

Teil II

1951	Ausgegeben zu Bonn am 15. März 1951	Nr. 4
Tag	Inhalt:	Seite
9. 3. 51	Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die vorläufige Haushaltsführung der Bundesverwaltung im Rechnungsjahr 1950	23
2. 3. 51	Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn (nachrichtlicher Abdruck)	24
22. 2. 51	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Schifferdienstbücher	26
17. 2. 51	Verordnung zur Änderung der Schifffahrtpolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet	30

Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die vorläufige Haushaltsführung der Bundesverwaltung im Rechnungsjahr 1950.

Vom 9. März 1951.

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel I

Das Gesetz über die vorläufige Haushaltsführung der Bundesverwaltung im Rechnungsjahr 1950 vom 23. Juni 1950 (BGBl. Seite 219) in der Fassung der Gesetze vom 2. Dezember 1950 (Bundesgesetzbl. Seite 778) und vom 10. Januar 1951 (Bundesgesetzbl. II Seite 1) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird die Zeitbestimmung „bis zum 28. Februar 1951“ durch „bis zum 31. März 1951“ ersetzt.
2. In § 3 Absatz 2 Satz 2 wird die Zeitbestimmung „bis zum 28. Februar 1951“ durch „bis zum 31. März 1951“ ersetzt.
3. In § 6 wird die Zeitangabe „Februar 1951“ durch „März 1951“ ersetzt.

Artikel II

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. März 1951 in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 9. März 1951.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler
Adenauer

Der Bundesminister der Finanzen
Schäffer

Nachrichtlicher Abdruck aus Teil I

(amtliche Zitierweise: Bundesgesetzbl. I S. 155):

Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn.

Vom 2. März 1951.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn“ gehören, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ Vermögen des Bundes. Dazu gehören auch alle Vermögensrechte, die nach dem 8. Mai 1945 entweder mit Mitteln jenes Vermögens erworben oder ausschließlich dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet oder dem Betrieb der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen gewidmet worden sind, ohne Rücksicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind.

(2) Dies gilt auch für Rechte, die durch Gesetz für unübertragbar oder nur auf Grund besonderer Vereinbarung für übertragbar erklärt sind.

§ 2

Soweit Vermögenswerte eines Unternehmens des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, an dem die Deutsche Reichsbahn am 8. Mai 1945 unmittelbar oder mittelbar eine unter § 1 fallende Beteiligung besaß, nach dem 19. April 1949 auf Grund gesetzlicher Vorschriften auf ein Land übergegangen sind, gilt dieser Übergang als nicht erfolgt.

§ 3

(1) Für Vermögenswerte, die einem Unternehmen des privaten Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit gehören, an dem die Deutsche Reichsbahn eine Mehrheitsbeteiligung besaß und das seine Hauptniederlassung (Sitz) außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes und Berlin (West) hat, wird die Deutsche Bundesbahn Treuhänder dieser Vermögenswerte für ein neu im Bundesgebiet zu errichtendes Unternehmen des privaten Rechts. Das gleiche gilt für Vermögenswerte eines solchen Unternehmens, das am 8. Mai 1945 seinen Sitz außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes gehabt hat und nach diesem Zeitpunkt ohne Sitzverlegung im Handelsregister gelöscht worden ist.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat das neue Unternehmen zu errichten. Das Grund- oder Stammkapital des neuen Unternehmens soll unter Abzug der Schulden dem Wert aller Vermögensteile des alten Unternehmens entsprechen, die auf das neue Unternehmen übergehen.

(3) Hat die Deutsche Bundesbahn bereits ein Unternehmen mit gleichem Gegenstand errichtet, so kann sie die ihr nach Absatz 1 als Treuhänder übertragenen Vermögenswerte auch auf dieses Unter-

nehmen mit Rückwirkung auf den Zeitpunkt seiner Gründung übertragen.

(4) Die Behandlung der **Minderheitsbeteiligung** von natürlichen Personen und **juristischen Personen** des privaten Rechts an dem **alten Unternehmen** ist vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen zu regeln.

(5) Die Gläubiger des **alten Unternehmens** können vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstandene Ansprüche aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, auch gegen das neue Unternehmen in vollem Umfang geltend machen. Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus Rechtsverhältnissen, die sich auf die nicht auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte beziehen, können gegen das neue Unternehmen nicht geltend gemacht werden. Verbindlichkeiten des alten Unternehmens aus anderen Rechtsverhältnissen können gegen das neue Unternehmen nur zu dem Anteil geltend gemacht werden, der dem Anteil der auf das neue Unternehmen übergehenden Vermögenswerte des alten Unternehmens an dessen Gesamtvermögen nach dem letzten Jahresabschluß vor dem 9. Mai 1945 entspricht. Die Haftung des neuen Unternehmens ist auf den Wert der auf dieses übergehenden Vermögenswerte beschränkt.

(6) Soweit das Unternehmen nach Absatz 5 nicht in Anspruch genommen werden kann, ist eine Vollstreckung in die Vermögenswerte des Unternehmens auch aus solchen Urteilen oder anderen Vollstreckungstiteln unzulässig, die nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes erwirkt werden.

§ 4

(1) Treuhandschaften der Länder an dem Eigentum und den Vermögensrechten, die unter §§ 1, 2 und 3 fallen, erlöschen mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes.

(2) Soweit die Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern sich zur Deckung von Fehlbeträgen in der Betriebsrechnung der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen verpflichtet oder die Haftung für Anleihen der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen übernommen haben, tritt das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ an deren Stelle in diese Verpflichtungen ein.

§ 5

Die Wirksamkeit von rechtsgeschäftlichen Verfügungen, die über Vermögensrechte der in § 1 be-

zeichneten Art vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes getroffen worden sind, bleibt unberührt.

§ 6

§ 1 gilt nicht für Eigentum und Vermögensrechte, die nach dem 30. Januar 1933 einer Gewerkschaft, Genossenschaft, politischen Partei oder sonstigen demokratischen Organisation weggenommen worden sind.

§ 7

Dingliche Rechte an Grundstücken und sonstigen Sachen und Rechten, die unter § 1 fallen, bleiben bestehen.

§ 8

(1) Gehört das Eigentum an einem Grundstück nach § 1 zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“, so ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches von der Eisenbahndirektion zu stellen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. War als Eigentümer eines solchen Grundstücks nicht das Deutsche Reich oder die Deutsche Reichsbahn im Grundbuch eingetragen, so ist die Berichtigung des Grundbuchs gemeinsam von der Eisenbahndirektion

und von der durch die Landesregierung bestimmten Landesbehörde zu beantragen, in deren Bezirk das Grundstück liegt. Der Antrag muß von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion oder seinem Vertreter unterschrieben und mit dem Amtssiegel oder Amtsstempel versehen sein. Zum Nachweis des Eigentums gegenüber dem Grundbuchamt genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, daß das Grundstück zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ gehört. Das Eigentum ist einzutragen für die „Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen)“.

(2) Dies gilt entsprechend für sonstige im Grundbuch eingetragene Rechte.

§ 9

Gerichtsgebühren und andere Abgaben, die aus Anlaß und in Durchführung dieses Gesetzes entstehen, werden nicht erhoben. Bare Auslagen bleiben außer Ansatz.

§ 10

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.
Bonn, den 2. März 1951.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Bundeskanzler
Adenauer

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Der Bundesminister der Finanzen
Schäffer

Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Schifferdienstbücher.

Vom 22. Februar 1951.

Auf Grund des § 9 des Gesetzes über Schifferdienstbücher vom 12. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. II S. 3) wird verordnet:

§ 1

(1) Die Ausstellung eines Schifferdienstbuches kann bei jedem Wasser- und Schiffsamt beantragt werden.

(2) Ausfertigungen zur Fortsetzung eines ausgefüllten Schifferdienstbuches (Fortsetzungsbücher) oder zum Ersatz eines unbrauchbar gewordenen oder verlorengegangenen Schifferdienstbuches (Ersatzausfertigungen) sind bei dem Wasser- und Schiffsamt zu beantragen, welches das erste Schifferdienstbuch ausgestellt hat.

(3) Bei Ausstellung eines Fortsetzungsbuches ist das zuletzt erteilte Schifferdienstbuch vorzulegen. Hinter der letzten Eintragung ist ein Schlußvermerk zu machen. Bei Ausstellung einer Ersatzausfertigung ist das unbrauchbar gewordene Schifferdienstbuch einzuziehen.

§ 2

Das Schifferdienstbuch wird nach dem anliegenden Muster ausgestellt. Die Gebühr für die Ausstellung beträgt fünfzig Deutsche Pfennige.

§ 3

Die Wasser- und Schiffsämter führen Listen der ausgestellten Schifferdienstbücher, in die die laufende Nummer des Schifferdienstbuches, der Tag der Ausstellung sowie Name, Geburtstag, Geburtsort und Wohnort des Schiffs- oder Hilfsmannes einzutragen sind.

