

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1876

Commissions-Bericht

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Commissions-Bericht

die Schifffahrtszeichen auf der Unterweser betreffend.

Die Bürgerschaft hat der Commission den Auftrag ertheilt:

zu prüfen, ob die Forterhebung der Schifffahrtsabgabe dem Artikel 54 der Reichsverfassung widerspricht oder eventuell durch Aenderung des Gesetzes dasselbe in Einklang mit der Reichsverfassung gebracht werden könne und sodann der Bürgerschaft eine Antwort auf die Mittheilungen des Senats, S. 239 und S. 243 der Verhandlungen, in Vorschlag zu bringen.

An den Verhandlungen der Commission hat der Commissar des Senats für den Vertrag wegen der Schifffahrtszeichen, Herr Senator Gildemeister theilgenommen.

Vom Präsidenten der Bürgerschaft war der Commission auf Wunsch der Handelskammer eine Eingabe hiesiger Schiffsmakler, worin dieselben sich gegen die Schifffahrtsabgabe aussprechen, überwiesen worden.

Bei Inangriffnahme der beiden ersten Theile des Commissions, welche die rechtliche Frage betreffen, stellte es sich heraus, daß es wünschenswerth sei, das in den Verhandlungen der Bürgerschaft enthaltene mit dem sonst zugänglichen Material zur Beurtheilung der Frage zu vervollständigen, was seitens des Herrn Commissars des Senats durch Mittheilung von Archivacten des Senats in dankenswerther Weise bewirkt wurde. Zur Einsicht und Bericht-erstattung über das so vervollständigte Material und der sich daraus ergebenden rechtlichen Sachlage ernannte die Commission zunächst eine Subcommission. Desgleichen verwies sie die gleich Anfangs in die Debatte gezogene Frage, ob und in welcher Weise der nach der Weser bestimmte Schiffer es ermöglichen könne, sich der Entrichtung der Schifffahrtsabgabe zu entziehen, an eine andere Subcommission, welche beauftragt würde, darüber vom kaufmännischen Standpunct aus zu berichten.

Beide Subcommissionen haben eingehende Berichte erstattet. Diejenige, welche die kaufmännischen Fragen zu erwägen hatte, ist jedoch zu einer Einigung nicht gekommen, die unentschieden gebliebene Controverse ergiebt sich aus Nachstehendem.

Von der einen Seite wurde ein umfassendes schriftliches Referat erstattet, welches darauf hinausläuft, eine Umgehung der Schifffahrtsabgabe sei sehr wohl möglich und in demselben Maße mehr und mehr zu gewärtigen, wie das Rhedereigenschaft sich durch die Verhältnisse gezwungen sehe, auch den kleinsten Vortheil nicht zu verschmähen; durch Forterhebung der Abgabe werde die bremische Rhederei und Kaufmannschaft dahin gedrängt, behufs Umgehung der Abgabe ihre Schiffe bei nichtbremischen Registerbehörden eintragen zu lassen, und nichtbremische Weserhäfen zum Nachtheile Bremerhavens zu benutzen; der Bremer Staat könne dadurch in die Lage kommen, das, was er aus der Schifffahrtsabgabe noch herauspresse, durch Mindereinnahme aus den Hafenanstalten wieder einzubüßen.

Von der anderen Seite wurden diese Befürchtungen als unbegründet bezeichnet und dagegen namentlich angeführt, die Umgehung der Abgabe seitens der Bremer Rheder und Kaufleute sei mit so schwerfälligen und unsympathischen Maßregeln verknüpft, der dadurch zu erlangende Nutzen so unbedeutend, daß eine solche nicht zu befürchten stehe; für diese letztere Ansicht spreche auch die Erfahrung, denn die bezeichnete Möglichkeit der Umgehung beruhe nicht auf in neuerer Zeit eingetretene Verhältnisse, sei vielmehr immer vorhanden gewesen, aber weder früher noch jetzt ausgenutzt worden.

Die Subcommission, welcher die Begutachtung der rechtlichen Frage übertragen war, hatte sich über ihre Ansicht geeinigt. Aus dem erstatteten Referat ergab sich die Ansicht, daß der bremische Staat sich nicht in der Lage befinde, das Gesetz, die Schifffahrtsabgabe betreffend, gleichmäßig auf die Schiffe aller deutschen Bundesstaaten anzuwenden, daß also, da eine solche gleichmäßige Behandlung durch Artikel 54 der Reichsverfassung vorgeschrieben ist, die Ausföhrung des Gesetzes im Widerspruch mit der Reichsverfassung stehe, ein Widerspruch, der auch durch eine Aenderung des Gesetzes nicht wohl zu beseitigen sei, weshalb dasselbe aufgehoben werden müsse.

Nach eingehender Debatte schloß sich die Commission

dieser Ansicht einstimmig an, und hat also der Bürgerschaft in Erledigung der beiden ersten Theile ihres Commissoriums zu berichten, daß ihres Erachtens die Forterhebung der jetzigen Schifffahrtsabgabe dem Artikel 54 der Reichsverfassung widerspricht und auch durch eine Aenderung des Gesetzes dasselbe nicht in Einklang mit der Reichsverfassung zu bringen ist.

Einer ausführlichen Motivirung glaubt die Commission sich enthalten zu können, da sie annehmen darf, daß die Bürgerschaft in ihrer großen Majorität bereits die Ansicht theilt, daß der jetzige Zustand unhaltbar ist.

Die Commission will zu diesem Theile des Berichts nur noch constatiren, wie auch darüber Einstimmigkeit geherrscht hat, daß möglichst ehe das Gesetz, die Schifffahrtsabgabe betreffend, aufgehoben wird, etwas Anderes an dessen Stelle zu setzen ist, um den Ausfall im Staatsbudget zu decken. Ebenso war sich die Commission darin einig, daß ein Vorschlag darüber, auf welche Weise die Ausgaben für das Tonnen- und Wakenwesen für den Fall des definitiven Scheiterns des Vertrags mit Preußen und Oldenburg zu

decken seien, nicht zu ihrer Competenz gehöre; sie glaubte, dies der Bürgerschaft überlassen zu müssen, obgleich die Ueberzeugung, daß ein solcher unentbehrlicher Ersatz wohl gefunden werden könne, sich in der Debatte der Commission vielseitig kundgegeben hat.

Bei Berathung des zweiten Theiles des Commissoriums, den Vorschlag einer Antwort an den Senat auf dessen Mittheilungen vom 7. und 17. Mai konnte die Commission zu einem einmüthigen Beschluß nicht gelangen; die Meinungen gingen hier auseinander; dieses Auftrags erledigt sich die Commission daher durch die Ueberreichung der beifolgenden Berichte der Majorität von 5 Mitgliedern, der Minorität von 3 Mitgliedern und eines Separatberichtes von Herrn D. Thyen. Sämmtliche Berichte schließen mit Anträgen an die Bürgerschaft, über welche dieselbe sich zu entscheiden haben wird.

Bremen, im November 1876.

Die Commission.

Bericht der Majorität.

Nachdem die Commission sich über den Vorschlag einer Antwort an den Senat auf dessen Mittheilungen vom 23. und 29. Mai, Seite 239 und 243 der Verhandlungen nicht hat einigen können, beehrt sich die aus fünf Mitgliedern bestehende Majorität der Commission der Bürgerschaft des- bezüglich Folgendes vorzutragen:

In seiner Mittheilung vom 29. Mai (S. 243 der Verhandlungen) beantragt der Senat, das Gesetz, die bremische Seeschiffahrtsabgabe betreffend, mit dem 1. Januar 1877 aufzuheben. —

Obgleich die Commission der Ansicht ist, daß dies Gesetz auf die Dauer nicht zu halten ist, kann sie die Aufhebung desselben nicht empfehlen, so lange nicht etwas Anderes an dessen Stelle gesetzt ist, denn einerseits müssen die Seeschiffahrtszeichen im Interesse des Verkehrs auch ferner unterhalten werden, und andererseits bedarf das Staatsbudget eines sofortigen Ersatzes für den Ausfall, den die Aufhebung des Gesetzes in den Einnahmen herbeiführen würde. Es darf füglich angenommen werden, daß das Gesetz aufrecht erhalten werden kann, bis Senat und Bürgerschaft sich über einen solchen Ersatz geeinigt haben.

Solchen Ersatz kann der Vertrag mit Preußen und Oldenburg nur dann bieten, wenn es gelingt, die von der Bürgerschaft bereits zweimal beanstandeten unzumuthbaren und lästigen Bedingungen daraus zu entfernen. Durch ihre Beschlüsse vom 7. und 17. Mai hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, dazu die Vermittlung des Reichskanzlers in Anspruch zu nehmen. Die Commission ist entschieden der Ansicht, daß es bei allerseits gutem Willen gelingen wird, auf diese Weise die Vertrags-Angelegenheit in befriedigender Weise zum Abschluß zu bringen.

In seiner Antwort auf den letzten Beschluß der Bürgerschaft vermißt aber der Senat nach Ausweis seiner Mittheilung vom 23. Mai (S. 239 der Verhandlungen) eine klare Bezeichnung des Gegenstandes der von der Bürgerschaft gewünschten Verhandlung mit dem Reichskanzler und macht diesem Mangel gegenüber drei Wege namhaft, auf welchen die Anknüpfung solcher Verhandlung gedacht werden könnte,

erklärt dann aber, in welchem Sinne der Antrag der Bürgerschaft auch verstanden sein möge, keiner jener Wege könne betreten werden; eine Wiederanknüpfung der Verhandlungen mit dem Reichskanzler sei unmöglich.

Diese Behauptung bildet den Kernpunkt der Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Senat und der Bürgerschaft!

Die Commission ist der Meinung, die Bürgerschaft sollte sich nicht dabei beruhigen, sie glaubt ihrerseits, daß sich auf jedem der drei vom Senate angegebenen Wege eine Verstärkung und Erreichung der Wünsche Bremens erzielen lassen wird, wenn der Senat nur einen derselben einschlagen wollte.

Die Commission hält es indeß bei der gedrängten Kürze des betreffenden Beschlusses der Bürgerschaft vom 17. Mai und Angesichts des Mangels an klarer Bezeichnung des Gegenstandes der von der Bürgerschaft gewünschten Verhandlung mit dem Reichskanzler, welchen der Senat empfindet, zweckmäßig, der Bürgerschaft zu empfehlen, die Gründe, welche für sie bei Ablehnung des Vertrags maßgebend gewesen sind, und die Wünsche, welche sie bei Anrufung der Vermittlung des Reichskanzlers für erreichbar hält, dem Senat nochmals vorzutragen, woraus sich dann die Tendenz der Verhandlungen, welche die Bürgerschaft vorgenommen zu sehen wünscht, klar ergeben wird. Die Commission will deshalb, gestützt auf die Verhandlungen in der Bürgerschaft vom 7. und 17. Mai und unterstützt durch ihre Kenntniß der Ansichten der in Frage stehenden Majorität der Bürgerschaft, die betreffenden Wünsche der Bürgerschaft in nachstehendem zusammenfassen und der Bürgerschaft anheimgeben, dem Senat zu erklären, ob und wie weit sie mit der Auffassung der Commission einverstanden ist.

Der Vertrag mit Preußen und Oldenburg wegen der Unterweserschiffahrtszeichen hat in folgenden wesentlichen Punkten völlige Zustimmung gefunden:

1. In der Erhebung einer Abgabe behufs Deckung der Unterhaltungskosten jener Zeichen von allen die Weser eintommenden Schiffen.

2. In der Normirung der Abgabe und der Bestimmung über den Höchstbetrag derselben.
3. In der Vereinbarung über die zukünftige Verwaltung.
4. In der unentgeltlichen Uebergabe der sämmtlich von Bremen angeschafften Zeichen an die neue Verwaltung.

Auch soll auf die Rückzahlung der Kosten der Auslegung des Außenleuchtschiffes verzichtet werden, obgleich in dem betreffenden, der Bürgerschaft vom Senate am 7. Juli 1874 vorgelegten Bericht gesagt ist: es dürfe erwartet werden, wenn Bremen diese Kosten jetzt trage, resp. vorschieße, würden dieselben demnächst zur Erstattung gelangen.

Dagegen wurden folgende Bestimmungen der Art. 2, 3 und 5 des Vertrages entschieden beanstandet:

- I. Art. 2 bestimmt: so weit der Ertrag der Abgabe zur Deckung der Unterhaltungskosten der Zeichen nicht ausreicht, sollen diese aus Beiträgen bestritten werden, von denen Bremen $\frac{9}{10}$, Preußen und Oldenburg je $\frac{1}{20}$ übernehmen!

Diese Bestimmung war in den von der Bürgerschaft genehmigten Grundzügen nicht enthalten, würde andernfalls wahrscheinlich schon damals Anfechtung erfahren haben, weil einerseits Bremen damit ein zu großer Antheil bei solchen außergewöhnlichen Leistungen zugemuthet wird, und weil andererseits die Erhebung dieses so sehr geringen Beitrags der beiden Nachbarstaaten die Gefahr in sich schließt, daß eintretenden Falls die Herstellung oder Wiederherstellung nothwendiger Zeichen, da dieselbe an die Zustimmung von drei Staaten geknüpft ist, sehr verzögert und unter Umständen ganz verhindert werden kann. So wenig die Zahl der Schiffe, welche die Weser einlaufen, wie die Leistungsfähigkeit Bremens den beiden anderen Staaten gegenüber entspricht dem Verhältniß von $\frac{9}{10}$ für Bremen und $\frac{1}{20}$ für jeden der beiden anderen Staaten, die darin liegende Benachtheiligung Bremens ist um so ungerechter, weil Bremen bisher die Herstellungskosten der Schifffahrtszeichen allein getragen und eine Abgabe nur für die Unterhaltungskosten erhoben hat. Dieser Umstand hätte vielmehr einen Grund für eine bevorzugte Behandlung Bremens abgeben sollen.

Im Jahre 1866, dem letzten Jahre, in welchem es Preussische, Oldenburgische und Bremische Schiffe gegeben hat, liefen in die Weser ein: 1020 Preussische, 455 Oldenburgische und 443 Bremische Schiffe. Wenn nun auch die Tragfähigkeit dieser 443 Bremischen Schiffe weit größer war, als die der 1475 der beiden anderen Staaten zusammen genommen, so erreicht das Verhältniß der Tragfähigkeit doch noch lange nicht das von $\frac{9}{10}$ zu $\frac{1}{10}$ und überdies ist die Größe des Schiffes keineswegs der allein richtige Maßstab für den Nutzen, welchen die Schifffahrtszeichen den Schiffen bieten. Eben so wenig ist das Gewicht oder der Werth, der durch die Schiffe angebrachten Waaren allein dafür entscheidend; wenn daher gesagt wird, von den auf der Weser angebrachten Waaren seien $\frac{9}{10}$ für Bremen bestimmt und deshalb sei dieser Maßstab gewählt, so ist auch dies verkehrt und zwar nicht allein im Princip, sondern auch weil dabei in Betracht zu ziehen ist, daß ein sehr stark in's Gewicht fallender Theil dieser Waaren nur an Bremische

Spediteure adressirt ist, also nicht für Bremen, sondern lediglich über Bremen, für preussische oder sonstige inländische Rechnung eingeführt wird. Es darf dabei auch nicht übersehen werden, daß die Einfuhr nach den preussischen und oldenburgischen Weserhäfen Geestemünde, Nordenhamm, Esfleth und Brake in der letzten Zeit sehr zugenommen hat und ferner zunehmen wird, in demselben Maße, wie seitens der beiden Nachbarstaaten jetzt mehr als früher (zu unserer Dankverpflichtung) für Verbesserung ihres Häfen- und Eisenbahnwesens gesorgt wird.

Indeß ist diese finanzielle Benachtheiligung Bremens nicht der alleinige und maßgebende Grund, welcher den Art. 2 unannehmbar macht.

Der Umstand, daß drei deutsche Staaten, jeder mit einem liberum veto begabt, gefragt werden und ihre Zustimmung geben müssen, ehe in den durchaus nicht so unwahrscheinlichen Fällen, in denen die Kosten den Ertrag der Abgabe überschreiten, die Wiederherstellung oder Neuanschaffung der Zeichen vorgenommen werden kann, ist so bedenklich, — was solche Anfrage und Zustimmung bedeutet, beweist die achtjährige Dauer der Verhandlungen über diesen Vertrag, — daß die ordnungsmäßige Instandhaltung der Zeichen auf das Wesentlichste dadurch in Frage gestellt wird. Ein oldenburgisches nicht so gar unwahrscheinliches Nein, hat für die Verhinderung einer Anlage, obgleich es nur für $\frac{1}{20}$ des Betrages abgegeben wird, gerade hinlänglich Macht Bremens Stimme für $\frac{18}{20}$ des Betrages vollständig lahm zu legen. Die Erschwerung in der ordnungsmäßigen Verwaltung, welche Bremen durch den preussischen und oldenburgischen Antheil von je $\frac{1}{20}$ erwächst, ist so groß und die Ersparung dagegen so gering, daß es im Interesse rascher Ausführung von außergewöhnlichen das beregte Maß übersteigenden Reparaturen und Verbesserungen richtiger erscheint, wenn Bremen auch auf jene 2mal $\frac{1}{20}$ Beiträge verzichtet und zu seinem $\frac{9}{10}$ auch noch das fehlende $\frac{1}{10}$ übernimmt. Es dürfte auch völlig zulässig sein, solche außerordentliche Leistungen in so fern durch die Abgabe zu decken, als aus dem Ertrage die Verzinsung und Amortisation derselben bestritten wird. Wenn lediglich die Kosten der Unterweser-Schifffahrtszeichen zu decken sind, wird die Abgabe auch für eine solche Verzinsung und Amortisation ausreichen. Der Bremer Staat würde also nur in Vorriß zu treten haben. Die Bürgerschaft hat schon bei Beginn der Verhandlungen im Jahre 1868 hervorgehoben, daß ein solcher Modus zweckmäßig sein würde.

II. Art. 3. Zieht die Strandbefestigungsarbeiten auf Wangerooge, mit deren Ausführung das Reich beschäftigt ist, in den Bereich der Abmachungen.

Bei dem langamen Gang der Verhandlungen ist es dem Senate zweckmäßig erschienen, behufs Beschleunigung der Seezeichenfrage, diese von Preußen angeregte Angelegenheit gleichzeitig zu regeln. So weit sich dieselben auf das Verhältniß Oldenburgs als Besitzer Wangerooges zum Reich beziehen, ist bremischerseits nichts dagegen einzuwenden, obgleich es befremden muß, daß hier Leistungen des Reichs und Uebernahmen seitens des Reichs vorausgesetzt sind, während das Reich selbst nicht mit pactirt hat. Anstoß

erregt nur die, durch die Nr. 2 dieses Artikels festgestellte Belastung Bremens mit einem Betrage zu den Sicherungsbauten auf Wangerooge von ca. *Mz* 200,000 — und außerdem jährlich bis $\frac{1}{3}$ von *Mz* 4000 — für Reparaturkosten und ferner weitere jährliche bis *Mz* 6000 — für dieselben Reparaturkosten, welche letztere aus dem Ertrage der Abgabe entnommen und zusammen mit den *Mz* 4000, wenn lange Jahre keine Reparaturbedürfnisse vorhanden sind, bis auf *Mz* 100,000 — aufsummen sollen um bei späterem Bedarf verwandt zu werden.

Einerseits ist es ungerecht, daß Bremen, welches an den Sicherungsbauten auf Wangerooge nicht mehr Interesse hat, wie jeder andere deutsche Staat, Angesichts der großen Leistung, welche es durch die kostenlose Uebergabe der Weserzeichen so schon erfüllt, nun auch noch für diese Inselbefestigungsbauten eine so große Summe zahlen soll, während seine Finanzen bereits für andere dem allgemeinen Verkehr dienende Schiffahrtsanstalten schon übermäßig in Anspruch genommen sind, und andererseits ist es nicht allein ungerecht, sondern auch reichsverfassungswidrig, die Schiffe, welche die Weser einlaufen, mit einem Theil der Unterhaltungskosten jener Wangerooger Sicherheitsbauten zu belasten. Ungerecht, weil die Schiffe, welche die Weser einlaufen, außerdem schon in weit höherem Grade, als es auf irgend einem anderen deutschen Flußrevier der Fall ist, zu den Kosten der betreffenden Anstalten herangezogen werden sollen, nämlich gerade so weit, wie die Reichsverfassung es zuläßt, bis zum ganzen Betrage derselben; reichsverfassungswidrig, weil Art. 54 der Reichsverfassung verbietet, Abgaben über den Betrag der Kosten der betreffenden Anstalten hinaus zu erheben.

Wäre die Belastung der Schiffe mit den Sicherungsbauten auf Wangerooge zulässig, so könnte gar der ganze Betrag derselben von über *Mz* 1,500,000 den Schiffen, welche die Weser einlaufen, aufgebürdet werden. Weshalb gerade jährlich mit *Mz* 10,000 aufsumme *Mz* 100,000 gewählt sind, ist nicht ersichtlich, ebensowenig, wie überhaupt ein so großes Reparaturbedürfniß nachgewiesen ist. Die Summe von *Mz* 6000 jährlich ist an sich unbedeutend, wird aber bedeutend, wenn jährlich so viel weniger für die Unterhaltung der Seezeichen verwandt werden kann. Allerdings soll diese Summe nur aus der Abgabe bezahlt werden, wenn sich ein solcher Ueberschuß ergibt, aber wenn die Bestimmung einen Sinn haben soll, muß die Verwaltung auf die Erzielung dieses Ueberschusses Bedacht nehmen, während die Erzielung von Ueberschüssen durch die Reichsverfassung verboten ist, denn Artikel 54 sagt:

„Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben dürfen die zur Unterhaltung und Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.“

Es darf also kein Ueberschuß erzielt werden und noch weniger derselbe durch 10 Jahre hindurch aufsummen, um dann für heterogene Zwecke verwandt zu werden. Die Sicherungsbauten auf Wangerooge können unmöglich angesehen werden als Anstalten, bestimmt zur Erleichterung

des Verkehrs auf der hier zur Frage stehenden natürlichen Wasserstraße „der Weser.“ Es sind diese Bauten vorgenommen, um den deutschen Kriegshafen an der Jade vor Verlandung und die hinter Wangerooge liegenden oldenburgischen Deiche vor zu starkem Andrang der Meeresfluth zu schützen. Weder die Weserschifffahrtszeichen noch auch die hier durchaus nicht zur Frage gehörenden Nordseeschifffahrtszeichen auf Wangerooge bedurften solcher Schutzwerke, denn diese standen sicher genug und würden entgegengesetzten Falles mit weit geringeren Mitteln zu erhalten und zu ersetzen gewesen sein. Wenn ganz Wangerooge vom Meere überfluthet würde, würden sicherlich noch Sandbänke genug übrig bleiben, um die Nordseeschifffahrtszeichen darauf mit geringeren Kosten zu errichten, als jetzt für die Sicherungsbauten der Insel zu anderen Zwecken ausgegeben werden. Ein Bedürfniß für die Erhaltung der Weserschifffahrtszeichen hat die Bauten auf Wangerooge also nicht veranlaßt, es sind keine Anstalten oder Anlagen zur Erleichterung des Verkehrs auf der Weser, es darf dafür auch die Weserschiffahrt nicht belastet werden ohne gegen die Reichsverfassung zu verstoßen.

III. Art. 5, dessen Bestimmungen der Bürgerkraft ebenfalls bei Genehmigung der Grundzüge nicht bekannt waren, sagt in seinem ersten Theile:

„der Vertrag erlischt, wenn das Feuer- und Batengeld wieder aufgehoben werden sollte.“

Es ist nicht ersichtlich, wer diese Aufhebung anordnen darf oder kann. Wenn dies von dem Beschluß jedes der vertragenden Staaten abhängig ist, stehen nach der Kündigung dieselben langjährigen Verhandlungen in Aussicht, welche jetzt im Gange sind, oder Bremen muß, um die Schiffahrt aufrecht zu erhalten, die Kosten auf seine Rechnung übernehmen. Diese Bestimmung ist daher sehr gefährlich und es ist zu wünschen, daß nur eine Verfügung der Reichsregierung die Abgabe aufheben darf, denn nur dann kann auf anderweitige Instandhaltung der Zeichen mit Sicherheit gerechnet werden, ohne Bremen zu stark zu belasten.

Ferner bestimmt dieser Artikel in seinem letzten Absatz, daß nach der Aufhebung der Abgabe die bisherigen Verpflichtungen in Bezug auf die Unterhaltung der Weserschifffahrtszeichen wieder in Kraft treten. Dies würde einen Sinn haben, wenn solche Verpflichtungen existirten; da das nicht der Fall ist, giebt diese Bestimmung, wenn sie zur Frage kommt, ganz sicher zu Zweifeln und Streitfragen Anlaß, welche auf alle Fälle vermieden werden müssen. Bremen muß sich gegen diese Bestimmungen um so mehr sträuben, als nur bremische Verpflichtungen gemeint sein können, denn Preußen und Oldenburg haben für die Weserschifffahrtszeichen niemals etwas anderes gethan, als aus denselben für ihre Schiffe unentgeltlichen Nutzen zu ziehen von einer bisherigen Verpflichtung Oldenburg's und Preußen's zur Unterhaltung der Zeichen kann also keinesfalls die Rede sein. Eine bremische Verpflichtung wird vom Senat, wie von der Bürgerkraft bestritten, während Preußen eine solche im Beginn der Verhandlungen allerdings als existent bezeichnet hat. Bremen hat dagegen remonstrirt, aber die Controverse ist unentschieden

geblieben, sie bleibt bestehen und Preußens Behauptung gewinnt an Gewicht, wenn diese Bedingung des Vertrages angenommen wird. —

Dies sind die Bedenken, welche nicht zurückgewiesen werden können; es würde demnach dem Vertrage bremischerseits nur dann zugestimmt werden können, wenn:

- I. Im Art. 2 die Worte am Schlusse „aus Beiträgen bestritten werden, von denen Bremen $\frac{9}{10}$, Preußen und Oldenburg je $\frac{1}{20}$ übernehmen“ im Sinne der vorstehend geäußerten Wünsche abgeändert würden.
- II. Im Art. 3 die gesperrt gedruckten Worte „so weit sie nicht nach Nr. 2 dieses Artikels den vertragenden Staaten zur Last fallen“ und die ganze Bestimmung in Nr. 2 dieses Artikels gestrichen würden.
- III. Der Art. 5 im Sinne der vorstehend geäußerten Wünsche abgeändert würde.

Da der Vertrag unperfect zu werden vom Preussischen Abgeordneten-Hause genehmigt werden muß, dieses aber wesentliche Bedenken geäußert hat und erst im nächsten Jahre wieder zusammentritt, so würde auch der Zustimmung dieses Factoren vorgearbeitet und die Zeit welche zur Verfügung ist ausgenutzt werden können, wenn der Senat sich veranlaßt sehen könnte, die Vermittlung des Reichskanzlers in Anspruch zu nehmen um die geäußerten Bedenken zu beseitigen.

Der Senat hält dem zwar bisher entgegen, daß der Vertrag unter Vermittlung des Reichskanzlers zu Stande gekommen sei — eine Versicherung, welche nicht bezweifelt werden kann, obgleich es aus dem Vertrage nicht hervorgeht, denn wie schon bemerkt, hat das Reich in dem Vertrage nicht mit pactirt, für die großen Leistungen, welche dem Reiche darin angefohlen werden, ist dessen Zustimmung offen gehalten, — der Senat sagt, daß es deßhalb formell kaum zu motiviren sein würde eine Vermittlung des Reichskanzlers in entgegengesetzter Richtung anzurufen. Eine entgegengesetzte Richtung kann aber in den Wünschen der Bürgerschaft nicht gefunden werden, dieselbe wünscht nur eine zweckmäßigere Regelung der Bestimmungen des Vertrages und den Wegfall der für Bremen zu drückenden Beiträge für Wangerooge. Es ist zu beklagen, daß der Senat es für zweckmäßig erachtet hat, die Abmachung wegen Wangerooge gleichzeitig mit der über die Weserschifffahrtszeichen zu regeln, der Zweck, den der Senat damit verfolgte, ist in das Gegentheil umgeschlagen, die Wangerooger Angelegenheit hat die Regelung der Weserschifffahrtszeichen-Angelegenheit verzögert und bildet noch heute den Stein des Anstoßes.

Der Senat macht selbst kein Hehl daraus, daß die jetzigen Bestimmungen des Vertrages der Gerechtigkeit so wenig wie seinen Wünschen entsprechen, vielmehr nur von ihm zugegeben wurden, weil günstigere Bedingungen nicht zu erreichen waren. Der Senat hat sich aber die Zustimmung der Bürgerschaft vorbehalten und ist, da diese abgelehnt hat, nun in eine ganz andere Position gebracht! es ist nicht einzusehen, daß es demselben unmöglich ist, diese veränderte Sachlage geltend zu machen. Wenn der Senat anführt, daß die Bürgerschaft die Grundzüge des Vertrages vor 3 Jahren

genehmigt habe, so ist darauf aufmerksam zu machen, daß in den damals vom Senat vorgelegten Grundzügen eine weit geringere Beitragsquote Bremens für Wangerooge gefordert wurde, von einer Betheiligung Bremens an den Reparaturkosten und von einem Aufsummen des Beitrags aus der Abgabe keine Rede war und daß ferner die beanstandeten Bestimmungen der Art. 2 und 5 ebenso wenig vorgelegt oder auch nur annähernd erwähnt sind. Diese Abweichungen von den Grundzügen sind äußerst gewichtig und wohl geeignet die Bedenken der Bürgerschaft in so hohem Grade anzuregen, daß sie dieselben nicht zum Schweigen zu bringen vermag.

Der Senat sagt gegenüber dem von der Bürgerschaft bezeichneten Widerspruch mit der Reichsverfassung, daß er denselben nicht erkennen könne, aber der Senat giebt zu, wenn er die Ansicht der Bürgerschaft theile, würde er seine Zustimmung gleichfalls versagt haben; es folgt daraus, daß die Bürgerschaft, da sie ihrerseits einen Widerspruch mit der Reichsverfassung erkennt, dem Vertrage nicht zustimmen kann und wünschen muß, daß ihre Ansicht der Reichsregierung kund werde und bei derselben Abhilfe finde. Die Sicherheitsbauten auf Wangerooge, welche in dieser Hinsicht wie überhaupt vornehmlich die Bedenken der Bürgerschaft hervorrufen, sind vom Reiche unternommen, die Mittel dafür hat das Reich bewilligt, die Arbeiten sind fast vollendet, ob Bremen noch nachträglich einen außergewöhnlichen Beitrag dazu bezahlt oder nicht, wird auf die Fertigstellung des Baues keinen Einfluß haben. Nur die Lage Preußens wird durch den Beitrag Bremens verändert, es wird dasselbe allerdings einen kleinen Nachtheil haben, wenn der Beitrag Bremens nicht gezahlt wird, weil dann Preußen einen etwas größeren Matricularbeitrag zu den reichsseitig für Wangerooge aufgewendeten Kosten zahlen muß; aber es darf erwartet werden, daß es der Reichsregierung gelingen wird, Preußen zu bewegen, davon abzusehen und der Reichskanzler wird sich entschließen können den Bedenken Bremens Rechnung zu tragen, wenn Bremen nochmals vorstellt, und geltend macht, daß lediglich die Reichsgesetze Bremen hindern, seine Abgaben für die Unterhaltung der Zeichen wie bisher zu erheben.

Bremen kann mit Fug und Recht verlangen und vertrauen, daß die Reichsregierung seine Wünsche erfüllt, da es sich darum handelt den Zustand zu beseitigen, welcher seit langen Jahren die in Preußen und Oldenburg domicilirten Schiffe im Gegensatz zu allen anderen Schiffen in höchst ungerechter Weise abgabensfrei gelassen hat und dagegen eine gleichmäßige Behandlung aller Schiffe auf gerechter Basis zu ermöglichen.

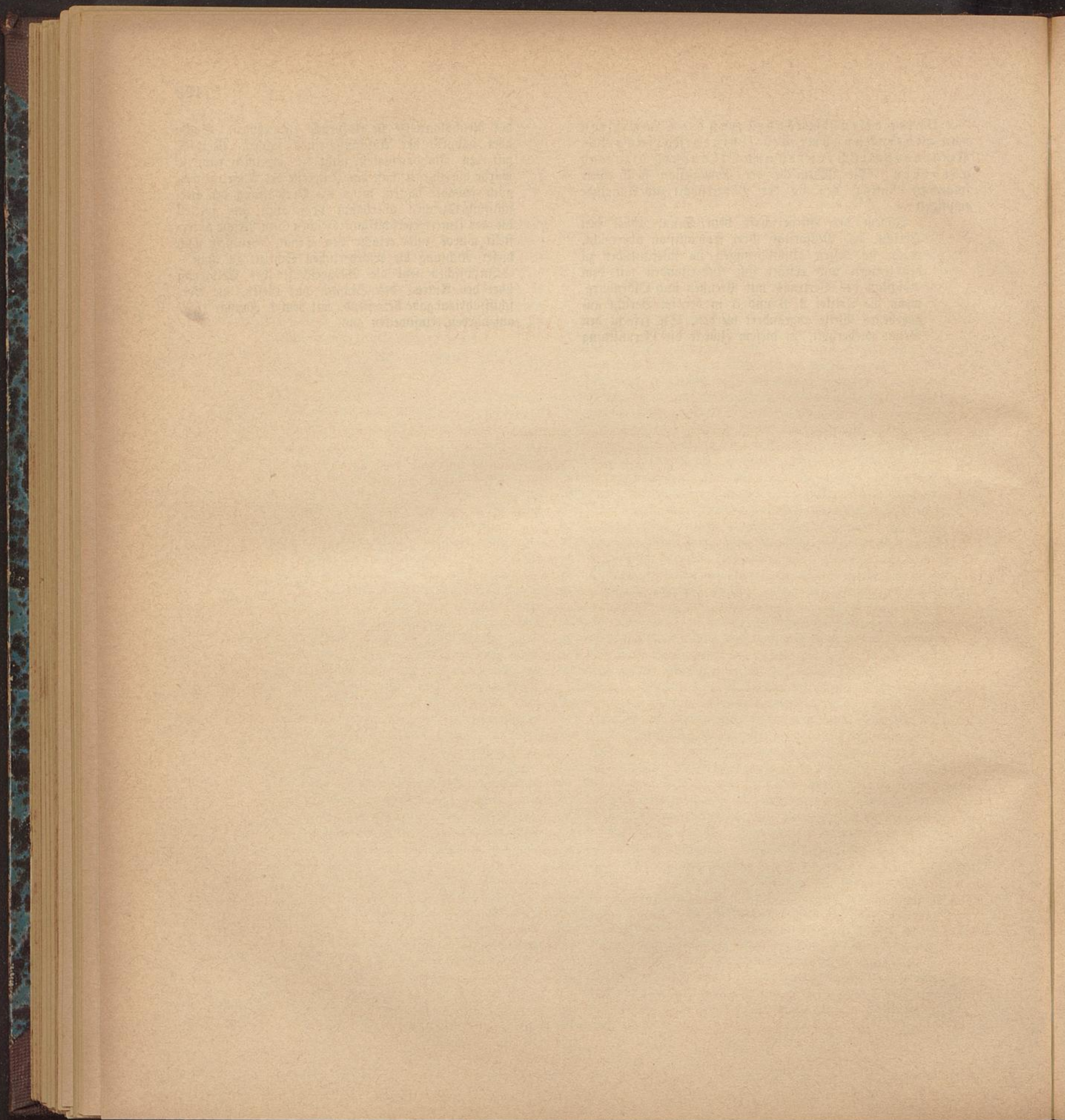
Sollte der Reichskanzler aber die Wünsche Bremens in Betreff des Vertrags doch nicht erfüllen können, dagegen zu erreichen sein, daß die Regelung der Verwaltung der Seeschifffahrtszeichen überhaupt oder auch nur speciell die der Unterweserschifffahrtszeichen dem Reiche unterstellt würde, so würde auch durch ein solches Abkommen das Interesse der Angelegenheit gewahrt sein. Die Commission glaubt daher, die Bürgerschaft könne es dem Senat überlassen, ihre Desiderien auf dem einen oder dem anderen Wege zur Geltung zu bringen.

Unter allen Umständen muß die Commission von einer Annahme der jetzigen Fassung des Vertrages mit Preußen und Oldenburg dringend abrathen. Die Majorität der Commission stellt daher folgenden Antrag, den sie der Bürgerschaft zur Annahme empfiehlt:

Indem die Bürgerschaft dem Senat anbei den Bericht der Majorität ihrer Commission überreicht, macht sie dessen Ausführungen im Wesentlichen zu den ihrigen und erklärt sich einverstanden mit dem Abschluß des Vertrages mit Preußen und Oldenburg, wenn die Artikel 2, 3 und 5 in der im Bericht angegebenen Weise abgeändert werden. Sie ersucht den Senat wiederholt, zu diesem Zwecke die Vermittlung

des Reichskanzlers in Anspruch zu nehmen. Sollte aber dadurch der Abschluß eines solchen Vertrags mit den Nachbarstaaten nicht zu erreichen sein, so würde die Bürgerschaft das Interesse der Angelegenheit auch gewahrt halten, wenn die Verwaltung der Seeschiffahrtszeichen überhaupt oder auch nur speciell die der Unterweserschiffahrtszeichen dem Reiche unterstellt würde und ersucht den Senat, eventuell nach dieser Richtung die erforderlichen Schritte zu thun.

Inzwischen setzt die Bürgerschaft ihre Erklärung über den Antrag des Senats, das Gesetz, die Seeschiffahrtsabgabe betreffend, mit dem 1. Januar 1877 aufzuheben, einstweilen aus.



Bericht der Minorität.

Sämmtliche Mitglieder der Commission haben sich davon überzeugt, daß die Forterhebung der Seeschiffahrtsabgabe dem Art. 54 der Reichsverfassung widerspricht, weil die gleiche Behandlung der Rauffahrtschiffe sämmtlicher Bundesstaaten, welche die Verfassung fordert, nicht zu ermöglichen ist.

Das Gesetz, die Seeschiffahrtsabgabe betreffend, muß also aufgehoben werden.

Die Majorität der Commission empfiehlt der Bürgerschaft, der Aufhebung nicht zuzustimmen, bis der Senat auf's Neue versucht habe, durch Vermittlung des Reichskanzlers eine günstigere Ordnung dieser Angelegenheit herbeizuführen, als dies durch den Vertrag mit Preußen und Oldenburg geschehen ist.

Die Minorität der Commission hat sich diesem Antrage nicht anschließen können und zwar wegen seiner offensbaren Erfolglosigkeit, sowohl nach der Richtung, eine günstigere Regelung der Angelegenheit zu erreichen, als nach der Richtung, eine Forterhebung der Seeschiffahrtsabgabe zu ermöglichen, bis eine neue Ordnung der Angelegenheit eintritt.

Der Senat hat sich bereits in seinen früheren Erklärungen bestimmt geweigert, neue Verhandlungen zum Zweck der Abänderung des Vertrages anzuknüpfen, weil er nicht in der Lage sei, irgend etwas Neues vorzubringen, namentlich diejenigen Gründe der Billigkeit, welche für eine Verminderung des vereinbarten Beitrags zu den Wangerooger Bauten sprechen könnten, auf das Ausführlichste geltend gemacht seien.

Und es ist dem Senate Recht zu geben, daß er nicht mit irgend welcher Aussicht auf Erfolg denjenigen Staaten gegenüber treten kann, mit welchen er selbst bereits zu einem Abschluß nach langen Verhandlungen gelangt ist.

Denn nur ganz erhebliche neue Thatsachen, welche nicht vorliegen, könnten Erfolg versprechen.

Neu ist seit Abschluß des Vertrages freilich die unvermuthete Weigerung der Bremer Bürgerschaft, den Vertrag zu genehmigen. Aber zu verwerthen ist diese Thatsache schwerlich, weil Bremen die Schiffsfahrtszeichen nach wie vor wird unterhalten müssen, und deshalb Preußen und Oldenburg ein erhebliches Interesse an dem Zustandekommen des Vertrages

nicht haben. Mit der Weigerung Bremens, die Seeschiffahrtsabgabe aufzuheben, kann auf diese Staaten noch weniger ein Druck ausgeübt werden, weil ihre Staatsangehörigen von derselben befreit und dadurch concurrenzfähiger als die Bremer sind.

Daß die Weigerung einen Druck auf die Reichsbehörden ausüben könnte, ist ganz illusorisch.

Der Widerstand der Bremer Bürgerschaft gegen klare Gebote der Reichsverfassung kann nur dahin führen, daß die Reichsbehörden mit um so größerer Energie die Befolgung verlangen und erzwingen werden, kann aber schwerlich veranlassen, daß das Reich, um den Unannehmlichkeiten eines Conflicts mit Bremen aus dem Wege zu gehen, sich auf eine Aenderung des Vertrages einläßt. Und auch hierbei, wie bei den Verhandlungen mit Preußen und Oldenburg, wird Bremen im Wesentlichen denselben Behörden gegenüber stehen, welche ein Interesse dabei haben, den Vertrag, welchen sie gemacht haben, durchzusetzen.

Manchem könnte der Vorschlag der Majorität des Versuches werth erscheinen, wenn die Forterhebung der Seeschiffahrtsabgabe bis zu einer Neuregelung der Sache gesichert wäre. —

Aber das ist im höchsten Grade zweifelhaft. —

Bekanntlich hat die Reichsregierung nicht aus theoretischem Interesse an der Befolgung der Reichsgesetze die Aufhebung der Seeschiffahrtsabgabe verlangt, sondern weil ein bremscher Rheder im Beschwerdewege seit Jahren wieder und immer wieder die Befreiung von der Abgabe und die Beseitigung des verfassungswidrigen Zustandes gefordert hat. Besonders eifrig hat derselbe nach den letzten Beschlüssen der Bürgerschaft seine Beschwerden wiederholt. Bisher konnte der Senat darauf hinweisen, daß eine befriedigende Erledigung der Beschwerden durch Abschluß des Vertrages mit Preußen und Oldenburg in kürzester Zeit bevorstehe. Darauf ist billige Rücksicht genommen; daß aber die Reichsbehörden ferner hingehalten werden könnten, ist nach Annahme des Antrags der Majorität unwahrscheinlich, ja undenkbar. Die Annahme des Antrages der Majorität der Commission hat offenbar

zur Folge, daß damit die definitive Ordnung der Sache auf nicht absehbare Zeit hinausgeschoben wird. Was nämlich auch die Absicht der Majorität der Commission sein mag, ob sie die Abänderung des Vertrages oder eine Regulirung im Wege der Reichsgesetzgebung anstrebt, daß leicht ein Jahr oder mehrere darüber verstreichen können, ist klar. Daß Reich aber wird sich mit einer begründeten Forderung der Beseitigung verfassungswidriger Zustände nicht auf die ungewisse Zukunft vertrösten lassen, man wird das Verhalten Bremens als eine hartnäckige Weigerung empfinden, und sowohl im Interesse allgemeiner Achtung der Verfassung als in Rücksicht auf die lange Verzögerung der Abstellung gerechter Beschwerden einschreiten.

Wir geben nun zu bedenken, ob es der bremischen Bürgerschaft ansteht, es dahin zu bringen, daß die Reichsbehörden zur Aufrechthaltung der Reichsverfassung in die Lage kommen könnten, mit Zwangsmaßregeln zu drohen oder gar solche anzuwenden.

Der wahrscheinliche Verlauf der Sache nach Annahme des Antrages der Majorität der Commission wird deshalb der sein, daß ein Zustand von kürzerer oder längerer Dauer herbeigeführt wird, während dessen die Schifffahrtsabgabe nicht erhoben werden kann und ein Ersatz nicht vorhanden ist, die Kosten der Schifffahrtszeichen also der Staatscasse d. h. allen Steuerzahlern zur Last fallen; während die Aufgabe der Commission darin hauptsächlich bestehen mußte, ein Verfahren vorzuschlagen, nach welchem dieser Zustand vermieden oder auf die kürzeste Dauer beschränkt würde.

Dazu giebt es zwei Wege, entweder den Vertrag mit Preußen und Oldenburg nachträglich anzunehmen, oder sofort zur Deckung der Kosten der Schifffahrtszeichen eine neue Steuer einzuführen. —

Der erste Weg ist der bessere.

Erklärt Bremen jetzt noch, daß es den Vertrag genehmige, so ist es nicht unwahrscheinlich, daß die Reichsbehörden die Forterhebung der Seeschifffahrtsabgabe geschehen lassen, bis der Vertrag in Vollzug gesetzt werden kann. Die Aussicht dazu gründet sich auf das bisherige Verhalten derselben.

Es ist aber auch die definitive Regelung der Angelegenheit nach dem Vertrage die der Sachlage angemessenste.

Die Abgabe, welche nach dem Vertrage erhoben werden soll, ist auf die Schifffahrt selbst gelegt, sie wird erhoben nach dem Maßstabe des Gebrauchs, welcher von den Schifffahrtsanstalten gemacht wird — sie wird also von den eigentlichen Interessenten erhoben und nach dem Verhältnis des Interesses an den Schifffahrtsanstalten; — sie ist eine Abgabe, welche in dem größten Theile der Häfen der ganzen Welt gebräuchlich ist, welche so niedrig bemessen ist, daß sie die Schifffahrt nicht schädigt, — und nicht umgangen werden kann. Der alleinigen Belastung der bremischen Interessenten wird dadurch ein Ende gemacht. —

Eine solche Abgabe kann nur auf dem Wege des Vertrages mit den Nachbarstaaten eingeführt werden, denn wie das Schicksal der Schifffahrtsabgabe beweist, sind uns die Hände gebunden und zwar derartig, daß wir nicht einmal

von den Bremer Interessenten allein auf solchem Wege die Kosten erheben können. Die Reichsverfassung giebt uns nicht die Befugniß deshalb, weil wir die Schifffahrtszeichen unterhalten, eine solche Abgabe zu erheben, sie stellt nur für den Fall der Befugniß zur Erhebung der Abgabe die Normen auf, daß die Deutschen gleich behandelt werden sollen, und nicht mehr erhoben werden soll, als die Schifffahrtszeichen kosten. —

Freilich kostet die Annahme des Vertrages die Summe von ca. 200,000 *Mk.* —

Allein die Unterhaltung der Schifffahrtszeichen erfordert jährlich etwa 100,000 *Mk.* und dauert der Zustand zwischen der Aufhebung der Seeschifffahrtsabgabe und Einführung eines Ersatzes nur ein Jahr so wird der Ausfall diejenige Summe begleichen, welche der Senat über die Ermächtigung der Bürgerschaft hinaus

vergl. die Verhandlungen von 1873 Pag. 160 u. 185. zugestanden hat. —

Dabei dürfen wir uns nicht verhehlen, daß die Einführung einer neuen Steuer erfahrungsmäßig lange Zeit kostet, weil die mannichfachen Bestrebungen und Interessen jeder einzelnen entgegenstehen und eine Steuer wohl überlegt sein will. —

Der gewichtigste Grund aber gegen die Lösung der Schwierigkeiten durch eine Steuer ist der, daß eine gerechte Steuer nicht zu finden ist. —

In dem gemeinschaftlichen Theile des Berichts ist erwähnt, daß sofort eine Anzahl von möglichen Steuern erwähnt seien; das ist richtig. Es wurde gesprochen von einer Gewerbesteuer der Rheder, Abgabe von den Assuranzcompanien, Erhöhung der Declarationsabgabe u. dgl. m. Es bedarf indeß kaum eines näheren Nachweises, daß sämtliche Steuern entweder wie die Gewerbesteuer durch Registrirung der Schiffe in nicht bremischen Häfen umgegangen werden können, oder nicht die Schifffahrt sondern den bremischen Handel treffen. Eine Erhöhung des Policestempels bei Seeversicherungen würde bei der scharfen Concurrenz fremder Börsen das Assuranzgeschäft empfindlich schädigen und durch den mutmaßlichen Ausfall statt eine erhöhte Einnahme zu liefern den jetzigen Ertrag der Abgabe vielleicht geradezu schmälern. Bei Erhöhung der Declarationsabgabe würden die Interessenten der Passagierschifffahrt, Schiffe mit Ballast u. dgl. m. nicht einmal indirect herangezogen werden.

Kurz sämtliche Steuern treffen entweder die eigentlichen Interessenten gar nicht oder nur mittelbar und zugleich eine Menge anderer mit. Man soll aber nicht ohne wichtige Gründe bei einem erheblichen Theil der bremischen Bevölkerung das Gefühl ungerechter Belastung hervorrufen. —

Sämmtliche Steuern treffen die Bremer allein.

Dem gegenüber glauben freilich einige, wenn Bremen allein bezahle, habe es auch allein zu sagen. — Aber dem berechtigten Interesse Bremens ist durch die vertragmäßige Uebertragung der Verwaltung an eine bremische Behörde, welche dadurch den maßgebenden Einfluß gewinnen wird, vollkommen genügt. Die Nachtheile liegen zudem auf der Hand, daß durch die Einführung einer neuen Besteuerung, welche die Bremer allein trifft, der Zustand, daß Bremen

die Schifffahrtszeichen bezahlt, ins Ungewisse verlängert wird. In den Verhandlungen ist schon zur Sprache gekommen, daß die andern Uferstaaten den Anspruch erhoben haben, Bremen sei von alten Zeiten her dazu verpflichtet. Jedenfalls ist die factische Fortführung der alleinigen Unterhaltung geeignet, den Rechtsstandpunkt zu Ungunsten Bremens mehr und mehr zu verdunkeln. Endlich ist bei dem jetzigen Zustande unserer Finanzen wohl zu veranschlagen, daß bremische Steuerkraft nicht ohne Noth durch Ausgaben, die auf andere Weise gedeckt werden können, absorbiert werden darf. Es ist nämlich anzunehmen, daß nach dem neuen Vertrage mindestens die Hälfte der Kosten der Schifffahrtszeichen durch Nichtbremer aufgebracht wird, also jährlich ca. 50,000 *Mk.* Sollen wir nun um der einmaligen Ausgabe von 200,000 *Mk.* zu

entgehen, auf unbestimmte Zeit uns das Opfer auferlegen, jährlich 50,000 *Mk.* aus dem Vermögen unserer Steuerzahler zu nehmen, die wir auf andere abwälzen können?

Es ergibt sich daraus, daß unter den vorliegenden Umständen es vernünftig ist, nachträglich dem Vertrage mit Preußen und Oldenburg zuzustimmen, und empfiehlt die Minorität der Commission, dies in der von ihr nachstehend vorgeschlagenen Form dem Senate mitzutheilen. Es eröffnet dieser Weg die Möglichkeit, daß die Seeschifffahrtsabgabe bis zur Einführung der neuen Abgabe forterhoben werden kann, und die allgemeine Staatscasse vor Verlusten bewahrt bleibt, die wenn überall günstigsten Falls nur durch ungerechte und unzweckmäßige Steuern ausgeglichen werden könnten.

Antrag.

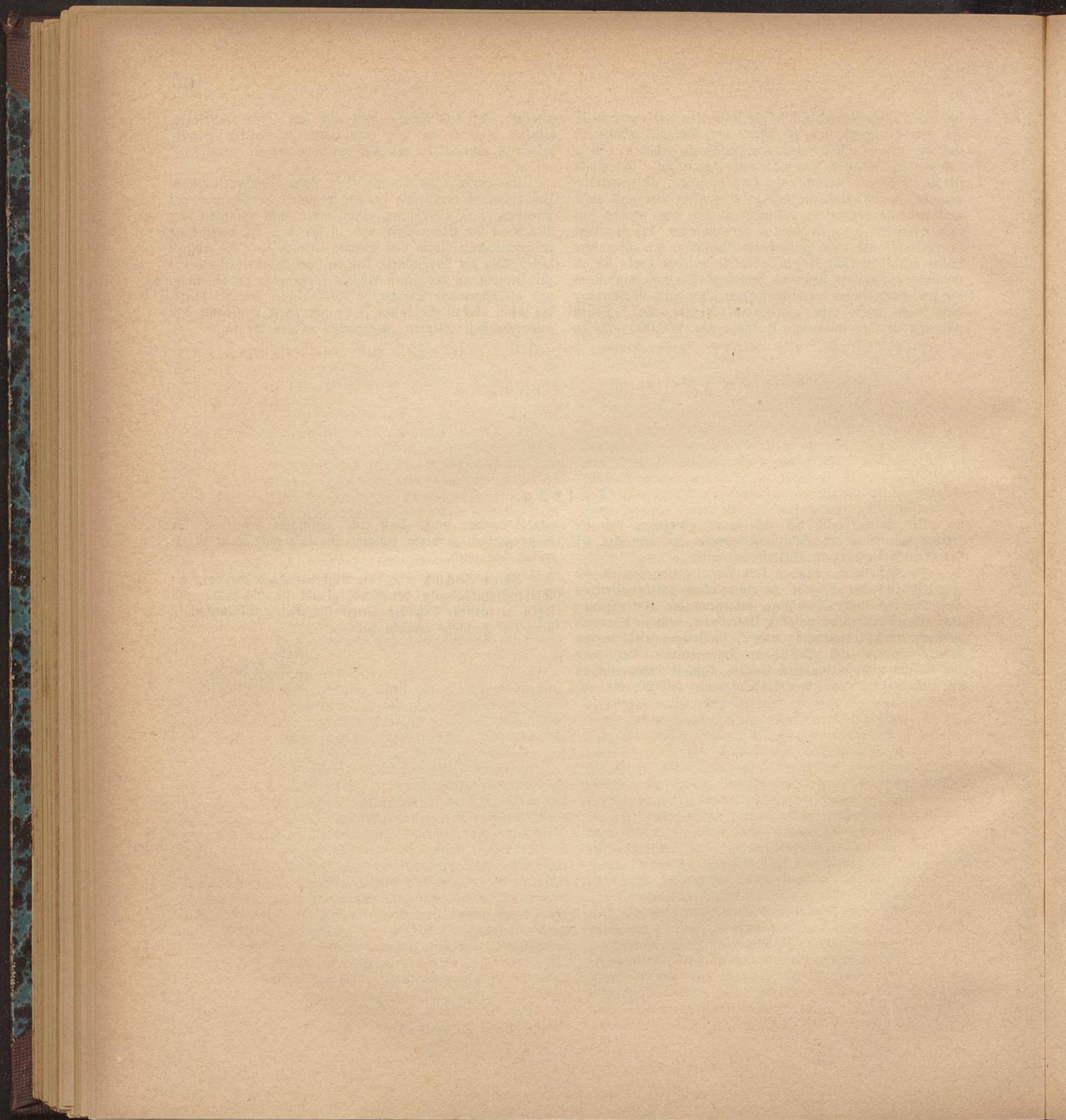
Die Bürgerschaft hat sich davon überzeugt, daß die fernere Erhebung der Schifffahrtsabgabe mit dem Art. 54 der Reichsverfassung in Widerspruch steht.

Sie hofft aber, daß es dem Senat gelingen wird, die Forterhebung der Abgabe zu ermöglichen bis der Vertrag mit Preußen und Oldenburg, betreffend die Unterhaltung der Schifffahrtszeichen auf der Unterweser, dem sie hierdurch nunmehr ihre Genehmigung erteilt, in Vollzug gesetzt werden kann. Sie hat sich nämlich in Folge erneuter Berathung der Ansicht nicht verschließen können, daß, so bedauerlich es ist, daß der Vertrag mit einem Opfer von fast 200,000 *Mk.*

erkauft werden muß, doch eine günstigere Regelung der Angelegenheit in deren jetzigem Stadium nicht mehr zu erreichen sein wird.

Ihren Beschluß über die Aufhebung des Gesetzes, die Seeschifffahrtsabgabe betreffend, glaubt sie bis dahin aussetzen zu können, daß der Senat ihr weitere Mittheilungen über die Sachlage gemacht hat.

Mohr.
F. E. Schütte.
Aug. Rebelthau.



Separatgutachten von D. Thyen

betreffend die Schifffahrtszeichen auf der Unterweser und die Aufhebung der Seeschifffahrtsabgabe.

Nachdem die Bürgerschaft in ihrer Sitzung vom 3. Mai d. J. den mit Preußen und Oldenburg vereinbarten Vertrag verworfen hatte, und zwar nach gründlicher Discussion darüber in öffentlichen Blättern, worauf ich mich wohl beziehen darf, und nach eingehender Debatte, erklärte der Senat unterm 5. Mai, daß er sich außer Stande sehe, den Reichskanzler um eine reichsverfassungsmäßige Regelung dieser Angelegenheit anzugehen, und daß mithin die Ablehnung des Vertrages die Folge haben werde, die bremische Staatscasse mit den Kosten der Schifffahrtszeichen zu belasten, während derselben gleichzeitig die Einnahme von der Seeschifffahrtsabgabe verloren gehen müsse, weshalb er der Bürgerschaft nochmals die Ratification des Vertrages dringend empfehle.

Unter Verstärkung und Vervollständigung ihrer Gründe verwarf die Bürgerschaft den Vertrag nochmals.

Der Senat erklärte sodann am 23. Mai, (Seite 239 d. Verh.), die ihm zugemuthete Anknüpfung von Verhandlungen mit dem Reichskanzler, in welchem Sinne auch der Antrag der Bürgerschaft verstanden werden möge, für unmöglich, und beantragte am 29. Mai (Seite 243 d. Verh.) einfach die Aufhebung der Seeschifffahrtsabgabe, als einzigen Ausweg, um den Bestimmungen der Reichsverfassung gerecht zu werden.

Die Bürgerschaft beschloß darauf die Niederlegung einer aus 9 Mitgliedern bestehenden Commission mit dem Auftrage: zu prüfen, ob die Seeschifffahrtsabgabe dem Art. 54 der Reichsverfassung widerspricht, und sodann der Bürgerschaft eine Antwort auf die Mittheilungen des Senats Seite 239 und 243 der Verhandlungen in Vorschlag zu bringen.

In Bezug auf den ersten Punct ist die Commission einstimmig darin, was auch früher eigentlich von keiner Seite in Zweifel gezogen ist, daß die Erhebung der Seeschifffahrtsabgabe gemäß den bestehenden bremischen Verordnungen mit dem Art. 54 der Reichsverfassung nicht im Einklange steht, indem darnach eines Theils solche nicht lediglich zum Zwecke der Unterhaltung der Schifffahrtszeichen erhoben und verwaltet wird, andern Theils aber auch nicht alle Schiffe

gleichmäßig trifft, wie es die angezogene Bestimmung der Reichsverfassung verlangt. Die pure Aufhebung der Seeschifffahrtsabgabe, ohne entsprechenden Ersatz nach dem Antrage des Senats, ist aber von keiner Seite befürwortet worden; indeß gehen in Bezug auf den zweiten Punct des Commissoriums, die dem Senate von der Bürgerschaft zu ertheilende Antwort, die Ansichten der Commissionsmitglieder sehr auseinander. Eine Mehrheit von 5 Mitgliedern schlägt vor: den Senat zu ersuchen, zunächst durch weitere Verhandlung mit den Nachbarstaaten zu suchen, eine Aenderung des Vertrages zu Gunsten Bremen's zu erreichen, durch Streichung aller Bestimmungen desselben, welche auf Wangeroog Bezug haben und durch Feststellung eines für Bremen günstigeren Verhältnisses, für den Fall der nothwendig werdenden Deckung eines Deficits. Eine Minderheit von 3 Mitgliedern dagegen will den Senat ermächtigen und ihm empfehlen, den schon zwei Mal von der Bürgerschaft verworfenen Vertrag in seiner vorliegenden Form nun doch noch zum Abschlusse zu bringen.

Es ist mir nicht möglich, der einen oder andern dieser Ansichten beizutreten, weil ich die Ueberzeugung habe, daß der in Frage stehende Vertrag mit den Nachbarstaaten, nicht allein in seiner vorliegenden Gestalt, sondern auch selbst mit allen von der Mehrheit der Commission vorgeschlagenen Abänderungen, nicht bloß Bremen's Interessen schwer und nachhaltig schädigen und eine durch die Reichsverfassung gebotene Remedur aufs höchste erschweren, ja unmöglich machen würde; sondern auch weil es mir mit der bekannten reichstreuen Gesinnung Bremens nicht vereinbarlich erscheint, die Bestimmung des Art. 4 sub 9 der Reichsverfassung für die Weser illusorisch zu machen, wonach der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reichs unterliegt: Die Flößerei und der Schifffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen, so wie die Schifffahrtszeichen (Leuchtfener, Tonnen, Baaken und sonstige Tagesmarken). —

Es bedarf keiner besonders großen Fassungsgabe, um einzusehen, daß durch die Perfectmachung eines solchen Vertrags unter den drei Nachbarstaaten, worunter Preußen, dem Reiche ein schwer zu beseitigendes Hinderniß in der Ausübung seiner verfassungsmäßigen Wirksamkeit entgegengesetzt würde; und daß man in Zukunft, hätte Bremen erst eingewilligt, dessen berechtigten Wünschen und Bedürfnissen, möglichst langsam und erst nach gehöriger Beantwortung der Frage: Was wird uns dagegen? entsprechen würde; dafür zeugt ja die ganze vieljährige Verhandlung dieses Vertrages.

Von Reichswegen ließe sich dann, auf einen etwaigen Nothschrei Bremens wohl kaum eine andere Antwort erwarten als: „Du hast es ja gewollt!“

Jede noch so wünschenswerthe und selbst vom Reiche beabsichtigte, uns nützliche Regelung der Angelegenheit, bei welcher dann die durch Art. 54 der Reichsverfassung gestattete Erhebung einer, die Auslagen begleichenden Abgabe, ohne Weiteres eintreten müßte, falls nicht das Reich etwa alle derartigen Kosten auf sein Budget zu nehmen beabsichtigt, würde dann unterbleiben müssen, weil der mächtigste deutsche Staat, dessen Minister zugleich die Regierung des Reichs leiten, es bei den, lediglich Bremens Handel treffenden Lasten des Vertrags, gerne würde bewenden lassen, daher eine Intervention des Reichs ferne zu halten ein Interesse hätte, und dazu schon in der Lage sich befände.

Der in den letzten Jahren herrschend gewesene Zeitgeist hat es leider so mit sich gebracht, daß statt Anwendung aller Sorgfalt, um Bremen in seiner glücklichen Stellung als selbstständiger Staat und mitbestimmendes Glied des deutschen Reichs, vor allem finanziell kräftig, und von den größeren Nachbarstaaten unabhängig zu erhalten, die Tendenz vorgewaltet hat, durch großartige Ausgaben für weitausgehende, aber der Kraft Bremens und einer gesunden Volkswirtschaft, wie man jetzt sehr wohl einsieht, nicht dienende Anlagen, zu imponiren. Unter derselben Wirksamkeit des herrschenden Zeitgeistes, hat man i. B. den in Frage stehenden Vertrag in Anregung gebracht, auch, wie der preußische Handelsminister officiell geradezu erklärt hat, bremischerseits Wangerooq mit hineingezogen, ohne weitergehenden Reflectionen Raum zu geben, und ohne zu bedenken, daß es sich bei allen diesen Sachen schließlich um den Preis der Selbstständigkeit Bremens handeln kann! hört man doch von einflußreichen Leuten im Staate schon länger die Ansicht aussprechen: es schade das alles nichts mehr, auf etwas mehr oder weniger nach dieser Richtung komme es nun gar nicht mehr an!

Meine Ansicht dagegen ist, daß, sind Fehler begangen, man sehen muß, mit der jetzt eingetretenen ernüchterten Anschauung der Wirklichkeit, den Folgen derselben zu begegnen, nicht aber einer so pessimistischen Auffassung die Zügel schießen lassen darf. Steht Bremen jetzt weniger kräftig da, als vor 5 Jahren: so steht es doch noch unabhängig als Glied des deutschen Reichs, und seine Hilfsquellen sind besser, als man sich solche jetzt vorstellt. Seine altbewährte Treue zu Kaiser und Reich wird es oben halten, wenn es nur sich selbst nicht aufgibt. — Darum keinen Schritt

weiter abwärts, und vor Allem keine solche, Bremens und des Reichs Interessen und Ansehen schädigende Verträge! —

In Betreff der Nützlichkeit des Vertrags darf ich mich wohl auf meine bekannten früheren Ausführungen beziehen, und behaupten, daß man dem Vertrage, bei noch so scharfem Suchen keine einzige gute Seite abgewinnen kann.

Der klar liegende Zweck des Vertrages ist, Bremens Handel indirect, vermittelt Besteuerung des demselben nöthigen Handwerksgeräths, der Seeschiffe, zu belasten, der Seehandel unserer Nachbarstaaten an der Weser, vielleicht kaum ein einziges Procent des bremischen betragend, kommt gar nicht in Betracht. — Diese Art der Besteuerung hat eine große Uebllichkeit mit den alten Schifffahrtszöllen, welche alle Staaten, in der neueren Zeit, mit großen Kosten abzulösen und aufzuheben sich bestrebt haben, in der volkswirtschaftlich richtigen Auffassung, daß man seine Häfen für die Schifffahrt nicht bloß concurrenzfähig machen, sondern möglichst bevorzugen müsse, um vermittelt niedriger Frachten große Waarenmassen heranzuziehen, und indem man ganz richtig annimmt, daß der Handel eines Hafens solche Schifffahrtsauslagen, in der Form einer höheren Fracht, vielfach tragen muß, daß aber dadurch seine Concurrenzfähigkeit um einen bei Weitem größeren Werth beeinträchtigt wird, als um den Betrag der so zu zahlenden größeren Fracht, geschweige denn des Betrags solcher Abgabe.

Man hat geglaubt, es sei der hiesige Rheder, welcher sich von der Abgabe zu befreien suche, das aber ist eine sehr oberflächliche Anschauung, und ein großer Irrthum. Der bremische Rheder, mit Ausnahme des Norddeutschen Lloyd, ist zugleich Importeur, und läßt, mit geringen Ausnahmen, nicht allein seine eigenen Schiffe mit Waaren für eigene Rechnung beladen, sondern gerade er importirt auch mit dem größten Theil der fremden Schiffe. Was beispielsweise mich persönlich betrifft: so befinde ich mich in derselben Lage, habe auch seit einer längeren Reihe von Jahren meine Schiffe nach der Weser ausnahmslos mit Waaren für eigene Rechnung kommen lassen. Den Norddeutschen Lloyd angehend, welcher vermittelt des Vertrags fast um den dreifachen Betrag dessen, was er bisher an Schifffahrtsabgaben bezahlte, besteuert werden sollte: so dürfte denn doch die Betrachtung am Platze sein, daß derselbe für Bremens Handel ein Lebensbedürfniß geworden ist, nicht, wie Dampfschifffahrtsgesellschaften mancher anderer Staaten, eine Subvention genießt, und wie der Cours seiner Actien zeigt, sich wahrlich nicht in der Lage befindet, um verdoppelte Belastungen zu tragen.

Die an der Weser zu Hause gehörigen, im Preussischen und Oldenburgischen registrirten Schiffe, welche nach dem Vertrage etwa, oder kaum, so viel für die Schifffahrtszeichen mit zu steuern hätten, als die Zinsen betragen von derjenigen Summe, die Bremen für Wangerooq zunächst zahlen müßte, dienen fast ausschließlich dem bremischen Handel, und zwar, wie die in Bremen registrirten, für Frachtenraten welche regelmäsig um das Zehnfache des Betrags der Schifffahrtsabgabe niedriger sind, als sie nach fremden Häfen bedingen können; weil die Kosten auf der Weser niedriger sind, und der Rheder sein Schiff unter eigener Aufsicht ausrüsten lassen

will. Fremde Schiffe, welche nach Bremen laden, werden zum großen Theil, schon wegen der auf solche Weise für Bremen niedriger notirten Frachten gezwungen, darin zu folgen, und wenn auch nur ein Theil derselben sich eine solche Frachtermäßigung gefallen läßt: so ist solche doch im Verhältniß gleich so bedeutend, daß sie dem Bremischen Handel für alle übrigen Ersatz leisten.

Meine Ansicht ist deshalb ganz entschieden: so lange das Provisorium dauert, denn ein solches wird es nur sein, daß kein anderweitiger Ersatz gefunden ist, muß Bremens Seehandel, in seinem eigenen wohlverstandenen Interesse, die Kosten der Schifffahrtszeichen direct auf sich nehmen, um einestheils eine indirect ihn sonst treffende, und außerordentlich schwer wieder zu beseitigende, viel größere Belastung von sich abzuwenden, andererseits aber um das Feld frei zu halten, für eine, im Einklange mit der Reichs-gesetzgebung, durch eigene Initiative oder durch Intervention des Reichs zu bewirkende günstige Regelung, bei welcher die auf Bremens alleinige Kosten hergestellten Anlagen, und seine freie Selbstbestimmung in Betreff des Erforderlichen, nicht geopfert werden.

Es kommt nur darauf an, den richtigen Modus der Auflage zu finden, und dieser scheint mir ganz vollständig, und kaum der Verbesserung fähig, gegeben zu sein, in der Verordnung wegen der Güterdeclaration für die Handelsstatistik vom 10. November 1862. Der darnach eingeführte Modus der Berechnung der s. g. Controle-Abgabe nach dem Werthe der Waare, ist principiell und sachlich viel richtiger und der Billigkeit entsprechender als derjenige, wornach bisher die Schifffahrtsabgabe erhoben ward. Letztere richtete sich nach dem Gewichte der Waare, welche ein Schiff transportirte, so daß beispielsweise ein 200 Last großes Schiff, mit Steinkohlen oder Holz beladen, für jede Reise den doppelten Betrag dessen an Schifffahrtsabgabe zu zahlen hatte, welchen ein gleich großes mit Baumwolle von America beladenes Schiff zahlen mußte, obgleich letzteres regelmäßig mehr als die zehnfache Fracht erzielte, und der Werth der Ladung vielleicht der fünfzigfache war. Zur Aufklärung von Irrthümern sei hier bemerkt, daß die Seeschifffahrtsabgabe für ein die Weser einkommendes und wieder aussegelndes Schiff stets nur einmal erhoben wird und zwar, so lange das Schiff wenigstens bis zum vierten Theile seiner Tragfähigkeit mit Gütern beladen einkommt, nur von der einkommenden Ladung, gleichviel ob es mit oder ohne Ladung wieder ausgeht. Andernfalls kommt die ausgehende Ladung, und statt dessen auch die Passagierfahrt in Betracht, wobei zwei Passagiere für eine Last Tragfähigkeit gerechnet werden; in früheren Jahren, als noch fremde Schiffe für die Passagierfahrt von den Nachbarhäfen herbeigezogen werden mußten, hatte diese Bestimmung eine Bedeutung, seitdem der Nordd. Lloyd existirt aber entschieden gar nicht mehr.

Die nach der angezogenen Verordnung zu erhebende Controle-Abgabe, welche 15 Pfennige von einem Werthe von 1000 Mark, also von 100,000 Mark nur 15 Mark beträgt, ist so gering und wird vom Handel so wenig gefühlt, daß kaum jemals ein Wort darüber verloren ist; nur die vorgebeschriebene Declaration, welche man lediglich der Statistik

wegen einführte, ward lästig befunden und erregte deshalb s. Z. Opposition. Diese Controle-Gebühr hat aber im Jahre 1873 88000 Mark

1874 81000 "

1875 71000 "

Einnahmen erbracht, also durchschnittlich 80000 Mark per Jahr. Wenn ich mir nun den Vorschlag erlaube, diese Controle-Gebühr um $18\frac{1}{3}$ Pfennig per 1000 Mark, also im Ganzen auf $\frac{1}{3}$ pro mille, zu erhöhen: so würde die Einnahme daraus, nach dem Durchschnitt der letzten drei, bekanntlich sehr mageren Jahre ca. 180,000 Mark per Jahr sein, der Mehrertrag also die Ausgaben für Tonnen, Baken, Leuchtfeuer u. reichlich decken. Daß aber eine so kleine Auflage von ein Drittel pro mille, welches durch anderweitige Einschränkung der Kosten so leicht zu sparen ist, im Handel kaum bemerkbar wird, liegt auf der Hand; zudem soll der Zuschlag ja nur vorübergehend sein. Es würde jedenfalls die Einnahme bedeutend vermehren, und wünschenswerth sein, wenn die Controle-Gebühr, wovon nach der Verordnung die Expeditionsgüter ganz frei sind, auch auf diese ausgedehnt werden könnte; es sollen einer solchen gewiß billigen Maaßregel aber angeblich Verträge mit dem Zollverein entgegenstehen, die mir nicht vorliegen. Sofern das indeß zweifelhaft sein sollte, ließe sich vielleicht an die Genehmigung meines Antrags das Ersuchen an den Senat knüpfen, wenn möglich die Abgabe auf die Expeditionsgüter auszudehnen.

Ich resümirte also meine Auffassung wie folgt: Das Commissorium der Commission geht überall nicht dahin, auf den Vertrag zurück zu kommen, sondern lautet darauf: „der Bürgerschaft eine Antwort auf die Mittheilungen des Senats, Seite 239 und 243 der Verhandlungen, vorzuschlagen“, beide Mittheilungen gehen aber lediglich dahin: „Die Seeschifffahrtsabgabe, als der Reichsverfassung widersprechend aufzuheben.“

Darnach sind also die Anträge, sowohl der Majorität der Commission, als auch der Minorität (3 Mitglieder) schon formell verkehrt.

Der auf pure Annahme des von der Bürgerschaft zwei mal verworfenen Vertrags seitens der letzteren, läßt, ganz abgesehen von allen dagegen sprechenden, sachlichen Gründen, nebenbei auf eine große Demüthigung der Bürgerschaft hinaus, welche denn doch in ihren Folgen nicht ersprießlich sein und von vielen Mitgliedern, mit mir, unerträglich gefunden werden dürfte.

Gegen den Antrag der Majorität, auf Annahme des Vertrags mit Modificationen, sprechen sachliche Gründe ebenso, wenn auch in etwas geringerem Maaße; indeß dürfte die Annahme desselben der Bürgerschaft nichts weiter eintragen, als eine unangenehme Antwort des Senats, welche nebenbei vielleicht die Erklärung der Bürgerschaft, daß auch nach ihrer Ansicht die Verordnung wegen der Seeschifffahrtsabgabe mit Art. 54 der Reichsverfassung nicht im Einklange stehe, acceptirt, und darnach einfach deren Aufhebung auszusprechen sich berechtigt und verpflichtet halten könnte. Eine eventuelle Verhandlung mit dem Reichskanzler direct hat der Senat ja wiederholt pure und sehr entschieden abgelehnt, obgleich sich wohl ein Anknüpfungspunkt dafür finden ließe.

Die Annahme meines Antrages dagegen dürfte, jeden Conflict beseitigend, nach allen Seiten befriedigen. Wenn die Bürgerschaft den Antrag des Senats annimmt, angesichts des uns entgegenstehenden Deficits unseres Budgets, aber die volle Deckung des Ausfalls der Einnahme, in einer so wenig empfindlichen Weise, als Bedingung daran knüpft: so ist es unerfindlich, wie der Senat irgend welche Einwendung dagegen erheben könnte. Demnach schlage ich vor, den folgenden Beschluß fassen zu wollen:

„Die Bürgerschaft genehmigt den ihr vom Senate in seiner Mittheilung vom 29. Mai d. J. vorgelegten

Gesetzentwurf unter der Voraussetzung, daß, so lange die Kosten der Unterhaltung und Errichtung der Schiffsfahrtszeichen auf der Weser dem Budget des bremischen Staats, ohne anderweitigen Ersatz, zur Last kommen, die nach der Verordnung vom 10. November 1862, die Güterdeclaration für die bremische Handelsstatistik betreffend, zu entrichtende Controle-Abgabe auf ein Drittel pro mille erhöht werde. Sie ersucht den Senat ihr darin beizutreten.“

A. Thyen.