



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen



# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1864

14.09.1864 - Verhandlung der Bürgerschaft Sitzung Nr.21

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

# Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 14. September 1864.

Mit Entschuldigung abwesend waren folgende Vertreter:

Buff, C. F. C.  
 Frise, Johs.  
 Gröning, Dr. Herm.  
 Hellenberg, H. E. M.  
 Ihlder, H.  
 Lichtenberg, R.  
 Menke, Dr. H. T.

Meyer, Eduard.  
 Noltenius, C. H.  
 Ravenstedt, Edm.  
 Schumacher, Dr. A.  
 Traub, C. E. W.  
 von Vangerow, L.

Ohne Entschuldigung abwesend die folgenden Vertreter:

Arndt, Chr.  
 Numund, Albert.  
 Borchers, A.  
 Bremermann, Friedrich.  
 Droste, Amtmann Dr.  
 Dubbers, F. C.  
 Greve, C.  
 Hagens, Claus.  
 Klatte, Diedrich.

Lachmund, H.  
 Lange, M.  
 Meyer, Conrad.  
 Meyer, Friedr. Wilh.  
 Müller, Heinr.  
 Philippi, F. F.  
 Ulrichs, H. F.  
 Waltjen, Carsten.  
 Weber, M. E. F.

## Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite
I. Mittheilung des Senats vom 12. August 1864. ....	315
II. Mittheilung des Senats vom 2. September 1864:	
1. Gassenreinigung. ....	315
2. Torffanal. ....	316
III. Antrag, die Verhältnisse Bremens zum Zollverein betr. ...	316
IV. Mittheilung des Senats vom 9. August 1864:	
1.—4. erledigt.	
5. Verwaltung der dem Staate gehörenden Grundstücke. .	318
6. u. 7. erledigt.	
8. Gehalt des Postdirectors. ....	318

	Verhandelt Seite
9. u. 10. erledigt.	
11. Gesetzentwurf, betr. die Löschung der Seeschiffe u. s. w.	318
V. Mittheilung des Senats vom 8. Juli 1864 sub 4:	
Budget. (Ausgef.)	
VI. Mittheilung des Senats vom 19. Juli 1864 sub 2:	
Lagerplatz für Petroleum. (Ausgef.)	
VII. Mittheilung des Senats vom 9. September 1864:	
Verbesserung der Torfschiffahrt auf dem Kuhgraben. (Ausgef.)	
VIII. Ergänzung der Deputation wegen Staatsüberschreitungen. (Ausgef.)	

Eröffnung der Sitzung 6 Uhr.

Das Protocoll der letzten Versammlung wurde genehmigt.

Herr Präsident theilte mit, daß durch die Güte des Herrn Professor Hertzberg ihm ein Bericht über den ersten zu Eisenach abgehaltenen deutschen Journalistentag in mehreren Exemplaren zugegangen sei, welcher am Archiv den Vertretern zur Einsicht bereit gehalten werde.

Nach Verlesung der Tagesordnung wurde zu

Nr. I. derselben:

Mittheilung des Senats vom 12. August 1864, übergegangen.

Dieser Gegenstand gab keinen Anlaß zu Beschlüssen.

Nr. II. der Tagesordnung:

Mittheilung des Senats vom 2. September 1864,

1. Gassenreinigung.

Auf Vorschlag des Herrn Weyland wurde beschlossen,

dem Antrage des Senats gemäß eine Deputation wegen dieses Gegenstandes niederzusetzen und wurden zu Mitgliedern der

Deputation zur Prüfung der Pachtanerbietungen wegen Uebernahme der Cassenreinigung

erwählt

von der	1. Classe	Herr	Dr. Detrichs,
"	"	2. "	"
"	"	3. "	"
"	"	4. "	"
"	"	5.-8. "	"

2. Corscanal.

Herr Helfer empfiehlt die Bewilligung der von der Straßenbaudeputation geforderten Summe, indem er bemerkt, daß die Arbeiten an der in Rede stehenden Brücke auch schon größtentheils fertig seien.

Die Bewilligung wurde ausgesprochen.

Nr. III. der Tagesordnung:

**Antrag, die Verhältnisse Bremens zum Zollverein betreffend.**

Herr Präsident: Es sei ihm in Bezug hierauf folgende von mehreren hiesigen Bürgern unterzeichnete Petition an die Bürgerschaft zugegangen:

Hohe Bürgerschaft!

Die hochwichtige Frage der Erneuerung des Zollvereins hat bekanntlich durch den Vertrag, welchen unter dem 28. Juni d. J. Preußen und die mit ihm verbündeten Staaten einerseits, das Königreich Hannover und das Großherzogthum Oldenburg andererseits mit einander abgeschlossen haben, einen wichtigen Schritt vorwärts gethan. In dem zu dem erwähnten Vertrage gehörigen Schlußprotocoll vom 11. Juli d. J. ist festgesetzt:

Man ist allseitig darüber einverstanden, daß die von Preußen, Hannover und Kurhessen für sich und in Vertretung der übrigen Staaten des Zollvereins mit der freien Hansestadt Bremen am 26. Januar 1856 abgeschlossenen Verträge vorbehaltlich der im Interesse des Zollvereins erforderlichen und wünschenswerthen Abänderungen einzelner Punkte zu erneuern sein werden.

Diese Verabredung erinnert uns daran, daß der Staat Bremen bei der Entwicklung des Zollvereins nicht müßiger Zuschauer bleiben darf, sondern bei der Neugestaltung desselben wesentlich interessiert ist.

Die Verträge vom 26. Januar 1856 räumen den Staaten des Zollvereins erhebliche Begünstigungen ein, während durch dieselben für den Handel und die Industrie Bremens nicht alle die Erleichterungen herbeigeführt worden sind, welche andererseits gewährt werden können und müssen. Auch im Interesse unseres Staates liegt daher alle Veranlassung vor, zu prüfen, auf welche Weise das Verhältniß desselben zu den zum bisherigen Zollverein gehörigen Gebieten neu zu ordnen

sein wird. Diese Prüfung muß alsbald vorgenommen werden, weil mit dem Ablauf dieses Jahres der Kündigungstermin der gedachten Verträge eintritt und nach dem fruchtlosen Verstreichen desselben uns die Gelegenheit zur Verbesserung unserer handelspolitischen Stellung auf weitere zwölf Jahre entzogen sein würde. Die hohe Bürgerschaft bitten wir daher ehrerbietig,

schleunigt in gründliche Erwägung zu ziehen, in welcher Weise dem Staat Bremen auf dem Wege des Vertrages mit den Zollvereinsstaaten alle erreichbaren und im Interesse des diesseitigen Handels- und Gewerbebetriebes erforderlichen Verkehrsvereinerleichterungen verschafft werden können.

Im Auftrage der Bürgerversammlung vom 9. September 1864.

W. Backhaus,	L. Schäfer,
Johann Wildens, Dr.	J. P. v. d. Hoop,
J. D. Bredehorst,	Ad. Schörling,
Dr. Albert Gröning,	M. A. Ordemann,
J. C. Hartmann,	Carl Vortfeldt,
J. H. Nordam,	A. Sonnenburg, Dr.
E. Gilbemeister,	J. H. Schmidt,
W. Eisenhardt,	A. Lauprecht,
Herm. Bayer.	E. Asendorpf.

Herr Präsident verlas sodann folgenden von Herrn Backhaus gestellten Antrag:

In dem Schlußprotocoll vom 11. Juli d. J. zu dem unter dem 28. Juni d. J. zwischen Preußen und den mit ihm verbündeten Staaten einerseits und dem Königreich Hannover und dem Großherzogthum Oldenburg andererseits abgeschlossenen Verträge zur Erneuerung des Zollvereins ist festgestellt:

„Man ist allseitig darüber einig, daß die von Preußen, Hannover und Kurhessen für sich und in Vertretung der übrigen Staaten des Zollvereins mit der freien Hansestadt Bremen am 26. Januar 1856 abgeschlossenen Verträge vorbehaltlich der im Interesse des Zollvereins erforderlichen und wünschenswerthen Abänderungen einzelner Punkte zu erneuern sein werden.“

Auch im Interesse unseres Staates liegt alle Veranlassung uns zu prüfen, in welcher Weise das Verhältniß desselben zu den zum bisherigen Zollverein gehörigen Gebieten neu zu ordnen sein wird. Denn es läßt sich nicht verkennen, daß durch die Verträge vom 26. Januar 1856 nicht alle die Erleichterungen für den Handel und die Industrie Bremens herbeigeführt worden sind, welche gewährt werden können. Diese Prüfung muß bald vorgenommen werden, weil mit dem Ablauf dieses Jahres der Kündigungstermin der gedachten Verträge eintritt.

Die Bürgerschaft wünscht zur Verathung dieser hochwichtigen Angelegenheit die Niederlegung einer Vertrauensdeputation, welche schleunigt in gründliche Erwägung zu ziehen haben würde:

in welcher Weise dem Staate Bremen auf dem

Wege des Vertrags mit den Zollvereinsstaaten alle erreichbaren und im Interesse des diesseitigen Handels- und Gewerbebetriebs erforderlichen Verkehrsvereinerleichterungen verschafft werden können, und hat, in der Voraussetzung der Zustimmung des Senats und zur möglichst schnellen Förderung dieser Angelegenheit schon heute zu Mitgliedern dieser Deputation erwählt die Herren

Herr Bachhaus: Es möge unnöthig erscheinen, den soeben verlesenen Antrag ausführlich zu begründen, da derselbe hinreichend durch sich selbst und auch in der Petition motivirt sei. Er erlaube sich aber doch einige Worte hinzuzufügen. Es seien zwei Gesichtspuncte, welche ihn geleitet: einmal der Wunsch für den Bremischen Handels- und Gewerbebetrieb allerlei Erleichterungen herbeizuführen, und zugleich die Erkenntniß, daß solche gewährt werden können; zweitens die Nothwendigkeit der Prüfung dieser hochwichtigen Angelegenheit und zwar einer baldigen Prüfung, weil Ende dieses Jahres der Kündigungsstermin eintrete. Er habe absichtlich in dem vorgeschlagenen Commissorium den Ausdruck „Verkehrsvereinerleichterung“ gewählt, weil er mit diesem Ausdrucke einer jeden Meinung gerecht werde. Er wünsche, daß in der Deputation eine jede Meinung ihre Vertreter finde, jeder Meinung voller Spielraum gewährt werden möge. Es entspreche dies dem neutralen Standpunct, welcher sich bei dem jetzigen Stande der Angelegenheit für Bremen geziemen möge. Er verkenne zwar keineswegs, daß in unserer Versammlung sich zwei Meinungen einander gegenüber stellen würden, nämlich Anhänger des Anschlusses Bremens an den Zollverein und Vertheidiger der Ansicht, daß das Verhältniß Bremens zum Zollverein im Wesentlichen und vorbehältlich zu erreichender Verkehrsvereinerleichterungen dasselbe zu bleiben habe. Er ersuche aber die Vertreter beider Ansichten, heute noch nicht in das Detail der Frage einzugehen, die Bürgerschaft würde dann vielleicht ein unrichtiges Urtheil fällen, es müsse zuvor eine Prüfung der hochwichtigen und schwierig zu behandelnden Frage eintreten. In einem Puncte werden jedoch die Meinungen Aller sich heute schon begegnen, daß nämlich auf Grund des bestehenden Vertrags wesentliche Verkehrsvereinerleichterungen herbeigeführt werden möchten, Verkehrsvereinerleichterungen, welche sowohl im Interesse des Zollvereins als im Interesse Bremens gewährt werden können. Das hiesige Hauptzollamt habe z. B. nicht alle diejenigen Befugnisse hinsichtlich der Waarenverzollung welche andere Hauptzollämter des Zollvereins besitzen. Man suche vergeblich nach einem stichhaltigen Grunde für eine solche Beschränkung des hiesigen Hauptzollamts. Wenn dem hiesigen Hauptzollamte alle diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche die Hauptzollämter des Inlandes haben, so sei das eine wesentliche Verkehrsvereinerleichterung und er glaube, daß sie unter allen Umständen erreichbar sei. Ein Zweites sei die Beseitigung des Weinzollrabatts, welcher jetzt zum Nachtheil der Hansestädte, also auch Bremens, bestehe. Wenn nämlich ein Weinhändler im Inlande seine Weine direct aus dem Productionslande, also Frankreich beziehe, so bekomme er 20 pCt. Rabatt, während er bei einem Bezuge über Bremen nur 6 $\frac{2}{3}$  pCt. Rabatt genieße. Weshalb das Ausland in dieser Weise gegen Bremen bevorzugt werden solle, sei nicht

einzusehen. Es liege sowohl im Interesse des Zollvereins als Bremens, daß diese nachtheilige differentielle Behandlung Bremens aufhöre. Ein Drittes sei, daß es hinsichtlich des Artikel 10 des Vertrags vom 26. Januar 1856, welcher die Artikel aufführe, die vom Bremischen Gebiete zollfrei in den Zollverein zurückgeführt werden können, an einer authentischen Interpretation darüber fehle, welche Artikel zollfrei sein sollen und welche nicht. Die Auslegung sei ganz und gar der administrativen Willkür überlassen und es scheine nothwendig, daß die Regierungen sich in dieser Beziehung verständigen. Es sei bekannt, daß Cigarrenlisten zollfrei seien, während die rohen Bretter dazu verzollt werden müßten; Maschinen von Holz können frei eingeführt werden, aber die rohen Theile dazu müssen verzollt werden; Wagenräder fix und fertig mit vollständigem Beschlag seien frei, während die rohen Bretter zu musikalischen Instrumenten verzollt werden müssen. Diese und ähnliche Unzuträglichkeiten werden wahrscheinlich Alle beseitigt sehen wollen. Er wiederhole seine Bitte, heute nicht auf das Detail der Frage einzugehen, sondern zuvor den Bericht der niederzusetzenden Vertrauensdeputation abzuwarten, indem er zugleich vorschläge, 12 Mitglieder zu wählen.

Herr Ruyter unterstützte den Antrag des Herrn Bachhaus als einen durchaus zeitgemäßen. Es müßten jedenfalls Verhandlungen über Prolongation des Vertrags vom 30. Januar 1856 zwischen den Zollvereinsstaaten und Bremen stattfinden. Derselbe habe sich für beide Theile als nützlich erwiesen, in dessen bestehen auch auf beiden Seiten Wünsche hinsichtlich einzelner Abänderungen. Es sei gewiß zweckmäßig, daß eine Vertrauensdeputation alle Fragen, welche hierbei in Betracht kommen und vom größten Interesse für unser Gemeinwesen seien, erörtere, und theile er ferner die Ansicht, daß es verfrüht sein würde, jetzt schon die Details in Verhandlung zu ziehen. Er hoffe, daß die Deputation so componirt werde, daß alle Interessen darin vertreten seien. Auch wäre es gewiß wünschenswerth, daß die Mitglieder der Deputation von Andern hinsichtlich aller der Wünsche, welche gehegt werden, in Kenntniß gesetzt werden, damit sie einigermaßen die Richtung, welche sie einzuschlagen haben, übersehen. Die Natur der Verhältnisse bringe es mit sich, daß der Deputation ein bestimmteres Commissorium nicht ertheilt werden könne.

Es wurde nun die Discussion geschlossen und der Antrag des Herrn Bachhaus zum Beschluß erhoben.

Die Wahl der Deputation in Betreff Erneuerung des Vertrags Bremens mit dem Zollverein

ergab folgendes Resultat: gewählt

von der 1. Classe	Herr	Dr. Meinerzhagen und
		Syndicus Dr. v. Pengerke;
" "	2. "	" J. L. Ruyter,
		" H. J. Schröder,
		" C. Huff und
		" J. C. Vietor;
" "	3. "	" Herm. Vayer und
		" Georg Leppert;

von der 4. Classe Herr W. Bachhaus und  
G. H. Bernhard;  
" " 5. u. 6. " " Heirr. Vechtel;  
" " 7. u. 8. " " Thom. Dumge.

Nr. IV. der Tagesordnung:

Wittheilung des Senats vom 9. August 1864.

5. Verwaltung der dem Staate gehörenden Grundstücke.

Die Wahl der

Deputation zur Berathung über Reformen in der Verwaltung  
der öffentlichen Grundstücke

hatte das folgende Ergebnis: Gewählt

von der 1. Classe Herr Dr. Schumacher;  
" " 2. " " J. D. Helmken und  
" " " " J. F. Philippi;  
" " 3. " " L. C. Nolze;  
" " 4. " " J. D. Bredehorst;  
" " 5.-8. " " Dr. Tetens.

8. Gehalt des Postdirectors.

Herr Dr. Meinerzhagen: Es könne vielleicht auf den ersten Blick scheinen, daß es sich empfehle, die bei dieser Gelegenheit sich kundgebende Meinungsverschiedenheit zwischen Senat und Bürgerschaft auf sich beruhen zu lassen, weil die Frage, ob die Einrichtung der Remise als Gehalt des Postdirectors definitiv abgeschafft sei, jetzt nicht praktisch sei. Das Gehalt des jetzigen Postdirectors sei bekanntlich fest normirt. Er sei überzeugt, daß der Senat in seiner Auffassung Unrecht, die Bürgerschaft in ihrer am 6. Juli ausgesprochenen Auffassung Recht habe und sei der Meinung, daß die Bürgerschaft die jetzige Aeußerung des Senats nicht unerwidert lassen dürfe. Außer dem in jenem Beschlusse angeführten Argument bestehe ein durchaus durchgreifendes, welches die Frage dahin entscheide, daß eine vereinbarte Normirung des Gehalts des Postdirectors auf Grund der Remise durchaus nicht existire. Er habe sämtliche frühere Verhandlungen über die Fixirung des Gehalts des Postdirectors genau durchgesehen und gefunden, daß erst 1849 eine Vereinbarung zwischen Senat und Bürgerschaft dieserhalb getroffen sei. Diese Vereinbarung bestehe in der Annahme eines Berichts der Postdeputation, in welcher ausdrücklich der Antrag folgendermaßen laute: „Die Deputation“ — nachdem sie die Verhältnisse erörtert und für die Remise einige Gründe angeführt — „erlaubt sich daher den Vorschlag, das Gehalt des jetzigen Postdirectors für seine Amtsdauer auf 10 pCt. u. s. w.“ (S. 80 d. Berh. d. S. u. d. B. v. 1849).

Die Bürgerschaft ertheilte dem Inhalte dieses Berichtes volle Billigung. Am 22. Februar erklärte sich auch der Senat mit dem Deputationsantrage einverstanden. Das sei die Grundlage der bestehenden Vereinbarung zwischen Senat und Bürgerschaft über das Gehalt des Postdirectors. Dieselbe bezog sich aber nur auf den damaligen Postdirector, den jetzt abgegangenen Dr. Bartsch. Er erlaube sich deshalb folgenden Antrag:

Die Bürgerschaft muß bei ihrer am 6. Juli d. J. abgegebenen Erklärung um so mehr beharren, da die

Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 10/22. Februar 1849, durch welche zuerst dieses Gehalt vereinbart und normirt wurde, nur auf das Gehalt des damaligen Postdirectors, für dessen Amtsdauer, Bezug haben.

Dieser Antrag wurde angenommen.

11. Gesetzentwurf,

betreffend die Löschung der Seeschiffe u. s. w.

Herr Präsident: In Bezug auf diesen Gegenstand sei ihm folgender von den Herren Kilmann, Drüner, Joh. Höpken und Friedr. Heye unterzeichneter Antrag übergeben:

Die Bürgerschaft will den vom Senat zu den §§ 1, 10 und 11 gemachten Vorschlägen beistimmen, indem sie die Bemerkung hinzufügt, daß nach ihrer Voraussetzung der zu § 11 empfohlene neue Schlußsatz nicht den Paragraphen, sondern den ersten Absatz desselben wird schließen sollen, sowie daß die in demselben enthaltenen Worte „abgesehen von den Bestimmungen des § 11“, unter der Ueberschrift von § 11 wohl heißen müssen: „abgesehen von den Bestimmungen dieses Paragraphen“.

Dagegen kann die Bürgerschaft, wennschon sie die Nützlichkeit einer Abänderung der Einführungsverordnung alsbald nach Publication derselben, welche ungefähr gleichzeitig mit der Berathung des in Rede stehenden Gesetzentwurfs erfolgte, keineswegs verkennt, dennoch in Betreff des § 12 der Ansicht des Senats nicht zustimmen, sondern muß auch nach erneuerter Berathung im Hinblick auf das Uebergewicht der sachlichen Gründe, welche in dem am 15. Juni d. J. überreichten Commissionsberichte geschildert worden, an ihrem Antrage festhalten, und zwar um so mehr, da, wie sie glaubt, ihr Abänderungsvorschlag den Schiffer zufriedenstellt und dabei innerhalb der bisherigen Geschäftspraxis bleibt, während die Einrichtung des Depositionsverfahrens eine tief eingreifende Neuerung bildet.

Wollte man es auch nur „zunächst“ mit einer solchen Einrichtung des Depositionsverfahrens versuchen, und würde sich dann später die Unzweckmäßigkeit derselben und das Bedürfnis einer Abänderung ergeben, so würden die Rechte des Schiffers nicht wieder beschränkt werden können, sondern man müßte dann zu solchen Einrichtungen übergehen, welche den Sinn und den Zweck des ganzen Gesetzentwurfs in Frage stellen könnten.

Die Bürgerschaft ersucht daher den Senat, der in ihrem Beschlusse vom 15. Juni angenommenen Fassung des § 12 seine verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.

Herr Heye: Dieser Gesetzentwurf wurde von der Behörde für Handel und Schifffahrt ausgearbeitet, im vorigen Jahre zuerst publicirt und der Handelskammer übergeben, um einen gutachtlichen Bericht darüber zu erstatten. Der Wunsch, ein neues Gesetz über Löschung der Seeschiffe, Bezahlung der

Frachtgelder u. s. w. zu haben, sei schon ein sehr alter, weil die Uebelstände, welche durch die Lage Bremens für den Schiffer und theilweise auch für den Empfänger hervorgerufen wurden, sehr wesentlich waren. Eine Aenderung scheine überdem angebracht, nachdem durch die Eisenbahn ein weiterer Communicationsweg zwischen dem Hafen und hier festgestellt sei. Die Handelskammer werde mit ihrem Gutachten allen diesen Punkten auf das Vollständigste gerecht, sie erkenne die Uebelstände vollkommen an und wünsche Abänderungen zu treffen. Der Entwurf gebe manches Gute, manche alte Uebelstände würden dadurch beseitigt. Aber in der Hauptsache, in welcher die Handelskammer Abhilfe schaffen sollte, scheine sie es ihm mit diesem Entwurf nicht hinreichend zu thun. Das betreffe den Punkt, daß die Frachtzahlung an den Schiffer durch eine Deposition sicher gestellt werden solle. Es sei dies in der Weise verstanden, daß wenn ein Schiffer seine Ladung löse, er das Recht habe, von dem Empfänger hier eine Deposition zum vollen Betrage der Fracht zu verlangen. Diese Deposition bleibe stehen, bis die Waare hier abgeliefert oder die rechtliche Uebnahme derselben hier erfolgt sei. Dann könne der Schiffer seine ganze Fracht hinnehmen. Entständen dann noch Streitigkeiten, so könne der Schiffer einen Theil des Deposits hinnehmen, müsse aber für den Rest etwas zurücklassen oder eine andere Sicherheit dem Empfänger gegenüber stellen. Das Hauptmotiv zur Ausarbeitung des Gesetzentwurfs war, dem Handelsgesetzbuch gerecht zu werden, welches verlange, daß der Waare gleich bei der Ablieferung die Fracht gegenüber gestellt werde. Das sei ein allgemeiner Rechtsgrundsatz, welcher „Zug um Zug“ genannt werde. Was der Schiffer bei der Deposition für Vortheile habe, vermöge Redner nicht zu erkennen, denn wenn auch die Fracht deponirt werde, sei doch dem Schiffer noch keine Garantie gegeben, wann er seine Fracht empfangen. Es liege an dem Empfänger, die Waaren lange unterwegs zu halten, es könnten Naturereignisse, wie Eisgang, niedriges Wasser u. s. w. hinzukommen. Das sei ein Nachtheil für den Schiffer und er müsse auf Bezahlung der Fracht warten. Andererseits sehe er in der Bestimmung auch nicht einen Vortheil für den Empfänger, denn dieser müsse darnach, wenn die Ladung ankomme, sofort die Fracht deponiren, was vielen Geschäften manchmal auch nicht gelegen sein werde. Die kleinen Zinsen, welche er bekomme, seien gewiß kein Aequivalent dafür. Es kommen Ladungen an, wo die Fracht 25,000  $\text{R}$  und mehr betrage und dann 3—4 Wochen das Geld anzulegen, sei nicht wünschenswerth für die Kaufleute. Seiner Meinung nach sei in der Depositionsleistung kein wesentlicher Vortheil weder für den Einen noch den Andern.

In diesem Punkte stimme der Senat nicht bei. Die Bürgerschaft übergab den ihr vorgelegten Entwurf der Beurtheilung einer Commission, welche im Mai d. J. niedergesetzt wurde. Sie erstattete im Juni einen Bericht, worin vorgeschlagen wurde, einzelne Paragraphen: 1, 10, 11, 12, 13 und 14 zu ändern. Diese Aenderungen waren meistens redactioneller Natur und nicht von wesentlicher Bedeutung. Aber der Hauptvorschlag, welchen die Commission zu § 12 machte, war: zur Sicherstellung, des Schiffers einen Verfallstermin für die Bezahlung der Fracht zu stipuliren. Dieser sollte eine Limitation setzen zu allen Hindernissen, welche dem Schiffer in Betreff der Bezahlung der Fracht durch Eisgang, niedriges Wasser u. s. w.

entstehen könnten. Die Bürgerschaft nahm diesen Vorschlag an und der Senat habe jetzt darauf geantwortet. Diese Antwort sei aber in keinem Punkte dem Beschlusse der Bürgerschaft beistimmend; alle Monitas, welche sie zu einzelnen Paragraphen gemacht, seien vom Senat nicht anerkannt. Das habe für die unwichtigeren Paragraphen weniger Bedeutung. Namentlich § 13, 14 u. s. w. wünsche der Senat in der ursprünglichen Fassung beizubehalten und dagegen sei nichts Wesentliches zu erinnern, wenn nur der § 12, welcher der Cardinalpunkt des Gesetzes sei, später die Fassung erhalte, welche die Bürgerschaft im Juni angenommen habe. Er empfehle, auf die Vorschläge des Senats in Betreff der andern Paragraphen einzugehen, was durch den Antrag, welchen er mit unterzeichnet, auch geschehe. Aber hinsichtlich des § 12, welcher, wenn er nicht so angenommen werde, wie die Bürgerschaft mit großer Majorität beschloffen, das alte Verhältnis zwischen Schiffer und Empfänger wieder herstelle, müsse er befürworten, auf dem gefaßten Beschlusse zu bestehen. Der Schiffer habe sonst keine Berechtigung, selbst bei einer Deposition, seine Fracht an einem bestimmten Termine verlangen zu können. Darin liege eine große Ungerechtigkeit, welche bei allen Nationen vermieden werde. Mit Ausnahme von Petersburg, welches eine gleich fatale Lage habe wie Bremen, sei keine Handelsstadt der Welt, wo der Schiffer nicht bei Ablieferung der Waare zum Empfange der Fracht berechtigt sei. In manchen Häfen gehe es soweit, daß wenn wegen schlechter Beschaffenheit der Waare Einsprüche von Seiten des Empfängers erhoben würden, er doch die Fracht bezahlen müsse, wogegen dann aber der Empfänger das Recht habe, den Schiffer zurückzuhalten, ihn nicht eher aus dem Hafen gehen zu lassen, bis die Sache geordnet sei. Hier existire eine solche Bestimmung nicht. Bremen sei der Bestimmungsort für alle seewärts auf der Weser ankommenden Waaren, und es sei wesentlich, daß es so bleibe. Man müsse aber der Jetztzeit gerecht werden, indem man nicht mehr von dem Schiffer verlange, daß er, wenn z. B. Eisgang sei und er per Schiff nicht nach Bremen herauf kommen könne, warten solle, bis dieses Hinderniß beseitigt. Man müsse, nun eine Eisenbahn zwischen Bremerhaven und Bremen bestehe, jetzt dem Schiffer einen Termin gewähren, nach welchem die Waaren als abgeliefert angesehen werden sollen und eine solche Bestimmung liege in dem Vorschlage der Commission, einen Verfallstermin, von 10 Tagen, nachdem die letzten im Connossemente genannten Güter aus dem Schiffe gelöscht seien, festzusetzen. Dieser Termin gebe dem Schiffer volle Zeit zur Entlochung der Ladung, vielleicht drei Wochen. Die einzelnen Partien könnten, falls die Weser frei sei, per Kahn heraufgeschafft werden und stelle sich Frost ein, daß sie also auf der Weser nicht herauf kommen könnten, so müsse die Eisenbahn benützt werden. Es werde dies bei gutem Willen der Empfänger nicht schwer sein. Das Urtheil von Sachverständigen habe ihn darin bestärkt, daß eine 10tägige Frist berechtigt und billig für den Schiffer sei. Damit nehme man von demselben unter allen Umständen noch 10 Tage mehr, als von ihm in andern Häfen gefordert werde. Wolle man die Deposition hinzufügen, so habe anscheinend der Schiffer noch einen weitem Vortheil, in Wirklichkeit jedoch nicht, denn kein Schiffer werde eine solche beanspruchen; er habe

