



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Rettung von Menschen oder Bergung von Sachen? : Ein Beitrag zur
Kenntniß vom heutigen Strandrecht und dessen Einfluß auf die Rettung
Schiffbrüchiger.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Rettung von Menschen oder Bergung von Sachen?

Ein Beitrag zur Kenntniß vom heutigen Strandrecht und dessen Einfluß auf die Rettung Schiffbrüchiger.

Eine besonders erfreuliche Thätigkeit auf dem Gebiete des Vereinswesens für öffentliche Zwecke hat das deutsche Volk im Laufe des letzten Jahrzehnts in Bezug auf die Rettung Schiffbrüchiger entwickelt. Angefeuert durch das von so überaus günstigem Erfolge begleitete Vorgehen Amerikas, Englands und des kleinen Dänemark hat auch die deutsche Nation es als ihre Pflicht erkannt, den gefährdeten Seeleuten zu Hilfe zu kommen und die Schrecken einer Strandung an deutscher Küste nach Kräften zu mildern. Aus unbedeutenden Anfängen hat sich ein mächtiges Werk entwickelt; fast an allen besonders gefährlichen Stellen der deutschen Nord- und Ostseeküste sind Rettungsstationen errichtet, unzählige Vereine im Innern Deutschlands sind eifrig bemüht, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, fast alle haben sich zusammengeschlossen zu der deutschen Gesellschaft für Rettung Schiffbrüchiger und dem Haupt-Comité in Bremen willig die centrale Leitung des Rettungswesens überlassen. Leider sind einige wenige Vereine, darunter der Hamburger und der in Emden domicilirte ostfriesische Verein, — welch' letzterer deshalb besondere Bedeutung hat, weil er die wichtige Nordseeküste von der holländischen Grenze bis zur Jade allein versorgt — dem Hauptverein noch nicht beigetreten; allein auch hier wird zweifellos in kürzester Frist das zu neuem Schwung erwachte nationale Leben den Particularismus besiegen.

Hunderte von Menschenleben sind schon durch die Rettungs-Anstalten dem Tode entrisen, täglich bewährt sich das segensreiche Institut mehr und findet immer allgemeinere Theilnahme. Und nicht die Regierungsgewalt hat hier eingegriffen, sondern freies Zusammenwirken thätiger und opferwilliger Menschenfreunde hat so Großes geleistet; der einmal beschrittene Weg hat sich als der richtige gezeigt, da aber das Maß des zu Leistenden die Kräfte des

Einzelnen weit übersteigt, kann nur die Vereinigung Vieler von Erfolg sein, und wie wiederum jedes Zusammenwirken nur fruchttragend sein kann, wenn es in einheitlicher Weise geleitet wird und die Gesamtleistungen nicht zersplittert, sondern auf die zur Zeit gerade der Hilfe bedürftenden Punkte concentrirt werden, so muß das deutsche See-Rettungswesen auch dauernd durch einen großen, alle Mittel zusammenfassenden Verein mit einheitlicher Spitze geleitet werden.

Dennoch läßt sich aber auch hier, um einen thunlichst befriedigenden Zustand herzustellen, die Mitwirkung der Regierungsgewalt nicht ganz entbehren; nicht zwar zur Herbeischaffung reichlicherer Geldmittel, denn in dieser Richtung hat sich der opferfreudige Sinn der Bevölkerung schon genügend manifestirt, wohl aber wegen des engen im Binnenlande nicht genug gewürdigten Zusammenhangs des Rettungswesens und des sog. Strandrechts; mit andern Worten: die von der Privatthätigkeit erstrebte Rettung gestrandeter Menschen muß in Einklang gesetzt werden mit der gesetzlich geregelten und meist durch Regierungsorgane geleiteten Rettung der gestrandeten Schiffe und Güter. Während früher fast lediglich auf die letztere das Augenmerk gerichtet war, ist jetzt endlich mit Recht die erstere in den Vordergrund getreten. Die fast überall noch in Kraft stehenden alten Strandungsordnungen aber genügen dem jetzt allgemein zur Geltung gebrachten Rechtsbewußtsein, daß bei jedem Schiffbruche zunächst nur die Rettung von Menschenleben in Frage kommen dürfe und müsse, noch keineswegs, und das lähmt das Rettungswerk oft auf das empfindlichste. Die deutsche Presse hat unleugbar ein großes Verdienst um Förderung des Rettungswesens; sie hat die Vereinsthätigkeit auf das wärmste unterstützt und namentlich durch lebendige Schilderungen der Noth und der Gefahr der Schiffbrüchigen und durch Erzählungen von den todesmuthigen Anstrengungen und heldenkühnen Thaten der Rettungsmannschaften, die, um anderer Leben zu retten, das eigene unbedenklich wagen, das Interesse der binnenländischen Bevölkerung an dem Rettungswerk zu beleben gestrebt, und dies Streben ist nicht erfolglos gewesen. Aber leider waren fast alle diese Schilderungen etwas zu poetisch gefärbt und manche Rettungsthat, die im Oberlande mit andächtiger Bewunderung angestaunt wird, findet an der Küste eine ganz andere und gerechtere Beurtheilung.

Die Wahrheit gebietet, offen zu sagen, daß der deutschen Küsten- und Inselbevölkerung der ihr durch die Journale und Zeitungen zu freigebig ertheilte Ruhm, alle andern Interessen hintanzusetzen, sobald es sich um Rettung von Menschenleben handelt, so allgemein leider noch nicht gebührt. Wir müssen das behaupten, und wahrlich, wenn es anders wäre, so wäre es ein Wunder! Man täusche sich nicht, schließlich bleibt im großen Ganzen genommen das eigne Interesse die Triebfeder des menschlichen Handelns. Bringt man das Interesse

in Widerstreit mit sittlichen Pflichten, so werden nur zu oft die letztern unterliegen. Denn hat auch die Geschichte noch so viele und glänzende Ausnahmen von diesem Sage aufzuweisen, sie sind und bleiben eben Ausnahmen. Als Regel leitet das eigne Interesse die Einzelnen wie die Völker und Nationen.

Die Pflicht drängt den Küstenbewohner zur Rettung der Menschen, das Interesse zur Rettung der Sachen; wo beides collidirt, wird das Rettungswerk nur zu häufig leiden, und da muß der Staat eintreten und durch zeitgemäße Umwandlung der Strandungs-Gesetzgebung verhindern, daß solche Collision eintreten kann; die Gesetzgebung muß dem heutigen allgemeinen Rechtsgefühl entsprechend Vorsorge treffen, daß ein Schiffbruch nicht mehr als ein Glück und ein Segen von der Strandbevölkerung begrüßt werden kann, sie muß den starken Rest mittelalterlicher Barbarei, der in dem heutigen Strandrecht noch immer steckt, mit der Wurzel vertilgen und dahin wirken, daß der leidige Begriff des „Strandsegens“ endlich zu existiren aufhört.

Es ist eine traurige aber unwiderleglich wahre Thatsache, daß auch noch heute im Jahre 1867 der Sinn für Recht und Unrecht in Bezug auf Strandgut in der Küstenbevölkerung fast gänzlich fehlt, daß auch die sonst redlichsten Leute in diesem Punkte völlig demoralisirt sind, daß namentlich auf manchen Inseln eine ausgebildete Strandräuberei existirt, daß sonntäglich in einem nichts weniger als christlichen Sinne um einen „gesegneten Strand“ gebetet wird, daß jeder Strandungsfall als eine wahre Goldgrube auf das schamloseste ausgebeutet wird, selbst von Personen, die nach Stand und Bildung auf der Höhe sittlicher Anschauungen stehen sollten.

An Beispielen dieser Art fehlt es nicht.

Haben doch vor wenigen Jahren erst Prediger und Schullehrer einer Insel wegen Theilnahme an solch' unbefugtem Strandraube ihres Dienstes entsezt werden müssen, haben doch bei der im Jahre 1866 vorgekommenen, vielfach besprochenen Strandung des englischen Dampfers *Excelsior* auf dem Zuiser Riff sich zwei Aerzte nicht entblödet, für die Behandlung der geretteten Mannschaft zusammen über 2000 Thlr. zu fordern, um sich nachher mit weniger als dem vierten Theil ihrer Forderung zu begnügen!

Nur wer an der Küste gelebt, wer selbst Schiffe hat stranden sehen, wer die Abwicklung der Strandungsgeschäfte oftmals beobachtet, die maßlosen Rechnungen vor Augen gehabt hat, die dabei von allen Seiten aufgestellt werden, nur wer sich selbst überzeugt hat, mit welcher Gier und Habsucht jeder an dem Strandgut zu zehren bestrebt ist, nur der kann ermessen, welch' tiefe Demoralisation das Strandwesen auch in seiner heutigen Gestalt noch im Gefolge hat, welch' sittlicher Krebschaden dasselbe für die Küsten- und Inselbevölkerung ist, und wie entseßlich schwer es hält, seit Jahrhunderten im Volk eingewurzelte falsche und verwerfliche Begriffe auszurotten.

