerhalb des Bock bei Barkhöft;
7. bei Wismar  
außerhalb Jäckelberg-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Dieps sowie außerhalb Tarnewitz;
8. auf der Kieler Förde  
außerhalb Stein bei Labö und Bülf;
9. bei Cäernförde  
außerhalb Nienhof und Bocknis;

10. auf der Schlei  
außerhalb Schleimünde und der Lotseninsel;
11. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade  
außerhalb Birtnack und des Refenis-Leuchtturmes sowie außerhalb der Lunde-  
tofter Raffe und Amudshöft;
12. bei Hadersleben  
außerhalb Raadhoved (Raaderhöft), der Insel Marö, der Insel Linderum und  
Orbyhage;
13. bei Husum  
außerhalb der Husumer Mue;
14. auf der Eider  
außerhalb Bollerwiek und Hundeknoll;
15. auf der Elbe  
außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Diekstrand) und der Kugelbake  
bei Döse;
16. auf der Weser  
außerhalb Kappel und Langwarden;
17. auf der Jade  
außerhalb Langwarden und Schillighörn;
18. auf der Ems  
außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utklands-Hörn) und Ostpolder Siel;
19. auf dem Rhein  
außerhalb seiner Mündungen in die Nordsee und bei der Mündung in die  
Zuidersee außerhalb einer geraden Linie zwischen dem Helder und Harlingen.

Anlage B.

## Verzeichnis

der

bei den Herkunftsz- und Bestimmungshäfen anzugebenden Länder und  
Verkehrsgebiete.

(Die zulässigen Abkürzungen sind in Klammern angegeben.)

### I. Deutschland.

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Preussischer Staat:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Ostpreußen (OPr.),</li> <li>b) Westpreußen (WPr.),</li> <li>c) Pommern (Pm.),</li> <li>d) Schleswig-Holstein an der Ostsee<br/>(SHO.),</li> <li>e) Schleswig-Holstein an der Nordsee<br/>einschließlich Helgoland (SHN.),</li> <li>f) Hannover, östlicher Teil (SHO.),</li> <li>g) Hannover, westlicher Teil einschließlich<br/>Wilhelmshaven (SHW.),</li> </ol> </li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>h) Westfalen (Wf.),</li> <li>i) Rheinland (R. Rh.).</li> <li>2. Mecklenburg-Schwerin (Meckl.)</li> <li>3. Oldenburg (Old.).</li> <li>4. Lübeck.</li> <li>5. Bremen.</li> <li>6. Hamburg.</li> <li>7. Elsaß (Rheingebiet) (Els. Rh.).</li> <li>8. Bayern ( = ) (Bayr. Rh.).</li> <li>9. Baden ( = ) (Bad. Rh.).</li> <li>10. Hessen ( = ) (Hess. Rh.).</li> </ol> |
|--|---|

### II. Übriges Europa.

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Europäisches Rußland am Weißen Meere<br/>und Bismere,</li> <li>2. Europäisches Rußland an der Ostsee<br/>(ohne Finnland),</li> <li>3. Europäisches Rußland am Schwarzen<br/>und Asowschen Meere,</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Finnland,</li> <li>5. Schweden an der Ostsee (einschließlich<br/>Sund und Kattegat),</li> <li>6. Schweden am Skagerrak,</li> <li>7. Norwegen am Skagerrak,</li> <li>8. Norwegen am Atlantischen Meere,</li> </ol> |
|---|---|

9. Norwegen am Eismeere und Spitzbergen,
10. Dänemark an der Ostsee (einschließlich Sund, Belte und Kattegat),
11. Dänemark an der Nordsee und am Skagerrak,
12. Dänische Besitzungen: Faroer, Island.

Großbritannien:

13. Küste an der Nordsee,
14. Küste am Englischen Kanal einschließlich der Kanalinseln,
15. Westküste einschließlich Irland.

Britische Besitzungen:

16. Gibraltar,
17. Malta, Gozo usw.,

18. Niederlande,
19. Belgien,
20. Frankreich am Atlantischen Meere einschließlich des Englischen Kanals,
21. Frankreich am Mittelländischen Meere einschließlich Korsika und Monaco,
22. Spanien am Atlantischen Meere,
23. Spanien am Mittelländischen Meere,
24. Portugal,
25. Azoren,
26. Italien,
27. Österreich-Ungarn,
28. Montenegro,
29. Griechenland,
30. Europäische Türkei einschließlich Creta,
31. Bulgarien,
32. Rumänien.

### III. Deutsche Schutzgebiete.

In Afrika:

1. Togo,
2. Kamerun,
3. Südwestafrika,
4. Ostafrika.

In Asien:

5. Kiautschou.

In Australien:

6. Neuguinea und benachbarte Inseln,
7. Karolinen, Palauinseln und Marianen,
8. Marshallinseln,
9. Samoainseln (Sawaii und Upolu).

### IV. Außereuropäische Länder.

A. Amerika.

1. Grönland,
2. Britisches Nordamerika am Atlantischen Meere einschließlich der Bermudainseln,
3. Britisches Nordamerika am Stillen Meere,
4. Französische Besitzungen in Nordamerika,
5. Vereinigte Staaten von Amerika am Atlantischen Meere,
6. Vereinigte Staaten von Amerika am Stillen Meere und Alaska,
7. Mexico am Atlantischen Meere,
8. Mexico am Stillen Meere,
9. Guatemala am Atlantischen Meere,
10. Guatemala am Stillen Meere,
11. Honduras am Atlantischen Meere,
12. Honduras am Stillen Meere,
13. Britisches Honduras,
14. San Salvador,
15. Nicaragua am Atlantischen Meere,
16. Nicaragua am Stillen Meere,
17. Costarica am Atlantischen Meere,
18. Costarica am Stillen Meere,
19. Dänische Besitzungen in Westindien,
20. Britische Besitzungen in Westindien einschließlich der Bahamainseln,
21. Niederländische Besitzungen in Westindien,
22. Französische Besitzungen in Westindien,
23. Nordamerikanische Besitzungen in Westindien,

24. Cuba,
25. Haiti und San Domingo,
26. Panama am Atlantischen Meere,
27. Panama am Stillen Meere,
28. Panamakanalzone am Atlantischen Meere,
29. Panamakanalzone am Stillen Meere,
30. Columbien am Atlantischen Meere,
31. Columbien am Stillen Meere,
32. Venezuela,
33. Britisch-Guayana,
34. Niederländisch-Guayana,
35. Französisch-Guayana,
36. Brasilien,
37. Uruguay,
38. Argentinien,
39. Falklandinseln,
40. Chile,
41. Peru,
42. Ecuador,

B. Afrika (mit Ausschluß der deutschen Schutzgebiete).

1. Ägypten am Mittelländischen Meere,
2. Tripolis,
3. Tunis,
4. Algier,
5. Spanische Besitzungen in Nordafrika,
6. Marocco am Mittelländischen Meere,
7. Marocco am Atlantischen Meere,
8. Canarische Inseln,

9. Madeira und Cap Verde'sche Inseln,
10. Britische Besitzungen in Westafrika einschließlich Waldfischbai,
11. Französische Besitzungen in Westafrika,
12. Spanische Besitzungen in Westafrika,
13. Portugiesische Besitzungen in Westafrika,
14. Liberia,
15. Congofreistaat,
16. Capland am Atlantischen Meere,
17. Capland am Indischen Meere und Natal,
18. Andere britische Besitzungen in Ostafrika einschließlich Zanzibar und der Inseln im Indischen Meere,
19. Madagaskar und andere französische Besitzungen im Indischen Meere,
20. Portugiesische Besitzungen in Ostafrika,
21. Somaliküste,
22. Britische Besitzungen an der Somaliküste und Insel Sokotra,
23. Französische Besitzungen am Roten Meere,
24. Italienische Besitzungen am Roten Meere,
25. Agypten am Roten Meere,

C. Asien (mit Ausschluß der Deutschen Schutzgebiete).

1. Asiatisches Rußland am Schwarzen Meere,
2. Asiatische Türkei am Schwarzen Meere,
3. Asiatische Türkei am Mittelländischen Meere einschließlich der Inseln,
4. Cypern,
5. Britische Besitzungen in Arabien,
6. Türkische Besitzungen in Arabien und am Persischen Golfe,
7. Oman,

8. Ubriges Arabien,
9. Persien,
10. Britische Besitzungen in Indien einschließlich Straits Settlements und auf Borneo,
11. Niederländische Besitzungen in Indien,
12. Französische Besitzungen in Indien und Indochina,
13. Portugiesische Besitzungen in Indien,
14. Siam,
15. Philippinen und Suluinseln (nordamerikanische Besitzungen),
16. China,
17. Britische Besitzungen in China,
18. Portugiesische Besitzungen in China,
19. Japan einschließlich Formosa und der Erwerbungen auf dem asiatischen Festlande,
20. Korea,
21. Rußland am Stillen Meere,
22. Ubriges Asien.

D. Australien mit den Inseln im Stillen Meere (mit Ausschluß der deutschen Schutzgebiete).

1. Australischer Bund: Festland Australien und Tasmanien,
2. Neuseeland,
3. Britische Besitzungen in der Südsee,
4. Niederländische Besitzungen in der Südsee,
5. Französische Besitzungen in der Südsee,
6. Nordamerikanische Besitzungen in der Südsee,
7. Ubrige Inseln in der Südsee.

Anhang.

I. Hochseefischerei (Fischerei außerhalb der Küstengewässer, d. i. in mehr als 20 Seemeilen Entfernung von der Küste).

1. Grönländische und isländische Fischerei, ferner Südsee-Fischerei sowie Wal- und Robbenfang.
2. Heringsfang und Frischfischfang.

II. Andere Handelszwecke ohne Anlaufen eines Hafens (Steinzangen, Muschel- oder Sandfischen und dergleichen).

Betr. Fahrzeitbuch für Küstenschiffer.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Berlin W. 66, den 2. März 1908.

Die Vorschriften der Seemannsordnung finden nach § 1 a. a. D. nur auf Rauffahrtsschiffe Anwendung. Da diesen nach § 1 des Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Rauffahrtsschiffe, vom 22. Juni 1899 (RGBl. S. 319) zwar die Hochseefischereifahrzeuge, nicht aber auch die Küstenfischereifahrzeuge zuzuzählen sind, so können die Mannschaften der Küstenfischereifahrzeuge nicht angemustert werden und entbehren daher des den Seeleuten

zustehenden Vorzugs, über die zurückgelegte Fahrzeit amtliche Ausweise zu erlangen. Ein Ausweis über die auf Küstenfahrzeugen zurückgelegte Fahrzeit ist aber erforderlichlich

- a) für die Zulassung zur Schifferprüfung für Küstenfahrt und für kleine Fahrt (§ 4 Abs. 1, § 5 Abs. 2 der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers, betreffend den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Rauffahrteischiffen, vom 16. Januar 1904 (RGBl. S. 3),
- b) für die Zulassung als Bestmann und als Führer von Fahrzeugen in der kleinen Hochseefischerei (§§ 11a und 6 la der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904 (RGBl. S. 163).

Um die Führung von Ausweisen über zurückgelegte Fahrzeiten auf Küstenfischereifahrzeugen zu erleichtern, ist unter den Bundesstaaten die Einführung eines „Fahrzeitbuchs für Küstenfischer auf Seefischereifahrzeugen“ zum freiwilligen Gebrauch für die Küstenfischer vereinbart worden.

Das Fahrzeitbuch, das bei der Reichsdruckerei in Berlin zum Preise von 12 Pfennig für das Exemplar zu beziehen ist, enthält in einem blauen Umschlag 20 Seiten und einen Anhang von 3 Seiten mit folgendem Inhalte:

Seite 1, Titelblatt: Bezeichnung „Deutsches Reich“ mit dem Reichsadler. Angabe „Fahrzeitbuch für den Küstenfischer auf Seefischereifahrzeugen“ (Name), Ort, Tag der Ausfertigung sowie Stempel und Unterschrift der ausfertigenden Behörde.

Seite 3: Bezeichnung und Unterschrift des Inhabers sowie Bescheinigung der Unterschrift durch den Beamten.

Seite 4 bis 19: Formulare zu 8 Fahrzeitnachweisen.

Der Anhang enthält die die Fahrzeit und das Fahrzeitbuch für Küstenfischer betreffenden Bestimmungen.

Es ist zugleich weiterhin vereinbart und in einem Zusatz im Anhange des Fahrzeitenbuchs unter V zum Ausdruck gebracht worden, daß bei der Zulassung als Bestmann und als Schiffer in der kleinen Hochseefischerei, für welche keine „Seefahrzeit“ vorgeschrieben ist, auch die Fahrzeit innerhalb der Seegrenzen (§ 1 der Bekanntmachung vom 10. November 1899 — Zentr. Bl. f. d. Deutsche Reich S. 380) als „Fahrzeit als Decksmann auf Seefischereifahrzeugen“ in vollem Umfange angerechnet werden soll, wenn die Fahrzeuge ihrer Bauart und Einrichtung nach seefähig sind.

Den Prüfungscommissionen für Schiffer auf kleiner Fahrt und auf Küstenfahrt und den Seemannsämtern ist dieser Erlaß zur Beachtung bei Zulassungen zur Schifferprüfung und bei Anmusterungen von Bestmännern mitzuteilen.

Im Auftrage.

11b 1663.

von der Hagen.

An die Herren Regierungspräsidenten der Seeschiffahrtsbezirke.

#### Betr. Anwendung des nordamerikanischen Einwanderungsgesetzes auf abgemusterte und entlaufene Seelente auf den Philippinen.

Das amerikanische Einwanderungsgesetz vom 3. März 1903, das auch für die Philippinen maßgebend ist, findet nach neueren Bestimmungen auch auf fremde Seelente Anwendung, die von fremden Schiffen in amerikanischen Häfen abgemustert werden oder desertieren. Demgemäß wird fortan für alle abgemusterte und desertierte fremde Seelente von dem Schiffe, zu dessen Besatzung sie gehörten, die auf 4 Dollar Gold erhöhte gesetzliche Kopfsteuer erhoben. Dem Zolldirektor in Manila werden von dem dortigen Kaiserlich Deutschen Konsul die amtlich bekannt gewordenen Abmusterungs- und Desertionsfälle mitgeteilt werden.

## IV. Gewerbliche Angelegenheiten.

### 1. Dampfkesselwesen.

#### Betr. Gebühren für Dampfpaßuntersuchungen.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Berlin, den 5. März 1908.

Im Anschluß an den Erlaß vom 7. Januar d. J. (S. 24) wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß der Dampfkesselüberwachungsverein in Kattowitz den staatlichen Gebührentarif für Untersuchungen von Dampfpaßern angenommen hat, und daß die Erhebung der Gebühren hiernach genehmigt wird.

Zu Vertretung.

III 2088.

Dr. Richter.

### 2. Arbeiterversicherung.

#### a) Unfallversicherung.

Betr. Unfallversicherung im Kleinbetriebe der Seeschifffahrt und in der See- und Küstenfischerei.

#### Bekanntmachung.

Die nach der Bekanntmachung vom 23. Januar 1903 (Amtliche Nachrichten des R. V. L. Seite 255), festgesetzten Beiträge zur Deckung der Entschädigungslasten, welche durch die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Kleinbetriebe der Seeschifffahrt und auf die See- und Küstenfischerei (§§ 152 ff. des See-Unfallversicherungsgesetzes) erwachsen, werden wie folgt abgeändert:

Vom Beitragsjahr 1907 an ist für jede erwerbstätige Person, welche in einem Betriebe der in den §§ 152, 153 des See-Unfallversicherungsgesetzes bezeichneten Art beschäftigt gewesen ist, ein Beitrag von 10,70 M jährlich zu entrichten.

Berlin, den 30. November 1907.

Das Reichs-Versicherungsamt.

Abteilung für Unfallversicherung.

#### b) Invalidenversicherung.

Betr. Verfahren vor den unteren Verwaltungsbehörden.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Berlin W. 66, den 5. März 1908.

Hinter Ziffer 18 der Anweisung, betreffend das Verfahren vor den unteren Verwaltungsbehörden (§§ 57—64 des Invalidenversicherungsgesetzes), vom 15. November 1904 (S. 466) ist folgende Ziffer 18a einzuschalten:

„Hinsichtlich der Verpflichtung, sich als Zeuge oder Sachverständiger vernehmen zu lassen, finden die Bestimmungen der Zivilprozeßordnung entsprechende Anwendung. Insbesondere ist die untere Verwaltungsbehörde befugt, gegen Zeugen und Sachverständige, welche sich nicht oder nicht rechtzeitig zu den mündlichen Verhandlungen einfinden, oder ihre Aussage ohne Angabe eines Grundes oder, nachdem der vorgeschützte Grund rechtskräftig für unerheblich erklärt ist, verweigern, eine Geldstrafe bis zu 300 M festzusetzen. Kommt die Verhängung oder Vollstreckung von Zwangsmaßnahmen in Frage, so ist um diese das Amtsgericht zu ersuchen, in dessen Bezirke die Zeugen oder Sachverständigen ihren Wohnsitz oder in Ermangelung eines solchen ihren Aufenthalt haben. Auf Militärpersonen, welche dem aktiven Heere oder der aktiven Marine angehören, finden die Vorschriften des § 380 Abs. 4, § 390 Abs. 4, § 409 Abs. 3 der Zivilprozeßordnung Anwendung.“

Gegen die Anordnungen der unteren Verwaltungsbehörde findet binnen einer Frist von zwei Wochen nach deren Zustellung die Beschwerde an die höhere Verwaltungsbehörde statt, die endgültig entscheidet; die Beschwerde ist schriftlich bei der unteren Verwaltungsbehörde einzulegen.

Erfolgt nachträglich eine genügende Entschuldigung für das Verhalten des Zeugen oder Sachverständigen, so sind die getroffenen Anordnungen wieder aufzuheben.

Die von der unteren Verwaltungsbehörde festgesetzten Strafen werden in derselben Weise beigetrieben wie Gemeindeabgaben und fließen in die Kasse der Versicherungsanstalt."

Sie wollen diese Bestimmung durch das Regierungsamtsblatt veröffentlichen und je einen Abdruck den unteren Verwaltungsbehörden aushändigen. Die erforderliche Zahl Überexemplare ist beigefügt.

III 2072.

Delbrück.

An die Herren Regierungspräsidenten.

## VI. Nichtamtliches.

### Entscheidungen der Gerichte.

Kühlzellen in einem öffentlichen Schlachthause können an Privatpersonen nicht vermietet und müssen den zur Benutzung des Schlachthauses berechtigten Schlächtern zugänglich gemacht werden.

Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, II. Senat, vom 11. Juni 1907.

Der Magistrat in N. beschloß am 19. September 1906, „der Aufforderung des Herrn Regierungspräsidenten, betreffend die Aufhebung des Beschlusses der Ökonomie-Deputation vom 9. April d. Js., nicht nachzukommen, vielmehr wurde der Beschluß der Unterkommission vom 14. d. Mts. genehmigt und demgemäß jener Beschluß der Ökonomie-Deputation ausdrücklich gebilligt. Demzufolge soll die Schlacht- und Viehhofdeputation angewiesen werden, nach diesem Beschluß auch in Zukunft zu verfahren.“ Der in diesem Magistratsbeschlusse genehmigte Beschluß der Magistratskommission vom 14. d. Mts. lautet:

„Die Stadtgemeinde N., vertreten durch die in diesem Jahre neu gebildete Schlacht- und Viehhofdeputation, hat für die sommerliche Kühlperiode des Kalenderjahrs 1906 an verschiedene Mieter die einzelnen Zellen der Kühlhalle auf dem städtischen Schlachthofe zu N. gegen einen bestimmten Mietzins durch formularmäßig schriftliche Verträge vermietet.“

Der Absatz 2 und der erste Satz des Absatzes 3 des § 4 dieser Verträge lautet:

„Mieter verpflichtet sich, kein von außerhalb nach N. eingeführtes frisches Fleisch, mag dasselbe von einem approbierten Tierarzt untersucht sein oder nicht, in N. feil zu bieten oder zu verarbeiten. Falls Mieter gegen vorstehende Bestimmung verstoßen oder dem Vertrieb auswärts geschlachteten Fleisches innerhalb des Stadtbezirks Vorschub leisten sollte, so wird er sofort unter Aufhebung dieses Vertrags von der weiteren Benutzung des Kühlhauses ausgeschlossen.“

Die Formulierung dieser Bestimmungen des § 4 des Vertragsformulars beruht auf einem Beschlusse der vor der Bildung der Schlacht- und Viehhofdeputation für die Verwaltung des Schlachthofs zuständig gemessenen Ökonomie-Deputation vom 9. April 1906, laut dessen mit den betreffenden, von der Ökonomie-Deputation im einzelnen namentlich akzeptierten Mietslustigen eben nur unter diesen Bedingungen für die sommerliche Kühlperiode des Jahres 1906 kontrahiert werden sollte.

Der Magistrat erklärt sich außerstande, diesen durch Abschluß der betreffenden Verträge bereits vollständig ausgeführten Beschluß der Ökonomie-Deputation aufzuheben, und erklärt ferner, daß er diesen Beschluß der Ökonomie-Deputation ausdrücklich billige und weist die Schlacht- und Viehhofdeputation an, nach diesem Beschluß auch in Zukunft zu verfahren.

Diesen Beschluß beanstandete der Beklagte durch Verfügung vom 22. September 1906, in der er zugleich die vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen des Absatzes 2 und des ersten Satzes des Absatzes 3 des § 4 der bereits bestehenden Kühlzellenmietverträge außer Kraft setzte. Zur Begründung nahm er Bezug auf die Ausführungen der an den Magistrat gerichteten Verfügung des Regierungspräsidenten zu N. vom 31. August 1906, welche lautet:

„Die Kühlhalle des städtischen Schlachthofs ist ein integrierender Teil dieser Anlage (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXXXIII Seite 33). Von diesem Standpunkte ist auch der Magistrat bei Bemessung der Schlachthausgebühren ausgegangen. Hieraus ergibt sich aber, daß den Schlächtern die auf Grund des eingeführten Schlachthofzwanges in dem städtischen Schlachthofe zu schlachten und durch die zu entrichtenden Gebühren zur Unterhaltung der Kühlhalle beizutragen genötigt sind, deren Benutzung nicht durch Bedingungen geschmälert werden darf, die den Rahmen der Gesetze

vom 18. März 1868 und vom 28. Juni 1902 überschreiten.

9. März 1881

Wenn sich auch darüber streiten läßt, ob die Aufbewahrung des Fleisches solcher Tiere, die nicht auf dem städtischen Schlachthofe geschlachtet sind, in dessen Kühlhalle verboten werden darf, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß ein Verbot an die Mieter der Kühlzellen, auswärts geschlachtetes Fleisch überhaupt feil zu halten oder zu verarbeiten, einen unzulässigen Eingriff in die gesetzlich gewährleistete Gewerbefreiheit und einen ebenso unzulässigen Eingriff auf die gesetzlich bestimmte sog. Freizügigkeit des Fleisches darstellt.

Der Beschluß der Ökonomie-Deputation des Magistrats, Kühlzellen des städtischen Schlachthofs nur an solche Schlächter zu vermieten, die sich verpflichten, kein auswärts geschlachtetes Fleisch, mag es von einem approbierten Tierarzt untersucht sein oder nicht, feil zu bieten oder zu verarbeiten, ist deshalb gesetzwidrig.

Den Magistrat fordere ich daher auf, diesen Beschluß der Deputation alsbald außer Kraft zu setzen. Sollte der Magistrat wider Erwarten diesen Beschluß aufrecht erhalten, so weise ich den Herrn Oberbürgermeister hiermit auf Grund des § 15 des Zuständigkeitsgesetzes an, den Beschluß des Magistrats und damit denjenigen der Deputation als gesetzwidrig mit aufhebender Wirkung sofort zu beanstanden.“

Der Magistrat erhob Klage mit dem Antrage, die Beanstandungsverfügung aufzuheben. Der Vorderrichter wies die Klage zurück.

Dagegen legte der Kläger Berufung mit dem Antrag ein, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils nach dem Klageantrage zu erkennen.

Der Beklagte beantragte die Zurückweisung der Berufung.

Bei dieser Sachlage war, wie geschehen, zu erkennen.

1. Nach der Rechtsprechung des Obergerichtes unterliegen nur solche Beschlüsse der Beanstandung, die, wenn sie unangefochten bleiben, eine positive Wirkung äußern. Die positive Wirkung des hier beanstandeten Beschlusses ist darin zu finden, daß nach ihm die Schlacht- und Viehhofdeputation die Verträge über die Überlassung von Kühlzellen nach dem bisher üblichen Muster aufzustellen, in ihnen also auch die Bestimmung aufzunehmen hat, daß der „Mieter“ einer Kühlzelle von deren Benutzung sofort auszuschließen ist, falls er von außerhalb nach N. eingeführtes frisches Fleisch in N. feilbieten oder verarbeiten sollte. Dadurch ist eine in allen künftigen Fällen von der Schlacht- und Viehhofdeputation zu beachtende Regel aufgestellt und dem Beschlusse des Magistrats eine dauernde Rechtswirkung gegeben. Der Weg der Beanstandung stand also offen.

2. Beide Teile gehen davon aus, daß die Kühlzellen des Schlachthauses in N. durch Vertrag den Schlächtern zur Benutzung überlassen werden können. Darin aber kann ihnen der Gerichtshof nicht beitreten. Er hat in einer Entscheidung vom 16. November 1906 — II C. 26. 06 — folgendes ausgeführt: „Unter Schlachthäuser im Sinne der Gesetze vom 18. März 1868 und 9. März 1881 sind zu verstehen Anlagen, welche dem Schlachten von Vieh und gewissen mit dem Schlachten in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Verrichtungen dienen. Welche Verrichtungen unmittelbar mit dem Schlachten im Zusammenhange stehen, sagt das Gesetz nicht und kann es nicht sagen, weil das je nach den Umständen verschieden ist, sich auch im Laufe der Zeiten, unter anderem durch den Wandel der hygienischen Anschauungen und der damit im Zusammenhange stehenden polizeilichen Forderungen ändert. Die Beantwortung der Frage richtet sich also nach den Verhältnissen und wird verschieden ausfallen je nach der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse und polizeilichen Anforderungen. Das Kühlen des Fleisches ist grundsätzlich als eine Verrichtung anzuerkennen, welche mit dem Schlachten in unmittelbarem Zusammenhange stehen kann und alsdann von der Gemeinde in den Betrieb ihres Schlachthauses einbezogen werden darf. Aber auch da, wo solches zutrifft, müssen doch die Kühlanlagen, um noch als ein Teil der Schlachthausanlage gelten zu können, sich dem Rahmen des Schlachthauses einfügen, sich nach Ort und Umfang dem Schlachthausbetriebe bestimmungsgemäß unterordnen. Gehen sie darauf aus, in erheblichem Maße noch anderen Zwecken als denen des Schlachthauses zu dienen, so werden sie dadurch leicht die Eigenschaft als Zubehör des Schlachthauses verlieren, und das kann selbst dann eintreten, wenn das Schlachthaus auf ihre Benutzung angewiesen ist.“ Im vorliegenden Falle hat der Gerichtshof in Übereinstimmung mit dem Vorderrichter für festgestellt erachtet, daß das N.er Kühlhaus im unmittelbaren Zusammenhange mit dem dortigen Schlachthause steht, und daß keine Einrichtung sich im Rahmen des Schlachthauses hält. In dem Anlagekapital für das Schlachthaus ist auch das für die Kühlzellen enthalten. Die Einnahmen aus dem Schlachthause und den Kühlzellen erreichen nicht 8 % des Anlagekapitals. Das Kühlhaus und die Schlachthausanlage werden einheitlich verwaltet, und das Kühlhaus bildet einen Bestandteil der ganzen Schlachthausanlage. Danach ist die Einheit

zwischen Schlacht- und Kühlhaus zu bejahen. Daraus aber folgt weiter, daß den zur Benutzung des Schlachthausbes berechtigten Schlächtern auch die Kühlzellen nicht vorenthalten werden dürfen, und daß der Magistrat von ihnen für die Benutzung der Kühlzellen nur diejenigen öffentlich-rechtlichen Abgaben (Gebühren) fordern kann, die das Gesetz für die Benutzung der Schlachthäuser eingeführt hat, und deren Höhe innerhalb der gesetzlichen Grenze von der Gemeinde festzusetzen ist. Der Weg der privatrechtlichen Regelung ist hiernach nicht gegeben. Zulässig wäre es nur, Kühlzellen, die für den Schlachthausbetrieb entbehrlich sind, durch Vermietung anderweitig wirtschaftlich auszunutzen, um eine solche Ausnutzung aber handelt es sich hier nicht.

Der Magistrat hat nun in dem angefochtenen Beschlusse seinem Willen Ausdruck gegeben, daß wie bisher, so auch ferner den Schlächtern die Kühlzellen nur auf Grund eines privatrechtlichen Abkommens zur Benutzung überlassen werden sollen. Insoweit war jener Beschluß rechtswidrig und die Beanstandung begründet. Es bedarf daher keiner Entscheidung, ob, wenn die privatrechtliche Regelung zulässig, die Aufnahme der beanstandeten Bestimmung in die Vertragsurkunde unzulässig wäre. Der Magistratsbeschluß ist schon deshalb rechtswidrig, weil er von der Zulässigkeit der privatrechtlichen Regelung ausgeht.

3. Der Beklagte hat sich in seiner Verfügung vom 22. September 1906 nicht auf die Anfechtung des Magistratsbeschlusses beschränkt, sondern auch Bestimmungen in bereits abgeschlossenen Verträgen außer Kraft gesetzt. Darin ist eine durch Klage anfechtbare Beanstandung nicht zu erblicken. Dem Eingriffe in die durch die Verträge begründeten Rechtsverhältnisse kann nur durch Anrufen der Aufsichtsbehörde begegnet werden. Eine Klage im Verwaltungsstreitverfahren ist hiergegen nicht gegeben.

Der Vorderrichter hat die Klage, wenn auch aus anderen Gründen, zurückgewiesen. Die Berufung konnte deshalb keinen Erfolg haben.