das Vertrauen zu den Kaufleuten, daß ihm seine Fracht richtig und pünktlich ausbezahlt werde. Die Vorschrift einer Depositionsleistung sei nur in das Gesetz aufgenommen, um dem Handelsgesetzbuche gerecht zu werden, nicht des Handels selbst wegen. Er sei überzeugt, daß kein Schiffer sie beanspruchen werde. Für den Empfänger sei es ein directer Nachtheil, wenn er deponiren müsse. Er habe Zinsenverluste, habe vielleicht nicht das Geld zur Hand, welcher letzterer Punkt bei Manchem wesentlich sei. Wenn aber darauf vom Senate bestanden werde, die Bestimmung einer Depositionsleistung anzunehmen, so thue man dies nicht, ohne den Verfallstermin von 10 Tagen positiv festzustellen. In einigen Jahren werde vielleicht Niemand mehr daran denken, eine Deposition zu nehmen. Dieselbe sei auch nicht einmal nothwendig, denn für den Fall, daß der Schiffer Furcht habe, daß er seine Fracht nicht bekomme, existire hier die Handfestenordnung, welche ihn ganz sicher stelle. Die Deposition habe an und für sich keine Bedeutung, wenn man die Bestimmung eines 10tägigen Ablieferungstermins annehme; diese bringe aber das Ganze auf eine billige und gerechte Basis. Er bitte daher, den von ihm mitgestellten Antrag anzunehmen.

Herr Syndicus v. Vengerke: Es sei ihm bei der letzten Discussion dieses Gegenstandes in der Bürgerschaft nicht vergönnt gewesen, auch seine Ansicht als Mitglied der berichtenden Commission geltend zu machen, indem er von Bremen abwesend gewesen sei. Er freue sich daher, heute die Gelegenheit dazu zu haben, zumal er zu der Minorität gehört habe, welche mit dem damaligen Vorschlage und dem von der Bürgerschaft gefassten Beschlusse nicht einverstanden sei. Er werde nun heute sich an dasjenige halten, was der Senat mittheile und nicht das ganze Gesetz wieder durchgehen, aber der Reihenfolge nach die Punkte zu beleuchten suchen, auf welche der Senat zurückkomme. Was zunächst die von der Bürgerschaft zu § 10 gewünschte redactionelle Abänderung, daß auf die Bestimmung des § 10 Bezug genommen werde, angehe, so wäre dies allerdings der Vollständigkeit halber nöthig, er lege aber kein Gewicht darauf und sollte die Bürgerschaft diesen Antrag fallen lassen. Hinsichtlich des § 11 sei die Meinungsverschiedenheit zwischen Senat und Bürgerschaft ebenfalls ziemlich unbedeutend. Der Senat sei im Wesentlichen mit dem was die Bürgerschaft wolle, einverstanden, glaube aber, daß es sich empfehle, auch hier die Tendenz des ganzen Gesetzes, welche dahin gehe, Bremen als Bestimmungsort festzuhalten, zum Ausdruck zu bringen. Er sei zwar mit der vom Senat vorgeschlagenen Fassung einverstanden, glaube aber, daß, wie schon in dem Antrage der Herren erwähnt, es sich nicht gut ausnehme, wenn in einem Paragraphen auf die Bestimmungen des nämlichen Paragraphen hingewiesen und dann die Zahl noch wieder erwähnt werde. Aus dem Wortlaute, welchen der Senat vorschlage, könnte man entnehmen, als ob der Senat auch die zweite Alinea des § 11 als überflüssig durch seinen Zusatz gestrichen wissen wolle. Das sei aber nur ein Mißverständnis. Der zweite Absatz könne durchaus nicht gestrichen werden und sei dies auch durchaus nicht die Meinung des Senats. Es müsse daher die Bürgerschaft hierauf hinweisen, wie dies auch in dem Antrage der Herren geschehen sei. Bei § 1 wollte die Bürger-

schaft den Zwischenatz: „oder ergiebt sich“ u. s. w. gestrichen haben. Der Senat empfehle, das nicht zu thun und könne er die Ansicht des Senats nur dringend unterstützen. Er habe schon darauf hingewiesen, daß die Tendenz des Gesetzes dahin gehe, Bremen als Bestimmungsort der Waaren festzuhalten. Diese Tendenz brauche er hier nicht zu vertheidigen, wir müssen sie auf jede Weise zu erhalten suchen. Wenn wir aber den Zwischenatz streichen, so entstehen in einigen Fällen, wo es zweifelhaft sein könnte, ob das Connoissement auf Bremen laute oder nicht, Unzuträglichkeiten, diese beseitigen wir, wenn wir den allgemein gehaltenen Zwischenatz aufnehmen. Im einzelnen Fall möge es dann noch entschieden werden müssen, ob der Fall unter § 1 gehöre oder nicht. Es sei aber dann dafür gesorgt, daß nicht in der Praxis eine Lücke entstehen könne, welche wir nach einiger Zeit empfindlich merken könnten. Er glaube deshalb, daß der Zwischenatz stehen bleiben könnte und gehe auch nicht weiter darauf ein, weil dieses schon in dem Antrage der Herren empfohlen worden. Er komme jetzt zu § 12, zu dem wichtigsten Punkte der ganzen Angelegenheit. Redner könnte es sich, als Vertreter der ursprünglichen Bestimmung des Gesetzentwurfs, ebenso leicht machen, wie es sich der Senat gemacht habe. Derselbe gehe gar nicht auf die inneren Gründe ein, welche die Bestimmung des Gesetzentwurfs rechtfertigen, sondern sage einfach: wir haben das Handelsgesetzbuch und das Einführungs-gesetz dazu angenommen; die nothwendige Consequenz dieses Einführungs-gesetzes ist die Bestimmung des § 12 in der ursprünglichen Fassung. Wir wollen weder das Handelsgesetzbuch noch das Einführungs-gesetz weiter ändern, folglich können wir auch diese Bestimmung nicht ändern. Der Senat habe darin vollständig Recht. Die Sache liege so, daß wenn der Senat einer Aenderung des Einführungs-gesetzes nicht zustimmen würde, die Bürgerschaft den von ihr das vorige Mal gefassten Beschluß nicht aufrecht halten könne. Er glaube aber auch, daß die Bestimmung des § 12 hinsichtlich des Depositions-verfahrens aus inneren Gründen sich rechtfertige, und daß wir nicht umhin können, ein solches Verfahren einzuschlagen und einen Verfallstermin, welchen die Bürgerschaft bereits beschlossen habe und der heute wieder vorgeschlagen werde, fallen zu lassen. Er wolle zunächst mit kurzen Worten die rechtliche Sachlage auseinandersetzen. Wir halten Alle daran fest, daß Bremen in allen Fällen, wo es thuntlich sei, als Bestimmungsort der Güter angesehen werde. Leider sei es nicht zugleich Köschplatz, beide der Köschplatz und der Bestimmungsort liegen in einer ziemlich Entfernung von einander. In der ganzen Welt sei es nun Rechtsens, daß bei der Bezahlung der Seefracht Zug um Zug verfahren werde, daß also, wenn der Schiffer seine Leistung erfülle und die Güter liefere, hernach der Empfänger die Fracht bezahle; so sei es in Hamburg und in allen andern großen Seestädten. Bei uns könne es nicht so sein, weil diese Geschäfte nicht an einem und demselben Ort geschehen und weil Bremen als Bestimmungsort festgehalten werden solle. Das Handelsgesetzbuch enthalte dieselbe Bestimmung und nehme auf unsere besonderen Verhältnisse keine Rücksicht. Es bleibe also nichts übrig, als das Handelsgesetzbuch in gewisser Weise zu ändern. Innerlich sei es eigentlich kaum eine Aenderung, wir übersetzen nur das „Zug um Zug“ des Handelsgesetzbuchs ins

Bremische und übertragen es auf unsere Verhältnisse. Wir sagen: wenn der Schiffer jetzt aus dem Seeschiffe ausliefert, soll im nächsten Augenblicke der Empfänger seine Zahlung leisten. Nur dauere die Leistung des Schiffers solange, bis die Güter gelöscht, an die Stadt gebracht und hier die definitive Uebnahme von Seiten des Empfängers geschehe. Es müsse daher ein Zwischenzustand für die Zeit geschaffen werden, daß der Empfänger die Güter noch nicht empfangen, der Schiffer aber bereits in der Auslieferung begriffen sei und dieser sei sehr einfach. Der Empfänger werde veranlaßt, die Fracht an einem dritten sicheren Orte zu deponiren, sodas er sie nicht mehr und der Schiffer sie noch nicht habe. Das sei die einfache Procedur, wie sie dem überall geltenden Rechte analog sei. Dieser Modus habe nun in der Bürgerschaft großen Widerstand gefunden; man habe gesagt, das gehe nicht an und sich dahin erklärt: die Deposition müsse wegfallen; der Schiffer solle aber dann binnen einem bestimmten, jedoch willkürlich gegriffenen Termin seine Fracht ausbezahlt bekommen. Wie werde sich dann das Verhältniß des Schiffers und des Empfängers stellen? Der Schiffer solle die Güter hergeben, was habe er dagegen für Sicherheit? Die Fracht nicht, denn diese sei nicht deponirt, er müsse also eine andere Sicherheit haben. Nun weisen die Herren auf die Handfestenordnung hin; das sei ganz gut, aber es könnten Fälle vorkommen, wo dieser Schutz nicht genüge. Es bestehen manche allgemeine gesetzliche Pfandrechte. Es möge der Fall vorgekommen sein oder nicht; die Möglichkeit, daß der Schiffer einmal nicht zu seinem Rechte komme, werde man ihm zugeben. Sollte dies einmal eintreten, so würden daraus böse Folgen für unsern Ruf entstehen. Er halte diese Sicherheit für durchaus nicht genügend. Die Herren sagen, daß der Schiffer durch das im Handelsgesetzbuch geschaffene Pfandrecht an den Waaren eine zweite Sicherheit habe. Allerdings, allein diese Sicherheit könne ihm jeden Augenblick genommen werden, denn das Handelsgesetzbuch sage auch, daß das Pfandrecht des Schiffers aufhöre, sobald die Waare aus der Hand des Empfängers in die Hand eines Dritten übergehe. Dann befinde sich der Schiffer in einer Unsicherheit, wie an keinem Orte sonst. Das sei die Stellung des Schiffers. Wie verhalte es sich aber mit dem Rechte des Empfängers? Man habe eingesehen, daß es doch Unrecht sei, den Schiffer, ehe er seine Fracht erhalte, so lange warten zu lassen, bis der Empfänger in jedem einzelnen Falle in den rechtlichen Besitz der Güter gekommen, sie rechtlich übernommen habe. Man sei also willkürlich verfahren und habe dem Schiffer auf Kosten des Empfängers ein Zugeständniß gemacht, der Empfänger werde durch die vorgeschlagene Bestimmung im hohen Grade benachtheiligt. Derselbe könne unbedingt verlangen, daß er nicht eher dem Schiffer das Geld anzuzahlen brauche, als bis er die Güter übernommen habe. Wenn einmal dieser Verfallstermin zu kurz gegriffen, wenn die Zeit zwischen Löschung der Güter und der rechtlichen Empfangnahme derselben in der Stadt länger sei als 10 Tage, dann solle, nach dem Beschluß der Bürgerschaft, der Empfänger unter allen Umständen zur Zahlung verpflichtet sein. Seine Güter habe er nicht, ob sie ramponirt, ob dafür die volle Fracht zu zahlen, oder nicht, das wisse er noch nicht, allein er müsse zahlen und möge

nachher sehen, wie er zu seinem Rechte komme, wenn er nicht die volle Fracht zu zahlen gehabt habe. Das sei Unrecht. Nun komme aber noch ein anderer Umstand in Frage. Bekanntlich solle nach dem Gesetzentwurf der Empfänger, wenn die Güter aus dem Seeschiff heraus genommen werden, äußerlich erkennbare Mängel und Verluste anmelden. Thue er das nicht, so solle er später den ihm daraus erwachsenden Anspruch nicht weiter geltend machen können, er solle also die Ramponage und Verluste anmelden und Protest erheben lassen, habe aber nicht Gelegenheit, bei der Ueberladung der Waare in den Kahn oder auf die Bahn zu untersuchen, wie groß der Schaden sei. Die nähere Ermittlung des letzteren bleibe bis zur Uebnahme der Waare in Bremen vorbehalten. Man könne nun unmöglich den Empfänger durch das Gesetz zwingen, wenn er, wie es häufig vorkomme, einen solchen Protest erhoben habe, doch an einem bestimmten Termin die Fracht zu zahlen. Die Natur der Sache gebe schon für solche Fälle, die nicht selten vorkommen, ein Deponiren an die Hand. Es werden nun aber gegen dieses Depositionsverfahren allerlei practische Einwendungen erhoben. Er gehöre nicht zu den Doctrinären, die, wenn sie etwas für formell richtig erkannt haben, nun der Meinung seien, daß es unter allen Umständen durchgeführt werden müsse, auch wenn es practisch nicht angehe. Deshalb wolle er die Bedenken, welche gegen diese Anschauung sich ergeben, noch kurz besprechen.

Man sage zunächst: wir können von unserm jetzigen Verfahren, welches natürlich das größte Unrecht gegen den Schiffer involvirt, nicht abgehen, denn in solchen Fällen, wo die Fracht einen großen Theil des Werths der Waare bildet, wie z. B. bei Reis, können wir die Fracht nicht sogleich bezahlen, wir haben das Geld nicht dazu, wir müssen warten, bis wir die Waare verkauft und Wechselaccepte haben. Ein solches Bedenken sollte nicht ausgesprochen werden. Wie werde es in andern großen Seehandelsplätzen, in London, Newyork, Liverpool, in Hamburg gehalten? Da haben die Kaufleute das Geld, um die Fracht zu bezahlen. Wenn ein Hamburger, Londoner, Newyorker Kaufmann diese Bedenken hörte, er würde uns anlachen und sagen, wenn ihr das Geld nicht habt, um solche Ladungen euch kommen zu lassen, dann bleibt davon. Man habe ferner hervorgehoben, daß es sehr schlimm wäre, wenn die Güter auf dem Wege zur Stadt einfrieren und der Schiffer somit lange auf die Zahlung der Seefracht warten müßte. Allerdings befinde sich der Schiffer dann in einer fatalen Lage. Die Erfahrung zeige, daß bis vor einigen Jahren dieser Fall häufig genug vorkommen konnte, aber nachdem die Geestebahn eröffnet, nachdem ferner die Dampfeschleppschiffahrt ins Leben getreten, nachdem drittens in den Entwurf die Bestimmung aufgenommen sei, daß in den Monaten November bis Februar die Waaren in Bremerhaven empfangen werden sollen, sei ein solcher Fall kaum mehr denkbar und darauf also keine Rücksicht mehr zu nehmen. Man sage ferner, der Schiffer würde auch deshalb längere Zeit auf die Fracht warten müssen, weil wenn die Güter in Reichersfahrzügen herkommen, es dem Empfänger unter Umständen einmal conveniren könne, die Güter längere Zeit im Kahne liegen zu lassen und auf diese Weise den Kahn als Packhaus zu gebrauchen und der arme Seeschiffer solle dann auf seine Fracht warten. Dies Argument habe

eine gewisse Verechtigung und komme der Fall wohl nicht selten vor, denn es sei für den Handel sehr bequem, ein solches schwimmendes Packhaus bei der Hand zu haben. Um diesem Bedenken gerecht zu werden, brauche man jedoch nicht das Kind mit dem Bade auszuschütten, sondern man könnte eine Bestimmung in das Gesetz aufnehmen, wodurch ein Warten des Seeschiffers, welches durch eine derartige Verzögerung herbeigeführt werde, ausgeschlossen werde. Zu dem Ende könnte man im § 12, wo es heißt: es kann jedoch der Empfänger bis zur rechtlichen Uebernahme der Güter die Zahlung durch die Deposition des entsprechenden Betrags abwenden, einen Zwischensatz folgender Art einschalten: „es kann jedoch der Empfänger bis zur rechtlichen Uebernahme der Güter, spätestens aber innerhalb 3 Tagen nach Ankunft des letzten mit den betreffenden Gütern verladene Rahns an der Stadt u. s. w.“ Eine solche Bestimmung, die sehr einfacher Natur, würde diese Bedenken beseitigen. Verkehrt wäre es aber, eines solchen Monitums wegen, das einfache Recht Preis zu geben. Endlich sei viertens nicht ohne Grund gegen das Depositionsverfahren geltend gemacht, daß es weitläufig sei und allerlei Kosten verursache. Allerdings, wenn das Gericht ein Depositum annehme, so würden Gebühren dafür zu entrichten sein; ferner wäre vielleicht auch ein Dekret nothwendig, welches die Gerichtscanzlei ermächtige, das Depositum anzunehmen, kurz, es würden allerlei Weitläufigkeiten entstehen. Der Senat, welcher dies einsehe, schlage deshalb vor, eine Erleichterung in diesem Depositionsverfahren eintreten zu lassen, welche er jedoch nicht näher bezeichne. Es heiße in der Mittheilung des Senats: „Somit schlägt der Senat für jetzt vor, dem beizubehaltenden § 12 den folgenden Satz anzufügen: Dem Senat bleibt es vorbehalten, im Einverständnisse mit der Handelskammer etwaige zur Vereinfachung und Erleichterung des Depositionsverfahrens dienende Bestimmungen zu erlassen.“ Die Ausführung eines solchen Vorschlags würde die Sache sehr vereinfachen und erleichtern und habe er Grund, anzunehmen, daß die Bank gern bereit sein würde, solche Depositionen kostenfrei für Empfänger und Schiffer in Empfang zu nehmen. Sie würde eine Quittung ausstellen und erklären: Wir bezahlen demnach demjenigen, welcher sich durch eine Anweisung des Schiffers oder Empfängers legitimirt, wieder aus. In dieser Weise ließe sich die Sache kostenfrei ausführen und bliebe das Nähere noch vorbehalten. Der Weg sei gewiß der richtige, in das Gesetz gehören solche Details nicht, es handle sich um Privatstitute, wie die Bank, die Sparcasse, die oft wechseln. Für eine solche Ausführung im Detail sei es daher besser, den leichteren, einfacheren Weg des Regulativs zu wählen. Das seien die Haupteinwendungen, welche man gegen die ursprünglichen Bestimmungen des § 12 in Bürgerrechts- und andern Kreisen erhoben. Er halte dieselben theils für unerheblich, theils gegenüber den großen Vorzügen der Bestimmung nicht berücksichtigungswerth, theils glaube er, daß sie durch andere Mittel zu beseitigen seien, ohne darum die an sich richtige Bestimmung vollständig über Bord zu werfen. Es stehen sich also zwei Ansichten gegenüber: Ein Beharren bei dem vorigen Beschluß würde, kurz gesagt, nichts weiter sein, als ein Beharren bei dem klarsten und baarsten Unrecht, einem Unrecht, welches einen gewissen historischen Nimbus haben möge, weil

es althergebracht sei und von welchem sich deshalb Manche aus Bequemlichkeitsrücksichten ungern trennen. Auf der andern Seite könne die Bürgerschaft zu dem einfachen, überall geltenden Rechte übergehen, so wie es in dem Gesetzentwurf enthalten sei und damit das Regulativverfahren in Betreff einzelner Modalitäten der Deposition verbinden. Er empfehle das Letzte; sollte es sich wider alles Erwarten herausstellen, daß es wirklich mit dem Deponiren nicht gehe, dann sei die Bürgerschaft immer da und könne, wenn es nicht anders zu machen sei, zu dem alten Unrecht zurückkehren. Sie würde es dann aber mit dem guten Bewußtsein thun, daß sie das Bessere gewollt und versucht habe. Er empfehle daher die Anträge des Senats und stelle noch folgende Amendements zu § 12:

Die Bürgerschaft erklärt sich nach abermaliger in Folge der darauf bezüglichen Mittheilung des Senats vom 9. August d. J. vorgenommenener Prüfung des Gesetzentwurfs nunmehr dahin, daß sie

zu § 10 Absatz 1 ihren früheren Zusatzantrag fallen läßt,

zu § 11 mit der Fassung, wie sie der Senat vorschlägt, bis auf Abänderung der Worte „des § 11“ in „dieses Paragraphen“ einverstanden ist, wobei sie indessen zur Vermeidung von Mißverständnissen, wie sie aus der Erklärung des Senats gefolgert werden könnten, ausdrücklich hervorhebt, daß natürlich der zweite Absatz des § 11 unverändert aufrecht erhalten werden muß,

zu § 1 ihre Einwendung gegen den früher monirten Zwischensatz „oder ergibt sich aus dem Inhalte derselben in sonstiger Weise, daß das Frachtgut nach der Stadt Bremen bestimmt ist“ aufzieht und endlich

zu § 12 dem Versuche, die ursprünglichen Bestimmungen desselben unter Mithilfe des vom Senate in Aussicht genommenen Regulativs zur Anwendung zu bringen, sich nicht entziehen will, indem sie dem betreffenden Zusatzantrage des Senats ihre Genehmigung ertheilt. Zur Beseitigung der Möglichkeit indessen, daß die definitive Frachtauszahlung an den Seeschiffer resp. Verfrachter durch ungebührliche Verzögerung in der Empfangnahme der in Leichterfahrzeugen an die Stadt gebrachten Güter hinausgeschoben werde, wünscht sie im dritten Absätze des § 12 hinter den Worten „bis zur rechtlichen Uebernahme der Güter“ die Worte aufgenommen zu sehen: „spätestens jedoch innerhalb 3 Tagen nach Ankunft des letzten mit den betreffenden Gütern beladenen Leichterfahrzeugs an der Stadt.“

Herr Pöhlmann: Niemand werde gewiß verkennen, daß dieses Handelsgesetz sehr wichtig sei und daß die Vorzüge und Mängel desselben sich erst in der Praxis geltend machen könnten. Einstweilen könne man nichts anderes thun, als nach seiner besten und gewissenhaften Ansicht das Beste vorzuschlagen. Er gehöre zu den Mitgliedern der Majorität der Commission, welche am 25. Mai die Vorschläge gemacht, welche die Bürgerschaft mit ihrem Beschlusse vom 15. Juni acceptirte. Der Senat halte der Bürgerschaft nun in Bezug

auf § 12 zwei Gründe entgegen, zunächst: daß die Einführungsverordnung des Handelsgesetzbuchs bereits publicirt sei. Das sei allerdings wahr; die Herren würden sich aber aus der früheren Debatte erinnern, unter welchen Verhältnissen und zu welcher Zeit das geschah, nämlich: als die Commission der Bürgerschaft in voller Verathung war, und er müsse sagen, so bedenklich es sei, daß man ein solches Gesetz gleich wieder abändere, so könne er doch nicht zugeben, daß die Bürgerschaft sich dadurch auf alle Fälle und vielleicht auf lange Zeit hin die Hände binden lasse. Denn wem sei wohl die Tragweite aller Paragraphen dieser Verordnung so klar und bewußt gewesen, daß er im Voraus sagen konnte: ich bin gewußt auf Alles, was daraus gefolgert werden kann, und wem sei die Tragweite dieses Gesetzes so bewußt, daß er dies in Bezug auf diejenigen der 911 §§ des Handelsgesetzbuchs sagen könne, welche von der Einführungsverordnung nicht alterirt worden? Es könne ja jeden Tag vorkommen, daß es nothwendig erscheine, wegen einzelner Paragraphen noch Abänderungen zu treffen.

Der Senat gehe auf die sachlichen Gründe der Bürgerschaft nicht weiter ein. Er wolle aber darauf zurückkommen und nehme im Allgemeinen auf die Gründe Bezug, welche in dem Commissionsberichte in umfassender Motivirung niedergelegt seien und wovon ein Theil von dem Vorredner, freilich in negirender Weise, bereits beleuchtet worden sei. Es handle sich darum, daß der betreffende Paragraph des Handelsgesetzbuchs, welcher den früher schon allgemein geltenden Grundsatz, daß die Schiffsfracht Zug um Zug bezahlt werden müsse, enthalte, mit Rücksicht auf unsere eigenthümlichen Verhältnisse eine Aenderung zu erfahren habe. Er müsse auf die Aeußerung des Vorredners: „die ganze Welt müsse sich wundern, wenn dieser Paragraph des Handelsgesetzbuchs nicht wie er gefaßt sei, angenommen werde, die Welt würde sich über dieses schreiende Unrecht wundern“, bemerken, daß dieses schreiende Unrecht bereits seit einem Jahrhundert, wenigstens seit 1834, in welchem Jahre, wie er glaube, die letzte Verordnung in Bezug auf die Schiffsfrachten publicirt wurde, existire, und wenn schon für den Schiffer Mißstände daraus erwachsen, so seien diese doch nie so schreiend gewesen, wie aus den Motivirungen des Herrn Vorredners hervorzugehen scheine. Die Commission mußte allerdings — um die Worte des Vorredners zu gebrauchen — in Betreff dieses Paragraphen des Handelsgesetzbuchs eine Uebersetzung ins Bremische vornehmen, aber er möchte — um dieses Bild weiter fortzusetzen — hinzuzufügen: eine Uebersetzung in den Bremischen Dialect. Es mußten unsere Verhältnisse dabei berücksichtigt werden und so sehr man auch das abstracte Recht in die Wirklichkeit übergehen lassen wolle, so würde doch die rechtliche Abstraction oder die rechtliche Theorie, welche er immer, auch im Commissionsbericht so viel wie möglich anerkannt habe, nicht soweit gehen können, daß darunter die Zweckmäßigkeit und das Wohl des Handels leide.

Die Behörde für Handel und Schiffahrt mit dem Gutachten der Handelskammer und jetzt auch der Senat seien dafür, daß anstatt der im Commissionsbericht vorgeschlagenen Bestimmung das Depositionsverfahren eingeführt werde. Die Commission habe vorgeschlagen, es im Wesentlichen beim Alten zu lassen, setze jedoch einen äußersten Termin von 10 Tagen nach

Ablieferung der Ladung zur Bezahlung der Fracht fest. Er wolle sich erlauben, das Depositionsverfahren und den Verfallstermin etwas näher zu beleuchten. Das Depositionsverfahren habe, wenn es vom Schiffer benutzt werde, den Zweck, ihm eine vermehrte Sicherheit zu gewähren; diese Sicherheit sei aber ziemlich überflüssig, denn Redner sei der Meinung, daß der Schiffer durch die Handfestenordnung vollständig gesichert sei. Im Uebrigen wüßte er keinen Vortheil für den Schiffer, der ihm durch die Deposition gewährt werde, es könnten dadurch nur Nachtheile entstehen. Man müsse sich nur vergegenwärtigen, wie die Natur der Menschen und Verhältnisse sei. Könne man sich denken, daß ein kleiner Schiffscapitän dem großen Ladungsempfänger komme und die Deposition des Frachtbetrages im Voraus von ihm fordern werde und daß ein großer Ladungsempfänger nöthig haben werde, dem Schiffer Deposition zu leisten? Und was habe der Schiffer von dieser großen Wohlthat, welche der Vorredner ihm zu Theil werden lassen wolle? Wenn er die Deposition verlange, so werde sie geleistet, wie, auf wessen Kosten und bei wem? wisse er nicht. Da liege eben der Cardinalpunkt: der Schiffer habe keinen Nutzen bei der ganzen Sache, ihm werde damit keine höhere Sicherheitsleistung gewährt, und was könne ihm für ein Vortheil daraus erwachsen? Es könne im Gegentheil der Fall eintreten, daß ein Ladungsempfänger sage: du hast jetzt meinen Willen bekommen, nun kannst du warten, bis Alles in Ordnung ist, die Fracht ist deponirt. Es entstehe somit für den Schiffer betreffs Liquidation seiner Frachtforderung, was doch der Kern der ganzen Sache sei, eher Nachtheil als Vortheil; dagegen werde er durch den Verfallstermin viel veller geschützt und deswegen sei ihm mehr damit gebient. Denn wenn die Frachtzahlung durch elementarische Ereignisse oder auf sonstige ungebührliche Weise verzögert werde, dann habe er doch einen Termin, mit dem er verlangen könne, daß die Fracht dann bezahlt werde. Der Verfallstermin sei nur gegen bestehende Mißbräuche gerichtet, die in der Praxis vorkommen könnten. Es werde damit bewirkt, daß 10 Tage nachdem das letzte Gut verladen, die betreffende Manipulation stattgefunden haben müßte. Der Schiffer könne nach dem Entwurf nicht für Verzögerungen, welche durch Eisgang oder niedriges Wasser entstehen, verantwortlich gemacht werden. Es heiße im Entwurfe selbst: die Heraufbeförderung der Güter geschieht auf Kosten und Gefahr der Ladungsempfänger. Wenn z. B. eine Ladung Güter in Bremerhaven in einem Lloydschleppkahn verladen würde und dieser säuße auf der Weser, dann wäre nach dem Entwurf, mit oder ohne Deposition dennoch die Fracht im Ganzen von dem Schiffer verdient und der Empfänger müßte sie bezahlen, während wenn der Kahn ankäme, man über Kleinigkeiten mit dem Schiffer mäkelte und ihn hinhalten wolle, und vielleicht für solche Vorkommnisse, z. B. während der Lichterfahrt, für welche den Schiffer gar keine Verantwortlichkeit treffe. Der Verfallstermin bewege sich, das werde Niemand bestreiten, innerhalb der bestehenden Verhältnisse. Wenn z. B. aus Rücksichten der Conjunctionen oder aus andern Veranlassungen, die der Markt biete, die Waare in Bremerhaven in den Rähnen liegen bleibe oder es komme vor, daß Jemand, wenn die Waare hier an der Stadt liege, sein Quantum nicht von der Schlachte habe bekommen können, indem vielleicht ein Collo aus Versehen anderswo-

hin geschleppt worden, so solle eben gegen solche Verzögerungen der Schiffer geschützt werden, und daran sei ihm mehr gelegen, als an der Deposition, von welcher er selten einen Gebrauch machen werde und könne. Die Deposition aber schaffe die beregten Mißbräuche nicht ab, sondern sie füge neue hinzu, indem damit ein durchaus unmotivirtes Ausnahmeverfahren geschaffen werde. Kein Ladungsempfänger wisse im Voraus, ob und unter welchen Umständen ein Schiffer verlangen werde, daß die Fracht vorher deponirt werde. Das Depositionsverfahren und der Mangel eines Verfalltermins würden aber die einzige reelle Wohlthat des Gesetzes für den Schiffer, nämlich die Löschungsvorschriften, ganz illusorisch machen. Der Entwurf schreibe vor: in so viel Zeit soll entlöschet werden. Das geschehe nun freitlich; aber wer könne wissen, ob der Empfänger im Winter, wenn Eis in der Weser, per Eisenbahn verlade? ob er die Güter nicht vielleicht in Rähne werfe und diese in Bremerhaven liegen lasse, falls die Conjectur oder sonstige Umstände es ihm räthlich erscheinen ließen. Ihm sei in dieser Beziehung ein Fall mitgetheilt, der sich jeden Tag wieder zutragen könne. Die Bremer Bark „Fides“ kam am 22. Dec. v. J. in Bremerhaven an und die Fracht wurde erst am 23. Januar bezahlt. Es kam nämlich Frost dazwischen, die Waare wurde aber nicht per Eisenbahn heraufgeschafft, sondern mußte liegen bleiben, bis die Weser wieder frei war, wodurch eine Verzögerung von 8 Wochen eintrat. Man sage nun, der Verfallstermin von 10 Tagen sei eine Willkürmaßregel. Das sei allerdings in gewisser Beziehung wahr, aber es sei dies nur relativ. Man lasse es damit ja beim Alten. Es sei gesagt: die Fracht ist fällig nach der rechtlichen Uebnahme der Güter, jedoch spätestens 10 Tage nachdem das letzte Gut gelöscht. Man setze also dabei voraus, daß die Fracht gewöhnlich schon vor dem 10. Tage fällig werde. Er sei überzeugt, daß wenn man dem Schiffer die Wahl lasse zwischen dem Verfallstermin und der Deposition, er immer den Verfallstermin der letzteren vorziehen werde. Wir nehmen an, daß dieses Gesetz eine Wohlthat für unsern Handel sein solle, und er selbst halte es auch dafür. Bergewärtige man sich nun, von welcher Seite gegen den Bestand des Gesetzes Gefahr kommen könne, so sei die Antwort: nur von der Seite der Schiffer, wenn diese mal nicht damit zufrieden seien und sagten: wir wollen nicht darunter leiden, daß Bremen so und so viele Meilen oberhalb Bremerhaven liegt, wir wollen in Bremerhaven unser Geld haben. Diesem Gesetz eine lange Zukunft zu sichern, dieses könne nur dadurch geschehen, daß man den Schiffer zufriedenstelle und in dieser Beziehung müsse man bedenken, ob dem Schiffer nicht mehr daran gelegen sei, wenn er wisse, daß er an einem bestimmten spätesten Termine sein Geld fordern könne, als wenn man ihm die zweifelhafte Wohlthat einer Deposition gewähre. — Durch den Vorschlag des Herrn Vorredners, der gewissermaßen auf den Gedanken des von ihm mit unterzeichneten Antrags eingehe, indem er sage: die Fracht ist drei Tage nachdem die Güter an der Stadt angekommen, zu bezahlen, werde alles illusorisch werden, was man dem Schiffer versprochen habe. Mit diesem Vorschlage bleiben alle Mißstände nach wie vor. Nun sei zur Befürwortung der Deposition gesagt: man könne eine Erleichterung eintreten lassen, man brauche nicht alles gerichtlich

auszuführen, man könnte die Gelder bei der Bremer Bank und vielleicht kostenfrei deponiren. Es möge das vielleicht möglich sein, damit würden aber die principalen Uebelstände nicht aufhören und die Bank zu einem Ueberwundtschafts-Institut für den Handel in Frachtsachen gemacht werden, was er nicht für wünschenswerth halten könne. Sodann besürworte der Senat und der Vorredner, man könne es zunächst mit der ursprünglichen Bestimmung versuchen, und der Vorredner füge hinzu, wenn es nicht ginge, könnte ja wieder auf das alte schreiende Unrecht zurückgegangen werden. Dies gehe nach seiner (Redners) Meinung nicht an. Wenn man dieses Experiment mache und es könne nicht durchgeführt werden, dann könne man nicht wieder zurückgehen, sondern würde es dahin kommen, was der Entwurf und gewiß Alle verhindern wollen, daß nämlich der Schiffer sage: ich will keine Deposition und keinen Verfallstermin, sondern verlange, daß mir die Fracht in Bremerhaven ausbezahlt wird oder ich will überhaupt nie wieder Connossemente nach Bremen oder nach der Weser ausstellen. Der Hauptschwerpunkt des Handels sei Bremen und müsse es bleiben, zu welchem Zwecke er es für richtig halte, daß die Bürgerschaft in Betreff des § 12 bei ihrem früheren Beschlusse beharre. Hinsichtlich der übrigen mehr unwesentlichen Punkte sei sein Antrag mit dem Vorschlage des Vorredners conform, daß darin dem Senate nachgegeben werde, obgleich er die in der Senatsmittheilung dafür aufgestellten Motivirungen nicht zugeben könne. Das sei auch in dem von ihm mitunterzeichneten Antrage ausgeführt, welchen er hiermit empfehle.

Herr Richter Noltenius: Er wolle zunächst mit wenigen Worten auf die Sachlage hinweisen. Im Art. 615 des Handelsgesetzbuchs heiße es: „Durch Annahme der Güter wird der Empfänger verpflichtet, nach Maßgabe des Frachtvertrags oder des Connossements, auf deren Grund die Empfangnahme geschieht, die Fracht nebst allen Nebengebühren, sowie das etwaige Liegegeld zu bezahlen, die ausgelegten Zölle und die übrigen Auslagen zu erstatten und die ihm sonst obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht und gegen Erfüllung der übrigen Verpflichtungen des Empfängers auszuliefern.“ Dazu enthalte das Einführungsgesetz, welches aus einer sehr genauen Deputationsprüfung hervorgegangen sei, im § 36 mit Rücksicht darauf, daß bei uns das an sich nothwendige „Zug um Zug“, welches jeder Bringer einer Waare verlangen könne, seine Schwierigkeiten habe, folgende Bestimmungen: „Der Frachtführer sowie der Verfrachter sind zur Auslieferung der Frachtgüter verpflichtet, sobald der Empfänger die Fracht und das dem Frachtführer oder Verfrachter nach dem Frachtvertrage, Frachtbriefe oder Connossemente außerdem Gebührende bei Gericht oder einer andern zur Annahme von Depositen ermächtigten Behörde oder Anstalt deponirt hat. Nach Ablieferung der Güter ist der Frachtführer oder der Verfrachter zur Erhebung der deponirten Summen gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.“ Der jetzige Entwurf, welcher ebenfalls aus sorgfältigen Berathungen hervorgegangen sei, schließe sich diesen Bestimmungen vollständig an, die Commission der Bürgerschaft dagegen habe einen andern von dem Handelsgesetzbuche und dem Einführungsgesetze abweichenden

Vorschlag gemacht. Diesen Vorschlag könne er nicht für gut halten. Er bemerkte zunächst etwas über die Entstehungsgeschichte desselben, wie sie ihm durch ein Mitglied der Commission, den jetzigen Herrn Senator Pfeiffer, kund geworden sei, welcher auch ursprünglich nicht für diesen Vorschlag war. Es standen sich drei verschiedene Ansichten gegenüber. Die eine beharrte bei dem alten Recht, die andere stand ganz auf dem Handelsgesetzbuch und dem transitorischen Gesetze, die dritte war vermittelnd. Die beiden letzten einigten sich gegenüber der ersten zu dem vorliegenden Vorschlage. Dieser scheine ihm schon nach seiner Fassung mißlich. Es heiße: „Die Fracht ist fällig sofort nach der rechtlichen Uebernahme der Güter, jedoch spätestens am zehnten Tage nach demjenigen, an welchem die letzten Güter für den betreffenden Ladungsempfänger gelöst sind.“ Das solle so viel heißen: als wenn 10 Tage vorbei sind, hilft kein Maulspitzen mehr, es muß bezahlt werden. Es sei dies aber bedenklich und mißlich aus der Fassung herauszulesen; angenommen aber, die Gerichte würden auf Grund der Diskussion in der Bürgerschaft die Bestimmung in diesem Sinne anwenden, so habe doch der Satz, daß wenn ein gewisser Termin abgelaufen, rechtlich zu präsumiren sei, es seien keine Einwendungen zu machen, in rechtlicher Beziehung etwas höchst Bedenkliches. Diejenigen Fälle, wo die Annahme zutreffe, machen keinen Lärm, sie führen auch nicht zu einer gerichtlichen Entscheidung, allein die Härte, welche sich bei der Bestimmung in den Fällen herausstelle, wo wirklich der Betreffende nicht habe prüfen können und nun nicht mit Einwendungen weiter gehört werde, es sei denn, daß er solche aus der Luft griffe und einen Proceß aufzuge, sei viel schlimmer, als die Bequemlichkeit, welche in den hundert Fällen liege, wo alles ohne Lärm vorübergehe. Ferner halte er es für höchst bedenklich, in ein gesetzliches System, wie es das Handelsgesetzbuch, das Einfuhrungsgesetz und der vorliegende Entwurf enthalten, durch eine solche Bestimmung, wie sie die Bürgerschaft durch Annahme des Commissionsberichts früher beliebt habe, einen Querhieb zu machen. Er gebe gern zu, daß die Deposition unter Umständen etwas Mißliches haben könne, jedoch theile er eines der geäußerten Bedenken nicht. Er glaube nicht, daß wenn das Gesetz dem Schiffer das Recht gebe, die Deposition zu verlangen, dann noch heut zu Tage ein Schiffer, klein oder groß, einem kleinen oder großen Rheder gegenüber sich geniren werde, von seinem durch das Gesetz ihm gegebenen Rechte Gebrauch zu machen. Auf dergleichen Rücksichtnehmung dürfe nicht geachtet werden, vielmehr müsse man von einem unabhängigen Manne erwarten, daß er den Muth haben werde, sein Recht auch einem mächtigen und großen Rheder gegenüber zu vertreten. Die Herren haben allerlei Mißlichkeiten des Depositionsverfahrens hervorgehoben. Er glaube nicht, daß es viel dazu kommen werde. Alle seien darüber einig, daß den Mißbräuchen von Seiten des Rheders, welcher den Schiffer hinhielt, das Schiff und den Kahn als Packhaus benutzte, abgeholfen werde. Da sei es doch das Rächstliche, dem ordentlichen Laufe des Rechts zu folgen und dem Schiffer zu geben, was ihm zukomme. Die Herren meinen nun, daß wenn das Depositionsverfahren eingeführt wäre und sich dann verschiedene Bedenken geltend machten, welche eine spätere Abänderung der Bestimmungen erheischte, solche Abän-

derung nicht thunlich sei, wohl aber, so sagen sie, könne man jetzt noch ändern. Er seinerseits halte aber eine Aenderung jetzt für wenigstens eben so bedenklich. Nach wiederholten sorgfältigen Prüfungen seien die verschiedenen Gesetze angenommen. In den betreffenden Deputationen waren alle Meinungen stark vertreten. Jetzt von diesen Vorschlägen ohne weitere Erfahrung abzugehen, halte er für mißlich; haben wir aber erst eine Erfahrung hinter uns, dann werden wir den Weg leichter finden, auf welchem wir den Mängeln, welche sich herausgestellt haben, begegnen können. Es sei u. A. noch bemerkt, daß der Schiffer auch ohne die Deposition durch die Handfestenordnung vor Verlusten gesichert sei. Er erinnere sich jedoch eines Falles der Art bestimmt, wo der Schiffer trotz dieses Gesetzes um seine Fracht gekommen sei und ein solcher Fall sei, wie Herr Syndicus v. Kengerke mit Recht bemerke, schlimmer, als die vielen Fälle, in denen es gut gegangen sei. Mit Recht werde gesagt und darüber seien Alle einig, daß darnach zu streben sei, daß die Stadt Bremen der Bestimmungsort für die nach der Weser gehenden Waaren und Schiffe bleibe. Zur Aufrechthaltung dieses Zustandes diene seiner Ueberzeugung nach weit mehr das Gesetz, wie es in dem ursprünglichen Entwurfe enthalten, als dieser sonderbare Entwurf der Commission. Er müsse sich daher für ersteren erklären. — Die Sache werde etwas trocken; man erlaube ihm daher ein Blümchen am Wege zu pflücken und einen kleinen Excurs zu machen. Er habe soeben gesagt, Bremen solle der Bestimmungsort bleiben; neuerdings habe er nun sonderbarer Weise bemerkt, daß man häufig jetzt den Ort Bremerhaven mit einem F schreibe, indem man dadurch eine große Verbesserung der Sprache herbeizuführen glaube. Er müsse aber sagen: es ist geradezu eine Verbesserung durch Johann Ballhorn. Der Name Bremerhaven sei nicht Hafen von Bremen, englisch port of Bremen, sondern es sei der Name eines Orts, bei welchem verschiedene Hafenanlagen seien, die Bremen angelegt habe. Der Gründer Bremerhavens habe mit gutem Vorbedacht nach einer sorgfältigen Prüfung den Namen Bremerhaven mit einem B erfinden, um zu verhindern, daß mit dem Connossemente port of Bremen, port de Brême, die Leute ohne Weiteres sich nach Bremerhaven begeben. Wenn das Connossement auf port of Bremen laute, so müsse der Betreffende sich nach Bremen begeben. Der Gründer Bremerhavens habe auch gewußt, daß Hafen mit einem F geschrieben werde; derselbe habe gemeint: wir wollen zu erkennen geben, daß Bremen einen Hafen hat und wollen den alterthümlichen Ausdruck Bremerhaven wählen. Auf diese Weise treffe man zwei Fliegen mit einem Schlage. Die Herren werden selbst finden, wie dies mit diesem Gesetzentwurfe zusammenhänge und hoffentlich diene die Bemerkung dazu, daß der Ort Bremerhaven nicht als ein bloßes Loch, in welchem Schiffe liegen, sondern als ein Ort angesehen werde und Bremen nach wie vor als Bestimmungsort der Güter gelte.

Herr Ruyter: In Betreff des vorliegenden Gesetzentwurfs theile er die vom Vorredner geäußerten Ansichten. Alle seien darin einverstanden, daß schreiende Uebelstände zu beseitigen seien. Die Verbesserung dieser Uebelstände sei dadurch dringender geworden, daß die Verhältnisse nach Anlage der Geestebahn sich wesentlich verändert haben. Der Wunsch,

nach wie vor Bremen als Bestimmungsort der Waare aufrecht zu erhalten, habe zu dem Vorschlage des Depositionsverfahrens geführt. Herr Lülmann habe nun geäußert, daß das Depositionsverfahren eigentlich dem Schiffer keinen Vortheil gewähre. Diese Ansicht theile er nicht. Das Recht und das Interesse der Empfänger der Güter erheische allerdings, daß die Zahlung erst nach der rechtlichen Uebernahme der Güter und nachdem der Empfänger sich habe überzeugen können, daß die Waare ordnungsmäßig geliefert, erfolge, und zwar solle die Uebernahme nur in Bremen geschehen können. Wenn nun aber, ehe die Waare nach Bremen gelange, Zeit vergehe und mithin das „Zug um Zug“ nicht durchgeführt werden könne, so müsse der Schiffer rechtlich sicher gestellt werden und dies geschehe, sofern er es verlange, durch die Deposition. In den meisten Fällen werde, seiner Ansicht nach, die Deposition nicht eintreten. Unleugbar biete dieselbe dem Schiffer große Vortheile. Angenommen, daß die Waare nach der Löschung aus dem Seeschiffe unterwegs bei Frost Monate lang liegen bliebe, so würde der Schiffer dadurch, daß er die Deposition verlange, sich in den Besitz des größten Theiles des Frachtgeldes setzen könne und also nicht bis zum Frühling zu warten brauchen, denn der Entwurf sage: „auch in diesem Falle ist der Schiffer, beziehungsweise der Frachter zur Erhebung der deponirten Summen gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt.“ Das heiße so viel, daß der Schiffer nur für den möglichen Regreß des Waarenempfängers in Betreff schlechter Lieferung der Waare in Anspruch genommen werde und im Uebrigen den Rest erheben könne. Dadurch werde der jetzige Zustand wesentlich geändert, indem die Sicherstellung nur für den Bruchtheil des Frachtbetrags, welcher etwa von dem Empfänger wegen schlechter Lieferung beansprucht werden könne verlangt werde. Da nun der Empfänger die Waare schon in Bremerhaven durch Küper oder Spediteur wenigstens oberflächlich habe besichtigen können, so wisse er schon, bis zu welchem Betrage er die Sicherstellung beanspruchen könne. Es sei also nicht zu bestreiten, daß das Depositionsverfahren dem Schiffer rechtlich bedeutende Vortheile biete und dürfen wir mithin nicht darauf verzichten. Herr Lülmann wolle nun in seinem Antrage dem Schiffer dadurch gerecht werden, daß er sage: „10 Tage nach der Löschung des Restes der Waare solle die Fracht unter allen Umständen fällig sein.“ Der Vorredner habe bereits ausgeführt, wie mißlich diese Bestimmung wäre, wie sie den Empfänger in die Lage versetzen könnte, für eine unvollständig und schlecht gelieferte Waare ohne im Besitze derselben zu sein, die Fracht zahlen zu müssen. Mit der Annahme dieses Sazes würde man auch Bremen als Bestimmungsort aufgeben, denn wenn man für eine nach Bremen bestimmte Waare die Fracht unter Umständen schon ehe die Waare in Bremen sei, bezahlen müsse, so sei eben Bremen nicht der Bestimmungsort. Er sei auch der Meinung, daß man dahin trachten müsse, durch ein Gesetz den Schiffer gegen eine thicanoße Verzögerung der Frachtzahlung zu schützen. Dies werde durch den Zusatzantrag des Herrn Syndicus v. Lengerke erreicht. Durch diesen werde beiden Theilen ihr Recht. Der Kaufmann müsse sich anstrengen (wenn es auch unter Umständen schwierig sein möge) innerhalb drei Tagen nach Ankunft an der Stadt die Waare in seinem Packhause zu besetzen

und so finde auch der Schiffer durch einen solchen bestimmten Termin hinreichenden Schutz. Man wende nun ein, daß z. B. bei ungünstigen Conjunctionen, wenn es sich um eine Ladung von Reis oder dergleichen handle, der Empfänger die Waare im Rahm liegen lassen und so die Frachtzahlung verzögern könnte. Da trete aber eben das Depositionsverfahren ein. Der Empfänger habe dann kein Interesse an der Verzögerung der Frachtzahlung mehr, er werde das Geld doch durch die Deposition los. Er empfehle daher, den Vorschlag des Entwurfs mit dem Zusatz des Herrn Syndicus v. Lengerke anzunehmen, und mache darauf aufmerksam, daß die Bürgerchaft sich jedenfalls zu etwas Bestimmtem entschließen müsse, denn sonst würde man in einen anarchischen Zustand gerathen und die Richter in die Lage versetzen, daß sie nicht wüßten, nach welchen Bestimmungen sie in streitigen Fällen zu entscheiden hätten, ob nach den alten noch nicht aufgehobenen Verordnungen, oder nach den Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs.

Herr Weiland beantragte

Schluß der Debatte.

Sollte die Debatte noch weiter fortgesetzt werden, so wünsche er, daß die Freunde des ursprünglichen Entwurfs noch etwas näher auseinandersetzen, worin die großen Vortheile liegen, daß die Fracht hier in der Stadt Bremen bezahlt werde.

Herr Dr. H. H. Wieier stellte folgenden Verbesserungsantrag:

Zu § 10 erachtet die Bürgerchaft die Anführung des § 4 deshalb für erforderlich, weil die Bestimmungen dieses § 10 auch in dem Falle zur Anwendung kommen müssen, wo Bremen nach § 4 als Wohnort sämmtlicher Ladungsempfänger als Bestimmungsort gilt, dagegen der Schiffer nach § 4 einen andern Ort als Löschplatz gewählt hat.

Herr Lülmann war aus dem von Herrn Weiland angeführten Grunde gegen den Schluß. Er müsse erklären, daß er in seinem Vortrage selbst diese und jene Gründe übersehen habe. Er bitte daher, die Debatte fortzusetzen, damit Herr Weiland unterrichtet werde, warum man Bremen als Bestimmungsort conserviren wolle.

Herr Joh. Höpken erklärte sich ebenfalls gegen den Schluß, besonders weil zwei Mitunterzeichner des Antrags noch gar nicht zu Wort gekommen.

Herr Bachhaus war auch gegen den Schluß, zumal über den Antrag des Senats, welchen Herr Syndicus v. Lengerke in seinen Antrag aufgenommen, seines Wissens noch nichts gesagt worden sei. Es sei außerordentlich bedenklich, wenn die Bürgerchaft es in einer solchen Frage dem Senat im Einverständnisse mit der Handelskammer überlasse, das unglückselige Depositionsverfahren zu regeln. Er sei zwar nicht der Ansicht, daß stricte nach den Vorschlägen der Commission verfahren werden müsse, halte jedoch die Sache noch nicht genügend aufgeklärt, und sollte Schluß beliebt werden, so möchte er bitten, eine neue Commissionsberatung eintreten zu lassen.

Der Schluß wurde abgelehnt.

Herr Drüner: Alle Parteien seien darüber einig, daß die seitherigen Zustände unhaltbar geworden; alle seien auch

darüber einig, daß Bremen als Bestimmungsort der Waare und als der Platz erhalten bleiben müsse, wo der Schiffer mit dem Empfänger zu verhandeln habe, wo die Liquidation der Frachtgelder erfolgen solle. Sie seien nur über die Mittel und Wege, wie dieses am zweckmäßigsten zu machen, uneinig. Er sei nun im Gegensatz zu dem Vorredner der Meinung, daß das Depositionsverfahren diesem Wunsche direct ins Gesicht schlage. Dies Verfahren werde von großem Nachtheil dafür sein, Bremen als Bestimmungsort behalten zu können. Unter dem alten System kam es häufig vor, daß die Connossemente nach Brake ausgestellt wurden, weil den Schiffern das chikanöse Verfahren der Frachtregulirung hieselbst bekannt war. Die Kohlenladungen von England werden nie anders als nach Brake bestimmt, weshalb die Frachtregulirung und Empfangnahme in Brake erfolgen müsse. Das Depositionsverfahren werde die Ladungsempfänger veranlassen, Bremen als Bestimmungsort zu meiden. Nach dem Handelsgesetzbuch sei die Fracht Zug um Zug zu bezahlen; hier werde nun das Depositionsverfahren vorgeschlagen, es solle also die Fracht vorher deponirt werden; bei werthvollen Frachtladungen werde es aber den Empfängern auf eine 8- oder 14tägige Hinausschiebung der Zahlung wohl ankommen und es werde daher dem Ladungsempfänger lieber sein, in Bremerhaven Zug um Zug zu bezahlen, als hier zu deponiren. Das Geschäft werde sich also nach Bremerhaven ziehen und das Depositionsverfahren damit dem Bestreben, Bremen als Bestimmungsort zu behalten, gerade entgegenarbeiten. Ein jedes Gesetz solle seiner Meinung nach den Bedürfnissen des practischen Lebens entnommen und den Bedürfnissen desselben gerecht werden. Wenn man aber von dem practischen Leben verlange, daß es sich nach einer aus der Luft gegriffenen Theorie in ganz neue Bahnen hineinbegeben solle, so werde das Gesetz entweder ein todter Buchstabe oder ein directer Schaden. Das Günstigste, was die Befürworter des Depositionsverfahrens vorgebracht, sei, daß es in seltenen Fällen zur Anwendung kommen werde. Wenn sie das aber voraussehen, so thue man am vernünftigsten, man denke gar nicht daran. Der Vorschlag der Commission werde dem Bedürfnisse beider Theile gerecht. Der Schiffer bedürfe einer prompten Liquidation seiner Frachtgelder, er bedürfe keiner Deposition, denn damit könne er doch noch Monate lang hingezögert werden durch Naturereignisse oder die Chikane des Empfängers. Der Empfänger bedürfe andererseits einer schonenden Behandlung in Bezug auf die Ansprüche, welche an ihn wegen der Zahlung gestellt würden. Denn es sei ein Unterschied, ob man vorher bezahlen solle oder Zug um Zug. Daß dieser Fälligkeitstermin dem „Zug um Zug“ des Handelsgesetzbuchs nicht entspreche, werde von Allen eingeräumt, ebensowenig entspreche aber das Depositionsverfahren demselben. Jener sei eine Uebersetzung ins Bremische, welche er aber für zweckmäßiger halte, als die Deposition. Was den Wunsch des Senats angehe, es vorläufig zu versuchen, so müsse er gegen einen solchen vorläufigen Versuch warnen. Wenn man nachher finde, daß sich der Versuch nicht bewähre — und er sei der festen Ueberzeugung, daß er sich nicht bewähre — dann lasse sich keine passende Maßregel für den Empfänger mehr finden, es müsse dann der Bestimmungsort Bremen, wenn nicht ganz, so doch theilweise aufgegeben werden, die Empfangnahme der Güter werde dann nach Bremerhaven verlegt

werden müssen und man könnte höchstens die Liquidation der Frachtgelder hier behalten. Die Befugniß dem Senat einzuräumen, das Gesetz in Verbindung mit der Handelskammer abändern zu können, sei das Gefährlichste, was man thun könne, denn es werde damit von vornherein der Bürgerschaft die Befugniß abgeschnitten, Gesetze mit zu berathen.