§ 4

(1) Ist ein Schifferdienstbuch vom Schiffsführer nicht laufend nachgetragen, so veranlaßt das prüfende Wasser- und Schiffsamt die Ergänzung.

(2) Hat das Wasser- und Schiffsamt Zweifel an der Richtigkeit der Eintragungen, so hat es den Sachverhalt mit dem Schiffsführer und dem Inhaber des Schifferdienstbuches aufzuklären. Erforderlichenfalls kann es das Schifferdienstbuch bis zur Klärung zurückbehalten. Dem Schiffs- oder Hilfsmann ist in diesem Falle eine Bescheinigung auszuhändigen, die bei Wiederempfang des Schifferdienstbuches zurückzugeben ist. Der örtlich zuständigen Wasser- und Schiffsdirektion ist von wichtigeren Fällen Kenntnis zu geben.

(3) Der Prüfungsvermerk ist zu unterschreiben und mit dem Dienstsiegel zu versehen. Eine Gebühr wird nicht erhoben.

Bonn, den 22. Februar 1951.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Muster

Schifferdienstbuch

Nr. _____

für _____
Vor- und Zuname

geboren am _____ in _____

wohnhaft in _____

Personalausweis Nr. _____

ausgestellt am _____ in _____

Wasser- und Schiffsahrtsamt _____

_____ Ort, den _____

(Stempel) _____

— 1 —

Wortlaut des Gesetzes über Schifferdienstbücher

§§ 1—9

und

Wortlaut der Verordnung über Schifferdienstbücher

— 2 —

— 3 —

(Schrägschrift: Mustereintragung)

Schiff: Name: *Emma* Gattung: *Schleppkahn* t: *857* Ps: *—*
 Name: *Hummel* Vorname: *Paul* Patent ausgestellt am: *20. 2. 24* in: *Mannheim*
 Dienstantritt am: *17. 8. 50* als: *Schiffsjunge* ab: *1. 10. 50* als: *Matrose* Dienstende am: *31. 3. 51*

Bezeichnung der Reisen Fahrstrecke	Unterschrift des Schiffsführers mit Datum; Kontrollvermerke		Bezeichnung der Reisen Fahrstrecke		Unterschrift des Schiffsführers mit Datum; Kontrollvermerke	
	Datum		Datum		Datum	
Beispiel 1 vergl. nebenst. Hinweis <i>ab Mannheim</i>	<i>17. 8. 50</i>					
<i>Ruhrort</i>	<i>20. 8.</i>					
<i>Minden</i>	<i>26. 8.</i>					
<i>an Bremen</i>	<i>28. 8.</i>	<i>Hummel</i>				
<i>ab Bremen</i>	<i>7. 9.</i>	<i>24. 9. 50</i>				
<i>Minden</i>	<i>10. 9.</i>					
<i>Ruhrort</i>	<i>16. 9.</i>					
<i>an Mannheim</i>	<i>24. 9. 50</i>					
Beispiel 2 vergl. nebenst. Hinweis <i>ab Mannheim</i>	<i>4. 10. 50</i>					
<i>Bremen</i>		<i>Hummel</i>				
<i>an Mannheim</i>	<i>14. 11. 50</i>	<i>14. 11. 50</i>				
Beispiel 3 vergl. § 6 Abs. 1 d. Gesetzes <i>Instandsetzungs- und</i>	<i>16. 11. 50</i>	<i>Hummel</i>				
<i>Überunterungszeit</i>	<i>2. 3. 51</i>	<i>2. 3. 51</i>				
Beispiel 4 vergl. § 6 Abs. 2 d. Gesetzes <i>ab Mannheim</i>	<i>3. 3. 51</i>					
<i>Mainz</i>		<i>Hummel</i>				
<i>an Mannheim</i>	<i>31. 3. 51</i>	<i>31. 3. 51</i>				

Bei der Bezeichnung der Reisen ist darauf zu achten, daß beim Übergang von einer Wasserstraße auf eine andere (z. B. vom Rhein auf die Nebenflüsse, von den westdeutschen Kanälen auf die Elbe) der Übergangsort und das Übergangsdatum eingetragen werden. Wird die gleiche Strecke wiederholt befahren, ist es ausreichend, wenn Übergangsort und -datum bei der ersten Reise angegeben werden.
 Bei jedem Wechsel des Schiffes oder des Schiffsführers ist mit einer neuen Seite zu beginnen.

Verordnung zur Änderung der Schifffahrtpolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet.

Vom 17. Februar 1951.

Auf Grund des § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit den Artikeln 89 und 129 Absatz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird verordnet:

Artikel 1

Die Schifffahrtpolizeiverordnung für das deutsche Rheinstromgebiet vom 18. Januar 1939 (Reichsgesetzbl. II S. 41) wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. die Überschrift des § 25 erhält folgende Fassung:
„Fahrlichter der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die einzeln oder längsseits gekuppelt fahren“.
2. In § 25 erhalten die Worte vor der Aufzählung folgende Fassung:
„Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, die einzeln oder längsseits gekuppelt fahren, müssen bei Nacht folgende Lichter führen:“.
3. § 26 Nr. 2 erhält folgende Fassung:
„2. Schleppen mehrere Schlepper gemeinsam einen oder mehrere Anhänger hinter sich, so müssen die ersten beiden Schlepper ein drittes weißes Licht führen, das den Bedingungen der beiden anderen Lichter entspricht und etwa 1 m unter diesen, jedoch mindestens 1 m höher als die Seitenlichter zu setzen ist.“
4. Dem § 26 wird eine Nr. 3 in folgender Fassung angefügt:
„3. Die Schlepper, die den ersten beiden folgen, werden wie geschleppte Anhänger gekennzeichnet und müssen die in § 27 vorgeschriebenen Lichter führen.“
5. Die Überschrift des § 27 erhält folgende Fassung:
„Fahrlichter der geschleppten Fahrzeuge und der Segelschiffe“.
6. In § 27 ist am Ende von Nr. 1 folgender Satz anzufügen:
„Fahrzeuge, die mit eigener in Tätigkeit gesetzter Triebkraft im Schleppzug fahren — einschließlich der in § 26 Nr. 3 erwähnten Schlepper —, müssen nachts ein zweites weißes helles Licht ungefähr 1 m unter dem ersten führen.“
7. Die Überschrift des § 32 erhält folgende Fassung:
„Zeichen der Motorsegler und der Fahrzeuge mit Schiebe- und Ziehboot bei Tage“.
8. Nach § 32 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 32 a

Zeichen der nicht ausschließlich als Schlepper gebauten Fahrzeuge bei Tage

1. Jedes nicht ausschließlich als Schlepper gebaute Fahrzeug, das einen oder mehrere Anhänger hinter sich schleppt, muß bei Tage zwei schwarze Kegel von der in § 32 Nr. 1 vorgeschriebenen Art und Stellung führen, und zwar an der Stelle, an der sie am besten gesehen werden können. Der erste Kegel muß mindestens 3 m über dem Gangbord oder dem Deck und der zweite ungefähr 1 m über dem ersten gesetzt werden.
2. Wenn zwei oder mehrere der in Nr. 1 genannten Fahrzeuge einen oder mehrere Anhänger hinter sich schleppen, werden nur die beiden ersten Fahrzeuge als Schlepper gekennzeichnet. Diese müssen die in Nr. 1 vorgeschriebenen Zeichen führen.
3. Die in Nr. 1 vorgeschriebenen Kegel brauchen nicht gesetzt zu werden, wenn alle Anhänger längsseits des Schleppers gekuppelt sind.

§ 32 b

Zeichen der geschleppten Fahrzeuge mit eigener Triebkraft bei Tage

1. Jedes geschleppte Fahrzeug mit eigener Triebkraft muß bei Tage einen schwarzen Kegel der in § 32 Nr. 1 vorgeschriebenen Art führen, dessen Spitze nach unten gerichtet ist. Dieser Kegel muß mindestens 3 m über dem Gangbord oder dem Deck an der Stelle gesetzt werden, an der er am besten gesehen werden kann.
2. Der in Nr. 1 vorgeschriebene Kegel braucht nicht gesetzt zu werden, wenn alle Anhänger längsseits des Schleppers gekuppelt sind.“
9. Dem § 101 wird eine Nr. 3 in folgender Fassung angefügt:
„3. Nr. 1 findet auch auf solche Vorschriften Anwendung, deren Erlaß notwendig ist, um bis zu einer Änderung dieser Polizeiverordnung schifffahrtpolizeiliche Maßnahmen zu treffen. Diese Vorschriften haben eine Geltungsdauer von höchstens zwei Jahren. Sie werden in allen Uferstaaten gleichzeitig in Kraft gesetzt und unter den gleichen Bedingungen aufgehoben.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. April 1951 in Kraft.
Bonn, den 17. Februar 1951.

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn