

Die polizeilichen Aufgaben des
Seemannsamtes.

Von

Johann Wilhelm Mannhardt,

Doktor der Rechte.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
<p>I. Einleitung. <i>Die Behörden. — Reichs- und Landesrecht. — Quellen. — Die Aufgaben des Seemannsamtes.</i> Richterliche und reine Verwaltungsaufgaben. Zivilrichterliche und strafrichterliche Aufgaben. Spezifische und übertragene Verwaltungsaufgaben. Polizeiliche Aufgaben und Aufgaben der freiwilligen Gerichtsbarkeit. — <i>Umgrenzung der Arbeit. — Polizei und Gewerbepolizei. — Richtung und Ziel der Arbeit. — Übersicht</i>.....</p>	1
<p>II. Die geschichtliche Entwicklung der seemannsamtlichen Aufgaben. <i>Anfänge des Seepolizeirechts. — Hamburgisches Reglement von 1691. — Hamburgisches Reglement von 1766, 1786. — Rechtszustand in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. — Hamburgisches Reglement von 1849. — Rechtszustand bis zur Fertigstellung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches. — Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch. — Rechtszustand bis zum Erlasse der Reichsseemannsordnung. Preußen. Oldenburg. Mecklenburg. Hamburg. Bremen. Lübeck. — Ergebnis der geschichtlichen Entwicklung. — Bundes- und Reichsgesetzgebung</i>.....</p>	6
<p>III. Die gesetzlichen Grundlagen und die Äußerungen der seemannsamtlichen Polizeigewalt. <i>Der Doppelbegriff der „Aufgabe“. — Die gesetzlichen Grundlagen der Polizeigewalt des Seemannsamtes. General- oder Spezialermächtigung. — Polizeibefehle. Umfang und Einteilung. Bindung des Seemannsamtes. — Durchführung der Polizeibefehle. Polizeibehörden und Seemannsämtler. — Zwangsmittel. Polizeistrafe. Rechtsnachteile und Vollstreckung. — Die Äußerungen der Polizeigewalt des Seemannsamtes</i>.....</p>	17
<p>IV. Die Aufgaben mit Vollstreckungsgewalt. <i>Dienstzwang. Verpflichtungen der Heuervertragsparteien. Bindung des Schiffsmanns. Voraussetzungen und Inhalt der Zwangsgewalt. Die Vollstreckungsmittel. Abwehrmittel des Schiffsmanns. — Heimischaffungszwang. Auf privatrechtlicher Grundlage. Ohne privatrechtliche Grundlage. — Zwang gemäß § 58 SO. Die Voraussetzungen des Eingriffs. Die Entscheidung und ihre Vollstreckung. Verhütung eines Mißbranchs</i>....</p>	24
<p>V. Die Zulassung zum Schiffsdienste. <i>Geschichtliche Übersicht. — Die gesetzlichen Grundlagen. Die Berechtigten. Zuständigkeit der Seemannsämtler. Legitimationspflicht des Bewerbers. Prüfungsrecht des Seemannsamtes. Die Entscheidung. Kundgabe der Entscheidung. — Die rechtlichen Folgerungen. Die Verbotsnorm.</i></p>	

	Seite
Das Recht auf Zulassung. Begrenzung des Rechts. Entstehung des Rechts. Aufhören des Rechts. Geltendmachung des Rechts. — <i>Rechtsnatur und Wirkungen des Zulassungsaktes. — Die Zurücknahme der Zulassung</i>	34
VI. Die Führung des Seefahrtsbuches. <i>Form des Seefahrtsbuches. — Ansprüche auf das Seefahrtsbuch. — Eintragungen in das Seefahrtsbuch. — Die Rechtsnatur des Seefahrtsbuches. — Ersatz des Seefahrtsbuches</i>	50
VII. Die Musterung. <i>Geschichtliche Übersicht. — Die Verlautbarung in den §§ 13 und 18 SO. — Musterung, Musterungsverhandlung und Musterrolle. — Die rechtlichen Grundlagen der Musterung. Gemeinsame Bestimmungen über An- und Abmusterung. Zuständigkeit. Bindung der Untertanen. Bindung des Seemannsamtes. — Die Voraussetzungen der Anmusterung. Name und Nationalität des Schiffes. Rechtsverhältnisse des Kapitäns. Rechtsverhältnisse des Schiffsmannes. Heuervertrag. — Die Voraussetzungen der Abmusterung. — Besondere Musterungsfälle. — Die Formen des Musterungsaktes. — Begriff der Musterung. — Rechtsnatur der Musterung. — Rechtsschutz. — Anmusterung und Heuervertrag</i>	56

Literaturverzeichnis und Abkürzungen.

- AllgemDInstr. = Allgemeine Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches vom 6. Juni 1871/22. Februar 1873.
- BGBL. = Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
- BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch vom 18. August 1896 (RGBl. S. 195 ff.).
- Binding = Binding, Handbuch des gemeinen deutschen Strafrechts. Besonderer Teil; I. Bd.; II. Bd., 1; 2. Aufl. Leipzig 1902—1904. II. Bd., 2; 1. Aufl. Leipzig 1905.
- v. Bitter = Handwörterbuch der preußischen Verwaltung. Herausgegeben von v. Bitter, 2. Aufl., 2 Bände. Leipzig 1911.
- Böddeker = Böddeker, Die Rechtsnatur der Musterung nach dem öffentlichen Seerechte des Deutschen Reiches mit Berücksichtigung fremder Seerechte, insbesondere des französischen und englischen. Greifswalder Diss. 1901.
- Deutsches Kolonialblatt. Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee. Herausgegeben vom Reichskolonialamt.
- Dienstanweisung für die preußischen Musterungsbehörden. Beil. Nr. 6 des Ministerialblattes der Handels- und Gewerbeverwaltung.
- Eichholz = Eichholz, Grundzüge der Rechtsstellung des Kapitäns nach der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Freiburger Diss. 1905.
- FlaggenG. = Gesetz, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juli 1899.
- Fleiner = Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 2. Aufl. Tübingen 1912.
- Fleischmann I = Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts. Begründet von v. Stengel, 2. Aufl. Herausgegeben von Fleischmann, Bd. I. Tübingen 1911.
- Frank = Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, erläutert von Frank, 8.—10. Aufl. Tübingen 1911.
- FGG. = Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 (RGBl. S. 189 ff.).
- Gerstmeyer = Das Schutzgebietsgesetz, erläutert von Gerstmeyer. Berlin 1910.
- GewGG. = Gewerbegerichtsgesetz vom 29. Juli 1890, 30. Juni 1901, neue Fassung vom 29. September 1901.
- Das Gewerbegericht, jetzt Gewerbe- und Kaufmannsgericht. Monatsschrift des Verbandes deutscher Gewerbe- und Kaufmannsgerichte. Jahrgang 1—17.

IV

- Haerle = Haerle, Der Neuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere nach seiner privatrechtlichen Seite. Tübingen 1906.
- Handbuch für die deutsche Handelsmarine. Jährlich herausgegeben vom Reichsamt des Innern.
- „Hansa“ = Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift, Hamburg, Jahrgang 1—50.
- HansGZ. = Hanseatische Gerichtszeitung, Jahrgang 1—34.
- Hellwig, ZPO. = Hellwig Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts, Bd. I—III, Leipzig 1903—09.
- Jacobsen = Jacobsen, Seerecht des Friedens und des Krieges in bezug auf die Kauffahrteischifffahrt. Altona 1815.
- Jellinek, Ges. u. Verordn. = Jellinek, Gesetz und Verordnung. Freiburg 1887.
- Jellinek, System = Jellinek, System der subjektiven öffentlichen Rechte, 2. Aufl. Tübingen 1905.
- W. Jellinek = Walter Jellinek, Gesetz, Gesetzesanwendung und Zweckmäßigkeitserwägung. Tübingen 1913.
- W. Jellinek, Staatsakt = Walter Jellinek, Der fehlerhafte Staatsakt und seine Wirkungen. Tübingen 1908.
- v. Kaltenborn = v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, 2 Bände. Berlin 1851.
- Kelsen = Kelsen, Hauptprobleme der Staatsrechtslehre. Tübingen 1911.
- v. König = v. König, Handbuch des deutschen Konsularwesens, 7. Aufl., 2 Bände. Berlin 1909.
- Kommissionsber. 1902 = 1. Bericht der VI. Kommission über den Entwurf einer Seemannsordnung. Reichstagsdrucksache Nr. 288, 3. Anlagebd. zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des deutschen Reichstages, 10. Legislaturperiode, 2. Session, 1900—1902, S. 1896 ff.
- KonsOG. = Bundesgesetz, betr. die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsule, vom 8. November 1867.
- Kormann, Beziehungen = Kormann, Beziehungen zwischen Justiz und Verwaltung, im Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart, Bd. VII, 1913, S. 1 ff.
- Kormann, System = Kormann, System der rechtsgeschäftlichen Staatsakte. Berlin 1910.
- Korn = Korn, Die öffentlich-rechtliche Stellung des Schiffsmanns nach der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Erlanger Diss. 1908.
- Lotmar = Lotmar, Der Arbeitsvertrag nach dem Privatrecht des Deutschen Reiches. 2 Bände. Leipzig 1902, 1908.
- Lübeckisches Urkundenbuch II = Codex Diplomaticus Lubecensis, 1. Abt., Urkundenbuch der Stadt Lübeck, II. Teil, 2 Hälften. Lübeck 1858.
- Laband I—IV = Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, Bd. I u. II, 5. Aufl. Tübingen 1911. Bd. III und IV, 4. Aufl. Tübingen 1901.
- Langenbeck = Langenbeck, Anmerkungen über das hamburgische Schiff- und Seerecht usw. Hamburg 1727.
- Leo = Leo, Deutsches Seehandelsrecht. München 1902.
- Lewis-Boyens = Das Deutsche Seerecht. Auf Grund des Kommentars von Lewis neu bearbeitet von Boyens, 2 Bände. Leipzig 1897—1901.
- Loewe = Loewe, Kommentar zur Seemannsordnung vom 2. Juni 1902, Nachtrag zum Kommentar des HGB. von Makower. Berlin 1903.
- Lütgens = Lütgens, Der Neuervertragsabschluß und seine Voraussetzungen nach der Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Leipziger Diss. 1909.

- Otto Mayer = Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2 Bände. Leipzig 1895—96.
- Motive 1872 = Motive zu dem Entwurfe einer Seemannsordnung, in der Reichstagsdrucksache Nr. 65, 3. (Anl.-) Bd. der stenographischen Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstages, 1. Legislaturperiode, 3. Session, 1872 S. 291 ff. (Der Kommissionsbericht ist mündlich erstattet worden.)
- Motive 1902 = Begründung des Entwurfes einer Seemannsordnung, in der Reichstagsdrucksache Nr. 663, 5. Anlagebd. zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des deutschen Reichstages 10. Legislaturperiode, 1. Session, 1898—1900 S. 3888 ff.
- MStGB. = Militärstrafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 20. Juni 1872 (RGBl. S. 174).
- MVBl. = Marineverordnungsblatt.
- Olshausen = Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 9. Aufl., 2 Bände. Berlin 1912.
- Pappenheim, Schriften = Pappenheim, Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, in Bd. 103 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik
- Pappenheim, Seerecht = Pappenheim, Handbuch des deutschen Seerechts II, Bindings Handbuch III, 3, 2. Leipzig 1906.
- F. Perels, Sammlung = F. Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Sammlung der Gesetze und Verordnungen mit Erläuterungen Berlin 1901.
- L. Perels = L. Perels, Kommentar zur Seemannsordnung vom 2. Juni 1902. Berlin 1902.
- Pöhls = Menno Pöhls, Darstellung des Seerechts nach gemeinem und hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten handelnden Staaten Europas und Amerikas. 3 Teile. Hamburg 1830—32.
- Protokolle = Protokolle der Kommission zur Beratung eines A. D. HGB., Bände 1—9 mit Beilagen. Würzburg 1858 ff.
- RGBl. = Reichsgesetzblatt.
- Rehm = Rehm, Die rechtliche Natur der Gewerbskonzession. München 1889.
- Ritter = Ritter, Die öffentlich-rechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise. Greifswalder Diss. 1894.
- ROHG. = Entscheidungen des Bundes- bzw. Reichsoberhandelsgerichts Bd. 1—25, Erlangen, Stuttgart 1871—80.
- RZBl. = Zentralblatt für das Deutsche Reich. Herausgegeben im Reichsamte des Innern, Jahrgang 1—40.
- Schaps = Schaps, Das Deutsche Seerecht, Kommentar zum 4. Buche des HGB. Berlin 1906.
- Schecher = Schecher, Gewerbepolizeirecht des Deutschen Reiches auf der Grundlage von Max v. Seydels Gewerbepolizeirecht. Tübingen 1910.
- SchGG. = Schutzgebietsgesetz, erlassen auf Grund des Art. 2 des Gesetzes vom 25. Juli 1900 (RGBl. S. 809), gemäß der Bekanntmachung wegen Redaktion des Schutzgebietsgesetzes vom 10. September 1900 (RGBl. S. 812).
- SeeUnfUntersG. = Gesetz, betr. Untersuchung von Seeunfällen, vom 27. Juli 1877.
- v. Seydel, Reichsverfassung = v. Seydel, Kommentar zur Verfassungsurkunde für das Deutsche Reich, 2 Aufl. Freiburg i. Br. 1897.
- SO. (n. SO.) = Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 (RGBl. S. 175 ff.).
- a. SO. = Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 (RGBl. S. 409 ff.).

VI

- Stein = Stein, Grenzen und Beziehungen zwischen Justiz und Verwaltung. Tübingen 1912.
- Stengels Wörterbuch = v. Stengel, Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 2 Bände und 3 Ergänzungsbände. Freiburg i. Br. 1890/97.
- Stenglein = Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen des Deutschen Reiches, 4. Aufl., 2 Bände. Berlin 1911/12.
- Stoerk = Stoerk, Artikel „Schiffahrt“, in Stengels Wörterbuch, III. Ergänzungsband. Freiburg i. Br. 1897.
- StGB. = Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871 (RGBl. S. 127 ff.) in der 1913 gültigen Form.
- Thoma = Thoma, Der Polizeibefehl nach badischem Recht, I. Teil. Tübingen 1906.
- Wagner = Wagner, Handbuch des Seerechts I. Leipzig 1884.
- WehrO. = Wehrordnung vom 28. September 1875, neue Fassung vom 22. November 1888. Neudruck vom 25. März 1904.
- ZPO. = Zivilprozeßordnung vom 30. Januar 1877 (RGBl. S. 83 ff.) in der 1913 gültigen Form.

Gesetzesregister.

(Die Zahlen verweisen auf die Seiten der Abhandlung.)

§§	S0.	Seiten
1	35, 38, 60, 67, 72	
2	36, 37, 38, 69	
3	19, 23, 37, 38, 64, 68	
4		69
5	1, 2, 17, 33, 46, 64, 80	
7	19, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 48, 50, 52, 55, 60, 66, 71, 73	
9		19, 56
10	19, 28, 53, 54, 58, 70	
11	19, 39, 40, 51	
12	19, 36, 37, 54, 59, 63, 64, 65	
13	19, 36, 42, 44, 45, 58, 59, 60, 61, 62, 70, 72, 75, 77	
14	19, 60, 66, 67, 68, 72, 76	
15		54, 76
16	19, 51, 52, 56	
17	19, 28, 51, 52	
18	19, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 73, 74, 77	
19		19, 54
20		54
21		54
22	52, 53, 73, 76	
23		76
24		19, 73
25	19, 53, 75, 76	
26		76
27	37, 44, 64, 72, 77, 82	
32		44
33	19, 25, 26	
43		55, 77
46		73, 74, 77
50		24
51	19, 28, 51, 52, 53	
58	19, 31, 32, 33, 80	

§§	Seiten
66	27
66 ff.	74
67	27, 74
68	27
70	29
74	27, 77
76	64
77	27
83	19, 29, 30, 74
85	28
91	28
93	21, 25, 28
107	19, 28, 36, 40, 65, 72
108	34
112	34
113	20, 30, 69
114	19, 20, 42, 51, 52, 54, 64, 65, 72, 74, 75
117	69
118	20
119	20, 64
120	64
121	30
122	2, 30
127	28
128 ff.	32, 73
129	26, 27, 30, 74
130	26
133	19, 23, 71
134	65

BGB.

108	49
113	40

VIII

§§	Seiten
134	82
325	45
326	45
1822	41

FGG.

16	46
----------	----

FlaggenG.

6	67
10	39, 67
11	67
12	39, 67
16	39, 67

GewGG.

1	37
---------	----

HeimSchG.

1	19, 30
2	30
3	30
4	31
7	31
8	31

HGB.

526	64
-----------	----

KonsOG.

29	31
33	18, 22

MStGB.

152	34
-----------	----

RVO.

1226	40
1413 ff.	40

Art.	RV.	Seiten
1		35

§§	SchGG.	
8		1

SeeUnfUntersG.

26	68
----------	----

Stellenvermittlg.

10	19, 23
----------	--------

StGB.

140	36
267	40, 55
271	40
360	36

WehrO.

29	72
33	72
35	40
67	40
73	40
75	40
76	40
84	40
85	40
106	36, 41, 71
107	36, 66, 71
108	36, 72
110	40
111	36, 72
112	40

ZPO.

415	55
888	24, 45, 82

PreußGesindeO.

51	24
167	24

I. Einleitung.

Die Seemannsämter als eine Reichseinrichtung verdanken ihre Entstehung der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872¹⁾, an deren Stelle die neue Seemannsordnung vom 2. Juni 1902²⁾ getreten ist. Das Reich hat aber, wie zumeist so auch hier, keine eigenen *besonderen* Behörden zur Wahrnehmung der Geschäfte eingesetzt, wohl sich aber die *Oberaufsicht* über die Geschäftsführung ausdrücklich (§ 5 Abs. 2 Satz 2 SO.) vorbehalten. Gemäß § 5 SO. hat es Bestellung und Einrichtung der Seemannsämter im Reichsgebiete den Bundesstaaten überlassen. Hier sind die Seemannsämter demnach *Landesbehörden*. In den Schutzgebieten wirken als Seemannsämter die vom Reichskanzler als solche bestellten Behörden³⁾. Im Auslande sind die Konsulate des Reiches für Hafenplätze zugleich Seemannsämter. Außerhalb des Reichsgebiets sind die Seemannsämter also *Reichsbehörden*, wenn auch ohne *besondere* Organisation.

Die Behörden.

Außerhalb des Reichsgebiets sind die Seemannsämter in die Organisation der Kolonial- und Konsularbehörden hineingestellt. Die Fragen nach dem Instanzenzuge, nach dem Aufsichtsrechte höherer Behörden und nach den Rechtsschutzmitteln richten sich danach, was in den betreffenden Rechtskreisen Recht ist. Im Reichsgebiete ist eine solche Regelung den Bundesstaaten überlassen. Sie können neue Behörden als Seemannsämter ins Leben rufen und ihnen jede beliebige Stellung in ihrer Behördenorganisation anweisen, sind auch frei in der Gestaltung des Aufsichtsrechts und des Rechtsschutzes. Sie können aber auch bereits vorhandene Behörden mit den Aufgaben des Seemannsamtes betrauen⁴⁾.

Reichs- und Landesrecht.

¹⁾ RGBl. S. 49.

²⁾ RGBl. S. 175.

³⁾ Vgl. dazu § 8 SchGG., (RGBl. 1900 S. 815). Die Bestellung selbst ist erfolgt in der Verfügung des Reichskanzlers, betr. die seemannsamtlichen und konsularischen Befugnisse und das Verordnungsrecht der Behörden in den Schutzgebieten Afrikas und der Südsee, vom 27. September 1905 (Deutsches Kolonialblatt S. 509). Vgl. auch Verfügung, betr. das Seemannsamt für Kiautschou, vom 12. September 1898 (MVBl. 1898 Anhang).

⁴⁾ Vgl. Motive 1902, zu § 4.

Die maßgeblichen Geschäfte erledigen diese dann aber als Seemannsämler¹⁾. Nur *eine* Bestimmung schränkt diese Freiheit der Bundesstaaten in *einem* Punkte ein: Bei der Entscheidung in den in § 122 SO. aufgeführten Fällen müssen die Seemannsämler, mögen sie sonst bürokratisch oder kollegialisch organisiert sein, mit einem Vorsitzenden und zwei schiffahrtskundigen Beisitzern besetzt sein (§ 5 Abs. 2 Satz 3). Die mit der Erfüllung seemannsämlerischer Aufgaben beauftragte Stelle ist jedenfalls als eine Behörde im Rechtssinne²⁾ anzusehen.

Die zur Zuständigkeit des Seemannsämlers gehörigen Befugnisse und Obliegenheiten, kurz Aufgaben, sind durch Reichsrecht endgültig geregelt. Das ergibt sich aus dem Anfange des § 5 SO.: „Seemannsämler, mit den durch dieses Gesetz ihnen zugewiesenen Befugnissen und Obliegenheiten, sind . . .“³⁾. Durch diesen Hinweis ist die Tätigkeit des Seemannsämlers grundsätzlich auf das ihr in der Seemannsordnung zugeteilte Gebiet beschränkt worden. Aufgaben, die dem Seemannsämler in bereits bestehenden Reichsgesetzen zugewiesen sind, verbleiben ihm natürlich. Ebenso kann die Reichsgesetzgebung den Geschäftskreis des Seemannsämlers erweitern. Dagegen ist der Landesgesetzgebung diese Möglichkeit entzogen. Werden von einem Bundesstaate einem Seemannsämler anderweitige Aufgaben überwiesen, so kann die Behörde sie nicht als Seemannsämler erledigen⁴⁾.

Quellen.

Die dem Seemannsämler zugewiesenen Aufgaben finden sich tatsächlich auch nur zum Teil in der Seemannsordnung behandelt, wie dem andererseits die Seemannsordnung durchaus nicht nur Vorschriften über die Zuständigkeit des Seemannsämlers enthält⁵⁾. Die Gesetzgebung des Reiches hat bisher die Tendenz gezeigt, die Aufgaben des Seemannsämlers ständig zu vermehren. Eine Zusammenstellung der in Betracht zu ziehenden,

1) Ein Verzeichnis der Seemannsämler im Reichsgebiete und der ihnen vorgesetzten Behörden wird alljährlich im Handbuche für die deutsche Handelsmarine abgedruckt. Vgl. 1912 I S. 28.

2) Vgl. Fleischmann I S. 227 ff.

3) Die schräg gedruckten Worte sind neu in die Seemannsordnung von 1902 nach der Regierungsvorlage aufgenommen worden. Über den Grund schweigen sich die Motive aus.

4) Die von den einzelnen Landesbehörden erlassenen Dienstinstruktionen — die meisten sind nicht veröffentlicht, die preußische im Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung 1903 S. 95 ff. — können deshalb den Seemannsämlern als solchen keine anderen Obliegenheiten und Befugnisse zuweisen, als die Seemannsordnung und andere Reichsgesetze gestatten. Dasselbe gilt für die Allgemeine Dienstinstruktion für die Konsuln des Deutschen Reiches vom 6. Juni 1871/22. Februar 1873 — offiziell nicht veröffentlicht, abgedruckt z. B. bei Zorn, Die Konsulargesetzgebung des Deutschen Reiches 1911 S. 30 ff. — soweit die Tätigkeit des Konsulats als Seemannsämler in Frage kommt.

5) Die Seemannsordnung, die das Spezialrecht einer demselben Berufskreise angehörenden Personenklasse zusammenfassen will, enthält Bestimmungen aus den verschiedensten Gebieten des öffentlichen und privaten Rechts und verdient aus diesem Grunde auch von Theoretikern eine größere Beachtung, als ihr bisher zuteil geworden ist.

heute gültigen Gesetze findet sich am Ende unserer Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der seemannsamtlichen Aufgaben.

Das Seemannsamt ist eine Verwaltungsbehörde. Die von ihm ausgehenden Handlungen sind deshalb verwaltungsmäßig und entbehren der den Justizakten eigentümlichen Eigenschaften auch da, wo es sich um die Erledigung rein privatrechtlicher Angelegenheiten handelt. Inhaltlich umfaßt dagegen das rechtserhebliche Verhalten des Seemannsamtes Akte, die regelmäßig sowohl von Verwaltungsbehörden wie von Gerichten vorgenommen werden können. Wenn auch heute für uns Justiz und Verwaltung nicht mehr solche Gegensätze darstellen, wie unter der Herrschaft der Lehre von der Teilung der Gewalten, so bilden doch die behördlichen Entscheidungen über zivilrechtliche Streitigkeiten und in Strafsachen einerseits und alle übrigen staatlichen Handlungen andererseits in unserer Rechtsanschauung zwei so besondere Kategorien, daß wir sie bei Stoffgliederungen nicht unberücksichtigt lassen können. Zu den Aufgaben des Seemannsamtes gehören auch in großem Umfange zivilrechtliche und strafrechtliche Entscheidungen, die regelmäßig dem Richter obliegen. Wir sondern deshalb zunächst die Obliegenheiten und Befugnisse des Seemannsamtes in richterliche und reine Verwaltungsaufgaben.

Die Aufgaben des Seemannsamtes.

Richterliche und reine Verwaltungsaufgaben.

Die richterlichen Aufgaben zerfallen von selbst in solche aus dem Gebiete des Zivilrechts und des Strafrechts. Die Zuständigkeit des Seemannsamtes in diesem Rechtsbereiche ist in der Seemannsordnung zwar abgegrenzt, dagegen ermangelt das Verhältnis dieses außerordentlichen Verfahrens und des danach ergangenen Rechtsspruches zu dem ordentlichen Verfahren und seinem Urteile der gesetzlichen Regelung¹⁾. Die hier klaffende Lücke ist von der Rechtswissenschaft bisher nicht ausgefüllt worden. Auch über das Verfahren bei der Entscheidung zivilrechtlicher Streitigkeiten sind Rechtsnormen nicht erlassen worden, während das Strafverfahren durch ein besonderes Gesetz geregelt ist²⁾. Am besten würden die dem Seemannsamte hier auferlegten Aufgaben in einer systematischen Darstellung der dabei zur Anwendung zu bringenden außerordentlichen zivil- und strafprozessualen Normen behandelt werden.

Zivilrichterliche und strafrichterliche Aufgaben.

Was nach Absonderung der justiziellen Aufgaben an Obliegenheiten und Befugnissen dem Seemannsamte verbleibt, ist deutlich erkennbar von zweierlei Art. Dieselben Gründe, die zur Schaffung eines besonderen Seemannsrechtes führten, wurden auch der Anlaß, daß man die aus diesem Rechte sich ergebenden staatlichen Aufgaben einem besonderen Staats-

Spezielle und übertragene Verwaltungsaufgaben.

¹⁾ Zu dem „Mangel eines Berufungsrechtes für Strafantragsteller in der Seemannsordnung“ vgl. Verhandlungen des zweiten deutschen Seeschiffahrtstages S. 61. und Zeitschrift „Hansa“ 1911 S. 81 u. 471.

²⁾ Vgl. unten S. 17.

organ übertrug. Wo der Zusammenhang zwischen dem Organ und dem seinem Betätigungsfelde zugrunde liegenden Rechte so eng ist, da liegen die spezifischen Aufgaben des Seemannsamtes. Sie sind hauptsächlich in der Seemannsordnung und in den in unmittelbarem Zusammenhange mit ihr stehenden Gesetzen und Verordnungen geordnet. War nun aber das Seemannsamt erst einmal geschaffen als eine Behörde, die in regelmäßigen dienstlichen Beziehungen zu den Seelenten stand, so lag es im Interesse sowohl der Beteiligten wie des Staates, daß Aufgaben, die regelmäßig von anderen Behörden zu erfüllen waren, soweit Seelente in Betracht kamen, den Seemannsämtern zugewiesen wurden. Im Gegensatze zu den spezifischen kann man diese als übertragene Aufgaben bezeichnen.

Solche übertragenen Aufgaben sind dem Seemannsamte durch die Wehr- und Marineordnung, durch das Gesetz betreffend die Untersuchung von Seemfällen und durch die Reichsversicherungsordnung zugewiesen worden. Die Tätigkeit des Seemannsamtes soll hier teils die Bezirkskommandos, Seeämter und Versicherungsbehörden unterstützen, teils an deren Stelle treten. Die zu diesem Zwecke aufgestellten Normen werden besser im Zusammenhange mit dem Rechtsgebiete behandelt, zu dem sie eigentlich gehören.

Die spezifischen Verwaltungsaufgaben des Seemannsamtes erscheinen zunächst mannigfach. Nähere Betrachtung ergibt jedoch, daß sie sich in zwei größere Gruppen scheiden lassen: Die besonderen Gefahren der Seeschifffahrt bedürfen besonderer staatlicher Schutzmaßregeln für die Seelente sowohl in öffentlich-rechtlicher, wie in privatrechtlicher Beziehung. Während grundsätzlich jeder Staatsuntertan seinem Berufe nachgehen kann, wie er will, erfordert das Aufeinander-Angewiesensein von Kapitän und Schiffsleuten eine Einschränkung dieser Freiheit auf beiden Seiten. Sie macht sich geltend durch erhöhte Kontrolle und Befugnis zur Zwangs-anwendung durch das Seemannsamt. Die hierher gehörigen Vorschriften sind zumeist gewerbepolizeilicher Natur. Auch in ihren privatrechtlichen Verhältnissen sind die Seelente einer ihrem Berufe eigentümlichen Gefährdung ausgesetzt. Hier kann ihnen der Staat zu Hilfe kommen dadurch, daß er besondere privatrechtliche Normen aufstellt, wie er das in der Seemannsordnung getan hat, oder daß er einem besonderen Organ aufträgt, in bestimmten Fällen bei der Regelung privatrechtlicher Verhältnisse mitzuwirken. Auch diese Aufgabe ist dem Seemannsamte zugefallen. Ihr Geschäftskreis umfaßt das, was gewöhnlich als freiwillige Gerichtsbarkeit bezeichnet wird.

Lassen wir die übertragenen Aufgaben aus den angeführten Gründen fort, so haben wir also dreierlei Obliegenheiten und Befugnisse des Seemannsamtes, richterliche, polizeiliche und solche der freiwilligen Gerichtsbarkeit, zu unterscheiden. Wenn hier zunächst die polizeilichen Aufgaben

Polizeiliche
Aufgaben und
Aufgaben der
freiwilligen
Gerichts-
barkeit.

Umgrenzung
der Arbeit.

des Seemannsamtes behandelt werden sollen, so geschieht das aus historischen Gründen. Sie sind zuerst, wenn auch in wesentlich anderer Weise, von den Vorgängern der heutigen Seemannsämtler wahrgenommen worden.

Es ist hier nicht der Ort, den Begriff der Polizei selbständig zu untersuchen, sondern wir müssen uns an die bisher gewonnenen Ergebnisse der Forschung halten. Diese stimmen neuerdings im wesentlichen dahin überein, daß Polizei diejenige Tätigkeit der inneren Verwaltung bezeichnet, die im staatlichen Interesse Freiheit und Eigentum der Untertanen beschränkt und in der Form von Zwang auftritt¹⁾. Polizeirecht ist das System der Rechtssätze, die die Ausübung der polizeilichen Tätigkeit betreffen. Die Polizei ist kein besonders abgegrenztes Gebiet staatlicher Verwaltungstätigkeit, sondern durchzieht alle Gebiete. Ebenso kehren Polizeirechtsnormen in allen Teilen des Verwaltungsrechts wieder. Zu diesen Teilen gehört das Gewerberecht. Mit einem Ausschnitte daraus soll sich die vorliegende Arbeit befassen. Aus dem allgemeinen Gewerbe-rechte läßt sich das Recht des Verkehrsgewerbes und aus diesem weiter das Recht des Seeverkehrsgewerbes herausheben. Soweit das letztere polizeiliche Normen enthält, erscheint das polizeiliche Seeverkehrsgewerbe-recht wiederum als ein besonderer Rechtsausschnitt²⁾.