Herr Joh. Höpken: Daß die Schiffer in einer bestimmten Zeit löschen müssen, stehe im Gesetz. 10 Tage, nachdem das letzte Gut aus dem Schiffe gelöscht und natürlich ein guter Empfangschein ausgestellt sei, habe jeder Eigener seine Waaren im Besitz, denn bei Eisgang werden dieselben per Bahn nach Bremen heraufbefördert. Der Empfänger habe also kein Risiko dabei, wenn ein 10tägiger Termin festgestellt werde, dem Schiffer werde aber damit eine außerordentliche Erleichterung gewährt; denn wie es jetzt sei, müsse, wenn Hindernisse sich der Heraufbeförderung per Wasser entgegenstellten, die Waare in Bremerhaven liegen bleiben und man bezahle die Fracht, wenn man die Güter habe. Das Depositionsverfahren sei das gefährlichste Experiment, was man seiner Meinung nach machen könne. Bremens Handel sei groß geworden bei den Einrichtungen, welche von Allen getadelt würden, indem der Schiffer warten müsse. Das komme aber daher, daß nach Bremen die Fracht billiger sei, als nach vielen andern Plätzen. Dieselbe sei z. B. von New-Orleans nach Bremen um  $\frac{1}{8}$  Cent per Pfund billiger als nach Amsterdam, Antwerpen u. s. w., Chartepartien würden abgeschlossen, worin die Fracht nach Bremen 6 Schill. billiger sei als nach andern Häfen der Nordsee. Deshalb kommen die Schiffer nach Bremen trotz unserer schlechten Einrichtungen. Für Sicherstellung der Bezahlung der Fracht an den Schiffer existiren zwei Gesetze, eines derselben sei die Handfestenordnung, und solange er denken könne, sei noch keinem Schiffer ein Verlust entstanden. Die Einfuhr von Reis sei bereits auf 80 Mill. Pfund per Jahr angewachsen und dieselbe werde in diesem Jahre wahrscheinlich noch mehr betragen, denn in einem Monate seien 9 Mill. Pfund über Bremen verladen. Alle 14 Tage komme vielleicht ein Schiff aus Ostindien an, ein Kaufmann werde plötzlich überrascht und solle nun auf einmal die Fracht deponiren. Manchem sei dies vielleicht nicht sogleich möglich, der Schiffer aber verlange, da das Gesetz ihm dieselbe gewähre, die Deposition der Fracht. Bei den fremden Schiffern werde dies gewiß das Erste sein. Die Folge werde sein, daß sich das große Reisgeschäft, von dem außer den Importeuren und Mählern 80 Kaufleute, welche jeder 1 Mill. Reis verschicken, leben, sich von Bremen wegziehe. Und dies solle bloß geschehen, weil im Handelsgesetzbuch ein solches Verfahren vorgeschrieben sei. Die Commission habe diesen Gegenstand ausführlich berathen. Er wolle nun noch darauf zurückkommen, unter welchen Verhältnissen der Senat das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch publicirt habe. Am 16. März kam das vorliegende Gesetz an die Bürgerschaft und diese setzte eine Commission zur Berathung desselben nieder. Während die Commission nun in vielen Sitzungen berieth, wurde am 4. Mai in der Bürgerschaft der Antrag gestellt, den Senat aufzufordern, das Handelsgesetzbuch und mehrere andere Gesetzentwürfe zu publiciren. Er habe damals nicht daran gedacht, daß das Einführungsgesetz Bestimmungen ent-

halten könne, über welche die Commission noch berieth. Trotzdem nun aber die Commission über eben solche Bestimmungen Berathungen hielt, wurde das Handelsgesetzbuch mit der Einführungsverordnung publicirt. Er habe noch immer nicht geglaubt, daß das, was der Senat publicirt habe, Gesetz sei, bis er sich denn heute Morgen davon überzeugt. Er habe nicht geglaubt, daß es möglich sei, daß ein Gegenstand, worüber eine Commission der Bürgerschaft berathe, ihr vorweggenommen und publicirt werden könne und er sei überzeugt, daß, wie die Commission davon nichts gewußt habe, auch andere Mitglieder der Bürgerschaft dies nicht gewußt hätten. Nun sage der Senat: das Handelsgesetzbuch ist publicirt und wird nicht geändert werden. Wäre er Jurist, so würde er fragen: ist es denn unter diesen Verhältnissen wirklich ein gültiges Gesetz? Wenn nun der Senat sage, er wolle mit der Handelskammer berathen, so könne er das nicht billigen, denn Gesetzgeber seien Senat und Bürgerschaft.

Herr Gildemeister: Auf die Bemerkung des Herrn Synd. v. Kengerke, welcher die Klagen der Schiffer dadurch zu beschwichtigen glaube, daß er ihnen eine Deponirung der Fracht gewähren wolle, müsse er bemerken, daß er glaube, daß vielmehr den meisten, namentlich mittleren Schiffen, wo er einigermaßen aus der Erfahrung reden könne, daran liegen werde, die Fracht schnell geregelt zu haben, um wieder wegzukommen. Er könne mehr wie 100 Fälle anführen, wo den Leuten angeboten sei, sie könnten die Fracht bis auf die letzten 50  $\text{R}$  in Empfang nehmen, welche bis zur Regelung der Sache zurückbehalten werden sollten; es liege ihnen aber mehr daran, schnell wieder fortzukommen.

Herr Dr. H. H. Meier: Der § 10 bestimme, daß in gewissen Fällen die Gefahr und Kosten des Transports vom Verschlag nach dem Bestimmungsorte auf Kosten des Ladungsempfängers statt wie bisher auf Kosten des Schiffers kommen sollten. Der § 4 enthalte nun einen Fall, der in § 10 nicht mit eingeschlossen sei, wo nämlich der Verschlags- und der Bestimmungsort ebenfalls auseinanderliegen und daher auch der § 10 in Anwendung kommen müßte. Dieser Fall sei am Schlusse des § 4 aufgeführt, wo bestimmt werde, daß wenn sämtliche Ladungsempfänger in der Stadt Bremen wohnen, dieses als Bestimmungsort anzusehen sei, wenn auch der Schiffer einen andern Ort als Verschlagsplatz nehme. Dieser Fall müsse wie die übrigen behandelt werden, er würde aber nach der Fassung des § 10 ausgeschlossen, weil daselbst alle Fälle namhaft gemacht seien. Aus diesem Grunde habe sich denn auch die Commission bewogen gefunden, zu dem § 10 das Amendement zu stellen, daß es heißen möge: „oder in Gemäßheit der Bestimmungen der §§ 4 oder 5“ statt bloß § 5. Er glaube, daß die Bürgerschaft vollkommen Grund habe, auf ihrem früheren Antrag zu beharren und erlaube er sich daher, diesen jetzt als Amendement zu stellen. In der Hauptsache sei er für den Gesetzentwurf und zwar aus dem Grunde, daß sich für die eine wie für die andere Ansicht gewichtige Gründe anführen lassen und daß es hier einer Frage gelte, welche schließlich nur durch die praktische Erfahrung, nicht nach bloßen Theorien entschieden werden könne. Er glaube, daß man es zunächst mit dem Entwurfe versuchen könne, weil in regelmäßigen Fällen derselbe seines Erachtens

die Sache erledigen werde, während nach dem Vorschlage der Commission zuweilen Prozesse nothwendig werden könnten. Der regelmäßige Fall werde der sein, daß das Frachtgut abgeliefert werde ohne Deposition. Es könne jedoch nach der Bestimmung des § 12 der Schiffer die Deponirung der Fracht verlangen, falls er glauben sollte, daß der Empfänger ein Interesse daran habe, die Frachtzahlung zu verzögern. Nach dem Vorschlage der Commission würde der Empfänger verpflichtet sein, am 10. Tage nach der rechtlichen Uebernahme der Güter zu bezahlen. Seien die Güter bis zu diesem Tage nicht angelangt und der Empfänger habe ein Interesse dabei, so könne er die Zahlung einfach verweigern und den Schiffer hier solange zurückhalten, bis die etwa anhängig gemachte Klage entschieden sei. Er glaube daher, daß der Vorschlag des Entwurfs vorzuziehen sei.

Herr Hehe: Die Sache erscheine ihm als so wichtig, daß er noch auf einige Bemerkungen, die gemacht worden, etwas erwidern müsse. Wir dürfen nicht glauben, daß wir als Bremer in fremden Ländern unter fremden Flaggen einen besonders guten Namen haben. Er habe lange im Auslande gelebt und viele Capitäne gesprochen, welche Bremerhaden besucht hatten. Von diesen habe er manchmal die Äußerung gehört: nach Bremerhaden gehen wir nie wieder hin. Auf die Frage weshalb? antworteten sie: es dauert bei schlechter Jahreszeit manchmal 2—3 Monate, ehe wir unsere Fracht bekommen. Es haben allerdings Schiffer mitunter den ganzen Winter in Bremerhaden gelegen und erst im Frühjahr, wenn die Weser wieder fahrbar, nahm der Empfänger die Waare gnädigst an und bezahlte die sauer verdiente Fracht. Gerade die Deposition sei es nun aber, welche dem Schiffer Nachtheil bringen und ihn mehr und mehr veranlassen werde, eine Chartepartie nach dem port of Bremen zu vermeiden. Der Schiffer müsse nun erst seine halben Kosten an Deposition zahlen, diese halben Kosten können  $1\frac{1}{2}$  bis 2 pCt. sein, 2 pCt. sei der gerichtliche Satz. Diese gebe ihm allerdings Sicherheit dafür, daß er sein Geld demnächst bekomme. Dagegen habe der Schiffer nach wie vor die Chance, daß wenn der Fluß zufriere, er eben so wie früher, noch 2—3 Monate warten müsse, ehe er seine Fracht bekomme. Ein solcher ungerechter Zustand werde auch bei der Deposition fortbestehen. Der von ihm vorgeschlagene Verfallstermin enthalte dagegen eine gerechte billige Frist, dieselbe gebe dem Schiffer Zeit, die Waare zu entlösen, der Empfänger könne die Waare per Fluß oder Bahn nach Bremen heraufnehmen, sie untersuchen und ordnen. Gegen die Frist von 10 Tagen werde Niemand etwas einwenden, der Schiffer werde vielleicht sagen: es dauert hier länger als anderwärts, allein er werde wieder gern nach Bremen fahren und dieser Hafen werde bei den Schiffen wieder populär werden. Er habe allen Respect vor den rechtlichen Auseinandersetzungen des Herrn Synd. v. Kengerke, allein in unserm Handelsleben kommen selten klagbare Sachen vor und wir kommen auch ohne so stricte Gesetze durch, der Schutz aber, welcher dem Schiffer durch die Handfestenordnung gewährt werde, sei nicht wegzutwerfen und sei vollkommen sicher. Das Depositionsverfahren möge in der Theorie gut sein, in der Praxis werde es sich aber nicht bewähren. Er empfehle den Verfallstermin

welchen er mit den andern Herren vorgeschlagen habe und wodurch die Sache gewiß am besten geordnet werde.

Herr Richter Noltenius: Die Herren Hehe und Höpken haben mit großer Energie die Nachteile des Depositionsverfahrens hervorgehoben. Darnach könnte es scheinen, als ob das Deponiren etwas neues wäre, während in dem jetzigen Rechtssystem ein Jeder, welcher gegen Zahlung etwas zu verlangen habe, unter Umständen zur Deposition schreiten könne, weil er Einwendungen gewisser Art abwenden wolle. Wenn Herr Höpken sage, es sei schlimm, die Fracht für Ladungen, welche an ihn abgeladen werden, deponiren zu müssen. Noch schlimmer sei es aber gewiß, wenn er gleich die Fracht zahlen müßte, denn darüber werde Niemand zweifeln, daß der Empfänger die Fracht der Ladung welche an ihn abgeladen werde, zahlen müsse, es wäre denn, daß er das Schiff als Packhaus gebrauchen wolle, was Herr Höpken gewiß nicht thun werde. Man spreche von Theorien, die aus der Luft gegriffen würden; es handle sich hier aber einfach um die Anwendung des Rechts, welches wir haben, auf bestimmte Fälle. Man sage, man solle bei dem Bisherigen nur bleiben, es würde nur eine Probe gemacht mit der Deposition. Dem sei nicht so, alle seien vielmehr darüber einverstanden, daß das Bisherige unhaltbar sei. Herr Höpken habe mit großer Energie hervorgehoben, es wäre fonderbar, daß am 16. März die Commission niedergesetzt und am 4. Mai das Einführungs-gesetz publicirt worden sei. Hinsichtlich des Depositionsverfahrens war man aber vor Niedersetzung der Commission der Bürgerschaft mit Rücksicht auf das Einführungs-gesetz völlig einig. Zwar wurden auch bei den Beratungen über das Einführungs-gesetz Bedenken gegen eine Deposition sehr nachdrücklich zur Sprache gebracht, doch habe die Revisionsdeputation und nachher die Bürgerschaft kein Bedenken dabei gefunden, den § 35 des Einführungs-gesetzes anzunehmen. Die Herren treten sich auch in ihren Ansichten in eigenthümlicher Weise entgegen. So meine Herr Hehe, die Fracht müsse gleich bezahlt werden und das werde Niemand thun, während Herr Höpken meine, es wäre sehr schlimm, wenn sie gleich bezahlt werde. Das reime sich nicht. Was den von Herrn Dr. Meier beantragten Zusatz betreffe, so halte er denselben für überflüssig. Im § 10 sei der Bestimmungsort nicht näher angegeben, sondern nur im Allgemeinen von einer Verladung nach der Weser gesprochen; dann folgen die Fälle einzeln und möchte er nicht, daß wegen dieses Punctes noch eine Differenz entstehe. Endlich habe Herr Hehe darauf aufmerksam gemacht, daß die Depositionsgebühr beim Gerichte 2 pCt. und somit sehr hoch wäre; die Gebühr sei jedoch nur  $\frac{1}{4}$  pCt.

Herr Bachhaus: Was zunächst die formelle Behandlung der Frage betreffe, so mache er Herrn Höpken's Aeußerung gegenüber darauf aufmerksam, daß ein verfassungsmäßiger Beschluß in dieser Sache vorliege. Die Bürgerschaft habe ausdrücklich den Senat aufgefordert, das Gesetz zu publiciren; der Senat habe dies gethan, es sei alles correct zugegangen und wenn die Bürgerschaft der Zeit in dieser Frage etwas anderes hätte beschließen wollen, so hätte sie nicht den Senat aufordern müssen, das Gesetz zu publiciren. Der Senat

hatte vollkommen Recht, daß er das Gesetz publicirte. Was die materielle Sache betreffe, so sei er in der Lage, sich für keine der beiden Meinungen erklären zu können. Er halte die Sache heute noch nicht für spruchreif. Gerade weil das Gesetz publicirt sei, weil es am 1. Januar in Kraft treten solle, deswegen müssen wir vorsichtiger sein, vielleicht durch eine kleine Majorität die Abänderung eines solchen Gesetzes zu beschließen. Es sei an sich schon bedenklich, ein publicirtes Gesetz abzuändern; da das Gesetz erst am 1. Januar nächsten Jahres in Kraft treten solle, so sei Zeit genug, eine Modification vorzunehmen, jedoch nur dann, wenn die Bürgerschaft sich über die Sache klar gemacht und sich mit großer Majorität für eine Aenderung entschieden haben werde. Die Herren betonen Alle, daß der § 12 der Cardinalpunkt sei. Alle sagen, der Grundsatz des Handelsgesetzbuchs sei der richtige; die Fracht soll bezahlt werden, sobald sie rechtlich verfallen. Alle Herren aber widersprechen diesem Grundsatz. Herr Richter Noltenius hebe mit vollem Rechte die Widersprüche, welche die Herren von der Commission in ihren Meinungen zeigen, hervor. Derselbe widerspreche sich aber selber. Die Vertreter der Bestimmung des Einführungs-gesetzes widersprechen sich Alle, indem sie die Bestimmung des Handelsgesetzbuchs auf der einen Seite als die allein maßgebende hervorheben und doch mit aller Energie das Depositionsverfahren bevorzugen. Letzteres komme zwar dem Grundsatz des Handelsgesetzbuchs in etwas nahe; jedoch würde dabei hinsichtlich des näheren Verfahrens einer administrativen Willkür der Weg geebnet. Die andern Herren widersprechen dem Grundsatz des Handelsgesetzbuchs, indem sie eine Frist von 10 Tagen für die Zahlung stipuliren. Warum könne die Zahlung nicht in Bremen nach Entlösung auf Grund einer Empfangsbescheinigung des Bremerhavener Spediteurs gegen eine Anweisung des Rheders und Schiffers erfolgen? Was ließe sich gegen diese einfache Manipulation sagen? Bei einem solchen Zwiespalte der Meinungen müsse er ersuchen, sich in der Frage noch nicht definitiv zu entscheiden. Er könne nicht anders, als eine erneuerte Commissionsberatung beantragen. Vielleicht werde dann die Bürgerschaft mit großer Majorität sich für eine Meinung entscheiden können und nur dann, wenn sie das könne, würde er es für gerechtfertigt halten können, ein publicirtes Gesetz in so erheblicher Weise abzuändern. Sollte sie dies nicht für zweckmäßig halten, so sei er der Ansicht, daß der Antrag des Herrn v. Lengerke nicht angenommen werden dürfe. Er habe nicht gehört, daß auf den Schlusssatz der Mittheilung des Senats vom 9. August hingewiesen worden sei. Derselbe laute: „Dem Senate bleibt es vorbehalten, im Einverständnisse mit der Handelskammer etwaige zur Vereinfachung und Erleichterung des Depositionsverfahrens dienende Bestimmungen zu erlassen.“ Herr Syndicus v. Lengerke habe diesen Passus in seinen Antrag aufgenommen und beantrage er seinerseits, daß derselbe jedenfalls aus dem Antrage des Herrn v. Lengerke gestrichen werde, da Redner es nicht einem administrativen Beschlusse überlassen sehen möchte, wie in einer so heiklichen Sache zu verfahren sei. Er beantrage in erster Linie eine Commission von 5 Mitgliedern, in zweiter Linie stelle er das soeben angebeutete Amendement.

Herr Wehl and war für den Antrag auf Niedersetzung einer Commission. Wenn Herr Höpken hervorgehoben habe, daß die Schiffer immer gern nach Bremen kämen, so glaube er, daß davon die Ursache wohl wäre, daß Bremen im Vergleich zu andern Plätzen sehr billige Hafens- und Bootsgelder habe, und sei es gewiß sehr erfreulich, wenn trotz der bei uns vorhandenen Uebelstände schon jetzt die Schiffer gern nach Bremen kommen. Die Beseitigung der noch vorhandenen sei gewiß sehr zu erstreben, damit noch mehr Schiffe herkommen als bisher. Er bevorzuge daher die Annahme des Antrags des Herrn Backhaus.

Herr Rünter: Er müsse zunächst darauf aufmerksam machen, wie sich die Verteidiger des Commissionsantrags, die Herren Heye und Höpken, gegenseitig widersprechen, indem der Letztere sage, daß die Schiffer gern nach Bremen kämen und zu einer billigeren Fracht als nach andern Nordseehäfen hierher führen; während Herr Heye behaupte, daß er viele Schiffscapitäne im Auslande gesprochen, welche ihm gesagt hätten, sie gingen nie wieder nach Bremen, wo sie Monate lang auf die Zahlung der Fracht hätten warten müssen. Ein jeder der Herren möge nach seinen eigenen persönlichen Erfahrungen Recht haben. — Der Hauptvortrag unserer Weserhäfen bestehe allerdings in den billigeren Kosten im Vergleich zu andern Nordseehäfen, und müssen wir auch fernerhin darnach trachten, dieselben zu erhalten, aber auch diejenigen Unzulänglichkeiten, welche in unseren sonstigen Einrichtungen liegen, zu beseitigen suchen. Herr Drütert habe das Bedenken, daß die Deposition das Geschäft von hier weg und nach Brate und Bremerhaven treiben würde. Da müsse Redner aber doch darauf aufmerksam machen, daß an andern deutschen Seeplätzen einfach die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs gelten, nach welchen der Empfänger sogleich zu bezahlen habe. Werden die Connossemente dagegen auf Bremen ausgestellt, so werde nur in einzelnen Fällen eine Deposition verlangt und die Regulirung finde sich später. Sodann habe derselbe Herr mit lebhafter Betonung hervorgehoben, daß der Nachsatz in der Mittheilung, wonach das Nähere des Depositionsverfahrens im Wege des Regulativs zwischen dem Senat und der Handelskammer zu ordnen sei, die größten Bedenken hervorriefe. Auch andere Redner haben sich in diesem Sinne geäußert. Diese Bedenken erscheinen ihm durchaus unbegründet. Es stehe gesetzlich fest, daß zwischen dem Senate und der Handelskammer im Wege des Regulativs Einrichtungen, welche den Handel betreffen und bei denen die Staatscasse nicht berührt werde, getroffen werden könnten und das treffe hier gerade zu. Senat und Handelskammer können aber natürlich an der Vorschrift des § 12 nichts weiter ändern, wie dies irrtümlich selbst Herr Höpken angenommen habe. Es handle sich nur um die Modalitäten der Deposition, ob diese auf Buch oder Schein und wie sie auf die leichteste Weise zu geschehen habe. Der Bank werde damit durchaus kein besonderer Einfluß zugewendet oder eine Controlle übertragen. Es bedürfe nur einer Formalität, die richtig begriffen werden müsse. Etwas Derartiges könne nicht in das Gesetz aufgenommen werden, da vielleicht schon nach sechs Wochen eine Aenderung vorgenommen werden müßte. Den Vorschlag auf eine neue Commission würde er gern unter-

stützen, wenn er überzeugt wäre, daß dann mit völliger Sicherheit das Rechte getroffen werde. Seiner Ansicht nach sei die Sache schon so geprüft, daß er wohl behaupten dürfe, sie sei spruchreif und so hoffe er, daß die Bürgerschaft in einer Weise entscheide, welche für unsern Handel am zuträglichsten sei. Mit dem Vorschlage des Herrn Backhaus, daß auf Grund einer Bescheinigung der Bremerhavener Spediture die Fracht nach Ablieferung vom Schiffe erfolgen könne, werde das Princip umgestoßen und das Geschäft nach Bremerhaven verlegt. Dazu sei aber auch nicht Zeit. Es sei nicht wohl thunlich, auf Deck des Seeschiffes, wenn die Waare auf den Kahn überladen werden solle, dies zu untersuchen. Das könnte wohl geschehen, wenn die Waare per Eisenbahn heraufbefördert würde. Er sei und bleibe der Meinung, daß es am besten sei, den ursprünglichen Antrag anzunehmen, indem dabei keine Gefahr vorhanden und man allen Verhältnissen gerecht werde.

Herr Bagelmann beantragte

Schluß der Debatte.

Angeschrieben als Redner waren noch die Herren: Synedicus v. Kengerke, J. G. Höpken, Joh. Höpken, Kilmann und Richter Kestenius.

Der Schluß wurde angenommen und ordnete sodann der Herr Präsident die Reihenfolge der Abstimmungen.

Es wurde zunächst über den Antrag des Herrn Backhaus auf Niedersetzung einer Commission abgestimmt, da das Resultat jedoch zweifelhaft blieb, so wurde zur namentlichen Abstimmung geschritten.

Es erklärten sich darnach für den Antrag mit Ja die Herren:

Abami, Dr. H.	Weinershagen, Dr.
Allen, Diedr.	Wenke, Wern.
Backhaus, W.	Nolze, L. C.
Bayer, Herrn.	Ordemann, N. W.
Bernhard, J. H.	Plezer, Dr. Aug. Friedr.
Vortfeldt, C.	Schmidt, J. H.
Dralle, Rudw.	Schönfelder, Chr.
Dubbers, J. C.	Schröder, H. H.
Chmck, J. G.	Segelfen, Joh.
Eisenhardt, S. C. W.	Emit, J. H.
Falkenburg, J.	Stachow, Dr. Jul.
Finke, J. G. W.	Stegmann, H. D.
Garbade, Theodor.	Steinhäuser, Aug.
Grelle, Martin.	Strömann, Chr.
Helfer, G. F. W.	Stümke, F.
Höpken, J. G.	Stürke, Nicol.
Hieselbach, Dr. S. Th.	Tecklenborg, Franz.
Klingenberg, C.	Tetens, Dr. C. H. H.
Lahmann, A.	Weiland, J. H.
Lübben, Friedr. Georg.	Wildens, Dr. med. H.
Lürman, Joh. Th.	Wulstein, J. W.
Marsfeldt, B. H.	Zenke, J. C.

Gegen den Antrag mit Nein die Herren:

Arens, Joh. Th.	Blöte, C. H.
Bagelmann, Gottfr.	Boiffelier, Amtsass. Dr.
Bechtel, Heinr.	Bünemann, H. F. W. H.

Cäfar, C. A.  
 Drüner, J. H.  
 Faber, A. H.  
 Feldmann, Dr. J. D.  
 von Fischer, H.  
 Focke, Heintz.  
 Frize, Phil. Richard.  
 Gerdes, H. C.  
 Gildemeister, M. W. C.  
 Gröning, Dr. Amtm.  
 Hauschildt, A. G.  
 Heineken, Dr. Chr.  
 Hertzberg, M. Prof.  
 Heye, G. Friedr.  
 Heyman, C. von  
 Hoffmann, L. F.  
 Höpfen, Joh.  
 Knoop, Daniel.

Rosenberg, H. W. A.  
 Kulenkampff, J. Ed.  
 Lampe, H. J.  
 v. Lengerke, Synd.  
 Lönning, Dr. Secr. G. A.  
 Lüllmann, Joh. Chr.  
 Meier, Dr. Herm. Herm.  
 Meier, Dr. Friedr.  
 Müller, Eduard.  
 Nielsen, Ferd. jun.  
 Noltenius, Richter Dr.  
 Plump, H. C. G.  
 Rademacher, J. D. C.  
 Riesch, Heinrich.  
 Rodewald, C.  
 Ruyter, J. L.  
 Vietor, J. C.  
 Walte, J. F.

Dunke, Thom.  
 Ebell, L.  
 Engelken, Dieder.  
 Fehlbehr, H. F.  
 Greve, C.  
 Haake, H. W. jun.  
 Hagens, Claus.  
 Hauschild, H. M.  
 Helmken, J. D.  
 von Holz, J. F.  
 Junge, F. Lürs Sohn.  
 Kirchhoff, J. H. C.  
 Klatte Diederich.  
 Kührtmann, J.  
 Bachmund, H.  
 Lange, M.  
 Leppert, G.  
 Meyer, Conrad.

Meyer, Friedr. Wilh.  
 Meinken, J.  
 Mox, Prof.  
 Müller, Heintz.  
 Ofenbrück, L. W. J.  
 Delrichs, Notar Dr.  
 Pauli, Dr.  
 Pauls, J. H.  
 Philippi, J. F.  
 Rathkamp, G.  
 Riegelmann, H. G.  
 Rohlf's, Dr. G. H.  
 Ropers, J. H.  
 Schmidt, Chr.  
 Ulrichs, H. F.  
 Walte, G. W.  
 Waltjen, Carsten.  
 Weber, M. C. F.

Entschuldigt waren die Herren:

Buff, C. F. C.  
 Frize, Johs.  
 Gröning, Dr. Herm.  
 Hellenberg, H. C. M.  
 Ihlder, H.  
 Richtenberg, R.  
 Menke, Dr. H. T.

Meyer, Eduard.  
 Noltenius, C. H.  
 Pavenstedt, Edm.  
 Schumacher, Dr. A.  
 Traub, C. C. W.  
 von Vangerow, L.

Ohne Entschuldigung abwesend die Herren:

Albers, J. G.  
 Albers, Dr. H.  
 Arndt, Chr.  
 Numund, Albert.  
 Borchers, A.

Brededorst, J. D.  
 Bremermann, Friedr.  
 Colberg, A. H. W.  
 Droste, Amtmann Dr.  
 Dabbers, J. C.

Herr Präsident verkündete das Resultat der Abstimmung dahin, daß sich 44 Stimmen für den Antrag, 42 dagegen erklärt hätten; derselbe sei also angenommen.

Es erfolgte nun die

Wahl der Commission zur nochmaligen Prüfung des Gesekentwurfs wegen Löschung der Seeschiffe u. s. w.

und wurden gewählt die Herren Vietor, Bachhaus, Drüner, Dr. Kieselbach und Buff.

Nachdem alsdann die Beschlüsse verlesen und ihrer Fassung nach genehmigt waren, wurde die Sitzung um 10 Uhr geschlossen.

