

4. Abwässerung der Neustadt.

Den ihr von einer Commission erstatteten beifolgenden Bericht verweist die Bürgerschaft unter Vorbehalt ihrer Erklärung zur weiteren Prüfung und Berichterstattung an die berichtende Deputation.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 6. Januar 1865.

Gesetzentwurf, betreffend die Löschung von Seeschiffen u. s. w.

Der Senat, im Uebrigen mit der Bürgerschaft einverstanden, kann dem von ihr am 30. November v. J. gefassten Beschlusse, soweit derselbe den §. 12. des Gesetzentwurfes betrifft, nicht zustimmen, und empfiehlt der Bürgerschaft dringend, eine Erledigung des in Frage stehenden Gegenstandes durch ihren Beitritt zu seiner motivirten Erklärung vom 9. August v. J. nunmehr herbeizuführen. Er darf sich dabei einer weiteren Darlegung der ihn bestimmenden Gründe enthalten, indem er keinen Anstand nimmt, sich auf nebiges, inzwischen von der Handelskammer ihm eingereichtes, auch die gleiche Ansicht vertretendes Gutachten, welchem er im Wesentlichen beipflichtet, zu beziehen.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 6. Januar 1865.

Den §. 12 des Gesetzentwurfes, die Löschung der Seeschiffe u. s. w. betreffend, kann die Handelskammer, so wie ihn die Bürgerschaft laut Beschluß vom 30. November d. J. beantragt, zur Annahme dem Senate nicht empfehlen.

Um zunächst den principiellen Standpunkt kurz zu berühren, so weicht der Inhalt des §. 12 in der neuesten Fassung bedeutend weiter von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs ab, als der ursprüngliche Vorschlag des Gesetzentwurfes. Nach letzterem erleidet der Grundsatz des Handelsgesetzbuchs, daß bei Löschung der Güter und Bezahlung der Fracht Zug um Zug gehandelt werde, nur die nothwendigste, durch die Verhältnisse des Seeschiffsverkehrs an der Weser gebotene Modifikation. Weil Löschorth und Bestimmungsort in den meisten Fällen weit auseinander liegen, Beginn und Vollendung der dem Schiffer obliegenden Leistungen also über ein größeres Maß von Raum und Zeit sich erstrecken, so soll auch die Leistung der Gütereempfänger dem entsprechend zwar zur selben Zeit, wie die des Schiffers, mittelst Deponirung der Frachtgelder etc. beginnen aber nicht eher beendet, mit andern Worten dem Schiffer nicht eher die Fracht überantwortet werden, als in dem Zeitpunkt, wo er auch seinerseits seine Verpflichtung erfüllt, dem Empfänger die Güter am Bestimmungsorte zur definitiven Empfangnahme zu behändigen. Ist dies, abgesehen von einigen durch praktische Rücksichten oder lange Gewohnheit gebotenen Modifikationen, die leitende Idee des ursprünglichen §. 12, sowie des §. 36 des Einführungsgesetzes, auf welchen jener sich stützt, so wird man zugeben müssen, daß hiermit dem innern Princip nach der Einklang mit dem Handelsgesetzbuch gewahrt bleibt. Die aus den Berathungen der Bürgerschaft hervorgegangene Bestimmung wirft dagegen dies Princip vollständig um. Sie verpflichtet den Schiffer erst seine Verbindlichkeiten, wenn auch gegen gewisse Garantien Seitens des Empfängers zu erfüllen, und läßt die eigentliche Leistung des letztern, die Bezahlung der Fracht u. s. w. hinternach folgen, soweit sie nicht umge-

fehrt in den Fällen, in welchen die Verzögerung der Empfangnahme der Güter am Bestimmungsorte das gewöhnliche Zeitmaß übersteigt erst den Empfänger und hinterdrein den Schiffer seine Leistung völlig zu erfüllen zwingt.

Möchte man nun auch geneigt sein, sich aus überwältigenden praktischen Rücksichten über das eben charakterisirte principielle Bedenken hinwegzusetzen, die Anwendung des §. 36 des Einfuhrungsgesetzes auf den Seefrachtverkehr also wieder aufzuheben, so liegt doch schon eben darin, daß hiermit einer thöricht mit den übrigen deutschen Seeplätzen übereinstimmenden Ausführung des Handels-Gesetzbuchs, sowie der gleichmäßigen Behandlung des Land- und Seefrachtführers Abbruch geschieht, ein nicht zu unterschätzendes praktisches Bedenken. Die Anwendung verschiedenartiger Gesetze auf gleichartige Verkehrsverhältnisse führt zu einer Erschwerung des Verkehrs.

Die Hauptbedenken der Handelskammer gegen den neuesten Vorschlag wurzeln jedoch in seiner Ausführung selbst. Wenn durch denselben wesentlich zwei Schattenseiten des ursprünglichen Gesetzentwurfs zu beseitigen beabsichtigt wird, einmal die Last des Deponirens der Frachtgelder für den Empfänger, für's zweite die in außergewöhnlichen Fällen mögliche langdauernde Verzögerung in der Abfertigung des Seeschiffers, so ergibt eine nähere Prüfung, daß keiner diese Zwecke erreicht, das Opfer bestimmter und klarer Rechtsgrundsätze vielmehr umsonst gebracht wird. An der Entwicklung der Hauptdifferenzen zwischen dem Antrage der Bürgerschaft und dem ursprünglichen Gesetzentwurfe wird sich dies am Anschaulichsten darthun lassen.

Zunächst wird die ursprünglich vorgeschriebene Deponirung der Fracht etc. durch den allgemeineren Ausdruck »Sicherstellung der Fracht« ersetzt und allerdings scheint hierin auf den ersten Blick eine Erleichterung für die Frachtzahler zu bestehen; denn wenn das höchste Maß dieser Sicherstellung eben die Deponirung der Frachtgelder ist, der Schiffer sich aber unter Umständen auch mit einem geringeren Maß, wie Bürgschaftsleistung, Deponirung von Wechseln oder Werthpapieren, begnügen muß, so kann der Empfänger der Güter einige Wochen lang die Zinsen der Frachtsumme ersparen, was bei einzelnen Frachtzahlungen, wie z. B. für eine Ladung von 15,000 Säcken Reis à 2 Thaler pr. Sack, nicht unerheblich ist, oder er kann auch mitunter durch raschen Verkauf der ihm zwar noch nicht vollständig gelieferten aber doch schon im Allgemeinen der Beurtheilung unterliegenden Ladung sich in den Wechselaccepten des Käufers die Mittel zur Bezahlung der Fracht verschaffen. Nun trifft bei Handlungshäusern, die über bedeutende Mittel disponiren und eines sichern Credits genießen, diese Ausführung wohl zu, während gerade diese die hierin liegenden Erleichterungen am Ehesten entbehren können; Gütereempfänger in minder günstiger Lage erwachsen aber aus dem Vorschlage erhebliche Mehrbelastigungen. Vorzugsweise von solchen wird der Schiffer, vor Allem der fremde, mit den hiesigen Verhältnissen nicht vertraute Schiffer die vollkommene Sicherstellung seiner Frachtforderung verlangen und, wenn ihm das angebotene Maß ungenügend erscheint, das geforderte aber nicht bewilligt wird, zu allseitigem Nachtheile die Auslieferung der Güter hinauszuziehen, bis nach langen Verhandlungen durch Gerichtsspruch über diese Vorfrage oder ähnliche Vorfragen, z. B. über den Ort, wo die Caution zu hinterlegen ist, entschieden ist. Abgesehen von dem Zeitverlust und den unvermeidlichen Unkosten, leidet bei diesem Verfahren, mag die Differenz sich um den Werth angebotener Wechsel oder Bürgschaftsleistung drehen, mag sie in den Comptoirs der Mäkler und sonstiger Vermittler oder vor Gericht zum Austrag kommen, der Credit der theilhaftigen Empfänger und ihrer mit in Frage kommenden Geschäftsfreunde unendlich, und da ein Gericht die Verantwortlichkeit sehr ungern, wenn überall auf sich nehmen wird, auf den Werth bestimmter Wechselunterschriften oder Bürgen zu erkennen, so wird das Resultat häufig kein anderes sein, als dasjenige, was nach der ursprünglichen Fassung des §. 12 als Regel gelten soll — Deponirung der Frachtgelder und zwar dann natürlich stets gerichtliche mit Unkosten verknüpfte Deponirung! Von der wesentlichen Erleichterung des Deponirens, wie sie der ursprüngliche §. 12 durch die Befugniß theilweisen Deponirens gegen theilweise Auslieferung der Güter beliebt hatte, ist in dem neuen Vorschlage nicht die Rede, und doch ist diese Modalität für den Schiffer sowohl, der dadurch in die Lage gesetzt wird, schon vor völliger Beendigung des Lössens einen Theil der Frachtgelder, wenn auch vielleicht gegen angemessene Caution einzuziehen, als auch für den Empfänger, der damit für mehrere Wochen den Zinsverlust auf einen bedeutenden Theil der Frachtbeträge vermeidet und für die Deckung des Restes zu sorgen Zeit gewinnt, von erheblicher Bedeutung. Wie

diese stückweise, gewissermaßen Zug um Zug vorschreitende Erfüllung der gegenseitigen Leistungen einerseits dazu angethan ist, die nicht zu verkennende Unbequemlichkeit des Deponirens bedeutend abzuschwächen, so erscheint sie andererseits in Anwendung auf die nunmehr gewünschte Sicherstellung der Fracht theils überall nicht am Platze theils schwerer durchführbar, so daß, wenn also diese Sicherstellung, wie häufig der Fall sein wird, in der Deponirung der ganzen Fracht besteht, jene Erleichterung und Ersparung wegfällt. Berücksichtigt die Handelskammer endlich bei dem ursprünglichen Vorschlag noch den vom Senate beantragten Vorbehalt der regulativmäßigen Ausführung der Deponirungs-Modalitäten, nach welcher sich fast mit Gewißheit als Regel, nicht die gerichtliche, sondern die kostenfreie außergerichtliche Deponirung ergeben wird, so kann der Vergleich der beiden Vorschläge im Interesse der Leichtigkeit des Verkehrs nur zu Gunsten des ursprünglichen ausfallen, wobei ganz dahingestellt bleiben mag, wie oft der Schiffer von seinem Rechte, die Fracht deponirt zu erhalten, absehen wird.

Die zweite Hauptabweichung des neuesten Vorschlags liegt in dem für die Bezahlung der Fracht gesetzten Termin, wenn 10 Tage nach Lösung der letzten für den nämlichen Empfänger bestimmten und (wäre gewiß zweckmäßig hinzuzusehen) in dem nämlichen Conossemente bezeichneten Güter aus dem Seeschiffe verfrachtet, die Empfangnahme am Bestimmungsort aber noch nicht geschehen ist. Gesezt auch, der hiermit beabsichtigte Zweck würde erreicht, der Schiffer würde gegen alle äußeren Einflüsse, welche eine außergewöhnliche Verzögerung in der Ankunft der Waaren am Bestimmungsort herbei führen können, sicher gestellt — ist es denn erlaubt, so fragt sich wohl zunächst, die Ungunst solcher Einflüsse allein auf den Empfänger zuwälzen, sein Recht auf Empfangnahme und Besichtigung der Güter, bevor die volle Fracht in die Hände des Schiffers gelangt zu kürzen? In solchen Fällen wo nicht ein äußerlich erkennbarer Verlust oder Beschädigung, wohl aber ein innerer, dem Schiffer zur Last fallender Verderb vorliegt, wenn z. B. in unvorsichtiger Weise nasse Güter in die Nähe trockener gegen Rasse empfindlicher, oder starkriechende in die Nähe leicht durch Geruch angegriffener gestaut sind, kann dem Empfänger aus jener Bestimmung, wenn inzwischen der Schiffer mit der ausgezahlten Fracht fortgesegelt ist, ein positiver Schaden sehr leicht erwachsen ohne daß der von böswilligen Handlungen der Schiffsmannschaft redende Schlußsatz des Art. 610 des Handels-Gesetzbuchs ihm Hülfe gewährt. Gegen chicaneuße Verzögerungen ferner in der Empfangnahme der Waaren giebt es für den Schiffer noch andere Mittel, als diese das Interesse des Empfängers aufs Größlichste verletzende Bestimmung. Dahin gehört das ihm in dem ursprünglichen Gesetzentwurf beilegende Recht, die deponirte Fracht gegen angemessene Cautionsstellung seinerseits zu erheben — ein Recht, das nicht bloß von dem hiesigen Schiffer oder Verfrachter, sondern auch von dem fremden häufig in Anwendung gebracht werden kann, besonders wenn man erwägt, daß selten der ganze Frachtbetrag, meistens nur eine kleine Quote desselben streitig sein, deshalb auch nur für diese die Caution gefordert werden wird. Dahin gehört aber vor Allem die Deponirung der Frachtgelder selbst, indem sie eine Hauptursache der Verzögerung Seitens des Empfängers beseitigt, sein pekuniäres Interesse nämlich an möglichst langem Hinausschieben der Frachtzahlung. Wer sich diese Seite der Frage recht vergegenwärtigt, der muß zu der Ueberzeugung kommen, daß der vorgeschlagene Fälligkeitstermin in Verbindung mit der oben berührten einfachen Sicherstellung der Fracht dem Schiffer mehr Nachtheil, als Vortheil bringt. Im gewöhnlichen Laufe der Dinge wird bis zu dem gedachten Fälligkeitstermin der Fracht das sämtliche Gut längst in den Händen des Empfängers sein können. Hat er aber die Fracht noch nicht ausbezahlt, und handelt es sich dabei um erheblichen Summen, so wird er die Empfangnahme der Güter, wenigstens eines kleinen Restes, möglichst lange hinauschieben und als Regel dürfte sich leicht ergeben, daß der Schiffer nicht vor Ablauf des erwähnten Termins in den Besitz irgend eines Theils der Fracht kommt, die ihm bei obwaltendem Depositionszwange längst zum größten Theil ausbezahlt wäre. Diese wesentlich anders sich gestaltende Sachlage, je nach dem die Fracht deponirt ist oder nicht, je nachdem sein eigenes Interesse den Empfänger abhält oder nicht, den Schiffer coulant zu behandeln, rasch abzufertigen oder wenigstens soweit zu befriedigen, daß er unter Zurücklassung eines Restbetrags seiner Frachtforderung und unter Vorbehalt der definitiven Abrechnung den Hafen verlassen kann — das möge bei Beurtheilung des innern Werths der sich gegenüberstehenden Vorschläge nicht aus dem Auge gelassen werden.

Sollten übrigens die schon angeführten Bedenken gegen den Termin der 10 Tage nicht durchschlagend erscheinen, so mag noch darauf hingewiesen werden, daß er durch die beigelegte Ausnahme — wenn nämlich der Empfänger äußerlich erkennbare Mängel vorher angemeldet hat — ganz hinfällig wird, daß beim Vorhandensein solcher Mängel die Fracht vor genauer Constatirung ihres Maßes nicht ganz ausbezahlt werden, jener Fälligkeitstermin also nicht in Anwendung kommen kann, bedarf ebenso wenig der nähern Entwicklung, wie daß es dem Empfänger selten an irgend einem plausibeln Vorwande fehlen wird, solche Mängel anzumelden und damit jene Bestimmung zu vereiteln. Was bleiben nun, wenn obige Ausführungen auf richtiger Erkenntniß der thatsächlichen Verhältnisse beruhen, dem Schiffer und dem Empfänger für Vortheile aus den vermeintlichen Verbesserungsvorschlägen? dem Schiffer keiner; er wird im Gegentheil viel nachtheiliger gestellt. Dem Empfänger der, daß er vielleicht nicht so häufig die Fracht zu deponiren braucht, wogegen sein Credit und guter Name den Angriffen eines sein Recht streng verfolgenden, vielleicht chicaneußen Schiffers, namentlich aber auch der auswärtigen Schiffer ausgesetzt, die Löschung und Empfangnahme der Güter durch Vorverhandlungen auf unbestimmte Zeit verzögert wird. So wenig auch die Handelskammer geneigt ist, die Unbequemlichkeit und den Zeitverlust des Deponirungsverfahrens leicht zu nehmen, so kann sie doch nicht anders in allseitiger Erwägung der angeführten Gesichtspunkte, als ihm unbedingt den Vorzug einräumen.

Eine dritte Abweichung der beiden Anträge beruht darin, daß nach demjenigen der Bürgerschaft eine verschiedene Behandlung eintritt in den Fällen, in welchen Löschung und Zahlung am nämlichen Orte zusammentreffen. Soll in diesen Fällen die Vorschrift des §. 36 des Einfuhrungsgesetzes, oder was das Einfachere scheint, diejenige des Art. 615 des Handelsgesetzbuchs Platz greifen, wenn man nicht vorzieht, unter allen Umständen das nämliche Verfahren gelten zu lassen? Auch hierüber muß nothwendig ein Beschluß gefaßt werden. Genau zutreffend ist übrigens der von der Bürgerschaft gewählte Ausdruck nicht: »Werden die Güter aus dem Seeschiffe an einem andern Orte an der Weser, als an dem Bestimmungsorte gelöscht«; denn nach übereinstimmender Ansicht des Senats und der Bürgerschaft zu §. 11 des Gesetzesentwurfs soll, wenn die Güter am Löschplatz gelagert werden, die rechtliche Uebernahme der Güter dort als geschehen, der Löschplatz also in dieser Beziehung als Bestimmungsort gelten, während die Fracht da bezahlt werden soll, wo sie, wenn die Lagerung nicht geschehen wäre, bezahlt werden mußte. Der gewählte Ausdruck ist also zum Mindesten ungenau und lautete richtiger »an dem Orte der Frachtzahlung« statt »am Bestimmungsorte.«

Die Handelskammer bedauert zwar lebhaft die seitherigen Verzögerungen in der Erledigung dieses wichtigen Gesetzes, das gleichzeitig mit dem Handelsgesetzbuch in Kraft zu setzen, dringend zweckmäßig sein würde. Sie vermag aber trotzdem, und um dies zu erreichen, die Annahme eines nach ihrem Urtheil für den Verkehr schädlichen Vorschlags nicht zu empfehlen und beruhigt sich um so eher hierbei, als doch einzelne Modificationen unvermeidlich erscheinen und die Verhandlungen mit der Bürgerschaft hierüber, wie über das Schicksal des §. 36 des Einfuhrungsgesetzes in den wenigen Tagen dieses Jahres schwerlich zu Ende zu führen sind.

Ihrerseits empfiehlt sie die Beibehaltung des ursprünglichen §. 12 mit dem vom Senate beantragten Zusage der vorbehaltenen Ausführungsmodalitäten über das Deponirungsverfahren im Wege des Regulativs.

Bremen, den 23. December 1864.