*Polizei und
Gewerbepolizei.*

Innerhalb des öffentlichen Rechts sind Obliegenheiten und Befugnisse auf Untertanen und Träger der öffentlichen Gewalt verteilt. Will man ein abgegrenztes Rechtsgebiet zum Gegenstande wissenschaftlicher Erörterungen machen, so wird man in der Regel die Beziehungen der Rechtssubjekte zueinander im Zusammenhange zur Darstellung bringen. Besondere Gründe können aber ein anderes Verfahren rechtfertigen. Die zwischen öffentlicher Gewalt und Untertan bestehenden Beziehungen konkretisieren sich zu Aufgaben sowohl der einen wie der anderen Seite und lassen sich auch unter diesem Gesichtspunkte erörtern. Kommen in dem fraglichen Rechtsgebiete als Träger der öffentlichen Gewalt mehrere Staatsorgane in Frage und behandelt man abgesondert nur die Aufgaben des einen, so wird dadurch das bearbeitete Rechtsgebiet in gewissem Sinne zerrissen. Das rechtfertigt sich aber, wenn man den so gewonnenen Teil in einen größeren Zusammenhang hineinstellt.

*Richtung und Ziel
der Arbeit.*

Die vorliegende Arbeit geht nicht von dem materiellen Begriffe des Rechts, sondern von dem formellen Begriffe der Behörde aus. Sie will den Rechtskreis einer bestimmten Behörde, die Zuständigkeit des Seemannsamtes zur Darstellung bringen, und zwar zunächst nach einer bestimmten

¹⁾ Auf Bitter II S. 274, und Fleiner S. 342, stützt sich obige Definition in erster Linie. Vgl. ferner Laband III S. 195; Otto Mayer I S. 249; Thoma S. 7.

²⁾ Vgl. Schecher S. 18.

Richtung hin. Gerade diese Behörde ist gewählt, weil sie nach einheitlichem Reichsrechte tätig ist, weil ihr Rechtskreis ein noch wenig bearbeiteter ist, und weil besonders sie ein gutes Beispiel dafür ist, welche verschiedene Aufgaben, rein richterliche und rein verwaltungsmäßige, einer Verwaltungsbehörde obliegen können. Die Arbeit möchte deshalb auch an ihrem Teile mitwirken, an einem praktischen Beispiele die mannigfachen Beziehungen zwischen Justiz und Verwaltung, die neuerdings wieder zu näherer Behandlung drängen¹⁾, aufzuweisen. Es ist aber auch dafür gesorgt worden, daß das materielle recht, soweit es für die Tätigkeit der Seemannsämter von Belang ist, bei der Behandlung nicht zu kurz komme.

Übersicht.

Die Arbeit beginnt mit einer Übersicht über die geschichtliche Entwicklung der seemannsamtlichen Aufgaben. Alsdann werden die heutigen Aufgaben des Seemannsamtes, soweit sie polizeilicher Natur sind, zur Darstellung gebracht. Aus diesen lassen sich zu besonderen Gruppen zusammengefaßte Tätigkeiten mit unmittelbar gegebenen, treffenden Bezeichnungen herausheben, wie die Zulassung zum Schiffsdienste, die Führung des Seefahrtbuches und die Musterung. Die übrigbleibenden Aufgaben waren in einem besonderen Abschnitte zu vereinigen. Als ihnen gemeinsam erweist sich der Umstand, daß das Seemannsamt bei ihrer Erfüllung unter bestimmten Umständen selbst die unmittelbare Zwangsvollstreckung durchführen kann. Dem speziellen dogmatischen Teile war eine allgemeine Erörterung über die gesetzlichen Grundlagen und die Äußerungen der seemannsamtlichen Polizeigewalt voranzuschicken.

II. Die geschichtliche Entwicklung der seemannsamtlichen Aufgaben.

*Anfänge des
Seepolizeirechts.*

Die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft zum Reeder bzw. Kapitän sind seit Jahrhunderten geregelt gewesen²⁾. Was in den einen Rechtsgebieten, mochten es größere Nationalstaaten oder kleinere Reichsstädte sein, Gesetzesrecht war, wurde in andern Ländern vermöge der

¹⁾ Vgl. z. B. Stein, Grenzen: Kornmann, Beziehungen.

²⁾ Hauptbeispiele:

1. Aufzeichnung der Lübeckischen Schiffs- und Seerechte zunächst in Beziehung auf die Fahrt nach Flandern vom 8. März 1299, abgedruckt im Lübeckischen Urkundenbuch II, 1 S. 83 ff.
2. Hamburger Stadtrecht von 1603 Pars II Tit. XIV, Von Schiffen und Schiffsvolk. Dazu der revidierte Artikuls-Brief (Langenbeck, S. 107 ff.), der das Dienstverhältnis zwischen dem Rate der Stadt Hamburg und den auf den staatlichen Konvoy-Schiffen bediensteten Seelenten regelte.
3. Der Erbaren Hanse Stätte Schiffsordnung und Seerecht. Lübeck 1614: Tit. 4, „Von des Schiffsvolks Annehmung und Amtsgebühr“.

Allen drei Rechtsordnungen ist der Begriff der Musterung als eines juristisch

durch den Handel vermittelten engen Beziehungen der seemännischen Bevölkerung Wohnheitsrecht. Dabei handelte es sich hauptsächlich um materielle Rechtsnormen aus dem Gebiete des Privatrechts und Strafrechts. Jedoch fehlte es nicht an Bedürfnissen, die nur durch Normen des öffentlichen Rechts befriedigt werden konnten und mußten. In Fällen, in denen man die Staatsgewalt als eine allgemein anerkannte Macht gebrauchte, wandte man sich an die nächste in Betracht kommende Behörde. Andererseits hatte die Obrigkeit in den Hafenstädten ein Interesse an der Aufrechterhaltung der Ordnung und damit an dem Schutze des Schiffsvolks gegen die Übervorteilung und Unterdrückung durch Reeder und Schiffer. Öffentliche Gewalt und Seeleute verlangten also gleichmäßig nach einer Regelung der zwischen ihnen bestehenden öffentlich-rechtlichen Beziehungen. Dazu ist es in den Seestädten zumeist auch gekommen. Die gemeinsamen Bedürfnisse führten zu ziemlich übereinstimmenden Ordnungen. Und was in einzelnen Orten ausdrücklich angeordnet war, wurde in anderen stillschweigend geübt. In den Stadtstaaten erscheinen die Vorschriften als Gesetze, in den größeren Staaten als Verwaltungsakte der Hafenbehörden. Deshalb muß man, um die Entwicklung des öffentlichen Rechts der Seeleute und insbesondere die der dabei in Frage kommenden Behörden kennen zu lernen, in erster Linie zu den Gesetzen der freien Reichsstädte greifen. Im Allgemeinen Landrecht und in den Kabinettsordres des Königs von Preußen wird man ebenso vergeblich suchen wie in den vor dem Jahre 1800 ergangenen Willensäußerungen der Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg.

Das erste „Reglement des Wasserschouts“ in Hamburg ist ein Senatsbeschluß vom 31. August 1691¹⁾. Es stellt dem Wasserschout sechs Aufgaben:

*Hamburgisches
Reglement
von 1691.*

1. Der Wasserschout hat ein Register von sämtlichen seefahrenden Personen, von ihrem Herkommen und Wohnsitz zu führen. Die Seeleute sind zur Anmeldung verpflichtet (§ 1).
2. Der Wasserschout hat zur Bescheinigung der geschehenen Einregistrierung dem Seemann einen Schein auszustellen und auszuhändigen (§ 2).
3. Der Wasserschout hat bei der Annahme der Schiffsleute einschließlich der Offiziere durch den Schiffer zugegen zu sein. Der Schiffer darf

bedeutungsvollen Aktes unbekannt. Über die Annahme des Schiffsmanns wird in dem Hamburger Stadtrecht von 1603 Pars II Tit. XIV Art. 25 gesagt, daß sie nicht vorgenommen werden darf, ehe nicht der Schiffer von dem letzten Dienstherrn des Schiffsmanns „gnugsamb Passporth“ erhalten hatte. Solche Urkunden mußten von den Schiffen nach bestimmten käuflichen Formularen ausgefüllt werden. Zumeist sind in den Gesetzen privatrechtliche Verpflichtungen ex contractu aufgestellt, deren Nichtbefolgung unter öffentliche Strafe gestellt ist.

¹⁾ Abgedruckt bei Langenbeck S. 103 ff.

niemanden annehmen, der nicht den vom Wasserschout aufgestellten Schein vorweist, dem der Wasserschout nicht ein gutes Zeugnis seines Wohlverhaltens gibt und der bereits von anderer Seite angenommen ist (§ 3).

4. Gewisse Disziplinar- und Ordnungsstrafen hat der Wasserschout selbst festzusetzen und einzutreiben (§§ 4 und 5).
5. Der Wasserschout hat kriminell straffällige Seeleute zu ergreifen und vor den Richter zu führen (§ 8).
6. Der Wasserschout hat bei Erledigung von Zivilstreitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk zugegen zu sein und die inappellablen Urteile gleich zu vollstrecken (§§ 6, 7).

Die Haupttätigkeitsgebiete des heutigen Seemannsamtes sind in diesem alten Reglement in großen Zügen bereits festgelegt. Der Wasserschout dient allerdings zunächst lediglich reinen Staatszwecken, nur seine Anwesenheit bei der Annahme — das Wort „Musterung“ kommt noch nicht vor — soll dem Schiffer die Qualität seiner Leute sichern. Der Wasserschout hatte damals, wie wir heute sagen würden, sich lediglich mit Verhältnissen des öffentlichen Rechts zu befassen.

Das nächste Reglement¹⁾ ist von Rat und Erbgessener Bürgerschaft festgesetzt und vom Rat am 5. September 1766²⁾ publiziert und am 15. Mai 1786³⁾ gleichlautend renoviert worden.

Die Pflichten des Wasserschouts unter Nr. 1, 2 und 5 des alten Reglements sind dieselben geblieben, nur im einzelnen noch näher spezifiziert (§§ 1, 2, 3, 5, 7, 14).

Die Musterung erscheint als Institut und wird von der Annahme begrifflich getrennt. Die Annahme des Schiffsvolks durch Schiffer oder Reeder geschieht formlos, nachdem der Anzunehmende seinen vom Wasserschout ausgestellten Schein vorgezeigt hat. Doch müssen die Annahmenden die Namen der Angenommenen und die Vertragsbedingungen dem Wasserschout zur besonderen Registrierung mitteilen (§ 4). Die Vornahme der Musterung ist fakultativ und ohne Einfluß auf den Dienstvertrag. „Wenn der Schiffer über sein angenommenes Volk die Musterung halten will, so

¹⁾ Zwischen beiden liegt das zum Vergleiche heranzuziehende königlich preußische Seerecht vom 1. Dezember 1727. Danaeh (Kap. IV Art. 1) muß der Heuervertrag schriftlich aufgesetzt werden. Eine Musterung kennt das Gesetz ebensowenig wie eine Behörde zur Wahrnehmung seemannischer Interessen. Auch die seerechtlichen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts lauten ähnlich und bedeuten in dieser Beziehung keinen Fortschritt (T. II Tit. 8 §§ 1383—2451).

²⁾ Abgedruckt in Sammlung der von E. hochedlen Rate der Stadt Hamburg ausgegangenen allgemeinen Mandate (gewöhnlich zit. Hamb. Mandate) VI, Hamburg 1774 S. 159 ff.

³⁾ Abgedruckt in Sammlung Hamburgischer Verordnungen, herausgeg. von Anderson, II, Hamburg 1789, S. 140 ff.

muß der Wasserschout dabei gegenwärtig sein.“ Die Musterung dient vor allen Dingen als Unterlage für die Musterrolle, die inzwischen im internationalen Verkehr aufgekommen ist. Sie wird vom Wasserschout ausgefertigt und bei der Musterung von ihm ebenso wie das Reglement für den Wasserschout vorgelesen (§ 6). Der Wortlaut der Musterrolle war abgesehen von persönlichen Eintragungen des Wasserschouts genau vorgeschrieben¹⁾.

Die Befugnis, Ordnungs- und Disziplinarstrafen, wozu auch die Strafe für Desertion gerechnet wurde, festzusetzen und einzutreiben, ist generell angeordnet (§ 12, dazu §§ 8, 9, 10).

Bei Zivilstreitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk soll der Wasserschout zunächst einen Sühneversuch veranstalten, der Rechtsweg soll nur beschritten werden, wenn ein Vergleich nicht zustande gekommen ist (§ 13). Über die Vollstreckung ist nichts angeordnet.

Neu ist in diesem Reglement vor allen Dingen die gesetzliche Anerkennung der Musterrolle und die dadurch bedingte Einführung einer Musterungsverhandlung, ferner die Bestellung des Wasserschouts zum Schiedsmann, Einrichtungen, durch die der Wasserschout nunmehr auch Gelegenheit hatte, sich mit privatrechtlichen Verhältnissen von Amts wegen zu beschäftigen.

Dem Erlasse dieses Reglements folgten Jahrzehnte bedeutungsvoller kriegerischer Verwicklungen. Der Seehandel hatte mehr denn je unter den fortwährenden Belästigungen durch kriegführende Mächte zu leiden. Durch die Preisensgerichtsentscheidungen, durch die Eingriffe der Staaten wurde das öffentliche Seerecht auf eine andere Grundlage gestellt. Das neue Geschlecht mußte zu neuen Urteilen über die alten Einrichtungen und zu einer anderen Bewertung derselben kommen. Der Schiffer erhielt ein besonderes Interesse daran, sich über Schiff, Mannschaft und Ladung ordentlich ausweisen zu können. Was die Mannschaft anging, so konnte zu ihrer Legitimation die Musterrolle dienen²⁾, die damit über ihre bisherigen, hauptsächlich polizeilichen Zwecke an Bedeutung gewann. Staat und Interessenten mußte daran gelegen sein, sie obligatorisch zu gestalten, und sie möglichst den Zwecken der Legitimation zu unterstellen. Und wo man sich den neuen Forderungen der Zeit mit seinen Einrichtungen noch nicht angepaßt hatte, da kam der Schiffer und forderte von der Behörde die Ausfertigung einer Musterrolle so, wie er sie zur Sicherung seines Schiffes brauchte. So waren Musterungsbehörden, einerlei ob sie auch andere Befugnisse hatten oder nicht, allmählich in jeder Hafenstadt zu finden³⁾. Mochte auch in den einzelnen Gesetzen die Musterung selbst

*Rechtszustand in
der ersten Hälfte
des 19. Jahr-
hunderts.*

¹⁾ Hamb. Mandate VI S. 163 ff., und Anderson S. 145 ff.

²⁾ Jacobsen S. 216 ff.

³⁾ Pöhls I S. 254; v. Kaltenborn I S. 194f.

verschieden geregelt sein, die Formalien der Musterrolle sind im wesentlichen überall dieselben gewesen. Sie nimmt die zivilrechtlichen Vereinbarungen des Heuervertrages in sich auf und trägt, da die Musterrollen bald stereotyp und dann gesetzlich festgelegt werden, zur Rechtsbildung bei¹⁾. In den Gesetzen jener Zeit tritt die Ausfertigung der Musterrolle als Pflicht des Wasserschouts auf und damit die Musterung immer mehr in den Vordergrund. Sie wird ausgebaut und obligatorisch gestaltet²⁾. Daneben bleiben aber die bisherigen Vorschriften bestehen. Eine neue Aufgabe wird dem Wasserschout vorübergehend in Lübeck, Bremen und Oldenburg³⁾ zuteil. Hier erhält er zu seinen übrigen Befugnissen die Stellung eines staatlichen Heuerbasen. Es wurde den Schiffen oder Reedern freigestellt, ihre Leute selbst anzuhuern, oder sie sich von dem Wasserschout stellen zu lassen⁴⁾. Auf diese Weise hoffte man dem Unwesen des Vermittlertums der Heuer- und Schlafbasen steuern zu können. Damit vereinigte man aber, was nicht zusammengehörte. Die Reichsgesetzgebung hat deshalb später andere Wege eingeschlagen.

Am Ende dieser Epoche steht das Hamburgische Reglement des Wasserschouts vom 28. Dezember 1849⁵⁾ und das Lübeckische Reglement für den Wasserschout vom 12. April 1853⁶⁾. Sie sind für die Rechtsentwicklung von besonderer Bedeutung gewesen. Hervorzuheben ist zur Vervollständigung unseres Überblicks speziell über den Gang der hamburgischen Gesetzgebung aus dem Hamburgischen Reglement⁷⁾ folgendes:

Die *Verpflichtung* der Schiffe, ihre Mannschaft vor dem Wasserschout anmustern und nunmehr auch abmustern zu lassen, und die des Wasserschouts zur Ausfertigung der Musterrolle ist an die Spitze des Reglements gestellt (§§ 1. 4). Dagegen ist nicht zu erkennen, ob Anmusterung und

¹⁾ Immer umfangreichere Musterungsformulare werden in der Regel den Wasserschoutreglements (s. die betr. Zitate) angehängt.

²⁾ Bremische Verordnung, den Wasserschout pp. betr., vom 15. Mai 1805 in Sammlung v. Verordnungen und Proklamen des Senats der Freien Hansestadt Bremen von 1751—1810, Bremen 1820, S. 329 ff. Lübeckische Verordnung, den Wasserschout pp. betr., vom 18. September 1824 in Samml. der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen, IV, Lübeck 1826, S. 61 ff. Oldenburgische Instruktion für den Wasserschout zu Brake vom 2. März 1815, in der Gesetzessamml. f. d. Herzogt. Oldenburg II 1815 S. 113 ff., neu erlassen am 3. Oktober 1836. Letztere stimmt fast wörtlich mit der Bremischen Verordnung von 1805 überein.

³⁾ Vgl. die oben Ann. 2 zit. Gesetze.

⁴⁾ Schon Pöhl's macht auf diesen Unterschied in der Gesetzgebung ausdrücklich aufmerksam. Seerecht I S. 253.

⁵⁾ Abgedruckt in Lappenberg, Sammlung d. Verordnungen der Freien Hansestadt Hamburg seit 1814 XXI, Hamburg 1851. S. 337 ff.

⁶⁾ Samml. XX 1853 S. 22 ff.

⁷⁾ Das Gesetz ist sieben Jahre darauf mit ganz unerheblichen Abänderungen neu erlassen und unter dem 10. Dezember 1856 publiziert worden. Lappenberg XXV S. 628 ff.

Abschluß des Heuervertrages zusammenfallen. Doch scheint aus § 4 in Verbindung mit § 6 hervorzugehen, daß der eigentliche Abschluß des Heuervertrages erst bei der Annusterung stattfand, daß es aber den Schiffsleuten freistand, sich vorläufig zu verheuern¹⁾.

An die Stelle des Enrollierungsscheins ist das Seefahrtsbuch getreten, das dem Seemann verbleibt und ihm gleichzeitig als Legitimation und Zeugnisbuch dient (§ 3). Die Zeugnisse hat der Wasserschout bei der Annusterung zu beglaubigen.

Dem Wasserschout ist die Disziplinarstrafbefugnis geblieben; doch ist er für die Bestrafung von Desertionen nicht mehr zuständig (§ 8). Das Gesetz enthält die allgemeine Anordnung, daß der Schout verpflichtet sei, für die Aufrechterhaltung der einschlägigen Bestimmungen und Anordnungen Sorge zu tragen (§ 10). Im übrigen sind die Bestimmungen die gleichen, wie im Reglement von 1766.

Mit diesem Hamburgischen Reglement stimmt das vier Jahre später ergangene Lübeckische fast ganz überein. Doch ist der Abschluß des Heuervertrages, der durch Vermittlung des Wasserschouts herbeigeführt werden kann, begrifflich von der Annusterung scharf getrennt.

Die neue Zeit, die wenigstens äußerlich mit dem Jahre 1848 beginnt, äußerst sich auf dem hier in Frage kommenden Gebiete hauptsächlich in zwei Richtungen: Vereinheitlichung der Gesetzgebung und gesetzmäßige Bindung des Staates auch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts. Um die Fortschritte beobachten zu können, müssen wir uns das Recht der Seeleute in Deutschland am Ende der 50er Jahre kurz vergegenwärtigen.

Die Seeleute lebten in den größeren Städten nach Gesinderecht, sei es, daß das ausdrücklich bestimmt und nur wenig modifiziert war, wie in Preußen²⁾, sei es, daß es sich aus dem Schweigen der Gesetze ergab, wie in Mecklenburg und Oldenburg. Eine Abweichung des Zustandes ergab sich jedoch da, wo gesetzlich oder amtlich eingeführte Musterrollenformulare vom Wasserschout ausgefüllt wurden. In Hamburg und Lübeck bestanden seit alters her besondere Gesetze über die Rechtsverhältnisse der am Seeverkehr beteiligten Personen. Um die Mitte des Jahrhunderts erfolgte in den drei Handelsstädten eine Neuordnung der Materie³⁾, wobei

Rechtszustand bis zur Fertigstellung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs.

¹⁾ Auch in anderen Staaten beginnt sich der grundsätzliche Unterschied zwischen Heuervertrag und Musterung zu verwischen, so in Holland und Frankreich; vgl. Pöhls I S. 293 u. 300. Bis zum Erlasse der Merchant Shipping Act 1854 hat man sich in England mit schriftlichen Heuerkontrakten begnügt, die in ihrer Gesamtheit die Musterrolle ersetzen mußten. Auch die Lösung des Vertrages mußte schriftlich erfolgen. Vgl. Pöhls I S. 306f.

²⁾ Allgemeines Landrecht II Titel 8 § 1534.

³⁾ In Hamburg: Musterrolle. Verordnung über die Stellung der Mannschaft auf den Seeschiffen und Disziplinarordnung für dieselbe. Reglement des Wasserschouts. Alles vom 28. Dezember 1849. Lappenberg XXI S. 323 ff.

nur Bremen das alte Reglement für den Wasserschout aufrechterhielt. Dabei wurde öffentliches und privates Recht in gleicher Weise geregelt, während in Preußen und Mecklenburg das Rechtsverhältnis der Seeleute zum Staate noch jeder Festlegung entbehrte. Oldenburg erließ am 14. April 1857 in Ergänzung des Reglements für den Wasserschout zu Brake ein Gesetz, betreffend die Einführung von Schiffsdienstbüchern¹⁾.

Das
Allgemeine
Deutsche
Handels-
gesetzbuch.

So war der Rechtszustand beschaffen, als der Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches im Jahre 1861 beendet war und in der Folgezeit in den meisten deutschen Staaten als Gesetz eingeführt wurde. Es handelte in den Artikeln 528—556 „von der Schiffsmannschaft“. Man hatte sich peinlich bemüht, nur die privatrechtlichen Verhältnisse des seemännischen Dienstvertrages zu umfassen. Und doch verlangte fast jeder Artikel nach dem Vorhandensein einer Behörde und nach der Festlegung ihres Verhältnisses zum Seemann. Die Forderung der Musterung mußte doch das Bestehen einer Musterungsbehörde zur Voraussetzung haben. War somit der öffentlich-rechtliche Teil der Materie der Regelung durch die Staaten überlassen, so vermochten sich auch die monarchischen Staaten, die bisher Zurückhaltung geübt hatten, nicht länger mehr dieser Aufgabe zu entziehen. Auch die Hansestädte sahen sich durch die Vollendung des Handelsgesetzbuchs einer neuen Lage gegenüber. Wir beobachten deshalb in der Folgezeit überall Anpassung an den durch das Handelsgesetzbuch herbeigeführten Rechtszustand.

Rechtszustand
bis zum
Erlasse der
Reichsseemanns-
ordnung.

Preußen.

Preußen erließ zur Ergänzung der Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches und des Einführungsgesetzes zu demselben vom 24. Juni 1861 das Gesetz, betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, vom 26. März 1864²⁾. Es schloß sich den in den Hansestädten seit langem bestehenden Rechtszustände an, wie er in den allgemeinen Bestimmungen, in den Musterrollen und in den Wasserschoutreglements festgelegt war. Als Staatsorgane wurden besondere Musterungsbehörden eingesetzt. Wo eine solche Einsetzung nicht hatte erfolgen können, sollten die Hafenzollbehörden als Musterungsbehörden gelten. Die Mehrzahl der Mitglieder der Musterungsbehörden

In Bremen: Obrigkeitliche Verordnung, die Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betr., vom 15. November 1852 in Gesetzbl. 1852 S. 87 ff.

In Lübeck: Verordnung über die Stellung und Disziplin der Mannschaft auf den Seeschiffen vom 11. April 1853 und Reglement für den Wasserschout vom 12. April 1853 in Samml. 1855 S. 13 ff.

¹⁾ Gesetzbl. XV 1857 S. 553 ff. Vorher bestand schon eine Regierungsbekanntmachung vom 20. März 1848, betr. die Einführung von Dienstbüchern für die Mannschaften der von der Weser aus fahrenden oldenburgischen Schiffe.

²⁾ Gesetzsammlung S. 693 ff.

sollten aus Personen bestehen, die der Seeschifffahrt kundig und im Schiffsdienste erfahren seien.

Oldenburg konnte auf bereits bestehender gesetzlicher Grundlage fortbauen¹⁾. Es entschloß sich unter Benutzung der früher ergangenen Gesetze und der Bestimmungen in Art. 528—556 A. D. HGB., das gesamte private und öffentliche Recht der Seelente einheitlich zu kodifizieren. So erging das Gesetz vom 11. Mai 1864, betr. die Schiffsmannsordnung für das Herzogtum Oldenburg²⁾. Dadurch wurden die betreffenden Artikel des Handelsgesetzbuchs tatsächlich, wenn auch nicht ausdrücklich, außer Kraft gesetzt³⁾. Auch die oldenburgische Schiffsmannsordnung weicht von den alten Wasserschoutreglements nur unerheblich ab. Die staatlichen Geschäfte werden von einem sogenannten Musterungsbeamten erledigt.

Oldenburg.

Mecklenburg-Schwerin erließ bei Einführung des Handelsgesetzbuchs zu Buch V, Tit. 4 die §§ 61—67 der Einführungsverordnung vom 28. Dezember 1863⁴⁾. Sie enthielt die notwendigen öffentlich-rechtlichen Ergänzungen, ohne jedoch besondere Behörden, insbesondere Musterungsbehörden einzusetzen. Letzteres erfolgte durch Ministerial-Publikandum vom 18. Februar 1867, betr. die Musterung der Schiffsmannschaften auf Schiffen mecklenburgischer Flagge⁵⁾. Nähere Verfügungen über die spezielle Tätigkeit der mit der Musterung beauftragten Behörden ergingen nicht. Das gleichzeitig gesetzlich festgelegte Musterungsformular faßte die einschlägigen Vorschriften zusammen⁶⁾.

Mecklenburg.

Hamburg hat denselben Weg wie Oldenburg beschritten. Gemäß § 49 des EG. zum A. D. HGB. vom 22. Dezember 1865⁷⁾ wurden zu Buch V, Tit. 4 das revidierte Reglement des Wasserschouts vom 10. Dezember 1856 sowie die revidierte Seemannsordnung vom 2. August 1854 aufgehoben und an deren Stelle neue Reglements für die Wasserschouts zu Hamburg⁸⁾ und Cuxhaven⁹⁾ und eine neue Hamburgische Seemanns-

Hamburg.

¹⁾ Vergl. oben S. 10, Anm. 2 und S. 12, Anm. 1.

²⁾ Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg XVIII 1864 S. 833 ff.

³⁾ Ausdrücklich wurde nur außer Kraft gesetzt die Instruktion für den Wasserschout zu Brake vom 3. Oktober 1836 und das Gesetz vom 14. April 1857, betr. die Einführung von Schiffsdienstbüchern, und zwar erstere nur insoweit, als sie mit dem neuen Gesetze in Widerspruch stand.

⁴⁾ Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 1864, Beilage zu Nr. 4 S. 1 ff.

⁵⁾ Regierungsbl. 1867 Nr. 10 S. 71 ff.

⁶⁾ Mecklenburg befand sich danach also in einem Stadium der Gesetzgebung, das von anderen Staaten bereits überwunden war.

⁷⁾ Lappenberg XXXIII S. 551.

⁸⁾ Lappenberg XXXIII S. 570 ff.

⁹⁾ Lappenberg XXXIII S. 580 f.

ordnung erlassen¹⁾, alles revidiert und in Gemäßheit von Buch V, Tit. 4 des A. D. HGB. unter demselben Tage verkündet. Buch V, Tit. 4 des A. D. HGB. ist also in Hamburg gar nicht in Kraft getreten. Die neuen Gesetze sollten den bisherigen Rechtszustand dem A. D. HGB. möglichst annähern. Da aber die Bestimmungen desselben den im wesentlichen übereinstimmenden Forderungen der Hansestädte entsprachen, so waren die Abänderungen namentlich in bezug auf den hier interessierenden und hauptsächlich im Reglement für den Wasserschout enthaltenen öffentlich-rechtlichen Teil so gering, daß erwähnenswerte Neuerungen gegenüber dem bereits charakterisierten Wasserschoutreglement von 1849 nicht festzustellen sind.

Bremen.

Bremen hatte seit 1805 in seinem Wasserschout die vom A. D. HGB. vorausgesetzte Musterungsbehörde. Im Anschlusse an den bereits erschienenen Entwurf eines A. D. HGB., unter Aufgabe der Verbindung des Wasserschoutamtes mit einem staatlichen Heuerbureau und in engerem Anschlusse an die Wasserschoutreglements in Hamburg und Lübeck erließ Bremen unter dem 6. Januar 1862 eine obrigkeitliche Verordnung, die Revision der Wasserschoutordnung von 1805 betreffend²⁾. Diese blieb auch in der Folgezeit aufrechterhalten. Denn das EG. zum A. D. HGB. vom 6. Juni 1864³⁾ verordnet in seinem § 43 zum Buch V, Tit. 4 nur, daß die Verordnung vom 15. November 1852, die Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute betreffend, soweit sie nicht durch Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Änderungen erleidet, in Kraft bleibt, ohne die Wasserschoutordnung überhaupt zu erwähnen.

Lübeck.

Lübeck hat laut EG. vom 2. November 1863⁴⁾ das A. D. HGB. bei sich eingeführt, ohne zu dem Verhältnis des V. Buches, 4. Tit. zum bisherigen Rechtszustande Stellung zu nehmen. Daraus ist zu schließen, daß die bestehenden Bestimmungen öffentlicher und privatrechtlicher Art in Wirksamkeit bleiben sollen, soweit sie nicht mit dem A. D. HGB. in Widerspruch stehen.

*Ergebnis der
geschichtlichen
Entwicklung.*

Diese Übersicht zeigt uns den Rechtszustand zur Zeit der Gründung des Norddeutschen Bundes. Überblickt man die ganze bisherige Entwicklung, so erkennt man, daß die heute den Namen des Seemannsamtes tragende Behörde eine seit Jahrhunderten in Deutschland bestehende Einrichtung ist, die sich den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend aufgebaut hat⁵⁾. Sie ist ausgegangen von den reichsfreien deutschen Handels-

¹⁾ Lappenberg XXXIII S. 581 ff.

²⁾ Gesetzbl. 1862 S. 1 ff.

³⁾ Gesetzbl. 1864 S. 45.

⁴⁾ Samml. 1863 S. 206 ff.

⁵⁾ Es ist also unrichtig, wenn Stoerk in Stengels Wörterbuch, Ergänzungsband 3, Art. Schifffahrt, S. 212, ausführt, die gesetzliche Forderung der Schriftlichkeit des Heuer-

städten. Die Gesetzgebung der größeren deutschen Seeuferstaaten hat sich des Gegenstandes erst bemächtigt, als die betreffenden Betätigungen in den Seestädten bereits längst geübt wurden.

Der erste Schritt der Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes auf dem hier zu behandelnden Gebiete geschah in dem Bundesgesetz vom 8. November 1867, betr. die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln¹⁾. Darin konnte der Bundesgesetzgeber lediglich auf Grund seiner Kenntniss der Landesgesetzgebung die Musterungsbehörde als eine feststehende Einrichtung voraussetzen und in § 32 bestimmen: „die Bundeskonsulate bilden für die Schiffe der Bundes-Handelsmarine im Hafen ihrer Residenz die Musterungsbehörde.“

*Bundes-
und Reichs-
gesetzgebung.*

Die Schaffung einer einheitlichen deutschen Seemannsordnung wurde als eine der dringendsten Aufgaben des neuen Reichs angesehen und deshalb das Gesetz in verhältnismäßig kurzer Zeit fertiggestellt. Die Motive bezeichnen als die Hauptaufgabe derselben nach der materiellen Seite die Kodifikation des gesamten öffentlichen und privaten Rechts der Schiffsleute und nach der formellen Seite die vollständige und erschöpfende Zusammenfassung des gesamten Materials derart, „daß eine selbständige, in sich abgeschlossene, nach allen Seiten hin leicht übersichtliche und faßliche Grundlage ebenso den Beteiligten selbst, wie auch denjenigen Organen geboten wird, welche zur Untersuchung, Entscheidung und anderweiten Erledigung der auf der Reise besonders im Auslande entstehenden Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft berufen sind“. Die im Entwurfe festgelegten Aufgaben des Seemannsamtes entsprechen im wesentlichen denen des Wasserschouts in den Seestädten. An erster Stelle steht auch hier die Musterung. Weiter hat das Seemannsamt „die vom Schiffer den aus dem Dienstverhältnisse ausscheidenden Schiffsleuten zu erteilenden Bescheinigungen und Zeugnisse zu kontrollieren, schwebende Streitigkeiten mittels Vergleichs beizulegen oder auch zu entscheiden, von der Handhabung der Schiffsdisziplin sich zu überzeugen und auch hierbei über etwaige Beschwerden zu befinden, Anzeigen über Todesfälle und über etwaige auf der Reise begangene strafbare Handlungen entgegenzunehmen und in anderen Beziehungen ebenso die öffentlichen Interessen wie die der Beteiligten wahrzunehmen“. Das fertige Gesetz²⁾ brachte dem Seemannsamte gegenüber der Regierungsvorlage ein Mehr von Zuständigkeit.

vertrages sei der Ausgangspunkt für die moderne Entwicklung des staatlichen Musterungsaktes. Mit der Verheuerung hatte der Wasserschout an sich und ursprünglich nichts zu tun. Auch das Verbot der Doppelverheuerung ist nicht Ausgangspunkt der heutigen Musterung, wie Wagner S. 336 meint, sondern höchstens, wie aus dem ersten Hamburger Wasserschoutreglement hervorgeht, Anlaß zur staatlichen Kontrolle der Musterung gewesen.

¹⁾ BGBl. S. 137 ff.

²⁾ Vom 27. Dezember 1872, RGBl. S. 409 ff.

Ihm wurde eine umfassende strafrichterliche Tätigkeit erster Instanz zugewiesen, ferner eine besondere verwaltungsmäßige und richterliche Tätigkeit im Falle einer Seemntüchtigkeit des Schiffes oder einer Mangelhaftigkeit mitgenommener Speisen und Getränke.

Das gleichzeitig erlassene Gesetz vom 27. Dezember 1872, betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute¹⁾, legte dem Seemannsamte eine besondere polizeiliche Tätigkeit auf.

Von der Beendigung dieses Gesetzgebungswerkes ab wurden durch die Schaffung neuerer Gesetze die Aufgaben des Seemannsamtes ständig vermehrt, und zwar handelt es sich dabei zwischen dem Erlasse der alten und der neuen Seemannsordnung um folgende Gesetze im materiellen Sinne²⁾:

Gesetz über die Beurkundung des Personenstandes und die Eheschließung vom 6. Februar 1875³⁾,

Deutsche Wehrordnung vom 28. September 1875/22. November 1888, Gesetz, betr. die Untersuchung von Seemfällen, vom 27. Juli 1877⁴⁾, Marineordnung vom 4. Dezember 1883,

Gesetz, betr. die Unfallversicherung der Seeleute, vom 13. Juli 1887⁵⁾,

Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. Übereinkommen wegen gegenseitiger Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute mit Großbritannien, Frankreich, Schweden-Norwegen, Dänemark, Österreich-Ungarn, vom 12. Juni 1890⁶⁾.

Das Jahr 1902 brachte eine neue Seemannsordnung⁷⁾ und ein neues Heimschaffungsgesetz⁸⁾. Gleichzeitig erging ein Gesetz, betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute⁹⁾, und ein Gesetz, betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des HGB.¹⁰⁾, alles vom 2. Juni 1902. Ein Teil dieser Gesetze erfuhr in den nächsten Jahren kleinere Abänderungen¹¹⁾.

¹⁾ RGBl. S. 432 ff.

²⁾ Es sind nur solche Gesetze aufgeführt worden, die tatsächlich Aufgaben des Seemannsamtes enthalten, nicht etwa alle diejenigen, die für die hier behandelte Materie in Frage kommen können.

³⁾ RGBl. S. 23 ff.

⁴⁾ RGBl. S. 549 ff.

⁵⁾ RGBl. S. 329 ff. Die späteren Abänderungen sind nicht aufgeführt, da heute an Stelle des Gesetzes die Reichsversicherungsordnung getreten ist.

⁶⁾ RZBl. 1890 S. 263 ff.

⁷⁾ RGBl. S. 175 ff.

⁸⁾ RGBl. S. 212 ff.

⁹⁾ RGBl. S. 215 ff.

¹⁰⁾ RGBl. S. 218 ff.

¹¹⁾ Nämlich das Abänderungsgesetz durch Gesetz vom 12. Mai 1904 (RGBl. S. 167 ff.) und die Seemannsordnung durch Gesetze vom 23. Mai 1903 (RGBl. S. 57) und 12. Mai 1904 (RGBl. S. 167 ff.).

Die Tendenz, die Zuständigkeit des Seemannsamtes zu erweitern, machte sich auch bei der Neuregelung der Materie geltend. Sie zeigte sich namentlich in der häufigeren Zuständigkeit des Seemannsamtes, in privatrechtlichen Fragen zu entscheiden. Auf Besonderheiten wird bei der Besprechung der einzelnen Aufgaben zurückzukommen sein.

Die Vermehrung von das Seemannsamt betreffenden Vorschriften hat auch nach 1902 nicht aufgehört; teils wurden die Gebiete neu geordnet und ergänzt, wie die einschlägigen Bestimmungen des Seemannsfallversicherungsgesetzes in der Reichsversicherungsordnung vom 19. Juni 1911¹⁾, teils hat der Staat weitere Gebiete einer gesetzlichen Regelung unterworfen, wie in der Bekanntmachung des Bundesrats, betr. das Strafverfahren vor dem Seemannsamt, vom 15. März 1903²⁾ und in der Bekanntmachung des Bundesrats, betr. die Untersuchung von Schiffsleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste, vom 1. Juli 1905³⁾.

III. Die gesetzlichen Grundlagen und die Äußerungen der seemannsamtslichen Polizeigewalt.

Die in der Seemannsordnung § 5 vorkommende Wortverbindung „Obliegenheiten und Befugnisse“ ist hier unter der Bezeichnung „Aufgaben“ zusammengefaßt worden. Die Begriffe decken sich, und man versteht darunter zweierlei: Einmal sind die Aufgaben einer Behörde die Gesamtheit der Rechtssätze, auf Grund derer das Staatsorgan tätig werden soll. Ferner werden aber auch die einzelnen Tätigkeiten derselben darunter verstanden. In beiderlei Richtung untersucht die vorliegende Arbeit die Aufgaben des Seemannsamtes. Erläuterung der Rechtsnormen und Betrachtung der Art ihrer Ausführung gehören zusammen, wenn die Untersuchung für Theorie und Praxis einigen Wert haben soll. Dennoch empfiehlt es sich, zunächst damit zu beginnen, getrennt, aus dem Material der Gesetzgebung die an das Seemannsamt gerichteten Rechtsnormen herauszuheben und die auf Grund derselben einsetzende Tätigkeit im allgemeinen zu charakterisieren.

Der Doppelbegriff der „Aufgabe“.

Die Erledigung polizeilicher Aufgaben führt zu einer Beschränkung der Freiheit bestimmter Untertanen. Die betroffenen Seeleute können das Verkehrsgewerbe nicht nur nach ihrem Willen ausüben, sondern sind einer ganzen Reihe von insbesondere ihrem Berufe auferlegten Beschränkungen und Lasten unterworfen. Eingriffe in die Freiheit und das Eigentum des Untertans gehören zum Vorbehalt des Gesetzes⁴⁾. Jeder

Die gesetzlichen Grundlagen der Polizeigewalt des Seemannsamtes. General- oder Spezialermächtigung.

¹⁾ RGBl. S. 509 ff., 3. Buch. 3. Teil, Seemannsfallversicherung S. 705 ff.

²⁾ RGBl. S. 42 ff.

³⁾ RGBl. S. 561 ff.

⁴⁾ So der von Otto Mayer I S. 74 geprägte, jetzt allgemein gebrauchte Ausdruck.

solche Eingriff eines Staatsorgans muß also durch eine gesetzliche Vorschrift gerechtfertigt sein. Eine Behörde darf grundsätzlich nur diejenigen Eingriffe machen, zu denen sie insbesondere ermächtigt ist. Diese Ermächtigungen können allgemein nach bestimmten Richtungen erteilt werden oder sich auf bestimmt vorgeschriebene Tatbestände beziehen. Die neuere Gesetzgebung geht dahin, den Forderungen des Rechtsstaates entsprechend die Spezialermächtigungen zu bevorzugen¹⁾. Der Hauptfall einer Generalermächtigung ist die Übertragung der *Polizeigewalt* an bestimmte Behörden, wie sie z. B. inhaltlich im Allgemeinen Landrecht II, 17 § 10 und ausdrücklich in § 33 KonsOG. vorkommt. Unter Ausübung der Polizeigewalt versteht man im allgemeinen die Geltendmachung der allgemeinen Untertanenpflicht, die Störung der guten Ordnung des Gemeinwesens zu vermeiden²⁾. Doch muß im Einzelfalle jedesmal untersucht werden, was das Gesetz speziell darunter versteht. Dem Seemannsamte ist keine Generalermächtigung erteilt, insbesondere keine allgemeine Polizeigewalt übertragen worden. Seine polizeiliche Zuständigkeit ist in Einzelermächtigungen ausgesprochen. Die gesetzlichen Einzelermächtigungen zu polizeilichen Eingriffen finden ihren Ausdruck in den Polizeibefehlen. Darunter sind mit Thoma³⁾ die obrigkeitlichen Befehle zu verstehen, die für die Zwecke der inneren Verwaltung dem Untertanen als solem eine bestimmte Handlung oder Unterlassung gebieten. Ein Schema solchen Befehls wäre folgendes: Der Untertan soll sich in bestimmter Weise verhalten, andernfalls wird eine bestimmte Behörde ihn durch bestimmte Maßregeln dazu zwingen. Wo die Polizeibefehle in dieser Form erscheinen, sind sie leicht als solche zu erkennen. Auch in der Seemannsordnung sind Polizeibefehle in dieser oder ähnlicher Wiedergabe enthalten. Aus ihnen ist Beschränkung, Zwang und zuständige Behörde leicht ersichtlich. Andererseits sind aber in dem hier in Betracht zu ziehenden Rechtsgebiete Polizeibefehle auch sehr versteckt enthalten. Ferner geben sie oft nicht an, an welche Behörde sie sich wenden und welche Arten von Zwang im einzelnen Falle zulässig sind. Es ist deshalb der Kreis der Polizeibefehle festzustellen, alsdann sind diejenigen herauszuheben, deren Vollstreckung dem Seemannsamte obliegt, und schließlich ist darauf einzugehen, welche Zwangsmittel dem Seemannsamte zu Gebote stehen.

Als polizeiliche Befehle kennzeichnen sich ohne weiteres nach der gesetzlichen Reihenfolge folgende Einzelyorschriften oder Gruppen von solchen: Der Kapitän hat der Schiffsmannschaft die außer den Schiffsoffizieren in den einzelnen Dienstzweigen als Vorgesetzte geltenden Schiffs-

¹⁾ Fleiner S. 315.

²⁾ Otto Mayer I S. 265.

³⁾ S. 53. Wir verstehen hier unter Polizeibefehl, was Thoma als verpflichtenden Polizeibefehl bezeichnet.

lente durch Aushang bekannt zu geben (§ 3 Abs. 4 SO.). Kapitän und Schiffsleute haben den ihnen bezüglich der Zulassung zum Schiffsdienste, der Führung des Seefahrtsbuches und der Musterungen auferlegten Anweisungen zu folgen (§§ 7, 9—14, 16—19, 24, 25 SO.). Der Schiffsmann muß den Dienst, zu dem er sich privatrechtlich verpflichtet hat, antreten und ausführen (§§ 17, 33, 51 SO.). Für Seetüchtigkeit des Schiffes und für das Vorhandensein einer genügenden Menge unverdorbener Speisen und Getränke haben die verantwortlichen Interessenten zu sorgen (§ 58 SO.). Seelente sollen nicht hilflos im Auslande zurückbleiben (§ 83 SO., § 1 des Heimerschaffungsgesetzes). Ein Abdruck gewisser gesetzlicher Bestimmungen muß im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein (§ 133 SO., § 10 des Stellenvermittlungsgesetzes). Außer diesen zweifellosen Polizeibefehlen, die z. T. gleichzeitig privatrechtliche Gebote sind, finden wir noch weitere in dem fünften „Strafvorschriften“ überschriebenen Abschnitte der Seemannsordnung und im § 9 Nr. 3 des Stellenvermittlungsgesetzes. Strafe ist ein allgemein anerkanntes polizeiliches Zwangsmittel. Das Schema des Polizeibefehls kann auch lauten: Der Untertan soll sich in bestimmter Weise verhalten, andernfalls wird eine bestimmte Behörde ihn bestrafen, oder: Der Untertan wird bestraft, wenn er sich in einer bestimmten Weise verhält oder nicht verhält. Die erste Formulierung zeigt Gebot und Strafbestimmung noch als zwei deutlich erkennbare Teile. Sie können an ganz verschiedener Stelle im Gesetze stehen. Diese Erscheinung ist auch in der Seemannsordnung zu finden. Gewöhnlich ist das Gebot sofort als Polizeibefehl zu erkennen, so daß die Strafbestimmung nur die Art des Zwanges angibt¹⁾. Aber gerade in der Seemannsordnung sind die Fälle häufig, in denen ein Gebot von vornherein nicht als Polizeibefehl erscheint, sondern diese Eigenschaft erst durch die an anderer Stelle folgende Strafbestimmung erweist. Die Seemannsordnung ordnet sowohl private Rechtsverhältnisse zwischen Kapitän bzw. Reeder und Schiffsmann, als auch öffentliche zwischen diesen drei Personengruppen und dem Staate und insbesondere seinem Organe, dem Seemannsamte. Legt das Gesetz nun dem Kapitän, Reeder oder Schiffsmanne eine Pflicht auf, so kann daraus nicht ohne weiteres entnommen werden, ob es sich um eine privat- oder öffentlich-rechtliche handelt. Im Gegenteil, findet sich die Verpflichtung in dem dritten „Vertragsverhältnis“ überschriebenen Abschnitte der Seemannsordnung, so besteht die Vermutung, daß es sich um eine rein privatrechtliche Obliegenheit einer der Heuervertragsparteien handelt. Ihre öffentlich-rechtliche Eigenschaft als Polizeibefehl erhält die Verpflichtung erst dadurch, daß ihre Nichtbefolgung

¹⁾ Z. B. § 3 Abs. 4 in Verbindung mit § 114 Nr. 1; § 12 in Verbindung mit § 107 Nr. 2; § 133 in Verbindung mit § 114 Nr. 16.

unter Strafe gestellt ist. Damit geht ihre privatrechtliche Qualität nicht verloren, vielmehr bestehen beiderlei Arten von Rechtsbeziehungen nebeneinander. Die hier in Frage kommenden Strafbestimmungen, die also auf frühere privatrechtliche Gebote verweisen, finden sich in den §§ 113 Nr. 3; 114 Nr. 2, Nr. 5—10; 118; 119. Außer den eben hervorgehobenen Polizeibefehlen finden sich in dem fünften Abschnitte der Seemannsordnung noch weitere, die in das bereits erwähnte Schema: „Der Untertan wird bestraft, der sich gebotswidrig verhält“, gekleidet sind. Dasselbe Schema liegt aber sämtlichen „Strafbestimmungen“ zugrunde. Es erscheint zum mindesten sehr fraglich¹⁾, ob in ihnen immer ein obrigkeitlicher Befehl enthalten ist. Dasselbe gilt auch für die sehr verschiedenartigen Strafbestimmungen der Seemannsordnung. Die Frage hängt mit der andern zusammen, ob es grundsätzliche Unterschiede zwischen den sogenannten Kriminal- (Gefährdungs- und Verletzungs-) Delikten und den Polizeidelikten gibt. Einen formellen Unterschied macht jedenfalls bei den Deliktsfolgen die Seemannsordnung insofern, als sie einen Teil der von ihr geschaffenen Delikte zunächst von den Seemannsämtern aburteilen läßt, einen anderen Teil jedoch unmittelbar den Gerichten zuweist. Zu dieser Frage ist hier keine Stellung zu nehmen, weil, wie gleich hervorzuheben ist, die lediglich im fünften Abschnitte der Seemannsordnung enthaltenen Polizeibefehle keine Aufgaben des *Seemannsamtes* enthalten.

Demnach können die in der Seemannsordnung enthaltenen Polizeibefehle danach, wie sie in die Erscheinung treten, in drei Gruppen zusammengefaßt werden: Die erste Gruppe enthält diejenigen Polizeibefehle, die in ihrer in den Abschnitten 1—4 und 6 enthaltenen Formulierung sofort als solche kenntlich sind, die zweite diejenigen, deren in den genannten Abschnitten enthaltene Gebotsnorm erst durch die strafrechtliche Qualifizierung zur öffentlich-rechtlichen wird, und die dritte diejenigen, die erst durch die Strafrechtsnormen des fünften Abschnitts aufgestellt werden. Die Polizeibefehle sind, wie alle Normen des öffentlichen Rechts, zweiseitig; sie wenden sich sowohl an den Untertanen wie an die von den verschiedenen Organen wahrgenommene öffentliche Gewalt²⁾. Der letzteren liegt die Durchführung dessen auf, was in den Polizeibefehlen angeordnet ist. Die in dem hier behandelten Rechtsgebiete enthaltenen Polizeibefehle wenden sich zumeist in irgend einer Richtung an das Seemannsamt. Wo ein Hinweis in der ersten Gruppe fehlt, da findet sich dazu eine strafrichterliche Kompetenz des Seemannsamtes. Bei den Polizeibefehlen der dritten Gruppe, soweit sie in der Formulierung der den Gerichten zur Aburteilung überwiesenen Delikte enthalten sind,

¹⁾ Vgl. Otto Mayer I S. 309 und Note 2.

²⁾ Otto Mayer I S. 81 ff.

handelt es sich zum Teil um solche, die bereits in anderen Vorschriften wiedergegeben und deren Verbindung mit dem Seemannsamte daselbst bereits geregelt ist¹⁾. Sie gehören also eigentlich der ersten Gruppe an. Wo in den übrigen derartigen Tatbeständen überhaupt Polizeibefehle enthalten sind, wenden sie sich jedenfalls *nicht* an das *Seemannsamt* und sind deshalb hier nicht in Betracht zu ziehen. Wir haben oben gesehen, daß das *Seemannsamt* nur solche polizeilichen Aufgaben erfüllen darf, die ihm ausdrücklich zugewiesen sind. Es darf deshalb auch nur die Polizeibefehle vollstrecken, die nach gesetzlicher Vorschrift unmittelbar an das *Seemannsamt* gerichtet sind.

Der letzte Satz erleidet noch eine weitere Einschränkung. Da dem *Seemannsamte* keine allgemeine Polizeigewalt übertragen ist, darf es die Freiheitssphäre der Untertanen nur so weit beschränken, als es ihm besonders gestattet ist, d. h. es darf sich nur derjenigen Zwangsmittel bedienen, die ihm das Gesetz zur Verfügung stellt. In jedem polizeilichen, also mit Herrschermacht erlassenen Befehle ist nach einem allgemein anerkannten verwaltungsrechtlichen Grundsatz die Befugnis enthalten, den Untertanen zur Befolgung des Befehls zu zwingen²⁾. Es kommt auf die wirksame Durchführung des Polizeibefehls an. Dazu sind in erster Linie die ganz allgemein mit Polizeigewalt ausgestatteten Behörden berufen. Sie haben auch in den Rechtsgebieten subsidiär ihres Amtes zu walten, in denen bestimmte polizeiliche Aufgaben besonderen Behörden übertragen sind. Während die besonderen Behörden, zu denen auch das *Seemannsamt* gehört, die Polizeibefehle nur so weit vollstrecken können, als ihnen das Gesetz die Machtmittel dazu zur Verfügung stellt, stehen den eigentlichen Polizeibehörden alle diejenigen Mittel zu Gebote, die sich aus der im Polizeibefehl enthaltenen Befugnis ergeben. Da das *Seemannsamt* an der Durchführung der Polizeibefehle teils unmittelbar, nämlich wenn es zur Erledigung einer Aufgabe der Erfüllung einer dem Untertanen auferlegten Verpflichtung bedarf, teils mittelbar — jedes Staatsorgan hat an seiner Stelle für die Durchführung des Gesetzes zu sorgen — interessiert ist, so erwachsen ihm daraus das Recht und die Pflicht, über seine eigene Machtvollkommenheit hinaus die Hilfe der eigentlichen Polizeibehörden in Anspruch zu nehmen oder ihnen wenigstens von dem Tatbestande Mitteilung zu machen. An wen es sich dabei zu wenden hat, ergibt sich innerhalb des Reichsgebietes aus dem Landesrechte, außerhalb desselben aus dem Reichsrechte. In den Schutzgebieten können gemäß § 8 der kaiserlichen Verordnung, betr. Zwangs- und Strafbefugnisse der Verwaltungsbehörden in den Schutzgebieten Afrikas und

Durchführung
der
Polizeibefehle.

Polizeibehörden
und Seemanns-
ämter.

¹⁾ Z. B. bei dem qualifizierten Delikte der Desertion nach § 93 Abs. 3 SO.

²⁾ Fleiner S. 193; Thoma S. 89; vgl. weiter bei Fleiner die daselbst Note 1 aufgeführte Literatur.

der Südsee, vom 14. Juli 1905¹⁾ Reichskanzler und Gouverneur die ihnen übertragene Polizeigewalt an untere Verwaltungsbehörden delegieren²⁾. Sehr erleichtert ist die Durchführung der Polizeibefehle den Seemannsämtern im Auslande, da gemäß § 33 KonsOG, den Konsuh., die ja in den Hafenstädten die Funktionen des Seemannsamtes ausüben, die Polizeigewalt übertragen ist.

Zwangsmittel.

Dem Seemannsamte stehen innerhalb seiner eben festgelegten Zuständigkeit drei verschiedenartige Wege offen, von sich aus den Untertanen zur Befolgung der Polizeibefehle zu zwingen. Der eine ist der der Verhängung von öffentlicher Strafe wegen Nichtbefolgung des Befehls, der zweite der der Zufügung besonderer Rechtsnachteile im Falle des Ungehorsams, der dritte der der tatsächlichen Vollstreckung des Befehls.

Polizeistrafe.

Wir sehen, daß es dem Staate hauptsächlich darauf ankommen muß, die Durchführung seiner obrigkeitlichen Befehle herbeizuführen. Von diesem Gesichtspunkte aus muß die Strafe, die, so wie sie nach der Seemannsordnung festgestellt wird, nicht als eigentliches Zwangsmittel, sondern als Sühnemittel erscheint, als unzureichend angesehen werden. Die mit dem Polizeibefehle verbundene Strafaudrohung mag einen psychologischen Zwang zur Befolgung ausüben. Die festgesetzte Strafe aber, die erst Wochen nach der Begehung des Ungehorsams rechtskräftig wird, kann nur für die Zukunft wirken. Gerade manche der Fälle, in denen die Seemannsordnung die Verhängung öffentlicher Strafen vorgesehen hat, würden besser und schneller geregelt werden durch Verhängung sogenannter Zwangs- oder Ungehorsamsstrafen³⁾, die durch Brechung des widerstrebenden Willens unmittelbar den Erfolg der Befehlsbeachtung herbeiführen könnten. Dieses Zwangsmittel ist aber für den Kreis der hier behandelten Polizeibefehle vom Gesetze nicht vorgesehen, so daß es weder vom Seemannsamte noch von einer eigentlichen Polizeibehörde angewendet werden darf⁴⁾. Alle in der Seemannsordnung vorgesehenen Strafen betreffen richtige Delikte. Die Tätigkeit des Seemannsamtes bei ihrer Feststellung, soweit es dazu berufen ist, ist rein richterlich. Wir haben uns deshalb an dieser Stelle nicht weiter mit ihr zu beschäftigen. Sämtliche Polizeibefehle der zweiten Gruppe wenden sich an das Seemannsamt nur insofern, als es ihre Befolgung durch Bestrafung erzwingen soll. Wir werden uns demnach hier nur noch mit der ersten Gruppe zu beschäftigen haben.

Bei dieser Gruppe handelt es sich, wie erinnerlich, um Polizeibefehle, die nach dem Wortlaute des Gesetzes von vornherein als solche zu erkennen

¹⁾ RGL. S. 717.

²⁾ Vgl. dazu die überall fast gleichlautenden Ausführungsbestimmungen der verschiedenen Gouverneure, zusammengestellt in Gerstmeyers Komm. z. SchGG. S. 206 Note I.

³⁾ Fleiner S. 197 ff.; Thoma S. 85 ff.; Stein S. 47 ff.

⁴⁾ Fleiner a. a. O.

sind. Sie sind oben¹⁾ aufgezählt. Darunter finden sich drei (§§ 3 Abs. 4. 133 SO., § 10 Stellenvermittlungsgesetz), deren Übertretung vom Seemannsamte nur durch Strafbeseid geahndet werden kann. Eine Möglichkeit, von sich aus die Anbringung der Anschläge zu erzwingen, besteht für das Seemannsamte nicht. Diese Fälle sind hier also ebenfalls auszuschneiden. Die übrigbleibenden Polizeibefehle geben alle dem Seemannsamte entweder die Anweisung, durch Zufügung von Rechtsnachteilen die Untertanen zum Gehorsam anzuhalten, oder sie verleihen ihm unmittelbare, bis zur Anwendung des physischen Zwanges gehende Vollstreckungsmittel. Mittel von der letzteren Art sind dem Seemannsamte nur bei der Lösung dreier bestimmter Aufgaben zur Verfügung gestellt. Dadurch unterscheiden sich diese in einem wichtigen Punkte von den übrigen Aufgaben, die dem Seemannsamte fast ausschließlich als Zwangsmittel nur die Zufügung von Rechtsnachteilen zuweisen und die ferner von rein *gewerbe*polizeilicher Natur sind, und gestatten ihre Zusammenfassung zu einer besonderen Gruppe.

Die Aufgabe des Seemannsamtes schlechthin ist, wie die jeder Behörde, tätig zu sein. Diese Tätigkeit äußert sich zumeist im Handeln, kann aber auch in einem rechtswirksamen Verhalten bestehen. Diese Äußerungen bezeichnet man als Verwaltungsakte²⁾. Sie können sehr mannigfacher Art sein³⁾. Ob und inwieweit das Seemannsamte rein tatsächliche und privatrechtliche Verwaltungsakte vornehmen kann, ist in dem Rahmen dieser Arbeit nicht zu beantworten. Es erhellt aber ohne weiteres, daß eine Behörde ohne Vornahme tatsächlicher Akte kaum Rechtswirkungen hervorbringen kann. Weitere Verwaltungsakte sind die sogenannten rechtshandlungsmäßigen Verwaltungsakte, worunter die Mitteilungen, Beurkundungen und Entgegennahmen von Erklärungen zusammengefaßt werden. Das sind allerdings Tätigkeiten, deren Vornahme im Rahmen polizeilicher Aufgaben für die Behörde niemals Selbstzweck sein kann. Sie fehlen auch hier nicht. Die wichtigsten Verwaltungsakte und ureigentlichsten Ausdrucksformen gerade der Polizeigewalt sind die sogenannten rechtsgeschäftlichen Verwaltungsakte oder Verfügungen, bei deren Erlaß der Wille des Staatsorgans auf einen bestimmten Erfolg gerichtet ist. Dazu gehören nicht nur die Gestaltungs- und Vollziehungsverfügungen, sondern auch die von den Verwaltungsbehörden zu erlassenden rechtsbestimmenden Verfügungen und die Rechtssprüche (Ur-

*Die Äußerungen
der Polizeigewalt
des
Seemannsamtes.*

¹⁾ S. 18f.

²⁾ In diesem weitesten Sinne wird das Wort Verwaltungsakt gebraucht von Fleiner S. 167; Kormann, System S. 13 ff.; Jellinek, Ges. u. Verordn. S. 221 ff. Otto Mayer will nur die Gruppen staatlichen Handelns als Verwaltungsakte angesehen wissen, die wir als Verfügungen bezeichnen (I S. 95 ff.).

³⁾ Zugrunde gelegt ist die Einteilung von Kormann, System S. 14 ff., der aber wohl kann schon das letzte Wort zu dieser Frage gesprochen hat.

teile), zu deren Fällung die Verwaltungsbehörde vom Gesetze berufen ist¹⁾. Sie alle kommen in dem Rechtsgebiete der Seemannsordnung wiederholt vor.

IV. Die Aufgaben mit Vollstreckungsgewalt.

Dienstzwang.
 Verpflichtungen der Heuervertragsparteien.

Mit dem Abschlusse des Heuervertrages ist der Schiffsmann zum Austritt und zur Ableistung des vereinbarten Dienstes privatrechtlich verpflichtet, andererseits muß der Kapitän ihm auf dem Schiffe aufnehmen und beköstigen. Mit Rücksicht auf die Eigenart des Schiffsdienstes empfahl es sich für die Gesetzgebung, die Erfüllung dieser beiderseitigen Verpflichtungen nach beiden Richtungen durch obrigkeitliche Befehle zu schützen. Der Schiffsmann kann sich auch öffentlich-rechtlich verantwortlich machen, wenn er kontraktbrüchig wird, und ebenso der Kapitän, wenn er im Auslande einen Schiffsmann unberechtigt aus dem Dienste jagt. Die staatliche Fürsorge geht aber im Interesse der Gesamtheit noch weiter. Der Schiffsmann kann verpflichtet sein, über die Zeit hinaus, für die er sich gebunden hat, zu dienen und der Kapitän, die Schiffsleute, auch wenn er zu ihrer Entlassung vor Ablauf der Dienstzeit berechtigt ist, wieder mit in die Heimat zurückzunehmen.

Bindung des Schiffsmanns.

Die privatrechtliche Gebundenheit des Schiffsmanns beginnt mit dem Abschlusse des Heuervertrages. Er muß den Dienst antreten und darf ihn vor der Abmusterung nicht verlassen. Diese Gebundenheit ist nun gleichzeitig auch öffentlich-rechtlich. Der Staat greift hier im öffentlichen Interesse in ein sonst dem Privatwillen überlassenes Gebiet ein, in einer Weise²⁾, die sonst nur im Gesinderecht³⁾ Parallelen aufzuweisen hat. Aber zum Eingriffe in die Freiheitssphäre des Untertanen zur Wahrung des gesetzmäßigen Zustandes ist das Seemannsamt nicht ohne weiteres berechtigt. Der öffentlich-rechtliche Schutz gegen Kontraktbruch ist dem Kapitän gewissermaßen zur Verfügung gestellt. Erst durch seine Willenserklärung in der Form eines Antrages wird die Behörde in Tätigkeit gesetzt. Dadurch wird dem Kapitän die Verantwortung für die Entscheidung der Frage aufgebürdet, ob der nicht erschienene oder verschwundene Schiffsmann im Interesse der Sicherheit des Schiffes und des Wohls der dadurch zu vielleicht längerer Arbeit verpflichteten übrigen Schiffsmannschaft entbehrt werden kann⁴⁾. Andererseits soll der Kapitän

¹⁾ So die Aufzählung bei Fleimer S. 167, der aber auch die Mitteilungen und Beurkundungen zu den Verfügungen rechnet.

²⁾ Nach § 888 Abs. 2 ZPO, findet sonst nicht einmal ein indirekter Zwang zur Leistung von Diensten aus einem Dienstvertrage statt.

³⁾ Preuß. Gesindeordnung vom 8. November 1810 §§ 51, 167.

⁴⁾ Vgl. § 50 SO.

nicht gezwungen werden können, dienstunwillige Leute auf seinem Schiffe aufzunehmen. Außer zu dieser möglichen Zwangstätigkeit ist das Seemannsamt zu einer bestimmten Kontrolle auf diesem Gebiete berufen.

Die Seemannsordnung unterscheidet die Zeit vor und nach der Anmusterung. Hier liegt also einer der Fälle vor, in denen die Tatsache der Anmusterung die öffentlichen Rechtsbeziehungen der Beteiligten entscheidend beeinflusst. Der angeheuerte Schiffsmann muß sich zum Dienste bereithalten und die erforderlichen Vorbereitungen treffen. Ist er nicht auffindbar, so kann der Kapitän Strafantrag beim Seemannsamte stellen. Seine Bestrafung erfolgt, wenn festgestellt werden kann, daß er sich, um sich dem Antritte des Dienstes zu entziehen, verborgen gehalten hat (§ 93 Abs. 1 SO.). Schwerer wiegende Eingriffe hat der pflichtvergessene Schiffsmann nach der Anmusterung zu gewärtigen. Hier steht dem Seemannsamte nicht nur Strafbefugnis, sondern auch Zwangsgewalt zur Verfügung. Der Antrag des Kapitäns muß für jedes Mittel besonders gestellt sein. Bei der Bestrafung macht es einen Unterschied, ob der Schiffsmann sich dem Antritte oder der Fortsetzung des Dienstes entzogen hat (§ 93 Abs. 1 und Abs. 2 SO.). Und zwar wird das letztere als schwerer wiegend angesehen. Bei der Zwangsangewendung faßt das Gesetz die beiden Fälle zusammen. Die Bestimmung ist aus dem A. D. HGB.¹⁾ herübergenommen worden. Da dieses aber nur materielles Recht setzen wollte, so überließ es den Landesgesetzen die Bestimmung der für die Zwangsangewendung zuständigen Behörde. Das Seemannsamt wurde zuständig nach der Seemannsordnung von 1872. Nach der Umredaktion durch die Seemannsordnung von 1902 auf Grund des Kommissionsberichtes²⁾ lautet der § 33 Abs. 1 SO. heute wie folgt: „Der Schiffsmann, welcher nach der Anmusterung ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, kann auf Antrag des Kapitäns vom Seemannsamte, wo aber ein solches nicht vorhanden ist, von der Ortpolizeibehörde zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht angehalten werden“. Die Berechtigung zur Zwangsvollstreckung ergibt sich nicht schon aus der Tatsache des Entziehens, wie das aus dem § 29 der Seemannsordnung von 1872 geschlossen werden konnte³⁾, das Seemannsamt muß vielmehr, ehe es entscheidende Schritte unternimmt, untersuchen, ob der Schiffsmann sich mit Recht dem Dienste entzieht. Diese Prüfung des Entschuldigungsgrundes liegt im Interesse sowohl des Kapitäns wie des Schiffsmanns. Wenn der Antrag des Kapitäns genügend begründet ist, kann das Seemannsamt den nicht freiwillig erscheinenden Schiffsmann

Voraus-
setzungen und
Inhalt der
Zwangsgewalt.

¹⁾ Dortselbst Art. 532.

²⁾ Kommissionsber. 1902 S. 1904 und 1953.

³⁾ Die Motive von 1872 halten allerdings das Seemannsamt zur Prüfung der Rechtslage für verpflichtet. S. 298.

vorführen lassen. Ist er nicht herbeizuschaffen, so verhandelt und entscheidet das Seemannsamt in seiner Abwesenheit¹⁾. Die Lösung ist eine reine Rechtsentscheidung unter Anwendung des Privatrechts, aus dem sich die öffentlich-rechtliche Befugnis des Seemannsamtes ergibt. Sie entscheidet aber über öffentliches Recht, über die Beziehung des sich weigernden Schiffsmanns zum Seemannsamte. Hierin liegt auch der Unterschied gegenüber der Entscheidung des Seemannsamtes gemäß §§ 129, 130 SO. über die privatrechtlichen Beziehungen zwischen Kapitän und Schiffsmann. Beide Entscheidungen können natürlich, vorausgesetzt, daß der Schiffsmann anwesend ist — denn die Entscheidung gemäß §§ 129, 130 SO. fordert die Anwesenheit beider Parteien — gleichzeitig ergehen und in einen Wortlaut zusammengefaßt werden. Bei der Vollstreckung zeigt sich aber, daß der öffentlich-rechtliche Anspruch des Seemannsamtes viel kraftvoller ist als der privatrechtliche. Nach ergangener Entscheidung, für die Förmlichkeiten nicht angeordnet sind, kann das Seemannsamt sofort den Schiffsmann zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht anhalten lassen²⁾. Ein weiterer Unterschied zwischen den Entscheidungen zeigt sich auch in der Art der zur Verfügung stehenden Rechtsmittel. Bei der Entscheidung gemäß § 33 SO. steht der Verwaltungsweg offen, es sei denn, daß landesrechtlich der Rechtsweg geöffnet ist. An die Stelle des Seemannsamtes kann bei der Entscheidung über den öffentlichen Anspruch der Staatsgewalt gemäß § 33 subsidiär auch die Ortspolizeibehörde treten.

Seemannsamt oder Ortspolizeibehörde haben bei ihrer Entscheidung von folgenden Erwägungen auszugehen: Dem Antritte des Dienstes kann sich der Schiffsmann dadurch entziehen, daß er beim anberaumten Dienstbeginn nicht erscheint oder zwar erscheint, aber erklärt, die ihm obliegende Arbeit nicht verrichten zu wollen, der Fortsetzung des Dienstes dadurch, daß er fortläuft, sich auf dem Schiffe verborgen hält oder die Arbeit niederlegt. Die Entschuldigungsgründe können in der physischen Beschaffenheit des Schiffsmanns begründet oder rechtlicher Natur sein. Bei Krankheit, Schwäche, Gebrechen hat die Behörde zu entscheiden, ob

¹⁾ Wenn das Seemannsamt darüber entscheiden soll, ob der Entschuldigungsgrund des Schiffsmanns als genügend erscheint, so muß es wenigstens den Versuch machen, ihn zu hören, es sei denn, daß der Schiffsmann ohne Grundangabe sich dem Dienste entzogen und damit gezeigt hat, daß er einen genügenden Entschuldigungsgrund nicht hat. Anderer Meinung Loewe S. 36; vgl. Kommissionsber. 1902 S. 1904.

²⁾ Es ist gewiß richtig, daß die Zwangsbefugnis der Behörde auch dem besonderen Schutze des Schiffsmanns dienen soll und deshalb als eine Art sicherheitspolizeilichen Schutzes anzusehen ist. Die Vorschrift dient aber ebensowohl dem Schutze der Allgemeinheit. Das hebt mit Recht gegenüber der den ersten Gesichtspunkt allzusehr in den Vordergrund rückenden Reichstagskommission (Kommissionsber. 1902 S. 1904) Pappenheim, Seerecht S. 153 Note 3, hervor.

die Gründe genügend sind. Rechtsgründe dagegen sind entweder vorhanden oder sie sind nicht vorhanden. An den Heuervertrag ist der Schiffsmann während seiner Dauer gebunden¹⁾, es sei denn, daß ihm der Kapitän von seinen Verpflichtungen befreit. Die Seemannsordnung sieht aber Fälle vor, in denen der Schiffsmann wider seinen Willen und außerhalb des Heuervertrages im Dienste verbleiben muß²⁾. Auch hier würde der Ungehorsam durch den Eingriff der Behörde gebengt werden können. In bestimmten, im § 74 SO. einzeln aufgeführten Fällen ist der Schiffsmann berechtigt, innerhalb der Vertragszeit seine Entlassung zu fordern. Im Auslande darf er aber, selbst wenn nach seiner Meinung einer der Fälle vorliegt, daraufhin gegen den Willen des Kapitäns den Dienst erst auf Grund einer ihm günstigen Entscheidung des Seemannsamtes verlassen³⁾. Aus der Wahl des Wortes „Entscheidung“ und daraus, daß ausdrücklich auf § 129 SO. Bezug genommen wird, ist zu entnehmen, daß das Seemannsamt hier ein Urteil im Sinne einer privatrechtlichen Entscheidung zu erlassen hat, Zweckmäßigkeitserwägungen also nicht folgen darf. Verläßt der Schiffsmann democh seinen Dienst, vordem er die Entscheidung herbeigeführt hat — seine Abmusterung würde er in diesem Falle nicht durchsetzen können. — so kann die Behörde unter allen Umständen gegen ihn vorgehen, auch wenn seine Forderung, entlassen zu werden, berechtigt war.

Die
Vollstreckungs-
mittel.

Die Ausübung unmittelbaren Zwanges ist eine Ausnahmebefugnis des Seemannsamtes. Es ist deshalb regelmäßig auch gar nicht mit den nötigen Hilfskräften zur Herbeiführung des gewollten Erfolges versehen. Im Reichsgebiete und in den Schutzgebieten werden sich deshalb die Seemannsämtler der Hilfe der Ortspolizei bedienen. Auch die Konsulate werden selten tatsächlich und rechtlich in der Lage sein, den erforderlichen Zwang auszuüben. Zahlreiche völkerrechtliche Verträge sichern ihnen aber die Unterstützung der Landesbehörden⁴⁾. Was die Art des Zwanges angeht, so gilt auch hier der Satz, daß er nur so weit gehen darf, als zur Willensbeugung des Untertanen notwendig ist⁵⁾. Das Wirksamste der erlaubten Mittel ist der physische Zwang. Aber gerade er reicht oft nicht einmal aus, um den gewünschten Erfolg herbeizuführen. Zur

¹⁾ So ausdrücklich § 66 Abs. 1 (dazu § 68), und ferner § 67 Abs. 1 SO.

²⁾ § 67 Abs. 2 SO.

³⁾ § 77 SO. Nur im Falle eines Flaggenwechsels kann der Schiffsmann ohne weiteres den Dienst verlassen.

⁴⁾ Eine Aufzählung der in Frage kommenden Staatsverträge findet sich bei Zorn, Konsulargesetzgebung S. 524 ff.

⁵⁾ Fleiner S. 202. Vor 40 Jahren trante man der Zwangsgewalt noch mehr zu (vgl. ROHG, Bd. 4 S. 292). Der im Text vertretene Standpunkt ist schon von Wagner S. 353 Note 6 eingenommen worden.

Leistung von Arbeit, von Diensten, um die es sich hier handelt, kann praktisch niemand, auch durch physische Gewalt nicht, gezwungen werden¹⁾. Der an Bord befindliche renitente Schiffsmann kann nur durch die gesetzlichen disziplinarischen und polizeilichen *Bestrafungen* willig gemacht werden. Zu einer Festnahme des Schiffsmanns zur Brechung seines Ungehorsams ist weder Kapitän²⁾ noch Seemannsamt oder Polizeibehörde befugt³⁾. Übrigbleibt also nur, den von Bord entlaufenen Schiffsmann einzufangen und ihn auf das Schiff abzuliefern.

Der Schiffsmann, der, ohne von sich hören zu lassen oder ohne sich genügend zu entschuldigen, beim Antritte des Dienstes fehlt, muß gewärtigen, zwangsweise an Bord des Schiffes gebracht zu werden. Die Unmöglichkeit der Leistung kann aber ihren Grund, sofern überhaupt sie als vorliegend angesehen werden kann, in einem vom Schuldner nicht zu vertretenden unabwendbaren Hindernisse haben. Das in solchem Falle bestehende Zweckmäßigkeitgebot, zur Verhinderung der Zwangsanwendung Anzeige zu erstatten, ist vom § 17 SO. zur Rechtspflicht ausgestaltet worden. Der Schiffsmann muß sowohl an den Kapitän wie an das Seemannsamt, vor dem seine Annusterung erfolgt ist, Anzeige erstatten. Diese Vorschrift dient, auch soweit sie zur Kontrolle geschaffen ist, hauptsächlich dem Schiffsmann. Sie erleichtert ferner den Ersatzvermerk für die unterbleibende Abmusterung gemäß § 10 SO. Demnach ist der Ungehorsam des Schiffsmanns gemäß § 107 Nr. 3, unter Strafe gestellt, die aber, wie sich hier besonders deutlich zeigt, materiell eine Ordnungsstrafe ist, wenn sie formell auch als richtige Polizeistrafe in der Seemannsordnung erscheint⁴⁾. Auch dem Kapitän ist in dem von der Kommission ohne überzeugenden Grund⁵⁾ neu eingefügten § 51 die unbewehrte Pflicht auferlegt, über einen zur Zeit der Abfahrt des Schiffes vermißten Schiffsmann auch dann Anzeige zu erstatten, wenn Antrag auf Zwangsvorführung oder Bestrafung gar nicht gestellt werden soll. Zuständig ist in diesem Falle das Seemannsamt, in dessen Bezirke zuerst diese Wahrnehmung gemacht ist. Die Anzeige soll erstattet werden „behufs Ermittlung“. Dazu muß gerade ein beliebiges auf der Reise zufällig berührtes Seemannsamt höchst ungeeignet erscheinen. Da nähere gesetzliche Vorschriften fehlen, wird

¹⁾ Vgl. hierzu §§ 85, 91 SO.

²⁾ So ausdrücklich § 91 Abs. 1 SO. Etwas ganz anderes ist es, wenn der Kapitän durch § 127 SO. ermächtigt ist, beim Vorliegen des Straftatbestandes von § 93 Abs. 2 unter bestimmten Voraussetzungen den Schiffsmann festzunehmen. Hier liegt keine *executio ad faciendum*, sondern eine zur Herbeiführung der Bestrafung erforderliche Maßregel vor.

³⁾ Vgl. Bitter I S. 630 f., Art. „Freiheit, persönliche“; Stengel II S. 690 f., Art. „Verhaftung und verwandte Maßnahmen“.

⁴⁾ Über den Unterschied von Polizei- und Ordnungsstrafe vgl. besonders Stein, S. 47 ff.

⁵⁾ Kommissionsber. 1902 S. 1914.

es zur weiteren Aufklärung nichts Besseres tun können, als die Anzeige samt dem vom Kapitän empfangenen Seefahrtsbuche an das Seemannsamt, vor dem die Annusterung erfolgt ist, abzuliefern.

Der Staat hat die Aufgabe, dafür zu sorgen, daß die ihm angehörige Seelente im Auslande nicht der Gefahr der Schutz- und Hilflosigkeit ausgesetzt sind. Dieser Pflicht ist die Gesetzgebung dadurch nachgekommen, daß sie den Seemannsämtern sowohl die Kontrolle über die Auflösung von Dienstverträgen im Auslande als auch die Befugnis, deutsche Kapitäne zur Heimschaffung hilfsbedürftiger Seelente zu zwingen, zuwies. Eine entsprechende Zwangsgewalt hat das Seemannsamt außerdem noch zu ganz andern Zwecken erhalten: zur Heimschaffung deutscher Seelente, die wegen einer nach den Reichsgesetzen strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen. Die diesbezüglichen Vorschriften sind im § 83 SO. und in dem besonderen Gesetze, betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seelente¹⁾, vom 2. Juni 1902²⁾ enthalten.

Heimschaffungszwang.

Wenn im Auslande ein Heuervertrag abläuft, so erlöschen mit der Abmusterung die privatrechtlichen Beziehungen der Parteien. Kein öffentlicher Rechtssatz zwingen Kapitän oder Schiffsmann, den Vertrag zwangsweise zu verlängern. Anders liegt die Sache, wenn das Vertragsverhältnis vorzeitig sein Ende findet. Über die öffentlich-rechtliche Bindung des Schiffsmanns in solchem Falle ist bereits gesprochen worden. Hier ist die des Kapitäns zu erörtern. Die Seemannsordnung sieht Fälle vor, in denen der Kapitän zur Entlassung des Schiffsmannes vor Ablauf der Dienstzeit berechtigt ist (§ 70 SO.). Von diesem Rechte darf der Kapitän außerhalb des Reichsgebietes aber nicht ohne weiteres Gebrauch machen. Denn gemäß § 83 SO. darf der Kapitän einen Schiffsmann³⁾ außerhalb des Reichsgebietes nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Von dieser Bestimmung wird außer den Fällen des § 70 auch die Zurücklassung im Krankheitsfalle umfaßt. Die Pflicht des Kapitäns besteht auch dann, wenn der Schiffsmann mit der Zurücklassung einverstanden ist. Nur in bestimmten in § 83 Abs. 2 aufgeführten Fällen darf beim Einverständnisse des Schiffsmanns die Einholung der seemannsamtslichen Genehmigung unterbleiben. Doch bleibt der Reeder in diesem Falle über seine sonstigen etwaigen Verpflichtungen hinaus bei eintretender Hilfslosigkeit des Schiffsmanns zivilrechtlich besonders verhaftet (§ 83

Auf privatrechtlicher Grundlage.

¹⁾ Kapitäne sind nach diesem Gesetze also ebenso geschützt wie Schiffleute und Schiffsoffiziere.

²⁾ RGBl. S. 212. Über die Entstehungsgeschichte des Gesetzes sind die Kommentare von L. Perels und Loewe im Anhange zu den Kommentaren zur Seemannsordnung der Verfasser zu vergleichen.

³⁾ Einerlei ob er In- oder Ausländer ist.

Abs. 2 Satz 2). In demselben Umfange dieser Haftung kann das Seemannsamt im Falle seiner Genehmigung Sicherheitsleistung vom Kapitän fordern (§ 83 Abs. 1 Satz 2). Der ergehende Verwaltungsakt des Seemannsamtes ist, wie die Bezeichnung „Genehmigung“ schon sagt, keine Rechtsentscheidung, sondern erfolgt auf Grund von Zweckmäßigkeitserwägungen. Insbesondere ist die materielle Lage des Schiffsmanns dabei zu berücksichtigen. Ist die Genehmigung nicht erteilt, darf das Seemannsamt den Schiffsmann nicht abmustern. Dadurch ist dem Seemannsamte ein wirkungsvolles Zwangsmittel an die Hand gegeben¹⁾. Außerdem stehen auch in diesem Falle dem Seemannsamte die ihm nach dem Heimschaffungsgesetze zugewiesenen Zwangsmittel zur uneingeschränkten Verfügung.

ohne
privatrechtliche
Grundlage.

Die Heimschaffungspflicht liegt den Kapitänen bestimmter Schiffe gegenüber bestimmten Seeleuten auf. Die Vorschriften finden sich in § 1 des Heimschaffungsgesetzes. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß natürlich nur deutsche Kapitäne der Gewalt des Seemannsamtes unterliegen können. Die Verpflichtung besteht dagegen unter Umständen auch gegen hilflose Ausländer. Die Heimzuschaffenden müssen entweder sich in hilfsbedürftigem Zustande befinden oder wegen einer nach den Reichsgesetzen strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen. Wenn die Voraussetzungen, über die allein das Seemannsamt verwaltungsmäßig und nur seiner vorgesetzten Behörde verantwortlich zu befinden hat, vorliegen, so erläßt das Seemannsamt an den Kapitän die polizeiliche Verfügung, bestimmte Seeleute nach den Vorschriften des Gesetzes mit in die Heimat zu nehmen. Sind mehrere Seeleute zu befördern und stehen verschiedene Schiffe zur Verfügung, so ist das Seemannsamt zu einer entsprechenden Verteilung vom Gesetze angewiesen (§ 2 des Heimschaffungsgesetzes). Gegen die Verfügung stehen dem Kapitän fünf im § 3 des Heimschaffungsgesetzes aufgeführte Einwendungen gegebenenfalls zu Gebote, über die das Seemannsamt selbst zu entscheiden hat. Wird die Verfügung bestätigt, so kann der Kapitän die zwangsweise Vollstreckung derselben, die ihm beim Erlasse schon angedroht sein kann, nicht mehr anhalten. Es ist dem Seemannsamte gemäß § 1 Abs. 3 des Gesetzes überlassen, welche Art des Zwanges es anwenden will. Mit der Anwendung des physischen Zwanges kann das Seemannsamt jedenfalls so weit gehen, daß es die Heimzu-

¹⁾ Die Bestrafung des Kapitäns, der einen Schiffsmann, abgesehen von dem Falle des § 83 Abs. 2 SO, im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurückläßt, hat vor den ordentlichen inländischen Gerichten zu erfolgen. (§§ 113 Nr. 4, 121, 122, 129 SO.). Der Kommissionsber. 1902 hat im § 83 an die Stelle der Worte „im Auslande“ „außerhalb des Reichsgebiets“ gesetzt, dann aber unterlassen, eine entsprechende Änderung des § 113 Nr. 4, vorzunehmen. Über die hierdurch herbeigeführte Inkongruenz vgl. Loewe, S. 78.

schaffenden mit Gewalt auf dem Schiffe unterbringt und die Wiederausshiffung verhindert. Soweit die Seemannsämler Konsulate sind¹⁾, steht ihnen gemäß § 29 KonsOG, die Befugnis zu, zum Transport von Verbrechern und hilfsbedürftigen Personen den Beistand der Befehlshaber der Kriegsschiffe in Anspruch zu nehmen. Ist es dem Kapitän gelungen, sich der ihm auferlegten Pflicht zu entziehen, so tritt Bestrafung gemäß § 8 das Heimzuschaffungsgesetz ein. Bei der Einlieferung der Heimzuschaffenden hat das Seemannsamt dem Kapitän zur Regelung der Entschädigung eine schriftliche Anweisung mitzugeben (§ 7) und über die Behandlung der wegen einer strafbaren Handlung Mitzunehmenden besondere Anweisung zu erteilen (§ 4).

Die Auseinandersetzung über die Tragung der durch die Beförderung entstehenden Kosten erfolgt nach privatrechtlichen, das Seemannsamt nicht berührenden Grundsätzen.

Einen ganz eigenartigen Eingriff in das Verkehrsgewerbe gebietet die Seemannsordnung dem Seemannsamente im § 58 SO. Hier treffen die Maßregeln nicht allein Kapitän und Schiffsmann, sondern das Schiff selbst und damit den Reeder. Die Bestimmung ist erst durch die Reichstagskommission von 1872²⁾ in das Gesetz hineingebracht und anfänglich namentlich in Reederkreisen stark bekämpft worden. Das führte zu Dämpfungsversuchen in den Dienstanweisungen³⁾, doch haben sich Klagen aus der Praxis niemals ergeben. Auch in rechtlicher Beziehung sind Meinungsverschiedenheiten aufgetaucht, die jedoch eine befriedigende Lösung nicht vereiteln können.

Zwang gemäß
§ 58 SO.

Im allgemeinen ist es nicht Sache des Seemannsamtes, sich um die Seetüchtigkeit und genügende Verproviantierung der Schiffe zu sorgen. Deshalb ist auch die Initiative im Falle des besonders für die Verhältnisse im Auslande zugeschnittenen § 58 SO. nicht dem Seemannsamente, sondern bestimmten Untertanen überlassen. Sie muß entweder von einem Schiffsoffizier oder von mindestens drei *angemusterten*⁴⁾ Schiffsteuten ausgehen. Der Antrag ist mündlich oder schriftlich an das Seemannsamt zu richten und hat den Inhalt einer besonderen Beschwerde⁵⁾, die zu-

Die Voraussetzungen des
Eingriffs.

¹⁾ Da hier nur Seemannsämler außerhalb des Reichsgebiets in Frage kommen, so richten sich diese Vorschriften nur an die Seemannsämler in den Schutzgebieten und an die Konsulate.

²⁾ Aktenstück Nr. 182. I. Leg. Per. III Sess. 1872, 3. Bd. S. 678.

³⁾ Namentlich in der Allgem. Instr. zu § 37, die zweifellos, wie schon Wagner, S. 441, hervorgehoben hat, Vorschriften contra legem enthält. Die neue preußische Dienstanweisung für die Seemannsämler von 1903 zu § 58 verläßt dagegen den Boden des Gesetzes nicht.

⁴⁾ Vgl. oben S. 25.

⁵⁾ Es ist üblich geworden, diesen Antrag, der im Gesetze als Beschwerde bezeichnet ist, als eine besondere Beschwerde den unter dem Namen Beschwerde zusammengefaßten

gleich die Bitte um Untersuchung und Abstellung der vorhandenen Mängel enthält. Von den Antragstellern, die schiffszugehörig sein müssen, muß behauptet werden, daß das Schiff nicht seetüchtig ist oder daß die Vorräte, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind. Die Befugnis des Schiffsmanns ist rein öffentlich-rechtlicher Natur und von ganz besonderer Art. Der Antrag stellt nicht etwa lediglich eine *Anzeige* dar, auf deren Kenntnisaufnahme hin das Seemannsamt im öffentlichen Interesse einschreiten *müßte*. Sonst hätte das Gesetz die Zulässigkeit der Beschwerde nicht von der Qualität und Zahl der Antragsteller abhängig gemacht. Die Anzeige kann deshalb auch von einem oder allen Antragstellern zurückgenommen werden, wodurch für das Seemannsamt der Anlaß zum Einschreiten fortfällt. Ebenso hört die Möglichkeit des seemannsamtlichen Eingreifens auf, sobald die Antragsteller abgemustert sind. Die von Wagner¹⁾ aufgestellte Behauptung, der Reeder könne sich der Intervention des Seemannsamtes dadurch entziehen, daß er alle Schiffsleute bis auf zwei abmustern ließe, ist demnach an sich logisch richtig. Das Korrektiv liegt aber, woran Wagner nicht gedacht hat, darin, daß, wie bereits näher erörtert und weiterhin zu zeigen ist, es dem Kapitän unmöglich gemacht ist, den Schiffsmann ohne dessen Willen abmustern zu lassen²⁾. Die Voraussetzungen bezüglich der Personen der Antragsteller müssen dauernd vorhanden sein, wobei die Personen selbst natürlich wechseln können, es genügt nicht, daß sie nur im Augenblicke der Einbringung des Antrages vorhanden sind³⁾. Die Befugnis der Schiffsmannschaft gemäß § 58 läßt sich deshalb sehr gut mit dem Klagerechte vergleichen, das auch ausschließlich öffentlich-rechtlicher Natur ist.

Die
Entscheidung
und ihre Voll-
streckung.

Nach Eingang des Antrages und der Prüfung der Qualifikation der Antragsteller hat das Seemannsamt die Untersuchung⁴⁾ der behaupteten

Rechtsmitteln der §§ 128 ff. SO. gegenüberzustellen. Eine Darstellung der richterlichen Aufgaben des Seemannsamtes wird ergeben, daß nur ein ganz geringer Teil der in den genannten Paragraphen enthaltenen verschiedenen Rechtsbehelfen mit der Vorschrift des § 58 zu vergleichen ist; vgl. Wagner S. 443 ff.; Ritter S. 91 ff.

¹⁾ S. 445.

²⁾ So auch Ritter S. 96 f., namentlich S. 97 Note 1.

³⁾ Anders die herrschende Ansicht, die sich aber zumeist nur auf die „Tendenz des Gesetzes“ zu stützen weiß. Wagner a. a. O., Lewis-Boyens I S. 455, der die Befugnis sogar eine privatrechtliche nennt; Ritter a. a. O., Loewe S. 55, dem sich auch Schaps S. 817, angeschlossen hat.

⁴⁾ Zu einer Untersuchung des Schiffes oder der Vorräte ist das Seemannsamt nach dem Wortlaute des § 58 SO. unter allen Umständen verpflichtet, wenn nur die geforderten Voraussetzungen in der Person der Antragsteller vorliegen. Eine Abweisung a limine, wie sie die Allgem. Instr. zu § 37 vorsieht, ist gesetzlich unzulässig.

tatsächlichen Mängel mit möglichster Beschleunigung zu veranlassen¹⁾. Dabei hat es erreichbare Sachverständige und die ortsanwesenden Beschwerdeführer hinzuzuziehen. Zur genauen Aufklärung ist natürlich auch der Kapitän zu hören. Im übrigen sind die Anordnungen dem Seemannsamte überlassen. Es kommt nur auf eine möglichst objektive einwandfreie Feststellung des Tatbestandes an. Auf Grund desselben entscheidet dann das Seemannsamt, wobei es an das Gutachten der Sachverständigen nicht anders als das Gericht gebunden ist. Das Ergebnis ist in das Schifftagebuch einzutragen. Es ist als endgültig anzusehen, bis es auf dem Verwaltungswege umgestoßen wird. Diese Vorschrift ist von Wichtigkeit namentlich für den Fall, daß die Beschwerde sich als unbegründet erwiesen hat. Sie enthebt ein später angegangenes Seemannsamt derselben Untersuchung, vorausgesetzt, daß dieselben Mängel behauptet werden. Ist der Beschwerde ganz oder zum Teil stattzugeben, so erläßt das Seemannsamt im Anschlusse an die Entscheidung eine ebenfalls einzutragende polizeiliche Verfügung, in der der Kapitän angewiesen wird, was er zur Beseitigung der Mängel zu tun hat. Ist der Kapitän dazu nicht in der Lage, so hat das Seemannsamt anderweitig für Abhilfe zu sorgen. Dabei zeigt es sich, daß es sich hier eben nicht um ein Privatrecht, sondern um ein viel schneidigeres öffentliches Recht handelt. Entscheidungen wie diese des Seemannsamtes werden dauernd von den Gerichten gefällt. Die Tätigkeit des logischen Schließens kann grundsätzlich keine andere sein, ob es sich dabei um ein privates oder öffentliches Recht handelt. Dagegen ist die Vollstreckung eines Privatrechts nur in dem engen Rahmen des 8. Buches der Zivilprozeßordnung möglich. Handelt es sich aber, wie hier, um ein öffentliches Recht, wie das der Schiffsleute auf einen besonderen Schutz ihres Lebens und ihrer Existenz, so hat die Zwangsvollstreckung der Entscheidung unter allen Umständen so zu erfolgen, daß das Recht gewährleistet wird. Dafür hat in unserm Falle das Seemannsamt zu sorgen. Selbstverständlich gilt auch hier der Satz, daß das mildeste Mittel, das zum Erfolge führt, angewandt werden muß; die Wahl ist dem Seemannsamte ebenso wie die Verantwortung überlassen. Es wird zunächst dem Kapitän beim Erlasse

¹⁾ Ist ein die Funktionen des Seemannsamtes wahrnehmender Konsul Mitinhaber oder Agent der Reederei des Schiffes, so ist er von der Wahrnehmung der im § 58 bezeichneten Geschäfte in bezug auf dieses Geschäft gemäß § 5 Abs. 3 SO. ausgeschlossen, wenn von dem beschwerdeführenden Schiffsoffizier oder der Mehrzahl der beschwerdeführenden Schiffsleute gegen seine Mitwirkung Widerspruch erhoben wird. Der Widerspruch kann jederzeit erhoben werden. Ein Schutz der Minorität ist nicht vorgesehen. Wird der Widerspruch rechtmäßig erhoben, so ist es dem betr. Seemannsamte verwehrt, gemäß § 58 tätig zu sein. Die Beschwerde muß dann gegebenenfalls bei irgend einem andern Seemannsamte angebracht werden.

der Verfügung auf die vielleicht schon übertretene Strafbestimmung des § 112 SO. hinweisen. Kommt der Kapitän den Weisungen des Seemannsamtes nicht nach, oder erweist sich eine Abhilfe durch den Kapitän als unmöglich, — z. B. wenn das Schiff reparaturunfähig ist —, so kann das Seemannsamt selbst die notwendigen Handlungen vornehmen lassen. Es kann dann so weit gehen, daß es auf Kosten des Reeders Vorräte auf das Schiff bringen oder das Schiff von der Mannschaft räumen läßt.

Verhütung
eines
Mißbrauchs.

Das mißbräuchliche Geltendmachen des eben behandelten Schutzrechtes ist unter Umständen mit schwerwiegenden Folgen für Reeder und Kapitän verbunden und namentlich geeignet, die notwendige Disziplin auf dem Schiffe zu gefährden. Es ist deshalb gemäß § 108 SO. unter Strafe gestellt¹⁾.

V. Die Zulassung zum Schiffsdienste.

Bestimmungen, nach denen sich die angehenden Schiffsleute vor Beginn ihres Dienstes zur Kontrolle mit einer öffentlichen Behörde in Verbindung setzen müssen, können wir bis auf die Anfänge geschriebenen Schiffsmannsrechts zurückverfolgen. Der Gedanke ist im wesentlichen derselbe geblieben durch die Jahrhunderte hin; er hat Merkantilismus und Manchesterium überdauert. Die Ausdrucksformen des staatlichen Aktes haben gewechselt: Einregistrierung, Ausfertigung von Enrollierungsschein und Seefahrts- oder Musterbuch haben einander abgelöst. Seefahrtsbücher erscheinen zuerst in der Mitte des 19. Jahrhunderts in den deutschen Gesetzen. Solche Bestimmungen zur Kontrolle sind auch von der deutschen Reichsgesetzgebung getroffen worden. Sie sind aus der Seemannsordnung von 1872 fast unverändert in die von 1902 übernommen worden.

Geschichtliche
Übersicht.

Ehe noch der angehende Seefahrer seinen Beruf ausüben kann, muß er sich zu dem durch das Seemannsamt vertretenen Staate in besondere Beziehung setzen. Niemand darf als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er nicht bestimmte vom Seemannsamte zu prüfende Bedingungen erfüllt hat, sagt § 7 SO. Und Absatz 2 fügt ausdrücklich hinzu, daß das Seemannsamt Schiffsleute zur Übernahme von Schiffsdiensten *zuzulassen* hat. Deutlicher kann sprachlich gar nicht zum Ausdruck gebracht werden, daß der Eintritt in den Schiffsdienst nicht von jedem beliebig vorgenommen werden kann, also gewerbepolizeilich verboten ist. Es soll dazu erst die Erlaubnis des Seemannsamtes nötig sein. Der Beginn der Tätigkeit als Schiffsmann gehört demnach zu den Lebensäußerungen, die unter ein sogenanntes

Die gesetzlichen
Grundlagen.

¹⁾ Vgl. die Strafbarkeit eines mit seiner Beschwerde abgewiesenen Soldaten gemäß § 152 MStGB.

Polizeigebot mit Erlaubnisvorbehalt gestellt sind¹⁾. Bevor aber die Begründung und rechtliche Bedeutung dieser Behauptung näher ins Auge gefaßt wird, sind die in Frage kommenden positiv-rechtlichen Vorschriften der Seemannsordnung zu besprechen.

Zunächst ist der Kreis derjenigen Personen festzustellen, der von dem allgemeinen Polizeiverbote getroffen wird und der besonderen Erlaubniserteilung bedarf. Die allgemeinste Beschränkung dieses Kreises liegt in der Begrenzung, die die Seemannsordnung selbst für ihre Rechtsnormen in § 1 gibt. Das in § 7 SO. ausgesprochene Verbot ist nur dann wirksam, wenn es sich bei dem Schiffe, in dem der Schiffsmann Dienste übernehmen will, um ein Kauffahrteischiff handelt, das das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben darf. Was ein Kauffahrteischiff ist, und unter welchen Umständen es dieses Recht hat, ergibt sich aus dem Reichsgesetze, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899²⁾.

Die Wirkung des Verbotsgesetzes ist auch unter einem räumlichen Gesichtspunkte begrenzt. „Niemand darf im Reichsgebiet als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er sich . . . vor einem Seemannsamte ausgewiesen hat . . .“ Was unter Reichsgebiet zu verstehen ist, ergibt sich aus Art. 1 der Reichsverfassung³⁾. Kolonien und Ausland bilden dazu den Gegensatz. Außerhalb des Reichsgebietes bedürfen also weder Deutsche noch Ausländer einer Zulassung zum Schiffsdienste auf deutschen Schiffen. Den Schutz, den die Seemannsordnung durch die Zulassungsbeschränkung im Schiffsdienste und durch die dadurch ermöglichte Schaffung eines

Die
Berechtigten.

¹⁾ Der Ausdruck ist geprägt von Otto Mayer I S. 287 ff. und in die moderne Verwaltungsrechtswissenschaft übergegangen; vgl. Fleiner S. 355. Bei der Besprechung dieses Gegenstandes pflegt ein mehr oder weniger ausführlicher Katalog der in Frage kommenden gesetzlichen Bestimmungen aufgeführt zu werden (Jellinek System S. 110 f.; Otto Mayer I S. 287 Note 1; Fleiner S. 355 ff.; Kormann System S. 100 ff.). Nirgends findet sich aber § 7 SO. erwähnt. Daß er aber dazu gehört, und daß die Zulassung zum Schiffsdienste juristisch gleich zu werten ist, wie z. B. die Zulassung zur Ausübung des Jagdrechts, wird unten noch näher dargelegt werden.

²⁾ RGBl. S. 319 ff.; vgl. hierzu L. Perels: Anm. 1 zu § 1 SO.

³⁾ Dort findet sich allerdings nicht das Wort „Reichsgebiet“, sondern „Bundesgebiet“. Es besteht aber kein Zweifel darüber, daß der Begriff identisch ist. Das Wort „Bundesgebiet“ ist als das bessere gewählt worden, weil es dem Wesen und nicht nur dem Namen des neuen Staatsgebildes entspreche. Trotzdem ist das Wort „Reichsgebiet“ in den neuen Gesetzen vorherrschend, wie auch in andern Wortverbindungen die Bezeichnung „Bund“, die ja auch dem Namen des Rechtsvorgängers des Deutschen Reiches entspricht, durch die Bezeichnung „Reich“ ersetzt ist. Und das ist recht so. In der Terminologie gilt der Name und nicht das Wesen eines Gebildes. Vgl. Seydel, Reichsverfassung S. 35, der die Bezeichnung „Bundesgebiet“ in der amtlichen Sprache und den Gesetzen erhalten wissen möchte. Das Wort „Reichsgebiet“ findet sich übrigens erst in der Seemannsordnung von 1902. In dem alten Gesetz hieß es gleichlautend mit der Reichsverfassung „Bundesgebiet“.

sicheren Legimationsmittels¹⁾ den staatlichen Interessen, sowie den Arbeitnehmern und Arbeitgebern gewährt, soll außerhalb des Reichsgebietes der grundsätzlichen Gewerbefreiheit Platz machen. Dort mag jeder selbst sehen, wie er sich schützt. Der Staat selbst hat das durch besondere Vorschriften getan²⁾. Wer in dem Rechtsbereiche der Seemannsordnung und innerhalb des Reichsgebietes der Zulassung zum Schiffsdienste bedarf, gibt § 7 SO. genau an. Es handelt sich um die Zulassung von *Schiffsleuten*³⁾. Wer als Schiffsmann⁴⁾ zu gelten hat, sagt jetzt § 2 SO. ausdrücklich: Jede zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders⁵⁾ *angestellte* Person mit Ausnahme des Kapitäns.

¹⁾ Motive 1872 S. 294 zu § 5.

²⁾ Vgl. die Verpflichtungen der verschiedensten Behörden bei der Unterstützung der Kontrolle von Wehrpflichtigen im § 106 der Wehrordnung, namentlich unter Nr. 7 (dazu vgl. f. d. Konsulate v. König I S. 201 ff.; II Nr. 7 S. 63 ff.) und die speziell von den Musterungsbehörden bei der An- und Abmusterung zu treffenden Maßnahmen §§ 107, 108, 111 Wehrordnung und Anl. 4 zu § 106 Wehrordnung. Hauptsächlich kommen ferner in Betracht die Strafbestimmungen §§ 140, 360 Abs. 3 StGB.

³⁾ Daß der Bewerber schon Schiffsmann sein muß, geht aus Abs. 2 deutlich hervor, während Abs. 1 noch eine andere Deutung offen läßt. Der beste Beleg für die hier vertretene Ansicht findet sich aber in § 107 Nr. 1 SO. Hiernach wird ein Schiffsmann, welcher bei Verhandlungen, die sich auf Erteilung eines Seefahrtsbuches beziehen, wahre Tatsachen entstellt oder unterdrückt oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen, bestraft. Wollte man nun annehmen, daß die Anheuerung und damit die Erwerbung der Schiffsmannseigenschaft der Zulassung nicht voranzugehen braucht, so möchte man schließen, daß bei demselben Deliktstatbestande der noch nicht Angeheuerte straffrei ausginge, während der Angeheuerte sich strafbar gemacht hätte. Das kann die Absicht des Gesetzes aber nicht sein. Unsere Auffassung bietet daher auch die einzig zwanglose Interpretation des § 107. Wer das Erfordernis der Anheuerung vor der Zulassung nicht anerkennen will, muß, um dem § 107 einen Sinn zu geben, hinter Schiffsmann „oder wer es erst werden will“ (Stenglein I S. 469 zu § 107 SO.) hineininterpretieren, wozu der Wortlaut aber nicht berechtigt.

⁴⁾ Zu dem Begriffe des Schiffsmannes, seinem Verhältnisse zu dem Begriffe des Schiffsoffiziers und der Schiffsbesatzung, wie er im HGB. gebraucht wird, vgl. den zwischen Veröffentlichung des Entwurfs einer neuen Seemannsordnung und seiner Gesetzwerdung liegenden Aufsatz von Pappenheim, „Zu den Entwürfen einer Seemannsordnung und eines Gesetzes betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs“, DJZ. 1900 S. 192 ff.

⁵⁾ Eine Person, die in den Privatdiensten eines Passagiers oder eines Schiffsmanns steht, ist deshalb nicht als Schiffsmann anzusehen. Sie darf daher auch nicht zur Übernahme von Schiffsdiensten zugelassen und ihr kein Seefahrtsbuch ausgefertigt werden. Ohne Seefahrtsbuch vermag sie im Inlande nicht angemustert zu werden und auch im Auslande ist die Anmusterung ausgeschlossen, eben weil die betreffende Person kein Schiffsmann ist (§§ 12, 13 SO.). Sie nimmt also eine Stellung ein, die der Reeder wohl bei dem Bediensteten eines Passagiers, nicht aber bei dem eines Schiffsmanns dulden kann. Denn Bedienstete eines Schiffsmanns leisten ja tatsächlich Schiffsdienste. Auf diese Weise würden an Bord zwei Kategorien von Hilfskräften möglich sein: angemusterte, d. h. den Straf- und Disziplinarvorschriften der Seemannsordnung unterstehende und

der Schiffsoffiziere, als welche auch die Ärzte, Proviant- und Zahlmeister gelten, und des Lotsen. Das Seemannsamt darf also nicht dem Antrage einer beliebigen Person um Zulassung zum Schiffsdienste entsprechen. Sie muß sich vielmehr erst über ihre Eigenschaft als Schiffsmann ausweisen, d. h. darüber, daß sie bereits angestellt ist. Diese Legitimation erfolgt durch Vorlegung des Heuerscheins (§ 27). Aus § 7 SO. in Verbindung mit § 3 SO. ergibt sich also, daß die Zulassung zum Schiffsdienste zwischen der ersten Anheuerung und dem Dienstantritte liegen muß. Da in denselben Zeitraum regelmäßig auch die Anmusterung fällt (§ 13), die ihrerseits aber wieder der Zulassung folgen muß, so ist die Gewohnheit der Seemannsämtler, die Zulassung der Anmusterung unmittelbar voraufgehen zu lassen, im Gesetze begründet.

Gemäß § 3 Abs. 2 SO. finden die für den Schiffsmann geltenden Vorschriften grundsätzlich auf die Schiffsoffiziere und damit auf die ihnen nach § 2 SO. gleichgestellten Personen Anwendung. Bei den eigentlichen Schiffsoffizieren kann von einer Zulassung nicht die Rede sein, da sie bereits zur Übernahme von Schiffsdiensten zugelassen sind und ihnen ihre Qualifikation auf Grund als Schiffsmann geleisteter Dienste zuerkannt ist. Anders liegt der Fall aber bei den in § 2 Abs. 2 SO. den eigentlichen Schiffsoffizieren gleichgestellten Personen¹⁾. Hier herrscht die Regel, daß

solche mit freier Stellung. Der Reeder kann und wird sich dadurch schützen, daß er alle an Bord notwendigen Hilfskräfte selbst anheuert oder durch den Kapitän anheuern läßt, und daß er seinen Schiffsteuten die Annahme eigener Bediensteten untersagt.

Die Frage ist auch praktisch von Bedeutung geworden. Das Gewerbegericht Stettin („Das Gewerbegericht“, 6. Jahrgang, Spalte 80) hat die Klage eines von dem Restaurateur auf einem zwischen Saßnitz und Trelleborg fahrenden Dampfer angestellten Kellners auf rückständigen Lohn mangels Zuständigkeit abgewiesen. Der Kellner war im Besitze eines Seefahrtsbuches und ordnungsmäßig an- und abgemustert worden. Das Gewerbegericht begründet die Unzuständigkeit damit, daß der Kellner wegen der Anmusterung zweifellos Schiffsmann geworden sei. Er werde deshalb auch der Disziplinalgewalt des Schiffers unterstehen und z. B. bei der Strandung eines Schiffes dessen Anordnungen nachzukommen haben. Diese Begründung ist unzutreffend. Es findet sich nirgends die Bestimmung, daß eine Person, die an sich keine Schiffsmannsqualität hat, durch die Anmusterung ipso jure zum Schiffsmann würde. Und Schiffsmann ist der Kellner, wie nach neuem, so auch nach altem Rechte, unter dem das Urteil noch erlassen ist, nicht gewesen. Denn auch die alte Seemannsordnung forderte in § 3, daß Aufwärter, soweit sie die Rechte und Pflichten eines Schiffsmanns haben sollten, vom Schiffer oder Reeder angenommen sein mußten. War aber der Kellner kein Schiffsmann, so handelte es sich um eine gewerbliche Tätigkeit im Sinne von § 1 GewGG. (vgl. dazu Willhelmi-Bewer, Anm. 2 zu § 1 GewGG.), und die Zuständigkeit des Gerichts war gegeben (ebenso Lotmar I S. 317 Anm. 1). Das Gericht brauchte also nicht einmal, um die Zuständigkeit zu erkennen, der Frage der Rechtsgültigkeit der Ausfertigung des Seefahrtsbuches und der An- und Abmusterung und der möglichen Folgen einer Rechtsungültigkeit näherzutreten.

¹⁾ Als solche sind aufgeführt die Ärzte, Proviant- und Zahlmeister. Man könnte wohl auf den im Interesse der Entwicklung der Rechtsverhältnisse der Angestellten auf

diese ihre Stellung einnehmen, ohne jemals Schiffsleute gewesen zu sein. Angesichts der klaren gesetzlichen Bestimmung kann es nun nicht zweifelhaft sein, daß diese Personen bezüglich der Zulassung denselben Vorschriften unterliegen wie die jungen Schiffsleute. Insbesondere wird § 7 SO. auf sie anzuwenden sein, so daß auch bei ihnen der Abschluß des Dienstvertrages der Zulassung voranzugehen hat.

Daß zur Zulassung zum Schiffsdienste nur die binnenländischen Seemannsämter zuständig sein sollen, ergibt sich nicht ohne weiteres aus den Worten des § 7 SO.¹⁾ Tatsächlich kommen aber nur die Seemannsämter im Reichsgebiete in Frage, da die Zulassung nur bei vereinbarter

den großen Ozeandampfern liegenden Gedanken kommen, daß das Gesetz nicht einen erschöpfenden Katalog, sondern nur Beispiele geben will, indem man so argumentiert: Der § 2 SO. will die zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt angestellten Personen klassifizieren und legt dabei die Art der Dienstleistungen zugrunde. Schiffsoffiziere sind die Vertreter des höheren nautischen und maschinentechnischen Wissens. Dieselbe Stellung sollen diejenigen erhalten, die ihnen in bezug auf Bildung und Vertrauensstellung gleichkommen. Das sind auf den modernen Ozeanriesen ungleich mehr als die in § 2 aufgeführten Chargen. Eine solche Interpretation erscheint aber wegen der strikten Rechtsvorschriften der Seemannsordnung nicht angängig. Und die Regierungsvorlage hat mit vollem Bewußtsein nur die drei aufgeführten Angestellten den Schiffs-offizieren gleichgestellt (Motive 1902 zu § 2 S. 3891). So müssen denn alle zur Leistung von Diensten höherer Art z. B. auf dem ca. 5000 Menschen bergenden *Imperator* Angestellten zur Schiffsmannschaft gerechnet werden, wenn sie nicht zu den im § 2 Abs. 2 SO. aufgeführten Personen gehören. Sie mögen sich aber damit trösten, daß ihre Rechtsstellung damit nicht wesentlich schlechter ist als die der Schiffs-offiziere (§ 3 Abs. 2 SO.). Und wenn auch der Reeder ihre *Rechtsstellung* nicht verändern kann (§ 1 Abs. 2 SO.), im übrigen kann er ihnen die Position geben, die er für richtig hält. In vielen Fällen wird der Reeder übrigens in der Lage sein, Angestellte höherer Art zu Zahl- und Proviantmeistern im Rechtssinne zu machen, deren Funktionen im Gesetze im einzelnen nicht festgelegt sind. Bei dem Dirigenten eines größeren philharmonischen Orchesters an Bord wird es allerdings schwierig sein. Solchen Personen, soweit sie zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt angestellt sind, die Stellung von Passagieren zu geben, wie das Hans. OLG. in seinem Urteil vom 18. Juni 1903 (Hans. GZ. 1903 Hauptbl. Nr. 93 S. 213 ff.) vorschlägt, dürfte eine unzulässige Umgehung des Gesetzes darstellen. Gerade mit Rücksicht auf das öffentliche Recht muß die scharfe Trennung zwischen Schiffsangestellten und Passagieren aufrechterhalten und durchgeführt werden.

¹⁾ Vgl. v. König I S. 519, Anm.**). Hier wird mit unserer Auffassung übereinstimmend ausgeführt, daß den Konsulaten als Seemannsämtern die Ausfertigung von Seefahrtsbüchern nicht entzogen sei. Allerdings meint v. König, daß sich § 7 nur auf das Inland beziehe. Wenn aber die Konsulate grundsätzlich zur Ausfertigung — wozu sie mangels Vorliegens der übrigen rechtlichen Erfordernisse niemals praktisch in der Lage sein werden — und Erneuerung von Seefahrtsbüchern zuständig sind, so ist nicht einzusehen, worin v. König für seine in seinem Texte ausgesprochene Behauptung, die Konsulate bedürften zur Ausstellung von Seefahrtsbüchern der besonderen Ermächtigung durch den Reichskanzler, die rechtliche Grundlage sehen will. L. Perels spricht übereinstimmend mit F. Perels, Sammlung den Konsulaten überhaupt die Fähigkeit zur Ausstellung von Seefahrtsbüchern ab (Anm. zu § 7 neue SO. bzw. § 5 alte SO.).

Anmusterung im Inlande erteilt werden darf und solche Heuerverträge von angehenden Seelenten im Auslande kaum geschlossen werden. Unter den binnenländischen Seemannsämtern ist aber jedes gehalten, die Zulassung auszusprechen, demgegenüber von dem Antragsteller die Voraussetzungen erfüllt werden. Zeit und Ort der bevorstehenden Anmusterung, soweit der Ort nur im Reichsgebiete liegt, üben keinen Einfluß aus¹⁾.

Die Durchführung der Zulassung stellt sowohl an den Bewerber wie an das Seemannsamt bestimmte, im Gesetze festgelegte Aufgaben.

Der Schiffsmann hat sein Recht auf Zulassung zunächst dadurch nachzuweisen, daß er die Anwendung des § 7 SO. auf sich als Schiffsmann auf einem Kauffahrteischiffe, das das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben darf, als statthaft dartut. Das geschieht durch das Schiffszertifikat (§ 10 FlaggenG.) oder ein Flaggenzeugnis (§ 12 *ibid.*) oder durch den Nachweis, daß das Schiff, auf dem er sich verheuert hat, nicht mehr als 50 cbm brutto Raumgehalt hat (§ 16 *ibid.*). Solch ein Nachweis ist für den Schiffsmann nicht leicht erbringlich. Er entgeht aber den Schwierigkeiten dadurch, daß er den Antrag auf Zulassung erst unmittelbar vor der ersten Anmusterung stellt, bei der der Kapitän diesen Nachweis seinerseits zu erbringen hat.

§ 7 SO. macht einen Unterschied zwischen deutschen und nicht-deutschen Bewerbern und stellt an die Deutschen in ihrem Interesse höhere Anforderungen. Daraus ergibt sich, daß jeder sich über seine Staatsangehörigkeit zu legitimieren hat. Ferner ist ausdrücklich angeordnet, daß er sich über Namen, Geburtsort und Alter auszuweisen hat. Für einen Deutschen genügt dafür die Vorlegung einer Geburtsurkunde.

Ein Deutscher hat dem Seemannsamte darzutun, daß er das 14. Lebensjahr vollendet hat. Er hat sich außerdem über seine Militärverhältnisse, seine Invalidenversicherungsverhältnisse²⁾, sowie, wenn er

Legitimationspflicht des Bewerbers.

¹⁾ Übereinstimmend L. Perels, Anm. 3 zu § 7, und F. Perels, Sammlung Anm. 3 zu § 5. Doch muß der Satz nach unserer Auffassung lauten: Gleichgültig, ob es dasjenige ist, vor dem der Schiffsmann zunächst angemustert werden soll oder nicht.

²⁾ Dieses Erfordernis ergibt sich zwar nicht aus § 7, sondern aus § 11 SO. Dort heißt es, daß das Seefahrtsbuch über die Militärverhältnisse und die Invalidenversicherung des Inhabers Auskunft geben muß. Wenn nun, wie unten dargelegt werden soll, das Seefahrtsbuch gleichzeitig die Zulassungsbescheinigung darstellt, so kann diese nicht eher erteilt werden, als bis der Erwerber sich über sein Militärverhältnis ausgewiesen hat. Dem Ausweise über das Militärverhältnis ist der über das Invalidenversicherungsverhältnis vollständig koordiniert. Das ergibt sich aus § 11 Abs. 2 einwandfrei. In das Seefahrtsbuch kann nur eingetragen werden, was gemäß § 7 klargestellt ist. § 11 will angeben, was von dem Klargestellten eingetragen werden soll. Diese Beziehung der beiden §§ 7 und 11 ergibt sich schon aus dem Sinne. Zur Erleichterung des Verständnisses hatte die alte Seemannsordnung in ihrem § 9 den § 5 ausdrücklich angezogen. Diese Anziehung

noch minderjährig ist, darüber auszuweisen, daß er von seinem gesetzlichen Vertreter zur Übernahme von Schiffsdiensten ermächtigt worden ist. Der Ausweis über die Militärverhältnisse erfolgt, sofern nicht aus der Vorlegung der Geburtsurkunde ersichtlich ist, daß der Bewerber sich noch nicht im militärpflichtigen Alter befindet, durch die verschiedenen von den Militärbehörden ausgestellten Bescheinigungen¹⁾. Der Nachweis des Bewerbers über sein Invalidenversicherungsverhältnis erfolgt zweckmäßig durch Quittungskarten (RVO. §§ 1413 ff.). Er erübrigt sich, wenn der Bewerber das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, da so lange eine Versicherungsmöglichkeit noch nicht besteht (RVO. § 1226). Die Ermächtigungserklärung, die sich ausdrücklich auf die Übernahme von Schiffsdiensten beziehen muß²⁾, kann dem Seemannsamente gegenüber mündlich oder schriftlich abgegeben werden. In jedem Falle ist dem Seemannsamente über den Ermächtigenden der Nachweis zu erbringen, daß er der gesetzliche Vertreter des Bewerbers ist. Ist er z. B. der Vater, so könnte Vorlegung der Heiratsurkunde in Verbindung mit der Geburtsurkunde des Bewerbers genügen. Von einem Vormunde wäre seine Bestallungsurkunde vorzuweisen³⁾.

Dieser weitgehenden Legitimationspflicht des Bewerbers steht die Prüfungspflicht des Seemannsamtes gegenüber. Sie erstreckt sich zunächst darauf, daß alle Ausweise vorhanden und vollzählig sind. Alsdann ist zu prüfen, ob die eingereichten Belege samt den etwaigen mündlichen Erklärungen einwandfrei die nach dem Gesetze klarzuliegenden Verhält-

wurde von der Kommission als unnötig gestrichen (Kommissionsber. 1902 zu § 9 S. 1899). Bei der Kommissionsberatung der Seemannsordnung von 1902 ist nun erst der Invalidenversicherungsnachweis neu gefordert worden. Die Einschiebung hat man dann nur in § 11 vorgenommen, obwohl sie nach der Anordnung des Gesetzes auch in § 7 notwendig gewesen wäre.

¹⁾ In Frage kommen folgende Urkunden:

Losungsscheine	§§ 35, 67, 75 Nr. 2 WehrO.
Urlaubspässe	§§ 73 Nr. 6, 76 Nr. 3 WehrO.
Vorläufige Bescheinigungen	§ 75 Nr. 2 WehrO.
Gestellungsbefehle	§ 76 Nr. 3 WehrO.
Ausschließungsscheine	§ 76 Nr. 7 WehrO.
Ausmusterungsscheine	do.
Landsturmscheine	do.
Ersatzreservescheine	do.
Marine-Ersatzreservescheine	do.
Meldescheine	§ 84 WehrO.
Annahmescheine	§ 85 WehrO.
Patente	§§ 110 Nr. 3, 112 Nr. 1 WehrO.
Militärpässe	§ 112 Nr. 3 WehrO.

²⁾ Es genügt also nicht die allgemeine Ermächtigung eines Minderjährigen, in Dienst oder Arbeit zu treten, gemäß § 113 BGB.

³⁾ Der strafrechtliche Schutz dieser Vorschriften liegt in den Strafnormen über Urkundenfälschung, insbesondere §§ 267, 271 StGB. und in § 107 Nr. 1 SO.

nisse ausweisen. Aus den Belegen entnimmt das Seemannsamt, ob der Bewerber Schiffsmann i. S. der Seemannsordnung, ob er Deutscher oder Ausländer, welches sein Militärverhältnis ist usw. Bei der Ermächtigungserklärung hat das Seemannsamt in jedem einzelnen Falle nachzuprüfen, wer nach den Vorschriften des BGB. der gesetzliche Vertreter ist, und ob die Erklärung von dem Berechtigten abgegeben ist. Dagegen hat es laut positiver Vorschrift des § 7 Abs. 2 Satz 2 eine Genehmigung des Vormundschaftsgerichts in keinem Falle zu verlangen, auch dann nicht, wenn die Voraussetzungen des § 1822 Nr. 7 BGB. gegeben sind.

Wenn das Seemannsamt zu dem Schlusse kommt, daß die seiner Prüfung unterliegenden Formalien alle erfüllt sind, so hat es den Bewerber zuzulassen. Eine Zurückweisung darf nur erfolgen, wenn und weil die Ausweise irgendwie unvollständig sind, oder wenn sich aus ihnen ergibt, daß der Bewerber das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet hat. Dagegen darf das Seemannsamt nicht einmal die Zulassung verweigern, wenn es aus seiner Kenntnis der Militärverhältnisse heraus weiß, daß der Bewerber unmittelbar militärische Pflichten zu erfüllen hat. Es hat nur der Militärbehörde gemäß § 106 WehrO. die nötige Mitteilung zu machen. Irgendwelche Gefahr des Entkommens besteht aber insofern nicht, als bei der Zulassung zum Schiffsdienste der Betreffende noch nicht im Begriffe steht, außer Landes zu gehen. Vorher hat er sich vielmehr noch annustern zu lassen. Hierbei hat das Seemannsamt weitergehende Befugnisse.

Die
Entscheidung.

Die amtliche Mitteilung der Zulassung an den Bewerber erfolgt durch die Aushändigung des Seefahrtsbuches, das sich dadurch auch als Zulassungsbescheinigung darstellt. Diese Tatsache ist nicht *direct* im Gesetze ausgesprochen, sondern ergibt sich aus der Interpretation. Das Gesetz drückt sich in § 7 so aus: Niemand darf als Schiffsmann in Dienst treten, bevor er nicht 1: sich ausgewiesen und 2: ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat. Danach scheint es so, als ob die beiden Voraussetzungen zu der Aufhebung des Verbotes im Verhältnisse von Ursache und Wirkung zueinander ständen, als ob die Zulassung erst die Folge der Erfüllung von zwei Bedingungen wäre. Dem kann aber nicht so sein. Die Ausfertigung des Seefahrtsbuches ist vielmehr eine Folge des genügenden Ausweises. Der Bewerber kann gar nichts weiter tun als sich ausweisen. Auf die Ausfertigung des Seefahrtsbuches hat er zunächst keinen Einfluß. Sie erfolgt auf Grund des Ausweises und beurkundet die Zulassung. Denn mit dem Seefahrtsbuche kann der Schiffsmann jederzeit sich annustern lassen und seinen Dienst antreten. Da also die beiden durch „und“ verbundenen Nebensätze in § 7 Abs. 1 nicht koordiniert sind, sondern im konsekutiven Verhältnisse zueinander stehen, so ist nach dem „und“ ein „daraufhin“ zu ergänzen. Dann sagt die Bestimmung:

Kündigung der
Entscheidung.

Niemand darf im Reichsgebiete als Schiffsmann in Dienst treten, der nicht auf Grund eines bestimmten Ausweises ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten hat. Mit der Ausfertigung des Seefahrtsbuches ist die gesetzliche Schranke gefallen und die Ausübung des Schiffsdienstes für den Bewerber frei geworden.

Die rechtlichen
Folgerungen.

Nachdem wir die in Frage kommenden rechtlichen Vorschriften kennen gelernt haben, müssen wir nunmehr die Richtigkeit der an den Anfang gestellten Behauptung näher nachweisen, daß der Dienstantritt auf Kauffahrteischiffen zu den menschlichen Lebensäußerungen gehört, die unter ein Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt gestellt sind, also auf einer Stufe steht mit den gewerblichen Betätigungen, die einer behördlichen Genehmigung, einer Approbation und was dergleichen Ausdrücke mehr sind, bedürfen. Dabei werden wir die Rechtsnatur der ganzen Einrichtung zu erörtern haben und die Folgerungen, die sich daraus ergeben.

Die
Verbotnorm.

Eine rechtsfähige Person darf im Reichsgebiete nicht ohne weiteres einen Schiffsdienst antreten. Wenn das Gesetz ein Verbot erläßt, muß es gleichzeitig dem Staate die Mittel an die Hand geben, das Verbot durchzuführen. Das ist hier durch die Bestimmung geschehen, daß die Annusterung des Schiffsmanns nicht erfolgen darf, wenn er sein Seefahrtsbuch nicht vorlegt (§ 13 SO.). Da nun die Annusterung regelmäßig dem Dienstantritte vorausgehen muß, so wird dem Schiffsmanne ohne Seefahrtsbuch der Dienstantritt unmöglich gemacht. Eine ausnahmsweise Musterung nach Dienstantritt vor dem zuerst erreichbaren Seemannsamte muß im Schiffstagebuche vermerkt und begründet werden. Falsche Eintragungen würden unter Umständen als Urkundenfälschung zu ahnden sein. Die Herbeiführung der Annusterung durch den Kapitän ist geschützt durch die Bestimmung des § 114 Nr. 3 SO.

Das Recht auf
Zulassung.

Die Zulassung muß von dem Schiffsmanne als dem Interessenten betrieben werden. Es bedarf dazu der Erledigung gewisser Rechtsgeschäfte. Der Bewerber muß sich an das Seemannsamt wenden und sich ihm gegenüber ausweisen. Damit stellt er einen Antrag auf Zulassung zum Schiffsdienste oder auf Ausfertigung eines Seefahrtsbuches, was, wie gezeigt worden ist, dasselbe ist. Das eine bezeichnet nur die äußere Form, das andere das Wesen desselben Aktes. Dem Antrage, mag er mündlich oder schriftlich erfolgen — darüber ist nichts vorgeschrieben — dienen die Ausweise als Unterlagen, die ihrer Natur nach zum größten Teil schriftlich sein müssen. Das Seemannsamt hat den Antrag zu prüfen. Hat sich der Bewerber in einer dem Gesetze genügenden Weise ausgewiesen, muß das Seemannsamt ihm zulassen. Wenn ein Untertan vom Staate ein Tun oder Lassen verlangen kann, wenn er somit die Fähigkeit besitzt, Rechtsnormen im individuellen Interesse in Bewegung zu setzen, so hat er damit

ein subjektives öffentliches Recht¹⁾. Das Recht geht auf Aufhebung des generellen Verbotes und spezielle Erlaubniserteilung. Dadurch, daß das Gesetz hier dem sich um die Aufhebung des Polizeiverbotes Bewerbenden unmittelbar ein Recht auf die Gewährung der Erlaubnis gegeben hat, unterscheidet sich das hier vorliegende Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt von anderen, insbesondere von den meisten der sogenannten Gewerbe-konzessionen. Hier fehlt zumeist ein Recht des Untertanen, jedenfalls dann, wenn die Genehmigung mehr oder weniger von der individuellen Anschauung eines Staatsorgans abhängig ist²⁾. Dieser Unterschied mag wohl dazu führen, nach ihm die Polizeiverbote mit Erlaubnisvorbehalt wiederum zu scheiden, die gemeinsamen Merkmale rechtfertigen jedoch sehr wohl die Zusammenfassung zu einer Gruppe von Rechtsercheinungen.

Das subjektive öffentliche Recht auf Zulassung zum Schiffsdienste steht nur bestimmten Personen, nämlich den Schiffslenten, zu. Auch räumlich ist der Kreis der des Rechtes Teilhaftigen begrenzt. Für das Ausland hat die Rechtsordnung die zugrunde liegenden menschlichen Beziehungen einer Regelung nicht unterworfen. Dort gibt es kein Recht auf Zulassung, weil es keine Zulassung gibt. Die menschliche Fähigkeit, in Schiffsdienste zu treten, ist ungehindert.

Begrenzung
des Rechts.

Das Recht auf Zulassung zum Schiffsdienste steht einem Schiffsmanne zu, der im Reichsgebiete in Dienst treten will. Es entsteht nach dem Wortlaute des § 7 SO. nicht schon mit der ersten Anheuerung, da die Möglichkeit besteht, daß der Hafen des Dienstauftrittes nicht im Reichs-gebiete liegt und damit ein Recht überhaupt nicht zur Entstehung gelangt.

Entstehung des
Rechts.

¹⁾ Jellinek, System S. 85 f.; Otto Mayer I S. 109 ff.; Fleiner S. 155 ff. Daß hier ein subjektives öffentliches Recht in dem bisher verstandenen Sinne vorliegt, dürfte im vorliegenden Falle außer Zweifel sein. Wir dürfen deshalb ohne Gefahr die bisher anerkannt gewesenen Kriterien zur Anwendung bringen. Praktische Untersuchungen über bestimmte gesetzliche Vorschriften erfordern mit Rücksicht auf die Fassung der meisten deutschen Verwaltungsgerichtsgesetze eine Stellungnahme, ob ein öffentlich-rechtlicher Anspruch sich als ein subjektives Recht darstellt. Jedenfalls ist es aber zu unserer Zeit mißlich, die Frage, ob im Einzelfalle ein subjektives öffentliches Recht vorliegt, beantworten zu müssen, wo man sich einerseits einig darüber wird, daß der Rechtsschutzanspruch gleichmäßig für jede Verletzung objektiven Rechts gegeben sein müßte (Fleiner S. 231), und wo es andererseits fraglich erscheint, ob ein öffentlich-rechtlicher Anspruch und ein subjektives öffentliches Recht überhaupt Gegensätze darstellen. Schon Fleiner S. 159 kommt zu dem Ergebnisse, daß subjektives Recht und Reflex objektiven Rechts sich durch kein äußeres Merkmal unterscheiden. Und Kelsen schließt seine eingehenden Erörterungen über diese Frage (S. 663) mit dem Ergebnisse: „Das subjektive Recht der Untertanen ist der Rechtssatz in seinem Verhältnis zu derjenigen Person, von deren Anspruch der im Rechtssatze erklärte Wille des Staates zu irgend einem Handeln abhängig gemacht ist.“

²⁾ Vgl. über das Verhältnis zwischen subjektivem Rechte und freiem Ermessen sowie über den Begriff der individuellen Anschauung W. Jellinek S. 115 ff.

Im Heuervertrage braucht über den Hafen des Dienstantritts noch nichts vereinbart zu sein. Gemäß § 27 SO. gehört eine diesbezügliche Angabe nicht in den Heuerschein, und gemäß § 32 SO. braucht dem Schiffsmann der Liegeplatz oder Meldeort, wo der Dienstantritt erfolgen soll, erst bei der Annusterung bekanntgegeben zu werden. Der daraus gezogene Schluß, daß das Recht noch nicht bei der Anheuerung, sondern erst bei der möglicherweise allerdings gleichzeitig zu treffenden Vereinbarung über den Dienstantrittshafen entsteht, ist aber nur scheinbar richtig. Aus dem Wortlaute des § 7 SO. muß man entnehmen, daß der Dienstantritt im Reichsgebiete selbst die verbotene Lebensäußerung ist. Daraus wäre an sich der Schluß zu ziehen, daß die Erlaubnis also erst unmittelbar vorher erteilt zu sein brauchte. Dem ist aber nicht so. § 7 wird durch § 13 dahin ergänzt, daß zwar der Dienstantritt im Reichsgebiete verboten ist, daß es aber bezüglich der Erlaubniserteilung nicht auf Ort und Zeit des Dienstantritts, sondern auf Ort und Zeit der dem Dienstantritte regelmäßig unmittelbar vorausgehenden Annusterung ankommt. Der Heuervertrag kann den Dienstbeginn ins Ausland verlegen; findet aber die Annusterung im Reichsgebiete statt, so muß der Schiffsmann vorher zum Schiffsdienste zugelassen sein. Das Bestehen des Rechts hängt also nicht davon ab, welcher Dienstantrittshafen, sondern welcher Annusterungshafen vereinbart ist. Das Recht entsteht demnach mit der vertraglichen Festlegung des Annusterungsortes. Gemäß § 27 SO. muß diese im Heuervertrage erfolgen. Daraus ergibt sich, daß das Recht auf Zulassung zum Schiffsdienste bereits bei der Anheuerung entsteht, daß der Betreffende es gleichzeitig mit seiner Schiffsmannseigenschaft erwirbt¹⁾.

Aufhören des
Rechts.

Ein Recht auf Vornahme einer Handlung hört naturgemäß auf, wenn die Handlung vorgenommen ist. Das Recht auf Zulassung zum Schiffsdienste wird erfüllt und dadurch zum Erlöschen gebracht durch den Akt der Zulassung. Es endet ferner, wie jedes subjektive öffentliche Recht, das keinen Vermögensbestandteil darstellt, mit dem Tode des Berechtigten²⁾. Ein Endigungsgrund liegt weiter darin, daß eine der Voraussetzungen und Grundlagen des Rechts nachträglich wegfällt, z. B. durch Auflösung des Heuervertrages oder durch die Zurückziehung der Ermächtigung des gesetzlichen Vertreters. Ein Aufhören des Rechts durch förmlichen Verzicht gegenüber der Verwaltungsbehörde erscheint nicht möglich³⁾. Dagegen kann der Berechtigte denselben Erfolg sehr leicht durch Nichtausüben des Rechts und durch die dadurch möglich

¹⁾ Hier entsteht also ein öffentliches Recht durch einen privatrechtlichen Vertrag.

²⁾ Aus demselben Grunde, wie die Unvererblichkeit, folgt die Unübertragbarkeit des Rechtes; vgl. Fleiner S. 132, 137.

³⁾ Vgl. Fleiner S. 161 f. und die daselbst Anm. 36 aufgeführte Literatur, darunter insbesondere Kormann, System S. 311.

werdende Auflösung des das öffentliche Recht bedingenden Vertrages erzielen. Das wird deutlicher werden bei einem Eingehen auf die Beziehungen zwischen dem dem Schiffsmann zustehenden subjektiven öffentlichen Rechte und den Rechten und Pflichten, die sich aus dem Heuervertrage für die Parteien desselben ergeben.

Das Recht kann geltend gemacht werden, solange es besteht. Die Dauer dieses Zustandes hängt wesentlich von dem zugrunde liegenden Heuervertrage ab, da dessen Abschluß das Recht erzeugt und dessen Aufhören das Recht vernichtet. Aber der Heuervertrag wirkt noch in anderer Weise auf die Dauer des Zustandes ein. Der Heuervertrag geht auf Erfüllung, auf seiten des Schiffsmanns auf Leistung von Schiffsdiensten. Jede Partei hat dazu das ihrerseits Erforderliche zu tun, der Schiffsmann insbesondere die Rechts-handlungen vorzunehmen, die, mögen sie öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Natur sein, ihm erst die Leistung von Schiffsdiensten ermöglichen. Da nun die Ausübung des Schiffsdienstes zunächst verboten, jedem aber ein Recht auf Zulassung gegeben ist, so hat der angehende Schiffsmann seinem Dienstherrn gegenüber die Pflicht, von diesem Rechte Gebrauch zu machen¹⁾. Bevor der Schiffsmann die Zulassung nicht erhalten hat, kann die Anmusterung, zu der, wie später nachzuweisen ist, der Schiffsmann ebenfalls seinem Dienstherrn gegenüber verpflichtet ist, im Reichsgebiete nicht erfolgen. Der Schiffsmann hat also sein Recht so rechtzeitig auszuüben und die Bedingungen, unter die die Geltendmachung des Rechtes gestellt ist, ordnungsmäßig so zu erfüllen, daß nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge auf Grund der Zulassung die Anmusterung zur angesetzten Zeit erfolgen kann. Diese zeitliche Begrenzung der Geltendmachung des Rechtes auf Zulassung beruht aber, wie nachdrücklich hervorgehoben werden muß, nur auf privatrechtlicher Verpflichtung. Wenn also mangels erfolgter Zulassung gemäß § 13 SO. die Anmusterung nicht vorgenommen werden kann, und auch der Schiffsmann die erforderlichen Anweise nicht zur Hand hat, um die Zulassung gleichzeitig herbeizuführen, so geht damit dem Schiffsmann sein Recht auf Zulassung nicht verloren. Es kann eine Nachmusterung vereinbart oder eine Änderung des Vertrages vorgenommen werden. Nur wenn der Dienstherr wegen der Säumnis des Schuldners gemäß §§ 325 oder 326 BGB. vom Vertrage zurücktritt, so daß der Heuervertrag wegfällt und der Schiffsmann diese seine Eigenschaft verliert, dann erlischt auch das Recht auf Zulassung zum Schiffsdienste.

Die Geltendmachung des Rechtes erfolgt durch Antrag auf Zulassung

Geltend-
machung des
Rechtes.

¹⁾ Der zivilrechtliche Anspruch des Reeders bzw. Kapitäns gegen den Schiffsmann auf Erwirkung der Zulassung kann natürlich im Wege des Zivilprozesses geltend gemacht werden. Eine Zwangsvollstreckung würde allerdings nur nach § 888 ZPO. erfolgen können.

zum Schiffsmannsgewerbe und Ausfertigung des Seefahrtsbuches gegenüber dem Seemannsamte, als dem Vertreter des Staates, gegen den sich das Recht, wie jedes öffentliche Recht richtet. Die Geltendmachung ist aber eine bedingte. Sie ist an die im Gesetze enthaltenen Voraussetzungen geknüpft, die vom Bewerber erfüllt sein müssen. Spricht die Behörde die Zulassung durch die Ausfertigung des Seefahrtsbuches aus, so ist damit die Verwaltungsangelegenheit erledigt. Das Seemannsamt kann aber auch die Zulassung verweigern, weil seiner Ansicht nach die vom Gesetze dem Antragsteller auferlegten Bedingungen nicht erfüllt, die Ausweise nicht genügend sind. Das würden Rechtsgründe sein. Nur solche hat das Seemannsamt in den Kreis seiner Erwägungen einzubeziehen. Fühlt der Antragsteller sich durch die Ablehnung seines Antrages in seinem Rechte verletzt, so kann er die ihm zu Gebote stehenden Rechtsmittel in Anspruch nehmen. Dasselbe gilt, wenn das Seemannsamt auf den Antrag hin überhaupt nichts unternimmt, oder die Nichtzulassung auf Gründe der individuellen Anschauung stützt, deren Erwägung dem Seemannsamte überhaupt nicht zusteht. Die Art der Rechtsmittel und das einzuschlagende Verfahren richten sich gemäß § 5 SO. nach Landesrecht. Da es sich hier jedenfalls um die Verletzung eines subjektiven öffentlichen Rechts handelt, steht in den Staaten mit Verwaltungsgerichtsbarkeit dem Antragsteller der Verwaltungsrechtsweg offen¹⁾.

*Rechtsnatur und
Wirkungen des
Zulassungsaktes.*

Die Zulassung zum Schiffsdienste ist ein Verwaltungsakt. Sie erfolgt durch die Ausfertigung des Seefahrtsbuches und tritt in Wirksamkeit mit der Übergabe desselben an den Berechtigten²⁾. Die besonderen Eigenschaften dieser Verfügung werden deutlich werden, wenn sie auf ihre Wirkungen hin untersucht ist. Der Schiffsmann, der vor dem Erlasse der Verfügung kraft Gesetzes an der Ausübung des Schiffsdienstes gehindert war, ist durch die Zulassung in die Lage versetzt, seine Tätigkeit frei ausüben zu können. An die Stelle eines durch Ausübung eines subjektiven Rechts aufhebaren juristischen Nichtkönnens bei physischem Können ist durch die Zulassung ein näher zu bestimmendes Etwas getreten, von dem zunächst nur zu sagen ist, daß es die Lage des Betroffenen verändert, verbessert hat.

Der Gedanke liegt nahe, daß der Schiffsmann durch die Erlaubniserteilung ein subjektives öffentliches Recht auf die Ausübung seiner Tätigkeit erhalten hätte. Die Lage des Schiffsmanns ist die gleiche wie die aller derjenigen, die durch besondere staatliche Erlaubnis — ob ein

¹⁾ Otto Mayer I S. 163 ff.; Fleiner S. 230 ff.

²⁾ Die Empfangsbedürftigkeit derartiger öffentlich-rechtlicher Rechtsgeschäfte beruht auf allgemein anerkannten Grundsätzen, die auch in verschiedenen Gesetzen ihren Ausdruck gefunden hat (z. B. FGG. § 16 Abs. 1); vgl. Kormann, System S. 184, und die da selbst angeführte Literatur.

Recht auf die Erteilung bestand oder nicht, ist hier gleichgültig — eine vorher generell und daher auch ihnen verbotene Betätigung ungehindert ausüben dürfen. Die Frage, ob es sich dabei um die Ausübung eines Rechtes handelt, ist vielfach erörtert worden¹⁾. Mit der zunehmenden Klärung des Wesens eines subjektiven öffentlichen Rechts, die nicht zum wenigsten durch diese Frage herbeigeführt ist, ist man immer mehr zu dem Schlusse gekommen, daß ein solches Recht nicht vorliegt. Doch ist die Frage noch nicht endgültig gelöst²⁾. Die privatwirtschaftliche Tätigkeit des Menschen beruht auf natürlichen Fähigkeiten, die an sich mit der Rechtsordnung nicht in Verbindung stehen. Gewerbefreiheit ist das Schlagwort für den Gedanken, daß es sich bei der Handlungsfreiheit auf dem Gebiete der gewerblichen Tätigkeit um die staatsfreie Sphäre des Individuums, um einen negativen Status handelt. Eine Fähigkeit, die der Untertan als eine außerstaatliche besitzt, kann nicht dadurch zum Rechte werden, daß die Verfassung erklärt, diese Fähigkeit solle gewährleistet werden³⁾. Dadurch erlangt der Untertan nicht die geringste Macht über die öffentliche Gewalt, ohne die ein subjektives öffentliches Recht seinem Wesen nach nicht zu denken ist⁴⁾. Der Staat hebt nicht ein Recht auf, sondern macht eine natürliche Fähigkeit zu einer rechtlich verbotenen, wenn er ein bestimmtes Gewerbe mit einem Polizeiverbote mit Erlaubnisvorbehalt belegt. Wird durch die Erlaubnisgewährung das Verbot wieder aufgehoben, so besitzt der Betroffene nicht mehr als jeder andere, der sein Gewerbe frei ausüben kann. Ihm ist durch den Verwaltungsakt nicht ein Mehr, nicht eine wie auch geartete Macht über die öffentliche Gewalt, sei es auch nur ein besonderer Rechtsschutzanspruch, und deshalb auch kein Recht erwachsen. Da es sich um einen Zustand, nicht um ein Recht handelt, so kann der der Erlaubnis teilhaftig Gewordene seine Position auch aus diesem Grunde nicht übertragen, nicht vererben und auf dieselbe nicht verzichten.

Hier könnte nun jemand einwenden, daß die Befugnis zur Ausübung

1) Gründlich angeschnitten ist die Frage zuerst von Rehm, Die rechtliche Natur der Gewerbskonzession. Darin spricht er sich für das Vorliegen eines subjektiven öffentlichen Rechts aus. Eine Aufzählung der Vertreter pro et contra ist bei Schecher S. 8 Anm. 2 zu finden. Schecher selbst lehnt, wie neuestens Fleiner S. 359, die Rechtsnatur ab. W. Jellinek, Staatsakt S. 22, nimmt ein subjektives Recht negativen Inhalts an. Kormann, System S. 84, rechnet Verwaltungsakte ähnlicher Art zu den Autorisationen, bei denen es sich nicht um Rechtsverleihungen handele, eine Behauptung, die er an anderer Stelle (S. 99) allerdings wieder einschränkt.

2) Besonders zukunfts voll für die Lösung der Frage ist m. E. der Hinweis Kormanns, System S. 99 Anm. 100, auf die Ähnlichkeit des durch die Erlaubnis geschaffenen Zustandes mit dem privatrechtlichen Besitze.

3) Vgl. Jellinek, System S. 94 ff.

4) Otto Mayer I S. 110.

des Schiffsdienstes ein Recht gegen den Staat sei, ergäbe sich daraus, daß dem Schiffsmann auf Grund der Erlaubnis allerlei Ansprüche gegen den Staat nach der Seemannsordnung erwüchsen. So seien ihm vom Seemannsamte mit dem Seefahrtsbuche die in § 7 Abs. 3 SO. aufgezählten Gesetzestexte auszuhändigen, so habe das Seemannsamt gewisse Eintragungen in das Seefahrtsbuch zu machen und dergleichen. Überhaupt habe sich das Seemannsamt in zahlreichen Fällen nach der Seemannsordnung des von ihm zum Schiffsdienste zugelassenen Schiffsmannes besonders anzunehmen. Diesen Pflichten des Seemannsamtes braucht nun zunächst auf seiten des Untertanen gar nicht ein Recht gegenüberzustehen¹⁾. Handelt es sich dabei aber um ein Recht oder um Rechte, so stellen sich diese nicht als Rechtsfolgen der Erlaubniserteilung, sondern als besondere von der Erlaubnis rechtlich unabhängige staatliche Rechtsverleihungen dar²⁾, auch dann, wenn sie mit der Erlaubnis so eng verknüpft sind wie die Aushändigung der Gesetzestexte mit der Übergabe des Seefahrtsbuches.

Daß auf Grund der Erlaubnis auch kein Rechtsverhältnis, diese nächst höhere Stufe rechtlicher Bestimmtheit³⁾, zwischen Staat und Schiffsmann entstanden ist, ergibt sich aus dem eben Gesagten. Beziehungen bestanden zwischen diesen beiden Parteien in der Zeit zwischen Antrag auf Zulassung und Ausfertigung des Seefahrtsbuches. Hinterher hat der Schiffsmann dieselbe Stellung zum Staate, wie jeder andere Gewerbetreibende auch.

Die Erlaubnis hat demnach dem Schiffsmann keinen Zuwachs an Rechten, überhaupt keine Änderung seiner Beziehungen zum Staate gebracht, sondern nur seine Rechtslage, d. h. seine vom Rechte bestimmte Lage, verändert. Sie hat ihm eine Fähigkeit gegeben, die ihrem Wesen nach bis zu seinem Tode andauert und unabhängig davon besteht, ob sie ausgeübt wird oder nicht. Vorher konnte der Schiffsmann das von ihm gewählte Gewerbe kraft Gesetzes nicht ausüben; jetzt ist er dazu in der Lage, ebenfalls kraft Rechtsatzes. Diese Veränderung hat der Verwaltungsakt bewirkt. Man hat ihm demnach zu den sogenannten Gestaltungsverfügungen zu rechnen⁴⁾.

Die freie Zurücknahme der Erlaubnis, den Schiffsdienst auszuüben, ist dem Seemannsamte wie überhaupt einem Staatsorgan verwehrt⁵⁾. Das folgt zunächst aus einem Grunde, der für sämtliche Erlaubniserteilungen nach vorherigem Polizeiverbote gilt. Durch die Erlaubnis ist die alte

¹⁾ Vgl. Jellinek, System S. 67 ff.; Fleiner S. 155.

²⁾ Jellinek a. a. O. S. 111.

³⁾ Otto Mayer I S. 107.

⁴⁾ Fleiner S. 169.

⁵⁾ Vgl. zu dem Folgenden Otto Mayer I S. 302 ff.

Freiheitssphäre des Untertanen wieder hergestellt. Ein Eingriff in dieselbe gehört, wie bereits einmal erwähnt, zum Vorbehalt des Gesetzes. Rechtsätze, die einen solchen Eingriff gestatteten, sind nicht erlassen worden. Ein weiterer Grund besteht für die Fälle, in denen, wie in dem unsrigen, die Erlaubnis nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen gesetzlich erteilt werden *muß*. Daraus ist als der Wille des Gesetzes zu entnehmen, daß die Behörde, wie sie den Zustand durch ihren Verwaltungsakt herbeiführen mußte, ihm auch bestehen lassen muß. Eine freie Zurücknahme würde das subjektive öffentliche Recht auf Zulassung vereiteln. Eine Zurücknahme der Erlaubnis wäre demnach nur möglich, wenn sie im Gesetze ausdrücklich vorgesehen wäre. Das ist aber nicht der Fall. So kann auch eine Änderung in der Rechtslage, über die der Schiffsmann sich ausweisen mußte, — der Ausländer wird naturalisiert, der gesetzliche Vertreter des Minderjährigen zieht seine Ermächtigung zurück — das einmal erlaubte Eintreten in Schiffsdienste nicht in Frage stellen¹⁾. Aus dem Ausschluße der freien Zurücknahme der Erlaubnis folgt, daß das einmal übergebene Seefahrtsbuch grundsätzlich nicht eingezogen werden darf, auch nicht bei Nichtgebrauch oder Mißbrauch. Anders liegen die Verhältnisse, wenn die Erlaubnis in fehlerhafter Weise zustande gekommen ist. In dem Rechtssatze, daß die Zulassung unter ganz bestimmten Voraussetzungen erfolgen muß, liegt gleichzeitig ausgesprochen, daß eine trotz Fehlens einer solchen Voraussetzung erteilte Erlaubnis vor dem Gesetze keinen Stand hält, daß sie ebenso wie der fehlerhaft eingetretene Zustand nach Möglichkeit beseitigt werden muß. Die Fehlerhaftigkeit des Verwaltungsaktes kann in dem Verhalten des Seemannsamtes sowohl wie in dem des Schiffsmannes liegen. Die Heilung der Rechtsverletzung kann von dem Seemannsamte selbst, aber auch von seiner vorgesetzten Behörde vorgenommen werden.

Die Zulassung könnte von einer Behörde ausgegangen sein, zu deren allgemeiner Zuständigkeit ein solcher Verwaltungsakt nicht gehört, entweder überhaupt nicht von einem Seemannsamte, oder von einem Seemannsamte außerhalb des Reichsgebietes, das eine Erlaubnis gar nicht erteilen

¹⁾ Der gesetzliche Vertreter wird deshalb mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, der Aufhebung seiner Ermächtigung praktische Folgen zu verschaffen. Denn mit seinem Seefahrtsbuche wird der minderjährige Schiffsmann stets in der Lage sein, neue Heuerverträge abzuschließen, da der Kapitän daraus die erteilte Ermächtigung des gesetzlichen Vertreters als zu Recht bestehend entnehmen darf. Ist die Genehmigung widerrufen, so bleibt der Heuervertrag dauernd in der Schwebe (§ 108 BGB.), und das Dienstverhältnis kann durch ausdrückliche Verweigerung der Genehmigung dem Kapitän gegenüber sofort zur Auflösung gebracht werden. Die wirtschaftlichen Folgen des Heuervertrages werden dadurch aber nicht berührt, da einmal geleistete Dienste nicht zurückgenommen werden können und der Anspruch auf die verdiente Heuer dem Schiffsmanne nicht entzogen werden kann.

kann, weil ein Verbot nicht besteht. Eine solche Zulassung wäre nichtig, bedarf also gar nicht erst der Zurücknahme. Ein auf diese Weise ausgestelltes Seefahrtsbuch unterliegt der Einbehaltung durch die Seemannsämter im Reichsgebiete. Hat der Schiffsmann einen der Ausweise gefälscht oder belangreiche Angaben unrichtig gemacht, oder hat das Seemannsamt eine Bescheinigung irrtümlicherweise für einen genügenden Ausweis gehalten oder rechtswidrig auf einen vom Gesetze verlangten Ausweis verzichtet, so ist der Verwaltungsakt ungültig. Dadurch wird aber an dem Bestehen der Zulassung nichts geändert. Jeder Akt der öffentlichen Gewalt, soweit er nur innerhalb seiner allgemeinen Zuständigkeit erfolgt, und sobald er mit dem Anspruche auf Rechtswirksamkeit nach außen auftritt, enthält zugleich die Feststellung und Bezeugung seiner Rechtsgültigkeit¹⁾. Eine an sich ungültige Erlaubnis gilt nach außen hin wie eine gültige und äußert dieselben Wirkungen wie diese, bis die Ungültigkeit von einer zuständigen Behörde ausgesprochen wird. Dazu ist das Seemannsamt oder seine vorgesetzte Behörde, sobald sie Kenntnis von der Ungültigkeit hat, sogar verpflichtet, weil individuelle Anschauungen hier ebensowenig Platz greifen dürfen wie bei der Erlaubniserteilung. Eine Zurücknahme der Erlaubnis ist also nur da möglich, wo sie geboten ist. Wird der Verwaltungsakt zurückgenommen, so erklärt die Behörde damit gleichzeitig die Ungültigkeit des Seefahrtsbuches. Ungültige Seefahrtsbücher sind einzuziehen.

Die Zurücknahme der Erlaubnis hat zur Folge, daß der Schiffsmann wiederum unter dem Verbote des § 7 SO. steht, daß er nicht in Schiffsdienste treten darf. Hat er inzwischen von der Erlaubnis Gebrauch gemacht und ist in den Schiffsdienst eingetreten, so kann ihm für die Dauer desselben die Zurücknahme der Erlaubnis, die keine Wirkung ex tunc haben kann, nichts anhaben. § 7 SO. verbietet ihm nur das Indiensttreten — das war ihm aber durch die Zulassung für das laufende Dienstverhältnis erlaubt —, nicht das Dienstleisten selbst. Die Zurücknahme der Erlaubnis versperrt dem Betroffenen für die Zukunft jeden Eintritt in weitere Dienstverhältnisse, es bleibt ihm aber unbenommen, jederzeit die Erlaubnis wiederum zu erwirken.

VI. Die Führung des Seefahrtsbuches.

Bisher ist von dem Seefahrtsbuche nur in Verbindung mit der Zulassung zum Schiffsdienste die Rede gewesen. Hier sollen die einschlägigen Vorschriften über das Seefahrtsbuch im Zusammenhange besprochen werden, um zum Schlusse zu einer Beurteilung dieses Dokumentes zu gelangen.

¹⁾ Otto Mayer I S. 282.

Das Seefahrtsbuch wird vom Seemannsamte nach dem vom Bundesrate bestimmten Formulare¹⁾ ausgestellt (§ 11 SO.). Bei der Ausfertigung werden die Tatsachen eingetragen, über die sich der Schiffsmann zum Zwecke der Zulassung ausweisen mußte. Namentlich soll das Seefahrtsbuch auch genaue Angaben über Militär- und Invalidenversicherungsverhältnisse des Inhabers enthalten, um die sich das Seemannsamt kraft besonderen Auftrages²⁾ zu kümmern hat.

Mit der Aushändigung des Seefahrtsbuches an den Berechtigten geht das Eigentum auf ihn über. Er hat entsprechend auch die Kosten des Buches zu tragen³⁾ (§ 11 SO.⁴⁾. Dieses Eigentum ist jedoch ein durch rechtliche Vorschriften beschränktes. Von der Anmusterung an⁵⁾ hat der Kapitän für die Dauer des Dienstverhältnisses das Seefahrtsbuch in Verwahrung zu nehmen (§ 16 Abs. 2). Diese Vorschrift erscheint auf seiten des Kapitäns als eine vom Seemannsamte allerdings nicht erzwingbare öffentlich-rechtliche Verpflichtung. Dagegen sind die sich daraus ergebenden Beziehungen zwischen Kapitän und Schiffsmann privatrechtlicher Natur. Denn es handelt sich dabei um Bestimmungen, die kraft Gesetzes in jedem Heuervertrage enthalten sind. Nach Aufhebung des Dienstverhältnisses entsteht dem Schiffsmann ein privatrechtlicher Anspruch gegen den Kapitän auf Herausgabe des Seefahrtsbuches. Zur erleichterten Erfüllung dieses Anspruches durch den Kapitän bestimmt § 17 SO., daß der Kapitän, sobald ein angemusterter, aber durch ein unabwendbares Hindernis zur Dienstleistung untauglicher Schiffsmann sich ihm gegenüber ausgewiesen hat, das Seefahrtsbuch des Betreffenden ihm oder dem Seemannsamte auszuliefern hat. Diese Verpflichtung des Kapitäns kann vom Seemannsamte durch Bestrafung erzwungen werden (§ 114 Nr. 10 SO.). Ferner schreibt § 51 SO. vor, daß der Kapitän das Seefahrtsbuch eines bei Abfahrt des Schiffes vermißten Schiffsmannes dem Seemannsamte, in dessen Bezirke zuerst diese Wahrnehmung gemacht wird, zu übermitteln hat. Hier fehlt es dem Seemannsamte wieder an der Möglichkeit des

Ansprüche
auf das
Seefahrtsbuch.

¹⁾ RZBl. 1903 Beil. zu Nr. 14 S. 122.

²⁾ Siehe oben S. 39 f.

³⁾ Sie betragen 35 Pfg. laut Bundesratsbeschluß vom 20. März 1903. RZBl. 1903 S. 120.

⁴⁾ Für die *Ausfertigung* darf das Seemannsamt Kosten nicht berechnen (§ 11 Abs. 2 SO.).

⁵⁾ § 16 sagt „demnächst“, nachdem er vorher von der Anmusterung gesprochen hat. Daß „demnächst“ unmittelbar im Anschluß an die Anmusterung heißt, geht aus dem folgenden Paragraphen hervor. Hier wird der Fall geregelt, daß zwischen Anmusterung und Dienstantritt Unmöglichkeit der Leistung eintritt, und in solchem Falle dem Kapitän aufgelegt, das Seefahrtsbuch abzugeben. Diese Verpflichtung des Kapitäns setzt das Gebot an den Schiffsmann voraus, das Seefahrtsbuch unmittelbar nach der Anmusterung an den Kapitän abzugeben.

Zwanges¹⁾. Sowohl § 17 wie § 51 SO. wollen herbeiführen, daß der Kapitän das Seefahrtsbuch nur so lange in Verwahrung hat, als der Schiffsmann an Bord anwesend ist oder seine Anwesenheit zu erwarten steht. Eine besondere Rechtslage ist gegeben, wenn sich nach Ausfertigung und Übergabe des Seefahrtsbuches herausstellt, daß die Zulassung zum Schiffsdienste zu Unrecht erfolgt ist und deshalb zurückgenommen werden muß²⁾. Hier hat der Staat einen öffentlich-rechtlichen Anspruch auf Rückgabe. Der Untertan hat einen Anspruch auf Rückzahlung der für das Seefahrtsbuch entrichteten 35 Pfg.; ob er öffentlicher oder privatrechtlicher Natur ist, ist eine ebenso zu beantwortende Frage wie die nach der Rechtsnatur des Rückzahlungsanspruches auf zuviel entrichtete Steuern³⁾.

Die Führung des Seefahrtsbuches, d. h. die Besorgung der laufenden, vom Gesetze vorgeschriebenen Eintragungen, liegt grundsätzlich dem Seemannsamte ob. Nur eine bestimmte Art der Eintragung ist dem Kapitän zugewiesen.

Das Seefahrtsbuch soll dauernd über die früheren und das laufende Dienstverhältnis des Inhabers Aufschluß geben, soweit sie öffentlich verlautbart sind. Das Seemannsamt hat deshalb jede An- und Abmusterung darin zu vermerken (§§ 16 und 22 SO.). Zur Vorlage verpflichtet sind die Schiffsleute nur bei Musterungen im Reichsgebiete. Bei solchen außerhalb desselben können die Seefahrtsbücher vorgelegt werden. Die Verpflichtung des Seemannsamtes zur Eintragung ist in beiden Fällen die gleiche⁴⁾. Bei der Anmusterung soll das Seemannsamt einen Vermerk „hierüber“ eintragen (§ 16 Abs. 1 Satz 1), d. h. das Seefahrtsbuch soll den wesentlichen Teil dessen enthalten, was bei der Anmusterung festgestellt wird⁵⁾. Entsprechend ist auch der Vordruck in dem vom Bundesrate bestimmten Formulare eingerichtet. Ferner soll die Zeit des Dienst Eintritts ausdrücklich vermerkt werden. Dagegen genügt bei der Abmusterung die Angabe, daß sie erfolgt sei.

Es ist der Wille des Gesetzgebers, daß das Seefahrtsbuch nicht nur über die Musterungen, sondern auch über die tatsächlichen Dienstleistungen, bei denen die Musterung aus vertretbaren oder nicht vertretbaren Gründen unterblieben ist, Aufschluß gibt. Die Verhältnisse

¹⁾ Der § 51 ist erst 1902 neu eingefügt, und dabei ist wahrscheinlich vergessen worden, zu dem § 114 Nr. 10 einen entsprechenden Hinweis auf § 51 neben § 17 SO. zu setzen. Noch besser wäre es, der Hinweis auf einen Paragraphen wäre überhaupt unterblieben.

²⁾ Vgl. oben S. 50.

³⁾ Vgl. Fleiner S. 49 Note 10.

⁴⁾ § 22 SO. unterscheidet nicht wie § 16 SO. zwischen Musterungen innerhalb oder außerhalb des Reichsgebietes. Daß auch bei Abmusterungen außerhalb des Reichsgebietes keine Seefahrtsbücher vorgelegt werden brauchen, ergibt sich aus § 7. Im übrigen ist § 16 analog anzuwenden.

⁵⁾ Vgl. unten S. 68 ff.

bringen es mit sich, daß Abmusterungen leichter unterbleiben als Anmusterungen. Um zu den ersteren die Schiffsleute besonders anzuhalten, ist jede neue Anmusterung dadurch bedingt, daß der Schiffsmann sich über die Beendigung des vorhergehenden Dienstverhältnisses durch den Abmusterungsvermerk ausweist. Es kann aber Fälle geben, in denen Musterungen nicht mehr nachgeholt werden können. Hierfür hat die Seemannsordnung die Eintragung besonderer Ersatzvermerke angeordnet. § 25 SO. bestimmt, daß wenn eine nachträgliche Musterung eines Schiffsmanns nicht mehr möglich ist, der Kapitän dem nächst erreichbaren Seemannsamte den Sachverhalt anzuzeigen und daß dieses einen Vermerk über die Anzeige außer in die Musterrolle auch in das Seefahrtsbuch des Betreffenden einzutragen hat. Hierbei kann es sich nicht um den Ersatz einer Anmusterung handeln. Denn solange der Schiffsmann zu erreichen ist, ist wenigstens die nachträgliche Musterung immer möglich. Ist er aber nicht mehr zu erreichen, dann muß der Vermerk An- und Abmusterung zugleich ersetzen. Der häufigste Fall wird sein, daß eine Abmusterung nicht möglich ist, weil der Schiffsmann desertiert ist oder sich im *Auslande*, ohne die Abmusterung abzuwarten, von neuem hat annustern lassen. Dieser Vermerk ist nur möglich, wenn das Seemannsamt in den Besitz des Seefahrtsbuches gelangt ist. Gemäß § 51 SO. ist allerdings der Kapitän zur Übermittlung des Seefahrtsbuches an das Seemannsamt verpflichtet. Wenn jedoch auch eine Anmusterung nicht stattgefunden hat, wird der Kapitän nur selten im Besitze des Seefahrtsbuches sein. Der eben erörterte Vermerk im Seefahrtsbuche über die geschehene Anzeige ist ein vollgültiger Ersatz für einen fehlenden Abmusterungsvermerk im Sinne des § 10 SO. Satz 2 dieses Paragraphen schreibt vor, daß das Seemannsamt bei fehlendem Vermerke zunächst nach eigenem Ermessen darüber zu entscheiden hat, ob ein solcher Vermerk, Abmusterungsvermerk nach § 22 oder Ersatzvermerk nach § 25 SO., nicht beigebracht werden kann. Fällt diese Entscheidung dahin, daß er nicht beigebracht werden kann, so hat der Schiffsmann die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft zu machen. Auch hier ist es in das Ermessen des Seemannsamtes gestellt, worin es den Nachweis erbracht sehen will. Hält es den Nachweis, daß das Dienstverhältnis beendet ist, für erbracht¹⁾, so hat es diese Tatsache im Seefahrtsbuche zu vermerken. Und dieser Vermerk ersetzt Abmusterungsvermerk und Ersatzvermerk gemäß § 25 SO. vollständig.

Eine bestimmte Art von Eintragungen hat der Kapitän in das See-

¹⁾ Es kann auch durch Desertion oder infolge einer sonstigen strafbaren Handlung beendet sein. Die Eintragung des Vermerks wird davon nicht berührt, jedoch hat das Seemannsamt wegen der strafbaren Handlung das Weitere zu veranlassen.

fahrtsbuch zu machen. Er hat gemäß § 19 SO. vor der Abmusterung dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuche die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen¹⁾. Die Unterschrift des Kapitäns unter diese Bescheinigung ist vom Seemannsamte, vor dem die Abmusterung stattfindet, zu beglaubigen (§ 20)²⁾. Die Verpflichtung des Kapitäns ist dem Schiffsmann gegenüber eine privatrechtliche und der öffentlichen Gewalt gegenüber eine gewerbepolizeiliche, die er vor der Abmusterung zu erfüllen hat. Die Erfüllung ist vom Seemannsamte zu erzwingen, das seinerseits bei mangelnder Eintragung seine Beglaubigungsaufgabe nicht erfüllen kann. Es bedeutet dem Kapitän, seine Erklärung über die Beendigung des Dienstverhältnisses nicht eher entgegennehmen zu können, bevor er der ihm vorher obliegenden öffentlichrechtlichen Verpflichtung nachgekommen sei. Der Kapitän ist gemäß § 12 SO. verpflichtet, die Abmusterung zu veranlassen, muß also, wenn er sich nicht der Bestrafung gemäß § 114 Nr. 3 SO. aussetzen will, dieses Hindernis beiseiteschaffen. Wird durch das Verhalten des Kapitäns die Abmusterung hinausgeschoben, so kann das Seemannsamt einfach einen Ersatzvermerk gemäß § 10 SO. in das Seefahrtsbuch eintragen³⁾. Auf den Inhalt der Bescheinigung hat das Seemannsamt keinen Einfluß. Es muß nur die Unterschrift beglaubigen. Dagegen kann eine unrichtige Bescheinigung gemäß § 21 SO. durch eine besondere Bescheinigung des Seemannsamtes wettgemacht werden. Die darin enthaltene Entscheidung ergeht auf Antrag des Schiffsmanns nach Untersuchung des Sachverhalts und betrifft das private Recht des Schiffsmanns gegen den Kapitän auf Eintragung der tatsächlich innegehabten Dienst- und Rangverhältnisse. Denn der Inhalt der Eintragung ist durch einen entsprechenden öffentlichrechtlichen Anspruch des Seemannsamtes gegen den Kapitän nicht geschützt.

Bei der eben erörterten Eintragsverpflichtung des Kapitäns ist davon ausgegangen, daß der Schiffsmann tatsächlich in den Rang- und Dienstverhältnissen gestanden hat, für die er angemustert ist und die bei der Annusterung sowohl in die Musterrolle wie in das Seefahrtsbuch eingetragen sind. In diesem regelmäßigen Falle muß die Eintragung des Seemannsamtes bei der Annusterung mit der des Kapitäns vor der Abmusterung bezüglich der Rang- und Dienstverhältnisse übereinstimmen. Die Seemannsordnung sieht aber auch den sehr wohl möglichen Fall vor, daß der Schiffsmann der Stellung, für die er sich verheuert hat, nicht

¹⁾ Die in demselben Paragraphen aufgestellte Pflicht zur Zeugniserteilung ist eine zivilrechtliche und deshalb hier nicht näher zu behandeln.

²⁾ Und zwar laut demselben Paragraphen kosten- und stempelfrei.

³⁾ Daß im Gesetze ein Gegenmittel gegen die Weigerung des Kapitäns, die Bescheinigung in das Seefahrtsbuch einzutragen, enthalten sein muß, ergibt sich daraus, daß in § 21 SO. gerade dieser Fall nicht mit aufgezählt ist.

gewachsen ist, und daß sie ihm deshalb während der Reise hat genommen werden müssen. Dann darf und kann natürlich von dem Kapitän eine mit der Anmusterungseintragung übereinstimmende Bescheinigung nicht verlangt werden. Im Interesse des Schiffsmanns hat die Seemannsordnung für diesen Fall besondere Kautelen geschaffen. Eine Herabsetzung im Range ist bei Offizieren mit Rücksicht auf ihre staatliche Qualifikation ausgeschlossen (§ 43 Abs. 1). Wird eine solche Anordnung vom Kapitän bei einem Schiffsmanne beschlossen, so hat er dieselbe mit Begründung tunlichst bald in das Schiffstagebuch einzutragen, die Eintragung dem Betroffenen vorzulegen und auch dieses Geschehnis mit Datum im Schiffstagebuche zu vermerken. Von diesem Tage ab kann der Kapitän auch eine Verringerung der Heuer eintreten lassen. Diese Maßnahme darf der Kapitän vor der Abmusterung nicht im Seefahrtsbuche vermerken; vielmehr erfolgt in diesem Falle die Eintragung über den Sachverhalt bei der Abmusterung durch das Seemannsamt (§ 43 Abs. 4 SO.), das sich aus der Notiz im Schiffstagebuche vernehmen kann. Eine Bescheinigung des Kapitäns erscheint alsdann unnötig. Fühlt sich der Schiffsmann durch die Anordnung des Kapitäns beschwert, so kann er die Entscheidung des Seemannsamtes anrufen, das zuerst angegangen werden kann. Sie betrifft reines Privatrecht und ist deshalb an dieser Stelle nicht zu erörtern. Das entscheidende Seemannsamt muß eine entsprechende Eintragung in das Seefahrtsbuch machen. Werden Entscheidung und Abmusterung von verschiedenen Seemannsämtern vorgenommen, so hat der Kapitän im Seefahrtsbuche vor der Abmusterung diejenigen Rang- und Dienstverhältnisse zu bescheinigen, die der Schiffsmann gemäß der seemannsamtlichen Entscheidung zuletzt innegehabt hat.

Die Rechtsnatur des Seefahrtsbuches ist aus den erörterten gesetzlichen Vorschriften zu entnehmen. Das für eine bestimmte Person ausgefertigte Seefahrtsbuch enthält zunächst die Erklärung des Willens des Seemannsamtes, daß derjenige, auf dessen Namen das Buch lautet, zum Schiffsdienste zugelassen sein soll. Das ergibt sich daraus, daß der Betreffende darin als Schiffsmann bezeichnet ist und daß gemäß § 7 SO. diese Bezeichnung nur einem Zugelassenen zukommt. Das Seefahrtsbuch ist also eine Urkunde¹⁾, und zwar eine öffentliche²⁾. Durch die Aushändigung des Seefahrtsbuches erhält der Bewerber gleichzeitig die Gewißheit und die Bescheinigung, daß er zugelassen ist. Das Buch dient ihm, den Behörden und jedermann gegenüber zum Beweise seiner durch die Zulassung geschaffenen Rechtslage. Das Seefahrtsbuch ist dazu

*Die Rechtsnatur
des
Seefahrtsbuches.*

¹⁾ Binding II 1 S. 185 ff.

²⁾ Im Sinne des § 267 StGB., der durch § 415 ZPO. erläutert wird; vgl. Binding II 1 S. 211; Frank S. 477; Olshausen II S. 1140.

bestimmt, weitere Willenserklärungen und Wahrnehmungen in sich aufzunehmen. Wird es dieser Bestimmung zugeführt, so stellt das Seefahrtsbuch eine Sammlung von Urkunden dar, deren Inhalt oben angegeben worden ist. Es bezieht sich auf persönliche und dienstliche Verhältnisse und dient dadurch dem Schiffsmanne als weitgehendes Legitimationsmittel¹⁾. Darüber hinaus ist die Vorlage des Buches notwendige Voraussetzung für die Vornahme für den Schiffsmann wichtiger Verwaltungsakte (Anmusterung, Qualifizierung der Seestenerleute und Seemaschinisten) und für die Geltendmachung öffentlich-rechtlicher Forderungen (auf Grund der Invalidenversicherung).

Wegen der Wichtigkeit des Dokumentes mußte das Gesetz dem Schiffsmanne Gelegenheit geben, sich im Falle des Verlustes einen Ersatz zu verschaffen. § 9 SO. bestimmt hierüber folgendes: Der die Ausstellung eines neuen Seefahrtsbuches nachsuchende Schiffsmann hat den Verlust seines bisherigen dem Seemannsamte glaubhaft zu machen. Ferner hat sich der Schiffsmann über alle die Rechtsverhältnisse auszuweisen, die in dem verloren gegangenen Seefahrtsbuche bekrundet waren, soweit er dazu in der Lage ist. Ein Vermerk über die Glaubhaftmachung des Verlustes sowie eine Bescheinigung über die *nachgewiesenen* Rechtsverhältnisse sind in das neue Seefahrtsbuch einzutragen, das die tatsächlichen Eintragungen in gleicher Weise bekrundet, wie das abhanden gekommene Buch. Für die zukünftigen Eintragungen tritt das neue ganz an die Stelle des verlorenen Seefahrtsbuches.

VII. Die Musterung.

Das Wort „Musterung“ ist, abgesehen von seinen technischen Verwendungen, eine von der deutschen Sprache nicht selten gebrauchte Bezeichnung²⁾. „Musterung halten“ ist so viel wie „sich eine Übersicht verschaffen“ oder auch wie das in allgemeiner Bedeutung gebrauchte „eine Heerschau abhalten“. Diese Wortverbindung findet sich in einem der ältesten Dokumente des Rechts der Schiffsmannschaft aus dem 15. Jahrhundert³⁾. Daraus geht hervor, daß der Schiffer vor Beginn der Reise seine Schiffsmannschaft um sich versammelte, um sich selbst davon zu überzeugen, daß bei ihnen alles in Ordnung sei. Diese Gewohnheit hat weiter fortbestanden als eine durchaus private Angelegenheit des

¹⁾ Vgl. § 16 SO., wo es von dem Anmusterungs- und Dienstantrittsvermerke heißt, daß er zugleich als Ausgangs- oder Seepaß dient.

²⁾ Vgl. auch Schillers „Räuber“ 2, 3.

³⁾ Bericht des Danziger Pfundmeisters vom Jahre 1435, abgedruckt im Liv-, Esth- und Kurländischen Urkundenbuch VIII Nr. 995; vgl. Pappenheim, in „Schriften des Vereins für Sozialpolitik“ CHI S. 177; derselbe Seerecht S. 442.

Schiffers¹⁾. Als für die öffentliche Gewalt das Bedürfnis eintrat, kontrollierend in das Rechtsverhältnis des Schiffers zur Schiffsmannschaft einzugreifen, da verlangte man in den Hafenstädten die Einregistrierung aller Seeleute und die Gegenwart eines öffentlichen Funktionärs bei der Anheuerung, hauptsächlich zu dem Zwecke, um, im Interesse des Gewerbes, der Doppelverheuerung einen Riegel vorzuschieben²⁾. Daß etliche Menschenalter später die Musterung ebenfalls von einem Vertreter der öffentlichen Gewalt vorgenommen werden mußte, hatte eine ganze andere Ursache. Die Liste, die der Schiffer bei der Musterung von seiner Schiffsmannschaft aufzustellen pflegte, hatte in der Zeit vielfacher Seekriege und Kapereien eine öffentlich-rechtliche Bedeutung erlangt, da durch sie die Nationalität der Schiffsmannschaft festzustellen war. Der Schiffer hatte daher ein eigenes Interesse daran, daß die Musterrolle durch staatliche Mitwirkung und öffentliche Beglaubigung einen möglichst weitgehenden völkerrechtlichen Schutz genoß. So war es denn auch erklärlich, daß die Musterung vor einer Behörde zunächst nur fakultativ eingeführt³⁾, bald von allen Schiffen verlangt wurde⁴⁾. Zur Durchführung dieser Maßregel wurden in den deutschen Hafenstädten überall, soweit derartige Einrichtungen nicht schon seit alter Zeit bestanden, Musterungsbehörden eingesetzt⁵⁾. Als im Jahre 1872 die erste deutsche Seemannsordnung erlassen wurde, konnte der Gesetzgeber Musterungsbehörden und staatliche Musterung als eingebürgerte Einrichtungen voraussetzen⁶⁾.

Die Musterung war zunächst ein tatsächlicher Akt, und sie blieb es noch, als schon der öffentliche Funktionär hinzugezogen werden mußte, um die Musterrolle aufzustellen. Aber die Verhältnisse änderten sich. Wenn auch im Hamburgischen Reglement von 1766 Anheuerung und Musterung gesetzlich scharf getrennt wurden, so war doch die Verquickung beider Akte in der Folgezeit bereits im Keime vorhanden, indem die gesetzlich vorgeschriebene Musterrolle eine Menge privatrechtlicher Bestimmungen des Heuervertrages enthielt⁷⁾. Anheuerung und Musterung rückten immer näher aneinander heran. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde bei der Anmusterung nicht mehr auf den Heuer-

¹⁾ Das Wort „Musterung“ — und zwar in der Form „Munsterung“, die heute auch noch von Seeleuten bevorzugt wird, — kommt auch in einer Anlage zum Hamburger Stadtrecht, dem revidierten Artikuls-Brief (Langenbeck, S. 122) vor. Für die hamburgischen Staats- und Kriegsschiffe war eine Musterung, eine Heerschau, vor der Abreise von seiten der Admiralität vorgeschrieben.

²⁾ Wasserschout-Reglement von 1691; vgl. oben S. 7 f.

³⁾ Hamb. Wasserschout-Regl. von 1766; vgl. oben S. 8 f.

⁴⁾ Vgl. oben S. 9.

⁵⁾ Pöhls I S. 254; v. Kaltenborn I S. 194 ff.

⁶⁾ Motive 1872 S. 294.

⁷⁾ Hamb. Musterrolle von 1766. Mandate VI S. 163 ff.

vertrag zurückgegriffen, die Musterung bildete vielmehr vielfach den Abschluß, oft gar die Schließung des Heuervertrages¹⁾. Dann war es aber auch erforderlich, daß man der Anmusterung als der Schließung des Vertrages eine Abmusterung als seine Auflösung gegenüberstellte. Das A. D. HGB.²⁾ hat erst wieder eine reinliche Scheidung der Begriffe herbeizuführen versucht, und die ihm folgenden einzelstaatlichen Bestimmungen sind auf diesem Wege fortgefahren: Dem privatrechtlichen Akte der Anheuerung steht der öffentlich-rechtliche Akt der Anmusterung gegenüber. Dabei sollte der Heuervertrag nur verlaubar³⁾ und eine Kontrolle über ihn herbeigeführt werden. Infolge ihrer Verquickung mit dem Abschlusse des Heuervertrages hatte die staatliche Musterung ihren ursprünglichen Zweck verloren. Sie diente nicht mehr als Unterlage der Musterrolle, deren völkerrechtliche Bedeutung zurückgegangen war. Sie trug nunmehr einen sozialpolitischen, gewerbepolizeilichen Zweck in sich. Und es ist erklärlich, daß in unserer Zeit dieser Zweck bei der Erweiterung der Gesetzgebung immer mehr in den Vordergrund trat.

Die heute gültigen, auf die Musterung bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen zeigen uns die Musterungen nicht als staatliches Institut aus einem Willen und einem Gusse. Sie tragen die Spuren der hier skizzierten geschichtlichen Entwicklung noch an sich. Es ist Aufgabe der Wissenschaft, die Widersprüche zu beseitigen und die notwendige Einheit der gesetzlichen Vorschriften herauszuheben. Dabei darf uns die Ehrfurcht vor dem Gesetze nicht davon abhalten, im Gesetze ausgesprochene Rechtsauffassungen zurückzuweisen, wenn sie mit den getroffenen Anordnungen nicht in Übereinstimmung zu bringen sind.

Der Gesetzgeber überläßt die Definition von Bezeichnungen rechtserheblicher Vorgänge in der Regel der Rechtswissenschaft. Wenn die Seemannsordnung in ihrem § 13 angibt, worin die Anmusterung⁴⁾ und in

Die
Verlaubarung in
den §§ 13, 18 SO.

¹⁾ Vgl. oben S. 11.

²⁾ IV. Tit. „Von der Schiffsmannschaft“ Art. 528—556.

³⁾ Der Ausdruck stand schon in dem preußischen Entwurfe eines A. D. HGB., wurde aber in das Gesetzbuch nicht mit übernommen, da man die Regelung der öffentlich-rechtlichen Bestimmungen über die Musterung den Einzelstaaten überlassen zu müssen glaubte.

⁴⁾ Die bisherigen gelegentlichen Untersuchungen über die Anmusterung, die niemals losgelöst vom Heuervertrage erscheinen, bleiben vor der gesetzlichen Definition des § 10 SO. stehen oder versuchen noch das Wort Verlaubarung auf die eine oder andere Weise zu verdeutlichen, um sich dann sofort über die öffentlich- und privatrechtlichen Wirkungen des Institutes zu verbreiten. Über die An- und Abmusterung als eine staatliche Institution ist eine Untersuchung bisher nicht unternommen worden; vgl. Wagner I S. 340; F. Perels, Handbuch S. 153 f.; Stoerk S. 214; Lewis-Boyens I S. 452 f.; Leo S. 265; Pappenheim II S. 244 ff.; Haerle S. 23 f. Ihnen wie auch einander schließen sich die Dissertationen von Bölddeker S. 60 ff.; Eichholz S. 15 ff.; Lütgens S. 7 f.; Korn S. 21 ff. an.

ihrem § 18. in der Form übereinstimmend, worin die Abmusterung besteht, so gibt sie damit keine Erklärung des Begriffs — sonst würde sie sagen, was Musterung *ist* — sondern sie tut kund, was zur Völlendung des von ihr geforderten rechtserheblichen Vorganges erforderlich ist. Darin liegt eine sozusagen praktische Definition¹⁾. §§ 13 Satz 1 und 18 Satz 1 SO. besagen, daß zur An- bzw. Abmusterung erforderlich und genügend ist, daß die Kontrahenten des Heuervertrages den Inhalt desselben bzw. seine Beendigung vor dem Seemannsamte verlautbaren. Zwei Momente müssen also vorhanden sein: persönliche Anwesenheit der beiden Vertragsparteien, von denen sich die eine gemäß § 12 SO. vertreten lassen kann, und die Verlautbarung vor dem Seemannsamte.

Der Ausdruck „Verlautbarung“ ist der heutigen Rechtssprache fremd geworden. Das Gesetz sucht also eine Institution mit einem selbst wieder erklärungsbedürftigen Worte zu erläutern. Es liegt die Vermutung nahe, daß sich dieses Wort schon lange in der diese Materie betreffenden Gesetzgebung eingebürgert hat und dann einfach in das neue Reichsgesetz von 1872 übernommen ist. Das ist aber nicht zutreffend. Es erscheint erst in dem preußischen Gesetze, betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, vom 26. März 1864²⁾. In den damals bestehenden Gesetzen der Hansestädte findet sich das Wort nicht. Dort wird nur übereinstimmend angeordnet, daß der Wasserschout bei der Anmusterung den Inhalt des Heuervertrages den Angeheerten vorzulesen hat. Der § 13 des genannten preußischen Gesetzes hat folgenden Wortlaut (Abs. 1): „Der Anfertigung der Musterrolle geht die Anmusterung voraus. Die Anmusterung besteht darin, daß der Schiffer oder dessen Vertreter die Schiffsmannschaft der Musterungsbehörde vorstellt und beide vor der letzteren den zwischen ihnen abgeschlossenen Heuervertrag verlautbaren.“ Entsprechend lautet § 19 Abs. 2 desselben Gesetzes: „Die Abmusterung besteht darin, daß der Schiffer die Schiffsmannschaft unter Vorlegung der Musterrolle der Musterungsbehörde vorstellt und beide vor der letzteren die Auflösung des Dienstverhältnisses verlautbaren.“ Diese Erklärung der Musterung ist zweifellos besser. Sie weist auf den ursprünglichen Begriff der Musterung der Schiffsmannschaft nach erfolgter Vorstellung vor dem Schiffer und später vor der Behörde hin und läßt erkennen, daß beide Parteien vor dem Seemannsamte den Vertragsinhalt übereinstimmend erklären müssen, während aus der Wortzusammensetzung der §§ 13 und 18 SO. nur geschlossen werden kann, daß der Dienstherr den Vertragsinhalt

¹⁾ Aus den Motiven 1872 geht hervor (S. 295 zu § 11), daß der *Gesetzgeber* mit den den Satz 1 von § 13 SO. bildenden Worten eine Begriffsbestimmung der Anmusterung hat geben wollen.

²⁾ Gesetzessamml. S. 693 ff.

in Gegenwart und unter Billigung des Schiffsmannes vor dem Seemannsamte wiederholt. Aber eine Erklärung des Begriffs „Verlautbarung“ läßt auch das preußische Gesetz vermissen. Vielleicht durfte es ihm aber als bekannt voraussetzen, wie ihm denn auch schon die Allgemeine Gerichtsordnung für die preußischen Staaten ohne nähere Erklärung gebraucht. Dort (II, 2 § 48) ist aber aus dem Zusammenhange nur zu entnehmen, daß es sich bei Verlautbarungen um Erklärungen handelt, die durch besondere Form und Feierlichkeit ausgezeichnet werden sollten. Das ist nicht mehr, als aus dem Wortsinne und dem logischen Zusammenhange der Seemannsordnung erraten werden konnte. Die Verwendung des Wortes „Verlautbarung“ bringt uns dem Verständnisse der Musterung nicht näher. §§ 13 und 18 SO. hätten ebensogut lauten können: „Die An- bzw. Abmusterung besteht in der tatsächlichen Erklärung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages bzw. seiner Beendigung vor einem Seemannsamte.“

Wenn wirklich die staatliche Tätigkeit beim Akte der Musterung so geringfügig wäre, daß sie nichts weiter darstellte als die feierliche Bestätigung eines bereits geschlossenen privatrechtlichen Vertrages, so ist nicht einzusehen, warum das Gesetz diese Tätigkeit nicht den gewöhnlichen Urkundspersonen zugewiesen hat. Um hier Klarheit zu schaffen, ist das Gesetz wider das Gesetz anzurufen.

Geschieht das, so sieht man, daß die Rolle des Seemannsamtes bei der Musterung doch keine so passive ist. Das gilt wenigstens für das heute gültige Gesetz. Die Seemannsordnung von 1872 hat tatsächlich den Willen gehabt, durch die uns hier beschäftigenden Sätze, die wörtlich aus § 11 Satz 1 a. SO. zum § 13 Satz 1 n. SO. und mit unwesentlichen Änderungen aus § 16 Satz 1 a. SO. zum § 18 Satz 1 n. SO. geworden sind, die Musterung praktisch zu definieren, indem sie die Erledigung weiterer Rechte und Pflichten bei der Musterung nicht ausdrücklich vorsieht. Versteckt fanden sich aber bereits in der alten Seemannsordnung weitere Pflichten des Seemannsamtes bei der Musterung vor. § 8 a. SO. bestimmte, daß kein Schiffsmann von neuem angemustert werden dürfte, bevor er sich nicht durch einen Abmusterungsvermerk in seinem Seefahrtsbuche über die Beendigung der vorhergehenden Fahrt ausgewiesen hätte. Ebenso ließen schon die §§ 17, 18 und 64 a. SO. auf weitere Voraussetzungen für die Abmusterung schließen. Derartige Bestimmungen hat die neue Seemannsordnung wenigstens für die Anmusterung sehr viel deutlicher ausgesprochen. Derselbe § 13, der die Anmusterung mit den uns bekannten Worten erklären will, sagt am Ende, daß bei der Anmusterung das Seefahrtsbuch vorzulegen sei. § 7 bestimmt, daß die Schiffsleute nicht ohne eine bestimmte körperliche Qualifikation angemustert werden *dürfen*; § 14. daß nach § 1 Abs. 2 SO. unzulässige Abreden nicht in die Musterrolle

aufgenommen werden *dürfen*, deshalb also auch nicht rechtswirksam bei der Annusterung vor dem Seemannsamte erklärt werden können. Diese Beispiele genügen vorläufig, um zu zeigen, daß die gesetzliche Erklärung in § 13 Satz 1 SO. dem Akte der Annusterung nicht gerecht wird. Die Annusterung ist mehr, als dort behauptet wird. Ein Vergleich der neuen mit der alten Seemannsordnung zeigt, daß die gesetzliche Fassung der Annusterungsbestimmungen erheblich geändert ist. Namentlich der § 13 ist einer vollständigen Umredaktion unterzogen worden. Nur die bewußte gesetzliche Erklärung der Annusterung ist wörtlich dieselbe geblieben. Da ist denn der Verdacht nicht von der Hand zu weisen, daß der Gesetzgeber, indem er die Definition unbesehen herübernahm, sich nicht darüber klar geworden ist, daß sie mit den von ihm eingefügten neuen Bestimmungen nicht im Einklange stand. Und die neuen Bestimmungen für die Annusterung mußten natürlich auch eine Rückwirkung auf die Abmusterung ausüben, deren Wesen schon von den §§ 16 und 18 a. SO. nicht umfaßt wurde. Ist nunmehr festgestellt, daß §§ 13 Abs. 1 und 18 Satz 1 SO. keine ausreichende Begriffsbestimmung der Musterung geben und zum Verständnisse ihres Wesens nicht verhelfen, so darf durch diese Sätze unsere Untersuchung nicht eingeengt werden. Sie heben nur zwei wesentliche Momente für die Musterung hervor, weitere sind an anderer Stelle zu finden. Der Rechtswissenschaft ist es überlassen, Begriff und Wesen der Musterung festzustellen.

Dem Substantive „Musterung“ entspricht eine in der Seemannsordnung aktivisch und passivisch gebrauchte Verbalform. Das Seemannsamte mustert den Schiffsmann an, der Schiffsmann wird vom Seemannsamte angemustert und läßt sich von ihm annustern¹⁾. Danach bezeichnet das Substantiv eine Tätigkeit, ein Handeln des Seemannsamtes. Es hieße dem Sprachgeföhle Gewalt antun, wenn man von dem Schiffsmanne, der seinen Heuervertrag vor dem Seemannsamte wiederholt, behaupten müßte, er habe sich *dadurch* annustern lassen. Dasselbe gilt vom Abmustern und von der Abmusterung. Diese Erkenntnis wird uns auf den richtigen Weg führen. Zunächst erscheint freilich der Zwiespalt größer dem zuvor. §§ 13, 18 SO. sagen ausdrücklich, daß die Musterung in einem Handeln der Untertanen — in dem Verlautbaren des Heuervertrages bzw. seiner Beendigung — besteht. Andererseits erkennt man, daß es jedenfalls bei Gelegenheit der Musterung zu einem Handeln sowohl der Untertanen wie des Staatsorgans kommt. Dieser Tatsache trägt die Seemannsordnung Rechnung, indem sie dieses beiderseitige Handeln als Musterungsverhandlung bezeichnet.

Musterung,
Musterungs-
verhandlung und
Musterrolle.

¹⁾ In der Seemannssprache heißt es allerdings, daß der Schiffsmann nach beendeter Annusterung angemustert *hat*.

Staatliches Handeln, durch das, wie bei der Anmusterung, privat- und öffentlich-rechtliche Verhältnisse beeinflußt werden, trägt das Bedürfnis der Erkennbarkeit in sich. Eine Verhandlung verlangt nach einem erkennbaren Abschlusse. Die Seemannsordnung weiß nichts davon, daß das Resultat der Anmusterungsverhandlung den Heuervertragsparteien verkündet werden muß. Es verlangt nur eine Ausfertigung derselben als Musterrolle^{1) 2)}. Damit ist gesagt, daß die Aushändigung der Musterrolle gleichzeitig Resultat der Anmusterungsverhandlung und Abschluß der Anmusterung darstellt. Daß die Musterrolle daneben noch andere über diesen hinausgehende Zwecke in sich trägt, ist kein Hinderungsgrund für diese Auffassung.

Mit diesen Bemerkungen über Musterung, Musterungsverhandlung und Musterrolle³⁾ soll es zunächst sein Bewenden haben. Tiefer kann man erst dringen und das juristische Wesen der Musterung klarer erkennen, wenn die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen einzeln auf ihre rechtliche Bedeutung hin geprüft sind. Zuerst sind die gemeinsamen Bestimmungen über die Musterung, alsdann getrennt die Voraussetzungen der An- und Abmusterung, darauf die besonderen Musterungsfälle und schließlich die Formen des staatlichen Musterungsaktes zu erörtern.

§§ 13 und 18 SO. versuchen nicht nur eine Definition der Musterung zu geben, sondern enthalten auch die positive Vorschrift, daß das Seemannsamt der staatliche Faktor bei der Musterung sein soll. Das See-

Die rechtlichen
Grundlagen der
Musterung.
Gemeinsame
Bestimmungen
über An- und
Abmusterung.
Zuständigkeit.

¹⁾ Das Verhältnis der Musterrolle zur Anmusterung ist insbesondere von denen klar erkannt worden, die nach der alten Seemannsordnung, vielleicht entschuldbar, die Anmusterung lediglich als eine staatliche Bekräftigung des Heuervertrages ansahen. So ließ sich der Berichterstatter Dr. Wolffson bei der Beratung der alten Seemannsordnung im Reichstage wie folgt vernehmen (Verhdl. des Deutschen Reichstags, 1. Leg. Per. 3. Sess. 1872 S. 1114): „Die Anmusterung ist eine Sanktionierung, eine staatliche Bekräftigung des Heuervertrages, über den in der Musterrolle ein staatliches öffentliches Dokument ausgestellt ist.“ Richtig erscheint trotz der eigentümlichen Formulierung die Auffassung von Wagner S. 340: „Die Anmusterung ist ein Akt, der aus zwei Akten, der Verlanthbarung des Heuervertrages und der Ausfertigung der Musterrolle besteht.“ Diese Ansicht, zu der das Gesetz unmittelbar Veranlassung gibt, ist auch in den meisten der S. 58, Anm. 4 aufgeführten Schriften wiederholt worden. Vgl. außerdem Ritter S. 36. Eine andere Anschauung ist neuerdings von Pappenheim, Seerecht S. 442 Anm. 4 aufgestellt worden, indem er Anmusterung und Ausfertigung der Musterrolle als zwei in ihren Rechtswirkungen völlig voneinander unabhängige Institutionen hinstellt. Eine Widerlegung dieser Lehre soll sich aus dem Texte ergeben.

²⁾ v. Kaltenborn I S. 195, sieht die Tätigkeit des staatlichen Funktionärs, allerdings nicht im Einklange mit den damals (1851) herrschenden Gesetzen, lediglich in der Ausfertigung der Musterrolle. Er vermeidet absichtlich den Ausdruck „Anmusterung“, indem er schreibt „bei der Abfassung oder Legalisierung der Musterrolle müssen die Seeleute alle gegenwärtig sein, was man dann nennt ‚der Schiffer mustert sein Volk‘.“

³⁾ Die Verhältnisse dieser drei Begriffe zueinander sind eingehend erörtert von der Kommission zur Beratung eines A. D. HGB.; vgl. Protokolle S. 1964 ff.

mannsamt ist die für die Musterung zuständige Behörde. Im einzelnen ist die Zuständigkeit zur An- und Abmusterung verschieden geregelt. Welches Seemannsamt für die Anmusterung anzugehen ist, wird im Gesetze nicht gesagt. Daraus ist zu schließen, daß für jede Anmusterung jedes Seemannsamt zuständig sein soll¹⁾. Sie kann also erfolgen unabhängig von dem Orte der Anheuerung, von dem Liegeplatze oder Heimathafen des Schiffes und von dem Ausreisehafen. Eine Zuständigkeitsfrage gibt es für das Seemannsamt bei der Anmusterung überhaupt nicht zu lösen. Hierbei sind auch die ausländischen Seemannsämtler nicht anders gestellt wie die inländischen. Die Wahl des Seemannsamtes für die Anmusterung liegt also beim Kapitän, der die Anmusterung herbeizuführen hat. Dagegen ist ihm das Seemannsamt vorgeschrieben, bei dem er die Abmusterung zu veranlassen hat, es sei denn, daß er sich mit dem Schiffsmann über ein anderes verständigt. Gemäß § 18 SO. ist für die Abmusterung, wenn nicht ein anderes vereinbart wird, das Seemannsamt desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffes dasjenige Seemannsamt zuständig, das zuerst angegangen werden kann. Der Schiffsmann kann die Abmusterung vor einem unzuständigen Seemannsamte verweigern. Die Prüfung der Zuständigkeit durch das Seemannsamt kann dann unterbleiben, wenn beide Parteien des Heuervertrages zur Abmusterungsverhandlung bereits erschienen sind. Denn darin liegt für den Fall der objektiven Unzuständigkeit jedenfalls die vom Gesetze geforderte Vereinbarung als subjektives Ausgleichungsmittel.

Das Gebot der Musterung enthält § 12 SO. Es stellt eine doppelseitige Rechtsnorm dar, befiehlt dem Seemannsamte die Vornahme der Musterung, den Betroffenen, die Musterung mit sich vornehmen zu lassen. Alle Beteiligten müssen bei der Musterungsverhandlung zugegen sein. Darüber hinaus ist dem Kapitän — hier in eigener Person und ohne Möglichkeit der Stellvertretung — die besondere Pflicht auferlegt, die Vornahme der Musterung in die Wege zu leiten, indem sich der Staat zur Durchführung seiner Zwecke der befohlenen Hilfe seiner Untertanen bedient. Seiner Pflicht kommt der Kapitän erstens dadurch nach, daß er bei einem Seemannsamte mündlich oder schriftlich einen Antrag auf Anberaumung eines Termins für die Musterungsverhandlung stellt. Gegen die Seemannsordnung würde es nicht verstoßen, wenn der Kapitän ohne weiteres mit seiner Mannschaft vor dem Seemannsamte erschiene und dortselbst die Musterung sofort vorgenommen würde. Der Kapitän hat ferner dafür zu sorgen, daß die Mannschaft bei der Musterungsverhandlung vollständig zugegen ist. Das ist natürlich bei Abmusterungen leichter als bei Anmusterungen, vor denen die Mannschaft regelmäßig noch nicht zusammen-

Bindung der
Untertanen.

¹⁾ Das ist auch der Wille des Gesetzgebers gewesen; vgl. Motive 1902 S. 36.

getreten ist. Einer besonderen Ladung bedarf es für die Anmusterung dann nicht, wenn der gesetzlich vorgeschriebene Heuerschein vorschriftsmäßig ausgestellt und dem Schiffsmann eingehändigt ist. Denn gemäß § 27 SO. muß der Heuerschein Zeit und Ort der Anmusterung angeben, woraus wiederum folgt, daß der Kapitän schon vor der Anheuerung seiner Mannschaft den Termin für die Anmusterung nachgesucht haben muß, es sei denn, daß er auf eine jederzeitige oder zeitlich bestimmte Bereitschaft des Seemannsamtes zur Vornahme der Anmusterung rechnen und deshalb den Termin feststellen kann. Wenn die Übergabe des Heuerscheins vorschriftswidrig nicht erfolgt ist, ist der Kapitän für die mündliche oder schriftliche Ladung des Schiffsmanns verantwortlich. Das ist besonders wichtig für den Fall, daß die Anheuerung nicht vom Kapitän, sondern von einem Vertreter der Reederei vorgenommen ist. Der Kapitän muß sich in diesem Falle von der vorschriftsmäßigen Ausstellung des Heuerscheins überzeugen. Die Erfüllung dieser dem Kapitän auferlegten Pflichten ist durch die Strafvorschrift des § 114 Nr. 3 gesichert.

Dienstberechtigter und Dienstverpflichteter unterliegen beide dem Gebote, bei der Musterung zugegen zu sein. Wie der Heuervertrag geschlossen und der Heuerschein unterschrieben werden kann vom Kapitän bzw. seinem gesetzlichen Vertreter (§ 3 Abs. 1 Satz 2) oder vom Reeder oder von einem zum Abschlusse von Heuerverträgen generell oder speziell bevollmächtigten Vertreter des Reeders, so hat das Gesetz sich mit der Bestimmung beschieden, daß eine dieser Personen bei der Musterung zugegen sein muß¹⁾. Es wird nicht einmal gefordert, daß die Person, die den Heuervertrag geschlossen hat, mit derjenigen, die bei der Musterung zugegen ist, identisch sein muß. In einem Falle darf sie es sogar nicht einmal sein: Während nichts im Wege steht, daß ein gewerbsmäßiger Stellenvermittler für Schiffsleute von einer Reederei zum Abschlusse von Heuerverträgen bevollmächtigt wird²⁾, ist das Erscheinen eines solchen bei der Musterung gesetzlich ausgeschlossen (§ 12 Abs. 2 Halbs. 2). Wer von den in Frage kommenden Personen untereinander zum Erscheinen bei der Verhandlung verpflichtet ist, bestimmt sich nach den unter den Beteiligten herrschenden privatrechtlichen Verhältnissen. Die Sorge dafür, daß einer von ihnen erscheint, ist eine öffentlich-rechtliche Pflicht des Kapitäns. Das gehört mit zum Veranlassen der Musterung nach § 12

¹⁾ § 526 HGB.; §§ 12 Abs. 2 Halbs. 1, 27, 76 Abs. 2, 119, 120 SO. Der Wortlaut der Seemannsordnung ist nicht ganz klar, und die angezogenen Paragraphen müssen gegenseitig zur Erklärung herangezogen werden. Über die Richtigkeit der Ausführungen im Texte bestehen aber nirgends Zweifel; vgl. L. Perels Ann. 4 zu § 12; Pappenheim, Seerecht S. 428 und Ann. 2 daselbst.

²⁾ Pappenheim, Seerecht S. 441 Ann. 3.

Abs. 1 SO. Erscheint der Betreffende nicht, muß der Kapitän für ihn als stets Legitimierter einspringen.

Der Schiffsmann muß persönlich bei der Musterung zugegen sein (§ 12 Abs. 2 Halbs. 1)¹⁾. Sein Nichterscheinen ist unter Strafe gestellt (§ 107 Nr. 2). Während also der Kapitän in Ansehung der Musterung sich mehrerer strafbarer Verfehlungen schuldig machen kann, ist bei dem Schiffsmann nur diese eine Straftat möglich. Dieser Unterschied drückt sich auch in der sprachlichen Fassung der §§ 107 Nr. 2 und 114 Nr. 3 SO. aus.

Mit der Gegenwart von Kapitän und Schiffsmannschaft bei der Musterungsverhandlung ist dem Gesetze noch nicht Genüge getan. Das Seemannsamt hat dabei eine Kontrolle zu üben und darf den staatlichen Akt nur bei denen vornehmen, die die im Gesetze gebotenen Voraussetzungen erfüllt haben. In der Verpflichtung, vor Antritt der Reise und nach Beendigung des Dienstverhältnisses zur Musterungsverhandlung zu erscheinen und vor dem Seemannsamte bestimmte Bedingungen zu erfüllen, liegt eine Beschränkung der natürlichen Freiheit, die im Rechtsstaate einer besonderen gesetzlichen Ermächtigung bedarf. Diese Bindung des Untertanen zeigt sich deutlich daran, daß das Seemannsamt die Musterung ablehnen kann, und daß der Betroffene alsdann vom Kapitän, der, was ebenfalls aus § 12 Abs. 1 SO. hervorgeht, nur angemustertes Schiffsvolk bei sich haben darf, von der Reise zurückgewiesen werden muß, bzw. nicht in der Lage ist, sich im Reichsgebiete wieder annustern zu lassen. Das Seemannsamt darf die Musterung eines Schiffsmanns nur aus den vom Gesetze gebilligten Gründen ablehnen. Und zwar kommen dabei nur Reichsgesetze in Betracht. Das Institut der Musterung ist durch seine Regelung in der Seemannsordnung der landesgesetzlichen Gesetzgebung entzogen worden. Landesrechtliche Bestimmungen, die die Vornahme der Musterung erleichtern oder erschweren, sind deshalb ungültig, dagegen können Ergänzungsvorschriften erlassen werden. Selbstverständlich kann das Seemannsamt die Gelegenheit der Anwesenheit eines Schiffsmanns bei der Musterung benutzen und ihm gegenüber staatliche, durch Reichs- oder Landesrecht gebotene Aufgaben, besonders polizeilicher²⁾ Natur erfüllen. Die nach eigenen Bestimmungen vorzunehmende Musterung darf aber nicht davon berührt werden. Veranlaßt jedoch das Seemannsamt bei der Annusterungsverhandlung die Festnahme eines Schiffsmanns und dauert die Zeit der Freiheitsentziehung voraussichtlich über den

Bindung
des Seemanns-
amtes.

¹⁾ § 12 Abs. 2 SO. findet keine Anwendung auf kleinere Fahrzeuge in Küstenfahrt, Lustjachten und kleinere Hochseefischereifahrzeuge; vgl. § 134 SO. und dazu die Bekanntmachung, betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleine Fahrzeuge, vom 16. Juni 1903 (RGBl. S. 252).

²⁾ Natürlich nur, soweit sie dem Seemannsamte zugewiesen sind.

Antritt der Reise hinaus, so kann das Seemannsamt die Anmusterung natürlich nicht vornehmen, da eine natürliche Voraussetzung derselben, nämlich die Fähigkeit die Reise anzutreten, fortgefallen ist.

*Die
Voraussetzungen
der Anmusterung.*

Es sind nunmehr die gesetzlichen Voraussetzungen der Anmusterung darzulegen. „Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamte als Musterrolle ausgefertigt“, sagt § 14 SO. Was in der Musterrolle steht, muß jedenfalls also Gegenstand der Verhandlung gewesen sein. Der notwendige Inhalt ist in § 14 Abs. 2 bestimmt und ergibt sich übereinstimmend ferner aus dem Formular der Musterrolle, das der Bundesrat auf Grund der Ermächtigung des § 14 Abs. 3 ausgestellt hat¹⁾. Er besteht in einer Reihe von Tatsachen. Sind diese Gegenstand der Verhandlung gewesen, so muß das Seemannsamt sich zunächst einmal über die Richtigkeit derselben vergewissert haben. Das ist es auch dem Kreise der Personen schuldig, für die die Richtigkeit der Musterrolle von Interesse ist. Zunächst ist es also Pflicht des Seemannsamtes, die Richtigkeit der Tatsachen, die in die Musterrolle aufgenommen werden müssen, nachzuprüfen. Die Beteiligten haben die Nachprüfung zu ermöglichen, indem sie die erforderlichen Ausweise einreichen. Weitere Gegenstände der Verhandlung, die aber nicht in die Musterrolle eingetragen werden brauchen, ergeben sich aus § 7 Abs. 4 SO. — die Schiffsleute müssen eine besondere körperliche Qualifikation haben —, aus § 7 Abs. 1 — sie müssen zum Schiffsdienste zugelassen sein — und aus § 107 Nr. 2. WehrO. — ihre privatrechtlichen Verpflichtungen aus dem Heuervertrage dürfen nicht im Widerspruche zu ihrer Wehrpflicht stehen. Es handelt sich bei den nichteintragungspflichtigen Gegenständen also hauptsächlich um Angelegenheiten, die die Rechtssphäre der Schiffsmannschaft betreffen. Dieselben werden gleich im Anschlusse an die Legitimation der Schiffsmannschaft zu behandeln sein. Der Aufzählung im § 14 SO. folgend, hat die Anmusterungsverhandlung sich also zu erstrecken auf Namen und Nationalität des Schiffes, auf bestimmte Rechtsverhältnisse des Kapitäns, auf bestimmte Rechtsverhältnisse jedes Schiffsmannes, auf den Hafen der Ausreise²⁾ und auf den Heuervertrag.

*Name
und
Nationalität
des Schiffes.*

Die Nachprüfung von Namen und Nationalität des Schiffes fällt zusammen mit der Prüfung der Frage, ob das Seemannsamt für die von ihm geforderte Anmusterung überhaupt zuständig ist. Da der Name, der wiederholt vorkommen kann, das Schiff noch nicht genau genug bezeichnet, so verlangt die Musterrolle auch einen Vermerk über den

¹⁾ RZBl. 1903 S. 121 ff.

²⁾ Zu diesem Punkte ist Besonderes nicht zu bemerken, da das Seemannsamt von der Tatsache, von welchem Hafen das Schiff seine Ausreise antreten soll, einfach ohne Prüfung Kenntnis nehmen kann.

Heimats- bzw. Registerhafen¹⁾ und über das Unterscheidungssignal. Der Ausdruck „Nationalität“ im § 14 Abs. 2 SO. ist aus der alten Seemannsordnung übernommen worden und entspricht nicht mehr der sonst jetzt üblichen gesetzlichen Ausdrucksweise. Heute müßte es korrekt Name und „Flagge“ des Schiffes heißen. Das Gesetz, das sich mit dieser Materie insbesondere befaßt, hieß in seiner Publikation vom 15. Oktober 1867 „Gesetz, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge“. Das neue Gesetz vom 22. Juni 1899 nennt sich „Gesetz, betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe“. Dieser Ausdruck ist klarer. Der Begriff der Nationalität ist nicht juristisch, und daher die Nationalität eines Schiffes im Rechtssinne schwer festzustellen. Ein Vergleich des neuen mit dem alten Gesetze kann aber keinen Zweifel darüber lassen, daß die Nationalität eines Schiffes von seinem Flaggenrechte abhängen soll. Da sich gemäß § 1 Abs. 1 SO. die Zuständigkeit des Seemannsamtes nur auf Kauffahrteischiffe erstreckt, die das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen, so kann das Seemannsamt nur dann eine Musterrolle ausstellen, wenn es das Schiff als ein deutsches bezeichnen kann²⁾. Ob diese Vorbedingung erfüllt ist, ersieht das Seemannsamt regelmäßig aus dem Schiffszertifikate³⁾ oder aus dem Flaggenzengnisse innerhalb eines Jahres nach dessen Ausstellung⁴⁾. Da diese Urkunden allein vollgültigen Nachweis des Rechts auf Führung der Reichsflagge bzw. der Nationalität und damit der Zuständigkeit des Seemannsamtes erbringen, insbesondere nach ihrer Erteilung das Flaggenrecht erst ausgeübt werden darf⁵⁾, so ist das Seemannsamt befugt, die Vornahme der Anmusterung zu verweigern, bis die Dokumente beschafft sind⁶⁾. Kommt eine Anmusterung bei Schiffen von nicht mehr als 50 cbm brutto Raumgehalt vor, denen gemäß § 16 FlaggenG. das Flaggenrecht ohne die Erteilung der Dokumente zusteht, so ist es dem Seemannsamte überlassen, worin es den Nachweis dafür erblicken will, daß es sich um ein deutsches Schiff handelt.

Weiter soll die Musterrolle Auskunft über Namen und Wohnort des Kapitäns geben. Damit ist zugleich auch angeordnet, daß der Kapitän sich als solcher dem Seemannsamte gegenüber qualifizieren muß. Will man dies nicht ohne weiteres dem Wortlaute des Gesetzes entnehmen, so ergibt es sich aus dem einfachen Grundsatz, daß jedes Staatsorgan für

Rechts-
verhältnisse
des Kapitäns.

¹⁾ Vgl. dazu § 6 FlaggenG.

²⁾ Im Formulare der Musterrolle ist deshalb auch vordruckt: „Musterrolle des deutschen Schiffes . . .“, RZBl. 1903 S. 121.

³⁾ § 10 FlaggenG.

⁴⁾ § 12 FlaggenG.

⁵⁾ § 11 FlaggenG.

⁶⁾ v. König I S. 518, Anm.

die Durchführung der Gesetze mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln sorgen muß. Ist die Stellung eines Kapitäns von einer staatlichen Konsenserklärung abhängig, so darf ein Staatsorgan nur eine solche Person als Kapitän behandeln, die ihre Qualifikation nachweisen kann. Das Seemannsamt darf den Veranlasser der Anmusterung und den anheuernden Schiffsführer nur dann als Partei bei der Anmusterungsverhandlung behandeln, wenn er tatsächlich Kapitän ist. Davon muß es sich vorher überzeugen. Das geschieht durch Einsicht in sein Befähigungszeugnis¹⁾. Und das Seemannsamt muß die Anerkennung eines Kapitäns sofort versagen, wenn es Kenntnis davon erlangt, daß ihm durch Spruch des Seeamtes²⁾ die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes wieder entzogen worden ist. Ist aber das Seemannsamt im allgemeinen zur Prüfung der Befähigung des Kapitäns berechtigt, so hat es, soweit es in seiner Macht steht, sein Augenmerk auch auf die Differenzierung der den Kapitänen erteilten Berechtigungen zu richten, deren praktische Folgen das Gesetz, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, vom 16. Juni 1903³⁾ bestimmt. Erfährt das Seemannsamt bei Anheuerungen auf eine Reise durch den Heuervertrag, wohin die Reise des Schiffes gehen soll, so darf es die Anmusterung nur vornehmen, wenn der Kapitän die Qualifikation für die Reise nach Maßgabe des eben angeführten Gesetzes besitzt. Eine solche Präventivmaßregel ist bei Anmusterungen auf Zeit gewöhnlich ausgeschlossen.

Rechts-
verhältnisse des
Schiffsmannes.

Von dem Schiffsmanne, als dem eigentlich passiven Teile bei der Anmusterung, verlangen § 14 Abs. 2 SO. und Musterrolle eine weitergehende Legitimation, die aber durch Vorlage des Seefahrtsbuches wesentlich vereinfacht wird. Was hier vom Schiffsmanne verlangt wird, gilt, wie überall für das Rechtsgebiet der Seemannsordnung, gemäß § 3 Abs. 2 auch für die Schiffsoffiziere. Namen und Wohnort = Wohnsitz⁴⁾ kann aus dem Seefahrtsbuche festgestellt werden. Wenn die Musterrolle weiter einen Vermerk über die dienstliche Stellung eines Schiffsmannes enthalten soll, so handelt es sich dabei bereits um einen wichtigen Teil des Heuervertrages. Das Seemannsamt hat die im Heuervertrage vereinbarte Stellung des Schiffsmannes in die Musterrolle einzutragen, soweit eine solche Eintragung nicht den Vorschriften des öffentlichen Rechts widerspricht. Ist die Dienststellung an eine bestimmte Qualifikation geknüpft, so hat das Seemannsamt zu prüfen, ob diese Qualifikation vorliegt. Besonderer Zulassung zur Ausübung des Gewerbes bedürfen sowohl die

¹⁾ Bekanntmachung, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 16. Januar 1904 (RGBl., S. 3 ff.).

²⁾ SeeUnfUntersG. § 26.

³⁾ RGBl. S. 247 ff.

⁴⁾ L. Perels, Ann. 3 zu § 14.

Steuerleute wie die Maschinisten, also die Schiffsoffiziere (§ 2 Abs. 2 SO.)¹⁾. Das Seemannsamt muß sich deshalb die Zulassungsbescheinigungen vorzeigen lassen. Die Eintragungen in das Seefahrtsbuch über die bisherigen Dienststellungen können als genügende Ausweise um so weniger angesehen werden, als die tatsächlich innegehabten Dienststellungen den tatsächlichen Berechtigungen nicht zu entsprechen brauchen. Jeder Seemann kann sich natürlich auch mit einer niedrigeren Stellung begnügen. Auch hier gilt dasselbe wie beim Kapitän, daß eine genauere Prüfung der erforderlichen Qualifikation besser möglich ist bei Anheuerungen auf Reise als auf Zeit. Fehlt einem Schiffsoffizier die Berechtigung zur Einnahme der im Heuervertrage festgelegten Dienststellung, so darf ihm das Seemannsamt nicht annustern. Das schon zitierte Gesetz vom 16. Juni 1903 schreibt nicht allein die Qualifikation der Schiffsoffiziere für bestimmte Fahrten vor, sondern legt auch ihre Zahl je nach der Weite der Fahrt und Größe des Schiffes fest. Kapitän und Reeder sind für die Erfüllung dieser Vorschrift verantwortlich und setzen sich bei Zuwiderhandlung der Bestrafung nach §§ 113 Nr. 2 und 117 Abs. 2 SO. aus. Hier liegt aber die Kontrolle über die für das betreffende Schiff auf der betreffenden Fahrt erforderliche Zahl von Schiffsoffizieren anders. Diese wird im Gesetze nirgend mit der Annusterung in Verbindung gebracht. Es besteht keine Verpflichtung zur gleichzeitigen Annusterung der gesamten Schiffsmannschaft, wenn eine solche auch tunlichst herbeizuführen ist. Eine strafbare Handlung liegt erst vor, wenn der Kapitän ohne die erforderliche Anzahl von Schiffsoffizieren in See sticht. Wegen der Möglichkeit des Eintretens einer strafbaren Handlung diese Angelegenheit mit der Annusterung in Verbindung zu bringen, solch ein Wunsch der Gesetzgebung hätte, zur Tat geworden, eine schwerwiegende Beschränkung für Reederei und Kapitän bedeutet. Unter dem herrschenden Gesetze kam davon nicht die Rede sein. Das Seemannsamt kann wohl den Kapitän oder den Vertreter der Reederei bei der Annusterung auf die Unvollständigkeit seiner Mannschaft hinweisen, es kann aber nicht die Annusterung der ihm vorgestellten Schiffsmannschaft von dem Zugegensein aller erforderlichen Schiffsoffiziere abhängig machen oder sie nur dann

¹⁾ Vgl. Gesetz, betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, vom 16. Juni 1903, das erlassen ist auf Grund der Ermächtigung in § 4 SO.: Bekanntmachung, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, vom 16. Januar 1904 (RGBl. S. 3 ff.) mit den Änderungen vom 7. Januar 1909 und 21. Mai 1909 (RGBl. S. 247 u. 445); Bekanntmachung, betr. die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904 (RGBl. S. 163 ff.); Bekanntmachung, betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte, vom 7. Januar 1909 (RGBl. S. 210 ff.).

vornehmen, nachdem ihm besondere Sicherheit für die richtige Besetzung des Schiffes geboten ist³⁾. Für die eigentliche Schiffsmannschaft, die besondere Befähigungszeugnisse nicht vorzulegen hat, ist die Dienststellung in die Musterrolle einzutragen, die sich aus dem Heuervertrage ergibt. Die Annusterung kann nicht etwa dadurch in Frage gestellt werden, daß eine laut Seefahrtsbuch bisher als Matrose beschäftigte Person sich als Heizer verheuert hat. