LEHRBUCH

DES

DEUTSCHEN VERWALTUNGSRECHTS

VON

GEORG MEYER

BEARBEITET

VON

FRANZ DOCHOW

VIERTE AUFLAGE

ZWEITER TEIL



MÜNCHEN UND LEIPZIG
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT
1915

Alle Rechte vorbehalten.

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

Vorwort zum zweiten Teile der vierten Auflage.

Text und Anmerkungen des zweiten Teiles der vierten Auflage enthalten gegenüber der zweiten Auflage vom Jahre 1893 wesentliche Änderungen. Das Werk gelangt in drei Teilen zur Ausgabe, die zusammen einen Band bilden. Der erste Teil erschien im Oktober 1913, der dritte wird die Darstellung der Heeres- und Finanzverwaltung und der Sozialgesetzgebung enthalten.

Oktober 1914.

Dr. Franz Dochow,
Privatdozent an der Universität Heidelberg.

Inhaltsverzeichnis.

Zweiter Teil.

Innere Verwaltung.

XIII. Privatversicherung.

Seite
§§ 86—88 427

XIV. Wege.

§§ 89—92 432

XV. Bauten.

§§ 93—97 441

XVI. Gewässer.

Einleitung. § 98 457
1. Wassernutzung. § 99 463
2. Wasserschutz. § 100 468
3. Verkehr auf den Wasserstraßen 470
I. Binnenschiffahrt. § 101 470
II. Flößerei. § 102 474
III. Seeschiffahrt. §§ 103—105 476

Auswärtige Verwaltung.

1. Zentralbehörden. §§ 106—107 491
2. Gesandtschaften. § 108 496
3. Konsulate. §§ 109—114 501

Dritter Teil.

Heeresverwaltung.

Finanzverwaltung.

Sozialversicherung.

Nachtrag und Ergänzungen.

Verzeichnis der Abkürzungen*.

A.G. Ausführungsgesetz.
A.H.E. Allerhöchster Erlaß.
A.L.R. Allgemeines Landrecht.
Abh. f. Laband. Staatsrechtliche Abhandlungen. Festgabe für Paul Laband. 1908. 2 Bde.
Annalen. Hirths Annalen des Deutschen Reiches.
Arch. f. öff. R. Archiv für öffentliches Recht.
Ausw.G. Auswanderungsgesetz.
B.A. Bundesamt für Heimatwesen.
B.G. Berggesetz.
B.G. Börsengesetz.
B.G.B. Bürgerliches Gesetzbuch.
B.O. Betriebsordnung.
D.J.Z. Deutsche Juristen-Zeitung.
E.G. Einführungsgesetz.
E.G. Eisenbahngesetz.
E.P.G. Eisenbahnpostgesetz.
E.Sch.A. Elbschiffahrtsakte.
Encyklop. Encyklopädie der Rechtswissenschaft. 6. Aufl. — 7. Aufl.
Ent.G. Enteignungsgesetz.
Expr.G. Expropriationsgesetz.
F.G. Freizügigkeitsgesetz.
Fischers Zeitschr. Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung.
Fl.G. Gesetz, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe.
G. Gesetz.
G.Bl. Gesetzblatt.
G.G. Grundgesetz, Gemeindegesetz.
G.O. Gemeindeordnung.
G.V.G. Gemeindeverfassungsgesetz.
G.V.G. Gerichtsverfassungsgesetz.
Gew.G.G. Gewerbegerichtsgesetz.
Gew.O. Gewerbeordnung.
H.O. Heerordnung.
H.G. Heimatsgesetz.
H.G.B. Handelsgesetzbuch.
H.P.Ö.⁴. Handbuch der Politischen Ökonomie.
H.V. Handelsvertrag.
H.F. und Sch.V. Handels-, Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag.
H. und Sch.V. Handels- und Schiffahrtsvertrag.
H.d.St.⁴. Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Jahrb. d. öff. R. Jahrbuch des öffentlichen Rechts.
K.A.G. Kommunalabgabengesetz.
K.G. Konsulargesetz.
K.G.G. Konsulargerichtsbarkeitsgesetz.
K.Geb.G. Konsulatsgebührengesetz.
Kr.L.G. Kriegsleistungsgesetz.
Kr.O. Kreisordnung.
L.G.G. Landesgrundgesetz.
L.G.O. Landgemeindordnung.
L.V.G. Landesverwaltungsgesetz.
M.O. Marineordnung.
Maß-O. Maß- und Gewichtsordnung.
N.L.G. Naturalleistungsgesetz.
Neb.B.G. Nebenbahngesetz.
N.M.G. Nahrungsmittelgesetz.
O. Ordnung.
O.L.G. Oberlandesgericht.
O.V.G. Oberverwaltungsgericht.
P.Fr.G. G., betr. die Portofreiheiten.
P.G. Paßgesetz.
Pr.G. Preßgesetz.
P.St.G. Personenstandsgesetz.
P.T.G. Posttaxgesetz.
Pat.G. Patentgesetz.
Pol.Str.G.B. Polizeistrafgesetzbuch.
Pr.O. Provinzialordnung.
Pr.Verw.Bl. Preußisches Verwaltungs-Blatt.
Q.L.G. Quartierleistungsgesetz.
R.B.G. Reichsbeamtengesetz.
R.D.H.Schl. Reichsdeputationshauptschluß.
R.G. Reichsgesetz.
R.G.Bl. Reichsgesetzblatt.
R.G.V.G. Gerichtsverfassungsgesetz.
R.I.G. Impfgesetz.
R.Konk.O. Reichskonkursordnung.
R.L. Rechtslexikon von v. Holtzendorff.
R.M.G. Reichsmilitärgesetz.
R.P.G. Rinderpestgesetz.
R.S.G. Reichsseuchengesetz.
R.Str. Reichsgericht in Strafsachen.
R.Str.G.B. Strafgesetzbuch.
R.Str.P.O. Strafprozeßordnung.
R.Verf. Reichsverfassung.
R.Ziv. Reichsgericht in Zivilsachen.
Rh.Sch.A. Rheinschiffahrtsakte.
Sch.V. Schiffahrtsvertrag.
Sch.V.O. Schiffsvermessungsordnung.
Seem.O. Seemannsordnung.
St.A.G. Staatsangehörigkeitsgesetz.
St.G.G. Staatsgrundgesetz.

* Die Bedeutung der in dieser Übersicht nicht aufgeführten Abkürzungen ergibt sich aus dem Zusammenhang, in dem sie angewendet sind. Außerdem sei auf die Vorschläge des Deutschen Juristentages (1905) verwiesen.

St.O. Städteordnung.
St.G. Straßengesetz.
Strafrechtsvergleichung. Vergleichende Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts. Allgemeiner und besonderer Teil.
Strand.O. Strandungsordnung.
Tel.W.G. Telegraphenwege-Gesetz.
Tübg. Zeitschr. Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften.
U.W.G. Unterstützungswohnsitzgesetz
V. Verordnung oder Vertrag.
V.G.H. Verwaltungsgerichtshof.
V.S.G. Viehseuchengesetz.
Ver.G. Vereinsgesetz.
Verf. Verfassung.
Verw.Arch. Verwaltungsarchiv.
Verw.Ger.G. Verwaltungsgerichtsgesetz.
V.Z.G. Vereinszollgesetz.
W.[1]. v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts.
W.[2]. Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts von Fleischmann.
W.G. Wegegesetz.
W.G. Wehrgesetz.
W.O. Wegeordnung.
W.O. Wehrordnung.
W.P.V. Weltpostvertrag.
W.Sch.A. Weserschiffahrtsakte.
Z.Bl. Zentralblatt für das Deutsche Reich.
Z.G. Zuständigkeitsgesetz.
Z.P.O. Zivilprozeßordnung.
Z.V. Zollvertrag.
Z.V.G. Zollvereinsgesetz.

Nur mit dem Namen der Verfasser oder mit Hinzufügung einer Abkürzung des Titels sind aufgeführt:

*Anschütz, Gerhard, Deutsches Staatsrecht. Encyclopädie der Rechtswissenschaft. 6. Aufl. 1903. Bd. 2, 451—635. — 7. Aufl. 1914. Bd. 4,
*Anschütz, Gerhard, Verwaltungsrecht. Systematische Rechtswissenschaft (Kultur der Gegenwart). 1906. S. 336. — 2. Aufl. 1913.
*Fleiner, Fritz, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts. 2. Aufl. 1912. — 3. Aufl. 1914.
Frank, Reinhard, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich (Kommentar). 8. bis 10. Aufl. 1911.
Gierke, Otto, Deutsches Privatrecht. 2 Bde. 1895, 1905.
Hue de Grais, Handbuch der Verfassung und Verwaltung. 21. Aufl. 1912.
*Hübner, Rudolf, Grundzüge des deutschen Privatrechts. 1908. — 2. Aufl. 1913.
*Jellinek, Georg, Allgemeine Staatslehre. 2. Aufl. 1905. — 3. Aufl. 1914.
Jellinek, Georg, System der subjektiven öffentlichen Rechte. 2. Aufl. 1905.
Jellinek, Walter, Gesetz, Gesetzesanwendung und Zweckmäßigkeitserwägung. 1913.
Kormann, Karl, System der rechtsgeschäftlichen Staatsakte. 1910.
*Laband, Paul, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 5. Aufl. Bd. 1 u. 2 (1911); 4. Aufl. Bd. 3 u. 4 (1901). — 5. Aufl. Bd. 3 (1914).
v. Landmann, Robert, Kommentar zur Gewerbeordnung. 6. Aufl. 2. Bde. 1911/12.
Loening, Edgar, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 1884.
Mayer, Otto, Deutsches Verwaltungsrecht. 2 Bde. 1895/96.
Meyer, Georg, Lehrbuch des deutschen Staatsrechts. 6. Aufl., bearbeitet von Gerhard Anschütz. 1905 (Meyer-Anschütz).
Meyer, Georg, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 2 Teile 1893. 2. Aufl. 1893/94 (G. Meyer[2]).
Meyer, Georg, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 3. Aufl., bearbeitet von Franz Dochow. 1910 (Meyer-Dochow[3]).
Rosin, Heinrich, Polizeiverordnungsrecht in Preußen. 2. Aufl. 1895.
Stein, Friedrich, Grenzen und Beziehungen zwischen Justiz und Verwaltung. 1912.
v. Stengel, Karl, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. 1886.
Stenglein's Kommentare zu den strafrechtlichen Nebengesetzen. 4. Aufl. Bd. 1. 1911.
Thoma, Richard, Der Polizeibefehl im badischen Recht. Bd. 1. 1906.
Zorn, Philipp, Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2. Aufl. 2 Bde. 1895/97.

* Seit dem Erscheinen des ersten Teiles in neuer Auflage erschienen und dementsprechend im zweiten Teile zitiert.

Innere Verwaltung.

XIII. Privatversicherung[1].

§ 86.

Die Versicherung gewährt dem Versicherungsnehmer beim Eintritt eines bestimmten Ereignisses gegen Prämienzahlung an den Versicherer eine Versicherungsleistung[2]. Die Privatversicherung erfolgt zum Unterschied von der Sozialversicherung vorwiegend freiwillig[3].

---

[1] Loening S. 670. — Die privatrechtliche und versicherungstechnische Seite der Versicherung gehört nicht in das Gebiet des Verwaltungsrechts. — Literatur: Manes, Versicherungslexikon 1909; Ehrenberg, Versicherungsrecht 1, 1893. — Die Privatversicherung wird eingehend behandelt in den Lehrbüchern des Handelsrechts von Cosack[7] (1910) S. 545; Gareis[8] (1909) S. 521; Lehmann[2] (1912) S. 995 (vgl. insbesondere S. 1008: Die Stellung des Staates zum Versicherungsvertrage). — Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft und die Veröffentlichungen des Vereins für Versicherungswissenschaft. — Vgl. auch die Artikel über die verschiedenen Versicherungszweige im H.d.St. und W.

[2] G. Meyer[2] 1, 602: Versicherung ist das Rechtsverhältnis, kraft dessen jemand gegen Zahlung periodischer Beiträge den Anspruch erwirbt, Entschädigung für gewisse durch Unglücksfälle veranlaßte Vermögensverluste zu erhalten.

[3] Rechtsentwicklung: Von den verschiedenen Arten der Schadensversicherung ist zuerst die Seeversicherung entstanden, die schon im 14. und 15. Jahrhundert in Italien ausgebildet und von da aus in anderen Ländern Europas Eingang gefunden hat. Die Versicherung gegen die Gefahren der Seeschiffahrt ist jetzt im H.G.B. §§ 778 ff. behandelt. Daneben entwickelte sich die Versicherung für den Landtransport und seit dem 16. Jahrhundert die Feuerversicherung, zunächst als Versicherung der Gebäude in den Städten. Im 17. Jahrhundert begannen die Landesherren gleichzeitig mit dem Erlaß von Feuerordnungen, auch die zwangsweise Bildung von Verbänden der Hauseigentümer zum Zweck der Übernahme von Versicherungen anzuordnen. Solche Verbände wurden ursprünglich nur für kleinere Bezirke in das Leben gerufen. Seit dem 18. Jahrhundert entstanden größere Organisationen für Immobiliarversicherung. Dieselben umfaßten in der Regel das ganze Land und wurden als Landbrandkassen, Landfeuersozietäten oder mit ähnlichen Namen bezeichnet. Die Mobiliarfeuerversicherung blieb dagegen in den Händen von Privatgesellschaften. Ursprünglich waren es ausländische, namentlich englische Gesellschaften, welche das Versicherungsgeschäft in Deutschland betrieben. Im Jahre 1779 wurde die erste deutsche Gesellschaft dieser Art in Hamburg begründet. Einen sehr bedeutenden Aufschwung hat das Versicherungswesen im Laufe des 19. Jahrhunderts genommen. Zahlreiche Gesellschaften für Feuerversicherung und für alle anderen Arten der Versicherung sind allmählich entstanden; der Staat hat sie einer Konzessionspflicht und Oberaufsicht unter-

Der Versicherungsfall betrifft entweder die Lebensverhältnisse oder das Vermögen des Versicherungsnehmers oder eines Dritten, und demnach unterscheidet man zwischen Personalversicherung und Schadensversicherung.

Die Übernahme der Versicherung kann durch Privatgesellschaften erfolgen, die entweder den Charakter reiner Erwerbsgesellschaften haben, die Versicherung also lediglich als ein gewinnbringendes Unternehmen betreiben, oder Gegenseitigkeitsvereine sind, die sich aus der Gesamtheit der versicherten Personen zusammensetzen. In diesem Falle beruht die Versicherung auf einem Vertrage[4], der den Charakter eines privatrechtlichen Rechtsgeschäftes hat. Die Verwaltungstätigkeit besteht hier nur in der Zulassung zum Geschäftsbetrieb und Beaufsichtigung der Versicherungsvereine und Versicherungsgesellschaften[5].

Der staatlichen Aufsicht unterstehen nur die Privatunternehmungen[6], nicht die öffentlichen[7], die den Betrieb von Versicherungsunternehmungen zum Gegenstand haben. Sie bedürfen zum Geschäftsbetriebe der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde[8]. Die Beauf-

---

worfen. Auch die Verhältnisse der Landesbrandversicherungsanstalten haben eine Reorganisation erfahren. Durch die Verfassung des Deutschen Reiches ist das Versicherungswesen zu einem Gegenstand der Reichsgesetzgebung erklärt worden. (R.Verf. Art. 4 Nr. 1.)

Eine einheitliche Regelung des Privatversicherungsrechtes brachte das (z. über den Versicherungsvertrag vom 30. Mai 1908 (vgl. Anm. 4) — das E.G. z. B.G.B. Art. 75 hatte bestimmt, daß die landesherrlichen Vorschriften unberührt bleiben sollten — und eine Novelle vom 30. Mai 1908 (R.G.Bl. S. 307) änderte entsprechend die Bestimmungen des H.G.B. über die Seeversicherung. Das staatliche Aufsichtsrecht wurde durch das G. über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 (vgl. Anm. 5) geregelt. — Vgl. die Übersicht über Geschichte, Quellen und Literatur des Versicherungsrechts bei Lehmann, Handelsrecht[2] § 225.

[4] Geregelt durch R.G. über den Versicherungsvertrag (V.Vertr.G.) vom 30. Mai 1908 (RGBl. S. 263). — Umfangreicher Kommentar von Gerhard, Hagen, v. Knebel-Doeberitz, Bröcker und Manes 1908.

[5] Geregelt im R.G. über die privaten Versicherungsunternehmungen (P.Vers.G.) vom 12. Mai 1901. Verschieden kommentierte Ausgaben, in 3. Aufl.: Rehm 1911. — Vgl. auch Landmann § 6[9].

[6] Ausnahmen bestimmt das P.Vers.G. § 1 Abs. 2. Danach sind die Personenvereinigungen ausgenommen, die nur Unterstützungen oder Zuschüsse zu solchen gewähren, z. B. Berufsvereine an Berufsgenossen, ohne ihnen einen Rechtsanspruch darauf einzuräumen.

[7] P.Vers.G. § 122 erwähnt ausdrücklich als Ausnahmen die durch landesrechtliche Vorschrift errichteten Hilfskassen, die Unterstützungskassen von Innungen oder Innungsverbänden und die Knappschaftskassen. Die Bestimmung des § 122, daß auch die eingeschriebenen Hilfskassen des G. vom 7. April 1876 ausgenommen sind, ist durch das neue G. über die Hilfskassen abgeändert.

[8] Die Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit erlangen durch die Erlaubnis zum Geschäftsbetriebe die Rechtsfähigkeit. P.Vers.G. § 15. — Keiner Zulassung bedürfen (nach Rehm, P.Vers.G.[3] § 116[4] dürfen sie auch nicht zugelassen werden, da sie keiner Aufsicht unterliegen und die Zulassung die Aufsicht bedingt) Unternehmungen, welche die Versicherung gegen Kursverlust, Transportverlust oder ausschließlich Rückversicherung zum Gegenstand haben. — Vgl. auch über die Erweiterungs- und Erleichterungsbefugnis des Bundesrats P.Vers.Ges. §§ 116, 117. Besondere Bestimmungen bestehen für die Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit §§ 15—23 und für die ausländischen Versicherungsunternehmungen §§ 85—91.

sichtigung[9] erfolgt durch die Landesbehörden[10], wenn sich der Geschäftsbetrieb eines Unternehmens auf das Gebiet eines Bundesstaates beschränkt, andernfalls durch das Reich[11].

Die Versicherung kann aber auch unmittelbarer Gegenstand der Verwaltungstätigkeit sein. Dies ist dann der Fall, wenn als Träger der Versicherung der Staat, ein Kommunalverband, eine öffentlich rechtliche Korporation oder eine öffentlich rechtliche Anstalt erscheint. In diesen Fällen beruht das Versicherungsverhältnis vielfach[12] nicht auf freiwilligem Beitritt seitens des Versicherten, sondern es besteht ein gesetzlicher Versicherungszwang[13].

§ 87.

I. Die Personenversicherung[1] (auch Summenversicherung[2] genannt) betrifft ein Ereignis, das unmittelbar nur die Person des Versicherungsnehmers oder einen Dritten (Tod oder Erreichung eines bestimmten Alters), mittelbar das Vermögen berührt[3]. Derartige durch Ereignisse bewirkte Vermögensbeschädigung kann darin bestehen, daß sie zu besonderen Ausgaben (Kurkosten bei Krankheiten und Unfällen, Beerdigungskosten bei Sterbefällen) Veranlassung gibt, oder darin, daß durch sie die Erwerbsfähigkeit einer Person vermindert oder vernichtet wird[4].

Die Personalversicherung kann Gegenstand privater Fürsorge sein. In Deutschland bestehen seit langer Zeit Anstalten verschiedenster Art, welche den Zwecken der Personalversicherung dienen (Krankenkassen, Sterbekassen, Lebensversicherungsanstalten, Altersversicherungsanstalten, Unfallversicherungsanstalten). Sie haben den Charakter privater Erwerbsgesellschaften oder den von Vereinen

---

[9] Über den Begriff „beaufsichtigen“ vgl. Rehm, P.Vers.G.[3] § 1[8]; Lehmann, Handelsrecht[2] S. 1008.

[10] Zusammenstellung der Landesbehörden in den Veröffentlichungen des Kaiserl. Aufsichtsamtes I, 179, zusammengestellt auch bei Rehm §§ 2[9], 3[2]. — In Preußen sind es die Regierungspräsidenten, in Bayern die Kreisregierungen, in Sachsen die Kreishauptmannschaften, in Württemberg die Oberämter, bei größerer Ausdehnung die Kreisregierung, in Baden das Ministerium des Innern, für Hessen die Reichsbehörde (nach P.Vers.G. § 1), in Elsaß-Lothringen die Bezirkspräsidenten.

[11] Reichsaufsichtsbehörde ist das Kaiserl. Aufsichtsamt für Privatversicherung mit dem Sitz in Berlin. P.Vers.G. § 70. Zur Mitwirkung bei der Aufsicht ist ihm ein Beirat von Sachverständigen beigegeben, deren Mitglieder der Kaiser auf Vorschlag des Bundesrates ernennt, § 72.

[12] Bei den öffentlichen Feuersozietäten.

[13] Bei der Sozialversicherung. — Vgl. Teil III.

[1] Cosack, Handelsrecht[7] S. 552.

[2] Lehmann, Handelsrecht[2] S. 1077; Gareis[3] S. 559.

[3] G. Meyer[2] 1, 607: Personalversicherung ist die Versicherung, welche den Ersatz desjenigen Vermögensschadens bezweckt, den jemand durch Ereignisse erleidet, welche eine Veränderung entweder seines eigenen persönlichen Zustandes oder desjenigen einer anderen Person bewirken.

[4] Zur Personenversicherung gehören daher in erster Linie die Lebensversicherung (auf den Todesfall, den Erlebensfall oder den Überlebensfall; vgl. dazu Cosack[7] S. 553), die private Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung, ferner die Militärdienst- und Aussteuerversicherung und die Versicherung gegen Arbeitslosigkeit.

auf Gegenseitigkeit. Das Verhältnis zwischen den Versicherten und der Versicherungsanstalt ist ein rein privatrechtliches. Eine Einwirkung der Verwaltung findet insofern statt, als die betreffenden Anstalten einer obrigkeitlichen Erlaubnis bedürfen und einer staatlichen Aufsicht unterliegen.

Die Personenversicherung kann aber auch zu einem Gegenstande staatlicher Maßregeln gemacht werden. Die Maßregeln bestehen entweder in der Errichtung und Verwaltung von Anstalten, welche den Zwecken der Personalversicherung zu dienen bestimmt sind, ohne daß damit eine Verpflichtung zur Benutzung für die Untertanen verbunden ist. Oder sie äußern sich in der Anwendung staatlichen Zwanges, durch welche dem einzelnen eine Verpflichtung zur Versicherung auferlegt wird.

Von besonderer Bedeutung ist die Personalversicherung für die arbeitenden Klassen. Da diese regelmäßig nur durch unausgesetzte tägliche Arbeit imstande sind, ihren notwendigen Lebensunterhalt zu erwerben, so werden sie sowohl von den infolge besonderer Ereignisse herbeigeführten höheren Ausgaben, als von der dadurch veranlaßten Verminderung oder Vernichtung ihrer Arbeitskraft vorzüglich hart betroffen. Durch die Gesetzgebung des Deutschen Reiches ist eine umfassende Arbeiterfürsorge hergestellt worden.

§ 88.

II. Schadensversicherung[1] ist die Versicherung, die den Ersatz des Schadens bezweckt, den jemand durch Zerstörung oder Beschädigung von Vermögensobjekten erleidet. Die wichtigste Art ist die Feuerversicherung; neben dieser sind namentlich noch Transportversicherung, Viehversicherung, Kreditversicherung und Haftpflichtversicherung zu nennen.

1. Die Feuerversicherung[2] ist Immobiliarfeuerversicherung, d. h. die Versicherung von Gebäuden, und Mobiliarfeuerversicherung, d. h. die Versicherung von beweglichen Sachen gegen Feuersgefahr[3].

a) In den meisten deutschen Staaten bestehen für die Immobiliarversicherung öffentliche Anstalten, die vom Staate oder von den Provinzen und größeren Städten unterhalten werden[4]. Sie besitzen

---

[1] Das R.G. über den Versicherungsvertrag unterscheidet: Schadensversicherung (Feuer-, Hagel-, Vieh-, Transport- und Haftpflichtversicherung), Lebensversicherung und Unfallversicherung. — Der früher (auch von G. Meyer) gebrauchte Ausdruck „Realversicherung" wird nicht mehr verwendet.

[2] v. Haag, Art. Feuerversicherung, W.[2] 1, 776.

[3] D. h. Schaden durch Brand, Explosion oder Blitzschlag, V.Vertr.G. § 82.

[4] Über den Begriff der öffentlichen Versicherungsunternehmung vgl. Rehm, P.Vers.G.[2] § 1[2]. — Zahlreiche derartige Institute (Feuersozietäten) provinziellen und städtischen Charakters bestehen in Preußen (v. Rönne, Preuß. Staatsr. 4, 669). Staatsanstalten sind die bayrische Brandversicherungsanstalt für Gebäude diesseits des Rheins (G. vom 3. April 1875, Ausdehnung auf die Pfalz durch G. vom 5. Mai 1890), die sächsische Landesimmobiliarbrandversicherungsanstalt (G. vom 15. Oktober 1886, 2. Mai 1892), die württembergische allgemeine

aber im allgemeinen nicht mehr den Charakter von Zwangsanstalten. Die ihnen früher zustehenden Vorrechte sind ihnen ebenfalls größtenteils genommen[5]. Neben den öffentlichen Unternehmen bestehen Privatfeuersozietäten und Aktiengesellschaften.

b) Die Mobiliarfeuerversicherung ist in Deutschland Privatgesellschaften überlassen, die teils den Charakter reiner Erwerbsgesellschaften, teils den von Gegenseitigkeitsgesellschaften[6] besitzen. Diese Gesellschaften übernehmen auch die Versicherung solcher Gebäude, die bei den Immobiliarversicherungsanstalten entweder nicht aufnahmefähig oder nicht aufnahmepflichtig sind. Sie unterliegen staatlicher Aufsicht. Die Zulassung einer Gesellschaft zum Betriebe des Versicherungsgeschäfts erfordert eine von der Aufsichtsbehörde zu erteilende Erlaubnis. Der Betrieb ist durch von der Gesellschaft angestellte Agenten zu vermitteln, die ihren Wohnsitz im Lande haben. Einer besonderen Konzession bedürfen diese Agenten nach der Reichsgewerbeordnung nicht mehr; sie sind aber verpflichtet, bei Übernahme und eventuell bei Aufgabe oder Entziehung der Agentur der Behörde ihres Wohnortes Anzeige zu erstatten[7]. Der Geschäftsbetrieb der Agenten unterliegt der Überwachung durch die Aufsichtsbehörde[8].

2. Die übrigen Arten der Schadensversicherung werden ebenfalls von privaten Erwerbsgesellschaften und Gegenseitigkeitsvereinen betrieben. Die Viehversicherung[9] wird vorwiegend[10] durch Privatgesellschaften[11] betrieben; in Baden kann die Gemeinde mit Zustimmung der Rindviehbesitzer die Gründung einer Ortsviehversicherungsanstalt beschließen, bei welcher das in der Gemeinde dauernd eingestellte Rindvieh versichert werden muß[12]. In Bayern

---

Brandversicherungsanstalt (G. vom 14. März 1853 und 30. März 1875), die badische Feuerversicherungsanstalt der Gebäude (G. vom 29. März 1852), neu publ. durch Bek. d. Min. d. Inn. vom 10. Sept. 1902 unter dem Namen Gebäudeversicherungsgesetz, die hessische Landesbrandversicherungsanstalt (G. vom 28. Sept. 1890).

[5] Sie unterstehen nicht den Bestimmungen des P.Vers.G., sie haben nur die Bedingungen des § 119 zu erfüllen.

[6] Ein Verein, der von der Aufsichtsbehörde die Erlaubnis zum Geschäftsbetrieb als Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit erhalten hat, erlangt die Rechtsfähigkeit. P.Vers.G. § 15.

[7] Gew.O. § 14. V.Vertr.G. §§ 43 ff. regeln die Befugnisse der Agenten.

[8] P.Vers.G. § 65 Abs. 2.

[9] Wobei zu unterscheiden ist zwischen Viehlebensversicherung, d. h. gegen Verlust am lebenden Vieh, und Schlachtviehversicherung, d. h. gegen Verlust bei der Beanstandung bei der Fleischbeschau; dazu kommen noch Viehtransportversicherung u. a. Vgl. Emminghaus, Art. Viehversicherung, H.d.St.[3] 8, 950.

[10] In Preußen nur durch Privatgesellschaften, in einigen anderen Staaten, so in Sachsen (1898) und Hessen (1908), besteht ein Versicherungszwang bei öffentlichen, staatlich organisierten oder unterstützten Anstalten. In Bayern besteht seit 1896 eine staatliche Viehversicherung.

[11] Meistens einfach organisierte, örtlich beschränkte Vereine, die unter § 53 P.Vers.G. fallen, z. B. die sog. Kuhgilden.

[12] Bad. G., die Versicherung der Rindviehbestände betr., vom 26. Juni 1890. Nov. vom 12. Juni 1898, wodurch der Zwang abgeschwächt wurde. Vgl. darüber Walz, Bad. Staatsr. S. 401.

ist für die Hagelversicherung eine staatliche Anstalt errichtet, in bezug auf die jedoch ein Beitrittszwang nicht besteht[13].

Zu den wichtigsten Versicherungszweigen[14] gehören die Haftpflichtversicherung[15] und die Unfallversicherung[16].

XIV. Wege[1].

§ 89.

Wege sind Grundstücke, die dem Verkehr dienen[2]. Sie gelten als öffentliche, wenn sie durch eine zuständige Behörde dem Gemeingebrauch gewidmet sind, und hören auf es zu sein, wenn die Widmung zurückgenommen wird[3]. Die Eigentumsverhältnisse am Weggrundstück sind für seine Öffentlichkeit ohne Bedeutung. Privat-

---

[13] Bayr. G., die Hagelversicherung betr., vom 13. Febr. 1884. — Vgl. v. Haag, Art. Hagelversicherung, W.[2] 2, 923.

[14] Als weniger wichtige Versicherungszweige seien u. a. erwähnt die Diebstahl-, Wasserschaden-, Transport-, Glasversicherung.

[15] Bei der Haftpflichtversicherung ist dem Versicherungsnehmer die Leistung zu ersetzen, die er auf Grund seiner Verantwortlichkeit für eine während der Versicherungszeit eintretende Tatsache an einen Dritten zu bewirken hat. (V.Vertr.G. § 149.) Sie ist — nach Rehm, P.Vers.G. § 6[3] — die Versicherung gegen die auf Rechtsvorschrift oder Rechtsgeschäft beruhende Nötigung, infolge Eintritts einer bestimmten Tatsache an einen Dritten Vermögensleistungen zu machen. Vgl. Manes, Art. Haftpflichtversicherung, H.d.St.[3] 5, 224.

[16] Die Unfallversicherung kann gegen Unfälle, die dem Versicherungsnehmer, oder gegen Unfälle, die einem anderen zustoßen, genommen werden. V.Vertr.G. § 179. Sie ist — nach Rehm, P.Vers.G. § 6[7] — die Versicherung gegen ein wirtschaftlich nachteiliges Ereignis, das infolge einer plötzlichen (nicht allmählichen), vom Betroffenen nicht gewollten Einwirkung, Körperverletzung oder Tötung eines Menschen herbeiführt.

[1] Fleiner[3] § 22 S. 341; Loening S. 365. — Gneist, Art. Wegeordnungen, R.L. 3, 1295; v. Reitzenstein, Art. Wege und Straßen, W.[1] 2, 875; Huber, Art. Verkehrsmittel und Verkehrswege, H.d.St.[3] 8, 171; Blume, Recht des deutschen Verkehrswesens (Verkehrsrecht), Enzyklop.[7] 4, 365; Germershausen, Wegeverwaltung und Wegerecht in Preußen, 2 Bde.[3] 1907.

[2] Straßen sind Wege, wie Wasserstraßen Gewässer sind. Wann ein Weg als Straße bezeichnet werden kann, ist von Fall zu Fall zu unterscheiden; allgemeine Merkmale gibt es nicht, auch der Sprachgebrauch bietet keinen Anhalt. Man unterscheidet Landstraßen und Ortsstraßen. Man wird einen Weg als Straße gelten lassen, wenn er mit einer gewissen Regelmäßigkeit in größerem Umfang vom öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen wird, und wenn infolge davon seiner ursprünglichen Beschaffenheit nachgeholfen werden muß, damit er den Anforderungen genügen kann, die an ihn im Interesse der Verkehrssicherheit zu stellen sind. Es gibt aber auch Wege mit starkem Verkehr, die so stark abgenützt werden, daß ihre Decke erneuert werden muß, ohne daß sie deshalb als Straße anzusehen sind. Bauten an einem Wege machen ihn nicht zur Straße. Ein planmäßig bebauter Weg kann zur Ortstraße werden; es gibt aber auch unbebaute oder planlos bebaute Ortsstraßen, die einem Wege ähnlicher sehen als einer Straße. Man spricht von öffentlichen Wegen und privaten Straßen, die Eigenschaft der Öffentlichkeit macht den Weg also auch noch nicht zur Straße.

Über den Begriff der Straße (nach preußischem Recht) vgl. Germershausen, Wegerecht[2] 1, 24; Schultzenstein, Pr.Verw.Bl. (1912) 33, 397.

[3] Was hier von den öffentlichen Wegen gesagt ist, gilt auch von den Plätzen und Brücken.

wege sind für den Gebrauch besonders berechtigter Personen bestimmt und dem Privatrecht unterworfen[4]. Man unterscheidet Hauptwege (Landstraßen, Heerstraßen), die den Verkehr zwischen den Hauptverkehrspunkten des Landes vermitteln, Nachbarwege (Vizinalwege), die dem Verkehr der benachbarten Ortschaften untereinander dienen und Ortsstraßen für den Verkehr und den Anbau innerhalb der Ortschaften. Man teilt die öffentlichen Wege ferner nach dem zu ihrer Herstellung verpflichteten Subjekt in Staats-, Provinzial-, Bezirks-, Kreis- und Gemeindewege ein. Die Wege sind entweder ausgebaut (Dammstraßen, Chausseen) oder unausgebaute Landwege. Die Wege können ganz oder teilweise für bestimmte Zwecke bestimmt sein, so zum Fahren, Reiten, Gehen, zum Radfahren oder zum Fahren mit Kraftfahrzeugen[5].

---

[4] Zu den Privatwegen gehören die Interessentenwege (Koppel- und Separationswege), die Privatstraßen in den Ortschaften, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ohne ihm gewidmet zu sein, auch die Eisenbahnzufahrwege. — Gierke 2, 661.

[5] Rechtsentwicklung: Bis in das 19. Jahrhundert hinein gab es nur zwei Verkehrsmittel: Landwege und Wasserstraßen. Die Herstellung der Landwege wurde schon im Mittelalter als eine Aufgabe des Staates und der Gemeinden betrachtet. Auch die Fürsorge für die Wasserstraßen, die Instandhaltung der natürlichen und die Herstellung der künstlichen galt als eine Pflicht der Obrigkeit. Die Tätigkeit von Privatpersonen und Privatgesellschaften zur Errichtung derartiger Verkehrsstraßen war nicht ausgeschlossen, erlangte aber tatsächlich keine Bedeutung. Dagegen blieb die Beförderung auf den Landstraßen durch Menschen, Tiere und Fuhrwerke und auf den Wasserstraßen durch Schiffahrt und Flößerei lediglich der Privattätigkeit überlassen. Erst gegen Ende des Mittelalters bildete sich in der Post eine Verkehrsanstalt aus, die zwar in erster Linie der Vermittelung des Nachrichtenverkehrs zu dienen bestimmt war, aber auch die Beförderung von Personen und Gütern in den Bereich ihrer Tätigkeit hineinzog.

Im 19. Jahrhundert hat das Transportwesen durch Eisenbahnen und Telegraphen eine wesentliche Umgestaltung erfahren. Bei Entstehung der Eisenbahnen war vielfach die Meinung verbreitet, daß auch hier die Herstellung der Wege und die Besorgung des unmittelbaren Transportes von verschiedenen Organen übernommen werden könne. Dies hat sich jedoch praktisch als unzuträglich erwiesen, so daß bei den Eisenbahnen Herstellung und Betrieb stets in einer Hand vereinigt sind. Nur die Vermittelung des Nachrichtenverkehrs ist auch auf den Eisenbahnen der Post vorbehalten und ihr außerdem die Befugnis eingeräumt worden, die Eisenbahnen zum Transport der ihr übergebenen Güter zu benutzen.

Im 20. Jahrhundert sind der Verwaltung durch den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Luftschiffen neue Aufgaben erwachsen.

Schon die fränkischen Könige, namentlich die Karolinger entwickelten eine energische Tätigkeit in bezug auf die Herstellung von Verkehrsstraßen, für die sie die Naturaldienste der Untertanen in weitem Umfange in Anspruch nahmen. Diese Straßen waren bestimmt, dem großen durchgehenden Verkehr zu dienen; sie werden im späteren Mittelalter als Königsstraßen bezeichnet, und die Rechtsbücher enthalten nähere Bestimmungen über ihre Breite und das Verhalten der Reisenden auf ihnen (Sachs-Sp. B. II. Art. 59 § 3. Rupr. von Freis. I. c. 146). Dagegen lag die Herstellung der Wege für den unmittelbaren nachbarlichen Verkehr den Gemeinden und Markgenossenschaften ob, die für diesen Zweck ihre Angehörigen ebenfalls zu Hand- und Spanndiensten verpflichteten.

Die Königsstraßen gingen allmählich auf die Landesherrn über und die Pflicht zum Wegebau wurde als ein Ausfluß der landesherrlichen Untertanenschaft betrachtet. Die Landesherrn übten die ihnen über die Straßen zustehenden Rechte wesentlich im fiskalischen Interesse aus. Sie erhoben von

den die Straße passierenden Personen hohe Wegezölle, selbst wenn für die Instandhaltung der Straße wenig oder gar nichts geschah. Im Interesse der Erhebung dieser Zölle machten sie einen Straßenzwang geltend, d. h. sie forderten von den Reisenden die Benutzung bestimmter Landstraßen. Sofern die Landesherrn zu diesem Zwecke die Verlegung althergebrachter Landstraßen versuchten, trat ihnen die kaiserliche Gesetzgebung entgegen. Cur. Sibidati a. 1232 (Mon. Germ. Leg. Tom. II, p. 291), Mainz. Landfrieden von 1235 c. 6 (a. a. O. p. 315) von 1281 c. 8 (a. a. O. p. 438). Würzb. Landfrieden von 1287 c. 21 (a. a. O. p. 450). Nürnb. Landfrieden von 1303 c. 15 (a. a. O. p. 482). Dagegen war der Grundsatz, daß Reisende nicht, um sich der Zahlung der Wegegelder zu entziehen, von den herkömmlichen Landstraßen abweichen und Seitenwege einschlagen durften, noch bis in das 18. Jahrhundert anerkannt (zahlreiche kursächsische Bestimmungen aus der Zeit vom 16. bis zum 18. Jahrhundert in Cod. Augusteus 2, 1163 ff.).

Die Landesherrn nahmen das Recht der Grundruhr, d. h. der Einziehung der auf öffentlichen Straßen gefallenen und zerbrochenen Wagen und deren Ladung in Anspruch. Von den Juristen wurden die den Landesherrn in bezug auf die Landstraßen zustehenden Rechte als Ausfluß eines besonderen Straßenregals angesehen, eine Auffassung, die sich noch bis in das 19. Jahrhundert hinein erhalten hat. (Sie findet sich z. B. bei Klüber, Öffentl. Recht des deutschen Bundes § 408.)

Der Zustand der Wege war während des Mittelalters ein sehr mangelhafter. Erst seit dem 16. Jahrhundert trat in dieser Beziehung eine Besserung ein. Hierauf waren in erster Linie die zunehmende Bedeutung des Verkehrs und die Einrichtung der Posten von Einfluß. Daneben wirkten auch finanzielle Motive mit, indem der schlechte Zustand der Landstraßen die Reisenden veranlaßte, trotz aller Verbote Seiten- und Nebenwege aufzusuchen und so eine Schädigung der fürstlichen Zolleinnahmen herbeiführte. (Ausdrücklich wird dieser Gesichtspunkt in einem die Besserung der Wege anbefehlenden hessischen Ausschreiben vom 11. Aug. 1543 [Land-Ordn. 1, 140] hervorgehoben.). Im dreißigjährigen Kriege hatte sich die allgemeine Verwüstung des Landes auch auf die Wege erstreckt. Das nach dem westfälischen Frieden überall hervortretende Bestreben, den gesunkenen Volkswohlstand zu heben, sowie Handel und Verkehr von neuem zu beleben, ließ die Wiederherstellung der zerstörten Wege als ein besonders dringendes Bedürfnis erscheinen. Die Sorge für sie wurde den Obrigkeiten durch reichsgesetzliche Vorschrift zur Pflicht gemacht. Reichsgutachten vom 21./31. Juli 1668, bestätigt durch kaiserl. Kommiss.-Dekr. vom 30. Sept. u. 10. Okt. 1668 [Gerstlacher, Handbuch der deutschen Reichsgesetze 9, 1382]. Vgl. auch den Entwurf eines Reichsabschiedes von 1670 Nr. 4.) Auch zahlreiche landesherrliche Erlasse ordneten die Besserung der vorhandenen Straßen an. Brandenb. Rezeß mit den Ständen diesseits und jenseits der Elbe und Oder vom 8. Juni 1652 [Mylius VI, 1, 422 ff.]. Ed. vom 8./18. März 1669 [a. a. O. S. 513 ff.]. Neue Postordnung vom 10. Aug. 1712 Kap. X, §§ 1—3 [a. a. O. IV. 995]. Flecken-, Dorf- und Ackerordnung vom 10. Dez. 1702 § 33 [a. a. O. V, 3, 237]. Ed. vom 30. Aug. 1712 [a. a. O. S. 361]. Kursächs. Mand. vom 24. Febr. 1653. [Cod. August. I, 1173 ff.], vom 3. Juli 1715 a. a. O. S. 1201 ff.], vom 31. Jan. 1731. [Cod. August. 1. Forts. II, 55 ff.]. Hess. Ausschr. vom 13. Juni 1651. [Land-Ordn. II, 147], 2. Mai 1661 [a. a. O. S. 594]. Edikt, den Wege- und Straßenbau betr., vom 8. April 1719 [a. a. O. III, 815 ff.] usw.). Ein entschiedener Fortschritt trat seit Mitte des 18. Jahrhunderts ein. Die größeren Territorialherren nahmen sich der Verbesserung der Wege energischer an, und in den Teilen des Reiches, in denen eine starke Territorialzersplitterung bestand, unterzogen sich die Reichskreise dieser Fürsorge. (J. J. Moser, Von der teutschen Kreysverfassung S. 729.) Es wurden Wegeordnungen erlassen, welche die Pflichten zum Wegebau regelten und über die Beschaffenheit der Wege nähere Bestimmungen trafen. Zahlreiche Wegereglements für die einzelnen Landesteile des preußischen Staates: für Pommern vom 25. Juni 1752 [Nov. Corp. I, 335 ff.]. Ostfriesland vom 25. Febr. 1754 [a. a. O. S. 637 ff.], für Preußen vom 24. Juni 1764 [a. a. O. 3, 435], für Geldern vom 14. Sept. 1864 [a. a. O. S. 467], für Kleve vom 2. Febr. 1768 [a. a. O. 3, 2031], für Halberstadt vom 19. Nov. 1769 [a. a. O. S. 6241 ff.]. Kursächs.

§ 90.

Die Pflicht zur Herstellung und Unterhaltung der Wege wird als Wegebaulast[1] bezeichnet. Sie verteilt sich unter den

---

Mandat, den Straßenbau betr., vom 28. April 1781 [Cod. August. 2. Forts. 1, 671]. Württemb. Wegeordnungen vom 1. Juni 1752. [Reyscher, Sammlung württembergischer Gesetze XIV, 398), vom 18. Jan. 1772 [a. a. O. S. 853 ff.] und 23. Okt. 1808 [a. a. O. Bd. XV, Abt. 1, S. 299]. Kurbraunschw. Verordnung wegen der Wegeverbesserung vom 28. März 1738. Vgl v. Berg, teutsch. Polizeircecht, 8, 549). In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begann auch der Bau von Kunststraßen.

Im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts ist der Zustand der Wege in Deutschland durch die Anlage neuer Landstraßen und durch die Chaussierung und sonstige Verbesserung der vorhandenen umgestaltet worden. Auch der Kommunalwegebau hat einen Aufschwung genommen. Durch die Gesetzgebung der einzelnen Staaten sind die Verpflichteten zum Wegbau sowie die Grundsätze über Wegepolizei und Wegegelder eingehend geregelt worden.

In einigen Provinzen Preußens bilden die Grundlage des Wegerechtes noch immer die Vorschriften des A.L.R. T. II, Tit. 15 § 1 ff. und des Code civil Art. 538, 649 und 650; daneben bestehen zahlreiche provinzialrechtliche Vorschriften. Eine Wegeordnung für den ganzen Staat befindet sich seit 1820 in Vorbereitung, ist jedoch bis jetzt nicht zustande gekommen, dagegen sind über einzelne den Wegebau betreffende Angelegenheiten Spezialbestimmungen erlassen worden. Die teilweise sehr veralteten Bestimmungen für die einzelnen Provinzen sind abgedruckt bei Germershausen, Wegerecht[3], eine Übersicht findet sich bei Hue de Grais § 361[10]; vgl. ferner die Art. Wege (öffentliche) und Wegegesetzgebung in v. Bitters, Handwörterbuch der preußischen Verwaltung (1911)[2] 2, 921—935. Neuere Wegeordnungen, die auf eine Vereinheitlichung des Wegerechts abzielen und veraltete Bestimmungen aufgehoben haben, sind erlassen worden für die Provinzen Sachsen (1891), Westpreußen (1905), Posen (1907) und Ostpreußen (1911). Allgemeine Bestimmungen enthält das Z.G. §§ 55—64. — In Bayern ist eine einheitliche Regelung des Wegerechts geplant. G. vom 8. Aug. 1878 betr. die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofs Art. 34 und 48. Vgl. v. Seydel-v. Graßmann, Bayrisches Staatsrecht[2] (1913) 2, 360. — Im Königreich Sachsen befindet sich noch immer das Mandat, den Straßenbau betr, vom 28. April 1781 in Geltung, wozu eine Erläuterung vom 30. April 1873 zu vergleichen ist; daneben besteht ein G. über die Wegebaupflicht vom 12. Jan. 1870. Vgl. von der Mosel, Art. Straßenbau, Handwörterb. d. sächs. Verwaltungsrechts[2] (1912) S. 899. — In Württemberg werden die veralteten Bestimmungen aus den Jahren 1808, 1839 und 1843 beseitigt durch ein neues Weggesetz. (Der Entwurf ist im Jahre 1914 eingebracht.) — Baden: Straßengesetz vom 14. Juni 1884, Ortsstraßengesetz vom 15. Okt. 1908. Vgl. Walz, Bad. Staatsrecht (1909) S. 366. — Hessen: G., den Bau und Unterhalt der Kunststraßen im Großherzogtum betr., vom 12. Aug. 1896. Vgl. van Calker, hess. Staatsrecht (1913) S. 245. — In Elsaß-Lothringen gelten noch das franz. Dekret vom 16. Dez. 1811 über Staats- und Departementalstraßen, dem sich das G. vom 20. März 1835 sowie die G.G. über General- und Arrondissementsräte vom 10. Mai 1838 u. 18. Juli 1866 anschließen, sowie ferner das G. vom 21. Mai 1836 über die Vizinalwege. Dazu sind später gekommen: G., betr. die Anlage und Unterhaltung von Feldwegen, vom 14. April 1884. G., betreffend die Auferlegung eines vierten Frontages, vom 17. April 1887. G., betr. die autorisierten Genossenschaften zum Zweck der Regelung von Feldwegen usw. vom 30. Juli 1890. Vgl. Bruck 8, § 129; Fischbach, Das öffentliche Recht des Reichslandes Elsaß-Lothringen (1914) S. 342.

[1] v. Reitzenstein, Art. Wegebau und Wegebaupflicht, W.[1] 2, 888. — In der Regel hat der Wegebaupflichtige auch für die Unterhaltung zu sorgen. Vgl. Fleiner[3] S. 344.

Die Wegebaulast umfaßt die Neuanlage der Wege, ihre Veränderungen und ihre Unterhaltung im verkehrssicheren Zustande. Sie erstreckt sich auf die Bestandteile und die Zubehör der Wege:

Staat und die Kommunalverbände. Die althergebrachte Einteilung der Wege in Deutschland ist die in Land- oder Heerstraßen, deren Herstellung und Unterhaltung dem Staate, und Gemeindewege, deren Herstellung und Unterhaltung den Gemeinden obliegt. Zu diesen sind im Laufe des 19. Jahrhunderts die Bezirks- und Kreisstraßen hinzugekommen, für welche die Bezirke und Kreise die Wegebaulast zu tragen haben. Dagegen hat man in einigen Staaten die Staatsstraßen oder die Gemeindewege in Wegfall gebracht und durch Straßen größerer Kommunalverbände ersetzt. Insbesondere sind in Preußen die bisherigen Staatschausseen auf die Provinzen und die ihnen gleichstehenden Kommunalverbände übertragen worden. Man unterscheidet in bezug auf die Verteilung der Wegebaulast Staats-, Provinzial-, Kreis-, Bezirks- und Gemeindestraßen. Dem Reiche[2] steht die Gesetzgebung über die Herstellung von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs zu. Kraft dieser Gesetzgebungsbefugnisse kann es die Herstellung derartiger Straßen aus Reichsmitteln und die Verwaltung von Reichswegen anordnen. Es hat jedoch von den Befugnissen bisher keinen Gebrauch gemacht.

Die den erwähnten politischen Verbänden obliegenden Wegebaulasten verteilen sich auf deren Angehörige. Bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein beruhte der Wegebau im wesentlichen auf Naturalleistungen. Nicht nur die Herstellung der Gemeindewege erfolgte durch die von den einzelnen Gemeindeangehörigen zu leistenden Hand- und Spannfronden; auch der Staat hatte die Befugnis, beim Bau der Heerstraßen die Bewohner der von ihnen berührten Gegenden zu derartigen Diensten heranzuziehen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts ist das System der Naturalwirtschaft beim Wegebau mehr und mehr durch das der Geldwirtschaft ersetzt worden. An Stelle der Straßenfronden der Anwohner bei der Herstellung von Staatsstraßen sind Beiträge der von ihnen durchzogenen Gemeinden getreten. Die von den Gemeinden und Kreisen herzustellenden Straßen werden ebenfalls größtenteils durch Arbeiter ausgeführt und die Kosten der Herstellung im Wege der Umlagen aufgebracht. Es haben sich jedoch noch manche Reste der Naturalwirtschaft für den Bau der Gemeindewege und für den der Staats-, Provinzial- und Kreisstraßen erhalten. Soweit solche bestehen, beruhen die Grundsätze über Umfang der zu leistenden Naturaldienste und ihre Verteilung auf die einzelnen Pflichtigen wesentlich auf lokalem Herkommen. Die Anlieger können zur Reinigungspflicht usw. herangezogen werden[3].

Besitzer von Fabriken, Bergwerken, Ziegeleien, Steinbrüchen und ähnlichen Unternehmungen, durch deren Anlage oder Betrieb die öffentlichen Wege in erheblicher Weise abgenutzt werden, sind zur

---

Brücken, Furten, Fähren, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Schutzstreifen, Baumpflanzungen, Wegweiser (dagegen nicht auf die Straßenschilder), Prellsteine, Meilensteine usw. — Über den Begriff der Zubehör B.G.B. § 97. Vgl. auch Germershausen[3] 1, 51.

[2] R.Verf. Art. 4 Nr. 8.

[3] Fleiner[3] S. 345.

Vorteilsausgleichung auf Antrag der Wegeunterhaltungspflichtigen zu besonderen Leistungen für diese Wege heranzuziehen[4]. Die Abnützung der Wege muß durch Fuhren erfolgen, die in irgend einer Weise mit dem Betriebe des Unternehmens in Verbindung stehen. Diese Vorzugslasten[5], auch Unternehmerbeiträge[6] genannt, werden zur Entlastung der Unterhaltspflichtigen durch die zuständige Behörde in angemessener Höhe dem gewöhnlichen Verkehr entsprechend festgesetzt, wenn eine gütliche Vereinbarung[7] nicht erzielt wird.

Die für den Bau und die Verbesserung der öffentlichen Wege erforderlichen Grundstücke und Materialien können im Wege der Enteignung erworben werden[8].

Die Herstellung und Unterhaltung der Ortsstraßen, d. h. der Wege, die zum Straßennetz eines Ortes gehören und seinem Verkehr und dem Anbau dienen sollen, ist die Sache der Gemeinden. Nur soweit die Ortsstraßen Teile einer Staats-, Provinzial- oder Kreisstraße bilden, liegt die Wegelast dem verpflichteten Subjekte ob, das die Sorge für die ganze Strecke zu übernehmen hat. Doch sind die Gemeinden entweder verbunden, letzterem bestimmte Beiträge zu den Kosten des Baues und der Unterhaltung der betreffenden Straßenstrecken zu leisten, oder sie haben die Sorge für Pflasterung, Herstellung von Trottoirs, Reinigung[9] u. dgl. ausschließlich zu übernehmen.

Den Gemeinden ist außerdem die Verpflichtung übertragen, für Fahrbarmachung der Landstraßen zu sorgen, wenn deren Fahrbarkeit durch außergewöhnliche Naturereignisse, namentlich durch Schneefälle unterbrochen ist[10].

Die Wegebaulast ist eine Verpflichtung des öffentlichen Rechtes, keine privatrechtliche Verbindlichkeit. Die Geltendmachung erfolgt nicht im Wege des Zivilprozesses, sondern im Wege

---

[4] Preuß. G., betr. die Vorausleistung zum Wegebau, vom 18. Aug. 1902; Sächs. G. über die Wegebaupflicht vom 12. Jan. 1870 § 17; Bad. Straßengesetz vom 14. Juni 1884 § 9; Hess. G., den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen im Großh. betr., vom 12. Aug. 1898 Art. 16.

[5] Über die Vorzugslasten (Vorteilsausgleichung) beim Wegebau vgl. Fleiner[3] S. 388. — Zum preußischen Gesetz vom Jahre 1902 vgl. Tzschoppe, Pr.Verw.Bl. (1910) 31, 641; Jebens, Vorausleistung der Fabriken usw. zu Wegebauten, Verwaltungsrechtliche Aufsätze 1899 S. 488.

[6] Die Bezeichnung „Unternehmerbeiträge“ steht als Überschrift über dem Art. 94 des württembergischen Entwurfs eines Wegegesetzes vom Jahre 1914.

[7] Wie bei der Enteignung vgl. § 54 S. 237.

[8] Vgl. über das Enteignungsverfahren § 54 S. 230.

[9] Preuß. G. über die Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912 (abgedr. im Jahrb. d. öffentl. R. [1913] 7, 144). Danach liegt die polizeimäßige Reinigung öffentlicher Wege einschließlich der Schneeräumung, des Bestreuens mit abstumpfenden Stoffen und des Besprengens zur Verhinderung von Staubentwicklung, soweit hierzu nicht ein anderer nach den Bestimmungen dieses Gesetzes verpflichtet ist, als eine von der Ortspolizeibehörde erzwingbare öffentliche Last derjenigen Gemeinde ob, zu deren Bezirk der Weg gehört.

[10] Endemann, Notweg und öffentlicher Weg (Festgabe für Gierke) 1911 S 951.

administrativer Exekution. Da es sich aber bei der Wegebaulast um subjektive Verpflichtungen handelt, die durch Rechtssätze (Gesetze oder Gewohnheitsrecht) geregelt sind, so eignen sich Streitigkeiten, die darüber entstehen, zur Entscheidung im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens.

Neben den öffentlichrechtlichen Wegebaulasten, die auf dem Staate oder den Kommunalverbänden lasten, kommen auch bei öffentlichen Wegen Verpflichtungen einzelner Personen vor, die auf privatrechtlichen Titeln (Vertrag, Verjährung) beruhen [11]. Derartige privatrechtliche Verbindlichkeiten sind erforderlichen Falles im Rechtswege geltend zu machen.

Der Staat nimmt die Befugnis zur Herstellung öffentlicher Wege nicht für sich und die ihm untergeordneten Kommunalverbände allein in Anspruch, sondern gestattet sie auch Privatpersonen und Privatgesellschaften [12]. Es haben jedoch solche von Privaten hergestellte öffentliche Wege eine nennenswerte Bedeutung in Deutschland nicht erlangt. Nur in Preußen, wo der Staat den von Privatgesellschaften unternommenen Chausseebau durch Gewährung von Prämien und Verleihung der fiskalischen Vorrechte (Expropriationsrecht, Befugnis zur Erhebung von Chausseegeld) zu fördern bestrebt gewesen ist, sind verschiedene Aktienchausseen entstanden [13]. Außerdem findet in Elsaß-Lothringen die Anlegung von Feldwegen durch autorisierte Genossenschaften statt [14].

§ 91.

Die Bedeutung des öffentlichen Weges besteht darin, daß er dem Gemeingebrauch [1] dient, also von jedermann zum Gehen, Reiten, Viehtreiben und Fahren benutzt werden kann [2]. Ein Zwang zur Benutzung bestimmter Straßen, wie er in früheren Jahrhunderten bestand, findet nicht mehr statt. Die Voraussetzung der allgemeinen Benutzbarkeit des Weges ist seine Eigenschaft als öffentlicher Weg, d. h. die Widmung durch eine zuständige Behörde [3]. In der Regel befindet sich der Weg im Eigentum des Wegebaupflichtigen, des Staates oder eines Kommunalverbandes, er kann aber auch im Privateigentum stehen und doch dem öffentlichen Verkehr gewidmet sein. Streitigkeiten über das Eigentumsrecht an einem Wege sind wie

---

[11] Über öffentlich-rechtliche Wegeservituten vgl. Fleiner[3] S. 343.

[12] Private bedürfen zur Anlegung eines öffentlichen Weges einer Konzession. Vgl. Fleiner[3] S. 342, 320[8a].

[13] v. Roenne, Preuß. Staatsr. 4, 588.

[14] G. vom 14. April 1884; vgl. Fischbach S. 350.

[1] Über die Sachen im Gemeingebrauch vgl. Mayer 2, 60; Fleiner § 20 (Literatur daselbst Anm. 1).

[2] Die Wege dienen dem Verkehr, und darin erschöpft sich auch der Gemeingebrauch. Die Wege können außerdem benützt werden zur Unterbringung von Kanalisation, Gasleitungen, zur Anlage von Kleinbahnen und der Anbringung von Telegraphen-, Telephon- und elektrischen Starkstromleitungen, aber nicht auf Grund des Gemeingebrauchs, sondern auf Grund gesetzlicher Bestimmungen (Telegraphenwege-Gesetz; vgl. oben § 79[31]) oder besonderer Vereinbarungen.

[3] Vgl. § 89[3].

alle Eigentumsstreitigkeiten im Wege des Zivilprozesses zum Austrag zu bringen. Dagegen ist die Frage, ob ein Weg in dem Sinne ein öffentlicher ist, daß er dem gemeinen Gebrauch unterliegt, ein Rechtsstreit des öffentlichen Rechtes. Er ist daher im Verwaltungswege zu erledigen. In den Staaten, die eine Verwaltungsgerichtsbarkeit besitzen, erfolgt die Entscheidung im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens.

Der Gemeingebrauch der öffentlichen Wege unterliegt bestimmten Beschränkungen, deren Inbegriff man als Wegepolizei[4] zu bezeichnen pflegt. Diese Bestimmungen sollen der Sicherheit des Verkehrs auf den Wegen dienen und einer ungebührlichen Abnutzung vorbeugen. Dazu gehören die Bestimmungen über das Ausweichen der Fuhrwerke: rechts fahren und ausweichen, links überholen[5]. Andere Fuhrwerke haben den Posten auszuweichen. Es kann bestimmt werden, daß Gegenstände nicht geschleift werden dürfen, z. B. Baumstämme, Eggen und Pflüge, daß die Hemmschuhe nur aus Holz sein dürfen, wie die Wagenspuren und die Radfelgen beschaffen sein müssen und wie stark die Fuhrwerke belastet werden dürfen usw.

Für die Benutzung öffentlicher Wege wurden häufig Abgaben (Wegegelder, Straßengelder, Chausseegelder) erhoben[6]. Die meisten,

---

[4] Fleiner[3] S. 346. — Beschränkungen unterliegt auch der Verkehr mit Transportmitteln, denen sich der Wegebau noch nicht angepaßt hat (z. B. mit Lastzügen, die durch Lokomotiven gezogen werden) und der Transport von außergewöhnlich schweren Lasten (z. B. Dampfpflügen, Dampfkesseln). Der Verkehr mit Automobilen, der an die Wege große Anforderung stellt, gehört zum Gemeingebrauch und hat seine gesetzliche Regelung gefunden. (R.G. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Febr. 1910.) Vgl. Eger, Art. Kraftfahrzeuge, W.[2] 2, 696.

[5] R.Str.G.B. § 366 Ziff. 2—5, 8—10; § 367 Ziff. 12.

[6] Die Wegegelder wurden früher als eine Art des Zolles angesehen; bei ihrer Festsetzung und Erhebung waren wesentlich fiskalische Motive maßgebend. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts ist der Grundsatz zum Durchbruch gelangt, daß die Wegegelder nicht in erster Linie als Einnahmequelle des Staates dienen, sondern nur einen Beitrag der die Wege benutzenden Personen zu den Bau- und Erhaltungskosten bilden. Eine Erhebung von Wegegeldern findet daher in der Regel auch nur auf Kunststraßen statt. Der Zollvereinsvertrag vom 22. März 1833 Art. 13 bestimmte, daß Chausseegelder sowie andere statt derselben bestehende Abgaben, ebenso Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fährgelder nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden könnten, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen seien. Als höchster zulässiger Satz sollte das in Preußen nach dem Tarife von 1828 bestehende Chausseegeld angesehen werden. Die Erhebung von besonderen Torsperr- und Pflastergeldern wurde untersagt. Diese Bestimmungen sind in die späteren Zollvereinsverträge, namentlich auch in den Zollvereinsvertrag vom 8. Juli 1867 Art. 22 übergegangen. Dabei ist jedoch eine zweifache Modifikation vorgenommen worden. Die Vorschrift, daß das Chausseegeld die Sätze des preußischen Tarifes von 1828 nicht übersteigen darf, findet auf die von Privatpersonen, Korporationen oder auf Aktien angelegten Chausseen keine Anwendung, wenn sie nur Nebenstraßen sind oder bloß lokale Verbindungen einzelner Ortschaften oder Gegenden mit größeren Städten oder mit eigentlichen Haupthandelsstraßen bezwecken. Sie gilt ferner nicht für Oldenburg und Schaumburg-Lippe (über Schaumburg-Lippe vgl. R. Delbrück, Der Art. 40 der Reichsverfassung S. 85); letztere beide Staaten sind nur verpflichtet, ihre

namentlich alle größeren Staaten haben die Wegegelder aut den Staatsstraßen beseitigt. Da, wo sie beibehalten sind, ist ihre Höhe durch besondere Tarife geregelt. Zur Erhebung von Wegegeldern auf kommunalen und privaten Wegen ist staatliche Genehmigung erforderlich.

Die Wegegelder sind öffentliche Abgaben für die Benutzung öffentlicher Anstalten, und zwar Beiträge, nicht Gebühren. Die Verpflichtung zur Zahlung beruht auf öffentlichen Anordnungen, Gesetzen, Verordnungen oder Statuten, nicht etwa auf einem vertragsmäßigen Verhältnis, das zwischen dem Inhaber der Straße und den sie benutzenden Personen besteht. Die Erhebung erfolgt auf Rechnung des zum Bezuge berechtigten Subjektes durch angestellte Beamte (Chausseegelderheber, Chausseegeldeinnehmer) oder im Wege der Verpachtung. Die Pflicht zur Zahlung der Abgaben entsteht beim Passieren der betreffenden Hebestellen. Die Unterlassung der Zahlung ist Defraudation einer öffentlichen Abgabe und als solche strafbar. Die Überwachung der Vorschriften über die Zahlung des Chausseegeldes ist den Chausseegelderhebern, dem Polizeipersonal sowie den Zoll- und Steuerbeamten anvertraut.

Die gewerbsmäßig betriebene Beförderung von Personen und Gütern ist lediglich den allgemeinen gewerbepolizeilichen Beschränkungen unterworfen. Die Vermittelung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte unterliegt der Regelung durch die Ortspolizeibehörde.

---

dermaligen Chausseegeldsätze nicht zu erhöhen. (Auch für Sachsen und für die zu dem thüringischen Zoll- und Handelsverein gehörigen Länder, in denen die Meilen ebenso lang waren wie die sächsischen, bestand insofern eine Abweichung, als an die Stelle des preußischen Satzes von $^1/_{30}$ Taler für die Meile von 7,52 Kilometer der Satz von $^1/_{24}$ Taler für die Meile von 9,06 Kilometer trat. Vgl. Delbrück S. 84.) Diese Bestimmungen haben als Bestandteile des Zollvereinsvertrages den Charakter von reichsgesetzlichen Vorschriften (R.Verf. Art. 40). Da sie Gegenstände betreffen, die nicht unter die allgemeine Kompetenz des Reiches fallen, so können sie nicht im Wege der einfachen Gesetzgebung, sondern nur in dem der Verfassungsänderung aufgehoben werden. Die Exemptionen Oldenburgs und Schaumburg-Lippes müssen als Sonderrechte nach Analogie des Art. 78 Abs. 2 der Reichsverfassung behandelt werden. (Vgl. Meyer-Anschütz § 208; Haenel, Vertragsmäßige Elemente der deutsch. Reichsverf. S 143; v. Roenne, Staatsr. des Deutschen Reichs, § 92, Bd. II, Abt. 1, S. 205; Delbrück a. a. O. S. 85. Dagegen sieht Haenel 1, 56 N. 13, Nr. 6 und S. 624 N. 4 die Bestimmung jetzt als eine solche an, die unter die Gesetzgebung des Reiches fällt, weil jede den Maßstab der Gebühr überschreitende Kommunikationsabgabe die rechtliche Natur des Zolles habe. Die Wegegelder sind aber in der Tat nichts anderes als Gebühren, und der Charakter der Gebühr ist unabhängig von der Höhe des Satzes. Zweifellos wurden die Wegegelder in früherer Zeit als Zölle aufgefaßt, aber im Sinne der modernen Gesetzgebung können sie als solche nicht gelten. Die Kompetenz des Reiches über Wegegelder ist daher aus dessen Zollgesetzgebung nicht herzuleiten. Die auf Sachsen und einzelne thüringische Staaten bezüglichen besonderen Bestimmungen sind im Gegensatz zu Delbrück a. a. O. S. 86 nicht als Sonderrecht zu behandeln; sie gewähren den betreffenden Ländern keine Exemtion von den Vorschriften des Zollvereinsvertrages, sondern führen nur mit Rücksicht auf das verschiedene Wegemaß eine anderweite Berechnungsart ein, durch die eine irgend in das Gewicht fallende materielle Verschiedenheit von den Sätzen des preußischen Tarifes nicht herbeigeführt wird.]

§ 92.

Der Verkehr mit Flugfahrzeugen bedarf noch der gesetzlichen Regelung[1].

XV. Bauten[1].

§ 93.

Bauten[2] sind künstlich hergestellte, dem Erdboden eingefügte Räume über und unter der Erde, die zum Aufenthalt für Menschen und Tiere oder zur Aufbewahrung von Sachen bestimmt sind, einschliesslich der dazugehörigen Hilfsbauten.

Die Baupolizei[3] beschränkt im öffentlichen Interesse die Freiheit zu bauen, wie es dem Bauberechtigten beliebt. Sie ist kein Zweig der Sicherheitspolizei[4]. Die baupolizeilichen Vorschriften berühren sich mit den Rechtssätzen des privaten Nachbarrechts[5] und sind sogar inhaltlich mit ihnen vielfach identisch[6]. Sie unter-

---

[1] Vgl. Kochne, Art. Luftschiffahrt, W.[2] 2, 796. — Die Beratung des Entwurfes eines deutschen Luftschiffahrtsgesetzes steht zurzeit noch bevor.

[1] Loening S. 451; Art. Baupolizei, H.d.St.[2] 2, 712; Dochow, Baupolizei, Enzyklop.[1] 4, 537; Leuthold, Das deutsche Baurecht, Annalen 1879 S. 809. Über Reichs- und preußisches Landesrecht vgl. Baltz, Baupolizeirecht[4] 1910; Münchgesang, Bauwesen, 1904. — Art Bauwesen (Bauverwaltung, Baugewerbe, Baupolizei): Münchgesang (Reich und Preußen); Löhner und Köhler (Bayern); Zobel (Sachsen); Kümmerlen (Württemberg); Walz (Baden); Gläßsing (Hessen); Bruck (Elsaß-Lothringen); W.[2] 1, 308—348 mit Angaben über die Spezialliteratur.

[2] Baltz[4] S. 26[5]; Frank, Komment. zu R.Str.G.B. § 305[1]. — Über Neubauten, Umbauten, Ausbesserungen vgl. Schultzenstein, Pr.Verw.Bl. (1912) 33, 657.

[3] Dochow, Baupolizei, Enzyklop.[1] 4, 537.

[4] A. M.: G. Meyer[5] 1, 198 (Meyer-Dochow[8] S. 169), wo die Baupolizei noch als Zweig der Sicherheitspolizei behandelt und als Inbegriff der polizeilichen Maßregeln zum Schutze gegen die durch Bauten veranlaßten Gefahren bezeichnet wird. Über den Begriff der Sicherheitspolizei vgl. § 29; Dochow, Sicherheitspolizei, Enzyklop.[1] 4, 521. — Als Gefahren, deren Abwendung die Maßregeln der Baupolizei bezwecken, gelten die Gefahren des Einsturzes, Feuersgefahr, Gefahren für die Gesundheit und für das Vermögen der Bewohner, die durch ursprünglich mangelhafte Anlage des Baues oder durch seinen allmählich eintretenden Verfall veranlaßt werden. Dazu kommen dann die Gefahren, die „den Wert der in derselben Straße liegenden Gebäude durch Verunstaltung und Unreinlichkeit der äußeren Erscheinung der Gebäude“ bedrohen (Loening, Art. Baupolizei, H.d.St.[3] 2, 716).

[5] E.G. z. B.G.B. Art. 111, 124; B.G.B. §§ 903 ff.; Gew.O. § 26. — Loening, H.d.St.[3] 2, 713: Baupolizei und Nachbarrecht; Müller, Deutsches Bau- und Nachbarrecht[2] 1903. — Münchgesang, W.[2] 1, 313: Ein allgemein gültiger Grundsatz für die Beantwortung der Frage, ob eine Maßnahme als baupolizeiliche zu gelten hat oder nicht, läßt sich schwer feststellen, vielmehr ist die Entscheidung von Fall zu Fall zu treffen. Immerhin ist es von Bedeutung, ob eine Anordnung aus feuer-, sicherheits-, verkehrs- und gesundheitspolizeilichen Rücksichten Anforderungen an die konstruktive Beschaffenheit der Baulichkeiten stellt. — Vgl. auch Baltz[4] S. 9.

[6] Reichsrechtliche Bestimmungen finden sich im Reichsstrafgesetzbuch, der Gewerbeordnung (vgl. die folgenden Anmerkungen) und in dem G. betr. die Beschränkungen des Grundeigentums in den Umgebungen von Festungen vom 21. Dez. 1871. (Vgl. § 97. — Die Rayonbeschränkungen sind in den

scheiden sich jedoch von ihnen durch den Zweck, dem sie dienen sollen, und durch den rechtlichen Charakter, den sie besitzen. Die Grundsätze des Nachbarrechts sind im privaten, die Vorschriften der Baupolizei im öffentlichen Interesse aufgestellt; jene haben die Natur von privatrechtlichen, diese die von öffentlich-rechtlichen Rechtssätzen. Die baupolizeilichen Bestimmungen sind von den Polizeibehörden, die Vorschriften des Nachbarrechtes von den berechtigten Privaten geltend zu machen[7]. Die Geltendmachung der ersteren ist nicht bloß ein Recht, sondern eine Pflicht der Polizeibehörden; die Geltendmachung der letzteren steht im Belieben der berechtigten Privatperson. Die Anwendung jener auf den einzelnen Fall kann nur durch gesetzliche Vorschrift, die dieser auch durch Privatdisposition, z. B. durch Vertrag, ausgeschlossen werden[7].

Die baupolizeiliche Tätigkeit der Verwaltung richtet sich auf neu zu errichtende und auf bereits vorhandene Bauten.

1. Die Vorschriften über neu zu errichtende Bauten sollen im öffentlichen Interesse Störungen vorbeugen und beseitigen, die

---

früheren Auflagen als Militärlasten bei der Heeresverwaltung behandelt. — Meyer-Dochow[3] §§ 211, 212). Eine Übersicht über die reichsrechtlichen Bestimmungen findet sich bei Münchgesang, W.[2] 1, 313 § 2. — Preußen besitzt keine Baupolizeiordnung für den ganzen Staat. Für die landrechtlichen Gebietsteile enthält das A.L.R. Teil I, Tit. 8, § 67 ff. einzelne Vorschriften; im übrigen bestehen nur Anordnungen mit provinzieller und lokaler Geltung. Vgl. auch § 10, II 17 A.L.R. über die allgemeinen Befugnisse der Polizei (zit. § 3[6]). Die Kompetenzverhältnisse sind durch Z.G. §§ 143—45 geregelt. Vgl. Münchgesang, W.[2] 1, 313; Baltz S. 199; Leuthold, Annalen S. 822 ff.; Bauordnung für Berlin von 1897, für seine Vororte von 1907. Bayr. allg. Bauordnung vom 17. Febr. 1901; Bauordnung für München vom 29. Juli 1895, abg. durch V. vom 21. März 1900: V. betr. die Aufführung der Gebäude im Pavillonbausystem vom 16. Mai 1876. Die Wohnungsaufsicht wird geregelt in Abänderung des Art. 73 Pol. Str.G.B. durch G. vom 22. Juni 1900 und V. vom 10. Febr. 1901. Sächs. Baugesetz vom 1. Juli 1900. Württ. allg. Bauordnung vom 6. Okt. 1872 vgl. mit G. über die Verwaltungsrechtspflege vom 16. Dez. 1876 Art. 79. Minist. Verf. über die Wohnungsaufsicht vom 31. Mai 1901 und vom 18. Mai 1907. Bad. Landesbauordnung vom 11. Sept. 1907. Hess. allg. Bauordnung vom 30. April 1881, [ergänzt durch G. vom 1. Juli 1893]. Braunschw. Bauordnung [vom 13. März 1899. Ergänzung vom 27. Okt. 1899]. Anhalt. Bauordg. [vom 19. Juni 1905]. Das in Elsaß-Lothringen geltende französische Recht hat keine eingehenderen baupolizeilichen Vorschriften, sondern beschränkt sich wesentlich auf Bestimmungen über Baufluchten. Vgl. O. Mayer, Theorie des französischen Verwaltungsrechtes, S. 256.

[7] Rechtsentwicklung: Die Baupolizei hat sich im Mittelalter in den Städten entwickelt, in denen schon im 14. Jahrhundert Bauordnungen erlassen wurden, die genaue Vorschriften über die Beschaffenheit der Bauten enthielten. (Maurer, Geschichte der Städteverfassung in Deutschland 3, 92; Rosenthal, Beiträge zur Stadtrechtsgeschichte S. 47, 243; Loening, H.d.St.[3] 2, 713). Im 17. Jahrhundert wird das Bauwesen Gegenstand der landesherrlichen Gesetzgebung. Die landesherrlichen Verordnungen haben namentlich die Sicherung der Gebäude gegen Feuersgefahr im Auge, sie sind meistens für einzelne Orte oder Bezirke erlassen. (Zahlreiche Beispiele bei Mylius, Corpus constitutionum Marchicarum V. 1, S. 381). Erst im 19. Jahrhundert ist beim Erlaß der Bauordnungen auch der Gesichtspunkt der öffentlichen Gesundheitspflege und der Schönheitspflege zur Geltung gelangt. — Über die reichs- und landesrechtlichen Quellen vgl. Anm. 6.

aus unzweckmäßiger Bauttätigkeit entstehen können[8]. Diesem Zwecke dienen die Bestimmungen über die Befähigung der berufsmäßig mit Herstellung von Bauwerken sich beschäftigenden Personen und die Bestimmungen über die materielle Beschaffenheit der Bauten und ihre Beaufsichtigung durch die Polizeibehörde.

Befähigungsnachweise wurden durch die Landesgewerbeordnungen und andere landesgesetzliche Vorschriften nicht nur von den Baumeistern, sondern auch von Bauhandwerkern gefordert. Die Notwendigkeit derartiger Nachweise für die bei der Ausführung von Bauten beteiligten Personen wurde durch die Reichsgewerbeordnung vom 21. Juni 1869 beseitigt. Das Gesetz vom 7. Januar 1907 schaltete den fünften Abschnitt des § 35 der Gewerbeordnung ein, wonach der Betrieb des Gewerbes als Bauunternehmer und Bauleiter sowie der Betrieb einzelner Zweige des Baugewerbes zu untersagen ist, wenn Tatsachen vorliegen, welche die Unzuverlässigkeit des Gewerbetreibenden in bezug auf diesen Gewerbebetrieb dartun. Die Ausführung und Leitung von Bauten, zu deren sachgemäßer Ausführung nach dem Ermessen der unteren Verwaltungsbehörden ein hoher Grad praktischer Erfahrung erforderlich ist, kann Personen, die dafür ungeeignet erscheinen, untersagt werden. Die Staaten gewähren die Möglichkeit zur Ablegung von Prüfungen und lassen die eigenen Bauten nur durch geprüfte Personen ausführen[9].

Wer die Herstellung eines Neubaues unternimmt und entweder Baugewerbetreibender ist oder sich für den Neubau Baugeld zur Bestreitung der Kosten gewähren läßt, ist verpflichtet, ein Baubuch zu führen[10]. Aus dem Baubuch muß zu ersehen sein, ob und wie das Baugeld bestimmungsgemäß für die an der Herstellung des Baues durch Werk-, Dienst- oder Lieferungsvertrag beteiligten Personen verwendet worden ist. Der Bauleiter ist verpflichtet, an leicht sichtbarer Stelle einen Anschlag anzubringen, aus dem zu ersehen ist, wer der Unternehmer des Neubaues ist[11].

Um Leben und Gesundheit der Bauarbeiter zu schützen, sind neben den für gewerbliche Arbeiter allgemein geltenden Bestimmungen der Gewerbegesetzgebung[12] besondere Schutzvorschriften erlassen, deren Durchführung durch besondere Aufsichtsbeamte der Berufs-

---

[8] Dochow, Baupolizei, Enzyklop. 4, 537. — Nach G. Meyer[3] 1, 200 (Meyer-Dochow[5] S. 171) sollen sie den Unglücksfällen vorbeugen, die durch eine mangelhafte Anlage des Baues herbeigeführt werden können. — Es handelt sich aber nicht nur um Unglücksfälle. „Die Bauten müssen in einem Zustand errichtet und erhalten werden, der Gefahren für Leben und Gesundheit ausschließt; bestehende oder neu zu errichtende Bauten sind vor Beeinträchtigungen zu schützen, die daraus entstehen können, daß unzweckmäßige oder verunstaltende Bauten errichtet oder in einer den Anlieger oder die Allgemeinheit schädigenden Weise verwertet werden. Ungeeigneten Personen wird im öffentlichen Interesse das Bauen nicht gestattet." (Dochow, Enzyklop. 4, 537).

[9] Ger.O. §§ 35, 35 a, 53 a, 54. — Vgl. oben § 66[46].

[10] Dochow, Enzyklop. 4, 538. Das Baubuch ist zu unterscheiden von dem Baulastenbuch der Gemeinden, in das baupolizeiliche Verpflichtungen des Grundstückeigentümers eingetragen werden. Vgl. Fleiner[3] § 10[32].

[11] R.G. zur Sicherung der Bauforderungen vom 1. Juni 1909.

[12] Dochow, Baupolizei, Enzyklop. 4, 538.

genossenschaften und durch die Baupolizei überwacht wird. Diese Vorschriften sollen Unfällen vorbeugen, indem sie Anordnungen geben über das Verhalten der Arbeiter während der Arbeitszeit; sie schreiben unter anderem das Errichten von Schutzhütten und Aborten vor, daß für Trinkwasser gesorgt wird, die Entwicklung von Staub nach Möglichkeit vermieden und in Rohbauten den Arbeitenden Schutz gegen die Witterung gewährt wird.

Über die materielle Beschaffenheit der Bauten sind in den Bauordnungen eingehende allgemeine Vorschriften gegeben. Außerdem übt die Polizei darauf eine maßgebende Einwirkung aus durch das System der Baukonsense oder Baugenehmigungen[13]. Alle Neubauten, sowie alle wichtigeren Veränderungen an bestehenden Bauten bedürfen einer Genehmigung der Polizeibehörde[14]. Dieser ist ein genaues Projekt des beabsichtigten Baues vorzulegen, das von ihr unter Zuziehung von Sachverständigen geprüft werden muß, und nach dem Resultat dieser Prüfung[15] ist die Genehmigung zum Bau zu erteilen oder zu verweigern. Die Polizei muß die Erlaubnis verweigern, darf sie aber auch nur dann verweigern, wenn der Bau den im öffentlichen Interesse zu stellenden Anforderungen nicht entspricht. Die Bauerlaubnis begründet für den Bauberechtigten ein subjektives öffentliches Recht zum Bauen. Da die Bauerlaubnis keine Entscheidung über streitige Privatrechte enthält, können Einwendungen gegen einen beabsichtigten Bau auf Grund privatrechtlicher Titel auch nach Erteilung der Erlaubnis im Rechtswege geltend gemacht werden. Für gewerbliche Bauten[16] bestehen besondere Vorschriften, die von Gesichtspunkten der Bau- und Gewerbepolizei beherrscht werden. Für Staatsbauten ist eine baupolizeiliche Genehmigung in der Regel nicht erforderlich, es genügt eine Mitteilung an die Polizeibehörde.

Die zuständige Behörde[17] kann von der Erfüllung einzelner Bestimmungen der Bauordnungen dispensieren[18]. Sie tut dies,

---

[13] Es handelt sich hier um ein Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt im Sinne von Mayer 1, 289, das erfolgt auf Grund eines Gesetzes oder einer Verordnung, um der Möglichkeit von Polizeiwidrigkeiten vorzubeugen. Ebenso: Fleiner[3] S. 378; Dochow, Enzyklop. 4, 538. — Vgl. Loening, Baupolizei, H.d.St.[3] 2, 717; Baltz[4] S. 110.

[14] Über die Bauerlaubnis bestehen in den einzelnen Staaten abweichende Grundsätze. In Hamburg wird uns eine Bauanzeige innerhalb 14 Tagen (G. vom 28. April 1893 § 1), in Elsaß-Lothringen ist weder eine Genehmigung noch eine Anzeige erforderlich, es ist aber durch Verordnung für einige Städte (Straßburg, Metz, Mülhausen) eine Bauanzeige eingeführt worden. Vgl. Bruck, W.[2] 1. 347; Loening, H.d.St.[3] 2, 718; Fleiner[3] § 24[3].

[15] Ohne Genehmigung oder mit eigenmächtiger Abweichung von dem genehmigten Bauplan (R.Str.G.B. § 367 Ziff. 15) darf nicht gebaut werden. Dochow, Enzyklop. S. 538.

[16] Namentlich Theater, Tanz- und Versammlungslokale, wobei besondere Maßregeln über Zugänge, Ausgänge, Lüftungen usw. zu beachten sind. Vgl. Loening[2] 3, 720. — Als Beschränkungen feuerpolizeilicher Natur haben die Bestimmungen über die Errichtung von Gebäuden in der Nähe des Waldes, der Eisenbahn (Funkenwurf) und von Pulvermagazinen zu gelten.

[17] Ortspolizeibehörde und die übergeordneten Landesverwaltungsbehörden.

[18] Fleiner[3] S. 129: in Fällen, in denen eine undurchbrochene Anwendung baupolizeilicher Vorschriften zu Härten führen würde. — Loening, H.d.St.[3] 2, 718; Baltz[4] S. 119.

vorausgesetzt, daß sie dazu ausdrücklich ermächtigt ist, nach freiem Ermessen. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung des Baudispenses besteht nicht[19].

Eine Konsequenz der Baugenehmigungen sind die Baurevisionen (Bauabnahmen). Die Polizei ist befugt, während der Dauer und nach Beendigung des Baues sich davon zu überzeugen, ob er den polizeilichen Vorschriften gemäß ausgeführt ist. Das Gebäude darf erst nach erfolgter Abnahme in Gebrauch genommen werden.

Die Bauten an Ortsstraßen[20] sind in der Regel nach Maßgabe vorher festgestellter Ortsbaupläne auszuführen. Die Festsetzung der Bebauungspläne erfolgt durch die Gemeinde. Sie sind eine Zeitlang öffentlich auszulegen, und es steht jedermann frei, dagegen Einwendungen zu erheben. Die endgültige Entscheidung über den aufgestellten Plan und die gegen ihn erhobenen Einwendungen steht der vorgesetzten Verwaltungsbehörde zu. Der Bebauungsplan hat den Charakter einer polizeilichen Anordnung. Durch ihn werden die Straßen- und Baufluchtlinien[21] festgestellt und die Ver-

---

[19] Mayer 1, 289; Fleiner[3] S. 129[10]; Münchgesang, W.[2] 1, 318 Dochow, Enzyklop. 4, 539.

[20] Vgl. § 89.

[21] Dochow, Baupolizei, Enzyklop. 4, 539: Die Straßenfluchtlinie, die vor Anlegung, Fortführung oder Änderung einer Straße festgelegt wird, begrenzt den Raum, der für die Straße freibleiben soll. Sie ist bei allen baupolizeilichen Anordnungen zu berücksichtigen. Die Baufluchtlinie bezeichnet die Grenze, über die nicht hinausgebaut werden darf oder bis an die herangebaut werden muß. Sie kann sich mit der Straßenfluchtlinie decken. Wird sie hinter die Straßenfluchtlinie gelegt, so kann bestimmt werden, daß bei bebauten Grundstücken der Raum zwischen beiden Linien als Vorgartenland gegen die Straße abgeschlossen und gartenmäßig hergerichtet wird. Die Bürgersteige, die gegen den Fahrdamm abgegrenzt werden, gehören zur Straße. Zu den Kosten ihrer Herstellung können die Anlieger, die einen Vorteil von der Straße haben, herangezogen werden.

Die Bebauungsmöglichkeiten der Grundstücke, die Straßenbau- und Straßenfluchtlinie gelassen haben, werden durch die Bauordnungen und Bebauungspläne der Gemeinde noch weiter eingeschränkt.

Leitung und Ausführung der Bauten hat unter Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Baukunst (R.Str.G.B. § 330) auf sicherem Untergrund und aus zulässigen Materialien zu erfolgen, damit die Gefahr des Einsturzes vermieden wird. Bauten, die durch mangelhafte Beschaffenheit die Verkehrssicherheit stören, müssen ausgebessert oder beseitigt werden. Es darf nicht zu hoch und nicht zu dicht gebaut werden, damit Luft und Licht nicht ausgeschlossen werden. Die Wohn- und Arbeitsräume dürfen nicht zu klein und müssen trocken und mit hinreichenden Fenstern versehen sein. Zur Förderung der Gesundheit ist für einwandfreies Trinkwasser und eine zweckentsprechende Beseitigung der Abwässer und Abfälle zu sorgen; die Gruben müssen so angelegt sein, daß schädliche Ausdünstungen vermieden werden. Aufgabe der Wohnungsinspektion ist es, für Abstellung etwaiger Mängel Sorge zu tragen. Um den Ausbruch oder die Verbreitung von Feuer zu verhüten, sind bei der Errichtung von Brandmauern, Feuerstätten und Schornsteinen feuersichere Materialien zu verwenden. Der Zugang zum Gebäude und die Treppen müssen so angelegt sein, daß sie die Löscharbeiten nicht erschweren.

Der Bebauungsplan gestattet entweder ein Herannahen an das Nachbargrundstück (geschlossene Bauweise), oder er verlangt, daß ein Abstand gewahrt wird (offene Bauweise). Dementsprechend werden an die Größe des Hofraumes und den Abstand der Hinterhäuser verschiedene Anforderungen gestellt. Bei

pflichtung der Grundeigentümer begründet, den zur Anlage der Straße erforderlichen Grund und Boden gegen Entschädigung abzutreten. Zu den Kosten der Straßenherstellung können die anliegenden Grundeigentümer in der Form von Anliegerbeiträgen[22] herangezogen werden.

2. Vorhandene Gebäude, die den an sie gestellten Anforderungen in bezug auf Sicherheit und Gesundheit nicht entsprechen, sind zu beanstanden. Wenn sie durch Einsturz gefährlich zu werden drohen[23], muß sie der Eigentümer ausbessern oder niederreißen lassen. Die Polizei ist befugt, die Vornahme von Reparaturen oder die Niederlegung schadhafter Gebäude durch Verfügung anzuordnen. Die Nichtbeachtung einer derartigen Verfügung ist mit Strafe bedroht[24]. Außerdem hat die Polizeibehörde nach den Grundsätzen des Verwaltungszwanges[25] das Recht, die Arbeit auf Kosten des Pflichtigen durch einen Anderen ausführen zu lassen.

Bauten, die Wohnungen enthalten, können aus gesundheitlichen oder sittenpolizeilichen Gründen der Aufsicht der Polizeibehörde unterstellt werden, wobei es sich um Abstellung vorübergehender Mißstände oder um eine dauernde Überwachung handeln kann[26].

---

landhausmässiger Bauweise dürfen meistens nur zwei Stockwerke ausgebaut und Hinterhäuser überhaupt nicht errichtet werden. In den Villenvierteln ist die Errichtung ruhestörender Betriebe nicht zulässig.

Um den Gemeinden die Ausgestaltung oder Abänderung ihrer Bebauungspläne im geeigneten Augenblicke und unter möglichst günstigen Bedingungen zu ermöglichen, kann (z. B. in Sachsen und Württemberg) über ein für die Bebauung in Aussicht genommenes Gelände die Bausperre verhängt werden. Dies bewirkt, daß für die Dauer der Bausperre Neubauten und Bauänderungen, die geeignet wären, die Durchführung des Bebauungsplanes zu erschweren, untersagt werden können. Ein weiteres Mittel, die bauliche Entwicklung der Gemeinden zu fördern, ist die Umlegung der Grundstücke, die (z. B. in Sachsen und Baden, in Preußen, in Frankfurt und einigen anderen Städten eine zweckmäßige Gestaltung des Baugeländes ermöglicht.

[22] Vgl. Fleiner[8] S. 345. — Dreyer, Der Entschädigungsanspruch der Straßenanlieger. Verw.Arch. 17, 194 (ausführliche Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung); Schelcher, Die Entschädigung der Straßenanlieger. Fischers Zeitschrift 34, 1.

[23] Frank § 367 XIV: Ob ein Gebäude in der Tat den Einsturz droht, unterliegt richterlicher Prüfung.

[24] R.Str.G.B. § 367 Nr. 13. Bestraft wird, wer trotz der polizeilichen Aufforderung es unterlässt, Gebäude, welche den Einsturz drohen, auszubessern und niederzureißen. Vgl. dazu Mayer 1, 317[8].

[25] Über den Verwaltungszwang vgl. § 13.

[26] Vgl. Loening, H.d.St.[3] 2, 723: Wohnungsaufsicht und S. 722: Baupolizei und Wohnungsnot. — Dem polizeilichen Verbot, das Mieten und Vermieten von Wohnungen zu unterlassen, weil sie die Gesundheit oder Sittlichkeit gefährden, steht die Sorge für die Beschaffung von neuen Wohnungen gegenüber, um der Wohnungsnot zu steuern oder ihr vorzubeugen. — Die Beaufsichtigung von Wohnräumen, deren Benützung nicht untersagt ist, kann erfolgen durch die Ortspolizeibehörde oder außerdem noch durch staatliche Beamte (Wohnungsinspektoren). Die Gemeinden können durch Landesgesetz oder Verordnung angewiesen werden, bestimmte Organe mit der Wohnungsaufsicht zu betrauen. (Gesundheitskommissionen in Preußen, Wohnungskommissionen in Bayern und Baden; in Württemberg kann die Wohnungsaufsicht durch Vereinbarung amtlichen Organen, z. B. den Oberfeuerschauern, übertragen werden.)

§ 94.

Eine Ansiedlung[1] ist die Errichtung eines Wohnhauses oder die Einrichtung eines Gebäudes zum Wohnen außerhalb des Bebauungsplanes einer geschlossenen Ortschaft[2]. Als Wohnhaus gilt ein Gebäude dann, wenn aus seiner Einrichtung geschlossen werden kann, daß es dauernd oder vorübergehend zum Wohnen, insbesondere zum Übernachten benutzt werden soll, d. h. wenn es Schlafgelegenheiten enthält. Für solche Ansiedlungen reichen die gewöhnlichen Maßregeln der Baupolizei nicht aus; es kommen neben den Gefahren, welche aus der Beschaffenheit der Bauten entstehen können, noch andere Gesichtspunkte der öffentlichen Sicherheit in Betracht[3]. Deshalb haben einzelne Gesetzgebungen derartige Ansiedelungen an besondere Voraussetzungen geknüpft. Sie fordern eine von der Ortspolizeibehörde zu erteilende Ansiedelungsgenehmigung, vor deren Aushändigung die polizeiliche Bauerlaubnis nicht erteilt werden darf[3].

Die Errichtung eines Komplexes von Wohngebäuden (Kolonie) außerhalb einer Ortschaft ist von ähnlichen Voraus-

---

[1] Gierke, Art. Ansiedelung, R.L. 1, 120; (Hermes-Holtz, Art. Ansiedelung, W.[2] 1, 129; Rommel-Petersen, Art. Ansiedelungsgesetzgebung, H.d.St.[3] 1, 518.

[2] Vgl. § 13 des durch G. vom 10. Aug. 1904 abgeänderten preuß. G. vom 25. Aug. 1876. Dort heißt es, daß die Ansiedelungsgenehmigung, welche die Bauerlaubnis nicht entbehrlich macht, einzuholen hat, wer außerhalb einer im Zusammenhange gebauten Ortschaft ein Wohnhaus errichten oder ein vorhandenes Gebäude zum Wohnhaus einrichten will. Die Genehmigung erteilt der Kreisausschuß, in Stadtkreisen die Ortspolizeibehörde. Im Geltungsbereich des G. betr. die Beförderung deutscher Ansiedelungen in den Provinzen Westpreußen und Posen, vom 26. April 1886 ist die Ansiedelungsgenehmigung zu versagen, so lange nicht eine Bescheinigung des Regierungspräsidenten vorliegt, daß die Ansiedelung mit den Zielen des bezeichneten Gesetzes nicht in Widerspruch steht.

[3] Preuß. G. betr. die Verteilung der öffentlichen Lasten bei Grundstücksteilungen und die Gründung neuer Ansiedelungen in den Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien, Sachsen und Westfalen vom 25. Aug. 1876 abg. durch G. vom 16. Sept. 1899 und G. vom 10. Aug. 1904, durch das der zweite Abschnitt wesentlich umgeändert und neu gefaßt ist. Für die Provinz Westfalen bleiben die §§ 1—12 außer Anwendung, Lauenburg G. vom 4. Nov. 1874, vgl. dazu Z.G. XXI. Titel: Dismembrations- und Ansiedelungssachen §§ 147—149 in der Provinz Hannover G. vom 4. Juli 1887, in der Provinz Schleswig-Holstein vom 18. Juni 1888. G. betr. die Gründung neuer Ansiedelungen in der Provinz Hessen-Nassau, vom 11. Juni 1890. Die Gesetze für Hannover, Schleswig-Holstein mit Ausnahme von Lauenburg und Hessen-Nassau stimmen im wesentlichen überein und haben zugunsten des Bergbaus eine Ergänzung durch G. vom 16. Sept. 1889 erfahren. Vgl. Art. Innere Kolonisation, Handwörterb. d. preuß. Verwaltung[2] 1, 1041. — In der Rheinprovinz und in Hohenzollern bedarf es keiner besonderen Genehmigung für neue Ansiedelungen, hier genügt die polizeiliche Bauerlaubnis. — Vgl. auch G. vom 26. April 1886 betr. die Beförderung deutscher Ansiedelungen in den Provinzen Westpreußen und Posen, abg. durch G. vom 20. April 1898 und 1. Juli 1902. Vgl. darüber Schultze, H.d.St.[3] 1, 509. — Gegen die Versagung der Ansiedelung kann der Weg des Verwaltungsstreitverfahrens beschritten werden, trotzdem es sich in diesem Falle wesentlich um Fragen des administrativen Ermessens handelt. In anderen Ländern ist eine vorgängige Genehmigung nicht erforderlich; die Ansiedelung kann aber aus Sicherheits- oder feuerpolizeilichen Gründen untersagt werden, so in Braunschweig, Schwarzburg-Rudolstadt, Württemberg, Hessen.

setzungen abhängig[4], es müssen aber außerdem noch die Gemeinde-, Kirchen- und Schulverhältnisse der Kolonie sicher gestellt sein, ehe die Ansiedelungsgenehmigung erteilt werden darf. Es ist von Fall zu Fall zu entscheiden, ob eine Kolonie oder eine Ansiedelung vorliegt, wobei neben der Zahl der Wohnhäuser auch die Zahl der sie bewohnenden Personen zu berücksichtigen ist[5].

§ 95.

Straßen, Plätze und landschaftlich hervorragende Gegenden sind durch die Baupolizeibehörden vor Verunstaltungen zu schützen[1]. Dies kann geschehen durch Beratung bei der Bauausführung oder durch Beseitigung der verunstaltenden Gegenstände, insbesondere der Reklameschilder. Die Polizei hat sich bei ihren Maßnahmen von Sachverständigen beraten zu lassen und dafür zu sorgen, daß den berechtigten wirtschaftlichen Interessen der Betroffenen Rechnung getragen wird. Eine landesgesetzliche Regelung ist in den meisten deutschen Staaten[2] erfolgt und damit die Möglichkeit gegeben, charakteristische Orts- und Landschaftsbilder zu erhalten und der gröblichen Verunstaltung vorzubeugen. Die Durchführung dieser Maßnahmen steht im Zusammenhang mit der Denkmalspflege[3], insbesondere den Ausgrabungen[4].

§ 96.

Die reichsrechtlichen Bestimmungen zum Schutz gegen Feuersgefahr werden ergänzt durch landesrechtliche, die meist lokaler Natur sind. Man faßt sie auch unter dem Begriff Feuerpolizei[1] zusammen. Die Reichsgesetzgebung hat hier nur insofern eingegriffen, als das Reichsstrafgesetzbuch[2] die Nichtbefolgung gewisser feuerpolizeilicher Vorschriften unter Strafe stellt. Die Maßregeln zur Vermeidung von Feuersgefahr, die auf Landesgesetzen, zum größten Teil auf orts- und bezirkspolizeilichen Vorschriften oder ortsstatu-

---

[4] Die Unterscheidung zwischen Einzelansiedelung und Koloniegründung ist durch das G. vom 10. Aug. 1904 für seinen Geltungsbereich beseitigt.

[5] Jebens, Bau, Ansiedlung und Kolonie. Verwaltungsrechtliche Aufsätze 1899 S. 228.

[1] Loening, H.d.St.[3] 2, 721.

[2] Eine Zusammenstellung der landesrechtlichen Bestimmungen (bis 1912) gibt Bredt, Heimatschutzgesetzgebung, 1912. Die hierher gehörigen Bestimmungen sind enthalten in den Bauordnungen (Bayr. § 53; Württembg. Art. 46; Hessen Art. 89; Baden, Landesbauordg. § 109), Baugesetzen (Sachsen § 90) oder in Spezialgesetzen, so Preuß. G. gegen die Verunstaltungen von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907 (Jahrb. d. öffentl. R. 2, 27). Vgl. darüber Schmedding, Pr.Verw.Bl. 29, 101; ders., Maßnahmen gegen bauliche Verunstaltungen in Stadt und Land, Pr.Verw.Bl. 29, 372. — Sächs. G. gegen die Verunstaltung von Stadt und Land vom 15. März 1909.

[3] Vgl. Lezius, Art. Denkmalspflege, W.[2] 1, 555.

[4] Den Ausgrabungen und der Erhaltung der dabei gefundenen Gegenstände wird neuerdings in den Einzelstaaten erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Vgl. Lezius, W.[2] 1 557.

[1] Leuthold, Art. Feuerpolizei, R.L. 1, 821; Reddemann-Fleischmann, Art. Feuerpolizei (Feuerwehr), W.[2] 1, 770; Krameyer, H.d.St.[3] 4, 76.

[2] R.Str.G.B. § 367 Nr. 4—6, § 368 Nr. 3—8, § 369 Nr. 3.

tarischen Festsetzungen beruhen, bezwecken den Ausbruch von Feuersbrünsten zu verhüten und die Gefahren einer ausgebrochenen Feuersbrunst zu beseitigen und einzuschränken.

Feuer darf innerhalb der Häuser nur in den Feuerstätten angezündet werden. Feuerstätten, einschließlich der Schornsteine, dürfen nur mit Genehmigung der Polizei angelegt und verändert werden, sie müssen aus brandsicherem Material hergestellt werden und in bestimmten Zwischenräumen besichtigt werden (Feuerschau).

Unverwahrtes Licht und Feuer darf feuergefährlichen Gegenständen nicht genähert werden. Es ist verboten feuergefährliche Gegenstände an Orten oder in Behältnissen, in denen ihre Entzündung gefährlich werden kann, oder in Verbindung mit solchen Stoffen aufzubewahren, mit denen sie ohne Gefahr der Entzündung nicht beieinander liegen können. Besondere reichsgesetzliche Vorschriften bestehen über das gewerbsmäßige Verkaufen und Feilhalten von Petroleum einer bestimmten Beschaffenheit (R.G., betr. den Verkehr mit Nahrungsmitteln, Genußmitteln und Gebrauchsgegenständen vom 14. Mai 1879 § 5 Nr. 5. Kaiserl. V. vom 24. Febr 1882). Auch im Freien ist die Anzündung von Feuern, das Schießen mit Feuergewehr oder das Abbrennen von Feuerwerk an solchen Orten untersagt, an denen es gefährlich werden könnte.

Dem Zwecke, eine ausgebrochene Feuersbrunst oder die aus ihr entstehenden Gefahren zu beseitigen, dienen die Einrichtungen des Lösch- und Rettungswesens, deren Herstellung Sache der Gemeinden ist. Insbesondere liegt ihnen die Organisation der Feuerwehr (Pflichtfeuerwehr, freiwillige Feuerwehr, Berufsfeuerwehr) und die Sorge für die Löschgerätschaften ob. Letztere werden teils von der Gemeinde selbst beschafft, teils ist es eine Verpflichtung der einzelnen Gemeindeangehörigen (Hauseigentümer usw.) für deren Anschaffung und Instandhaltung Sorge zu tragen. Kleinere Gemeinden können zu gemeinsamer Organisation des Löschwesens zu Löschverbänden vereinigt werden[3].

§ 97.

Rayonbeschränkungen[1] heißen die öffentlichrechtlichen Beschränkungen, denen das Grundeigentum in der Umgebung von Befestigungen[2] im Interesse ihrer Verteidigungsfähigkeit unter-

---

[3] Dazu kommen die Löschpflichtigen, d. h. alle zum Löschdienst tauglichen Personen, die nur in Brandfällen und zu Spritzenproben herangezogen werden. (Vgl. Krameyer, H.d.St.[3] 4, 84.) — Vgl. preuß. G. vom 21. Dez. 1904, betr. die Befugnis der Polizeibehörden zum Erlasse von Polizeiverordnungen über die Verpflichtung zur Hilfeleistung bei Bränden. — Reddemann-Fleischmann, Art. Feuerpolizei, W.[2] 1, 770. — Auch das Militär kann zur Unterstützung der Feuerwehr herangezogen werden.

[1] Laband[4] 4, 313; Loening S. 468; Gierke [2], 408. — Apel, Art. Festungen, W.[2] 1, 766.

[2] Festungen sind befestigte Plätze zur Verteidigung des Landes gegen feindliche Angriffe und zum Stützpunkt für Truppenoperationen.

Die Befugnis, Festungen anzulegen, steht im Reichsgebiete ausschließlich dem Kaiser zu (R.Verf. Art. 65). Jede Festungsanlage durch einen

Einzelstaat ist verboten. Das Recht, Festungen anzulegen, schließt auch die Befugnis ein, die bestehenden Festungsanlagen zu erweitern und Änderungen an ihnen vorzunehmen. In Ausübung dieser Befugnisse ist der Kaiser beschränkt durch die Festsetzungen des Reichshaushaltsetats, in dem die für die Herstellung und Änderung der Festungen erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Anlage von Festungen ist ein Akt der Militärverwaltung. Die darauf bezüglichen Anordnungen des Kaisers bedürfen daher der Kontrasignatur des Reichskanzlers, der namentlich auch für die Einhaltung der etatsmäßigen Schranken die Verantwortung zu tragen hat. Die Befugnis des Kaisers, die Anlage von Festungen zu verfügen, erstreckt sich nicht auf Bayern; hier sind die bezüglichen Anordnungen durch den König von Bayern auf Grund einer Vereinbarung zu erlassen, die darüber zwischen Bayern und dem Reiche stattzufinden hat (Vertrag vom 23. Nov. 1870 Nr. III § 5 V). Für Württemberg werden die betreffenden Anordnungen zwar formell vom Kaiser erlassen, der jedoch verpflichtet ist, sich vorher darüber mit dem König von Württemberg in Vernehmen zu setzen, d. h. dessen Einwilligung einzuholen (Konvention mit Württemberg. Übereinst.: Laband[4] 4, 73[1]). Die Anlegung neuer Festungen erfolgt auf Kosten des Reiches, auch Bayern hat einen entsprechenden Anteil dieser Kosten zu übernehmen, und zwar auch zu denen, die durch Errichtung von Festungen im übrigen Reichsgebiet erwachsen (Vertr. vom 23. Nov. 1870 Nr. III § 5 V).

Das Eigentumsrecht an den immobilen Befestigungsanlagen steht in allen Festungen, mit Ausnahme der bayrischen, dem Reiche (R.G. über die Rechtsverhältnisse der zum Dienstgebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände vom 25. Nov. 1873 § 1), in den bayrischen Festungen dagegen dem bayrischen Staate zu. Letzterer Grundsatz gilt sowohl für die vor Errichtung des Reiches vorhandenen Festungen, als für die künftig auf Kosten des Reiches im bayrischen Gebiete anzulegenden Befestigungen. Die Erhaltung der Reichsfestungen liegt dem Reiche, die der bayrischen Festungen dem bayrischen Staate ob (Schlußprot. vom 23. Nov. 1870 Nr. XIV §§ 1, 2). — Das mobile Material befindet sich in den Reichsfestungen mit Ausnahme von Mainz, Ulm und Rastatt im Eigentum des Reiches, in den bayrischen Festungen im Eigentum des bayrischen Staates; entsprechend den Eigentumsrechten verteilt sich auch die Pflicht zur Erhaltung. Dagegen steht das mobile Material der Reichsfestungen Mainz, Rastatt, Ulm und der im bayrischen Gebiet neu anzulegenden Befestigungen im gemeinsamen Eigentum des Reiches und Bayerns und wird nach Maßgabe der Übereinkunft vom 6. Juli 1869 behandelt. (Schlußprotokoll §§ 2 u. 3. Die Übereinkunft zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg, Baden und Hessen, die zukünftige Behandlung des gemeinschaftlichen beweglichen Eigentums in den vormaligen Bundesfestungen vom 6. Juli 1869 bezog sich auf das Eigentum der vormaligen Bundesfestungen Mainz, Rastatt, Ulm und Landau und bestimmte, daß dasselbe im gemeinsamen Eigentum des Norddeutschen Bundes und der Staaten Bayern, Württemberg, Baden und Hessen verbleiben sollte. Nachdem aber Württemberg, Baden und Hessen in den Armeeverband des Reiches eingetreten sind und durch § 1 des R.G. vom 25. Mai 1873 angeordnet ist, daß alle Eigentumsrechte an den den Zwecken der Reichsverwaltung dienenden Gegenständen von den Einzelstaaten auf das Reich übergehen, sind die Anteile der gedachten Einzelstaaten gleichfalls auf das Reich übergegangen. Infolgedessen kann jetzt nur noch von einem gemeinsamen Eigentum des Reiches und Bayerns die Rede sein. Die Festung Landau ist durch den angeführten § 3 des Schlußprotokolls aufgehoben, die Ausrüstung des Platzes sollte jedoch, soweit sie bisher gemeinsames Eigentum war, ebenfalls nach den Grundsätzen der Übereinkunft vom 6. Juli 1869 behandelt werden. Dasselbe muß für Rastatt gelten, das jetzt gleichfalls als Festung aufgegeben ist.) Die Verwaltung des Materials in den Reichsfestungen erfolgt demnach durch das Reich, des Materials in den bayrischen Festungen durch Bayern. Der verwaltende Teil hat dafür zu sorgen, daß das Material in seinem Bestande erhalten wird.

Die Regelung des Festungsdienstes ist Ausfluß des Oberbefehls und steht daher in den Reichsfestungen dem Kaiser, in den bayrischen Festungen dem Könige von Bayern zu. Im Kriege werden auch die bayrischen Festungen dem kaiserlichen Oberbefehl unterworfen. Auch die Ernennung der

worfen ist. Eine einheitliche Regelung für das ganze Reich ist durch das Reichsrayongesetz vom 21. Dezember 1871 erfolgt[3].

I. Die Rayonbeschränkungen gelten in der Umgebung aller dauernden Befestigungen[4]. Ihrem Inhalte nach charakterisieren sie sich als Beschränkungen der Grundbesitzer, gewisse Anlagen oder Arbeiten auf Grundstücken überhaupt nicht oder nur mit Genehmigung der zuständigen militärischen Organe vorzunehmen. Diese können

---

Festungskommandanten erfolgt für die Reichsfestungen durch den Kaiser (R.Verf. Art. 64), für die bayrischen Festungen durch den König von Bayern (Vertr. vom 23. Nov. 1870 Nr. III § 5 III). Bei Ernennung von Kommandanten württembergischer Festungen ist der Kaiser verpflichtet, sich vorher mit dem König von Württemberg in Vernehmen zu setzen, d. h. dessen Einwilligung einzuholen (Konvent. mit Württemberg Art. 7). Die Hoheitsrechte der Einzelstaaten über die in ihrem Gebiete bestehenden Reichsfestungen sind bestehen geblieben, sie dürfen nur nicht dazu benutzt werden, der Anlage, Erweiterung und Veränderung von Befestigungen oder den daselbst stattfindenden militärischen Operationen Hindernisse zu bereiten. Die Tore und Torbrücken der Reichsfestungen müssen, wenn sie sich für den Verkehr als unzulänglich erweisen und ein fortifikatorisches Interesse nicht entgegensteht, auf Kosten des Reiches erweitert werden. Die Entscheidung steht in letzter Instanz den vereinigten Ausschüssen des Bundesrates für Handel und Verkehr und für das Landheer und die Festungen zu. (R.G., betr. die Geldmittel zur Umgestaltung und Ausrüstung von deutschen Festungen, vom 30. Mai 1873 Die Bestimmung bezieht sich auf Reichsfestungen, findet also auf die bayrischen Festungen keine Anwendung. Vgl. Laband[4] 4, 75.)

Die Rechtsverhältnisse der teils auf bayrischem, teils auf württembergischem Gebiet belegenen Festung Ulm sind durch eine besondere Konvention geregelt worden (Konvent. vom 16. Juni 1874, mit zwei Separatprotokollen). Die Festung wird auf beiden Ufern als ein einheitlicher Waffenplatz behandelt und steht unter einheitlichem Kommando und einheitlicher Verwaltung, die durch Organe des Deutschen Reiches geführt wird. Der Kaiser ernennt den Gouverneur und den Kommandanten nebst dem dazu gehörigen Stabe. Bayern und Württemberg ist jedoch für gewisse Stellen ein Vorschlagsrecht eingeräumt worden.

[3] Rechtsentwicklung: Das Bedürfnis zur Feststellung von Rayonbeschränkungen hatte sich mit Ausbildung des modernen Festungskrieges entwickelt. In Preußen waren schon durch eine Kab.O. vom 28. April 1797 Bestimmungen über den Gegenstand erlassen. An Stelle dieser Vorschriften, die durch weitere Verordnungen vielfach ergänzt und abgeändert wurden, trat später das durch Kab.O. vom 30. Sept. 1828 publizierte Regulativ über das Rayonwesen vom 10. Sept. 1828. Die einheitliche Regelung für das Deutsche Reich erfolgte dann durch das R.G., betr. die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen, vom 21. Dez. 1871 (Ray.G.). In Elsaß-Lothringen eingeführt durch R.G. vom 21. Febr. 1873. Ausf.Instr. vom 4. Jan. 1873, erlassen von der Reichsrayonkommission. Das Recht zum Erlaß einer derartigen Instruktion wird der Reichsrayonkommission mit Unrecht abgesprochen von Seydel, Annalen 1874 S. 1086. Denn das Recht zum Erlaß von Verwaltungsverordnungen steht auf den Gebieten der Reichsverwaltung keineswegs, wie Seydel behauptet, bloß dem Bundesrate, sondern allen höheren Verwaltungsorganen gegenüber den ihnen untergeordneten Behörden zu (vgl. Meyer-Anschütz § 165). Die Reichsrayonkommission bildet die höchste Instanz in Rayonangelegenheiten, kann also auch den unter ihr stehenden Organen Instruktionen erteilen.

Literatur und Materialien zum R.G., betr. die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen (Ray.G.), vom 21. Dez. 1871 (R.G.Bl S. 459) bei Ebermayer in Stengleins strafrechtlichen Nebengesetzen (1911) 1. 377.

[4] Ray.G. § 1. — Die Rayonbeschränkungen gehören zu den öffentlichrechtlichen Grunddienstbarkeiten. Mayer 2, 168; Fleiner S. 293.

die Genehmigung in einzelnen Fällen nach freiem Ermessen erteilen oder verweigern, in anderen sind sie zur Erteilung verbunden, wenn bestimmte gesetzliche Voraussetzungen vorliegen. Zu den Rayonbeschränkungen kommen im Falle der Armierung der Festsetzung noch Verpflichtungen der Grundbesitzer zu einem positiven Handeln, namentlich zur Wegräumung gewisser Anlagen.

Die zuständigen Organe in Rayonangelegenheiten sind die Festungskommandantur und in höherer Instanz die Reichsrayonkommission, eine ständige Militärkommission, in welcher die Staaten vertreten sind, in deren Gebiete Festungen liegen, und deren Mitglieder vom Kaiser berufen werden[5].

Die Beschränkungen, denen die Grundstücke in der Nähe von Festungen unterliegen, sind nach Lage und Entfernung der einzelnen Grundstücke verschieden. Zu diesem Zwecke zerfällt die Umgebung der Festung in verschiedene Bestandteile: 1. die drei Rayons. Von diesen geht der erste von der Umwallung bis zur Entfernung von 600 m, umfaßt aber außerdem bei Festungen, die an Gewässern belegen sind und besondere Kehlbefestigungen haben, das Terrain zwischen diesen und dem Ufer. Der zweite Rayon reicht von der äußeren Grenze des ersten bis zu einer weiteren Entfernung von 375 m, der dritte von der äußeren Grenze des zweiten bis zu einer weiteren Entfernung von 1275 m. Detachierte Forts haben nur zwei Rayons; bei ihnen wird das Terrain, das sonst den zweiten und dritten Rayon bildet, zusammengefaßt und unterliegt den für den dritten Rayon gegebenen Beschränkungen[6]. 2. Die Zwischenrayons. Darunter versteht man den Raum zwischen mehreren zusammenhängenden Befestigungslinien, die voreinander liegen. Die Zwischenrayons zerfallen in strenge und einfache. Die ersteren enthalten das Terrain in einem Abstande von 75 m von der zurückliegenden oder inneren Befestigungslinie; darüber hinaus liegt der einfache Zwischenrayon[7]. 3. Die Esplanade, d. h. der vor den stadtwärts gewendeten Werken einer Zitadelle liegende Rayonbezirk[8].

Bei Neuanlage von Befestigungen werden die beiden ersten Rayons, etwaige Zwischenrayons und Esplanaden vermessen und durch sogenannte Rayonsteine bezeichnet. Die Setzung der Rayonsteine hat den Charakter einer Verwaltungsverfügung, durch welche den Grundbesitzern, die innerhalb des Rayons Grundstücke besitzen, verboten wird, die durch das Rayongesetz verbotenen Arbeiten daselbst vorzunehmen. Es findet sodann eine urkundliche Aufzeichnung der Rayonverhältnisse durch den Rayonplan und das Rayonkataster statt. Ersterer hat den Charakter eines Situationsplanes, letzteres enthält die Namen der Besitzer der einzelnen

---

[5] Ray.G. § 31. — Die Reichsrayonkommission entscheidet endgültig über die Beschränkungen und insbesondere über Einsprüche gegen Anordnungen und Entscheidungen der Kommandanturen in Rayonangelegenheiten. Vgl. Handb. f. d. Deutsche Reich XIV.

[6] Ray.G. §§ 2–6.

[7] Ray.G. §§ 2, 7.

[8] Ray.G. § 2.

Grundstücke, die erforderlichen Aufzeichnungen über die innerhalb der ersten beiden und der Zwischenrayons vorhandenen Baulichkeiten und Anlagen und Vermerke über Entschädigungsberechtigung bei etwa stattfindender Demolierung. Vermessung, Vermarkung und Aufstellung des Rayonplanes und Rayonkatasters erfolgt durch die Kommandantur unter Zuziehung und Mitwirkung der Gemeinde- und Polizeibehörden. Der Aufstellung von Rayonplan und Rayonkataster geht ein Aufgebotsverfahren voraus. Gegen die Entscheidung der Kommandantur ist Rekurs an die Reichrayonkommission zulässig. Spätere Veränderungen in den aufgezeichneten Tatsachen und Rechtsverhältnissen sind nachzutragen[9].

Die zur Zeit des Inkrafttretens des Gesetzes bestehenden Befestigungen fielen zunächst nicht unter seine Bestimmungen. Die abweichenden Rayons derselben und die vorhandenen Esplanaden blieben unverändert bestehen. Die Anlegung eines Rayonplanes und eines Rayonkatasters war der Kommandantur überlassen. Erst bei Ausführung eines Neu- oder Verstärkungsbaues treten die Bestimmungen des Rayongesetzes für dieselben in Kraft. In diesem Falle wird dann auch die Aufstellung eines Rayonplanes und Rayonkatasters notwendig[10].

Die Rayonbeschränkungen sind für die einzelnen Rayons gesetzlich genau bestimmt. Im dritten Rayon sind keinerlei Anlagen absolut verboten, dagegen ist für gewisse Anlagen und Arbeiten (Veränderungen der Höhe der Terrainoberfläche, Wasser-, Wege- und Eisenbahnbauten, größere Baumanpflanzungen, Turmbauten) die Genehmigung der Kommandantur, und bei Bebauungsplänen, d. h. Anlagen von Gebäudekomplexen rücksichtlich der Richtung und Breite der Straßen die Genehmigung der Reichsrayonkommission erforderlich[11]. Im zweiten Rayon, dem im wesentlichen der einfache Zwischenrayon gleich steht, sind gewisse Anlagen völlig untersagt (Massivkonstruktionen von Gebäuden über eine gewisse Höhe mit Ausnahme von Feuerungsanlagen, Gewölbebauten, Fabriköfen von größeren Dimensionen); andere bedürfen der Genehmigung der Kommandantur (Beerdigungsplätze, Grabhügel und Denkmäler über eine gewisse Höhe, Gebäude, massive Dampfschornsteine, Niederlagen und die schon beim dritten Rayon erwähnten Anlagen). Auch das Alignement etwa zu errichtender Gebäude unterliegt einer solchen Genehmigung. Bei vorübergehenden Veränderungen der Terrainoberfläche ist eine Anzeige an die Kommandantur vorgeschrieben[12]. Im ersten Rayon gelten alle Beschränkungen, die im zweiten bestehen; es sind aber außerdem noch andere Anlagen teils für unzulässig erklärt (Wohngebäude aller Art, gewisse andere Baulichkeiten, Lokomobilen, Denkmäler, Einhegungen durch Neuanlage von lebendigen Hecken), teils von der Genehmigung der Kommandantur abhängig gemacht (hölzerne Windmühlen, Baulichkeiten aller Art, bewegliche Feuerungsanlagen,

---

[9] Ray.G. §§ 8—12.
[10] Ray.G. §§ 24, 25.
[11] Ray.G. §§ 13 u. 14.
[12] Ray.G. §§ 18, 15, 16, 18, 20—22.

hölzerne und eiserne Einfriedigungen, Brunnen)[13]. Innerhalb der strengen Zwischenrayons sind alle baulichen Anlagen und Hecken unzulässig[14]. Auf Esplanaden sind nur solche Anlagen gestattet, die nach dem Urteil der Militärbehörde zur Verteidigung dienen können; die Anlage von Hecken ist auch hier untersagt[15]. Die Reichsrayonkommission kann aus örtlichen Rücksichten Einschränkungen der Ausdehnung der Rayons oder Ermäßigungen der gesetzlichen Beschränkungen zulassen[16]. Über die Gesuche an die Kommandantur und deren Genehmigung enthält das Gesetz nähere Vorschriften[17]. Die Rayongrundstücke unterliegen einer fortdauernden Kontrolle der Kommandantur- und Ortspolizeibehörden[18]. Die Errichtung gesetzlich unzulässiger Anlagen, d. h. solcher, die völlig verboten sind, und solcher die eine Genehmigung erfordern, deren Errichtung aber ohne eine solche Genehmigung oder unter Abweichung von dem genehmigten Plane erfolgt ist, hat eine doppelte rechtliche Folge. Der Grundbesitzer, welcher die Anlage ausführen läßt, und der Baumeister oder Bauhandwerker, der die Ausführung leitet, unterliegen einer Strafe bis zu 150 Mk. Der Besitzer ist außerdem auf Verlangen der Kommandantur zur Beseitigung der Anlage verpflichtet; eventuell erfolgt die Beseitigung durch die Polizeibehörde auf seine Kosten[19]. Die Unterlassung der vorgeschriebenen Anzeigen ist mit Geldstrafe bis zu 15 Mk. bedroht[20].

Das Reich gewährt den durch die Rayonbeschränkungen betroffenen Grundbesitzern Entschädigung. Die Entschädigung besteht in dem Ersatz der Wertminderung, die das betreffende Grundstück oder der gesamte Grundbesitz des Besitzers durch die Rayonbeschränkungen erleidet. Die Entschädigung wird in Kapital oder Rente geleistet. Die Kapitalentschädigung besteht in der Zahlung der Summe, um die sich der Wert des Grundstückes vermindert hat, nebst 5% Zinsen von dem Tage der Absteckung der Rayonlinien. Die Rente beträgt jährlich 6% dieser Summe, worauf 5% als Zinsen, 1% als Amortisation gerechnet werden. Sie wird auf die Dauer von 37 Jahren gewährt, erlischt jedoch früher, wenn das Grundstück schon während dieser Zeit aufhört, den Rayonbeschränkungen unterworfen zu sein. Die Rentenzahlung ist die Regel; die Kapitalzahlung erfolgt nur: 1. wenn die Rente jährlich weniger als 3 Mk. beträgt, 2. nach Wahl des Besitzers, wenn die in Frage kommende Wertminderung mindestens ein Drittel des bisherigen Wertes des Grundstückes oder Grundbesitzes beträgt. Keine Entschädigung wird geleistet: 1. für Rayonbeschränkungen, denen das

---

[13] Ray.G. §§ 13, 17, 18, 20—22.
[14] Ray.G. § 19.
[15] Ray.G. § 19.
[16] Ray.G. § 33.
[17] Ray.G. §§ 26—30.
[18] Ray.G. § 23.
[19] Ray.G. § 32. Der Paragraph spricht allerdings ausdrücklich nur von Anlagen, die ohne die gesetzlich erforderliche Genehmigung errichtet sind, soll sich aber augenscheinlich auf alle gesetzlich unzulässigen Anlagen beziehen. Vgl. Laband.
[20] Ray.G. § 32.

Grundeigentum schon nach der bisherigen Gesetzgebung unterworfen war, 2. für Rayonbeschränkungen der im Eigentum des Reiches oder eines Bundesstaates befindlichen Grundstücke, 3. für Beschränkungen in betreff der Anlagen auf Beerdigungsplätzen, 4. für die Verpflichtung zur Duldung der Rayonsteine, 5. für die auf besonderem Rechtstitel beruhenden Rayonbeschränkungen, wenn nicht durch diesen eine Entschädigung zugesichert ist, 6. für die Beschränkungen im dritten Rayon mit Ausnahme des Falles, wo die Genehmigung zu einer Anlage versagt wird[21].

Die Feststellung der Entschädigung erfolgt nicht durch die Militär-, sondern durch die Zivilbehörde. Zunächst werden die Entschädigungsansprüche vor einem Kommissar der höheren Verwaltungsbehörde unter den Parteien, d. h. dem beteiligten Grundbesitzer und einem Vertreter der Kommandantur erörtert. Kommt hier eine Einigung zustande, so nimmt der Kommissar einen Rezeß auf, der die Kraft einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde hat. Findet eine Einigung nicht statt, so ist zu unterscheiden: Wird die Entschädigungspflicht bestritten, so steht dem Besitzer die Betretung des Rechtsweges zu; ist dagegen nur das Vorhandensein oder die Höhe des Schadens streitig, so erfolgt die Festsetzung der Entschädigung durch die höhere Verwaltungsbehörde auf Grund sachverständiger Schätzung. Gegen diese Festsetzung steht dem Entschädigungsberechtigten innerhalb einer Präklusivfrist von neunzig Tagen die Beschreitung des Rechtsweges offen, während die Militärbehörde innerhalb derselben Frist berechtigt ist, die Enteignung des Grundstückes zu verlangen[22].

Im Falle der Armierung einer Festung, d. h. wenn diese in verteidigungsfähigen Zustand gesetzt wird, sind die Besitzer der innerhalb des Rayons gelegenen Grundstücke auf Aufforderung der Kommandantur zur Niederlegung von Anlagen, Wegschaffung von Pflanzungen und Einstellung des Gewerbebetriebs verpflichtet. Sie können dazu durch administrative Zwangsmaßregeln angehalten werden. Für die Beseitigung der gedachten Gegenstände wird eine Entschädigung geleistet, sofern nicht die Besitzer schon vor Inkrafttreten des Rayongesetzes zur unentgeltlichen Beseitigung verpflichtet waren, oder die Entschädigung bereits in der für die Rayonbeschränkungen gezahlten Entschädigung enthalten ist. Da nun für die Beschränkungen, denen die Grundstücke im dritten Rayon unterliegen, eine Entschädigung nicht geleistet wird, so muß bei Beseitigung von Anlagen, die im dritten Rayon gelegen sind, stets eine Entschädigung gezahlt werden. Dagegen wird für Anlagen in den beiden ersten und den Zwischenrayons eine Entschädigung nur dann gewährt, wenn sie bei der auf Grund des Rayongesetzes erfolgten Absteckung der Rayonlinien bereits vorhanden waren. Sind sie erst später errichtet worden, so haben die betreffenden Grundbesitzer die Entschädigung bereits in der Summe erhalten, die ihnen als Äquivalent für die Wertminderung gezahlt ist, die ihr Grundstück durch die

---

[21] Ray.G. §§ 34—38. § 37 ist abgeändert durch Art. 54 E.G. z. B.G.B.
[22] Ray.G. §§ 39—42.

Absteckung der Rayonlinien erhalten hat. Die Feststellung der Entschädigung erfolgt nach den Grundsätzen, die für die Feststellung der bei den Rayonbeschränkungen zu gewährenden Entschädigung maßgebend sind. Zum Zweck dieser Feststellung findet vor der Wegschaffung der Anlagen eine genaue Feststellung ihres Zustandes statt. Die Entschädigung wird in Anerkenntnissen, d. h. Schuldurkunden geleistet, die mit jährlich 5% verzinst werden. Die Kosten der Beseitigung trägt in den Fällen, in denen eine Pflicht zur Entschädigung besteht, das Reich, in den Fällen, wo eine solche nicht existiert, der Grundbesitzer.

II. In den Kriegshäfen[23] bestehen ähnliche Beschränkungen, wie sie in den Rayons der Festungen vorkommen. Während diese den Zweck verfolgen, die Verteidigung der Festungen zu ermöglichen, dienen jene dazu, dem Fahrwasser die Beschaffenheit zu erhalten, die für die Operationen der Kriegsschiffe erforderlich ist. Die Regelung ist auf dem Wege der Reichsgesetzgebung erfolgt[24].

In den Kriegshafengebieten sind Bauten, Anlagen und Unternehmungen, welche die Sand- oder Schlickablagerung oder die Verlandung befördern, insbesondere Eindeichungen, Ausschüttungen von Baggergut, Ballast oder anderen festen Sinkstoffen, Anlagen von Gräben, Bollwerken und Buhnen nur mit Genehmigung des Marinestationschefs zulässig. Der Stationschef darf die Genehmigung nicht versagen, wenn die Vornahme der Arbeiten für die Erhaltung des Fahrwassers bzw. der Wassertiefe unschädlich ist. Bei Versagung der Genehmigung kann Rekurs an den Bundesrat ergriffen werden, der nach Anhörung des Reichsmarineamts entscheidet[25]. Die Ausführung von Bauten ohne Genehmigung wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark bestraft. Der Unternehmer ist verpflichtet, die vom Stationschef für unzulässig erachteten Bauten und Anlagen auf dessen Verlangen zu beseitigen. Erfolgt die Beseitigung innerhalb der bestimmten Frist nicht, so kann die Marinebehörde sie auf Kosten des Schuldigen vornehmen[26]. Die Genehmigung ist für Staats- wie

---

[23] Laband[4] 4, 76; Apel, Art. Kriegshäfen, W.[2] 2, 676. — Kriegshäfen sind befestigte Hafenplätze zur Küstenverteidigung und zum Stützpunkt für Operationen der Kriegsmarine. Sie haben im Seekrieg eine ähnliche Stellung wie die Festungen im Landkrieg. Der Kieler Hafen und der Jahdehafen (Wilhelmshaven) sind Reichskriegshäfen (R.Verf. Art. 53), deren Grenzen reichsgesetzlich festgestellt sind (vgl. Anm. 25). Im Interesse der Erhaltung und Sicherheit der Kriegshäfen ist den betreffenden Stationschefs die Befugnis beigelegt, Verfügungen wegen Erhaltung des Fahrwassers und dessen Kennzeichnung zu treffen und Verordnungen über diese Gegenstände sowie über das Ein- und Auslaufen, Ankern, Laden, Löschen und über das Verhalten der Schiffe und ihrer Bemannung in seepolizeilicher Beziehung zu erlassen. Bauten, Anlagen oder Unternehmungen, welche die Sand- oder Schlickablagerung oder die Verlandung befördern, sind nur mit Genehmigung des Stationschefs zulässig.

[24] RG., betr. die Reichskriegshäfen, vom 19. Juni 1883 (Kr.H.G.). Gewisse Bestimmungen dieses Gesetzes können durch kaiserliche, mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassende Verordnung auch für die Insel Helgoland und die sie umgebenden Gewässer in Kraft gesetzt werden (R.G. vom 15. Dez. 1890 § 5).

[25] Kr.H.G. § 9.

[26] Kr.H.G. § 4.

für Privatbauten notwendig. Im oldenburgischen Gebiete dürfen jedoch gewisse Bauten und Anlagen von der Staatsbauverwaltung ohne Genehmigung vorgenommen werden. Bei Meinungsverschiedenheiten über ihre Zulässigkeit zwischen dem oldenburgischen Staatsministerium und dem Reichsmarineamt entscheidet der Bundesrat. Bis zu dieser Entscheidung kann die oldenburgische Regierung die beabsichtigten Arbeiten und Anlagen ausführen lassen, ist jedoch verpflichtet, sie auf ihre Kosten wieder zu beseitigen, wenn und insoweit der Bundesrat den Widerspruch des Reichsmarineamtes für begründet erachtet[27].

XVI. Gewässer[1].

Einleitung.

§ 98.

I. Nur die stehenden und fließenden Gewässer[2], die Teile des Staatsgebietes sind, unterliegen der Verwaltungstätigkeit[3]. Das

---

[27] Kr.H.G. § 5.

[1] Loening S. 373 [L. behandelt das ländliche Wasserrecht im Zusammenhang mit der Landwirtschaft, ebenso G. Meyer[2] I, 315. Die Gewässer dienen aber jetzt nicht mehr vorwiegend der Landwirtschaft]. Die sog. juristische Methode des Verwaltungsrechts behandelt die Wassernutzung und den Wasserschutz im Zusammenhang mit den Sachen im Gemeingebrauch; vgl. Fleiner[3] § 22 S. 346; Mayer 2, 110. Ebenso verfährt die privatrechtliche Literatur, oder sie widmet dem Wasserrecht einen besonderen Abschnitt und weist ihm einen mehr oder weniger geeigneten Platz im System an, so z. B. M. Wolff, Sachenrecht[2] (1913) S. 321 unter der Überschrift: Mehrheiten der Eigentümer.

Brunner, Art. Flüsse, R.L. 1, 848; Schenkel, Art. Wasserlauf, R.L. 3, 1264; O. Mayer, Art. Binnengewässer, W.[2] 1, 482; Flüsse, W.[2] 1, 814; Stoerk-Loening, Art. Gewässer, H.d.St.[2] 4, 836; Rosenthal, Art. Mühlenrecht, H.d.St.[2] 6, 799; Koehne, Art. Mühlen, W.[2] 2, 436. — Klooß, Das deutsche Wasserrecht und das Wasserrecht der Bundesstaaten des Deutschen Reiches. 1908.

[2] Rechtsentwicklung: Schon das mittelalterliche Recht unterschied zwischen öffentlichen und nicht öffentlichen Gewässern. Als öffentliche wurden die angesehen, die stromweise flossen; sie unterlagen dem gemeinen Gebrauche. Insbesondere stand die Schiffahrt und Fischerei jedermann frei (Sachs.Sp. B. II Art. 28 § 4. Deutsch.Sp. Art. 138. Schwab.Sp. ed. Laßberg Art. 197). Seit der Entwicklung des Begriffes der Regalität wurden die Nutzungen an den öffentlichen Gewässern den königlichen Regalien zugerechnet und als das für die Öffentlichkeit entscheidende Moment die Schiffbarkeit angesehen (Const. de regalib. a. 1158. Mon. Germ .Leg. Tom. II p. 111). Die nicht öffentlichen Gewässer bildeten entweder einen Bestandteil der gemeinen Mark oder befanden sich im Privatbesitze.

Wie alle königlichen Regalien, so gingen auch die auf die öffentlichen Gewässer bezüglichen allmählich auf die Landesherren über. Das Prinzip der Regalität wurde später vielfach auch auf die nicht schiffbaren Flüsse ausgedehnt. Die Theorie nahm entweder ein allgemeines Wasserregal an, als dessen Ausfluß alle landesherrlichen Rechte an dem Wasser erschienen, oder betrachtete die einzelnen Nutzungen am Wasser als besondere Regalien. Derartige Regalien waren namentlich Fischereiregal, Floß- und Fährregal, Mühlenregal. Die Nutzungsrechte wurden entweder vom Landesherrn ausschließlich ausgeübt oder in der Form von sog. Gerechtigkeiten an Private übertragen. Diese erlangten durch die Verleihung ein wohlerworbenes Privatrecht und zahlten dafür eine Abgabe. Die Regalitätsbefugnisse bildeten, mochte

ihre Ausübung durch den Landesherrn selbst erfolgen oder Privaten überlassen sein, jedenfalls eine Quelle fiskalischer Einkünfte. Gewässer, die nicht Regal geworden waren, wurden vielfach als den Grundherrschaften gehörig betrachtet. Ihre Benutzung blieb zwar den Anwohnern überlassen, aber diese waren verpflichtet, dafür der Grundherrschaft eine Abgabe zu entrichten.

Die ersten Verwaltungsmaßregeln, die in bezug auf das Wasser vorkommen, haben den **Schutz der anliegenden Grundstücke gegen Wassersgefahr** zum Gegenstande. An den Meeresküsten bestand schon seit den ältesten Zeiten das Bedürfnis, die dem Meere nahe gelegenen Ländereien durch Dämme gegen Überschwemmungen zu sichern. Aus diesem Bedürfnis entwickelte sich das **Deichwesen**, das namentlich in Friesland während des Mittelalters eine eingehende Regelung erhalten hat. Die Sorge für die Deiche lag besonderen korporativen Verbänden, den Deichgenossenschaften, ob. In Verbindung mit der Anlage von Deichen fand häufig auch eine Entwässerung der der Überschwemmung ausgesetzten Grundstücke durch Abzugskanäle (Siele) statt. Hierfür bestanden ebenfalls besondere Korporationen, sog. Sielachten, die nach Analogie der Deichverbände gebildet und organisiert und zum Teil mit diesen zu einer Gemeinschaft verbunden waren.

Seit dem Ende des Mittelalters erstreckt sich die Verwaltungstätigkeit auch auf die **Benutzung** des Wassers, und zwar zunächst auf die Benutzung des Wassers als Triebkraft. Schon im 15. Jahrhundert beginnt der Erlaß von Mühlenordnungen, die Vorschriften über die Anlage und den Betrieb der Mühlen enthalten. Seit dem 18. Jahrhundert macht sich eine weitergehende Tätigkeit der landesherrlichen Gesetzgebung bemerkbar. Es werden namentlich Bestimmungen über die Vorflut, d. h. über die Verpflichtung des tiefer liegenden Grundeigentümers, das Wasser von dem Grundstück des höher liegenden aufzunehmen, getroffen und Strom- und Uferordnungen für einzelne Flüsse erlassen.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts ist das **Prinzip der Regalität** in bezug auf das Wasser **aufgegeben**, die **grundherrlichen Rechte** an ihm sind **beseitigt oder abgelöst** worden. Die Rechte, welche dem Staate über das Wasser zustehen, erscheinen jetzt als Ausfluß der **Staatshoheit**, sie sind daher nicht fiskalische, sondern öffentlich-rechtliche Befugnisse. Die Verwaltungstätigkeiten haben eine bedeutende Ausdehnung erfahren; sie suchen das Wasser namentlich in umfassendem Maße den Zwecken der Landeskultur dienstbar zu machen. Vor allem bildet die Herstellung von Bewässerungen und Entwässerungen einen wichtigen Gegenstand staatlicher Fürsorge. Diese Verhältnisse haben auch zu einer eingehenden gesetzlichen Regelung Veranlassung gegeben. Den Anfang dieser Gesetzgebung bildet die preußische, die schon seit dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Rechtsverhältnisse des Wassers in einer Reihe einzelner Gesetze geordnet hat. Eine umfassende Gesetzgebung erhielt Bayern im Jahre 1852. Ihm sind andere deutsche Staaten nachgefolgt (vgl. Anm. 3). In einigen fehlt es noch an einer ausführlichen und einheitlichen Ordnung des Wasserrechtes; die Gesetzgebung hat sich hier auf die Regelung einzelner wichtiger Punkte beschränkt.

W. **Endemann**, Das ländliche Wasserrecht, 1862; **Brückner**, Das deutsche Wasserrecht, Annalen 1877 S. 1; **Hübner** § 40. — Die neusten Wassergesetze sind in Anm. 3 aufgeführt.

[3] Es gibt kein einheitliches deutsches Wasserrecht; die Regelung der Wassernutzung und des Wasserschutzes ist der Landesgesetzgebung überlassen, die bemüht war, auf eine Vereinheitlichung hinzuarbeiten, soweit es die Rücksichtnahme auf lokale Eigentümlichkeiten gestattete. Die Rechtsentwicklung, die erhöhte Anforderungen an die Verwaltungsorgane stellte, führte notwendig auch zu einer Änderung in der Behördenorganisation, zur Schaffung neuer Behörden und einer weitergehenden Heranziehung der Interessenten.

E.G. z. B.G.B. Art. 65. Danach bleiben die landesrechtlichen Vorschriften, die dem Wasserrecht angehören, durch das B.G.B. unberührt, einschließlich des Mühlenrechts, des Flötzrechts und des Flößereirechts, sowie die Vorschriften zur Beförderung der Bewässerung und Entwässerung der Grundstücke und der Vorschriften über Anlandungen.

Preußisches Wassergesetz vom 7. April 1913. Unmittelbar nach der Veröffentlichung des preußischen Wass.G. erschien eine Anzahl von kom-

Meer[4] ist keiner Staatshoheit unterworfen, es unterliegt völkerrechtlicher Regelung und staatlichen Verwaltungsakten nur soweit, als der Staat in der Lage ist, sie ohne Verletzung der Meeresfreiheit durchzuführen. Die Verwaltungstätigkeit kann sich erstrecken auf den Küstenschutz und auf die Schiffahrt und die Fischerei in den Küstengewässern.

Stehende Gewässer sind z. B. Teiche, Brunnen, Zisternen, Seen, die keinen Durchfluß haben. Sie stehen im Eigentum des oder der umliegenden Grundbesitzer.

Fließende Gewässer[5] sind natürliche und künstliche. Zu den natürlichen Gewässern gehören die Quellen, das auf einem Grundstück sich ansammelnde und abfließende Regenwasser, die Flüsse mit ihren Nebenflüssen und die Seen, die einen Durchfluß haben.

---

mentierten Textausgaben und von umfangreicheren Kommentaren, von denen zu nennen sind: Hermes, Bitta-v. Kries, Gottschalk, Wulff-Herold. Der Kommentar von Holtz-Kreutz (1914), 2 Bde., ist zurzeit der umfangreichste und berücksichtigt die vorhererschienenen. Aus der reichhaltigen Literatur über das preußische Wasserrecht seien hervorgehoben: Schmidt, Das Recht der Wassernutzung nach dem preußischen Wassergesetz von 1913, Verw.Arch. (1914) 22, 89; Baumert, Leitfaden des preußischen Wasserrechts, 1914. — Bayrisches Wassergesetz vom 23. März 1907. Nägele, Jahrb. d. öffentl. R. 2, 43; Seydel-Graßmann, Bayrisches Verwaltungsrecht (1913) S. 329; Kommentare von Eymann, 2 Bde. 1908; Brenner 1908; Harster-Cassimir 1908. — Sächsisches Wassergesetz vom 12. März 1909. Moll, Verw.Arch. 18, 110. Kommentar: Schelcher[2] 2 Bde. 1914. — Württembergisches Wassergesetz vom 1. Dez. 1900. Göz, Württembg. Staatsrecht (1908) S. 418; Kommentare von Nieder 1902; Haller 1902. — Badisches Wassergesetz (vom 26. Juni 1899. G., die Abänderung des Wassergesetzes betr., vom 8. April 1913. Neue Fassung) vom 12. April 1913. Walz, Badisches Staatsrecht (1909) S. 340; Schenkel, Das badische Wasserrecht, enthaltend das Wassergesetz vom 26. Juni 1899, 2 Bde.[2] 1902; Wiener, Das badische Wasserrecht, enthaltend das Wasserrecht in der Fassung vom 12. April 1913 Ergänzungsband zur II. Auflage des badischen Wasserrechts von Schenkel, 1913. — Hessisches Gesetz, die Bäche und die nicht ständig fließenden Gewässer betr. (Bachgesetz), vom 30. Juli 1887 in d. Fass. vom 30. Sept. 1899, erg. durch G. vom 15. Juli 1908. G., das Dammbauwesen und das Wasserrecht in dem Gebiete des Rheins, Mains, Neckars und der schiffbaren Teile der Lahn betr. (Dammbaugesetz), vom 14. Juni 1887 in der durch das A.G. z. B.G.B. veranlaßten Fassung. Vgl. van Calker, Hessisches Staatsrecht (1913) S. 242. — In Elsaß-Lothringen gelten, abgesehen von dem französischen G. vom 21. Juni 1865 über die Syndikatgenossenschaften: G., betr. Abänderung der Gesetzgebung hinsichtlich des Wasserrechts vom 11. Mai 1877. G., betr. die autorisierten Genossenschaften zum Zweck der Regelung von Feldwegen sowie der Herstellung von Bewässerungen und Entwässerungen, vom 30. Juli 1890. G., betr. Wasserbenutzung und Wasserschutz, vom 2. Juli 1891 und 11. Juni 1902. Vgl. Fischbach. Das öffentliche Recht des Reichslandes Elsaß-Lothringen (1914) S. 282.

[4] Fleischmann, Art. Küstenmeer, W.[2] 2, 702; Ritter, Art. Schiffahrt, W.[2] 3, 349: Rechtsordnung auf See und Beschränkung der Meeresfreiheit; S. 353: Küstenschiffahrt, Küstenfischerei; Störk-Loening, Art. Gewässer, H.d.St.[2] 4, 843. — Gierke 2, 30; Mayer 2, 128.

[5] O. Mayer, Art. Flüsse, W.[2] 1, 814. — Einen besonderen Schutz genießen die Heilquellen und die Trinkwasserquellen. Vgl. Lusensky, Art. Quellenschutz, W.[2] 3, 207; Loening, Art. Quellenschutz, H.d.St.[2] 6, 1265. — Fleiner[2] S. 348.

Grundwasser[6] ist das unter die Erdoberfläche eingedrungene stehende oder fließende Wasser. Das an die Oberfläche tretende Grundwasser wird zur Quelle.

Kanäle[7] sind künstlich fließende Gewässer, Gewässer für die ein Bett erst geschaffen worden ist. Die nur stellenweise eingedeichten oder sonstwie zur besseren Wassernutzung oder zu zweckentsprechendem Wasserschutz regulierten oder kanalisierten Gewässer bleiben natürliche Gewässer, auch wenn sie den künstlichen Gewässern ähnlich sehen. Dasselbe gilt von Durchstichen, die den Wasserlauf abkürzen.

Die Gewässer sind — wie die Wege[8] — öffentliche oder private Gewässer. Sie gelten als öffentliche dann, wenn sie durch Gesetz oder durch eine Behörde als solche bezeichnet und dem Gemeingebrauch gewidmet sind[9]. Öffentliche Gewässer sind in der Regel die schiffbaren und flößbaren, soweit die Schiffahrt und Flößerei mit verbundenen Hölzern ausgeübt werden kann. Die öffentlichen Gewässer können im Eigentum der Gemeinden oder des Staates stehen. Ein öffentliches Eigentum an den Gewässern besteht im Deutschen Reiche nicht.

Die Privatflüsse stehen im Eigentum der anliegenden Grundeigentümer.

Es gibt kein Eigentum an der Wasserwelle[10], nur an dem Wasserbett der Gewässer.

II. Ein Gewässer wird zur Wasserstraße[11] — wie ein Weg zur Land- oder Ortsstraße[12] — wenn es durch den Verkehr in Anspruch genommen werden kann. Gewässer, die mit Fahrzeugen oder mit Flößen befahrbar sind, gelten als schiffbare Wasserstraßen[13].

---

[6] Wahnschaffe, Die Bedeutung der Geologie für die Rechtspflege. Das Recht 1913 Nr. 15. — Vgl. auch Verw.Arch. (1911) 19, 522.

[7] O. Mayer, Art. Kanäle, W.[2] 2, 487.

[8] Vgl. oben S. 432.

[9] Fleiner[3] S. 349; Stoerk-Loening, Art. Gewässer, H.d.St.[3] 4, 838; O. Mayer, Art. Flüsse, W.[2] 1, 814.

[10] Fleiner[3] S. 347. — Das preuß. Wass.G. §§ 7, 8 spricht das Eigentum an den Wasserläufen erster Ordnung dem Staate, an den Wasserläufen zweiter und dritter Ordnung den Anliegern zu. Vgl. dazu Baumert, Leitfaden d. preuß. Wasserrechts (1914) S. 38: Vom wissenschaftlichen Standpunkte aus wird man wohl daran festhalten müssen, daß trotz des Eigentums an Wasserläufen das natürlich fließende Wasser selbst nicht auch im Eigentum des Wasserlaufseigentümers steht.

[11] Vgl. unten § 101.

[12] Vgl. oben § 89[2].

[13] Rechtsentwicklung: Die Rechtsbücher des Mittelalters stellten den Grundsatz auf, daß die stromweise fließenden Flüsse von jedermann zur Schiffahrt benutzt werden können (Sachs.Sp. B. II Art. 28 § 4. Deutsch.Sp. Art. 138. Schwab.Sp. ed. Laßberg Art. 197). Die Ausübung der Flußschiffahrt war aber während des Mittelalters durch mannigfache Abgaben beschränkt, die für Befahrung der Wasserstraße gezahlt werden mußten und als eine Art der Zölle erschienen. Ursprünglich dem Könige zustehend, waren sie später auf die Landesherren und Reichsstädte übergegangen und von ersteren vielfach an Landstädte und Privatpersonen weiter verliehen worden. Außerdem hatten sich sog. Stapel- und Umschlagsrechte im Interesse einzelner Städte entwickelt. Kraft des Stapelrechtes konnte die Stadt verlangen, daß die sie

Wasserstraßen sind das Meer[14], die natürlichen Wasserstraßen (Flüsse und Seen) und die künstlichen Wasserstraßen, die Kanäle.

Die Anlage der Kanäle erfolgt durch den Staat, Kommunalverbände oder Privatunternehmer. Die Herstellung staatlicher und kommunaler Kanäle geschieht auf Grund der Bewilligungen durch die staatlichen und kommunalen Budgets. Das Reich ist zur Herstellung von Kanälen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs befugt und kann sie in eigene Verwaltung nehmen. Die Anlegung von Kanälen durch Privatpersonen ist auf eigenem Grund und Boden und zu eigenem Gebrauche ohne weiteres gestattet. Dagegen bedarf ein Privatunternehmer oder eine Privatgesellschaft zur Anlage eines Kanals, der als öffentliches Verkehrsmittel zu dienen bestimmt ist, einer staatlichen Konzession. Diese hat einen den Eisenbahnkonzessionen[15] analogen Charakter; sie gewährt dem Unternehmer namentlich auch die Befugnis, im Interesse seines Unternehmens das Enteignungsrecht in Anwendung zu bringen. Das Kanalwesen war in Deutschland lange Zeit vernachlässigt. In neuerer Zeit hat jedoch Preußen den Kanalbau kräftig in Angriff genommen und das Reich hat Nordsee und Ostsee durch einen Kanal verbunden[16].

Die Beförderung von Personen und Sachen auf den Wasserstraßen erfolgt durch Schiffahrt und Flößerei. Man unterscheidet Binnenschiffahrt[17] und Seeschiffahrt[18]. Der Staat regelt die Rechtsverhältnisse der Schiffahrt und legt im öffentlichen Interesse die notwendigen Beschränkungen auf. Flößerei[19] ist die Beförderung von Hölzern durch Benutzung der Wasserkraft ohne Anwendung von Fahrzeugen. Man unterscheidet zahme Flößerei

---

passierenden Waren daselbst feilgehalten, kraft des Umschlagsrechtes, daß sie dort auf lokale Transportmittel umgeladen wurden.

Flußzölle, Stapel- und Umschlagsrechte waren bedeutende Hindernisse für die Entwicklung der Flußschiffahrt. Es machte sich daher schon im 17. Jahrhundert eine gegen diese Einrichtung gerichtete Strömung bemerkbar. Diese äußerte sich allerdings nur darin, daß reichsgesetzliche Vorschriften gegen die weitere Vermehrung der Flußzölle erlassen wurden (Instr. pac. Osnabr. Art. IX § 2. W. Cap. Art. VIII §§ 6—9, 17, 18). Die Bestimmung, daß auf dem Rhein neue Flußzölle nicht eingeführt werden sollten, findet sich auch in völkerrechtlichen Verträgen des 17. und 18. Jahrhunderts (Instr. pac. Osnabr. Art XII § 85. Friede zu Ryswick 1697 Art. 18. Friede zu Rastatt 1714 Art. 6. Friede zu Baden 1714 Art. 6).

Über die Rechtsentwicklung im 19. und 20. Jahrhundert vgl. § 101 (Binnenschiffahrt), § 102 (Flößerei) und § 103 (Seeschiffahrt).

[14] Seeschiffahrtsstraßen sind z. B. auch der Rhein bis Köln, die Elbe bis Hamburg, die Weser bis Bremen, die Trave bis Lübeck. — Vgl. Knitschky-Rudorff, Deutsche Seegesetzgebung[5] (1913) S. 74[1].

[15] Über Eisenbahnkonzessionen vgl. S. 352, über Enteignung S. 230.

[16] Apel, Art. Kaiser-Wilhelm-Kanal, W.[2] 2, 489. — R.G., betr. die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals, vom 16. März 1886. Erweiterungs-G. vom 17. Nov. 1907. — Vgl. auch Hubrich, Zur Tarifhoheit Preußens und des Deutschen Reichs, Arch. f. öffentl. R. 20, 96. — Die polizeilichen Befugnisse über den Kanal sind dem Präsidenten des Kanalamts übertragen, die er als preußischer Polizeibeamter ausübt. Beschwerdeinstanz ist der Oberpräsident.

[17] Vgl. über die Binnenschiffahrt § 101.

[18] Vgl. über die Seeschiffahrt § 103.

[19] Vgl. über die Flößerei § 102.

mit verbundenen und wilde Flößerei mit unverbundenen Hölzern Die Flößerei ist nur für Binnengewässer von Bedeutung.

Die Verhältnisse der Landseen, die einen Durchfluß besitzen, entbehren bis jetzt einer eingehenden gesetzlichen Regelung. Im Zweifel finden die für Flüsse geltenden Grundsätze bei ihnen eine analoge Anwendung.

Die künstlichen fließenden Gewässer (Kanäle) stehen im Eigentum dessen, der sie angelegt hat. Dies kann ein Privatgrundeigentümer sein, der sie auf seinem eigenen Grund und Boden hergestellt hat, oder der Staat, ein Kommunalverband, eine Aktiengesellschaft, welche die zur Herstellung erforderlichen Grundstücke im Wege des Kaufes oder der Enteignung erworben haben. Der Hauptzweck dieser künstlichen Wasserstraßen ist die Vermittlung des Schiffahrtsverkehrs.

III. Die Maßregeln der öffentlichen Verwaltung erstrecken sich:

a) auf die Wassernutzung,
b) auf den Wasserschutz.

Die Ausführung dieser Maßregeln erfolgt durch die Organe der öffentlichen Verwaltung unter Heranziehung der Interessenten und durch korporativ organisierte Verbände der beteiligten Grundbesitzer unter staatlicher Aufsicht. Sie sollen eine möglichst weitgehende Ausnützung der Gewässer unter richtiger Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen ermöglichen und den nachteiligen Wirkungen ungebändigter Wassermassen vorbeugen.

Die Organisation der Behörden, ihre Zuständigkeit und das Verfahren ist durch die Wassergesetze geregelt[20].

Korporative Genossenschaften bestanden schon seit alter Zeit für die Unterhaltung der Deiche[21]. Im 19. Jahrhundert sind sie namentlich für die Zwecke der Entwässerung und Bewässerung in das Leben gerufen. Die älteren gesetzlichen Bestimmungen beziehen sich meist nur auf diese beiden Arten von Genossenschaften. In neuerer Zeit wurden unter dem Einfluß der französischen und preußischen Gesetzgebung allgemeinere Bestimmungen über Wassergenossenschaften getroffen. Diese Genossenschaften zerfallen namentlich nach preußischem und französischem Recht in freie (associations libres) und öffentliche (associations autorisées). Die freien Genossenschaften, die keine große Bedeutung erlangt haben, werden durch Vertrag der Beteiligten gebildet. Sie haben den Charakter privatrechtlicher Korporationen und besitzen keinerlei obrigkeitliche Befugnisse. Die Darstellung ihrer Rechtsverhältnisse

---

[20] Die neuere Gesetzgebung hat für eine weitgehende Heranziehung der Interessenten Sorge getragen. Ihnen ist namentlich in den Wasserbeiräten und in den Wasserstraßenbeiräten die Möglichkeit gegeben, gutachtlich gehört zu werden. Das preußische Landeswasseramt setzt sich aus richterlichen Mitgliedern und aus Laien zusammen. — Zur Eintragung der bezüglich der öffentlichen Gewässer bestehenden Rechtsverhältnisse sind Wasserrechtsbücher zu führen.

[21] Über die Deichverbände vgl. § 100.

gehört dem Privatrecht an, eine Einwirkung der Regierung auf sie besteht nur in dem Umfange, in dem eine solche gegenüber allen privatrechtlichen Korporationen stattfindet. Die öffentlichen Genossenschaften dagegen werden durch einen Beschluß der staatlichen Behörde, also durch einen rechtsbegründenden Verwaltungsakt, in das Leben gerufen[22]. Sie haben gegenüber ihren Angehörigen obrigkeitliche Befugnisse, namentlich kann der Vorstand Anordnungen gegen einzelne Mitglieder der Genossenschaft durch Androhung von Geldstrafen erzwingen oder die von ihnen zu prästierenden Leistungen auf ihre Kosten durch andere Personen ausführen lassen; Beiträge und Strafen werden im Wege der administrativen Exekution beigetrieben. Anderseits unterliegen die öffentlichen Genossenschaften einer eingehenden Aufsicht des Staates. Die öffentlichen Genossenschaften[23] sind nicht identisch mit Zwangsgenossenschaften; vielmehr bestehen sie, ebenso wie die freien Genossenschaften, regelmäßig aus freiwillig zusammentretenden Personen; nur zum Zweck von Bewässerungen und Entwässerungen ist eine zwangsweise Bildung zulässig, wenn die Mehrheit der Interessenten es wünscht, wenn es im öffentlichen Interesse liegt oder wenn der Zweck auf andere Weise nicht erreicht werden kann.

1. Wassernutzung[1].

§ 99.

Die öffentlichen Gewässer stehen im Gemeingebrauch[2], gleichgültig in wessen Eigentum sie stehen. Der Gemeingebrauch erstreckt sich auf die Wasserwelle und auf das Bett. Die anliegenden Grundeigentümer haben keinerlei rechtliche Vorzüge hinsichtlich der Benutzung; dagegen sind sie tatsächlich allerdings in der Lage, so weit ihre Grundstücke reichen, die allgemeine Benutzung unmöglich zu machen, indem sie anderen Personen die Betretung untersagen. Allgemein freigegeben ist die Benutzung der öffentlichen Gewässer zur Schiffahrt, Flößerei mit verbundenen Hölzern, Trinken, Schöpfen, Baden, Viehtränken, während die Entnahme von Sand, Kies, Eis usw. aus dem Fluß teils freigegeben, teils von einer Erlaubnis abhängig

---

[22] Die Bestimmungen über die Wassergenossenschaften sind enthalten in den Wassergesetzen. — Schenkel, Art. Wassergenossenschaften, R.L. 3, 1257; Hermes, Art. Wassergenossenschaften, W.[1] 2, 868; Anschütz, Art. Wassergenossenschaften, H.d.St.[3] 8, 615; Rosin, Öffentliche Genossenschaften S. 79. — Sehling, Die preußischen Wassergenossenschaften, 1912; Bochalli, Wassergenossenschaften nach dem neuen preußischen Wassergesetze, 1919.

[23] Wassergenossenschaften können auch errichtet werden zur Reinhaltung der Gewässer, zur Entwässerung von Mooren, zur Anlegung von Stauanlagen, Talsperren, Sammelbecken u. dgl. — Die Wassergenossenschaften können ihre Aufgaben mit Zwangsgewalt durchführen. Vgl. Fleiner[3] S. 348.

[1] Schenkel, Art. Wasserbenutzung, R.L. 3, 1243.

[2] Fleiner[3] S. 346; Schoen, Enzyklop.[7] 4, 286. — Über den gesteigerten Gemeingebrauch an öffentlichen Gewässern vgl. Fleiner[3] S. 353[44]; Die Grenze zwischen gesteigertem Gemeingebrauch und der Sondernutzung ist schwankend und flüssig. Auch verschiebt sie sich von Staat zu Staat. — Über Sondernutzungsrechte vgl. Fleiner[3] S. 354.

gemacht wird. Andere Benutzungsarten erfordern meist eine behördliche Genehmigung.

Die Privatgewässer unterliegen der Nutzung der anliegenden Grundeigentümer. So weit diese Nutzung sich auf das Flußbett erstreckt, erscheint sie als Ausfluß des Eigentums[3]. Dagegen ist das fließende Wasser auch in den Privatflüssen ein Gemeingut Aller; die angrenzenden Ufereigentümer besitzen das Recht der Nutzung, so weit ihre Grundstücke reichen; an öffentlichen Wegen, Plätzen usw. steht dagegen die Nutzung jedermann frei.

Die Nutzungen an den Gewässern unterliegen aber mannigfachen Beschränkungen. Diese Beschränkungen beruhen darauf, daß dem Recht des Einzelnen auf Benutzung des Wassers Berechtigungen anderer Privatpersonen gegenüberstehen, oder sie sind im öffentlichen Interesse eingeführt. Bei jenen handelt es sich darum, zwei Privatrechtskreise gegen einander abzugrenzen, die entgegenstehenden Berechtigungen können nur von den berechtigten Privatpersonen geltend gemacht und von diesen durch Verzicht aufgegeben werden. Die Geltendmachung hat im Wege des Zivilprozesses zu erfolgen. Den Inbegriff der im öffentlichen Interesse eingeführten Beschränkungen pflegt man als Wasserpolizeirecht[3] zu bezeichnen. Die Sorge für Aufrechterhaltung der wasserpolizeilichen Vorschriften steht den Verwaltungsbehörden zu, deren Übertretung ist mit öffentlicher Strafe bedroht, ein Verzicht auf sie ist nicht zulässig. Streitigkeiten über die Zulässigkeit wasserpolizeilicher Beschränkungen sind im Verwaltungswege oder im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zu erledigen.

Die Beschränkungen haben zum Teil den Zweck, Verunreinigungen und Verschlechterungen des Wassers durch Einleitung der Abwässer zu verhindern[4]. Dahin gehören z. B. die Bestimmungen gegen das Flachs- und Hanfrösten und gegen die Abführung von schädlichen Stoffen, namentlich aus Walkereien, Gerbereien, Färbereien und anderen gewerblichen Betrieben in das Wasser. Die Abwässer der Kaliwerke und chemischer Fabriken bereiten der Verwaltung große Schwierigkeiten. Zum anderen Teil sind sie gegen die übermäßige Benutzung des Wassers durch einen einzelnen Berechtigten und gegen die mit der Wasserbenutzung verbundenen Gefahren gerichtet. Diesem Zwecke dienen die Vorschriften über Stauwerke und Bewässerungen, insbesondere das Verbot der Rückstau des Wassers über das eigene Grundstück und der völligen Ableitung des Flusses.

Die Beschränkungen bestehen darin, daß gewisse Benutzungsarten des Wassers verboten sind, oder darin, daß für gewisse

---

[3] Schenkel, Art. Wasserpolizei, R.L. 3, 1266 bezeichnet als Wasserpolizei im weiteren Sinne die Gesamtheit der Maßregeln, die von den Verwaltungsbehörden auf Grund des öffentlichen Rechts, im Interesse des Wasserschutzes und der Wasserbenutzung ins Werk gesetzt werden. Das Recht der Wasserpolizei in diesem Sinne ist identisch mit dem öffentlichen Wasserrecht, umfaßt auch die der Staatsverwaltung hinsichtlich der Schiffahrt, Flößerei und Fischerei zustehenden Aufsichtsbefugnisse.

[4] Hermes-Holtz, Art. Gewässerunterhaltung, W.[2] 2, 230; Kloeß, Art. Gewässerreinhaltung, W.[2] 2, 234.

Benutzungsarten eine obrigkeitliche Erlaubnis erfordert wird. Die Verbote beruhen auf allgemeinen gesetzlichen Vorschriften und auf Anordnungen, welche die Polizeibehörde im einzelnen Falle zu erlassen befugt ist. Polizeiliche Genehmigungen für die Benutzung der Flüsse kommen in den einzelnen deutschen Staaten in sehr verschiedenem Umfange vor. Während die ältere Gesetzgebung, insbesondere die preußische, Genehmigungen wesentlich nur für öffentliche Flüsse kennt, hat die neuere den Grundsatz der Genehmigung mehr und mehr auch auf die Privatflüsse ausgedehnt. Namentlich lassen die Gesetze, welche den Unterschied von öffentlichen und Privatflüssen gänzlich aufgegeben haben, die Genehmigungspflicht in sehr ausgedehntem Maße eintreten. Genehmigungspflichtige Benutzungsarten sind die Ableitung des Wassers, die Anlage von Stauwerken, von Wasch- und Badehäusern, von Brücken und Fähren, sowie das Flößen mit unverbundenen Hölzern[5].

Einer eingehenden Betrachtung bedürfen die Grundsätze über Stauwerke, sowie über Be- und Entwässerungen.

1. Stauwerke[6].

Stauwerke sind Anlagen in einem Gewässer, durch welche das Wasser in seinem natürlichen Laufe gehemmt wird. Ihr Zweck ist, entweder einen höheren Wasserstand oder eine stärkere Wasserkraft zu erzeugen — neuerdings haben die Talsperren eine große Bedeutung gewonnen — oder dem Wasser einen anderen Abfluß zu geben. Die Reichsgewerbeordnung unterwirft alle Stauanlagen für Wassertriebwerke einer Genehmigungspflicht[7]. Für die übrigen Stauwerke sind die Vorschriften der Landesgesetze maßgebend. Auch diese verlangen eine Genehmigung, und zwar für Stauwerke an öffentlichen Flüssen überall, meist aber auch für solche an Privatflüssen. Bei letzteren ist außer der behördlichen Erlaubnis auch die Einwilligung des Flußeigentümers erforderlich, sofern die Anlage nicht von diesem selbst ausgeht, während für öffentliche Flüsse die polizeiliche Genehmigung genügt. Die Stauanlagen sind mit dem Merkpfahl (Eichpfahl, Staumarke, Stauziel, Pegel) zu versehen, welcher den höchsten zulässigen Wasserstand bezeichnet. Die Setzung der Merkmale ist eine Verwaltungsverfügung, welche die Höhe bestimmt, bis zu der der Stauberechtigte stauen darf. Sie kann einen doppelten Zweck verfolgen. Entweder soll dadurch im öffentlichen Interesse verboten werden, über eine gewisse Höhe zu stauen, dann hat die Verfügung einen polizeilichen Charakter. Oder die Setzung hat den Zweck, die Rechte des Stauberechtigten gegenüber anderen

---

[5] Über die Zwangsbefugnisse, die den abseits von einem öffentlichen Gewässer Wohnenden verliehen werden können, damit sie die vorgelagerten Grundstücke zur Errichtung von Wasserbenutzungsanlagen benützen können, vgl. Fleiner[3] S. 348.

[6] O. Mayer, Art. Stauanlagen, W.[1] 2, 589.

[7] Gew.O. § 16. Vgl. oben S. 276. — Nelken, Art. Gewerbliche Anlagen, W.[2] 2, 248. — Nach dem preuß. Wass.G. §§ 46 ff. können außerdem durch Verleihung Rechte am Wasser erworben werden. — Über den Unterschied zwischen Gestattung, Genehmigung und Verleihung vgl. Baumert, Leitfaden des preuß. Wasserrechts (1914) S. 73.

Nutzungsberechtigten am Wasser abzugrenzen. Dies ist wieder in zweifacher Weise möglich. Entweder die Rechte stehen noch nicht fest, dann werden sie erst durch die Setzung des Eichpfahls festgestellt; diese ist ein rechtsbegründender Verwaltungsakt. Oder die Rechte bestehen bereits und durch die Setzung des Eichpfahls sollen sie äußerlich fixiert werden, dann hat letztere lediglich den Charakter einer öffentlichen Beurkundung[8]. Staut der Stauberechtigte höher als er nach dem Eichpfahl zu tun berechtigt ist, so verwirkt er Strafe und ist verpflichtet, den dadurch entstandenen Schaden zu ersetzen. Die Polizeibehörde hat außerdem das Recht, die Stauvorrichtungen zwangsweise zu entfernen. Auf dem Merkpfahle kann auch, wenn dem Stauberechtigten die Verpflichtung obliegt, das Wasser auf einer gewissen Höhe zu erhalten, zugleich der niedrigste zulässige Wasserstand angegeben sein. In diesem Falle enthält die Setzung des Merkpfahls zugleich ein polizeiliches Gebot, das Wasser bis zu einer gewissen Höhe zu stauen.

2. Bewässerungen und Entwässerungen[9].

Bewässerungen sind Ableitungen des Wassers aus fließenden Gewässern, um den anliegenden Grundstücken im Interesse ihrer Kulturfähigkeit die notwendige Feuchtigkeit zu verschaffen. Zur Herstellung einer Bewässerungsanlage ist jedermann berechtigt, der Eigentum oder ein dingliches Nutzungsrecht an dem zu bewässernden Grundstück hat und ein Recht auf Benutzung des Wassers besitzt. Durch die Bewässerungsanlagen dürfen indessen die Rechte anderer Nutzungsberechtigten am Wasser nicht beeinträchtigt werden; sofern dies der Fall sein würde, haben dieselben die Befugnis, gegen die Anlage Widerspruch zu erheben. Im Interesse der Landeskultur kann aber die Anlage auch trotz eines derartigen Widerspruches durchgeführt werden; die benachbarten Grundbesitzer können außerdem zwangsweise angehalten werden, die Leitung des Wassers durch ihr Grundstück zu gestatten. In diesen Fällen ist jedoch der Unternehmer der Bewässerungsanlagen verpflichtet, den Widerspruchsberechtigten oder anliegenden Grundeigentümern volle Entschädigung zu gewähren. Es findet hier also eine zwangsweise Enteignung statt, die im Falle der Beseitigung von Widerspruchsrechten die Entziehung eines Rechtes, bei der Begründung der Befugnis, Wasser durch fremde Grundstücke zu leiten, die Begründung einer Servitut zum Gegenstande hat.

Wegen der allgemeinen Landeskulturinteressen, die mit der Anlage von Bewässerungen verbunden sind, und wegen der Möglichkeit, daß durch derartige Anlagen Rechte dritter Personen beeinträchtigt werden, ist für die Durchführung derselben eine Mitwirkung der Verwaltungsbehörden vorgeschrieben. Entweder wird für

---

[8] Kormann, Die Merkpfahlsetzung im Gebiete des Vorflutediktes, Verw.-Arch. (1912) 20, 222.

[9] Schenkel, Art. Bewässerungsanlagen R.L. 1, 350; Gierke, Art. Entwässerungsanlagen R.L. 1, 695; Anschütz, Art. Bewässerung und Bewässerungsrecht H.d.St.[3] 2, 1008; Frank-Anschütz, Art. Entwässerung und Entwässerungsrecht H.d.St.[3] 3, 993; Hermes-Holtz, Art. Bewässerung und Entwässerung W.[2] 1, 445.

die Herstellung jeder Bewässerungsanlage eine vorherige Genehmigung erfordert; dies ist regelmäßig bei öffentlichen Flüssen, vielfach jedoch auch bei Privatflüssen der Fall. Oder der Polizeibehörde ist nur das Recht vorbehalten, im Interesse der allgemeinen Benutzung des Flusses, namentlich im Interesse der Schiffahrt, eine derartige Anlage zu untersagen oder zu beschränken. Oder endlich der Unternehmer kann die Vermittlung der Verwaltung in Anspruch nehmen, um durch ein Aufgebots- und Präklusionsverfahren die widerspruchs- und entschädigungsberechtigten Personen und die Höhe ihrer Entschädigungen feststellen zu lassen.

Entwässerungen sind Ableitungen des Wassers aus Grundstücken in fließende Gewässer, welche den Zweck haben, ersteren die überschüssige Feuchtigkeit zu entziehen. Sie erfolgen in offenen Abzugsgräben oder in verdeckten Röhren (Drains). Jeder unmittelbare Ufereigentümer ist zur Ableitung des Wassers von seinem Grundstück in den Fluß ohne weiteres befugt. Ist dagegen das zu entwässernde Grundstück durch andere Grundstücke von dem Flusse getrennt, so hat zunächst der tiefer liegende Eigentümer die Vorflut zu gestatten, d. h. das Wasser des höher liegenden aufzunehmen [10]. Dagegen ist er kraft allgemeiner Rechtsgrundsätze nicht verpflichtet, auf seinem Grundstück die Herstellung künstlicher Anlagen zum Zweck der Ableitung des Wassers von dem höheren Grundstück zu gestatten. Es kann jedoch durch Verwaltungsverfügung dem höher gelegenen Grundeigentümer die Befugnis zur Errichtung derartiger Abflüsse auf fremdem Grundeigentum gegen die Verpflichtung, den Eigentümer des davon betroffenen Grundstücks zu entschädigen, beigelegt werden. Das Verfahren hat den Charakter eines Enteignungsverfahrens, durch das eine Servitut begründet wird.

Bewässerungen und Entwässerungen sind aber mit Aussicht auf Erfolg häufig nur dann zu unternehmen, wenn sie sich auf eine Reihe zusammenhängender Grundstücke erstrecken. In diesem Falle werden die Eigentümer der beteiligten Grundstücke zu einer Genossenschaft vereinigt. Derartige Genossenschaften können sich durch freie Übereinkunft der Interessenten bilden; sie können aber auch auf den Antrag eines Teiles der beteiligten Grundbesitzer gegen den Widerspruch der übrigen zwangsweise durch Verwaltungsverfügung geschaffen werden. Der Bildung solcher Zwangsgenossenschaften geht ein Aufgebotsverfahren und eine kontradiktorische Verhandlung voraus. Sie sind mit öffentlich rechtlichen Befugnissen ausgestattet. Sie haben die Verpflichtung, benachbarte Grundbesitzer aufzunehmen, wenn deren Grundstücke ihre Bewässerung oder Entwässerung am zweckmäßigsten durch Aufnahme in die Genossenschaft erhalten können und diese mit den allgemeinen Zwecken der letzteren vereinbar ist. Anderseits können einzelne Mitglieder der Genossenschaft auch gegen den Willen der Mehrheit aus derselben ausscheiden, wenn ihre Grundstücke die notwendige Bewässerung oder Entwässerung durch die Anlagen der Genossenschaft nicht erhalten oder anderweitig besser erhalten können.

---

[10] Schenkel, Art. Vorflut R.L. 8, 1170; Hermes, Art. Vorflut W.[1] 2, 845; Anschütz, Art. Vorflut H.d.St.[3] 8, 514.

2. Wasserschutz [1].

§ 100.

Der Wasserschutz bezweckt, Beeinträchtigungen der durch die Gewässer gefährdeten Grundstücke vorzubeugen. Ihm dient in erster Linie die Instandhaltung der Gewässer, insbesondere ihre Räumung und die Anlage von Wasserbauten. Unter Räumung versteht man die Beseitigung von Hindernissen, die den regelrechten Ablauf des Wassers stören können. Die Korrektionsarbeiten (Regulierungen) zur Verbesserung der Gewässer als Wasserstraßen dienen auch dem Wasserschutz. Wasserbauten können im Fluß oder an den Ufern zu ihrer Befestigung angelegt werden (Wehre, Buhnen, Zeilen, Faschinen). Anlagen Privater am oder im Wasser, die der staatlichen Genehmigung und Aufsicht unterliegen, dürfen gegen Hochwasser nur so geschützt werden, daß öffentliche oder andere private Interessen nicht geschädigt werden.

Die Räumung der Gewässer und Befestigung der Ufer liegt entweder den anliegenden Ufereigentümern oder den Gemeinden und Kreisen, bei öffentlichen Flüssen, namentlich soweit das Interesse der Schiffahrt in Frage kommt, auch dem Staate [2] ob. Für kleinere Flüsse, bei denen die Gefahr einer bedeutenderen Überschwemmung nicht vorliegt, genügen diese Einrichtungen. Da, wo größere Gefahr von Überschwemmung besteht, wird die Errichtung besonderer Anlagen, sogenannter Deiche, erforderlich [3].

Deiche sind künstliche Erderhöhungen, welche den Zweck haben, die dem Meere oder anderen Gewässern nahe gelegenen Ländereien vor Überschwemmungen zu schützen. Die Errichtung von Deichen kann durch den einzelnen Grundeigentümer erfolgen, dessen Grundstücke der Wassergefahr ausgesetzt sind. Derartige Deiche bilden einen Bestandteil des Privatvermögens des betreffenden Grundeigentümers: wegen der Bedeutung, die sie für die benachbarten Grundstücke haben, sind aber die privatrechtlichen Befugnisse vielfach beschränkt worden. Sowohl für die Anlegung als für die Veränderung und die Wegräumung der Deiche wird eine Genehmigung der Regierung erfordert [4]. Letztere hat auch das Recht,

---

[1] Loening §§ 178. 179. — Anschütz, Art. Deichwesen H.d.St.[3] 3, 462; Hermes-Holtz, Art. Deichwesen W.[2] 1, 550. — J. Gierke, Geschichte des deutschen Deichrechts (1901) Bd. 1.

[2] Der Wasserschutz ist für Preußen jetzt einheitlich geregelt durch das Wass.G. §§ 284—323 (Verhütung von Hochwassergefahr, früher geregelt durch das G. zur Verhütung von Hochwassergefahren vom 16. Aug. 1905 und das G. über das Deichwesen vom 28. Jan. 1848. — Besondere Vorschriften für die Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein Wass.G. §§ 323—329).

[3] Das Flußbett und die anliegenden Grundstücke können nicht nach Belieben verwertet werden, sondern sie unterliegen polizeilichen Beschränkungen im Interesse einer zweckmäßigen Ableitung des Hochwassers. Erhöhungen oder Vertiefungen, Errichtung oder Beseitigung baulicher Anlagen und Anpflanzungen dürfen nicht ohne polizeiliche Genehmigung erfolgen.

[4] Die Bepflanzung der Deiche unterliegt weitgehenden Beschränkungen. In der Regel dienen sie nur der Grasnutzung, zu beiden Seiten der Deiche sind Schutzstreifen freizulassen.

den Besitzer eines solchen Deiches, bei Zerstörung desselben, zur Wiederherstellung nötigenfalls zwangsweise anzuhalten.

Die Errichtung der Deiche liegt in der Regel den Deichgenossenschaften oder Deichverbänden (Deichachten, Kooge) ob. Diese sind öffentlich rechtliche Korporationen. Sie werden zwangsweise, auch gegen den Willen der Beteiligten, durch Verwaltungsanordnung gebildet und besitzen ihren Mitgliedern gegenüber obrigkeitliche Befugnisse.

Als Organe der Deichverbände fungieren die Versammlung der Deichgenossen, ein Ausschuß dieser Versammlung (der sogenannte Deichausschuß oder das Deichamt), der Vorsteher des Deichverbandes (Deichgraf, Deichhauptmann) und die Deichgeschworenen oder Deichschöffen, welchen die Aufsicht über die einzelnen Strecken der Deiche obliegt[5].

Die Deichlast, d. h. die Verpflichtung zur Unterhaltung der Deiche, ruht auf den unter dem Schutze der Deiche liegenden Grundstücken. Verpflichtete Subjekte sind die jeweiligen Eigentümer oder die Personen, denen dingliche Nutzungsrechte daran zusteben. Das ältere System der Verteidigung dieser Last war das der sogenannten Pfanddeichung, d. h. jedem Genossen wurde ein bestimmter Teil des Deiches, ein sogenanntes Pfand, zur Unterhaltung zugewiesen. Dieses kommt jetzt nur noch sehr vereinzelt vor. Die regelmäßige Form ist die der Kommundeichung. Nach dieser wird diese gesamte Deichlast von allen Genossen gemeinsam getragen, die Deiche auf Kosten des Deichverbandes hergestellt und von den einzelnen Mitgliedern entsprechende Geldbeiträge erhoben. Ein vermittelndes System ist das der Deichung nach Schlägen oder Zügen, d. h. die Verteilung der Deichlast unter die Genossen nach Bezirken.

Die Verteilung der Last geschieht mit Rücksicht auf Umfang und Beschaffenheit der zu schützenden Ländereien. Zur Aufzeichnung der deichpflichtigen Grundstücke und der auf denselben ruhenden Lasten dienen sogenannte Deichrollen oder Deichkataster.

Die Deichlast hatte früher den Charakter einer korporativen Verbindlichkeit. Die Versäumnis der Deichpflicht bewirkte den Verlust des Landes („wer nicht kann deichen, der muß weichen"). Jeder Grundeigentümer hatte aber das Recht, durch Einstecken eines Spatens sein Land aufzugeben und sich dadurch der Deichlast zu entziehen, das aufgegebene Land konnte von jedermann gegen Übernahme der Deichpflicht okkupiert werden (sogenanntes Spatenrecht). Durch die neueren Gesetze ist das Spatenrecht beseitigt. Die Deichlast hat, nachdem das ganze Deichwesen zu einer staatlichen Angelegenheit geworden ist, den Charakter einer staatsbürgerlichen Pflicht angenommen, deren zwangsweise Realisierung im Wege der administrativen Exekution erfolgt.

---

[5] Um unerwarteten Gefahren vorbeugen zu können, ist ein zweckentsprechender Nachrichten- und Hilfsdienst einzurichten, der nach Art der Feuerwehren organisiert ist. — Vgl. auch R.Str.G.B. § 360 Ziff. 10.

3. Verkehr auf den Wasserstraßen.

I. Binnenschiffahrt[1].

§ 101.

Die Befreiung der Flußschiffahrt von früheren Beschränkungen ist im Laufe des 19. Jahrhunderts erfolgt[2]. Den Anfangspunkt der Entwicklung bilden die Bestimmungen über die Rheinschiffahrt, die in dem Reichsdeputationshauptschluß von 1803[3] enthalten sind. Durch diese wurden die bisherigen Rheinzölle einzelner Territorialherren und Städte aufgehoben und ein einziger Rheinschiffahrtsoktroi eingeführt, der gemeinschaftlich von Frankreich und dem Deutschen Reiche erhoben werden sollte. Allgemeinere Grundsätze für alle mehreren Staaten gemeinschaftlichen Flüsse stellte die Wiener Kongreßakte auf[4]. Auf diesen gemeinschaftlichen Flüssen sollte die Schiffahrt ganz frei, d. h. allen Schiffen gestattet sein, Flußpolizei und Schiffahrtsabgaben sollten einheitlich geregelt, neue Stapel- und Umschlagsrechte nicht errichtet und die bestehenden nur insoweit aufrechterhalten werden, als sie für Schiffahrt und Handel im allgemeinen als vorteilhaft erschienen, ohne Rücksicht auf das lokale Interesse einzelner Plätze. Die weitere Regelung war speziellen Verträgen der beteiligten Staaten überlassen. Im Anschluß an die Vorschriften der Wiener Kongreßakte sind über die Verhältnisse der bedeutenderen deutschen Flüsse namentlich des Rheins[5], der Elbe[6], der Weser[7] und der Donau[8], Verträge unter den Uferstaaten abgeschlossen worden. Durch diese ist eine Aufhebung der Flußzölle und der Stapel- und Umschlagsrechte bewirkt worden[9]. Auch die Verhältnisse der Binnenseen, sofern sie das Gebiet mehrerer Staaten berühren, sind Gegenstand internationaler Regelung geworden[10].

---

[1] O. Mayer, Art. Binnenschiffahrt W.[2] 1, 485; Sartorius, Art. Binnenschiffahrt (Verwaltungsrecht) H.d.St.[3] 3, 18. — Ritter, Art. Schiffahrt W.[2] 8, 348.

[2] Rechtsentwicklung vgl. § 98.

[3] R.D.H. Schl. § 59.

[4] W.K.A. Art. 108—117.

[5] Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831. Revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Okt. 1868. — Mallinckrodt, Art. Rheinschiffahrt W.[2] 8, 314.

[6] Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821. Additionalakte vom 13. April 1844.

[7] Weserschiffahrtsakte vom 22. Nov. 1823. Additionalakte vom 9. Sept. 1857. Außerdem Abänderungen durch Schlußprotokolle vom 21. Dez. 1825, 16. Aug. 1839, 7. Okt. 1861.

[8] Pariser Frieden vom 30. März 1856. Donauschiffahrtsakte vom 7. Nov. 1857 (Martens, Nouveau recueil général des traités XVI, T. 2, S. 75 ff.). Jellinek, Art. Donauschiffahrt H.d.St.[3] 3, 549.

[9] Die Aufhebung der Stapel- und Umschlagsrechte ist für Rhein, Elbe und Weser durch die älteren der in Nr. 5—7 erwähnten Vereinbarungen, für die Donau, soweit solche noch bestanden, durch D.Sch.A. Art. 3 erfolgt. Dagegen ist die Beseitigung der Flußzölle erst ein Resultat späterer Entwicklung. Die Aufhebung der Rheinzölle hat durch die Rh.Sch.Akte vom 17. Okt. 1868, die der Elbzölle durch ein G. des Norddeutschen Bundes vom 11. Juni 1870 und einen Vertrag mit Österreich vom 22. Juni 1870, die der Weserzölle durch Verträge vom 26. Jan. 1856 und 14. Dez. 1865, die der Donauzölle durch D.Sch.A. Art. 37 stattgefunden.

[10] Erwähnenswert in dieser Beziehung ist die internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee nach den Verträgen der Uferstaaten vom

Die gemeinsamen Flüsse, über die internationale Vereinbarungen stattgefunden haben, werden als konventionelle, Flüsse, die nur das Gebiet eines Staates berühren, im Gegensatz dazu als private bezeichnet. Auf den letzteren ist die Befreiung der Flußschiffahrt von den vorher erwähnten Beschränkungen durch Gesetze der betreffenden Staaten erfolgt[11].

Die Verfassung des Deutschen Reiches hat in ihrer ursprünglichen Regelung den Schiffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen, den Zustand der letzteren, sowie die Fluß- und sonstigen Wasserzölle für einen Gegenstand der Reichsgesetzgebung erklärt[12]. Sie schreibt außerdem vor, daß auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten die Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt werden müssen[13]. Sie beseitigte endlich alle Abgaben für die Befahrung natürlicher Wasserstraßen und läßt auch solche für die Befahrung künstlicher Wasserstraßen und für die Benutzung besonderer Anstalten auf den natürlichen Wasserstraßen nur in beschränktem Umfange zu[14].

Das Reichsgesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 (R.G.Bl. S. 1137) änderte die Reichsverfassung ab[15] und bestimmte: Auf natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für solche Anstalten (Werke und Einrichtungen) erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Die Höhe der Abgaben darf bei staatlichen und kommunalen Anstalten die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Die Herstellungs- und Unterhaltskosten, die nicht nur zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke und Interessen bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen Anteil durch Schiffahrtsabgaben aufgebracht werden. Als Kosten der Herstellung gelten die Zinsen und Tilgungsbeträge für die aufgewendeten Kapitalien. Diese Vorschriften finden auch Anwendung auf die Abgaben, die für künstliche Wasserstraßen und für Anstalten an solchen sowie in Häfen erhoben werden. Der Bemessung von Befahrungsabgaben können im Bereiche der Binnenschiffahrt die Gesamtkosten

---

22. Sept. 1867 und vom 8. April 1899 (Bad. Ges. u. Verordnungs-Bl. 1899) S. 441). Abgedruckt bei v. Rohland, Völkerrechtsquellen[2] 1908 Nr. 19. Weitere Literatur bei Rehm, Art. Bodensee H.d.St.[3] 8. 111, Rettich, Die völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees. 1884, S. 147 ff.

[11] In Preußen hielt beispielsweise die V. vom 26. Mai 1818 §§ 17—19, die im übrigen alle Staats-, Kommunal- und Privatbinnenzölle beseitigte, doch die Rhein-, Elb- und Wasserzölle, sowie alle andern wohlbegründeten Erhebungen für Unterhaltung der Stromschiffahrt und der besonderen Anstalten aufrecht. Ihre Aufhebung ist aber im Laufe der 60er Jahre durch eine Reihe von Gesetzen für die einzelnen Flüsse erfolgt. Vgl. v. Roenne, preuß. Staatsr. 4, § 372. In Elsaß-Lothr. wurden die Binnenschiffahrtsabgaben durch G. vom 29. Jan. 1873 beseitigt.

[12] R.Verf. Art. 4 Nr. 9.

[13] R.Verf. Art. 54.

[14] R.Verf. Art. 54.

[15] Vgl. auch das preuß. Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905.

für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Wassernetz zugrunde gelegt werden. Auf die Flößerei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als sie auf schiffbaren Wasserstraßen betrieben wird.

Zur Aufbringung der Mittel bilden in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe die beteiligten Staaten je einen Stromverband zur Herstellung und Unterhaltung der gesetzlich bestimmten Anstalten. Die Verwaltung erfolgt durch Verwaltungsausschüsse, die sich aus Vertretern der Staaten zusammensetzen; ihnen stehen Strombeiräte zur Seite, die aus den am Anbau der natürlichen Wasserstraßen und am Schiffsverkehr der einzelnen Stromhauverbände beteiligten Kreisen nach Maßgabe ihres Interesses zu wählen sind, und zwar durch die berufenen Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft, die Hafenstädte und die Organisationen der Schiffahrttreibenden. Die Erhebung der Abgaben erfolgt nach einheitlichen Tarifen.

Die Erhebung der Abgaben auf dem Rhein und auf der Elbe kann erst erfolgen, wenn eine Vereinbarung mit den nicht deutschen Anliegestaaten erfolgt ist.

Nach deutschem Schiffahrtsrecht werden demnach auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen Deutschlands alle deutschen Schiffe gleichmäßig zur Schiffahrt zugelassen. Als deutsche Schiffe sind die anzusehen, welche sich im Eigentum von Reichsangehörigen oder von Korporationen, die ihren Sitz im Reichsgebiet haben, befinden. Da das Recht der Zulassung reichsverfassungsmäßig garantiert ist, so kann wegen deren Verletzung Beschwerde bei den Reichsorganen erhoben werden. In bezug auf die Zulassung außerdeutscher Schiffe entscheiden die für die einzelnen Binnengewässer bestehenden Vorschriften. Einige Wasserstraßen sind den Schiffen aller Nationen geöffnet[16]. Auf andern ist nur die Schiffahrt von den Uferplätzen in das Meer und aus dem Meer zu den Uferplätzen völlig frei gegeben, während für die Schiffahrt von einem Uferplatze zum andern Vorrechte der Uferstaaten bestehen[17]. Derartige Vorrechte können jedoch durch völkerrechtliche Verträge, die ausländischen Schiffen die gleiche Behandlung mit einheimischen zusichern, aufgehoben oder modifiziert sein. Die Befugnis, auf ausländische Schiffe und deren Ladungen andere oder höhere Abgaben als auf deutsche zu legen, steht keinem Einzelstaate, sondern nur dem Reiche zu[18]. Stapel- und Umschlagsrechte dürfen im Gebiete des Deutschen Reiches nicht errichtet werden[19].

Der Staat sorgt für die im Interesse der Schiffahrt notwendige Beschaffenheit der Flüsse, insbesondere für die Fahrbarkeit

---

[16] z. B. der Rhein (Rev. Rh.Sch.A. Art. 1), von Binnenseen der Bodensee (Int. Sch. u. H.O. Art. 1).

[17] z. B. auf der Elbe, Weser und Donau (E.Sch.Add.A. §§ 1—3. W.Sch.A. § 1. D.Sch.A. Art. 5 u. 8). Soweit diese Bestimmungen Beschränkungen für deutsche Schiffe innerhalb deutschen Gebietes enthalten, sind sie natürlich durch Art. 54 der R.Verf. aufgehoben.

[18] R.Verf Art. 54.

[19] Zollvereinigungsvertrag vom 8. Juli 1867 Art. 24.

der Wasserstraße, die Unterhaltung des Leinpfades[20] und die Errichtung der im Interesse der Schiffahrt notwendigen Anstalten (Häfen, Landungsplätze usw.). Für die Benutzung der letzteren dürfen Abgaben erhoben werden, jedoch nur in einem solchen Betrage, daß sie die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auch in bezug auf diese Abgaben gilt der Grundsatz, daß die Befugnis, fremde Schiffe höher zu belasten als deutsche, lediglich dem Reiche zusteht[21]. Die Sorge für die Schiffbarkeit der Flüsse und die gehörige Beschaffenheit des Leinpfades ist besonderen Beamten anvertraut[22]. Zur Erledigung der gemeinsamen Angelegenheiten bei konventionellen Strömen bestehen besondere, entweder periodisch zusammentretende oder permanente Zentralkommissionen[23].

Die Ausübung der Schiffahrt ist im öffentlichen Interesse Beschränkungen unterworfen, deren Inbegriff man als Schiffahrtspolizeirecht[24] zu bezeichnen pflegt. Die Vorschriften der Schiffahrtspolizei beruhen auf speziellen Ordnungen, die für die einzelnen Flüsse oder Kanäle erlassen sind. Ihre Handhabung liegt zum Teil den ordentlichen Polizeibehörden, zum Teil besonderen Spezialbehörden ob. Einen Teil der Schiffahrtspolizei bildet die Hafenpolizei. Die Maßregeln der Schiffahrtspolizei beziehen sich in erster Linie auf die Zulassung von Schiffen und Schiffspersonal zur Flußschiffahrt. Schiffe, namentlich Dampf- und Segelschiffe, dürfen zur Ausübung der Schiffahrt nur auf Grund eines nach vorausgegangener Prüfung ausgestellten Schiffspatentes oder Schiffsattestes zugelassen werden[25]. Das Schiffspatent hat den Charakter einer polizeilichen Erlaubnis, durch deren Aushändigung der Eigentümer die Befugnis erlangt, das Schiff zur Flußschiffahrt zu benutzen. Der Gewerbebetrieb der Flußschiffer ist nach der Gewerbeordnung nur insoweit Beschränkungen unterworfen, als solche durch Staatsverträge festgestellt sind[26]. Derartige Staatsverträge bestehen aber für alle, mehreren Staaten gemeinsamen, größeren deutschen Flüsse; sie machen die Befugnis zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes von dem Besitz eines Schifferpatentes oder Schiffahrtspatentes abhängig[27]. Die Erteilung eines solchen Patentes

---

[20] Vgl. Loening § 150; O. Mayer, Art. Leinpfad, W.[2] 2, 45.

[21] R.Verf. Art. 54.

[22] Aufseher am Rhein (Rev. Rh.Sch.A. Art. 41 u. 42), an der Donau (D.Sch.A. Art. 37). Flußwarte in Bayern.

[23] Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (Rev. Rh.Sch.A. Art. 43 ff.). Revisionskommissionen für die Elbe (E.Sch.A. Art. 30) und Weser (W.Sch.A. § 54).

[24] Vgl. Sartorius, H.d.St.[3] 8, 23: Das öffentliche Verkehrsrecht der Binnenschiffahrt: die Schiffahrtspolizei beschränkt und überwacht im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit den Gemeingebrauch an öffentlichen Wasserwegen. — Ritter, Art. Schiffahrt, C.: Schiffahrtspolizei, W.[2] 8, 365.

[25] Rev. Rh.Sch.A. Art. 22. E.Sch.Add.A. §§ 10 u. 11. W.Sch.Add.A. Art. IV u. V. D.Sch.A. Art. 11, 14, 15. Sch. u. H.O. für den Bodensee Art. 6—9. Vgl. auch preuß. G. zur Ausführung der Rh.Sch A. vom 17. März 1870, brem. G., die Messung der Flußschiffe betr., vom 12. Jan. 1873.

[26] Gew.O. § 31.

[27] Rev. Rh.Sch.A. Art. 15—21. Vgl. preuß. G. vom 17. März 1870. E.Sch.A. Art. 4 u. ö. Add.A. §§ 12—17. W.Sch.A. § 4. Add.A. Art. VI, VII. Schlußprot.

setzt den Nachweis der Befähigung zur Schiffsführung voraus[28]; sie hat ebenfalls den Charakter einer polizeilichen Konzessionierung. Für Lotsen kann die Notwendigkeit einer Konzessionierung außer durch Staatsvertrag auch durch Landesgesetz vorgeschrieben werden[29]. Anderweite schiffahrtspolizeiliche Funktionen sind die Bestimmung der Häfen und Landungsplätze, die Genehmigung der Fahrpläne bei periodisch wiederkehrenden Fahrten, der Erlaß von Anordnungen über das Verhalten der Schiffe zueinander (Ausweichen, Signale usw.). Die Übertretung der schiffahrtspolizeilichen Vorschriften ist mit Strafe bedroht. Zur Aburteilung dieser Übertretungen bestehen an einzelnen konventionellen Strömen besondere Gerichte[30], denen auch die Entscheidung gewisser mit der Schiffahrt zusammenhängender Zivilstreitigkeiten übertragen ist[31].

Fähren[32] sind Fahrzeuge, die zur Beförderung von Personen und Gütern von einem Ufer auf das andere an einer bestimmten Stelle des Flusses dienen. Die Befugnis, Fähren zu halten, wurde früher vielfach als Regal angesehen. Das Fährregal konnte Privatpersonen gegen Zahlung von Abgaben zur Ausübung übertragen werden und hieß dann Fährgerechtigkeit. Dieser Zustand hat sich auch jetzt noch in manchen Ländern erhalten. In anderen ist das Fährregal beseitigt, das Halten von Fähren aber von einer polizeilichen Konzession abhängig gemacht worden.

II. Flößerei[1].

§ 102.

Über die Flößerei mit verbundenen oder mit unverbundenen Hölzern[2] bestehen verschiedene Rechtsgrundsätze.

1. Die Flößerei mit unverbundenen Hölzern (Wildflößerei, Trift) hatte sich schon früh zu einem Regal, d. h. zu einem ausschließlichen Rechte des Landesherrn und der von ihm zur Ausübung für berechtigt erklärten Personen entwickelt. Diese

---

vom 7. Okt. 1861 Art. 1. D.Sch.A. Art. 11, 16, 17. Sch. u. H.O. für den Bodensee Art. 10.

[28] Gew.O. § 34. — Vgl. § 94[19].

[29] Vgl. § 104[12].

[30] Rheinschiffahrtsgerichte (Rev. Rh.Sch.A. Art. 34 ff.). Elbzollgerichte (E.Sch.Add.A. § 46 ff.) Vgl. R.G.V.G § 14 Nr. 1.

[31] R.G., betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, vom 15. Juni 1895/20. Mai 1898 (R.G.Bl. S. 868) enthält in § 21 Abs. 2 die Bestimmung, daß die Schiffsmannschaft der Gew.O. untersteht. Über die von der Gew.O. abweichenden Bestimmungen dieses Gesetzes vgl. auch Sartorius, Art. Binnenschiffahrt, H.d.St.[3] 3, 28. — Das Binnenschiffahrtsgesetz enthält außerdem Bestimmungen über die Schiffsregister (§§ 119 ff.). Der Bundesrat ist befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu treffen. Für Binnenseen ohne fahrbare Verbindung mit anderen Wasserstraßen ist die Landesregierung zuständig.

[32] O. Mayer, Art. Fähren, W.[2] 1, 750; Stoerk-Loening, Art. Fähren, H.d.St.[3] 4, 15.

[1] O. Mayer, Art. Flößerei, W.[2] 1, 812; Stoerk-Loening, Art. Flößerei, H.d.St.[3] 4, 369.

[2] Vgl. § 98.

Entwicklung war eine naturgemäße, da die gleichzeitige Ausübung der Flößerei mit unverbundenen Hölzern durch mehrere Personen leicht zu Kollisionen führen kann. Infolgedessen hat sich in bezug auf die Flößerei mit unverbundenen Hölzern auch im neueren Rechte das Prinzip der Regalität vielfach erhalten. Andere Gesetzgebungen haben es zwar aufgegeben, für die Benutzung eines Gewässers zur Flößerei dieser Art aber eine staatliche Genehmigung gefordert. In noch anderen Gesetzgebungen ist die Flößerei mit unverbundenen Hölzern völlig frei gegeben und dem Staate nur der Erlaß polizeilicher Vorschriften[3] vorbehalten worden.

2. Die Flößerei mit verbundenen Hölzern (Floßfahrt) hat einen wesentlich anderen Charakter. Sie erscheint, da die aus verbundenen Hölzern bestehenden Flöße die Eigenschaft von Fahrzeugen besitzen, die durch menschliche Kraft gelenkt werden, als eine Art der Schiffahrt. Es sind daher im Zweifel die für die Schiffahrt geltenden Grundsätze auch auf die Floßfahrt anzuwenden[4].

Die Benutzung der flößbaren Ströme zur Floßfahrt steht jedermann frei. Auch die für die Führer von Flößen landesrechtlich vorgeschriebenen Konzessionen sind durch die Reichsgewerbeordnung aufgehoben; nur die durch Staatsverträge getroffenen Anordnungen müssen in analoger Anwendung der für Flußschiffer geltenden Grundsätze als fortbestehend angesehen werden[5].

Auf die flößbaren Gewässer, die nur das Gebiet eines einzigen Staates berühren, erstreckt sich die Kompetenz der Reichsgesetzgebung nicht[6]; für die auf diesen zu erhebenden Abgaben bleiben lediglich die Vorschriften der Landesgesetzgebung maßgebend.

Die Ausübung der Flößerei mit verbundenen Hölzern ist durch landesrechtliche Vorschriften für die einzelnen Flüsse polizeilichen Beschränkungen unterworfen. Diese beziehen sich auf die Be-

---

[3] Die polizeilichen Vorschriften regeln den Umfang, in dem die Ufer und Stauwerke benützt werden dürfen, und bestimmen die Entschädigungen, die dafür zu entrichten sind. Vgl. O. Mayer, W.[2] 1, 813.

[4] Rechtsentwicklung: Von den Juristen der früheren Jahrhunderte wurde das Institut des Flößereiregals häufig auch auf die Flößerei mit verbundenen Hölzern ausgedehnt. Aber das Regalitätsprinzip hat bei dieser niemals die Bedeutung gehabt, ausschließliche Berechtigungen des Staates zu begründen. Es hat nur den Rechtstitel gebildet, kraft dessen die Landesherrn die Ausübung der Floßfahrt von Konzessionen abhängig machten und mit Abgaben belasteten. Soweit diese Abgaben lediglich für Befahrung der Wasserstraße entrichtet wurden, hatten sie den Charakter von Flußzöllen; ihre Erhebung stand den Landesherren und den von ihnen damit beliehenen Gemeinden und Privatpersonen zu. Daneben entwickelten sich jedoch noch andere Abgaben, die an Mühlen- und Wehrbesitzer als Äquivalent für etwaige Beschädigungen der Wehre und das Öffnen der Schleusen zu bezahlen waren.

Das 19. Jahrhundert hatte wie die Flußschiffahrt, so auch die Flößerei von den bisherigen Beschränkungen befreit. Diese Befreiung betrifft sowohl die Konzessionen als die Abgaben.

Das 20. Jahrhundert brachte wieder die Erhebung von Abgaben auf den schiffbaren Wasserstraßen. Vgl. S. 470.

[5] Gew.O. § 31. E.Sch.Add.A. §§ 7, 12—17. W.Sch.Add.A. Art. II, VI, VII.

[6] R.Verf. Art. 4 Nr. 9.

schaffenheit der Flöße, auf das Verhalten der Flößer während der Fahrt und beim Anlanden, auf Anfang und Ende der Floßzeit und andere mit Flößerei zusammenhängende Angelegenheiten.

III. Seeschiffahrt[1].

§ 103.

1. Die Seeschiffahrt untersteht dem Seeprivatrecht, Seerecht im engeren Sinne, und dem Seeverwaltungsrecht, auch als öffentliches Seerecht bezeichnet. Das Seerecht im engeren Sinne ist einheitlich geregelt im vierten Buche des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897. Das Seeverwaltungsrecht beruht auf landesrechtlichen Vorschriften und auf Gesetzen, welche das Deutsche Reich kraft der ihm an verschiedenen Stellen der Reichsverfassung[2] beigelegten Kompetenz erlassen hat. Vereinzelte Vorschriften verwaltungsrechtlicher Natur sind auch im Handelsgesetzbuch enthalten.

Die Gesamtheit der zu einem Staate gehörenden Staats- und Privatschiffe bezeichnet man als Marine. Unter den ersteren bilden die bedeutendste Klasse die Kriegsschiffe, neben ihnen kommen Schiffe für andere Verwaltungszweige, z. B. Zollschiffe, Schiffe für Zwecke der Hafenpolizei, Postschiffe vor. Von den Privatschiffen sind die wichtigsten die Kauffahrteischiffe, d. h. die zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Schiffe, außer diesen gibt es aber auch solche, die lediglich dem persönlichen Gebrauche ihres Eigentümers dienen. Im Anschluß an die beiden Hauptklassen teilt man die Marine eines Landes in Kriegsmarine und Handelsmarine ein. Die Kriegsmarine gehört zur Verwaltung des Heerwesens; die Tätigkeit der inneren Verwaltung bezieht sich lediglich auf die Handelsmarine und die übrigen Privatschiffe, wozu auch die Binnenschiffe gehören, die auf ausländischen Gewässern verkehren[3].

Das Meer ist einer Staatshoheit nicht unterworfen und bildet daher auch an sich keinen Gegenstand staatlicher Verwaltungstätigkeit. Letztere kann sich nur erstrecken auf: 1. die sogenannten Eigengewässer, d. h. die Teile des Meeres, die als Bestandteile des Staatsgebietes gelten, namentlich Häfen und Küstengewässer. Diese gehören ebenso wie das Landgebiet zum Herrschaftsbereiche des betreffenden Staates; seine Autorität erstreckt sich also auf alle Schiffe, die sich daselbst befinden; 2. die nationalen Schiffe,

---

[1] Laband[5] 3, 265; Loening § 147; Zorn[2] 2, 822. — Perels, Das allgemeine und öffentliche Seerecht im Deutschen Reich[2] 1901; Internationales öffentliches Seerecht[2] 1903. — Loening, Art. Seeschiffahrt und Völkerrecht, H.d.St.[3] 7, 279; Lexis, Art. Schiffahrtspolitik, H.d.St.[3] 7, 255; Huldermann, Art. Seeschiffahrt, Handb. d. Politik 2. 309; Ritter, Art. Schiffahrt, W.[2] 8, 348. — Knitschky-Rudorff, Seegesetzgebung des Deutschen Reiches (Text mit Anmerkungen)[5] 1913; Brodmann, Seegesetzgebung[2] 1906.

[2] R.Verf. Art 4 Nr. 7 u. 9 (R.G. vom 3. März 1873) u. Art. 54.

[3] Über die „Verwaltung der Handelsmarine" vgl. Laband[5] 3, 265: Die Handelsmarine ist keine Anstalt des Reiches oder der Einzelstaaten; eine staatliche Verwaltung der Handelsmarine gibt es nicht, also kann es auch keine zentralisierte Reichsverwaltung derselben geben.

welche der Staatsherrschaft nicht bloß innerhalb der Eigengewässer unterworfen sind, sondern es auch dann bleiben, wenn sie sich auf offener See oder in fremden Gewässern und Häfen befinden.

Die Nationalität eines Schiffes wird durch seine Flagge gekennzeichnet[4]. Das Recht, als nationales Schiff eines Staates zu gelten, ist daher gleichbedeutend mit dem Recht, die Flagge des Staates zu führen. Die Nationalität der deutschen Schiffe war vor Gründung des Norddeutschen Bundes die des betreffenden Einzelstaates, sie führten daher auch die Flagge des letzteren. Jetzt bilden sämtliche deutsche Kauffahrteischiffe eine einheitliche Handelsmarine; ihre Nationalität ist die deutsche, sie führen die Reichsflagge[5]. Die Zugehörigkeit eines Schiffes zu einem Einzelstaate hat für den seerechtlichen Verkehr keinerlei Bedeutung mehr.

Das Recht der Flaggenführung ist durch reichsgesetzliche Vorschriften geregelt worden[6]. Die Reichsflagge dürfen führen: 1. die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (Kauffahrteischiffe) mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge[7], und zwar die Kauffahrteischiffe nur dann, wenn sie im ausschließlichen Eigentume von Reichsangehörigen stehen. Den Reichsangehörigen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind; andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, wenn sie im Inland ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind[8]; 2. seegehende Lustyachten, ausschließlich zur Ausbildung von Seeleuten bestimmte Seefahrzeuge (Schulschiffe), und solche Seefahrzeuge, die für Rechnung von auswärtigen Staaten oder deren Angehörigen im Inland erbaut sind[9]; 3. Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren[10]; 4. Gouvernementsfahrzeuge der deutschen Schutzgebiete[11]. Die unbefugte Führung der Reichsflagge wird mit Geld- oder Gefängnisstrafe und kann mit Konfiskation des Schiffes bestraft werden[12]. Die Schiffe, welche das Recht zur Führung der Reichsflagge besitzen, sind zu ihrer Führung auch verpflichtet. Die Führung einer einzelstaatlichen Flagge neben der Nationalflagge ist zulässig, hat aber keinerlei rechtliche Bedeutung. Auch städtische oder Nummernflaggen können neben

---

[4] Apel, Art. Flagge, W.[2] 1, 809; Ritter, Art. Schiffahrt, A.: Schiff (Begriff, Schiffszertifikat), W.[2] 8, 348; Stoerk-Loening, Art. Flaggenrecht, H.d.St.[3] 4, 330.

[5] R.Verf. Art. 54, 55. — Vgl. Anm. 3.

[6] R.G., betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Okt. 1867; R.G., betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe (Fl.G.) vom 22. Juni 1899 (R.G.Bl. S. 319) abgeändert durch G. vom 29. Mai 1901 (R.G.Bl. S. 184) und vom 25. Juli 1900 (R.G.Bl. S. 809.

[7] Fl.G. § 1.

[8] Fl.G. § 2.

[9] Fl.G. § 26 Abs. 1.

[10] Fl.G. § 26 a.

[11] V. vom 5. Juli 1903 auf Grund von Fl.G. § 26 Abs. 2; vgl. L. Perels, Seestraßenordnung (1908) S. 40.

[12] Fl.G. § 18. — R.Str.G.B. § 42.

der Reichsflagge geführt werden. Die Unterlassung der Führung der Reichsflagge ist zwar nicht mit Strafe bedroht, hat aber zur Folge, daß das betreffende Schiff nicht nur den Anspruch auf Schutz seitens des Reiches verliert, sondern auch aller der völkerrechtlichen Vorteile verlustig geht, die mit der Führung einer anerkannten Nationalflagge verbunden sind. Die Form der Flagge ist im Verordnungswege bestimmt worden[13]. Schiffe, die im Dienste des Reiches verwendet werden und die deutsche Kriegsflagge nicht führen dürfen, haben eine besondere Reichsdienstflagge zu führen[14].

Alle zur Führung der Reichsflagge berechtigten Schiffe sind in Schiffsregister einzutragen und zwar mit Angabe ihres Namens, ihrer Beschaffenheit und ihrer Rechtsverhältnisse[15]. Tritt in den eingetragenen Tatsachen eine Veränderung ein, so muß sie nachgetragen werden; erlischt die Befugnis zur Führung der Reichsflagge, so ist das Schiff zu löschen[16]. Im Interesse der ordnungsmäßigen Bewirkung dieser Nachtragungen und Löschungen ist dem Reeder eine Anzeigepflicht auferlegt und deren Verletzung mit Strafe bedroht[17]. Die Änderung des Schiffsnamens ist nur mit Genehmigung des Reichsamtes des Innern zulässig[18]. Über die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister wird dem betreffenden Schiffe von der Registerbehörde ein Schiffszertifikat, d. h. eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende, zur Legitimation bestimmte Urkunde ausgefertigt[19].

Die Eintragung in das Schiffsregister und die Ausstellung des Zertifikates haben den Charakter von Beurkundungen. Das Schiffsregister ist eine öffentliche Urkunde, das Zertifikat ein beglaubigter Auszug aus ihr. Zweck dieser Beurkundungen ist lediglich die Feststellung der Nationalität des Schiffes und des daraus sich ergebenden Rechtes zur Führung der Reichsflagge. Die Eintragung der übrigen Tatsachen dient nur dazu, die Identität des Schiffes außer Zweifel zu stellen. Die Eintragungen in das Schiffsregister haben also nicht die Bedeutung, Änderungen in den privatrechtlichen Rechtsverhältnissen des Schiffes zu bewirken, wie dies bei Eintragungen in Grundbücher, Handelsregister usw. der Fall ist. Derartige Änderungen werden vielmehr erst nach erlangter Rechtsgültigkeit auf Grund geschehener Anzeige eingetragen. Ebensowenig enthält die Ausstellung des Zertifikates die Erteilung einer staatlichen Erlaubnis zur Führung der Reichsflagge. Die Berechtigung zu dieser Führung beruht nicht auf einer besonderen Erlaubnis, sondern auf gesetzlichen Vorschriften. Die Eintragung hat nur den Zweck, das

---

[13] V., betr. die Bundesflagge für Kauffahrteischiffe vom 25. Okt. 1867. — Die Führer deutscher Schiffe, welche Offiziere des Beurlaubtenstandes, der Marine oder zum Tragen der Uniform berechtigt sind, dürfen das Eiserne Kreuz auf der Handelsflagge führen. A.E. vom 1. Juli 1896 und vom 7. Febr. 1903.

[14] Bestimmungen über die Führung der deutschen Kriegsflagge und der Reichsdienstflagge der Marine. Vom 29. Okt. 1904 (Z.Bl. S. 449).

[15] Fl.G. §§ 4 ff.

[16] Fl.G. § 13.

[17] Fl.G. § 20.

[18] R.G. vom 28. Juni 1873 § 2.

[19] Fl.G. § 10.

Vorhandensein der gesetzlichen Voraussetzungen zu konstatieren. Allerdings darf das Recht, die Reichsflagge zu führen, nicht eher ausgeübt werden, als bis durch die Eintragung in das Schiffsregister die Existenz der gesetzlichen Erfordernisse festgestellt und durch Ausfertigung des Zertifikates dem Schiffe die Möglichkeit gegeben ist, sich über die Berechtigung zur Führung der Reichsflagge auszuweisen[20]. Die Führung der Reichsflagge vor Eintragung in das Schiffsregister und Ausfertigung des angegebenen Zertifikates ist mit Strafe bedroht[21]. Um die Identität des Schiffes jederzeit sicher konstatieren zu können, ist außerdem vorgeschrieben, daß das Schiff an jeder Seite des Bugs seinen Namen und am Heck seinen Namen und den Namen des Heimatshafens zu führen hat[22].

Schiffe von nicht mehr als 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt sind zur Ausübung des Rechtes, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Erteilung des Zertifikates befugt[23]. Für sie fällt demgemäß auch die Pflicht der Namensführung hinweg.

§ 104.

II. Die Verwaltungstätigkeit des Staates innerhalb seiner Eigengewässer besteht namentlich in der Errichtung von Anstalten und der Bestellung von Organen, welche den Zwecken der Seeschiffahrt zu dienen bestimmt sind, sowie in dem Erlaß von Vorschriften, durch welche die Benutzung dieser Anstalten und die Tätigkeit dieser Organe geregelt wird[1]. Anstalten der gedachten Art sind die Häfen, die Seefahrtszeichen, die Seewarte und die Rettungsanstalten für die in Seenot befindlichen Schiffe; Organe, die im Interesse der Seefahrt eine Tätigkeit zu entwickeln haben, sind die Lotsen und die Strandbehörden.

1. Die Seehäfen[2] sind regelmäßig den Schiffen aller Nationen geöffnet, es steht aber jedem Staate das Recht zu, ausländische Schiffe in der Benutzung seiner Seehäfen zu beschränken, namentlich die Vermittlung des Verkehrs zwischen seinen Seehäfen (Küstenschiffahrt) ausschließlich den eigenen Schiffen vorzubehalten. Den deutschen Staaten ist diese Befugnis insofern entzogen, als derartige

---

[20] Fl.G. § 11. — Gelangt im Ausland ein Schiff in das Eigentum eines Reichsangehörigen, so kann das Schiffszertifikat durch ein vom Konsul auszustellendes Flaggenzeugnis vorläufig ersetzt werden Fl.G. § 12.

[21] Fl.G. § 19.

[22] R.G. vom 28. Juni 1873 §§ 3 u. 4.

[23] R.G. vom 28. Juni 1873 § 1.

[1] Perels, Das internationale öffentliche Seerecht[2] 1903 § 5 VI. bezeichnet als Rechte in nationalen Gewässern: ausschließlichen Betrieb der Küstenfrachtfahrt für nationale Schiffe, ausschließlichen Betrieb der Küstenfischerei bezüglich aller Meeresprodukte für Staatsangehörige, Ausübung der Jurisdiktionsgewalt mit den aus dem Wesen der internationalen Rechtsbeziehungen sich ergebenden Einschränkungen, Handhabung der Polizeigewalt, namentlich der Sicherheits- und Sanitätspolizei, Regelung des Lotsenwesens und der Seezeichen, Zollkontrolle, Regelung der Strandungsangelegenheiten, Festsetzung des Seezeremoniells.

[2] Fleischmann, Art. Hafen (Seehafen), W.[2] 2, 305; Perels, Intern. öffentl. Seerecht[2] (1903) § 5 III. — Über Kriegshäfen vgl. § 97 II.

besondere Beschränkungen gegenüber deutschen Schiffen reichsverfassungsmäßig ausgeschlossen sind[3]. Dagegen bestanden auch nach Gründung des Deutschen Reiches in den alten Provinzen Preußens und in Schleswig-Holstein kraft partikularrechtlicher Vorschrift Beschränkungen außerdeutscher Schiffe in bezug auf die Ausübung der Küstenfrachtfahrt[4]. In den übrigen Küstenländern war die Ausübung der Küstenfrachtfahrt auch fremden Schiffen ohne Ausnahme gestattet. Durch ein Reichsgesetz hat die Angelegenheit eine einheitliche Regelung erfahren[5]. Nach diesem Gesetze steht das Recht der Küstenfrachtfahrt, d. h. die Befugnis, Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem andern deutschen Seehafen zu befördern nur zu: 1. deutschen Schiffen, 2. ausländischen Schiffen, denen es durch Staatsvertrag oder durch eine kaiserliche, mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassende Verordnung eingeräumt ist[6]. Eine unbefugte Ausübung der Küstenfrachtfahrt ist mit Geldstrafe bis zu 3000 Mk. bedroht, neben welcher auf Einziehung des Schiffes und der unbefugt beförderten Güter erkannt werden kann[7].

Die in einem Seehafen befindlichen Schiffe sind der Hafenpolizei unterworfen. Ihre Regelung beruht auf lokalen Vorschriften für die einzelnen Hafenplätze, zur Ausübung sind besondere Behörden bestellt. Zu den Maßregeln der Hafenpolizei gehört auch die Quarantäne, d. h. die Beobachtung, welcher die von seuchenverdächtigen Ländern kommenden Schiffe vor der Zulassung zu freiem Verkehr im Hafen unterworfen werden. Die hierauf bezüglichen Vorschriften sind landesrechtlicher und lokaler Natur[8]. Auch die Abgaben, welche die in einem Seehafen sich aufhaltenden Schiffe für die Benutzung des Hafens und der anderen Schiffahrtsanstalten zu zahlen haben, beruhen auf Tarifen, die für die einzelnen Häfen festgesetzt sind. Nur in zweifacher Hinsicht besteht eine reichsverfassungsmäßige Beschränkung, insofern nämlich, als: 1. diese Abgaben, die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Schiffahrtsanstalten erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen und 2. die Befugnis, auf ausländische Schiffe höhere Abgaben als auf deutsche zu legen, den Einzelstaaten entzogen und dem Reiche vorbehalten ist[9].

---

[3] R.Verf. Art. 54.

[4] v. Roenne, preuß. Staatsr. 4, § 364. S. 525.

[5] R.G., betr. die Küstenfrachtfahrt, vom 22. Mai 1881.

[6] Vertragsmäßig zugebilligt in den meisten Handels- und Schiffahrtsverträgen, ausdrücklich ausgeschlossen im H. u. Sch.V. mit Portugal, vom 30. Nov. 1909 Art. 17. Durch Kaiserliche V.V. vom 29. Dez. 1881 und 1. Juni 1886 ist das Recht, die Küstenfrachtfahrt auszuüben, den Schiffen von Belgien, Brasilien, Dänemark, Großbritannien, Schweden-Norwegen, Italien und der Niederlande eingeräumt, durch Vertrag den Schiffen von Griechenland, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Japan, ferner Mexiko und Ägypten, wenn sie den Anspruch erheben. Vgl. Knitschky-Rudorff[13] Nr. 42 ff.

[7] R.G. betr. d. Küstenfrachtfahrt § 3.

[8] Vgl. König, Art. Quarantäneanstalten R.L. 3, 241; Perels, Intern. öffentl. Seerecht[2] S. 131. — Bek. d. Reichsk. betr. Vorschriften über die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe in den deutschen Häfen, nebst Desinfektionsanweisung, vom 29. Aug. 1907 (R.G.Bl. S. 563).

[9] R.Verf. Art. 54.

2. Die Seeschiffahrtszeichen haben den Zweck, die Schiffe über Richtung und Beschaffenheit des Fahrwassers, sowie über Entfernung und Lage der Küste zu informieren. Zu ihnen gehören die Leuchttürme, Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstigen Tagesmarken. Ihre Anlage ist Sache der Landesregierung oder der lokalen Organe. Die Seeschiffahrtszeichen bilden einen Gegenstand der Reichsgesetzgebung und haben durch Verordnung des Bundesrates eine einheitliche Regelung gefunden[10].

3. Die deutsche Seewarte[11] in Hamburg ist eine zum Ressort des Reichsmarineamtes gehörende wissenschaftliche Reichsanstalt, welche die Aufgabe hat, die Kenntnis der Naturverhältnisse des Meeres sowie der Witterungserscheinungen an den deutschen Küsten zu fördern und im Interesse des Schiffahrtsverkehrs zu verwerten. Zur Vermittlung des Verkehrs mit den Schiffahrttreibenden, zur Beobachtung der Witterungserscheinungen und zur Verbreitung von Warnungen sind an geeigneten Küstenplätzen untergeordnete Dienststellen (Beobachtungs- und Signalstationen) eingerichtet.

4. Lotsen[12] sind Personen, welche die Schiffe auf Wasserstraßen aus dem Hafen und in den Hafen führen. Man unterscheidet Hafenlotsen, die lediglich die Führung der Schiffe unmittelbar in und aus dem Hafen besorgen, und See- oder Revierlotsen, welche die Führung der Schiffe für eine längere Wasserstrecke, die zwischen dem Hafen und der See liegt, übernehmen. Die Lotsen üben öffentliche Gewalt aus, die ihnen im Interesse der Seeschiffahrt übertragen ist. Das Institut der Lotsen hat sich in Deutschland sehr verschieden entwickelt. An der Nordsee, wo das Institut der Revierlotsen überwiegt, hat die Ausübung des Lotsenberufes den Charakter des Gewerbebetriebes angenommen, während an der Ostsee, wo meist nur Hafenlotsen existieren, der Lotsenberuf ein Amt ist, indem den Lotsen neben ihren eigentlichen Funktionen auch eine Beteiligung bei Ausübung der Hafenpolizei zusteht. Die Gewerbeordnung bestimmt, daß nur approbierte Lotsen, d. h. solche, die sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen, zugelassen werden dürfen. Das Befähigungszeugnis gilt nur für das in ihm angeführte Fahrwasser. Der Landesgesetzgebung ist es vorbehalten, die Ausübung des Lotsengewerbes außerdem noch von einer besonderen Genehmigung abhängig zu machen[13]. Der Lotsenzwang, d. h. die Verpflichtung der Schiffe, beim Einlaufen in den Hafen und Auslaufen aus demselben sich eines Lotsen zu bedienen, besteht nur

---

[10] R.Verf. Art. 4, Nr. 9 (R.G. vom 3. März 1873). B.R.V., betr. die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern, vom 13. Mai 1912 (R.G.Bl. S. 302). — Vgl. die unter den Seeuferstaaten vereinbarten Grundsätze für die Leuchtfeuer und Nebelsignale an den deutschen Küsten vom 1. März 1904. — Ritter, Art. Schiffahrt W.[2] 8, 369.

[11] R.G., betr. die deutsche Seewarte, vom 9. Jan. 1875. V., betr. den Geschäftskreis, die Einrichtung und die Verwaltung der deutschen Seewarte, vom 26. Dez. 1875. V. vom 4. Febr. 1895. Lewis, Art. Seewarte, W.[1] 2, 445.

[12] G. Meyer-Loening, Art. Lotsen H.d.St.[2] 6, 523; Neuberg, Art. Lotsen W.[2] 2, 784.

[13] Ger.O. §§ 31, 34. — Vgl. § 66 S. 291. — R.Ziv. 74, 250.

sehr vereinzelt in Deutschland[14]. Die Schiffe, die einen Lotsen an Bord zu nehmen wünschen, zeigen diese Absicht durch Lotsensignale an. Die Feststellung der Lotsensignale ist auf Grund einer im Reichsstrafgesetzbuch erteilten Ermächtigung durch kaiserliche Verordnung erfolgt[15]. Für die Tätigkeit der Lotsen sind Gebühren (Lotsengeld) zu entrichten, deren Betrag durch Tarife für die einzelnen Häfen normiert wird.

5. Das Strandungswesen[16] umfaßt die Gesamtheit der zur Rettung von Personen und Gütern, die sich in Seenot befinden, bestimmten Maßregeln und Anstalten. Das Strandrecht, d. h. das Recht der Uferbewohner, gestrandete Güter und Schiffe sich anzueignen, wurde durch die neueren Strandungsordnungen der einzelnen Staaten definitiv beseitigt und die Verpflichtung der Behörden und der Bevölkerung zur Hilfeleistung gegenüber den in Seenot befindlichen Schiffen näher geregelt. An ihre Stelle ist die Strandungsordnung für das Deutsche Reich getreten[17]. Diese enthält privatrechtliche und verwaltungsrechtliche Vorschriften. Die Notsignale, durch welche die Schiffe anzeigen, daß sie sich in Not oder Gefahr befinden, sind auf Grund einer im Reichsstrafgesetzbuch erteilten Ermächtigung durch kaiserliche Verordnung festgestellt[18]. Die Sorge für Rettung und Bergung der in Seenot befindlichen Personen und Güter ist besonderen Strandbehörden, Strandvögten und Strandämtern anvertraut. Den Strandvögten liegt die Pflicht ob, die zur Rettung und Bergung erforderlichen Maßregeln zu ergreifen. Sie können zu diesem Zweck alle anwesenden Personen zur Hilfeleistung auffordern, die der Aufforderung nachkommen müssen, sofern sie dazu ohne erhebliche eigene Gefahr imstande sind. Sie sind ferner befugt, zur Rettung von Menschenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Gerätschaften in Anspruch zu nehmen und jeden Zugang zum Strande zu benutzen. Gegen den Willen des Schiffers dürfen jedoch Maßregeln zur Bergung und Hilfsleistung nicht ergriffen werden[19]. Die Strandämter haben die geborgenen Güter in Gewahrsam zu nehmen, zu inventarisieren und zur Ermittelung der Berechtigten nötigenfalls ein Aufgebot zu erlassen[20]. Der Bevölkerung ist die Pflicht auferlegt: 1. von jeder Wahrnehmung eines in Seenot befindlichen oder gestrandeten Schiffes dem Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde sofortige Anzeige zu erstatten[21]; 2. über die

---

[14] In den Provinzen Ost- und Westpreußen und Pommern, wo die Feststellung der Fälle, in denen ein Lotsenzwang stattfinden soll, bezirkspolizeilichen Verordnungen überlassen ist (Preuß.G. vom 9. Mai 1853).

[15] R.Str.G.B. § 145. Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876 ersetzt durch V. betr. Lotsensignalordnung, vom 7. Febr. 1907 (R.G.Bl. S. 27). Vgl. auch Seestraßenordnung vom 5. Febr. 1906.

[16] Ritter, Art. Schiffahrt. E.: Seenot (Strandrecht) W.[2] 3, 370, W.[1] 2, 574.

[17] R.Strandungsordnung (Straud.O.) vom 17. Mai 1874 in der Fassung des G. vom 30. Dez. 1901 (R.G.Bl. 1902 S. 1).

[18] Vgl. die in N. 15 angeführten Vorschriften.

[19] Strand.O. §§ 6—11.

[20] Strand.O. §§ 14—19, 23—35.

[21] Strand.O. §§ 4 u. 5.

Bergung von Gütern, die von einem in Seenot befindlichen Schiffe fortgeschafft oder an den Strand getrieben, oder auf denselben geworfen oder aus der See heraufgeholt oder auf ihr treibend ergriffen sind, ebenfalls dem Strandvogt oder der Polizei Anzeige zu erstatten und die geborgenen Gegenstände auf Erfordern herauszugeben[22]. Die Vernachlässigung dieser Pflichten ist mit Strafe bedroht[23]. Die Fragen des Eigentumsrechtes und des Eigentumserwerbes an geborgenen Gütern, sowie über die Verpflichtung zur Zahlung der Bergungs- und Hilfskosten sind privatrechtlicher Natur[24].

§ 105.

III. Die Verwaltungsvorschriften und Verwaltungstätigkeiten, die sich auf deutsche Schiffe beziehen, haben deren Beschaffenheit, die Verhältnisse des Schiffspersonals und die Untersuchung von Seeunfällen zum Gegenstande.

1. Die Vermessung der Seeschiffe ist durch eine vom Bundesrat erlassene Schiffsvermessungsordnung[1] geregelt worden. Diese Vermessung erfolgt zunächst im Interesse der Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe[2]; sie dient aber außerdem auch zur

---

[22] Strand.O. §§ 12, 13, 20, 21.

[23] Strand.O. § 43.

[24] Die Festsetzung der Bergungs- und Hilfskosten erfolgt in Ermangelung einer gütlichen Einigung durch das Strandamt im Verwaltungsverfahren (Ebermayer, Stengleins Nebengesetze[4] 1, 415: Das Verfahren vor dem Strandamt ist ein reines Verwaltungsverfahren, auf dessen Verlauf die Gerichte keinen Einfluß haben). Eine gerichtliche Verfolgung derartiger Ansprüche ist erst dann zulässig, wenn eine vorläufige Entscheidung des Strandamtes erfolgt ist (Knitschky-Rudorff[5] S. 358, 360). Es handelt sich hier um ein Verwaltungsprovisorium im Sinne von Mayer 1, 211: um eine vorläufige Maßregel der Verwaltungsbehörden in Sachen, die vor die Zivilgerichte kommen sollen. Vgl. auch Fleiner[3] S. 272; Schoen S. 309. — Ritter, Art. Schiffahrt. E.: Seenot (Strandrecht) W.[2] 8, 371.

[1] Schiffsvermessungsordnung (Sch.V.O.) vom 20. Juni 1888 ersetzt durch Sch.V.O. vom 1. März 1895 (R.G.Bl. S. 153) abgeänd. durch Bek. d. Reichsk. vom 12. April 1908 (R.G.Bl. S. 149); Vorschriften über die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal, vom 30. März 1895 (Z.Bl. S. 96); Bek., betr. Schiffsvermessung in Ostasien, vom 25. Juli 1898 (R.G.Bl. S. 1017) betr. d. in den ostasiatischen Gewässern verkehrenden deutschen Schiffe. — Im Eingang der Schiffsvermessungsordnung beruft sich der Bundesrat für seine Zuständigkeit auf Art. 54 der R.Verf. Nun begründet Art. 54 allerdings eine Gesetzgebungskompetenz des Reiches, aber keine Zuständigkeit des Bundesrates in bezug auf das Schiffsvermessungswesen. Die Schiffsvermessungsordnung kann daher, wie Laband[5] 3, 201[1], R.St.R. § 28, II. ausführt, nur insoweit rechtliche Gültigkeit beanspruchen, als sie Vorschriften für die Vermessungsbehörden enthält und demnach den Charakter einer Verwaltungsinstruktion hat. Dagegen muß sie in den Bestimmungen, welche Verpflichtungen der Erbauer, Reeder und Führer von Schiffen begründen und die Verletzung derselben mit Zahlung doppelter Gebühren, also materiell mit Strafe bedrohen, als unverbindlich betrachtet werden. Übereinstimmend: v. Roenne, preuß. Staatsr. 4 § 364, S. 351; Wagner, Seerecht 1, 167[2], 172[4]. Noch weiter geht Haenel, Studien zum deutschen Staatsr. 2, 84, welcher der Schiffsvermessungsordnung jede rechtliche Gültigkeit abspricht. Ihm schließt sich an Hensel, Annalen 1882 S. 36[3]. Dagegen halten die Schiffsvermessungsordnung für gültig: Zorn[2] 2, 877; Loening, Verw.R. S. 657[1]; Arndt, Staatsr. S. 254; Seydel, Komment.[2] S. 304. — Ebenso: R.Ziv. 74, 133.

[2] Sch.V.O. § 2.

Feststellung ihrer Identität und bildet die Grundlage für die Berechnung gewisser von den Schiffen zu zahlender Abgaben. Der Vermessung unterliegen alle Fahrzeuge, die ausschließlich oder vorzugsweise zur Seefahrt bestimmt sind; nur Schiffe unter 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt, die keine Einrichtungen zum dauernden Aufenthalt der Mannschaft haben, können frei gelassen werden[3]. Die Vermessung findet statt beim Bau des Schiffes und bei Vornahme räumlicher Veränderungen. Dem Erbauer und Reeder ist eine Anzeigepflicht auferlegt, es kann aber eine Vermessung auch ohne Anzeige von Amts wegen angeordnet werden[4]. Auch ausländische Schiffe auf deutschen Werften und in deutschen Häfen unterliegen den Bestimmungen über Vermessung. Die Vornahme der Vermessung liegt den Verwaltungsbehörden ob; die Aufsicht über das Vermessungswesen wird durch das Schiffsvermessungsamt ausgeübt, welches dem Reichskanzler unterstellt ist und seinen Sitz in Berlin hat[5]. Das Vermessungsverfahren ist durch die Vermessungsordnung genau geregelt, es ist auch bestimmt, in welchen Fällen das vollständige und in welchen das abgekürzte Verfahren anzuwenden ist[6]. Über die Resultate der Vermessung werden von den Vermessungs- oder Revisionsbehörden Meßbriefe ausgestellt[7], welche den Charakter öffentlicher Urkunden besitzen. Die Registerbehörden haben die Resultate der Schiffsvermessung in die Schiffszertifikate einzutragen. Mit auswärtigen Staaten sind über die gegenseitige Anerkennung der Meßbriefe völkerrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen worden[8].

2. Die Vorschriften über die Berechtigung zur Ausübung der Funktionen als Schiffsführer, Steuermann oder Maschinist auf einem Seeschiff beruhen auf der Gewerbeordnung und auf der Seemannsordnung. Die betreffenden Personen bedürfen eines Befähigungszeugnisses der zuständigen Verwaltungsbehörde. Die Anordnungen über den Nachweis dieser Befähigung hat der Bundesrat zu erlassen[9]. Die auf Grund derselben erteilten Zeugnisse haben Geltung für das gesamte Reichsgebiet.

3. Die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft[10] waren früher durch das deutsche Handelsgesetzbuch[11] geregelt. An die Stelle der in diesem enthaltenen Vorschriften ist später die

---

[3] Sch.V.O. § 1.
[4] Sch.V.O. §§ 30—35 a.
[5] Sch.V.O. §§ 20—23.
[6] Sch.V.O. §§ 3 ff.
[7] Sch.V.O. §§ 24—28.
[8] Übersicht, betr. den Umfang, in welchem deutsche Schiffsmeßbriefe in ausländischen Häfen anerkannt werden, vom 15. Mai 1892 (Z.Bl. S. 329). Vgl. die Übersicht bei Knitschky-Rudorff's Nr. 30.
[9] Gew.O. § 31. — Vgl. § 96 S. 287. — Seem.O. § 4. Bek. d. Reichsk., betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, vom 16. Juni 1903, in d. Fass. d. Bek. vom 7. Jan. u. 21. Mai 1909 u. vom 6. Juni 1910.
[10] Lewis, Art. Schiffer, W.[1] 2, 412; Schiffsbesatzung 2, 416; Schiffsmannschaft 2, 417; Seemannsamt 2, 444; Seemannsordnung 2, 445. — Ritter, Art. Schiffahrt (Schiff, Schiffsbesatzung), W.[2] 3, 348.
[11] H.G.B. Art. 528—556.

Seemannsordnung für das Deutsche Reich getreten[12]. Die Beziehungen zwischen Reeder und Schiffer einerseits und der Schiffsmannschaft anderseits beruhen auf einem privatrechtlichen Vertrage, dem Heuervertrage. Aber dieser Vertrag begründet nicht nur obligatorische Rechte und Verbindlichkeiten, sondern auch eine Disziplinargewalt des Schiffers über die Mannschaft[13], und die Verletzung der aus demselben hervorgehenden Verpflichtungen ist nicht nur von privatrechtlichen Folgen begleitet, sondern auch mit öffentlichen Strafen bedroht[14]. Es besteht eine besondere Behördenorganisation mit der Aufgabe, bei Abschluß und Beendigung des Heuervertrages mitzuwirken und für die Erfüllung der daraus hervorgehenden Verpflichtungen zu sorgen[15]. Diese Behörden sind die Seemannsämter[16]. Innerhalb des Reichsgebietes fungieren als solche die Musterungsbehörden (und Hafenpolizeibehörden) der einzelnen Bundesstaaten, im Auslande die Konsulate des Deutschen Reiches. Die Befugnisse und Funktionen der Seemannsämter sind:

a) Vornahme derjenigen Akte freiwilliger Gerichtsbarkeit, die sich auf den Heuervertrag beziehen. Sie haben u. a. die Anweisungen der Schiffsleute entgegenzunehmen und ihnen die Seefahrtsbücher auszuhändigen[17]. Vor ihnen geschieht die Anmusterung, d. h. die Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages[18]. Sie haben die Musterrolle auszustellen[19] und in das Seefahrtsbuch des Schiffsmannes, wenn es zu diesem Zweck vorgelegt wird, einen Vermerk über die Anmusterung und die Zeit des Dienstantrittes einzutragen[20]. Der Schiffsmann, der durch ein unabwendbares Hindernis außerstand gesetzt wird, den Dienst anzutreten, muß sich ihnen gegenüber darüber ausweisen[21]. Vor ihnen geschieht die Abmusterung, d. h. die Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses[22], sie haben darüber einen Vermerk in die Musterrolle und das Seefahrtsbuch des abgemusterten Schiffsmannes aufzunehmen[23]. Ihnen ist nach Beendigung der Reise die Musterrolle auszuliefern[24].

b) Die Entscheidung gewisser Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsmannschaft. Sie haben für den Fall, daß eine bestimmte Heuer in dem Heuervertrage nicht verein-

---

[12] Seemannsordnung (Seem.O.) vom 27. Dez. 1872, ersetzt durch Seem.O. vom 2. Juni 1902 (R.G.Bl. S. 175), abg. durch G. vom 23. März 1903 (R.G.Bl. S. 57) und vom 12. Mai 1904 (R.G.Bl. S. 167). — Die Gew.O. findet keine Anwendung.

[13] Seem.O. §§ 84—92.

[14] Seem.O. §§ 93 ff.

[15] Seem.O. § 5. — Als deutsche Häfen gelten nur die Häfen des Reichsgebiets (§ 6). Die Schutzgebiete gelten im Sinne der Seem.O. als Inland.

[16] Seem.O. § 5.

[17] Seem.O. § 7, 9.

[18] Seem.O. 13.

[19] Seem.O. 14.

[20] Seem.O. 16.

[21] Seem.O. 17.

[22] Seem.O. 18.

[23] Seem.O. 19.

[24] Seem.O. 24.

bart ist, festzusetzen, welche Heuer als die übliche anzusehen ist[25]. Sie haben Beschwerden über Seeuntüchtigkeit und ungenügende Verproviantierung des Schiffes zu entscheiden. Sie haben die Schiffsleute, die sich dem Dienste entziehen, zwangsweise zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten[26]. Bei allen Streitigkeiten, die zu ihrer Kenntnis gebracht werden, sollen sie eine gütliche Ausgleichung versuchen[27]. Den Seemannsämtern im Auslande steht, da es dem Schiffsmanne verboten ist, den Schiffer vor einem ausländischen Gerichte zu belangen, bei allen Klagen desselben ein vorläufiges Entscheidungsrecht zu[28]. Die Seemannsämter im Inlande entscheiden Streitigkeiten, welche nach der Anmusterung über Antritt oder Fortsetzung des Dienstes entstehen, unter Vorbehalt des Rechtsweges[29].

c) Das Recht provisorischer Straffestsetzung bei gewissen, in der Seemannsordnung für strafbar erklärten Handlungen.

d) Die Empfangnahme des Nachlasses verstorbener Seeleute.

e) Eine besondere Befugnis der Seemannsämter im Auslande ist das Recht, deutschen Kauffahrteischiffen, die nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes oder des Kattegattes oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt sind, die Mitnahme deutscher Seeleute, die außerhalb des Reichsgebietes sich in hilfsbedürftigem Zustande befinden oder wegen einer nach den Reichsgesetzen strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen, anzubefehlen. Eine solche Anordnung ist zulässig in bezug auf deutsche hilfsbedürftige Seeleute und auf solche ausländische Seeleute, die unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe sich in einem hilfsbedürftigen Zustande befinden, wenn das deutsche Kauffahrteischiff nach deren Heimatlande bestimmt ist. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Anordnung zu befolgen, sofern ihm nicht gesetzliche Weigerungsgründe zur Seite stehen, über deren Vorhandensein das Seemannsamt zu entscheiden hat. Ihm steht ein Anspruch auf Entschädigung zu. Die Anordnung des Seemannsamtes hat den Charakter eines polizeilichen Gebotes. Ihre Befolgung kann durch das Seemannsamt erzwungen werden; die Nichtbefolgung ist außerdem mit Strafe bedroht[30].

4. Die Rechtsgeschäfte, durch welche die Beförderung von Personen und Gütern übernommen wird, sind ebenfalls privatrechtlicher Natur und haben ihre Regelung im Handelsgesetzbuch erhalten. Die Beförderung von Auswanderern ist, da die Gewerbeordnung[31] auf den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und Auswanderungsagenten keine Anwendung findet, nun-

---

[25] Seem.O. § 29.
[26] Seem.O. § 33.
[27] Seem.O. § 123.
[28] Seem.O. § 129.
[29] Seem.O. § 130.
[30] R.G. vom 27. Dez. 1872, betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, ersetzt durch G., betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, vom 2. Juni 1902 (R.G.Bl. S. 212). — Ritter, Art. Schiffahrt, W.[2] 8, 363.
[31] Gew.O. § 6.

mehr durch ein Reichsgesetz geregelt[32]. Wer die Beförderung von Auswanderern[33] nach außerdeutschen Ländern als Unternehmer[34] gewerbsmäßig betreiben will, bedarf hierzu der Erlaubnis des Reichskanzlers, der sie nur mit Zustimmung des Bundesrats gewähren, versagen, jederzeit beschränken oder widerrufen kann. Wer als Agent[35] bei einem Auswanderungsunternehmen gewerbsmäßig tätig sein will, bedarf hierzu der Erlaubnis der höheren Verwaltungsbehörde. Der Bundesrat regelt den Geschäftsbetrieb der Unternehmer und Agenten[36]. — Jedes Auswanderungsschiff unterliegt vor der Abreise einer Untersuchung über seine Seetüchtigkeit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung durch amtliche Besichtiger, die von der Landesregierung bestellt sind[37]. Die Beförderung von Auswanderern darf nur auf Grund eines schriftlichen Vertrages erfolgen[38], die Polizeibehörden sind befugt, die Unternehmer an der Einschiffung von Personen zu verhindern, deren Beförderung auf Grund des Auswanderungsgesetzes verboten ist[39]. Zur Überwachung des Auswanderungswesens sind besondere Auswanderungsbehörden bestellt.

5. Das Verhalten der Schiffsführer auf offener See und in fremden Häfen ist durch eine Reihe von Anordnungen geregelt, deren Inbegriff man als Seepolizeirecht oder Seeschiffahrtspolizeirecht[40] bezeichnen kann. Die Schiffsführer haben diejenigen Vorschriften zu beobachten, welche die Verhütung des Zusammenstoßes von Seeschiffen bezwecken. Diese Vorschriften beruhen auf Verordnungen, die vom Kaiser kraft Ermächtigung durch das Reichsstrafgesetzbuch erlassen sind[41]. Sie beziehen sich auf das

---

[32] R.G. über das Auswanderungswesen (Ausw.G.) vom 9. Juni 1897 (R.G.Bl. S. 463). — Loening, Art. Auswanderungsgesetzgebung, H.d.St.[2] 2, 303; Gootsch, Kommcnt. zum Ausw.G.[2] 1907; Stengleins Nebengesetze[4] 1, 345. — Vgl. § 23 S. 115.

[33] R.Str. 29, 395: Auswandern bedeutet das Verlassen des bisherigen Wohnsitzes zu dauerndem Aufenthalte in der Fremde, im Gegensatz zu einer Reise mit vorübergehendem Zweck. — Vgl. Frank § 140. III.

[34] Ausw.G. § 1, — physische oder juristische Person.

[35] Durch Vorbereitung, Vermittlung oder Abschluß des Beförderungsvertrages. Ausw.G. § 11.

[36] Bek., betr. Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsunternehmer und Agenten, vom 14. März 1898 (R.G.Bl. S. 39), abgeänd. durch Bek. vom 23. Aug. 1903 (R.G.Bl. S. 274).

[37] Ausw.G. § 34.

[38] Ausw.G. § 22.

[39] Ausw.G. § 23. — Besondere Bestimmungen enthält § 48. Mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren wird bestraft, wer eine Frauensperson zu dem Zwecke, sie der gewerbsmäßigen Unzucht zuzuführen, mittelst arglistiger Verschweigung dieses Zweckes zur Auswanderung verleitet. — Beirat für das Auswanderungswesen. Regulativ, betr. die Organisation des Beirats, vom 26. Jan. 1898. Reichsanz. vom 21. Febr. 1898 Nr. 45, abgedr. bei Goetsch[2] Anh. E. 1. — Kommissäre des Reichskanzlers sind im Auslande die Konsularbehörden.

[40] Ritter, Art. Schiffahrt, C.: Schiffahrtspolizei, W.[2] 8, 265; Lauc, Ausübung der Seepolizei, Pr.Verw.Bl. 38, 925.

[41] R.Str.G.B. § 145. Seestraßenordnung vom 5. Febr. 1906 (R.G.Bl. S. 120). V. über die Abblendung der Seitenlichter und die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen vom 16. Okt. 1900 (R.G.Bl. S. 1003). Bek., betr. die Einrichtung der Positionslaternen auf Seeschiffen, vom 8 Dez. 1900 (R.G.Bl. S. 1036). V., betr. das Ruderkommando, vom 18. Okt. 1903 (R.G.Bl. S. 283). V., betr. Not- u. Lotsensignalordnung, vom 7. Febr. 1907 (R.G.Bl. S. 27).

Führen von Lichtern, die Anwendung von Signalen, die Mäßigung der Geschwindigkeit und das Ausweichen. Ähnliche Vorschriften bestehen für das Verhalten nach einem Zusammenstoß[42]; sie begründen gegenseitige Verpflichtungen zur Hilfeleistung und zu Mitteilungen über Namen, Unterscheidungssignal, Heimats-, Abgangs- und Bestimmungshafen des Schiffes. Die Schiffsführer sind ferner verpflichtet, die Bestimmungen über die Seefischerei[43], die Bekämpfung des Branntweinhandels[44], die unterseeischen Kabel und die Funkentelegraphie[45] zu berücksichtigen, desgleichen die Bestimmungen über die Unterdrückung des Sklavenhandels zur See[46]. Sie haben für die Führung eines Schiffstagebuches zu sorgen, in das alle während der Reise sich ereignenden wichtigen Begebenheiten eingetragen werden[47]. Sie sind verpflichtet, die Ankunft des Schiffes in einem zum Amtsbezirke eines deutschen Konsuls gehörigen Hafen und den Abgang desselben aus einem solchen dem Konsul mündlich oder schriftlich anzuzeigen[48].

6. Die Untersuchungen der Seeunfälle[49] haben den Zweck, deren Ursachen festzustellen und dadurch zu ihrer Verminderung beizutragen. Untersuchungen über Seeunfälle kamen schon in früherer Zeit in den Verklarungen vor, die aber nur im Interesse der privatrechtlichen Ansprüche auf Schadensersatz, die aus dem Unfall hervorgingen, unternommen wurden. Untersuchungen von dem Gesichtspunkte der öffentlichen Sicherheit aus sind zuerst in England aufgekommen und im Jahre 1877 durch die Reichsgesetzgebung auch in Deutschland eingeführt worden[50]. Die Untersuchungen

---

[42] R.Str.G.B. § 145. V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See vom 15. Aug. 1876 (R.G.Bl. S. 189). V. vom 29. Juli 1889.

[43] R.G., betr. die Schonzeit für den Fang von Robben, vom 4. Dez. 1876. V. vom 29. März 1877. R.G. zur Ausführung der internationalen Konvention vom 6. Mai 1882, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer vom 30. April 1884 (Seestraßenordg. Art. 34). — Vgl. § 61 [3] S. 257.

[44] R.G., betr. die Ausführung des internationalen Vertrages, vom 16. Nov. 1887/14. Febr. 1893 zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See, vom 4. März 1894.

[45] R.G., betr. die Abänderung des Gesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 vom 7. März 1908. Best. über den Betrieb von Telegraphenanlagen auf fremden Schiffen in deutschen Hoheitsgewässern vom 12. Dez. 1909. Bek. d. Reichsk. (über den Funkentelegraphendienst) vom 12. Aug. 1909. R.G. zur Ausführung des internationalen Vertrages zum Schutze der unterseeischen Telegraphenkabel vom 14. März 1884. Vgl. § 79 [16] S. 387.

[46] V., betr. Ausführungsbestimmungen zu der Generalakte der Brüsseler Antisklavereikonferenz, vom 17. Febr. 1893.

[47] H.G.B. §§ 519—521.

[48] R.G., betr. die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 18. Juni 1911 (R.G.Bl. S. 253). Konsulatsgebührengesetz vom 17. Mai 1910 (R.G.Bl. S. 847).

[49] Lewis, Art. Oberseeamt, R.L. 2, 934; Art. Seeamt, R.L. 3, 647; Art. Seeamt, W.[1] 2, 442; Entscheidungen der Seeämter und des Oberseeamtes, herausgegeben vom Reichsamt des Innern seit 1879.

[50] R.G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877. Einführung in Helgoland durch Kaiserl. V. vom 22. März 1891 Art. I, Nr. V, 1. R.G., betr. den Gewerbebetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, vom 11. Juni 1888.

beziehen sich nur auf Kauffahrtei- und diesen gleichstehende Privatschiffe, da bei Unfällen auf Kriegsschiffen ein kriegsgerichtliches Verfahren eintritt. Gegenstand der Untersuchung sind: 1. Seeunfälle deutscher Schiffe, 2. Seeunfälle ausländischer Schiffe, wenn der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat und dabei deutsche Interessen berührt sind oder die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist[51]. Seeunfall ist ein Ereignis, das ein auf dem Meere befindliches Schiff betroffen hat, durch das entweder das Schiff selbst oder auf demselben befindliche Personen oder Güter vernichtet oder beschädigt sind. Eine Pflicht zur Untersuchung besteht, wenn bei dem Unfall Menschenleben verloren gegangen sind, das Schiff aufgegeben oder gesunken ist oder die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet wird; sonst steht die Vornahme der Untersuchung im Ermessen der zuständigen Behörde[52]. Durch die Untersuchung soll festgestellt werden, ob der Unfall veranlaßt ist: 1. durch das Verhalten des Schiffers, Steuermanns oder Maschinisten, 2. durch Mängel in Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung, Beladung oder Bemannung des Schiffes, 3. durch Mängel des Fahrwassers, der für die Schiffahrt bestimmten Hilfseinrichtungen (der Seezeichen, des Lotsenwesens, der Rettungsanstalten usw.) oder durch das Verhalten der zu ihrer Handhabung bestellten Personen, 4. durch Nichtbeachtung der Vorschriften über Verhütung des Zusammenstoßes von Schiffen und das Verhalten nach einem solchen[53]:

Die Organe zur Untersuchung der Seeunfälle sind die Seeämter[54], kollegiale Landesbehörden, die aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern bestehen. Der Vorsitzende muß die Fähigkeit zum Richteramt besitzen. Für die Beisitzer stellt die Aufsichtsbehörde jedes Jahr eine Liste auf, aus welcher der Vorsitzende in jedem einzelnen Untersuchungsfalle die Beisitzer auswählt; zwei derselben müssen die Befähigung als Seeschiffer besitzen und als solche gefahren haben[55]. Für jedes Seeamt wird vom Reichskanzler ein Kommissar bestellt, welcher das öffentliche Interesse wahrzunehmen hat[56]. Das Verfahren vor dem Seeamt ist ein öffentliches, mündliches und kontradiktorisches[57]. Nach Schluß der Verhandlung hat das Seeamt über die Ursachen des Seeunfalls seinen Spruch abzugeben[58]. Dieser Spruch hat an und für sich keine Rechtswirkung. Er stellt nur Tatsachen fest, und überläßt den Verwaltungsbehörden oder den beteiligten Privatpersonen, auf Beseitigung der Ursachen, welche den Seeunfall veranlaßt haben, hinzuwirken.

In einem Falle kann jedoch der Spruch des Seeamtes auch eine rechtliche Bedeutung gewinnen. Wenn die Untersuchung ergibt, daß ein deutscher Schiffer, Steuermann oder Maschinist eines See-

---

51 R.G. vom 27. Juli 1877 § 2.
52 R.G. § 3.
53 R.G. § 4.
54 R.G. § 1.
55 R.G. §§ 7—12.
56 R.G. § 13.
57 R.G. §§ 14—24.
58 R.G. § 25.

dampfschiffs den Unfall oder dessen Folgen infolge des Mangels solcher Eigenschaften, die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, so kann ihm die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden. In diesem Falle, oder wenn ein auf Entziehung gerichteter Antrag des Kommissars abgelehnt wird, ist das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt gegeben. Das Oberseeamt ist eine kollegiale Reichsbehörde, bestehend aus einem Vorsitzenden, der die Fähigkeit zum Richteramt haben muß, und sechs Beisitzern, von denen mindestens drei schiffahrtskundig sein sollen. Der Vorsitzende und ein schiffahrtskundiger Beisitzer werden vom Kaiser ernannt. Die übrigen Beisitzer wählt der Vorsitzende für jeden einzelnen Fall aus einer Liste aus, die von den Regierungen der Bundesstaaten auf je 3 Jahre aufgestellt wird[59]. Nach Ablauf eines Jahres kann die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes, welches dem Schiffer, Steuermann oder Maschinisten durch Ausübung des Seeamtes entzogen ist, ihm durch das Reichsamt des Innern wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, daß er fernerhin den Pflichten seines Berufes genügen werde[60].

---

[59] R.G. § 26—33. — Geschäftsordnung des Oberseeamts vom 3. Mai 1878 (Z.Bl. S. 276), Nachtr. vom 10. Mai 1879 (Z.Bl. S. 371). Zirkularerlaß an die Kaiserl. Konsulate zur Ausführung des G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, vom 23. Nov. 1877 (Z.Bl. S. 634).

[60] R.G. § 34.

Auswärtige Verwaltung[1].

1. Zentralbehörden[2].

§ 106.

I. Die Organe der auswärtigen Verwaltung des Deutschen Reichs sind der Kaiser und der Reichskanzler mit dem ihm unterstellten Auswärtigen Amt[3].

---

[1] Über den Begriff der auswärtigen Verwaltung vgl. § 4, I, S. 9. — Dochow, Die Organisation der auswärtigen Verwaltung nach deutschem Recht, Annalen 1914 S. 630: Auswärtige Verwaltung ist die Tätigkeit der Zentralbehörden zur Wahrnehmung der Interessen des Staates und seiner Angehörigen gegenüber dem Ausland und die Tätigkeit seiner Verwaltungsorgane im Ausland. Die auswärtige Verwaltung nach deutschem Recht erfolgt durch Zentralbehörden, Gesandtschaften und Konsulate. — Vgl. auch Dochow, Auswärtige Verwaltung, Verw.Arch. Bd. 1915.

[2] Anschütz, Deutsches Staatsrecht, Enzyklop.[7] 4, 170; Laband, Deutsches Staatsrecht[5] 3, 1; Meyer-Anschütz, Deutsches Staatsrecht[6] §§ 188—190. — Dochow, Annalen 1914 S. 630.

[3] Rechtsentwicklung: In Deutschland blieb auch nach der Entwicklung der Landeshoheit der Verkehr mit fremden Mächten zunächst eine ausschließliche Angelegenheit des Reiches. Die Landesherren beschränkten sich ursprünglich auf Verhandlungen untereinander, die meist den Zweck hatten, eine Verständigung über ein gemeinsames Auftreten in Reichsangelegenheiten herbeizuführen. Erst allmählich, namentlich seit dem 16. Jahrhundert, begannen sie auch mit außerdeutschen Regierungen in direkte Beziehungen zu treten. Die auswärtigen Angelegenheiten wurden, wie alle wichtigen Regierungsgeschäfte, persönlich vom Landesherrn erledigt, der sich dabei des Beirates seiner Räte bediente. Auch bei den Verhandlungen mit fremden Regierungen waren die Fürsten in der Regel persönlich tätig. Erschien eine solche persönliche Tätigkeit im einzelnen Falle aus besonderen Gründen als nicht möglich oder nicht tunlich, so schickte man einen vertrauten Rat in spezieller Mission an den fremden Hof, mit dem man zu unterhandeln beabsichtigte.

Der westfälische Friede sprach den deutschen Reichsständen das Recht zu, untereinander und mit auswärtigen Mächten Bündnisse und andere Verträge zu schließen (Instr. pac. Osnabr. Art. VIII § 2). Seit dieser Zeit wurden die auswärtigen Angelegenheiten ein regelmäßiger Gegenstand der Verwaltung in den größeren Territorien. Die ständigen Gesandtschaften erlangten seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts eine allgemeine Verbreitung in Europa. Auch die deutschen Landesherren begannen nunmehr an deutschen und ausländischen Höfen diplomatische Vertreter zu unterhalten (Über die brandenburgisch-preußische Diplomatie dieser Zeit vgl. Isaacsohn, Geschichte des preuß. Beamtentums 2, 198; 3, 360). Die Leitung der auswärtigen Politik behielten sich die Fürsten vor, auch nachdem sie sich von anderen Regierungsgeschäften mehr und mehr zurückgezogen hatten. Die Bearbeitung der auswärtigen Angelegenheiten fand daher im landesherrlichen

Eine persönliche Tätigkeit des Kaisers wird überall da notwendig, wo es sich darum handelt, einen Akt mit völkerrechtlicher Wirkung für das Reich vorzunehmen. Er hat im Namen des Reiches Krieg zu erklären und Frieden zu schließen, Bündnisse und andere Verträge mit fremden Staaten einzugehen, Gesandte zu beglaubigen und zu empfangen[4]. Aber auch abgesehen von diesen dem Kaiser ausdrücklich vorbehaltenen Befugnissen völkerrechtlicher Vertretung unterliegt die Leitung der auswärtigen Politik in hohem Maße seinem persönlichen Einfluß[5].

Beschränkt ist der Kaiser in der Ausübung seiner völkerrechtlichen Befugnisse insofern, als er zu einer Kriegserklärung im Namen des Reiches — außer wenn ein Angriff auf das Reichsgebiet oder dessen Küsten erfolgt — die Zustimmung des Bundesrates, zu Verträgen über solche Gegenstände, die in den Bereich der Reichs-

---

Kabinett statt (Gneist, Verwaltung. Justiz und Rechtsweg S. 214; E. Meier, Die Reform der Verwaltungsorganisation unter Stein und Hardenberg 1881 S. 6); der mit ihr betraute höhere Staatsbeamte führte in der Regel den Titel eines auswärtigen oder Kabinettsministers (Gneist a. a. O. S. 236; Pözl, bayr. Verwaltungsrecht S. 25).

Als im 19. Jahrhundert an die Stelle der geheimen Räte die Ministerien traten, wurden in allen größeren Staaten besondere Ministerien oder Ministerialdepartements der auswärtigen Angelegenheiten errichtet. Der Deutsche Bund besaß zwar alle völkerrechtlichen Befugnisse, übte sie jedoch nur zum geringen Teile aus, eine Verwaltung der auswärtigen Angelegenheiten hat er infolgedessen nicht entwickelt. Dagegen hat der Norddeutsche Bund von dem Momente seines Bestehens an auch die auswärtigen Angelegenheiten zum Gegenstande seiner Verwaltungstätigkeit gemacht. Ursprünglich geschah dies in der Weise, daß das preußische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zugleich die auswärtige Politik des Bundes leitete und die preußischen Gesandten bei auswärtigen Mächten gleichzeitig als Gesandte des Norddeutschen Bundes beglaubigt wurden. Durch den Bundeshaushaltsetat für 1870 (R.G., betr. Feststellung des Haushaltsetats des Norddeutschen Bundes für das Jahr 1870, vom 13. Juni 1869) wurde jedoch das Budget des preußischen auswärtigen Ministeriums auf den Bund übernommen. Seit dem 1. Januar 1870 nahm demnach das frühere preußische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten den Charakter einer Bundesbehörde an und führte die Bezeichnung „Auswärtiges Amt des Norddeutschen Bundes“; die betreffenden Gesandtschaften waren fernerhin nicht mehr preußische, sondern Bundesgesandtschaften. Das Konsulatswesen wurde bereits durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes Art. 56 für eine ausschließliche Bundesangelegenheit erklärt. Die Bearbeitung der Konsulatsangelegenheiten, die ursprünglich dem Bundeskanzleramt übertragen war, ging mit dem 1. Januar 1870 auf das auswärtige Amt über. Die Einrichtungen des Norddeutschen Bundes wurden im Deutschen Reiche unverändert beibehalten.

[4] R.Verf. Art. 11.

[5] V. über die veränderte Verfassung aller obersten Staatsbehörden in der preußischen Monarchie vom 27. Okt. 1810. Abgedr. bei Anschütz-Dochow, Organisationsgesetze der inneren Verwaltung in Preußen[2] (1908) S. 1. — Schon in der preußischen Verwaltungspraxis des 17. und 18. Jahrhunderts hatte sich der Grundsatz ausgebildet, daß über alle Fragen der auswärtigen Politik die persönliche Entscheidung des Königs einzuholen sei. Bei der Einrichtung des auswärtigen Ministeriums wurde die fernere Beobachtung dieses Grundsatzes dem Chef desselben ausdrücklich zur Pflicht gemacht. Die damals gegebene Vorschrift ist in Preußen unverändert bestehen geblieben und hat auch für das Deutsche Reich Geltung behalten, da das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches nichts anderes ist, als das auf letzteres übergegangene preußische auswärtige Ministerium.

gesetzgebung fallen, die Genehmigung von Bundesrat und Reichstag einzuholen hat[6].

Die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten erfolgt auf Grund der kaiserlichen Entscheidungen durch den Reichskanzler[7]. Zur Bearbeitung der Geschäfte bedient er sich des Auswärtigen Amtes, an dessen Spitze ein Staatssekretär[8] steht. Das Auswärtige Amt zerfällt in die 1A (Politische) Abteilung, die 1B (Personalien-) Abteilung, die 2. Handelspolitische) Abteilung und die 3. (Rechts-) Abteilung[9]. Die früher mit

---

[6] R.Verf. Art. 11.

[7] Der Reichskanzler ist in der Regel Präsident des Königl. Preuß. Staatsministeriums und Minister der auswärtigen Angelegenheiten. — Die Reichskanzlei, an deren Spitze ein Unterstaatssekretär steht, vermittelt als Zentralbureau des Reichskanzlers seinen Verkehr mit den Chefs der Reichsämter. — Laband, Deutsches Staatsrecht[5] 1, 386.

[8] Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes wurde 1914 (was längere Zeit nicht geschehen war) wie andere Staatssekretäre auch zum preußischen Staatsminister ernannt.

[9] Über den Geschäftskreis der Zentralbehörden vgl. v. Ullmann § 43 S. 161; v. König, Art. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten W.[2] 2, 889; Das Handbuch für das Deutsche Reich enthält über das Auswärtige Amt folgende Angaben:

Die Abteilung 1A beschäftigt sich mit den Angelegenheiten der höheren Politik und den Personalien der im diplomatischen Dienst des Reichs stehenden Beamten.

In der Abteilung 1B werden die Personalien ausschließlich der im diplomatischen Dienst des Reichs stehenden Beamten und Generalien, die Chiffre- und Kuriersachen, die Hof-Zeremoniell und Etikettesachen, die Ordensangelegenheiten, die Etats- und Kassensachen, sowie Ausstellungs- und Unterstützungssachen usw. bearbeitet.

Der 2. Abteilung sind die Angelegenheiten des Handels und Verkehrs, die Auswanderungsangelegenheiten, die Medizinal-, Veterinär- und Quarantänesachen, sowie die Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Schiffahrtsangelegenheiten usw. zugeteilt.

Der Bearbeitung der 3. Abteilung unterliegen die Rechtsangelegenheiten, völkerrechtlicher, staats- und privatrechtlicher Natur, die Staatshoheits-, Polizei- und Militärangelegenheiten, einschließlich der Grenz-, Auslieferungs- und sonstigen Rechtshilfesachen, der Ausweisungs- und Übernahmeangelegenheiten sowie der Privatangelegenheiten der Deutschen im Ausland, ferner Personenstandssachen, die Angelegenheiten der Kunst und der Wissenschaft, die laufenden kirchlichen und Schulsachen.

Dem Auswärtigen Amte unterstehen die Prüfungskommission für das diplomatische Examen, der Beirat für das Auswanderungswesen, das Archäologische Institut mit den Sekretariaten in Rom und Athen, die Römisch-Germanische Kommission in Frankfurt und das Deutsche Institut für ägyptische Altertumskunde in Kairo.

Die Prüfungskommission für das diplomatische Examen setzt sich z. Z. zusammen aus dem Staatssekretär als Vorsitzenden, dem Unterstaatssekretär als stellvertretendem Vorsitzenden, einem ordentl. Professor der Rechte an der Universität Berlin, dem Vizepräsidenten des Reichsbankdirektoriums und einem ständigen Hilfsarbeiter der Abteilung 1B.

Der Beirat für das Auswanderungswesen setzt sich zusammen aus dem Direktor der landespolizeilichen Abteilung als Vorsitzenden und mindestens 14 Mitgliedern, die vom Bundesrat unter möglichst gleichmäßiger Berücksichtigung der verschiedenen Interessentengruppen auf zwei Jahre gewählt werden. Vgl. R.G. über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 § 38; Regulativ, betr. die Organisation des Beirats f. das Auswanderungswesen, vom 26. Januar 1898.

dem Auswärtigen Amte[10] verbundene Kolonialabteilung bildet seit dem Jahre 1907 eine besondere, dem Reichskanzler unmittelbar unterstellte Zentralbehörde unter der Benennung Reichs-Kolonialamt. Vom Reichskanzler oder vom Auswärtigen Amte empfangen die Reichsgesandten und Reichskonsuln ihre Instruktion. Das Auswärtige Amt erteilt den für das Deutsche Reich bestellten Konsuln fremder Staaten das Exequatur.

Der Bundesratsausschuß für die auswärtigen Angelegenheiten ist kein Organ der auswärtigen Verwaltung, sondern dient nur dazu, die Verbindung zwischen Reich und Einzelstaaten auf dem Gebiete der auswärtigen Politik aufrecht zu erhalten, indem er auf die auswärtigen Angelegenheiten bezügliche Mitteilungen der Reichsregierung entgegennimmt[11]. Deshalb ist Preußen in ihm nicht vertreten; er besteht aus den Bevollmächtigten der Königreiche Bayern, Sachsen und Württemberg und zwei vom Bundesrate alljährlich zu wählenden Bevollmächtigten anderer Bundesstaaten. Bayern führt den Vorsitz.

§ 107.

II. Zur völkerrechtlichen Vertretung der deutschen Einzelstaaten sind die Monarchen und Senate berufen, die jedoch zum Abschluß gewisser völkerrechtlicher Verträge der Mitwirkung der Landtage und Bürgerschaften bedürfen[1]. Als Zentralbehörden für die auswärtigen Angelegenheiten fungieren in den monarchisch regierten Einzelstaaten die Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten[2]. Das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches bearbeitet als preußisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten auch die auswärtigen preußischen Geschäfte[3].

Die Verwaltung der auswärtigen Angelegenheiten der Einzelstaaten hat die Aufgabe, die Beziehungen der Einzelstaaten zu anderen deutschen Staaten, zum Reiche und zu außerdeutschen Staaten aufrecht zu erhalten.

---

[10] Vgl. Laband, Art. Bundesrat, W.[2] 1, 536: Der Ausschuß hat nichts zu tun mit der Verwaltung der auswärtigen Angelegenheiten, der Instruierung der diplomatischen Geschäftsträger, dem Abschluß internationaler Verträge, sondern er ist nur dazu da, um Mitteilungen über die auswärtigen Beziehungen des Reiches zu empfangen und die Ansichten der Regierungen über diese Mitteilungen auszutauschen. Daraus erklärt es sich, daß Preußen in diesem Ausschuß, und zwar nur in diesem nicht vertreten ist. — Zorn, Art. Gesandte, W.[2] 2, 207: er hat rechtlich bestimmte Befugnisse nicht und ist praktisch ziemlich bedeutungslos.

[1] Meyer-Anschütz, Deutsches Staatsrecht § 189; Dochow, Annalen 1914 S. 631.

[2] Preuß. Publicandum, betr. die veränderte Verfassung der obersten Staatsbehörden der preußischen Monarchie in bezug auf die innere Landes- und Finanzverwaltung, vom 16. Dez. 1808, § 2. V. über die veränderte Verfassung aller obersten Staatsbehörden in der preußischen Monarchie vom 27. Okt. 1810 (vgl. § 2[2]). Bayr. V. vom 2. Febr. 1817, die Bildung und Einrichtung der obersten Stellen des Staates betr.; V. vom 9. Dez. 1825, die Formation der Ministerien betr. Sächs. Verf. § 41. Württ. Verf. § 56. Bad. V. vom 26. Nov. 1809. v. König, Art. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, W.[2], 889; Meyer-Anschütz § 108[4].

[3] Preußen zahlt dafür jährlich 120000 M. an das Reich. — Vgl. auch § 106[3].

Die Gesandten der deuschen Einzelstaaten im Auslande[4] haben innerhalb eines beschränkteren Bereiches ähnliche Funktionen wie die Reichsgesandten, nämlich: 1. die Führung von Verhandlungen mit der fremden Regierung über Angelegenheiten, die lediglich den betreffenden Einzelstaat angehen[5], 2. die Erstattung von Berichten an ihre vorgesetzte Behörde, 3. Erteilung von Rat und Auskunft an die Angehörigen ihres Staates, die sich nach Belieben an den Reichsgesandten oder an den Landesgesandten wenden können[6], 4. Vornahme gewisser rechtsbegründender Akte und Beurkundungen. Insbesondere können sie: a) Zustellungen an die Mitglieder ihrer Gesandtschaft bewirken[7], b) den Angehörigen ihres Staates Pässe zum Eintritt in das Reichsgebiet ausstellen, den Angehörigen anderer Bundesstaaten dagegen nur, wenn sie in ihrem Bezirke durch eine Gesandtschaft nicht vertreten sind[8]. Eine solche Vertretung ist auch dann als vorhanden anzunehmen, wenn in dem fremden Staate eine Reichsgesandtschaft besteht, da diese zugleich alle Bundesstaaten vertritt. Tatsächlich hat demnach das Recht der Landesgesandten, Pässe auszustellen, nur für Angehörige des eigenen Staates Bedeutung. c) Eheschließungen und Beurkundungen des Personenstandes von Angehörigen ihres Staates vorzunehmen, sofern ihnen die Landesgesetzgebung das Recht dazu beilegt. In diesem Falle stehen jedoch dieselben Befugnisse auch den Reichsgesandten und Reichskonsuln zu[9]. Das Recht, Urkunden zu legalisieren, ist den Landesgesandten nicht übertragen worden. — Die bayrischen Gesandten können bei Verhinderung des Reichsgesandten zu dessen Vertretung berufen werden[10].

Den Gesandten der deutschen Einzelstaaten bei anderen deutschen Staaten[11] steht die Befugnis zur Vornahme von Rechtsakten und Beurkundungen nicht zu. Sie sind auf die Funktionen der Verhandlung und Berichterstattung und die Gewährung von Rat und Unterstützung an die Angehörigen ihres Staates beschränkt[12].

---

[4] Gesandtschaften im Auslande unterhalten: Bayern in Paris, zugleich für Brüssel, Rom, Wien, St. Petersburg, Bern; Sachsen in Wien. — Preußen und Bayern unterhalten eine Gesandtschaft beim päpstlichen Stuhl. — Bayern empfängt einen apostolischen Nuntius. Vgl. dazu Hübler S. 14: Beglaubigt ist er lediglich für Bayern. Er verkehrt aber offiziell mit sämtlichen deutschen Bischöfen und offiziös mit allen deutschen Staatsregierungen. — Vgl. Zorn, Art. Gesandte, W.[2] 2, 208; Dochow, Annalen 1914 S. 634; Hübler, Art. Konkordate und Zirkumskriptionsbullen, W.[2] 2, 615.

[5] Laband[5] 8, 3.

[6] Meyer-Anschütz § 216[3].

[7] Z.P.O. § 200.

[8] PaßG. § 6.

[9] R.G., betr. die Eheschließung und die Beurkundung des Personenstandes von Bundesangehörigen im Auslande, vom 4. Mai 1870 § 13.

[10] Schlußprotok. vom 23. Nov. 1870 Nr. VII. Vgl. Meyer-Anschütz § 190 S. 701.

[11] Vgl. v. König, Art. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, W.[2] 2, 892.

[12] Über die preußische Gesandtschaft beim päpstlichen Stuhl vgl. Mirbt, Die preuß. Gesandtschaft am Hofe des Papstes, 1899, auch Kurt v. Schlözer, Römische Briefe, 1913. — Vgl. Anm. 4.

Den deutschen Einzelstaaten ist es nicht gestattet, Konsuln im Auslande anzustellen[13]. Konsuln innerhalb des Reichsgebietes, also in anderen deutschen Staaten zu ernennen, ist ihnen nicht verwehrt[14]. Obwohl es für derartige Konsuln an einem geeigneten Felde der Tätigkeit fehlt, wird doch von der Befugnis, sie zu ernennen, noch Gebrauch gemacht[15]. Die Einzelstaaten sind berechtigt, fremde Konsuln bei sich zu empfangen und mit dem Exequatur zu versehen[16].

2. Gesandtschaften[1].

§ 108.

Die Gesandtschaften[2] haben den Staat gegenüber anderen Staaten zu vertreten und den im Auslande sich aufhaltenden Staatsangehörigen Schutz und Unterstützung zu gewähren[3].

Die Organisation der Reichsgesandtschaften beruht auf Anordnung des Kaisers, der in seinen Organisationsbefugnissen durch die Festsetzungen des Reichshaushaltsetats beschränkt wird[4]. Die Gesandtschaften bestehen aus dem an der Spitze stehenden Gesandten und dem ihm beigegebenen Hilfspersonal[5]. Die Gesandten zerfallen

---

[13] R.Verf. Art. 56.

[14] Vgl. Laband[5] 3, 11; v. Seydel, Komment. z. Verfassungsurkunde[2] (1897) S. 308.

[15] Insbesondere in Bremen, Lübeck, Hamburg, Frankfurt a. M., Dresden, Leipzig, Stuttgart.

[16] Schlußprotokoll vom 23. Nov. 1870 Nr. XII.

[1] Laband[5] 3, 1; Zorn, Art. Gesandte, W.[2] 2, 206; Dochow, Annalen 1914 S. 631; Hübler, Magistraturen des völkerrechtlichen Verkehrs, 1900. — v. Liszt, Völkerrecht § 14; v. Ullmann, Völkerrecht § 43; v. Martitz, Völkerrecht (Kultur der Gegenwart, Systematische Rechtswissenschaft)[2] 1913 S. 505.

[2] Das Reich unterhält 9 Botschaften, 20 Gesandtschaften und 10 Ministerresidenturen (einschließlich derjenigen, deren Chefs persönlich mit dem Gesandtencharakter bekleidet sind). Handbuch für das Deutsche Reich 1913 S. 47.

[3] Die von Zorn, Art. Gesandte, Wörterbuch[2] 2, 208 noch vertretene Ansicht, die nordamerikanischen Freistaaten entsenden keine Botschafter, trifft nicht mehr zu. Andrew D. White (Aus meinem Diplomatenleben, 1906) war 1879—1881 noch Gesandter in Berlin, 1897—1913 aber schon Botschafter. Inzwischen war die Gesandtschaft in eine Botschaft umgewandelt. Das Handbuch für das Deutsche Reich (1913 S. 146) führt auch den diplomatischen Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika richtig als „außerordentlichen und Bevollmächtigten Botschafter“ auf.

[4] R.Verf. Art. 11, 18. — Der Kaiser trifft seine Wahl unter den ihm geeignet erscheinenden Personen ohne Rücksicht darauf, ob sie für den Auslandsdienst besonders vorbereitet sind. Vor der Absendung eines Gesandten wird beim Empfangsstaat angefragt, ob die in Aussicht genommene Person genehm ist.

[5] Zum Personal einer Gesandtschaft (Botschaft) können außer dem Chef, der den Titel außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter oder außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister führt, gehören: Sekretäre (mit dem Titel Botschaftsrat, Legationsrat, Legationssekretär), Attachés, zur Gesandtschaft kommandierte Offiziere, Militär- und Marineattachés, Sachverständige (ein Handelssachverständiger in Venezuela, ein Schulbeirat in Peking, im übrigen sind die Sachverständigen den Konsulaten zugeteilt), Dolmetscher (Dragomane), Ärzte, Prediger, Rechtsbeistände und

nach den völkerrechtlichen Rangklassen in Botschafter, Gesandte, Ministerresidenten und Geschäftsträger[6].

Die Rechtsverhältnisse der Reichsgesandten und des gesandtschaftlichen Personals richten sich nach den Vorschriften des Reichsbeamtengesetzes[7]. Die Gesandten gehören zu den Beamten[8], die durch kaiserliche Verfügung jederzeit gegen Gewährung des gesetzlichen Wartegeldes einstweilig in den Ruhestand versetzt werden können[9].

Die Funktionen der Reichsgesandten sind:

1. Die Führung von Verhandlungen mit der Regierung, bei der sie beglaubigt sind. Bei Ausübung dieser Tätigkeit haben die Gesandten die Grundsätze des Völkerrechtes und die Instruktionen zu beobachten, die ihnen von ihrem Vorgesetzten, dem Reichskanzler oder dessen Stellvertretern in auswärtigen Angelegenheiten, insbesondere dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, zugehen. Dagegen fehlt es gänzlich an gesetzlichen Vorschriften für diesen Zweig ihrer Tätigkeit. Die Verhandlungen können die völkerrechtlichen Beziehungen des Reiches zu dem fremden Staate, Angelegenheiten der zum Reiche gehörenden Staaten, die eine eigene Landesgesandtschaft in dem betreffenden Staate nicht unterhalten[10], oder Angelegenheiten der einzelnen Reichsangehörigen zum Gegenstande haben.

2. Die Abstattung von Berichten an ihren Vorgesetzten, den Reichskanzler oder dessen Stellvertreter. Diese Berichte haben nicht nur die eigene Tätigkeit der Reichsgesandten zum Gegenstande, sondern sollen sich auf alle Ereignisse und Zustände in dem fremden Staate erstrecken, über die nähere Kenntnis zu erlangen für die Reichsregierung von Interesse ist[11].

Kanzleibeamte (Vorsteher der Kanzleien, Kanzlisten) vgl. § 109[4]. — Zur Vermittelung des Verkehrs mit dem Auswärtigen Amte können Feldjäger als Kuriere verwendet werden. Dies sind Anwärter für den höheren Forstdienst, sie gehören zu den Offizieren des stehenden Heeres und haben in einer Aufnahmeprüfung die notwendigen Sprachkenntnisse nachzuweisen. Dienstvorschr. f. d. Kgl. Reitende Feldjäger-Korps vom 30. Nov. 1899. Vgl. Fleischmann, Art. Feldjäger-Korps, W.[2] 1, 762.

[5] Wiener Kongreßakte. Reglement sur le rang entre les agents diplomatiques vom 19. März 1815 (Fleischmann, Völkerrechtsquellen 1905 S. 18). Aachener Protokoll vom 21. Nov. 1818.

[7] Reichsbeamtengesetz vom 17. Mai 1907 (R.G.Bl. S. 245). — Beamtenhinterbliebenengesetz vom 17. Mai 1907 (R.G.Bl. S. 208). — Besondere Strafbestimmungen für die gesandtschaftlichen und anderen Beamten im Dienste des Auswärtigen Amtes finden sich im sog. Arnimparagraphen R.Str.G.B. § 353a.

[8] Prüfungsordnung vom 30. April 1908. — Vgl. Art. Diplomatischer Dienst, Handwörterbuch der Preuß. Verwaltung von v. Bitter[3] 1, 392.

[9] R.B.G. § 25.

[10] Vgl. Schlußprotokoll zum Vertrage mit Bayern vom 23. Nov. 1870 Nr. VIII.

[11] v. Ullmann S. 178: Eine wirksame und erfolgreiche Leitung der auswärtigen Politik durch den verantwortlichen Minister ist ohne eine wahrheitsgetreue, genaue, aber auch mit fachmännischer Einsicht geführte Berichterstattung seitens der ausführenden Organe des leitenden Ministers nicht möglich. — Hübler S. 28: Die Diplomatie verträgt keine Nervosität und keine

3. Erteilung von Rat und Auskunft an die im Gebiete des fremden Staates sich aufhaltenden Reichsangehörigen[12].

4. Obrigkeitliche Befugnisse können den Reichsgesandten naturgemäß nicht zustehen, da sie ihre Funktionen außerhalb des Reichsgebietes, also an Orten ausüben, an denen das Reich Hoheitsrechte nicht besitzt. Hiervon besteht jedoch eine allgemeine völkerrechtliche Ausnahme. Nach völkerrechtlichen Grundsätzen haben die Gesandten bei Verbrechen der zur Gesandtschaft gehörigen Personen, die als exterritorial angesehen werden, das sogenannte Recht des ersten Angriffs d. h. die Befugnis, den Tatbestand des Verbrechens festzustellen, den Verbrecher vorläufig festzunehmen oder, wenn er außerhalb des Gesandschaftsquartiers ergriffen ist, seine Auslieferung von der fremden Regierung zu verlangen und ihn zur Bestrafung an das zuständige inländische Gericht abzuliefern. Diese obrigkeitliche Gewalt der Gesandten ist möglich, weil sie sich auf Personen erstreckt und in Räumlichkeiten ausgeübt wird, die der Herrschaft der fremden Staatsgewalt nicht unterworfen sind. Sie ist notwendig, weil eine Bestrafung des Verbrechers sonst überhaupt nicht möglich wäre, da die fremden Gerichte rechtlich, die heimatlichen tatsächlich nicht in der Lage sind, gegen ihn vorzugehen.

Den Gesandten des Reiches ist ferner durch die Reichsgesetzgebung die Befugnis zur Vornahme von rechtsbegründenden Akten und von Beurkundungen beigelegt worden[13]. Diese Tätigkeiten haben zwar auch den Charakter obrigkeitlicher Tätigkeiten, aber die in ihrer Ausübung vorgenommenen Rechtsakte und Beurkundungen äußern kraft der reichsgesetzlichen Vorschriften nur innerhalb des Reichsgebietes rechtliche Wirksamkeit. Sollen sie auch in dem auswärtigen Staate rechtliche Geltung erlangen, so ist eine ausdrückliche Anerkennung der betreffenden Befugnisse durch letzteren erforderlich. Die Reichsgesandten üben also diese obrigkeitlichen Funktionen entweder nur innerhalb des Herrschaftsbereiches des Reiches oder kraft der Ermächtigung durch den fremden Staat aus. Die Funktionen der gedachten Art sind:

a) die Legalisation solcher Urkunden, die von einer ausländischen öffentlichen Behörde oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person des Auslandes ausgestellt oder aufgenommen sind[14];

Gewaltmenschen. ... Gesandte müssen gute und scharfe Beobachter sein, namentlich aber die Fähigkeit besitzen, Fühlung zu nehmen, sich anzuempfinden und Wege zu bereiten. — Über die Abstattung von Berichten vgl. auch v. Bismarck, Gedanken und Erinnerungen 2, 226. — Dochow, Annalen 1914 S. 635[25].

[12] Hübler S. 29: Der Gesandte hat Schutz gegen solche Beeinträchtigungen zu gewähren, bei denen zugleich ein öffentliches Interesse des Absendestaats in Frage kommt. Die Wahrnehmung von reinen Privatinteressen liegt seiner Aufgabe fern.

[13] Über die Beurkundung durch Gesandte und Konsuln vgl. Neumeyer, Internationales Verwaltungsrecht (1910) 1, 42.

[14] Z.P.O. § 438. R.G., betr. die Beglaubigung öffentlicher Urkunden, vom 1. Mai 1878 § 2.

b) die Vornahme von Zustellungen im Auslande bei Zivilprozeßsachen, die innerhalb des Reiches anhängig sind[15];

c) die Erteilung von Pässen an Reichsangehörige zum Eintritt in das Reichsgebiet[16];

d) die Vornahme von Eheschließungen und die Beurkundung des Personenstandes bei Reichsangehörigen im Ausland[17].

Die Befugnis zur Vornahme von Eheschließungen, sowie zur Beurkundung von Geburten, Heiraten und Sterbefällen steht nur den diplomatischen Vertretern und Konsuln des Reiches zu, denen sie durch ausdrückliche Ermächtigung des Reichskanzlers beigelegt ist. Diese Ermächtigung wird nicht der betreffenden Behörde, sondern dem Gesandten oder Konsul persönlich erteilt, sie darf nur allgemein, d. h. nicht bloß für einzelne Fälle verliehen werden. Bei den diplomatischen Vertretern erstreckt sie sich auf das ganze Gebiet des Staates, bei dem sie beglaubigt sind, bei Konsuln auf ihren Amtsbezirk[18]. Den Landesgesetzgebungen ist vorbehalten, den angegebenen Beamten ausgedehntere und von einer besonderen Ermächtigung nicht abhängige Befugnisse dieser Art zu erteilen. Es finden ferner die Ermächtigungen, die durch Landesgesetz den Landesgesandten beigelegt sind, auch auf Reichsgesandte und Reichskonsuln Anwendung[19].

Die Ermächtigung zur Vornahme der betreffenden Akte kann für Reichsangehörige und auch für Schutzgenossen erteilt werden[20]. Die Befugnis zur Vornahme von Eheschließungen besteht auch dann, wenn nur einer der Verlobten Reichsangehöriger oder Schutzgenosse ist[21].

Der Eheschließung hat eine Untersuchung des Beamten darüber, ob die zur Eingehung einer Ehe nach den Gesetzen der Heimat der Verlobten notwendigen Erfordernisse vorhanden sind, sowie ein Aufgebot vorauszugehen. Letzteres erfolgt durch Aushang vor oder in der Kanzlei des Beamten und durch Bekanntmachung in einer am Amtssitze des Beamten erscheinenden Zeitung. Aus besonders dringenden Gründen kann der Beamte von dem Aufgebote dispensieren[22]. Durch die Unterlassung des Aufgebotes oder der Untersuchung über die Erfordernisse wird die Ehe nicht ungültig. Ebensowenig hat das Gesetz die Vernachlässigung der betreffenden

---

[15] Z.P.O. § 199.

[16] R.G. über das Paßwesen vom 12. Okt. 1867 § 6.

[17] R.G. betr. die Eheschließung und die Beurkundung des Personenstandes von Bundesangehörigen im Auslande vom 4. Mai 1870, abg. durch E.G. z. B.G.B. Art. 40. R.G. über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung vom 6. Febr. 1875 § 85. Danach werden die Bestimmungen des R.G. vom 4. Mai 1870 durch das P.St.G. nicht berührt.

[18] R.G. vom 4. Mai 1870 § 1.

[19] R.G. vom 4. Mai 1870 § 13.

[20] R.G. vom 4. Mai 1870 § 1. R.G. vom 6. Febr. 1875 § 85. Über den Begriff der Schutzgenossen vgl. § 6[7].

[21] R.G. vom 4. Mai 1870 § 10.

[22] R.G. vom 4. Mai 1870 §§ 3—9 in der durch E.G. z. B.G.B. Art. 40 geänderten Fassung.

Pflicht mit einer Strafe bedroht, der Beamte macht sich aber durch eine derartige Vernachlässigung disziplinarisch verantwortlich. Die Eheschließung erfolgt dadurch, daß die Verlobten vor dem Beamten persönlich und bei gleichzeitiger Anwesenheit erklären, die Ehe miteinander eingehen zu wollen. Der Beamte soll bei der Eheschließung in Gegenwart von zwei Zeugen an die Verlobten einzeln und nacheinander die Frage richten, ob sie die Ehe miteinander eingehen wollen, und nachdem die Verlobten die Frage bejaht haben, aussprechen, daß sie kraft dieses Gesetzes nunmehr rechtmäßig verbundene Eheleute seien[23]. Die Ehe erlangt mit dem Abschluß vor dem Beamten bürgerliche Gültigkeit. Dieser Grundsatz hat, kraft reichsgesetzlicher Anordnung, allerdings nur für das Reich verbindliche Kraft. Für die Gerichte des Staates, in dessen Gebiete die Eheschließung stattfindet, ist die Ehe nur dann gültig, wenn er eine derartige Form der Eheschließung für zulässig erklärt[24]. Einige Staaten haben diese Anerkennung ausgesprochen[25].

Über die Beurkundungen von Geburten, Heiraten und Sterbefällen sind getrennte Register zu führen[26] Die Eintragung der Heiraten erfolgt auf Grund der von dem Beamten vorgenommenen Eheschließung[27]; die der Geburten auf Grund einer Vernehmung des Vaters oder anderer Personen, durch die sich der Beamte die Überzeugung von der Richtigkeit der einzutragenden Tatsache verschafft hat[28]; die der Todesfälle auf Grund der Erklärung zweier Zeugen[29]. Die Register haben den Charakter öffentlicher Urkunden, sie liefern also für die darin bekundeten Tatsachen vollen Beweis, so lange nicht der Gegenbeweis erbracht ist, daß sie unrichtig beurkundet sind[30]. Die Register werden in zwei gleichlautenden Originalen geführt, von denen das eine am Schluß des Jahres dem Reichskanzler einzusenden ist. Die Beamten sind verpflichtet, gleichzeitig den Regierungen der Einzelstaaten einen Auszug der Fälle mitzuteilen, die Angehörige dieser Staaten betreffen[31].

---

[23] R.G. vom 4. Mai 1870 §§ 7, 7a in der Fassung des E.G. z. B.G.B. Art. 40.

[24] Nicht richtig ist die Behauptung des Abg. Dr. Oppenheim in der Reichstagssitzung vom 19. Jan. 1879 (Sten. Ber. S. 1101), daß in den gesandtschaftlichen Wohnungen und Konsularbureaus infolge der Exterritorialität deutsches Recht gelte, der betreffende Akt deshalb unbedingte Gültigkeit in Anspruch zu nehmen habe. Die Exterritorialität entzieht zwar die angegebenen Räume der Einwirkung der fremden Staatsgewalt, macht sie aber keineswegs zu einem Bestandteil des deutschen Reichsgebietes, ganz abgesehen davon, daß ein großer Teil der funktionierenden Beamten, die Konsuln, Exterritorialität überhaupt nicht in Anspruch zu nehmen hat. Vgl. Laband[4] 8, 6[8].

[25] z. B. Italien im Zusatz zum Konsularvertrag vom 4. Mai 1891. — Vgl. außerdem Haager Abkommen vom 12. Juni 1902 Art. 6.

[26] R.G. vom 4. Mai 1870 § 2.

[27] R.G. vom 4. Mai 1870 § 9.

[28] R.G. vom 4. Mai 1870 § 11.

[29] R.G. vom 4. Mai 1870 § 12.

[30] Z.P.O. § 415. Vgl. auch R.G., betr. die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung, vom 6. Febr. 1875 § 15.

[31] R.G. vom 4. Mai 1870 § 2.

3. Konsulate[1].

§ 109.

Die Konsuln haben zum Teil die gleichen Funktionen wie die Gesandten auszuüben, sie sind aber vorwiegend die staatlichen Organe zur Förderung und zum Schutz der wirtschaftlichen Interessen[2]. Sie haben nach den Bestimmungen des Konsulargesetzes das Interesse des Reichs, namentlich in bezug auf Handel, Verkehr und Schiffahrt, tunlichst zu schützen und zu fördern, die Beobachtung der Staatsverträge zu überwachen und den Angehörigen der Bundesstaaten sowie anderer befreundeter Staaten in ihren Angelegenheiten Rat und Beistand zu gewähren[3].

Durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes wurde das Konsulatswesen zur ausschließlichen Bundesangelegenheit erklärt, eine Bestimmung, die unverändert in die deutsche Reichsverfassung übergegangen ist[4]. Den Vorschriften der Verfassung gemäß sind die Landeskonsulate der einzelnen Bundesstaaten aufgehoben worden, nachdem die Organisation der Reichskonsulate vom Bundesrate als vollendet anerkannt war.

Die Rechtsverhältnisse der deutschen Konsuln haben eine gesetzliche Regelung durch verschiedene Reichsgesetze erfahren[5]. Außerdem ist das Reich bestrebt gewesen, den Befugnissen, die es seinen Konsuln auf dem Wege der Gesetzgebung beigelegt hat, durch internationale Vereinbarungen die Anerkennung des Aufenthaltsstaates zu sichern.

---

[1] Laband[6], 3. 10; Zorn, Art. Konsuln, W.[2] 2, 617; Dochow, Annalen 1914 S. 635; v. König, Handbuch des deutschen Konsularwesens[7] 2 Bde. 1909; Art. Konsularrecht, H.d.St.[3] 6, 109; Zorn, Die Konsulargesetzgebung des Deutschen Reichs. Textausgabe[3] 1911. — Olshausen, Die Auslieferungs- und Konsularverträge des Deutschen Reichs 1903. Bleyber, Sammlung von Staatsverträgen über Angelegenheiten der Rechtspflege und der Justizverwaltung 1910 — Eine Übersicht über die geltenden Konsularverträge, findet sich bei Löwe-Rosenberg, Strafprozeßordnung[19] (1914) S. 935.

Die Konsulate und ihr Personal sind aufgeführt im Handbuch für das Deutsche Reich.

[2] Mayer 2, 454: Die Konsuln sollen im Auslande für die Staatsangehörigen einen Mittelpunkt schaffen, von dem aus die verschiedenartigsten Geschäfte öffentlicher Verwaltung namens des Heimatsstaates geführt werden: polizeiliche Maßregeln, Beurkundungen, Unterstützungen und sonstige Leistungen anstaltlicher Art. Unser Verwaltungsrecht ist schlechthin maßgebend für das alles, soweit es durchführbar ist. Wie weit es durchführbar ist, das hängt ab von der völkerrechtlichen Duldung des fremden Staates, auf dessen Gebiet Amtstätigkeit, Zwang und Leistung vor sich gehen sollen. — Vgl. § 4[2].

[3] K.G. § 1.

[4] R.Verf. Art. 56.

[5] Das Hauptgesetz ist das R.G., betr. die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln, vom 8. Nov. 1867 (K. G.). Eingeführt in Baden und Südhessen durch Art. 80 der Verf. vom 15. Nov. 1870, in Württemberg durch Art. 2 des Vertr. vom 25. Nov. 1870, in Bayern durch Gesetz, betr. die Einführung norddeutscher Bundesgesetze in Bayern vom 22. April 1871, § 3. In Elsaß-Lothringen ist das Gesetz bis jetzt nicht eingeführt worden, auch kann nicht angenommen werden, daß es durch Vereinigung Elsaß-Lothringens mit dem Deutschen Reiche ohne weiteres in Kraft getreten sei. Für die Ausübung der konsularischen Tätigkeit ist die unter-

Die Organisation der Konsulate beruht, wie die der Gesandtschaften auf Anordnungen des Kaisers, für welche die Festsetzungen des Reichshaushaltsetats die Schranke bilden. Der Kaiser ernennt die Konsuln nach Vernehmung des Ausschusses des Bundesrates für Handel und Verkehr[6].

Die Konsuln sind Generalkonsuln, Konsuln und Vizekonsuln. Den Generalkonsuln steht die Oberaufsicht und Überwachung der zu ihrem Bezirke gehörenden Konsulate zu, jedoch wird die Bezeichnung Generalkonsul mitunter auch als bloßer Titel verliehen. Zwischen Konsuln und Vizekonsuln besteht kein materieller, sondern nur ein Titularunterschied.

Die Gesandten können mit der Wahrnehmung konsularischer Geschäfte betraut werden, sie können Generalkonsuln oder Konsuln ad interim sein[7]. Den Konsuln werden andere selbständig diplomatische Funktionen übertragen, oder sie werden zu Geschäftsträgern in Vertretung des Gesandten ernannt. Daraus geht hervor, daß an die Konsuln die gleichen Anforderungen wie an die Gesandten gestellt werden können, und daß es Gesandtschaften gibt, deren Chefs mit den konsularischen Geschäften vertraut sein müssen.

Den Gouverneuren der Schutzgebiete[8] können die Befugnisse von Generalkonsuln oder Konsuln übertragen werden[9].

---

bliebene Einführung allerdings gleichgültig, da sie lediglich im Auslande stattfindet. Dagegen kann die Frage von praktischer Bedeutung werden, wenn es sich darum handelt, welche rechtliche Wirkung den von den Konsuln im Auslande vorgenommenen Akten innerhalb des Reichsgebietes beizulegen ist. (Das K.G. wurde abgeändert durch G. vom 10. Juli 1870 und E.G. z. B.G.B. Art. 32.) Zu dem Gesetze vom 8. Nov. 1867 gehört die Dienstinstruktion des Reichskanzlers vom 6. Juni 1871 mit Nachtrag vom 22. Febr. 1873. Die speziellen Gesetze sind in den folgenden Anmerkungen an den betreffenden Stellen erwähnt. — Abdruck der das Konsularwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen usw. bei Zorn, Die Konsulargesetzgebung des Deutschen Reiches[3] 1912; v. Koenig, Handbuch[1]. Band 2.

[6] R.Verf. Art. 56.

[7] Als Beispiele seien angeführt: Der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister für Siam ist Generalkonsul ad interim, der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister für Uruguay ist Konsul ad interim. Der Generalkonsul in Kairo ist diplomatischer Agent, die Stelle pflegt mit einem Diplomaten besetzt zu werden. Der Konsul in Quito ist mit der Wahrnehmung diplomatischer Funktionen beauftragt. Der Konsul in Asuncion ist Geschäftsträger mit dem Charakter als Legationssekretär für Paraguay während der Gesandte in Paraguay nicht anwesend ist. Dieser ist für Argentinien und Paraguay beglaubigt und hat seinen Sitz in Buenos Aires.

[8] Der Gouverneur von Kamerun hat die Befugnisse eines Generalkonsuls für die britischen Kolonien Nord- und Südnigerien, für das französische Gabun-Gebiet, für die spanischen Besitzungen Fernando Po und Muni sowie für die portugiesische Besitzung São Thomé; der Gouverneur von Togo hat die Befugnisse eines Konsuls für die französische Kolonie Dahome und die britische Kolonie an der Goldküste; der Gouverneur von Samoa ist beauftragt mit der Wahrnehmung konsularischer Befugnisse auf den Schiffer- (Samoa) und Tonga- (Freundschafts-) Inseln.

[9] Der Gouverneur untersteht als solcher dem Reichs-Kolonialamt. In seiner Eigenschaft als Konsul ist er Organ des Auswärtigen Amtes und wird von ihm instruiert. Die konsularischen Geschäfte sind von den Verwaltungsangelegenheiten der Schutzgebiete zu trennen, sie sind auswärtige Angelegenheiten des Reiches und nicht der Schutzgebiete. Es handelt sich bei den Konsulargeschäften des Gouverneurs nicht um Beziehungen der Schutzgebiete

Zum Personal eines Konsulates können gehören: Konsuln, Vizekonsuln, Attachés, die zur Vorbereitung für den diplomatischen Dienst den Konsulaten überwiesen werden, Sachverständige[10], die von den kaufmännischen Beiräten zu unterscheiden sind, Dolmetscher und Bureaubeamte[11].

Die Konsuln ernennt der Kaiser nach Vernehmung des Ausschusses des Bundesrates für Handel und Verkehr[12]. Es kann jede geeignete Person zum Vorsteher eines Konsulats ernannt werden, da eine bestimmte Vorbildung nur für die Personen vorgeschrieben ist, die den Wunsch haben, in den Konsulardienst aufgenommen zu werden.

Die Konsuln sind ferner Berufskonsuln (consules missi) oder Wahlkonsuln (consules electi). Die Berufskonsuln machen aus der konsularischen Tätigkeit ihren ausschließlichen Lebensberuf. Sie müssen ihre Befähigung durch besondere Vorbildung und durch eine Prüfung nachweisen[13] und haben nach erfolgter Anstellung alle

---

zum Ausland, sondern um Beziehungen des Reiches zum Ausland. Beschwerdeinstanz ist in diesen Angelegenheiten nicht das Reichs-Kolonialamt, sondern das Auswärtige Amt. Da beide Ämter dem Reichskanzler unterstehen, können erhebliche Schwierigkeiten hieraus nicht entstehen. Die Verwaltung der Schutzgebiete ist vom Standpunkt der Reichsverwaltung nicht auswärtige Verwaltung, deshalb gelten auch für die in den Schutzgebieten zugelassenen Konsulate die Bestimmungen für die im Reich errichteten Konsulate.

Über die auswärtigen Angelegenheiten der Schutzgebiete vgl. Fleischmann, Art. Schutzgebiete, W.[2] 8, 413.

[10] Vgl. Dochow, Annalen 1914 S. 637[11]. — Man unterscheidet handels-, land- und forstwirtschaftliche Sachverständige. — Der Sachverständige ist nicht an einen bestimmten Wohnsitz gebunden und kann den Bezirk zur Erstattung eingehender wirtschaftlicher Berichte bereisen. — Mit deutschen Handelskammern im Ausland hat die auswärtige Verwaltung bisher keine guten Erfahrungen gemacht. Von verschiedenen Seiten — vgl. Engelhard, Deutsche Handelskammern im Ausland, Deutsche Wirtschaftszeitung (1914) 10, 277 — wird daher der beachtenswerte Vorschlag gemacht, die in den Konsularbezirken angesessenen Deutschen zu Beiräten zusammenzuschließen. — In Genf wurde 1913 eine deutsche Handelskammer für die Schweiz errichtet.

[11] Als Beispiele für die Mannigfaltigkeit der Rangverhältnisse und Titulaturen seien angeführt: Ein Konsul kann den Charakter als Generalkonsul, ein Vizekonsul den als Konsul haben. Ein Konsul kann Legationsrat, ein Generalkonsul kann Wirklicher Geheimer Legationsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse sein. Der Konsul in Galatz hat den Titel und Rang eines Ministerresidenten. Wer in den Konsulatsdienst aufgenommen ist, wird zunächst einem Konsulat mit dem Charakter als Vizekonsul zugeteilt. — Die den Konsulaten in China und Japan zur Überwindung von Sprachschwierigkeiten zugeteilten Personen werden als Dolmetscher bezeichnet, bei den Konsulaten in anderen Staaten (Abessinien, Bulgarien, Rumänien, Rußland, Ungarn und in der Türkei) als Dragomans. Einigen Konsulaten, (Mexiko, Moskau, New Orleans, Saratoff, Wladiwostok) sind Konsuln oder Vizekonsuln als kaufmännische Beiräte zugeteilt. Sehr verschieden sind die Amtsbezeichnungen für die Bureaubeamten. So gibt es in Petersburg einen Kassier mit dem Charakter als Kanzler und einen Kanzlerdragoman, in Konstantinopel einen 1. Sekretär und Hafenmeister mit dem Charakter als Kanzler, in Chikago einen Registrator mit dem Charakter als Kanzler, in Marseille einen Sekretär mit dem Charakter als Vizekonsul, in Paris einen Kanzler mit dem Charakter als Vizekonsul und einen 1. Sekretär mit dem Charakter als Kanzler.

[12] R.Verf. Art. 56.

[13] Nach § 7 K.G. kann zum Berufskonsul nur ernannt werden, wer die zur juristischen Laufbahn in den einzelnen Bundesstaaten erforderliche erste

Rechte und Pflichten der Reichsbeamten[14]. Sie beziehen eine Besoldung aus Reichsmitteln[15]. Durch kaiserliche Verfügung können sie jederzeit gegen Gewährung des gesetzlichen Wartegeldes in den Ruhestand versetzt werden[16]. Die Wahlkonsuln dagegen versehen die konsularischen Funktionen nur als Nebenamt neben anderen Berufsgeschäften. Sie bedürfen keinerlei Bildungsnachweise; der Kaiser hat bei ihrer Ernennung rechtlich eine durchaus freie Wahl unter den geeignet erscheinenden Persönlichkeiten, doch sollen bei der Ernennung vorzugsweise reichsangehörige Kaufleute berücksichtigt werden[17]. Die Wahlkonsuln haben zwar ebenfalls die Eigenschaft von Reichsbeamten, doch unterliegen sie nicht allen Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes[18]. Sie erhalten keine Besoldung

---

Prüfung bestanden hat und mindestens drei Jahre im inneren Dienste oder in der Advokatur und mindestens zwei Jahre im Konsulatsdienste des Bundes oder eines Bundesstaates beschäftigt gewesen ist; oder die besondere Prüfung für die Bekleidung des Amtes eines Berufskonsuls bestanden hat, für welche die Bestimmungen vom Reichskanzler erlassen werden. Das Regulativ über die Konsulatsprüfung ist nicht publiziert, es ist abgedruckt bei Zorn, Konsulargesetzgebung[3] S. 192 und bei v. Koenig, Handbuch[7] 1 § 14.

[14] Reichsbeamtengesetz §§ 4—6, 8. — Dochow, Annalen 1914 S. 636[4].

[15] K.G. § 8.

[16] Reichsbeamtengesetz § 25 spricht allerdings ganz allgemein von Konsuln. Es ergibt sich aber von selbst, daß die Bestimmung sich nur auf Berufskonsuln bezieht, da die Wahlkonsuln eine Besoldung überhaupt nicht erhalten, demgemäß auch ein Wartegeld nicht bekommen können.

[17] K.G. § 10. — Soweit es möglich ist, wird ein am Ort angesessener Deutscher zum Konsul ernannt, sonst ein geeigneter Ausländer, der aber durch diese Ernennung nicht Reichsangehöriger wird. Es brauchen nicht unbedingt selbständige Kaufleute zu sein, das Konsulat kann auch einem deutschen Angestellten einer ausländischen Firma übertragen werden. Die Erfahrungen, die das Reich mit seinen Wahlkonsuln gemacht hat, sind befriedigend, namentlich auch was die Berichterstattung betrifft, wobei selbstverständlich damit zu rechnen ist, daß der Konsul in erster Linie sein eigenes Geschäftsinteresse wahrt, namentlich wenn er Ausländer ist, denn der Wahlkonsul betreibt sein Geschäft weiter und versieht daneben die amtlichen Funktionen eines Konsuls. Soweit es die Reichsfinanzen erlauben, ist es wünschenswert, daß die Konsulate mit Berufsbeamten besetzt werden, wo ein hinreichendes Gebiet für ihre Tätigkeit gegeben ist.

Für die Wahlkonsuln ist das Konsulat wesentlich Ehrenamt, ihre Ernennung kann jederzeit widerrufen werden, das Reich bindet sich nur so lange, als es die Reichsinteressen bei dem Wahlkonsul in guten Händen weiß. Die Wahlkonsuln beziehen keinen Gehalt, sie können die Gebühren für sich einziehen oder auf sie verzichten. Im anderen Falle werden ihnen auch als berechtigt anerkannte Aufwendungen, die durch Gebühren nicht gedeckt werden, aus Reichsmitteln erstattet. Die Einnahmen aus den Gebühren, namentlich aus den Schiffahrtsgebühren, unterliegen erheblichen Schwankungen, können aber eine nennenswerte Höhe erreichen, so daß die Übernahme eines Konsulates einem Deutschen oder einem Ausländer auch aus materiellen Gründen wünschenswert erscheinen kann. Wie weit ihm das Konsulat dann geschäftlich und gesellschaftlich von Nutzen wird, hängt von seiner Persönlichkeit ab. Das Gleiche gilt ja auch von der Übernahme fremder Konsulate durch Deutsche im Inland. — Vgl. auch Anm. 18.

[18] Nicht anwendbar auf sie sind die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 3 und 21 Abs. 2 des R.B.G. — Vgl. Dochow, Annalen 1914 S. 638[15]: „Daß sie keinen Anspruch auf Gehalt haben, sondern nur Gebühren beziehen, ist unwesentlich. Sie gehören zu den Beamten, die der öffentlichen Verwaltung nicht ihre ganze Arbeitskraft widmen (Schoen, Deutsches Verwaltungsrecht, Enzyklopädie[7] 4, 215) und in ihrer amtlichen Tätigkeit nicht ihren Lebensberuf und die Grund-

aus Reichsmitteln, beziehen aber die nach dem Konsulartarif zu erhebenden Gebühren für sich[19]. Sie können jederzeit ohne Entschädigung entlassen werden[20].

Die Konsuln können mit Genehmigung des Reichskanzlers in ihrem Amtsbezirke Konsularagenten bestellen. Diese sind keine Organe des Reiches, sondern Privatbevollmächtigte des Konsuls; sie handeln in seinem Auftrage und unter seiner Verantwortlichkeit. Die Ausübung obrigkeitlicher Befugnisse steht ihnen nicht zu[21].

Die Konsuln stehen unter dem Reichskanzler. Von ihm oder seinem Stellvertreter erhalten sie ihre Weisungen[22]. In Angelegenheiten, die das Interesse eines einzelnen Bundesstaates oder dessen Angehörige betreffen, können ihnen auch die betreffenden Landesregierungen Aufträge erteilen[23]. Außerdem stehen die Konsuln im Verhältnis der Unterordnung zu den im Lande ihrer Residenz befindlichen Reichsgesandtschaften[24].

Der Konsul kann innerhalb des fremden Staates eine amtliche Tätigkeit erst entwickeln, nachdem er von dessen Regierung durch Erteilung des sog. Exequatur (in der Türkei Berat genannt) förmlich anerkannt ist.

Das Gebührenwesen bei den deutschen Konsulaten ist durch ein besonderes Reichsgesetz geregelt worden[25].

§ 110.

Die Verwaltungstätigkeit der deutschen Konsuln (Konsularverwaltung) ist öffentliche Verwaltung, daher unentgeltlich, soweit sie der Allgemeinheit zugute kommen soll. Werden besondere Dienstleistungen von ihr verlangt, so müssen Gebühren[1] gezahlt werden.

Die Gebühr soll einen Teil der Verwaltungsunkosten decken. Wie viel der einzelne für die besondere Inanspruchnahme einer Behörde zu den Verwaltungsunkosten beizutragen hat, kann nur durch Gesetz oder auf gesetzlicher Grundlage bestimmt werden[2]. Daher

---

lage ihrer finanziellen Existenz sehen (Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts[3] S. 84). Das Wahlkonsulat kann sich aber direkt und indirekt gut bezahlt machen (Schoen S. 216). Dies wird der Fall sein, wenn die Gebühren eine beträchtliche Höhe erreichen und die gesellschaftliche und geschäftliche Stellung seines Inhabers günstig beeinflußt wird." — Vgl. auch Anm. 17.

[19] K.G. § 10.

[20] K.G. § 10.

[21] K.G. § 11. — Sie gehören wohl zu den „Angestellten der öffentlichen Verwaltung, die nicht Beamte im engeren Sinne des Wortes sind" Fleiner[3] S. 261[7].

[22] K.G. § 3 Abs. 1.

[23] K.G. § 3 Abs. 2.

[24] Dienstinstruktion § 3.

[25] Vgl. § 110.

[1] Über den Begriff der Gebühr vgl. Fleiner[3] S. 395: Gebühr ist das öffentlichrechtliche Entgelt für eine besondere Inanspruchnahme der öffentlichen Verwaltung. Mayer 1, 387: Meyer-Dochow[8] S. 639; Gerlach, Art. Gebühren, W.[2] 2, 4; v. Heckel, Art. Gebühren, H.d.St.[2] 4, 513.

[2] Fleiner[3] S. 396; Meyer-Dochow[8] S. 640.

können neue Gebühren nur dann eingeführt werden, wenn ein Gesetz es gestattet[3], auch die Anwendung einer Gebühr auf einen analogen Fall ist nicht zulässig[4].

Die Gebührenpflicht gegenüber der Konsularverwaltung beruht auf dem Konsulatsgebührengesetz vom 17. Mai 1910. Die von den Konsulaten erhobenen Gebühren gehören zu den Verwaltungsgebühren[5], sie decken die beträchtlichen Verwaltungskosten selbstverständlich nur zu einem geringen Teil.

Das Konsulargesetz[6] bestimmte, daß die durch die Konsuln zu erhebenden Gebühren durch Gesetz festgestellt werden sollten. Bis zum Inkrafttreten eines solchen Gesetzes sollte die Gebührenerhebung nach einem von dem Bundeskanzler im Einvernehmen mit dem Ausschusse des Bundesrates für Handel und Verkehr zu erlassenden provisorischen Tarife erfolgen. Dieser provisorische Tarif vom 15. März 1868 wurde aufgehoben durch das Gesetz betreffend die Gebühren und Kosten bei den Konsulaten des Deutschen Reichs, vom 1. Juli 1872 (R.G.Bl. S. 245)[7], dessen § 1 bestimmte, daß bei den Konsulaten hinfort Gebühren und Kosten nach dem diesem Gesetz angehängten Tarif und den näheren Bestimmungen des Gesetzes erhoben werden sollten.

Die erste Anregung zur Revision des Tarifs ging 1885 vom Reichskanzler aus, und zwar aus fiskalischen Gründen. Die Änderung oder Erhöhung der Gebühren sollten einen Teil der Ausgaben für die Errichtung von Konsulaten decken. Als dann zu Anfang der neunziger Jahre die Schiffahrtsinteressenten Beschwerden gegen die zu hohe Gebühr für Schiffsexpeditionen geltend machten, wurde die Revision des ganzen Tarifs von seiten der Reichsregierung auch vom Standpunkt der Interessenten betrieben. Die Revision sollte zu einem Ausgleich der als berechtigt erkannten Wünsche der Interessenten und den Forderungen der Reichsverwaltung führen. Im Jahre 1910 wurde der Entwurf zu einem neuen Konsulatsgebührengesetz eingebracht und angenommen. Das Konsulatsgebührengesetz vom 17. Mai 1910 (R.G.Bl. S. 847)[8] trat an die Stelle des Gesetzes vom Jahre 1872 und seines Tarifs. Bei der Festsetzung des Tarifs, bei Festsetzung namentlich der Schiffsgebühren, mußte auch auf die Wahlkonsuln in den Hafenplätzen Rücksicht genommen werden[9].

---

[3] Entscheidung des preußischen O.V.G. 62, 245.

[4] v. Koenig, Handbuch[2] 1, 620.

[5] Fleiner[3] S. 395; Meyer-Dochow[3] S. 640; v. Heckel, H. d. St.[3] 4, 523: besondere Verwaltungsgebühren, welche ihrem Wesen nach aus der speziellen behördlichen Organisation der Amtsstellen entspringen.

[6] K.G. § 38.

[7] Abgedruckt bei v. König, Handbuch[2] 1, 621.

[8] Abgedruckt bei Zorn, Konsulargesetzgebung[3] S. 496.

[9] Begründung zum Entwurf S. 13: Denn wenn auch das Amt ein Ehrenamt ist, so soll die Gebührenerhebung den Wahlkonsuln doch einigermaßen Ersatz für die mit Ausübung des Amtes verbundenen dienstlichen Ausgaben sichern. Eine zu große Verkürzung der Gebühreneinnahmen beschränkt und erschwert die Auswahl und Gewinnung geeigneter Personen und führt zur Steigerung der Anträge auf Ersatz der dienstlichen Ausgaben aus der Reichskasse gemäß § 10 des Konsulargesetzes.

Das neue Konsulatsgebührengesetz hat den Wünschen der Interessenten namentlich durch Herabsetzung der Gebühren für Schiffssachen Rechnung getragen und anderseits zum Ausgleich dafür Gebühren für solche Amtshandlungen, die vorzugsweise von Ausländern oder bemittelten Personen in Anspruch genommen werden, erhöht und neu eingeführt. Die „nationalpolitisch schädliche und und finanziell bedeutungslose“ [11] Matrikelgebühr für Deutsche im Ausland ist fortgefallen. Alle Wünsche der Interessenten konnten nicht berücksichtigt werden, da auf die Möglichkeit, wenigstens einen Teil der Unkosten der Konsularverwaltung durch die Gebühren zu decken, nicht verzichtet werden konnte.

Bei der Mannigfaltigkeit der Verwaltungsangelegenheiten, die durch die Konsuln zu erledigen sind, mußte die Berechnung und Einziehung der Gebühren für die Konsularverwaltung möglichst einfach gestaltet werden, da der Konsul die Kasse selbst zu führen oder, wenn ihm eine Hilfskraft dafür zur Verfügung steht, die Kontrolle auszuüben hat. Er allein ist seiner vorgesetzten Dienstbehörde für die richtige Kassenführung verantwortlich. Wie er sie einrichtet, ist im allgemeinen ihm überlassen, hinreichende Anweisungen dafür sind in der Allgemeinen Dienstinstruktion und ergänzenden Erlassen gegeben [12].

Die Einziehung einer Gebühr verursacht ja der Verwaltung verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten [13]. Die Verwaltung braucht nur in Tätigkeit zu treten, wenn sie mit Sicherheit die gesetzmäßige Abgabe erwarten kann. Der Verwaltung bietet sie nur Vorteile, die Nachteile, die mit anderen Abgaben verbunden sind, fallen bei der Gebühr fort [14].

Im Falle der Bedürftigkeit sind alle im Tarif aufgeführten Gebühren zu erlassen [15], im übrigen erfolgt der Erlaß nur aus besonderen vom Reichskanzler vorgesehenen Gründen [16]. Letzteres gilt nur für die Berufskonsuln und die Wahlkonsuln, die Erstattung ihrer dienstlichen Ausgaben aus Reichsmitteln beanspruchen. Bare Auslagen werden besonders erstattet [17]. Die im Konsulatsgebührengesetz vorgesehenen Gebühren und Auslagen sind auf Ersuchen des Konsulats von den Behörden, denen die Beitreibung von Gerichtskosten obliegt, zwangsweise beizutreiben [18]. Die Vorschriften anderer Gesetze, welche für die im Tarif aufgeführten Amtshandlungen besondere Gebühren oder Gebührenbefreiungen oder Ermäßigungen festsetzen, bleiben unberührt [19].

---

[10] Vgl. Thoma, Die Gesetzgebung des Deutschen Reiches im Jahre 1910. Jahrb. d. öff. R. (1911) 5, 404.

[11] Begründung zum Entwurf S. 13.

[12] Über das Gebühren- und Kassenwesen vgl. v. König, Handbuch [7] 1, 619.

[13] Fleiner [3] S. 402; Mayer 1, 434.

[14] v. Heckel, Art. Gebühren, H.d.St. [3] 4, 517.

[15] Dies gilt auch für alle Wahlkonsuln.

[16] K.Geb.G. § 2.

[17] K.Geb.G. § 6.

[18] K.Geb.G. § 10.

[19] K.Geb.G. § 9. — Vgl. z. B. G. zur Ausführung des Abkommens über den Zivilprozeß vom 17. Juli 1905, vom 5. April 1909. (R.G.Bl. S. 490) §§ 2, 4. Seem.O. § 123; R.V.O. §§ 137, 138.

Für Amtshandlungen, die außerhalb des Amtslokals vorgenommen werden müssen, werden höhere Gebühren erhoben. Sie fließen, soweit es sich um Berufsbeamte handelt, in die Reichskasse, der Tarif führt sie daher nicht mehr als Diäten auf, sondern als Zusatzgebühren[20].

§ 111.

Konsularverwaltung ist auswärtige Verwaltung[1], sie erfolgt zur Erledigung auswärtiger Angelegenheiten der Zentralverwaltung, die ihren Sitz im Inland hat. Die Angelegenheiten der Verwaltung hören auf, innere zu sein, wenn sie nicht ohne Mitwirkung anderer Staaten oder nur im Ausland erledigt werden können[2].

Deutsche Konsularverwaltung ist die Verwaltungstätigkeit deutscher Konsuln nach deutschem Recht[3] in ihren Amtsbezirken[4].

§ 112.

Die Amtsgeschäfte der deutschen Konsuln sind durch reichsgesetzliche Vorschriften und durch Dienstinstruktionen fest-

---

[20] Tarif zum K.Geb.G. Ziff. 35.

[1] Vgl. Dochow, Auswärtige Verwaltung. Verw.Arch. Bd. 1915. — Neumeyer, Vom Recht der auswärtigen Verwaltung und verwandten Rechtsbegriff. Arch. d. öff. R. (1913) 31, 122 bezeichnet die dem Konsul Reichsdeutschen gegenüber zustehenden verwaltungsrechtlichen Befugnisse als Recht der inneren Verwaltung für seinen Amtsbezirk. — Die Konsularbezirke decken sich vielfach mit den Verwaltungsbezirken des fremden Staates (vgl. Anm. 5). Die innere Verwaltung erfolgt durch die Landesverwaltungsbehörden, mit deren Ermächtigung der Konsul bestimmte Verwaltungsakte vornimmt. Soweit kann also vom Standpunkt des Konsuls und der im Konsularbezirk angesessenen Deutschen von einer inneren Verwaltung des Bezirks gesprochen werden. Darin liegt aber nicht der Schwerpunkt der Konsularverwaltung, sondern in einer dauernden Unterstützung und Ergänzung der Zentralverwaltung nach den verschiedensten Richtungen hin. Der größere Teil der durch die Konsuln vorzunehmenden Verwaltungsakte steht zum Bezirk und zu den sich dort aufhaltenden Deutschen in keinem oder doch nur losem Zusammenhang. Das Schiff, das mit seiner Besatzung, seinen Passagieren und mit seiner Fracht von Hafen zu Hafen fährt und dort gemeldet wird, tritt zum Konsularbezirk kaum in Beziehung. Schiffssachen sind daher in den meisten Fällen nicht innere Angelegenheiten des Bezirks. Die Berichterstattung und die Erteilung von Rat und Beistand können auch nicht als innere Verwaltung des Bezirks angesehen werden, da sie sich nicht auf den Bezirk und auf die in ihm angesessenen Deutschen zu beschränken brauchen. Dasselbe gilt von weiteren Tätigkeiten, die von der Zentralbehörde im Interesse der Reichsverwaltung verlangt werden, insbesondere von dem Zusammenwirken der Organe der auswärtigen Verwaltung mit den Marinebehörden.

[2] Daher müssen bestimmte Angelegenheiten im Auswärtigen Amt und im Reichsamt des Innern bearbeitet werden, z. B. Staatsangehörigkeitssachen, Auswanderungssachen.

[3] Vgl. Mayer 2, 454 (zitiert oben § 109[3]); Fleiner[3] S. 8[11a].

[4] Als Beispiele für die verschiedene Art der Abgrenzung der Konsularbezirke seien angeführt: der Amtsbezirk des Generalkonsulats in Amsterdam sind die Niederlande, des Konsulats in Maastricht die Provinz Limburg. Amtsbezirk des Konsulats in Palermo ist die Insel Sizilien, mit Ausnahme der dem Konsulat in Messina zugeteilten Provinzen. Im Staat Rio Grande do Sul gehört der nördlich des 31. Breitegrades gelegene Teil zum Konsulat in Porto Alegre und der südlich gelegene zum Konsulat in Rio Grande do Sul.

gesetzt worden. Man hat dabei obrigkeitliche und nicht obrigkeitliche Befugnisse zu unterscheiden[1].

Die nicht obrigkeitlichen Funktionen der Konsuln sind:

1. Verhandlungen mit der fremden Regierung, in deren Lande sie ihren Sitz haben, zu führen, ist regelmäßig nicht Sache der Konsuln. Zu derartigen Verhandlungen müssen sie sich vielmehr der Vermittlung des kaiserlichen Gesandten bedienen. In den Ländern, in denen sich eine Reichsgesandtschaft nicht befindet, sind sie allerdings zu einem direkten Verkehr mit der fremden Regierung ermächtigt, erhalten aber darüber besondere Instruktionen[2]. Durch solche Instruktionen kann ihnen auch der Auftrag zum Abschluß völkerrechtlicher Verträge erteilt werden. Auch kommt es vor, daß der Konsul gleichzeitig als diplomatischer Agent beglaubigt wird; in diesem Falle hat er natürlich alle Rechte und Befugnisse eines solchen in Anspruch zu nehmen. Dagegen kann der Konsul mit den unteren Landesbehörden in direkten Verkehr treten.

2. Die Konsuln haben über ihre Amtstätigkeit und den Gang des Handels in ihrem Amtsbezirk Berichte zu erstatten[3]. In Angelegenheiten von allgemeinem Interesse berichten sie an den Reichskanzler, in dringlichen Fällen haben sie gleichzeitig die erforderlichen Anzeigen über erhebliche Tatsachen unmittelbar an die zunächst beteiligten Regierungen gelangen zu lassen. In besonderen, das Interesse eines einzelnen Bundesstaates oder einzelner Reichsangehöriger betreffenden Geschäftsangelegenheiten berichten sie an die Regierung des Staates, um dessen besonderes Interesse es sich handelt oder dem die beteiligte Privatperson angehört[4]. — Politische Berichte zu erstatten, ist im allgemeinen nicht Aufgabe der Konsuln, sie können jedoch über politische Vorkommnisse, namentlich soweit diese mit wirtschaftlichen Fragen im Zusammenhang stehen, über strategische Dinge, Truppenbewegungen und dergleichen Mitteilungen an ihre vorgesetzte Behörde gelangen lassen.

3. Die Konsuln haben den Reichsangehörigen und Angehörigen befreundeter Staaten Rat und Beistand zu gewähren[5]. Zu den Personen, die unter deutschem konsularischen Schutze stehen, gehören: a) die Reichsangehörigen, b) die Schutzgenossen, d. h. Angehörige fremder Staaten, denen dieser Schutz durch Staatsverträge für den Fall zugesichert ist, daß sich ein Konsularbeamter ihres eigenen Staates nicht am Orte befindet (Österreicher, Schweizer,

---

[1] Diese Einteilung der Amtshandlungen der Konsuln in obrigkeitliche und nicht obrigkeitliche ist beizubehalten. (Über die Bedeutung dieses Unterschiedes für die Haftpflicht des Beamten vgl. Fleiner[3] S. 265). Die Behauptung Zorns (Kritische Vierteljahresschrift N. F. 2, 531; Annalen 1882 S. 411; Staatsrecht[2] 2, 446; Art. Konsuln W.[2] 2, 618), daß alle Funktionen der Konsuln obrigkeitliche seien, beruht auf der Verwechslung von amtlichen und obrigkeitlichen Befugnissen. — Vgl. gegen Zorn auch Laband[5] 3, 6[3].

[2] Dienstinstruktion § 1.

[3] v. König, Die konsularische Berichterstattung und der amtliche Nachrichtendienst. Bank-Archiv (1911) 10, 291.

[4] K.G. § 9.

[5] K.G. § 1.

Luxemburger[6], c) die sog. de fakto Untertanen, d. h. solche Personen, die ohne ein bestimmtes Anrecht auf den deutschen Schutz zu haben, ihn vergünstigungsweise erhalten[7]. Die Konsuln haben bei Streitigkeiten der Reichsangehörigen untereinander oder mit Fremden auf Antrag der Parteien Vergleiche zu vermitteln und das Schiedsrichteramt zu übernehmen[8]; sie können hilfsbedürftigen Reichsangehörigen die Mittel zur Milderung augenblicklicher Not oder zur Rückkehr in die Heimat gewähren[9], sie haben bei Überweisung von Ersparnissen deutscher Seeleute nach der Heimat ihre amtliche Vermittlung eintreten zu lassen[10].

Die bisher erwähnten Amtsgeschäfte der Konsuln erfordern, da sie eine Ausübung obrigkeitlicher Befugnisse nicht enthalten, auch innerhalb des Aufenthaltsstaates Rechtswirkungen irgendwelcher Art nicht äußern, keinerlei besondere Gestattung durch die auswärtige Regierung. Sie können den Konsuln durch Reichsgesetze oder Instruktionen ihrer Vorgesetzten übertragen werden.

§ 113.

Die obrigkeitlichen Funktionen der Konsuln haben den Charakter von Polizeimaßregeln und von rechtsbegründenden Akten, von Akten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und von Beurkundungen. In einzelnen außereuropäischen Staaten steht den Konsuln eine Gerichtsbarkeit zu.

Eine obrigkeitliche Zwangsgewalt darf von den Konsuln im Gebiete eines fremden Staates nur mit dessen Zustimmung ausgeübt werden. Diese Zustimmung kann von dem fremden Staate so erteilt werden, daß er die Ausübung der betreffenden Befugnisse stillschweigend gestattet, oder so, daß er die Berechtigung dazu durch völkerrechtlichen Vertrag ausdrücklich einräumt. Auch den von den Konsuln vorgenommenen Rechtsakten und Beurkundungen kann auf dem Wege der Reichsgesetzgebung eine rechtliche Wirksamkeit nur für das Reichsgebiet beigelegt werden; sollen sie eine solche in dem Aufenthaltsstaat des Konsuls besitzen, so ist eine Anerkennung durch die fremde Staatsgewalt erforderlich. Das Deutsche Reich hat deshalb die Befugnisse seiner Konsuln in außerdeutschen Ländern durch besondere Konsularverträge und in Handels- und Schiffahrtsverträgen zu regeln gesucht[1].

---

[6] Dienstinstruktion § 1. H.V. mit Österreich vom 6. Dez. 1891 Art. 21.

[7] Instruktion des Reichskanzlers vom 1. Mai 1872 (abgedruckt bei Koenig, Handbuch 2, 59), die auch bestimmt, welchen Kategorien von Personen dieser Schutz überhaupt erteilt werden darf.

[8] K.G. § 21.

[9] K.G. §§ 26, 29. V. d. Reichsk., betr. die von den Konsuln zu gewährenden Unterstützungen, vom 1. April 1882 (Z.Bl. S. 218). R.G., betr. die Verpflichtung deutscher Kauffarteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, vom 2. Juni 1902 (R.G.Bl. S. 212).

[10] Erlaß des Reichsk. vom 15. Juni 1877.

[1] Vgl. Reitz, Die Konsularverträge des Deutschen Reichs. Annalen 1872 S. 1281; v. Poschinger, Die deutschen Konsularverträge, 1892; Zorn, Konsulargesetzgebung[3] 1912 gibt S. 524 eine Übersicht über 37 Staatsverträge, in denen konsularrechtliche Bestimmungen enthalten sind. — Laband[5] 3, 13[2]; Zorn[2] 2, 451; Annalen 1882 S. 475.

Die hier in Betracht kommenden Befugnisse der Konsuln bewegen sich auf den verschiedensten Gebieten des Rechts- und Staatslebens.

I. Ein Teil derselben bezieht sich auf den allgemeinen Privatverkehr der Reichsangehörigen im Ausland. Zu diesen gehört:

1. die Befugnis zur Legalisation öffentlicher, in ihrem Amtsbezirk ausgestellter Urkunden[2],

2. das Recht über ihre amtlichen Handlungen und die in Ausübung ihres Amtes wahrgenommenen Tatsachen Zeugnisse mit der Beweiskraft öffentlicher Urkunden auszustellen[3].

3. das Recht, Notariatsurkunden über Rechtsgeschäfte von Reichsangehörigen aufzunehmen[4]. Diese Urkunden haben innerhalb des Reiches kraft reichsgesetzlicher Vorschrift dieselbe Beweiskraft wie die von den dort angestellten Notaren aufgenommenen Urkunden; innerhalb des Aufenthaltsstaates dagegen besitzen sie eine solche nur insofern, als dieser selbst sie ihnen beilegt. Die Rechtsgeschäfte können einseitige Rechtsgeschäfte, namentlich letztwillige Verfügungen, oder Verträge sein. Zur Aufnahme ersterer sind die Konsuln nur befugt, wenn sie von Reichsangehörigen ausgehen, zur Aufnahme letzterer, wenn wenigstens ein Teil Reichsangehörigkeit besitzt, einerlei ob die andere Partei Reichsangehöriger oder Fremder ist. Dagegen steht den deutschen Konsuln die Befugnis nicht zu, als Notare bei Rechtsgeschäften zu fungieren, die Ausländer miteinander schließen[5]. Die Frage, ob das betreffende Rechtsgeschäft rechtsgültig vor einem Notare abgeschlossen werden konnte, beantwortet sich nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts;

4. die Regulierung der in ihrem Amtsbezirke befindlichen Verlassenschaften verstorbener Reichsangehöriger[6];

5. die Vornahme von Eheschließungen und Beurkundungen des Personenstandes Reichsangehöriger im Ausland kraft Ermächtigung durch den Reichskanzler oder die Landesgesetzgebung. Hierfür gelten dieselben Grundsätze wie für die gleiche Tätigkeit der Gesandten[7].

---

[2] K.G. § 14, Z.P.O. § 438, R.G., betr. die Beglaubigung öffentlicher Urkunden vom 1. Mai 1878 § 2.

[3] K.G. § 15; Z.P.O. §§ 415 ff.

[4] K.G. §§ 16, 17, 17a.

[5] Einige völkerrechtliche Verträge gestatten zwar die Aufnahme von Verträgen, die Ausländer miteinander schließen, wenn sie sich auf Grundeigentum oder Vermögensstücke beziehen, die in dem Absendestaate des Konsuls gelegen sind, oder auf Geschäfte, die dort verhandelt werden sollen. Aber sie gewähren diese Berechtigung dem Konsul nur, soweit sie ihm nach den Gesetzen seines Staates zusteht. Und die deutsche Reichsgesetzgebung kennt bis jetzt eine derartige Befugnis nicht, denn § 16 des deutschen K.G. legt den Konsuln notarielle Funktionen nur für solche Geschäfte bei, bei welchen Reichsangehörige beteiligt sind.

[6] K.G. § 18. Die Ausübung dieser Befugnis erfordert die Genehmigung des Aufenthaltsstaates. V. d. Reichsk. vom 6. Dez. 1875, betr. die Tätigkeit der Konsuln in Verlassenschaftssachen und vom 27. Dez. 1906.

[7] K.G. § 13. — Vgl. oben § 108.

II. Sehr zahlreich sind die konsularischen Amtsbefugnisse, die sich auf den Schiffahrtsverkehr beziehen. In dieser Beziehung ist den Konsuln übertragen:

1. die Polizeigewalt[8] über die Schiffe der Handelsmarine[9]. Diese gibt ihnen die Befugnis, überall da anordnend und befehlend einzugreifen, wo dies aus Gründen des öffentlichen Wohles und der Sicherheit oder im Interesse der bei dem Schiffe beteiligten Personen, also des Reeders, des Schiffers, des Schiffspersonals, der Passagiere oder der Personen, die das Schiff befrachtet haben, notwendig erscheint. Sie gewährt ihnen ferner das Recht, auf den deutschen Handelsschiffen zur vorläufigen Festnahme eines Verbrechers zu schreiten, wenn die Voraussetzungen eines richterlichen Haftbefehls vorliegen[10]. Da aber die Schiffe der Handelsmarine, die sich in fremden Häfen befinden, eine Exterritorialität nicht genießen, so sind die Konsuln zur Ausübung ihrer polizeilichen Befugnisse auf ihnen nur mit Genehmigung des Aufenthaltsstaates befugt. Diese Genehmigung ist seitens verschiedener Staaten durch völkerrechtliche Verträge erteilt worden. Unter allen Umständen bleibt die konsularische Polizei auf das Innere der Schiffe beschränkt, die Hafenpolizei steht überall ausschließlich den Landesbehörden zu.

2. Die Konsuln haben die Meldungen der Schiffsführer entgegenzunehmen[11]. Letzteren liegt die Pflicht ob, bei Ankunft in dem Hafen und Abgang aus demselben diese Meldungen zu machen. Ihre Unterlassung ist reichsgesetzlich mit Strafe bedroht[12].

3. Die Konsuln haben die Beobachtung der wegen Führung der Reichsflagge bestehenden Vorschriften zu überwachen[13]; sie sind befugt, Reichsangehörigen, die das Eigentum an einem außerhalb des Reichsgebietes befindlichen Schiffe erworben haben, durch ein Attest provisorisch das Recht zu gewähren, an demselben die Reichsflagge zu führen[14].

4. Den Konsuln steht in bezug auf das Schiffspersonal der deutschen Handelsschiffe eine Reihe von Befugnissen zu, insbesondere haben sie die Funktionen der Seemannsämter auszuüben[15]. Als solche besitzen sie folgende Amtsbefugnisse:

a) Sie sind die Musterungsbehörden für die deutschen Handelsschiffe, d. h. die Behörden für Vornahme aller derjenigen

---

[8] Vgl. Roßteuscher, Die Polizei der deutschen Konsuln. Annalen 1907 S. 443.

[9] K.G. § 33.

[10] Die R.Str.P.O. § 127 gewährt den Polizeibeamten diese Befugnis bei Gefahr im Verzuge. Eine solche wird aber in Fällen, in denen der Konsul Veranlassung zum Einschreiten hat, stets vorliegen, da die Möglichkeit, die inländischen Gerichte um einen Haftbefehl anzugehen, niemals vorhanden ist.

[11] K.G. § 31.

[12] R.G., betr. die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 25. März 1880. R.V., betr. die Schiffsmeldungen bei den Konsulaten des Deutschen Reiches, vom 28. Juli 1880.

[13] K.G. § 30.

[14] R.G., betr. die Nationalität der Kauffarteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge vom 25. Oktober 1867, § 16. — Vgl. oben § 103.

[15] Seemannsordnung (Seem.O.) vom 2. Juni 1902 § 5.

Akte freiwilliger Gerichtsbarkeit, die sich auf den Heuervertrag beziehen[16].

b) Sie haben Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsmannschaft zu entscheiden und letztere erforderlichenfalls zwangsweise zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten[17]. Der Schiffsmann, dem es untersagt ist, den Schiffer vor einem fremden Gerichte zu belangen, kann sich, wenn er Ansprüche gegen ihn geltend machen will, mit einer Klage an den Konsul als Seemannsamt wenden, der dann verpflichtet ist, eine vorläufige Entscheidung zu treffen. Diese Entscheidung ist kein richterliches Urteil, sondern eine Verwaltungsverfügung, die zunächst von beiden Teilen befolgt werden muß, gegen die aber nach Beendigung der Reise die Beschreitung des Rechtsweges zulässig ist[18]. Das reichsgesetzliche Verbot, den Schiffer vor einem ausländischen Gerichte zu belangen, hat selbstverständlich nur für die deutschen Schiffsleute bindende Kraft[19]. Die fremden Gerichte werden dadurch nicht gehindert, Klagen gegen deutsche Schiffsführer anzunehmen. Von einigen Staaten sind jedoch die Entscheidungsbefugnisse der deutschen Konsuln vertragsmäßig anerkannt, und damit ist die Kompetenz ihrer eigenen Gerichte beseitigt worden.

c) Die Konsuln haben die Befugnis der provisorischen Straffestsetzung bei gewissen im Gesetze bestimmten Vergehen. Gegen diese Festsetzungen ist die Beschreitung des Rechtsweges zulässig[20]. Verbrecher, die vom Schiffer während der Fahrt verhaftet worden sind, müssen an die Konsuln abgeliefert werden[21].

d) Der Nachlaß verstorbener Schiffsleute ist an den Konsul abzugeben[22].

e) Den Konsuln sind Abschriften der Urkunden, die über die auf den Schiffen stattgehabten Geburten und Sterbefälle aufgenommen sind, in je zwei Exemplaren zu übergeben. Von diesen haben sie das eine zu behalten, das andere an den kompetenten Standesbeamten behufs Eintragung in das Register weiter zu befördern[23].

f) Die Konsuln haben das Recht, den Führern deutscher Kauffahrteischiffe die Verpflichtung aufzuerlegen, deutsche Seeleute, die sich außerhalb des Reichsgebietes in hilfsbedürftigem Zustande be-

---

[16] Vgl. oben § 105.
[17] Vgl. oben § 105.
[18] Seem.O. § 129. Auch der Schiffer darf sich an den Konsul wenden, um in seinem Interesse feststellen zu lassen, daß er dem Schiffsmann gegenüber keinerlei Verpflichtungen mehr besitzt. Daß er auch bei Ansprüchen, die er seinerseits gegen den Schiffsmann erhebt, den Konsul angehen kann, ergibt sich daraus, daß dieser verpflichtet ist, den Schiffsmann zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflichten anzuhalten.
[19] Seem.O. § 129: Der Schiffsmann darf den Kapitän vor einem ausländischen Gerichte weder strafrechtlich noch zivilrechtlich belangen, sofern gegen ihn ein Gerichtsstand im Inlande begründet ist.
[20] Seem.O. § 129.
[21] Seem.O. § 127.
[22] Seem.O. § 65.
[23] RG. über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung vom 6. Febr. 1875 § 62.

finden oder wegen einer nach den Reichsgesetzen strafbaren Handlung an die heimische Behörde abgeliefert werden sollen oder hilfsbedürftige ausländische Seeleute, die unmittelbar vorher auf einem deutschen Schiffe in Dienst gewesen sind, gegen Entschädigung in ihren Bestimmungshafen mitzunehmen und zur Erfüllung dieser Verpflichtung zwangsweise anzuhalten[24].

5. Die Konsuln haben die von den deutschen Schiffen desertierten Mannschaften zwangsweise zurückzuführen. Für die Handelsschiffe ergibt sich diese Pflicht schon aus der vorher erwähnten Aufgabe der Konsuln, die Mannschaften zwangsweise zur Erfüllung ihrer Dienstpflichten anzuhalten. Sie besteht aber auch für die Kriegsschiffe. Zu einer Verhaftung der betreffenden Personen ist der Konsul auf dem fremden Territorium nicht befugt. Er kann nur von den zuständigen Landesbehörden Festnahme und Auslieferung verlangen[25]. Die Verpflichtung, diese zu gewähren, ist in weitem Umfange durch völkerrechtliche Verträge anerkannt.

6. Der Konsul hat bei gewissen auf deutsche Schiffe bezüglichen Rechtshandlungen die Interessen des abwesenden Reeders wahrzunehmen. Verkäufe von Schiffen haben unter seiner Mitwirkung zu erfolgen[26], die Notwendigkeit einer Bodmerei kann von ihm urkundlich bezeugt werden[27], er ist befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen Schiffers einen neuen Schiffsführer einzusetzen[28].

7. Bei Seeunfällen haben die Konsuln die erforderlichen Bergungs- und Rettungsmaßregeln einzuleiten und zu überwachen[29]. Sie haben zur vorläufigen Feststellung des Tatbestandes die Ermittlungen und Beweiserhebungen vorzunehmen, die keinen Aufschub dulden, und versehen insofern die Funktionen der Seeämter[30]. Sie sind befugt, die Verklarungen aufzunehmen, sowie in Fällen der großen Havarei auf Antrag des Schiffsführers die Dispache aufzumachen[31].

III. Den Konsuln liegt ferner die Beurkundung gewisser Rechtsverhältnisse öffentlich-rechtlicher Natur ob. Zu diesen Funktionen gehören:

1. Die Führung einer Matrikel über die in dem Amtsbezirk des Konsuls wohnenden und zu diesem Behuf bei ihm angemeldeten Reichsangehörigen[32]. Eine Pflicht zu dieser Anmeldung besteht nicht. Die Eintragung in die Matrikel ist eine öffentliche Beurkundung der Staats- und Reichsangehörigkeit des Eingetragenen.

---

[24] RG., betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, vom 27. Dez. 1872, § 1 ersetzt durch G., betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. Juni 1902 (R.G.Bl. S. 212) § 1. — Vgl. oben § 105.

[25] K.G. §§ 28, 34.

[26] H.G.B. § 499, K.G. § 37.

[27] H.G.B. §§ 685, 884, K.G. § 37.

[28] K.G. § 35.

[29] K.G. § 36.

[30] R.G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877 § 15.

[31] K.G. § 36.

[32] K.G. § 12.

Diese Beurkundung hatte die Wirkung, daß die Staats- und Reichsangehörigkeit durch zehnjährigen Aufenthalt im Auslande nicht verloren geht[33]. In der Türkei, Rumänien, Serbien, China und Japan sind nicht bloß die Reichsangehörigen, sondern sämtliche Schutzgenossen in die Matrikel aufzunehmen[34]. Die Aufnahme der Schutzgenossen hat dieselbe Bedeutung wie die der Reichsangehörigen; sie ist eine öffentliche Beurkundung der Schutzgenossenschaft.

2. Die Ausstellung und Visierung von Pässen. Den in ihrem Amtsbezirk sich aufhaltenden Reichsangehörigen dürfen sie Pässe sowohl zum Eintritt in das Reichsgebiet als zu Reisen außerhalb desselben ausstellen, auch Pässe deutscher Behörden für beide Zwecke visieren. Dagegen ist eine Visierung von Pässen ausländischer Behörden nur zum Eintritt in das Reichsgebiet zulässig[35]. Reichsangehörigen, die sich nicht in ihrem Amtsbezirk aufhalten, also nur vorübergehend dort anwesend sind, dürfen sie Pässe nur zum Eintritt in das Reichsgebiet erteilen[36].

IV. Die Konsuln haben in gewissen Fällen als Hilfsorgane inländischer Behörden, der Gerichte und der Verwaltungsbehörden zu fungieren, insbesondere Zustellungen zu bewirken[37], auf Grund einer besonderen Ermächtigung des Reichskanzlers, die allgemein oder für einen speziellen Fall erteilt werden kann, Zeugen abzuhören und Eide abzunehmen[38], sowie Zwangsvollstreckungen vorzunehmen[39]. Für die beiden ersteren Akte ist, da sie nur im Reichsgebiete rechtliche Wirksamkeit haben sollen, eine Genehmigung durch den Aufenthaltsstaat nicht erforderlich. Jedoch kann der Konsul einen Zeugniszwang gegen die geladenen Personen nicht in Anwendung bringen. Zwangsvollstreckungen erfordern eine Genehmigung des Aufenthaltsstaates. Bis jetzt steht das Recht, solche vorzunehmen, nur den Konsuln zu, die überhaupt mit richterlichen Befugnissen ausgestattet sind.

V. Die Konsuln haben die Beförderung von Auswanderern zu überwachen. Sie haben im Auslande die Obliegenheiten der Kommissare für das Auswanderungswesen im Interesse der deutschen Auswanderer wahrzunehmen. Es können ihnen besondere Kommissare als Hilfsbeamte beigegeben werden[40].

---

[33] R.G. über die Erwerbung und den Verlust der Bundes- und Staatsangehörigkeit vom 1. Juni 1870 § 21. — Das Reichs- und Staatsangehörigkeitsgesetz vom 22. Juli 1913 enthält diese Bestimmung nicht mehr. Vgl. dazu unten § 26 a.

[34] Instruktion des Reichskanzlers vom 1. Mai 1872 § 5. — Die Instruktion erwähnt nur die im Text angeführten Länder, sie wurde aber auf Länder ausgedehnt, in denen Konsulargerichtsbarkeit ausgeübt wird.

[35] K.G. § 25.

[36] R.G. über das Paßwesen vom 12. Okt. 1867 § 6. — Vgl. oben S. 164.

[37] K.G. § 19. Z.P.O. § 199. RG. über die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 § 28.

[38] K.G. § 20. Z.P.O. § 363.

[39] Z.P.O. § 791.

[40] Vgl. R.G. über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897 § 41 Abs. 4. — Vgl. v. Koenig, Handbuch[1] 1 § 85. Dort ist auch die Instruktion an die Kaiserl. Konsularbehörden vom 10. Juni 1898 abgedruckt, ebenso bei Goetsch, Auswanderungsgesetz[2] 1907 Anhang L.

§ 114.

Gerichtsbarkeit[1] besitzen die deutschen Konsuln dort, wo sie ihnen durch Staatsverträge oder Herkommen gestattet ist[2]. Diese Länder sind nur noch: Türkei[3], China[4], Siam[5], Persien[6], Korea[7], Sansibar[8] und Marokko[9].

Der Konsulargerichtsbarkeit sind nach reichsgesetzlicher Vorschrift[9] alle in den Konsularjurisdiktionsbezirken[10] wohnenden oder sich aufhaltenden Reichsangehörigen und Schutzgenossen[11]

---

[1] Laband[5] 3, 411; Zorn, Art. Konsuln W[2] 2, 622; v. Liszt, Völkerrecht[9] (1913) S. 129; v. König, Handbuch[7] 1 359. — Über den gegenwärtigen Stand der Konsulargerichtsbarkeit, insbesondere über den letzten Konsularvertrag (mit Bulgarien) vgl. v. König im Jahrbuch des Völkerrechts (1913) 1, 1407.

[2] R.G. über die Konsulargerichtsbarkeit (K.G.G.) vom 7. April 1900 (R.G.Bl. S. 213). Kais. Verord. zur Einführung des K.G.G. vom 25. Okt. 1900 (R.G.Bl. S. 999); Dienstanweisung des Reichskanzlers zur Ausführung des G. über die Konsulargerichtsbarkeit vom 27. Okt. 1900 (Z.Bl. S. 577). — Kommentierte Ausgabe von Vorwerk[2] 1908. Vgl. v. Koenig, Handbuch[7] 1, 359. — Vgl. Laband[5] 3, 411; R. Schmidt, Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts[2] 1906 § 38 II; Wach, Handbuch 1885 1, 351; Hellwig, Lehrbuch 1, 69 u. a. — Nach Stein, Kommentar zur Z.P.O.[11] (1913) 1, 12 nehmen die Konsulargerichte und die Gerichte in den Schutzgebieten eine Mittelstellung ein: Sie sind deutsche Gerichte und haben für ihr Gebiet die Gerichtsbarkeit in dem Umfange der ordentlichen Gerichte. Sie genießen daher, soweit die Wirkung ihrer Urteile in Deutschland und die Rechtshilfe in Frage steht, die volle Gleichstellung mit den ordentlichen Gerichten. Anderseits finden die Reichsjustizgesetze auf sie nicht schlechthin, sondern nur nach Maßgabe der für sie besonders erlassenen Gesetze, also in derselben Weise wie auf die besonderen Gerichte, vgl. E.G. z. Z.P.O. § 3, Anwendung. — Die Konsulargerichte sind — wie v. Sarwey, Das öffentliche Recht und die Verwaltungsgerichtsbarkeit. 1880. S. 707 ausdrücklich hervorhebt — keine Verwaltungsgerichte.

[3] Vertr. der Türkei mit Preußen die Ausübung konsularischer Gerichtsbarkeit vom 22. März/2. April 1761, Art. 5, dessen Bestimmungen durch den Handelsvertrag vom 26. Aug. 1890 Art. 24 auf das ganze Reich ausgedehnt sind. Vgl. Fleischmann, Völkerrechtsquellen 1905 S. 253. — In Ägypten ist die Konsulargerichtsbarkeit eingeschränkt durch die gemischten Gerichtshöfe. — In Bulgarien ist die K.G. durch die Verträge vom 29. Sept. 1911 aufgehoben. — In Serbien hat das Deutsche Reich verzichtet, die Kapitulationen bleiben aber in Anwendung, soweit es sich um Streitigkeiten zwischen Deutschen und Angehörigen solcher Staaten handelt, die auf die Konsulargerichtsbarkeit noch nicht verzichtet haben, ebenso in Tunis. — In Rumänien wird die K.G. nicht ausgeübt.

[4] Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 2. Sept. 1861. Zusatzkonvention vom 31. März 1880.

[5] F. H. und S.V. des Zollvereins vom 7. Febr. 1862, Art. 9 ff. F. H. und S.V. der Hansestädte vom 25. Okt. 1858, Art. 9 und 10.

[6] F. H. und S.V. zwischen Deutschland und Persien vom 11. Juni 1873, Art. 13.

[7] H. F. und S.V. vom 26. Nov. 1883, Art. III.

[8] G. betr. die Freundschaftsverträge mit Tonga und Samoa und den Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Sansibar, vom 15. Febr. 1900. Handelsvertrag vom 1. Juni 1890 (Meistbegünstigungsklausel). — Deutsch-französisches Abkommen vom 4. Nov. 1911. Ein Verzicht auf die K.G. ist zurzeit noch nicht beabsichtigt. Vgl. v. König, Jahrb. d. Völkerr. 1, 1413.

[9] K.G. § 2. K.G.G. § 2.

[10] Über die deutschen Kommunalverbände in den Konsulargerichtsbezirken in China vgl. Fleischmann, Art. Selbstverwaltung W[2] 8, 428.

[11] Ausländer, soweit sie für ihre Rechtsverhältnisse durch Anordnung des Reichskanzlers oder auf Grund einer solchen dem deutschen Schutze unter-

unterworfen. Dagegen ist der sachliche Umfang, in dem die Konsulargerichtsbarkeit von dem fremden Staate zugelassen wird, durch die verschiedenen Verträge verschieden bestimmt worden. Mit Ausnahme von Ägypten ist die konsularische Gerichtsbarkeit unbedingt anerkannt in Strafsachen der deutschen Reichsangehörigen und Schutzgenossen, sowie in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten derselben untereinander oder mit Angehörigen solcher fremder Staaten, denen ebenfalls konsularische Gerichtsbarkeit zusteht. Hinsichtlich der Rechtsstreitigkeiten zwischen deutschen Reichsangehörigen und Schutzgenossen einerseits und einheimischen Personen anderseits bestehen dagegen verschiedene Systeme[12]. In China und Siam werden dieselben gemeinsam vom Konsul und den einheimischen Behörden entschieden; in Korea und Sansibar bestimmt sich der Gerichtsstand nach der Person des Beklagten; in der Türkei und Persien erfolgt die Entscheidung durch die einheimischen Gerichte, den Konsuln steht nur die Befugnis zu, den ihrer Gerichtsbarkeit unterworfenen Personen im Prozeß zu assistieren. In Ägypten ist nach der Durchführung der Gerichtsreform vom 10. November 1874 den gemischten Landesgerichten übertragen worden: 1. die Entscheidung aller Zivilstreitigkeiten zwischen Inländern und Ausländern und zwischen Ausländern verschiedener Nationalität mit Ausnahme der Statusfragen, sowie die Entscheidung aller Zivilrechtsstreitigkeiten, die sich auf eine in Ägypten belegene unbewegliche Sache beziehen, ohne Rücksicht auf die Nationalität der Parteien; 2. strafrechtliche Gerichtsbarkeit in bezug auf Übertretungen, sowie in bezug auf Verbrechen und Vergehen, die gegen die gemischten Gerichte selbst, bezw. gegen deren Mitglieder, soweit sie sich in Ausübung ihres Berufes befinden, oder von diesen Mitgliedern in Ausübung ihres Berufes begangen werden. Den Konsuln sind demnach noch verblieben: 1. Zivilstreitigkeiten unter Reichsangehörigen und Schutzgenossen, die sich nicht auf eine in Ägypten belegene unbewegliche Sache beziehen, sowie die Entscheidung aller Statusfragen von Reichsangehörigen und Schutzgenossen; 2. die Aburteilung von Verbrechen und Vergehen der Reichsangehörigen, soweit sie nicht unter die vorher erwähnten Ausnahmen fallen[13].

Die Ausübung der Konsulargerichtsbarkeit erfolgt durch den Konsul als Einzelrichter, durch das Konsulargericht und durch das Reichsgericht. Das Konsulargericht besteht aus dem Konsul als Vorsitzenden und zwei oder vier Beisitzern, welche der Konsul aus den achtbaren Gerichtseingesessenen oder in Ermangelung solcher aus sonstigen achtbaren Einwohnern seines Bezirkes ernennt. Der Konsul bedarf zur Ausübung der Gerichtsbarkeit der Ermächtigung des Reichskanzlers, dieser kann neben dem Konsul oder an dessen Stelle einem anderen Beamten die Ausübung

---

stellt sind. — Vgl. Anordnung d. Reichsk. betr. die Konsulargerichtsbarkeit über Schutzgenossen vom 27. Okt. 1900 (Z.Bl. S. 574).

[12] Vgl. auch Zorn, Annalen 1882 S. 465.

[13] Reglement d'organisation judiciaire pour les procès mixtes en Egypte (Staatsarchiv Bd. XXIX, Nr. 5522, S. 157 ff.) verkündet am 16. Sept. 1875. Vgl. Fleischmann, Völkerrechtsquellen 1905, Nr. 38.

der richterlichen Befugnisse des Konsuls übertragen[14]. Die Zuständigkeit des Konsuls ist die der Amtsgerichte, die des Konsulargerichtes die der Schöffengerichte und Landgerichte[15]. Auf die vor die Schwurgerichte oder in erster Instanz vor das Reichsgericht gehörigen Strafsachen erstreckt sich die Konsulargerichtsbarkeit überhaupt nicht; dieselben sind den zuständigen inländischen Gerichten zu überweisen. Berufungen gegen die Entscheidungen des Konsuls oder des Konsulargerichtes gehen, so weit sie überhaupt zulässig sind, an das Reichsgericht[16]. Für die Entscheidung der bürgerlichen Streitigkeiten sind maßgebend die Reichsgesetze, das preußische Landrecht und die das bürgerliche Recht betreffenden allgemeinen Gesetze der preußischen Landesteile, in denen das allgemeine Landrecht Gesetzeskraft hatte, in Handelssachen in erster Linie das in dem Konsulatsgerichtsbezirke geltende Handelsgewohnheitsrecht; für die Entscheidung der Strafsachen das Reichsstrafgesetzbuch und die sonstigen Strafbestimmungen der Reichsgesetze. Der Konsul hat das Recht, Polizeiverordnungen mit Androhung von Geldstrafen bis zu 150 Mark zu erlassen. In Strafsachen, in denen das Konsulargericht in erster Instanz erkannt hat, steht das Begnadigungsrecht dem Kaiser zu[17].

---

[14] K.G.G. § 6.
[15] K.G.G. §§ 7, 10.
[16] K.G.G. § 14.
[17] K.G.G. § 72.