Hören wir über die Zustände in Ostfriesland, wo sie notorisch noch keineswegs am schlimmsten liegen, einen sein Vaterland warm liebenden und mit seinen Sitten besonders vertrauten Ostfriesen (v. Halem): „Nirgends ist der Reiz zum Stehlen stärker und unüberwindlicher als — besonders auf den Inseln — bei den Strandungen. Menschen, die in allen übrigen Verhältnissen des Lebens unantastbar ehrlich und rechtlich verfahren, machen sich daraus kein Gewissen. Die Inselbewohner sind seit Jahrhunderten gewohnt, den Strand als ihre Domäne zu betrachten. Meinung und Glauben des Volks, die sich durch Gesetze nicht ausrotten lassen, fordern einen reichlichen Antheil am Strandgut als Recht; wo man dies bedroht glaubt, wird gestohlen.“

Diese Worte sind durchaus nicht zu hart; es ist in der That unglaublich, mit welch' bodenloser Verachtung von Recht und Gesetz oft noch Strandräuberei getrieben wird; hatten sich doch um den schon erwähnten auf dem Juister Riff fest sitzenden „Excelsior“ im März 1866 nicht weniger denn 20 verschiedene Ewer, Schaluppen und andere Fahrzeuge, meist von Blankenese und Fiedmo- werden gesammelt, um offen zu plündern, sodaß der Vertreter der betreffenden Assuranzgesellschaft den Schutz der bewaffneten Macht dagegen hatte anrufen müssen und die frechen Diebe sich erst verschrecken ließen, nachdem die Gendarmerie eins dieser Raubboote auf offener See geentert und zwei Mann der Besatzung trotz ihres Widerstandes verhaftet hatte! Beiläufig auch eine traurige Nothwendigkeit für einen Küstenstaat, wie das damals noch existirende Hannover, zu solcher Expedition auf offener See bei stürmischem Wetter in einem gemietheten Boote die der See völlig fremden Landgendarmen verwenden zu müssen; und daß bei der Uebersahl und der trostigen Stimmung der Strandräuber die aus einem Officier und neun schwer bewaffneten Leuten bestehende Gendarmerieabtheilung ihren Auftrag ohne Blutvergießen und glücklich durchgeführt hat, ist nur der damals in der ganzen Umgegend mit hoher Bewunderung anerkannten, mit kaltblütiger Ruhe und Umsicht gepaarten furchtlosen Energie des betreffenden Officiers zu danken.

Ähnliche Beispiele von Strandräuberei lassen sich in Menge anführen, aber wir glauben, das eine genügt, um denjenigen, die durch die gefärbten Zeitungsberichte in der Küstenbevölkerung nur biedere, gottesfürchtige und uneigennützig für anderer Rettung sich aufopfernde Menschen erblicken zu müssen glauben, ein etwas weniger lockendes aber desto richtigeres Bild von den sittlichen Zuständen mancher Meeranwohner zu gewähren.

Daß aber solche auch gegen jedes Gesetz verstößende grobe Ausschreitungen noch so häufig vorkommen können, ist unsrer festen Ueberzeugung nach nur dadurch möglich und erklärlich, daß das Gesetz selbst dem auch den Ausschreitungen im letzten Grunde als Quelle dienenden Strandrecht, d. h. mit dünnen Worten: dem Recht auf anderer Eigenthum, noch viel zu vielen Spielraum läßt. Nicht

die offenen Verbrechen, die beim Strandwesen so vielfach vorkommen, sind das schlimmste, sondern der Geist der Gesetzgebung und die Lage Praxis, die, wenn auch unter verblühtem Namen, wie Vergelohn, Hilfslohn zc. in der That ein weit gehendes Strandrecht zulassen, d. h. der Strandbevölkerung einen durch keinerlei inneren Grund gerechtfertigten Anspruch auf einen erheblichen Theil aller gestrandeten Schiffe und Güter zusprechen, dadurch aber eben jeden Strandungsfall zu einer überaus ergiebigen Erwerbsquelle für die Bevölkerung machen und diese wiederum mit Nothwendigkeit zu einer unseligen Begriffsverwirrung führen. Objective Beurtheilung wird, wo das eigene Interesse in Frage kommt, schon dem Gebildeten schwer, wieviel mehr dem gemeinen Manne!

Bedenkt man indeß die durchgängige Armuth der Küstenbevölkerung, ihren meist niedrigen Bildungsstand, die Abstumpfung gegen die Schrecken der See, die der tägliche Verkehr auf derselben mit sich bringt, und vor Allem den durch vielhundertjährige Tradition geheiligten, durch das Gesetz geschützten Rechtsanspruch auf das Strandgut, so wird das Urtheil über die sittliche Anschauung des Strandbewohners minder hart ausfallen, als es ohne diese Umstände vom höchsten Standpunkt des Rechts und der Moral aus geschehen müßte.

Betrachten wir, ehe wir auf die nothwendig neu zu legenden Grundlagen näher eingehen, zunächst kurz die geschichtliche Entwicklung des Strandrechts.

Die alte Welt unterschied sich bekanntlich in ihrer gesammten Rechtsanschauung von der neueren Zeit wesentlich durch völlige Beschränkung des Rechtsschutzes auf die Angehörigen des eignen Staats; ein internationales Privatrecht war unbekannt; nur der eigene Vollbürger genoß des vollen Rechtsschutzes und erfreute sich voller Rechtsfähigkeit; der Fremde war so gut wie rechtlos. Galt doch selbst das eigentliche römische Recht ursprünglich nur für die Quiriten, die alten Vollbürger Roms; mußte doch auch später noch, um die Bundesgenossen und die Einwohner der neu erworbenen Gebiete den Römern rechtlich gleich zu stellen, denselben das römische Bürgerrecht verliehen werden! Bekannt ist die Strenge der mosaischen Gesetzgebung gegen Fremde; bekannt aus den Homerischen Dichtungen, wie schutz- und rechtlos der Fremde nach griechischer Anschauung war; in gleicher Weise finden wir in der Edda eine Menge Hinweisungen auf die gleiche Behandlung der Fremden durch die nordischen Völker.

Diese Auffassung führte naturgemäß dahin, zwar nicht ein eigentliches Strandrecht in Bezug auf verunglückte Schiffe zu constituiren, als vielmehr diese in Ermangelung jedes der Mannschaft zur Seite stehenden Rechtsschutzes als gute Beute für jeden zu betrachten, der sich ihrer factisch bemächtigen konnte. Erkannte man auch schon früh den Nutzen gesicherter Handelsverbindung und ließ man daher die in die Häfen einlaufenden fremden Schiffe meist unbehelligt, so

konnte dies Motiv bei einem meist an unwirthbarer Küste vorkommenden Schiffbruche keine Bedeutung mehr haben. Schiff und Mannschaft verfielen den Strandbewohnern und die Gestrandeten mußten froh sein, das Leben zu retten; die Freiheit verloren sie nur zu häufig. Die reichlichen Erträge, die namentlich an einzelnen besonders gefährdeten Küstenstrichen die Strandungen ausbrachten, veranlaßten mancher Orten auch die Herren des Landes selbst, einen Antheil davon in Anspruch zu nehmen, und so gestaltete sich dann durch die Theilnahme der Obrigkeit an dem Strandraub dieser allmählich zu einem Strandrecht, das allerdings im Grunde nichts anderes war, als die Feststellung eines Maßstabs für die Theilung des Raubes. Die unvollkommene Einrichtung der Schiffe und Boote, die ungenügende Kenntniß der Wasser und Küstenverhältnisse, der gänzliche Mangel an Karten, die meist dünne Bevölkerung des Strandes wirkten überdies zusammen, um eine Rettung der gestrandeten Menschen nur selten zu ermöglichen; wurden diese aber gerettet und waren es Einheimische, die ihr Recht verfolgen konnten, standen sie also dem Interesse der Strandbewohner im Wege, nun, so war es bei dem wilden und rohen Sinn der Bewohner, die sich im Besiz der schon sicher geglaubten Beute gefährdet wähten, nichts seltenes, daß die unwillkommenen Gäste beseitigt wurden. Namentlich die Küsten des schwarzen Meeres waren im Alterthum berüchtigt wegen der rohen und unmenschlichen Behandlung der Schiffbrüchigen. Zu welcher collossaler Macht dies Piratenthum mehrfach anwuchs, zeigen schon die verschiedentlich von Rom dagegen unternommenen, zum Theil den Charakter eines förmlichen Krieges annehmenden Expeditionen. Und sollten die Leute, die auf offener See fremde Schiffe anfielen, die Menschen tödteten oder als Sklaven verkauften und die Schiffe als Beute heimführten, Bedenken getragen haben, in gleicher Weise gegen Leute zu verfahren, die ein „glücklicher“ Zufall ihnen an ihre heimische Küste selbst zuwarf?

Die Justinianische Gesetzgebung versuchte wohl gegen die gänzliche Rechtsunsicherheit der Gestrandeten einigen Schutz zu gewähren; aber das Leben war stärker als das Gesetz, und die Sache blieb, wie sie war.

Von unsern deutschen Küsten liegen zwar aus der vorchristlichen Zeit bestimmte Berichte über das Strandwesen nicht vor; aber der ganze Geist der damaligen Zeit, die rauben Sitten unserer Vorfahren im allgemeinen und vor allem die aus späterer Zeit als von Alters her bestehend bezeugte Sitte lassen keinen Zweifel darüber, daß auch hier die Schiffbrüchigen als rechtlos, ihr Gut dem Strandherrschaft verfallen betrachtet wurde.

Mit Entschiedenheit trat erst die Reichstagsgesetzgebung gegen das Strandrecht auf. Kaiser Carl V. peinliche Gerichtsordnung von 1532 bestimmte im Art. 218: „Die Gewohnheit, daß, so ein Schiffmann mit seinem Schiffe verfähret und schiffbrüchig würde, er alsdann der Obrigkeit desselbigen Orts mit Schiff, Leib

und Gütern verfallen sein sollte, wird als eine mißbräuchliche, böse und unvernünftige aus kaiserlicher Macht hinfort gänzlich aufgehoben, vernichtet und abgethan."

Aber die Reichsgesetze fanden bekanntlich nur wenig Beachtung, namentlich wenn die einzelnen Territorialherren sie ihrem Interesse widersprechend fanden. Daß dies auch hier der Fall war, geht aus einer Menge späterer Erlasse hervor, in denen die obige Vorschrift wieder eingeschärft werden.

Noch weit später suchten sich namentlich Hamburg und Bremen, sowie Holland und Schweden durch Specialverträge mit den einzelnen Küstenstaaten für ihre Unterthanen wenigstens einen Schutz gegen das Strandrecht zu sichern, ein Beweis, wie wenig allgemein ein solcher stattfand.

Noch 1619 erklärt auf eine derartige Beschwerde der Stände die gräflich ostfriesische Regierung es für eine alte Gewohnheit, daß „man die geborgenen Güter in drei Theile geleeget, davon einer den Insulanis, der andre der Obrigkeit, der dritte den Proprietariis wieder zugelegt werde“.

Im J. 1663 beschwerten sich die ostfriesischen Stände abermals, daß die fürstliche Regierung „obwol res ejecta per naufragium vermöge der natürlichen und Civilrechte gegen gehörigen Vergelohn restituirt werden müsse, dennoch vielfältig dagegen handle und solche Güter unterm Prätext der Regalium für sich angreife“; worauf die Regierung einfach erwidert: „Was die Schiffbrüchigen und angestrandeten Güter betrifft, ist klaren Rechts, quod bona vacantia cedant Fisco. Wenn aber die Güter von ihrem Herrn verfolgt werden, so haben sich allein des heil. röm. Reichs Unterthanen mit Kaiser Carls Ordnung zu behelfen; fremder Potentaten Unterthanen aber werden billig also tractirt, wie Unsern Unterthanen bei ihnen geschieht, und sein die Stände darüber zu queruliren nicht besugt“.

Wer etwas zwischen den Zeilen zu lesen versteht, wird sich ein ziemlich klares Bild davon machen können, daß die Schiffbrüchigen von der Regierung nicht gerade auf milde Behandlung hoffen durften, und wenn die Regierung sie nicht schützte, von der Bevölkerung sicher noch weniger. So blieb es bis ins vorige Jahrhundert. Aus dem Anfange desselben haben wir noch Erlasse, wonach „die Herren derer Herrlichkeiten, denen das Strandrecht annex ist“ gewarnt werden, in dem, was ihnen „billigmäßig gebühret, nicht zu excediren“ und aus der gleichen Zeit wird noch mehrfach das Bestehen der alten Gewohnheit bezeugt, wonach bei Strandungen „Schiff und Ladung dem Strande verfallen“, d. h. dem Strandherrn, beziehungsweise den Küstenbewohnern, zukommen.

Dennoch war allmählich und unmerklich eine Wandlung zum Bessern eingetreten. Einmal konnte selbstverständlich von einem Verkauf gestrandeter Mannschaft in die Sklaverei nicht mehr die Rede sein; dann hatten sich manche der

hauptsächlich seefahrenden Nationen durch besondere Verträge eine mildere Behandlung ihrer gegenseitigen Angehörigen ausbedungen, was auch auf das ganze Strandwesen einen günstigen Einfluß übte endlich waren überall die Sitten weniger roh geworden. Es hatte die Gesetzgebung, es hatte die öffentliche Meinung sich ausgesprochen gegen die übermäßige Ausübung des Strandrechts; der ungleich stärker gewordene Verkehr der verschiedenen Völker unter einander ermöglichte eine größere Controle über, dasselbe; die Küstenstriche, an denen zu streng auf dem alten Recht bestanden wurde, kamen in Verruf und litten dadurch Schaden; kurz, ohne daß sich ein bestimmter Zeitpunkt dafür angeben läßt, und ohne daß bestimmte gleichmäßige Vorschriften das Strandrecht neu regelten, ist vom Beginn des 18. Jahrhunderts eine mildere Praxis fast überall wahrnehmbar.

Das früher namentlich von der Stadt Bremen vergeblich verfolgte Princip, daß das Eigenthum an Schiff und Ladung dem Rheder verbleiben müsse und dem Strandbewohner nur ein gewisser Vergelohn gebühre, hatte sich allmählig Achtung errungen, und die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts ist reich an Strandungsordnungen, die dies Princip als solches anerkannten und anscheinend auch practisch bei der Küstenbevölkerung zur Geltung brachten. Im Jahre 1711 wurden Strandungsrollen für die Nordseeinseln Norderney und Juist, 1735—1737 für Baltrum, Spiekeroog und Langeroog, und etwas später auch für Vorkum erlassen, 1724 und 1744 Strandungsordnungen für die Herzogthümer Bremen und Verden, 1728 eine solche für Ostpreußen, 1743 für Pommern, 1724 für die Herrschaft Jever, um dieselbe Zeit eine 1818 etwas abgeänderte für die Holländischen Küsten, denen dann 1776 auch eine Strandungsordnung für Oldenburg, 1800 eine solche für das Land Hadeln, 1801 für Westpreußen, 1803 für Schleswig-Holstein folgte, während außerdem das Allgemeine preussische Landrecht und das 1805 publicirte Schwedisch-Pommersche Seerecht ebenfalls hierauf bezügliche Bestimmungen enthielten.

Sehen wir einstweilen von dem Allg. Pr. Landrecht ab, so charakterisiren sich die übrigen Gesetze mehr als Codificirungen des bestehenden, denn als Schöpfungen neuen Rechts. Es umfaßten diese, allerdings immer nur für einzelne Territorien erlassenen Verordnungen so ziemlich das gesammte deutsche Fürstengebiet, und aus der Gesammtheit derselben ergibt sich ein ziemlich klares Bild der in ganz Deutschland in dieser Hinsicht geltenden Rechtsanschauungen. Bei weitem in den meisten Punkten findet sich principielle Uebereinstimmung; ist selbstredend auch die eine detaillirter als die andere, weichen sie in Bezug auf Einzelheiten, auf Strafbestimmungen zc. vielfach von einander ab, nehmen sie in vieler Beziehung Rücksicht auf die besondern örtlichen Verhältnisse und die an einzelner Orten herrschenden Gewohnheiten, im Ganzen ruhen sie doch auf so gleichartiger Grundlage, daß man von einem nur in den Einzelheiten mehr oder

minder modificirten gemeinen deutschen Strandrecht sprechen kann. — Und ein erheblicher Fortschritt gegen früher ist in dem deutschen Strandrecht des vorigen Jahrhunderts, — das, wie wir gleich hier bemerken, im wesentlichen noch das heutige Recht ist — nicht zu verkennen.

Die unnatürliche Härte der mittelalterlichen Auffassung, nach welcher der Gestrandete beinahe rechtlos erscheint, ist im Princip überwunden; das neu erwachsene Recht gestattet nicht mehr, Schiff und Ladung als gute Beute zu betrachten, es erkennt vielmehr im Princip an, daß das bisherige Eigenthum daran durch die Strandung an sich nicht verloren geht. Statt des Rechts auf die Sachen selbst hat sich ein Recht auf einen bestimmten Lohn für deren Vergung entwickelt, zugleich aber auch ein bestimmtes Recht auf die Vergung, ja sogar eine Pflicht zu dieser. Alle oben erwähnten Verordnungen enthalten Bestimmungen über das Verfahren bei Vergung gestrandeter Schiffe; sie setzen einen mehr oder minder hoch normirten Lohn für dieselbe fest, haben meist sehr detaillirte Vorschriften über die Vertheilung dieses Vergelohns unter die einzelnen Betheiligten, machen die Theilnahme an den Vergungsarbeiten auf Anfordern der Strandbeamten zur Pflicht und drohen für alle möglichen beim Strandrecht vorkommenden Vergehen strengere oder gelindere Strafen an. Eigenthümlich ist namentlich die Constituirung einer Pflicht zum Vergen, und sind zum Theil die für deren Versäumung bestimmten Strafen sehr hoch. So droht die schleswig-holsteinische Strandungsordnung von 1803 jedem, der die von den Strandvögten verlangte Hülfe verweigert oder nur verspätet, Zuchthausstrafe bis zu 2 Jahren, im Wiederholungsfalle von 2—5 Jahren an!

Aber ist so anscheinend auch für das Interesse der Gestrandeten genug Sorge getragen, so stellt sich bei näherer Betrachtung die Sache doch anders.

Einmal tritt noch ausnahmslos die Rettung und Vergung, oder wie es vielfach heißt, die Löschung (Löschung) der Waaren in den Vordergrund, die der Menschen wird entweder gar nicht oder nur beiläufig erwähnt. Der Grundgedanke, der sich mehr oder minder verhüllt doch überall wieder findet, ist der, Ordnung zu schaffen für die Theilung der Beute, System zu bringen in den Raub; und daß man, um dem Raub den Deckmantel des Erlaubten und sittlich Zulässigen umzuhängen, demselben den Namen des Vergelohns gab und nicht mehr alles nahm, sondern dem Prinzip nach alles herausgab, und sich nur die aufgewandte Mühe bezahlen ließ, macht die Sache wahrlich nicht besser.

Im Grunde war es nicht Sorge für die Gestrandeten, die zu den verschiedenen Ordnungen trieb, sondern, wie diese meist selbst aussprechen, die Sorge dafür, daß nicht die Strandbewohner unter sich und mit dem Strandherrs in Streit geriethen über den Antheil eines jeden, und daß nicht einer oder der andere heimlich von dem gemeinsamen Gut etwas für sich auf die Seite brächte.

Das Verfahren ist meist so geordnet: zunächst werden von dem Gebor-

Grenzboten IV. 1867.

genen die Kosten der Bergung, Communkosten, auch Loschungskosten 2c. genannt, abgezogen; dann erhalten die Berger $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$, meist der Strandherr direct ebenfalls $\frac{1}{3}$ oder unter anderer Form die dabei theilhabenden Beamten neben den in die herrschaftliche Cassé fließenden meist sehr hohen Gebühren gewisse Procente, die zwischen 6% und 22% schwanken, und erst der Rest kommt dem Rheder oder Schiffseigenthümer zu; doch sind von diesem Rest dann noch verschiedene Ausgaben, z. B. die Verzehrkosten für die etwa gerettete Mannschaft zu bezahlen, und vor Entrichtung aller dieser Beträge darf an den Rheder nichts ausgeliefert werden.

Ohne Ausnahme wird den Bergern ein Pfand- und Retentionsrecht an den geborgenen Sachen zugestanden, und schon dieser Umstand zeigt, wie sehr das Interesse für die Berger vorherrschend und für die Gesetzgebung bestimmend war. Was dann für den Schiffer oder Rheder blieb, mögen einige Beispiele zeigen.

Im Jahre 1739 scheiterte das mit Holz beladene oldenburgische Barkschiff *Fortuna*, Schiffer Wessels, an der jütländischen Küste auf einer Besitzung des Grafen von Rantzau in der Nähe der Insel Num. Obwohl die Ladung fast ganz und von dem Schiffe große Stücke gerettet wurden, blieb für den Rheder auch nicht das mindeste übrig. Der Schiffer deponirte nachher eidlich: „Wenn er die Kosten, welche der Strandung wegen von ihm gefordert wären, nach der davon gemachten Rechnung hätte bezahlen sollen, hätte die Ladung sammt dem Schiffe nicht zugereicht, und habe er sich daher nur gern mit 4 Thlr. Reisegeld begnügen müssen.“

1752 scheiterte die holländische Sloop „*Maria*“, Schiffer Nieland, an der Insel Juist. Die geretteten Gegenstände wurden öffentlich verkauft zu einem Preise von 1321 Thlr. Davon wurden zunächst die Kosten der Bergung, der Lagerung und des Verkaufs der Waaren in Abzug gebracht mit 241 Thlr. Der Rest mit 1080 Thlr. wurde der juister Strandungsrolle gemäß unter den Fürsten von Ostfriesland, die Berger und den Rheder in drei gleiche Theile getheilt, so daß jeder 360 Thlr. erhielt. An den Antheil des Rheders wurde nun aber noch für Verpflegung und Weiterschaffung der geretteten Mannschaft 2c. eine Forderung von 452 Thlr. erhoben, und da sonach schon 92 Thlr. mehr als sein Antheil verwandt waren, erhielt der Rheder nichts und Fürst und Berger mußten sich noch ihren Antheil um je 46 Thlr. kürzen lassen. Bedenkt man nun aber, daß sowohl die sog. Communkosten, wie die von dem Rheder zu entrichtenden Kosten schließlich wieder in die Hände derselben Personen fließen, die auch den Vergelohn beziehen, so ergibt sich als Resultat, daß von dem Gesamtwerthe der geretteten Waaren mit 1321 Thlrn. der Strandherr mit 314 Thlr. und die Strandbewohner mit 1007 Thlr. sich in die Beute theilen und der Rheder das leere Nachsehen hat.

Haben wir auch hier zwei besonders schreiende Fälle angeführt, so ist doch, wenn auch in etwas geringerem Grade, das Resultat, daß die Berger den Löwenantheil an der Beute beziehen, stets dasselbe. Und ist unter einer sehr großen Anzahl von Abrechnungen über Strandungsfälle aus dem vorigen Jahrhundert kein Fall aufgestoßen, in welchem der Rheder die Hälfte des Geretteten erhalten hätte; in den meisten Fällen ist der Antheil, den er wirklich ausgezahlt erhält, weniger als ein Viertel.

Diese üble althergebrachte Praxis und vor allem der Umstand, daß durchweg die zur Aufsicht über das Strandwesen bestellten Beamten eine Tantième des Vergelohns erhielten, häufig auch für Stellung von Gespannen, Besorgung des Verkaufs u. einen Hauptantheil an den sog. Communkosten selbst liquidirten, daß also ihr Interesse mit dem der Berger zusammenfiel, ließen die in den Strandordnungen liegenden guten Reime nicht zur Entwicklung kommen, unterdrückten diese vielmehr völlig und setzten das alte Unwesen in der Hauptsache fort.

Namentlich auf den weniger der Controle zugänglichen Inseln wurde in schmachlichster Weise jedem Rechtsgefühl Hohn gesprochen. Auf den Nordseeinseln war es sogar hergebracht, daß sämtliche vorhandene Haushaltungen sich in den Stranderwerb theilten, ohne Rücksicht darauf, ob und wie viele Personen daraus an der Vergütung Theil genommen hatten; daneben bezogen der Geistliche, die Kirche, die Armenkasse, der Vogt doppelte und dreifache und der Beamte sogar eine neunfache Portion. Verschlimmert wurde dies Raubsystem noch durch die meist trotz aller Verbote zur Anwendung gebrachte Theilung der geretteten Gegenstände in natura statt des Verkaufs und der Theilung des Erlöses.

Wirkliches Verständniß des besseren verräth das N. Pr. Landrecht, insofern es die wichtige Bestimmung enthält:

„Der Staat begibt sich des sog. Strandrechts zum besten der zur See Verunglückten“. Th. II, Tit. 15 § 81.

Aber leider sagt der § 85 eod. sofort wieder:

„Die Eigenthümer der gestrandeten Sachen sind schuldig, außer den aufgelaufenen Kosten ein billiges in den Strandordnungen jeder Provinz näher bestimmtes Vergelohn zu entrichten.“

Also doch wieder nicht allein eine reichliche Vergütung der für die Vergütung aufgewandten Zeit und Mühe, die in den Kosten der Vergütung steckt, sondern außerdem noch einen Vergelohn!

Man fragt vergeblich nach einem inneren Grunde dieser auf Anderer Kosten für nichts zugebilligten Belohnung; es war eben ein Rest des alten Raubrechts, mit dem vollständig zu brechen die Gesetzgebung sich nicht entschließen konnte.

Wichtig war trotzdem der Verzicht des Staats auf seine Strandportion

zu Gunsten der Gestrandeten. Der Antheil des Rheders wuchs dadurch nach Abzug der Kosten der Regel nach von $\frac{1}{3}$ auf $\frac{2}{3}$, aber leider waren die Beamtenportionen geblieben, und nun, wo das Interesse des Fiscus nicht mehr collidirte, wurde nur zu oft das den Bergern gebührende Drittel „wegen absonderlicher Anstrengung“ auf die Hälfte erhöht.

Besonders auf den — bekanntlich auch dem preussischen Staate angehörenden ostfriesischen Inseln, die eben ihrer Lage wegen die bei weitem meisten Strandungen in der deutschen Nordseeküste aufzuweisen hatten, riß das Unwesen zumal unter dem Einfluß der kriegerischen Verhältnisse im Anfange dieses Jahrhunderts so ein, daß der preussische Minister v. Haugwitz 1804 die Ostfriesische Strandverfassung für die härteste in allen europäischen Ländern erklärte und es als nothwendig bezeichnete, „die dortige dem Geist unsrer Zeit und der Kultur sowie der Würde unsres Staats widerstrebende strandrechtliche Verfassung förderksamst in eine zweckmäßige Bergereinrichtung zu verwandeln.“ Allein es blieb bei der guten Absicht und bald trat wieder ein so freches offenkundiges Ausrauben der gescheiterten Schiffe mit blutigen Kämpfen der von allen Seiten ankommenden Räuber um die Beute ein, daß 1807 von der holländischen Regierung den Insulanern und Bewohnern der Festlandsküste bei 1000 Gulden Strafe das Fahren zu einem Strandungsplage ohne schriftliche Erlaubniß des Strandvogts und bei 100 Gulden selbst das Betreten des Strandes in der Nähe eines gescheiterten Schiffs ohne gleiche Erlaubniß verboten werden mußte.

Das Resultat war, daß die zunächst berechtigten vom Strandvogt aufgegebenen Berger ihren Lohn mit mehr Ruhe verdienen konnten und von andern Beutegierigen darin nicht gestört wurden; die Lage der Gestrandeten, beziehungsweise der Rheder wurde dabei nicht besser.

Es ist charakteristisch, daß in den Berichten über Strandungsfälle noch bis in den Anfang dieses Jahrhunderts hinein von der Mannschaft meistens gar nicht die Rede ist; nur zuweilen wird ihrer Rettung gelegentlich erwähnt, und werden dann hohe Kosten für ihre Verpflegung liquidirt; oder es heißt kurz: Mannschaft umgekommen, Schicksal der Besatzung unbekannt, Schiff „ohne lebendige Equipage“ angetrieben zc. Häufig allerdings kommt Streit darüber vor, wer die Kosten für die Beerdigung der „Strandleichen“ zu tragen habe. Im ganzen aber kümmert sich weder die Gesetzgebung noch die Küstenbevölkerung um die Personen der Gestrandeten; nur um die Güter handelt es sich und darum, von diesen einen thunlichst großen Antheil an sich zu bringen. Auch in unsrem Jahrhundert ist dieser Standpunkt noch keineswegs gänzlich überwunden, wenngleich die Praxis Dank der fortgeschrittenen Gesittung und der besseren Regierungscontrole eine mildere geworden, auch die Gesetzgebung auf Besserung hinzuwirken sich bemüht hat.

In dieser Beziehung ist zunächst zu bemerken, daß einmal die Elbschiffahrtacte von 1821 jedes Strandrecht an der Elbe für immer aufhebt, sodann daß Oldenburg 1844 und Hannover 1846 neue Strandungsordnungen erlassen haben, die sich in den meisten Punkten den 1838 von Holland in dieser Beziehung gegebenen Vorschriften anschließen. Für Preußen ist ein allgemeines Strandungsgesetz nicht erlassen.

Ueber die hannoverschen Strandungsordnung möge hier noch angeführt werden, daß die allgemeinen Stände den Erlaß einer solchen bei der Regierung dringend beantragten und dabei hervorhoben, „es sei eine bestimmte Legislation nothwendig, welche die Eigenthümer der verunglückten Schiffe und Waaren gegen die Entwendungen und Mißbräuche schütze, denen sie bisjezt, obgleich das Strandrecht nicht mehr gelte, ausgesetzt seien.“

Diese Tendenz, mit der die Regierung sich völlig einverstanden erklärte, war eine löbliche, aber die Mittel, die die Gesetzgebung ergriff, sie durchzuführen, waren nicht eben glücklich gewählt.

Allerdings war es ein wesentlicher Fortschritt der hannoverschen wie der oldenburgischen neuen Strandordnung, daß einmal nicht allein jedes fiscalische Anrecht an gestrandeten Schiffen und Gütern, sondern auch jeder Beamtenantheil am Vergelohn beseitigt, und daß ausdrücklich die Rettung der Mannschaft mit zur Pflicht gemacht wurde. Der Schwerpunkt der gedachten Gesetze ruhte indeß auch wieder in den Vorschriften über Vergung der Sachen, und wurde den Vergern ein Berge- beziehungsweise Hilfslohn außer den Vergungskosten zugestanden, der nach der Han. St. O. bis zu einem Drittel und ausnahmsweise bis zur Hälfte des Werths der geborgenen Sachen steigen konnte, während die Oldb. St. O. eine solche Grenzbestimmung nicht enthält.

Beide Gesetze aber schließen sich in so weit an das bestehende Recht an, als sie einmal das Betreten eines gefährdeten Schiffes behufs der Vergung erst dann gestatten, wenn entweder die Mannschaft dasselbe verlassen hat oder selbst Hilfe begehrt, und als sie ferner vom Augenblick der ersten Besetzung des Schiffes an einen Anspruch auf Vergelohn und das Recht, später ankommende Berger zurückzuweisen, zugestehen, neben diesem Recht auf Vergung und Priorität dann aber auch eine Rechtspflicht zur Theilnahme an der Vergung auf Verlangen der Strandbeamten statuiren.

Daneben haben sie den alten seerechtlichen Grundsatz, daß während der Dauer der Gefahr abgeschlossene Verträge über Höhe des Vergelohns nichtig seien, der sich schon in der alten französischen Ordonance de la marine von 1688 findet, wieder aufgenommen, ja sogar die Giltigkeit aller Verträge über Vergelohn von der Genehmigung der Obrigkeit abhängig gemacht.

Diese Bestimmungen, in denen sich so ziemlich das gesammte heutige deutsche Strandungsrecht ausdrückt, wie es sich durch Gesetz und Gewohnheit

herausgebildet hat, sind im wesentlichen auch durch das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nicht geändert worden, das namentlich in Bezug auf die Frage, wer zur Vergütung befugt oder verpflichtet sei, sich gar nicht äußert.

Eine aner kennenswerthe Neuerung macht dieses Gesetzbuch eigentlich nur durch die Bestimmung, daß zur gleichmäßigen Theilnahme am Vergelohn auch diejenigen berechtigt sein sollen, welche in derselben Gefahr der Rettung von Menschen sich unterzogen haben; nicht unwichtig ist ferner die Vorschrift, daß der Vergelohn die Vergütung für die zum Zwecke des Bergens gemachten Aufwendungen mit umfaßt, daß behufs der Festsetzung des Vergelohns unter allen Umständen der Rechtsweg offen bleibt und daß derselbe als Quote des Werths der geborgenen Gegenstände nur auf übereinstimmenden Antrag der Parteien festgesetzt werden darf.

Bildet sonach das heutige Strandungsrecht auch einen erheblichen Fortschritt gegen früher, so ruht es dennoch unseres Erachtens noch immer auf einer falschen Grundlage und hat sich zu sehr im Anschluß an die alte unsunde und unsittliche Anschauung vom Strandwesen entwickelt, um nicht einer Reform, oder richtiger einer Basirung auf völlig neue Principien dringend zu bedürfen.

Wir bezeichnen als die beiden Hauptpunkte, die beseitigt werden müssen einmal die Pflicht und sodann das Recht zum Bergen, nebst dem Rechte auf den Vergelohn. Alle übrigen Mängel der Gesetzgebung betreffen schließlich nur Nebensachen.

Prüfen wir diese Cardinalpunkte und zwar zunächst die Pflicht zum Bergen von unbefangenen Standpunkt etwas näher. — Es handelt sich hier wohl gemerkt nicht um eine sittliche, sondern um eine Rechtspflicht, deren Erfüllung mit äußeren Zwangsmitteln durchgesetzt werden kann und deren Verletzung Strafen nach sich zieht. Der Gegenstand dieser Pflicht ist aber nicht etwa Rettung von Menschenleben, sondern Rettung lebloser Gegenstände, des Schiffes und seiner Ladung. Die Rettung einer in Lebensgefahr befindlichen Schiffsmannschaft wird schon um deswillen als rechtliche mit Zwang durchzuführende Pflicht nicht leicht geltend gemacht werden können, weil ihre Erfüllung meist die zur Rettungsarbeit Angehaltenen selbst in Lebensgefahr bringen würde, und das Wagen des eigenen Lebens zu erzwingen ist die Staatsgewalt ihren Unterthanen gegenüber — abgesehen vom Kriegsdienste — weder befugt, noch fähig.

Ist die Rettung aber ohne Gefahr möglich, so liegt die Sache wie bei jeder andern Gefährdung eines Menschenlebens auf dem festen Lande und bedarf keiner besonderen gesetzlichen Regelung, indem entweder von einer Rechtspflicht zur Rettung nicht die Rede ist, oder wenn dies der Fall, die Verschäpfung derselben die gewöhnlichen Folgen nach sich zieht.

Wird z. B. ein bereits mit dem Tode ringender Mensch von den Wellen auf den Strand geschleudert, sodaß er umkommen muß, wenn er den Wellen nicht entzogen wird, und ist dies von daneben stehenden Personen mit Leichtigkeit auszuführen, so wird nach der Gesetzgebung der meisten Staaten die Unterlassung dieser einfachen Rettungshandlung dem Strafrichter verfallen; ganz gleich aber liegt der Fall jedenfalls, ob er sich am Strande des Meeres oder an einem Binnenwasser ereignet.

Aber das ist nicht Gegenstand der Bergepflicht; wie schon das Wort „Bergen“ bezeichnet, handelt es sich um Rettung der Waaren. Und da fragen wir, auf welchen innern Grund stützt sich diese Pflicht?

Es ist doch immerhin eine ganz außergewöhnliche Maßregel, wenn der Staat Einzelnen seiner Angehörigen eine öffentliche Rechtspflicht auferlegt; es darf das nur aus ganz besonderen Gründen und jedenfalls nur aus Rücksicht auf das öffentliche Interesse und das Gemeinwohl geschehen. Liegt solche Rücksicht aber in unserm Falle vor? Sehen wir die verwandten Fälle an, in welchen der Staat solche außerordentliche Hilfspflicht von Einzelnen seiner Angehörigen fordert, so entdecken wir einen wesentlichen Unterschied. Bei Feuerbrünsten, bei Deichbrüchen, bei Ueberschwemmungen, wo das rasende Element, wenn ihm nicht Einhalt gethan wird, immer weiter greift in seiner zerstörenden Kraft, da verlangt der Staat mit Recht von Jedem die Theilnahme am Rettungswerke; da droht wirklich gemeine Gefahr in unabsehbarem Umfange, die gemeinsame Hilfe erfordert, welche darum allgemeine Pflicht ist.

Aber die Abwehr der Gefahr ist hier der Zweck, ihrer Weiterverbreitung soll gesteuert, größerem Unheil vorgebeugt werden.

Nicht des bereits eingetretenen, sondern des noch drohenden Unglücks wegen fordert die Staatsgewalt von ihren Angehörigen die thätige Hülfsleistung; und wiederum auch nur deshalb, weil eine Mehrzahl von Gefährdeten da ist, weil Keiner allein sich helfen könnte, und weil wenn Jeder nur für sich sorgte, die Gefahr für Alle sich nur vergrößern würde. So auch in andern Fällen.

Wird z. B. durch Schneefall und dergl. eine Eisenbahn oder eine Landstraße in einer Weise verschüttet, daß nur außergewöhnliche Arbeitskraft sie dem Verkehr wieder erschließen kann, da bietet der Staat wohl seine Angehörigen zur Nothhilfe auf, aber nicht etwa, um eine einzelne eingeschneite Locomotive zu befreien, sondern um den freien Verkehr wieder zu eröffnen, um die Nachtheile abzuwenden, die eine längere Stockung des Verkehrs unausbleiblich für tausend und aber tausend Interessen mit sich führt; zur Abwendung dieser dem Verkehr d. h. dem Gemeinwohl drohenden Gefahr wird hier eine Hilfspflicht auferlegt, da ohne solche die zunächst Betheiligten diese Gefahr zu beseitigen nicht im Stande sein würden.

Und in allen diesen Fällen kann solche Nothhilfe nur verlangt werden,

so lange die gemeine Gefahr nicht abgewendet oder doch auf ein so geringes Maß reducirt ist, daß die zunächst Betheiligten sich selbst zu helfen im Stande sind. Ist dem Feuer ein Damm gesetzt, ist das wildfluthende Gewässer in sein Bett zurückgedrängt, ist die Eisenbahn wieder frei für den Verkehr, wer denkt dann noch an eine Rechtspflicht zum Beistande für Einzelne, deren Eigenthum durch die Katastrophe beschädigt oder gefährdet ist? Mögen sie sich selbst helfen oder Schaden leiden! Unter dem Schaden des Einzelnen leidet das Gemeinwohl nicht; wohl aber leidet es empfindlich, wenn die Staatsgewalt ohne dringende Noth hineingreift in die Rechtssphäre des Einzelnen und ihm Pflichten auferlegt, die nicht von der Gesamtheit getragen werden und nicht dieser zu Gute kommen.

Suchen wir nun aus den sämtlichen obigen Fällen den leitenden Gedanken, so kommen wir zu dem auch von der Wissenschaft stets festgehaltenen und von der Gesetzgebung fast aller Staaten praktisch befolgten Satz:

Die Staatsgewalt ist zur Forderung einer Nothhilfe Seitens einzelner Staatsbürger nur in so weit befugt, als es sich um Abwendung einer Gefahr für das Gemeinwohl handelt, zu deren Beseitigung die zunächst Betheiligten völlig außer Stande sind.

Wenden wir diesen Satz nun auf Strandungen an.

Wo liegt da die Gefahr für das Gemeinwohl, um deren Abwendung es sich handelt? Wo liegt überhaupt die Gefahr? Wo liegt das öffentliche Interesse? Wo die völlige Hilflosigkeit der zunächst Betheiligten? Wahrlich, wir vermögen dieser Fragen keine zu beantworten.

Aber sehen wir uns zunächst den Begriff einer Strandung und das Wesen der Vergung etwas näher an! Ein Schiff gilt als gestrandet, wenn es so festsetzt, daß es nicht wieder flott gemacht werden kann, und für „seetristig“, wenn es in solchem Zustande in offenem Wasser treibt, daß die Einbringung in einen Hafen unmöglich ist.

Beide Fälle werden einander gesetzlich vollständig gleichgestellt, indem in beiden, sobald die Mannschaft Hilfe begehrt oder das Schiff verläßt, jeder Strandbewohner zur Hilfe verpflichtet, beziehungsweise berechtigt ist und damit Anspruch auf Vergelohn erwirbt.

Praktisch hat der letzt erwähnte Fall meist nur dann Bedeutung, wenn das seetristige Schiff zum Stranden gebracht werden kann, indem es, falls dies nicht möglich ist, naturgemäß sinkt und damit das Bergen selbst ausschließt. Wichtig ist also nur die eigentliche Strandung. Diese besteht, wie gesagt, erst dann, wenn das Schiff so festsetzt, daß es nicht wieder flott gemacht werden kann. Für das Schiff selbst also als Ganzes ist sehr begriffsmäßig die Rettung nicht mehr möglich; es handelt sich nur noch um Rettung seiner Theile und seiner Ladung. Bedenkt man nun, daß von einer Strandung natürlich

nur die Rede sein kann, wenn auch die Fluth oder das Hochwasser das Schiff nicht wieder vom Boden erhebt, daß der regelmäßige Unterschied zwischen höchster Fluth und niedrigster Ebbe in der Nordsee 12—14 Fuß sind, daß abgesehen von der durch Fluth und Ebbe hervorgerufenen Bewegung selbst die flachen Stellen, an denen Schiffe stranden, schon ziemlich starke Brandung zu haben pflegen, daß auch das fest liegende Schiff durch die Wellen stetem Aufstoßen und Schwanen unterworfen ist und schon dadurch, daß es dem immer bewegten Wasser ein Hinderniß bietet, die Wellen in seiner Umgebung beträchtlich erregt, daß endlich Strandungen meist nur in stürmischer Jahreszeit stattfinden, so wird auch der die See nicht kennende Binnenländer sich denken können, daß das Bergen nicht ein einfaches in kurzer Zeit abgemachtes Geschäft, wie das Entlöschn im sichern Hafen unter einem mächtigen Dampftrahn, der die schweren Ballen in die Höhe befördert, sondern eine lästige zeitraubende Arbeit ist. Meist ist bei Hochwasser das Brack völlig von den Wellen überfluthet, so daß an Bergen nicht gedacht werden kann, häufig ist der Brandung halben nur mit weiten Umwegen zum Brack zu gelangen, fast regelmäßig vermögen nur kleine Boote die Strandungsstelle zu erreichen, Hebemaschinen lassen sich nur selten anbringen; das stete Schwanen des Bracks droht die sich zu nah herantwagenden Boote zu zerschellen; kurz das Bergen ist nur bei günstigem Wetter und auch dann meist nur wenige Stunden des Tages überhaupt möglich und dauert bei einem Brack oft mehre Wochen, ja Monate.

Und zu dieser so zeitraubenden wie unregelmäßigen Arbeit besteht eine Zwangspflicht! Schiff und Ladung sind gewissermaßen bereits als verloren zu betrachten, und nur Wiedergewinn eines Theils des Verlorenen ist noch zu erstreben; dieser Gewinn aber liegt lediglich im Interesse des Rheders und der Ladungseigenthümer, oder wie heutzutage die Verhältnisse factisch liegen, ausnahmslos des Asserateurs.

Der Versicherer oder die betreffende Versicherungsgesellschaft zahlt im Strandungsfalle die volle Entschädigung aus, für welche das Risiko übernommen war und sucht nun seinerseits aus dem gestrandeten Schiffe nach Möglichkeit noch etwas zu retten. Und um diesem Interesse des Versicherers dienlich zu werden und zu dessen Privatvortheile in einer Angelegenheit, wobei das Gemeinwohl nicht im entferntesten in Frage kommt, wo es sich nicht um Abwendung einer Gefahr, sondern um Erlangung eines Gewinns handelt, wo dem Versicherer Zeit und Geldmittel zu Gebote stehen, um durch freien Vertrag Arbeiter zum Bergen zu gewinnen, legt die Staatsgewalt den Strandanwohnern eine öffentliche Rechtspflicht zum Bergen auf! Wahrlich, ein schärferer Verstoß gegen alle gesunden Principien von der Pflicht und der damit sich deckenden Befugniß des Staats zum Eingreifen in die Privatrechtssphäre des Einzelnen läßt sich kaum denken.

Practisch ist nicht so sehr die Pflicht zum Bergen, als das damit in engem Zusammenhange stehende Recht auf Vergelohn die Hauptsache. Die völlige Verkehrtheit, anstatt der allein anzuerkennenden sittlichen Pflicht zur Rettung von Menschenleben eine juristische Pflicht zur Vergung von Waaren zu constituiren, ist eben nur erklärbar aus der geschichtlichen Entwicklung des Strandwesens, das seinen Hauptinhalt in dem Strandrecht fand, und war nur möglich dadurch, daß dieser unnatürlichen Pflicht ein unnatürliches Recht gegenübergestellt wurde.

Das eben zeigt am deutlichsten das Verwerfliche der ganzen Institution, daß gegen jene Pflicht trotz ihrer Unnatur niemals die dadurch Betroffenen sich aufgelehnt haben, daß sie sich vielmehr willig dem anscheinend unerträglichen Joche beugen, weil auf der Rehrseite der Vergelohn steht, und wiederum beweist es wie unverhältnißmäßig hoch der Vergelohn ist, welcher Gewinn aus dem Bergererecht herfließt, daß er hoch genug ist, auch jene Pflicht ohne Bedenken ertragen zu lassen.

Zwar ist, wie oben gezeigt, seit länger das Bestreben der Gesetzgebung auf Herabdrückung des Vergelohns gerichtet gewesen, zwar darf er jetzt ohne Uebereinstimmung der Parteien nicht mehr auf eine Quote des Geborgenen festgesetzt werden und soll regelmäßig ein Drittel des Werths der geborgenen Gegenstände nicht übersteigen, aber die Absicht des Gesetzes wird vielfach gehindert durch die Praxis, welche die Maximalgrenze des Gesetzes als den Regelbetrag festhält, und der Umstand, daß die Festsetzung des Vergelohns völlig dem richterlichen Ermessen freigestellt ist und das Gesetz als Anhaltspunkt dafür neben der aufgewendeten Mühe und Zeit und der etwa bestandenen Gefahr hauptsächlich den Werth des Geborgenen bezeichnet (Art 746 des A. D. G. B.), führt in der Praxis dahin, daß der Richter der Regel nach vor Festsetzung des Vergelohns Sachverständige über die dabei maßgebenden Factoren hört.

Die der Küstenbevölkerung angehörigen, in den alten Anschauungen vom Strandrecht aufgewachsenen Sachverständigen, die nicht anders wissen, als daß von Alters her die Berger stets mindestens $\frac{1}{3}$ des Werths erhalten haben, urtheilen fast stets, wenn auch ohne böse Absicht, zu Gunsten der Berger, und daß der mit solchen Verhältnissen meist nicht genügend vertraute Richter nur schwer von dem Gutachten der Sachverständigen in erheblicher Weise abweicht, ist natürlich.

Führen wir einige beliebig aus einer großen Zahl ähnlicher und zum Theil selbst ernsterer Fälle herausgegriffene Beispiele aus den letzten Jahren an.

1. Im Jahre 1864 wurde das holländische Tjalkschiff „Novitgedacht“ auf hoher See durch Sturm schwer beschädigt und nahm, um sich in den carolinensier Hafen schaffen zu lassen, die Hilfe eines begegnenden mit 3 Mann besetzten kleinen Wattschiffes an. Das gerettete Fahrzeug wurde als reparaturunwürdig condemnirt und zu 300 Thlr. verkauft, die Ladung zu 750 Thlr. Der

in Anspruch genommene Hilfslohn, der gesetzlich niedriger sein muß, als der Bergelohn, wurde auf 480 Thlr. normirt und erst in der Berufungsinstanz auf 200 Thlr. ermäßigt.

2. Im gleichen Jahre wurde für Binnenbringung des holländischen Schiffes Brouw Anne drei dabei beschäftigten Schiffen ein Hilfslohn von 480 Thlr. endgiltig zugebilligt.

3. Im Jahre 1860 strandete an der Insel Spiekerboog die englische Bark Desaleberry; der Werth des Geborgenen belief sich auf etwa 18,000 Thlr.; der Bergelohn wurde in erster Instanz auf 6200 Thlr. festgesetzt; erst in der Berufungsinstanz gelang den Asserateurs die Ermäßigung auf 4400 Thlr.

4. Die Vergung des 1866 gestrandeten Dampfers Excelsior hat den Bergern selbst im Wege des Vergleichs einen Bergelohn von über 12,000 Thlr. eingebracht.

Man sieht, es handelt sich hier um ganz erkleckliche Summen und das Bergen ist ein einträgliches Geschäft. Eine gute Strandung bringt oft einen besseren und fast müheloser Verdienst, als es halbjährige schwere Arbeit eines Matrosen vermag. Darin aber liegt gerade das Gefährliche und Demoralisirende des heute noch geltenden Bergerechts, daß es aus dem Unglück des Einen eine Quelle des überreichlichen Gewinnes für Andere macht, daß das Maß des Bergelohns jeden in gleicher Zeit durch angestrengteste Berufsarbeit zu erzielenden Erwerb übersteigt.

Dazu kommen, abgesehen von der großen Versuchung für den Einzelnen, bei der Vergung heimlich etwas für sich auf die Seite zu bringen, der in Folge der Vergung und der Versteigerung der Sachen immer stattfindende Conflux vieler Fremder, der Erwerbsneid, der dabei unausbleibliche durch den leichten Verdienst beförderte Branntweingenuss, die nur zu häufig wegen des Bergelohns entstehenden Processe etc., kurz lauter Momente, die nur verderblich wirken.

Woher kommt es, daß die Zahl der auf den Nordseeinseln gehaltenen Seeschiffe sich beständig mindert, während die der festländischen Häfen sich jährlich vermehrt? Woher kommt es, daß die fischreiche Nordsee so wenig von der Küstenbevölkerung ausgebeutet wird? Wahrlich, nicht einer der unbedeutendsten Factoren dabei ist der leichte Gewinn aus den Strandungen, der die Leute fest hält zu Hause, um ja nicht einen Strandungsfall sich entgehen zu lassen, der mit einem Schlage ihnen mehr einbringt, als sonst oft wochenlange Arbeit, und der — wie gewonnen so zerronnen — in entnervenden Branntweingelagen bald wieder vergeht wird. Ist es doch eine zwar haarsträubende aber wahre Thatsache, daß die kleine Insel Norderney, völlig abgesehen von dem Consum der Badeverwaltung und der Badegäste, mit ihren kaum 1000 Einwohnern nach den amtlichen Steuerlisten im Jahre 1865 für mehr denn 7000 Thlr. Genever consumirt hat!

Und nun betrachte man das Vorgehen bei den Strandungen selbst. Kaum ein Fall unter 10, wo nicht, um den Vergelohn festzustellen, der ganze zulässige Instanzenzug durchgemacht wird; man sehe und höre die Ansprüche der Berger; wie fast jedesmal, obwohl das Gesetz solche Verträge für nichtig erklärt, die Berger, ehe sie der in Todesgefahr schwebenden Mannschaft die begehrte Hilfe leisten, einen hohen Vergelohn zugesichert zu bekommen versuchen, wie bei fast jeder Verklarung einer gestrandeten Schiffsbefahrung dieselbe Klage sich wiederholt, daß Allem zuvor erst das Versprechen reichlichen Vergelohns verlangt sei.

Hören wir, wie ein mit den Strandungsverhältnissen besonders vertrauter Mann sich über diesen Punkt ausspricht: „Leider ist das Pflichtgefühl und überhaupt eine edlere Regung, dem bedrängten Mitmenschen aus Nächstenliebe beizustehen, an den Küsten und Inseln ein unbekanntes Gefühl oder doch eine überaus seltene Erscheinung. Eines theils mag der häufige Anblick der Seegefahr zum Verwischen des Eindrucks derselben beitragen, während die Küsten- und Inselbewohner zugleich andererseits die Strandungsfälle als ein lohnendes Ereigniß betrachten und möglichst viel Gewinn daraus zu ziehen suchen. Wahrscheinlich betrübend aber ist es zu sehen, wie die Retter, selbst vielleicht in drohender Lebensgefahr, doch noch Zeit haben, um das Leben anderer zu feilschen und dem bedrängten Schiffer nur gegen Auslobung einer namhaften Summe die ersuchte Hilfe zu gewähren! Aus der Lage des Letzteren ziehen sie Vortheil, indem sie ihn nöthigen, das Verlangte zu versprechen, oder aber ihn seinem Schicksale überlassen und den Tod eines Mitmenschen auf sich laden.“

Mögen diese 1864 geschriebenen Worte, deren Schreiber, wie gesagt, wie wenige mit der Lage der Dinge vertraut ist und ein halbes Menschenalter mit ihnen sich beschäftigt hat, auch hart sein, jedenfalls liegen sie der Wahrheit näher als die poetische Auffassung der Binnenländer.

Noch eins sei gestattet besonders hervorzuheben, daß nämlich mit dem Augenblick, wo Berger ein in Noth befindliches Schiff besetzen, der Capitän seiner Disposition darüber verlustig geht. Zwar nicht direct nach absoluter Gesetzesvorschrift, aber faktisch durch das den Bergern gesetzlich eingeräumte Pfand- und Retentionsrecht von Schiff und Ladung.

Die englische Barke Jubilee war an der holländischen Küste leck geworden und von der Mannschaft verlassen; kurz nachher entdeckt diese, daß das Schiff bloß auf eine Plate gerathen ist und kehrt dahin zurück. Allein inzwischen haben bereits Berger das Schiff besetzt, und obwohl an der Legitimation des Capitäns nicht der mindeste Zweifel ist, weigern sich die Berger, dessen Anordnungen hinsichtlich der Vergütung zu folgen und verfahren gegen dessen Willen zu seinem Nachtheil. Im später erhobenen Rechtsstreit wurde den Bergern Recht gegeben, weil der Capitän ihren mit Betretung des Schiffes bereits erworbenen Anspruch auf Vergelohn nicht sofort zu befriedigen vermocht hatte.

Als 1860 der Desaleberry bei Spieckeroog in Gefahr gerathen war und Hilfe begehrt hatte, versuchten die Berger, das Schiff auf eine andre zum Bergen besser geeignete Stelle zu schaffen. Dieser Versuch nahm mehre Tage in Anspruch. Inzwischen hatte der telegraphisch benachrichtigte Rheder den hamburger Dampfer Simson gechartert und an Ort und Stelle gesandt und wollte mit dessen Hilfe versuchen, den Desaleberry wieder in tiefes Wasser zu bugstren. Die Berger widersehten sich und ließen zur Sicherung ihres Vergelohns das Schiff mit Arrest belegen. Da der Agent des Rheders die übergroße Cautionssumme, die gefordert wurde, nicht sofort hinterlegen konnte, mußte er nachgeben, und die Berger mieteten nun ihrerseits den hamburger Dampfer, um den Desaleberry auf den Strand zu bringen.

So kann die gesetzliche Befugniß des Schiffscapitäns, die Führung des auch schon von Bergern besetzten Schiffes jederzeit wieder zu übernehmen, stets illusorisch gemacht werden durch die Forderung der Cautionsleistung für den Vergelohn, die bei dem hohen Betrage in der meist nur kurz bemessenen Zeit selten oder nie beschafft werden kann.

Fragt man nun, wie Besserung zu schaffen, so erwidern wir einfach: man gebe es auf, im angeblichen Interesse der Rheder eine besondere Fürsorge für gestrandete Schiffe im Wege der Gesetzgebung zu treffen; man lasse einfach die allgemeinen Rechtsregeln auch hier zur Anwendung kommen.

Man beseitige vor allem die unnatürliche Zwangspflicht zum Bergen und halte dann fest an dem Sage, daß der Schiffsführer weder dadurch, daß er Hilfe begehrt, noch dadurch, daß er mit der Mannschaft das Schiff verläßt, dasselbe im rechtlichen Sinne derelinqürt oder auf die Disposition darüber verzichtet. Damit fällt natürlich jedes Recht zum Bergen ohne ausdrückliche Einwilligung des Schiffsführers.

Man erkläre, wie auch jetzt schon der Fall ist, jeden während der Gefahr abgeschlossenen Bergevertrag für nichtig und überlasse es lediglich dem Schiffsführer, nachdem er gerettet am Lande sich befindet, mit beliebigen frei von ihm auszuwählenden Personen wegen der Vergungsarbeiten zu accordiren. Man bestimme, daß, falls solcher Accord nicht abgeschlossen oder nichtig oder zweifelhaft wird, der Richter, der dann ex bono arbitrio den Vergelohn zu bestimmen haben wird, diesen auf keinen höhern Betrag normiren darf, als die Berger während der zur Vergung verwendeten Zeit in Ausübung ihrer Berufsarbeit im günstigsten Falle bei angestrengtester Thätigkeit hätten verdienen können.

Für den Fall aber, daß die Mannschaft umkommt oder ein schon früher von derselben verlassenes Schiff strandet, bestelle man dafür, wie für jedes andere zur Zeit herrenlose Vermögen, einen curator absentis, dem es dann zunächst obliegt, den Rheder zu benachrichtigen und bis zu dessen Eintreffen sein Interesse wahrzunehmen.

Wegen der Höhe des Vergelohns muß natürlich auch für diesen Fall das Obige gelten.

Das Betreten eines auch von der Mannschaft verlassenen gestrandeten Schiffes und das Bergen daraus ohne ausdrücklichen Auftrag des Eigenthümers, beziehungsweise dessen Vertreters, muß natürlich verboten und eventuell als Diebstahl streng geahndet werden. Eine wirksame Controle würde leicht durch die überall vorhandenen Zollkreuzer und ein für gewisse Districte mit eventueller Unterstützung beauftragtes Kanonenboot hergestellt werden können.

Sollte bei solcher Einrichtung wirklich auch die Vergung sich einmal etwas gegen jetzt verzögern und sollten dadurch einige Waaren mehr beschädigt werden oder verloren gehen, auf den Nationalwohlstand kann das keinen Einfluß haben, und der Verlust, der den Abhender dadurch trifft, wird mehr als aufgewogen durch den Gewinn an Vergelosten.

Vor allem aber wird dann endlich die Strandbevölkerung aufhören, die Strandungen als einen Gottessegens zu betrachten und nicht mehr durch den leichten unverhältnißmäßigen Gewinn des Vergelohns abgelenkt werden von anderer Arbeit. Wird dann noch der Mannschaft der Rettungsboote außer einer reichlichen Bezahlung für jede Rettungsfahrt eine ansehnliche Prämie für jedes gerettete Menschenleben bewilligt, so wird auch in materieller Beziehung der reichliche Lohn der Rettung ebenso zu dieser anspornen, wie bislang der Vergelohn zur Vergung.

Und darauf kommt es an, auch in den Augen der Strandbevölkerung die Rettung der Menschen in den Vordergrund treten zu lassen vor der Vergung der Sachen. Sicher und dauernd aber wird dies nur dadurch erreicht werden, daß die erstere auch zu der lohnenderen Arbeit gemacht wird.

Das Rettungsboot, das nur auf Rudern eingerichtet und meist schwer zu handhaben ist, dessen Mannschaft selbstredend ihr Boot nicht verlassen darf, wird nur selten in die Lage kommen, das gefährdete Schiff auch behufs des Bergens zuerst zu besetzen. Ein im Jahre 1837 angeschafftes Rettungsboot auf der Insel Norderney hat bis zum Jahre 1855, wo es als unnütz wieder verkauft wurde, auch nicht ein einziges Menschenleben gerettet und nicht ein einziges Schiff behufs des Bergens zuerst besetzen können: nicht weniger als 8 Mal aber ist es zu spät gekommen, weil inzwischen andre durch die Aussicht auf hohen Vergelohn gelockte raschere Fahrzeuge das gestrandete Schiff bereits besetzt hatten; dreimal ist dabei allerdings ein Theil der gefährdeten Mannschaft beim Ueberspringen in die zur Rettung nicht geeigneten Schiffe vor den Augen des Rettungsbootes ertrunken.

Ist nun auch durch das N. D. Hand. Ges. B. den Rettern gleicher Antheil an dem Vergelohn wie den Bergern versprochen, so ist dafür das Rettungsamt in der Regel gefährlich, das Bergen nicht, und da die Extrabelohnung für das

gefährliche Ketten gar nicht im Verhältniß steht zu dem Lohn für das ungefährlche Bergen, wird nur gar zu leicht mit der Rettung geögert, so lange keine Concurrenz wegen des Bergens zu befürchten ist. —

Recapituliren wir kurz unsere Vorschläge: Aufhebung der Bergepflicht und des Bergerechts und Herabsetzung des Lohns für die nur auf Anordnung des Eigenthümers vorzunehmende Bergung im Falle der richterlichen Feststellung auf ein dem Werthe der geleisteten Arbeit entsprechendes Maß, — Handhabung des Rettungswesens durch freie Vereinsthätigkeit unter einheitlicher Controlverwaltung und reichlicher Belohnung der Rettungsmannschaft.

Schließlich noch eine Bemerkung. Die Mittel der Rettungsvereine müssen vermehrt werden. In Holland hatten sich schon gegen Ende der dreißiger Jahre die bedeutendsten Rheder freiwillig verpflichtet, bei jeder Befrachtung eines Schiffes gleich durch den Schiffsmäkler 1 Cent pro Ton als Beitrag für den Rettungsverein zu überweisen. Sollten nicht auch unsere deutschen Rheder bereit sein, in ähnlicher Weise durch ein dem Einzelnen nicht fühlbares, in der Gesammtheit äußerst wirksames Opfer für Sicherung von Leib und Leben ihrer braven Schiffsleute beizusteuern?

Die nordschleswigsche Frage.

Jetzt sind es nun reichlich vier Jahre, daß die Bevölkerung des nördlichen Schleswig abwechselnd in Furcht und Hoffnung wegen ihres definitiven politischen Schicksals schwebt. Zuerst wurden die Dänen aus ihrer Ruhe aufgeschreckt, die Deutschen von einem ersten Lichtstrahl der Aussicht in eine bessere Zukunft berührt, als am 15. November 1863 der letzte Königherzog, Frederik VII. starb. Dann folgte die tiefaufregende Zeit der Ermannung des deutschen Nationalgefühls, des preußisch-österreichischen Feldzugs gegen Dänemark, der diplomatischen Unterhandlungen von der londoner Conferenz bis zum wiener Frieden. Von Dänemark kam man damit los, im übrigen aber blieb noch alles im Ungewissen. Die Attachirung an den früher entweder unbekannten oder verhaßten Augustenburger machte auch hier Fortschritte, weil man mit dem übrigen deutschen Volke in seinem Erbrecht die Garantie der nationalen Absonderung von Dänemark zu sehen gewohnt war, und aus demselben Grunde waren die dänisch-gefinnten Nordschleswiger in jener Zeit leidenschaftlichere Feinde des Hauses Augustenburg, als des Hauses Hohenzollern. Dieses Verhältniß drehte sich um, nachdem der gasteiner Vertrag Preußen allein in die Verwaltung des national gemischten Grenzlandes eingesetzt hatte und der Gouverneur von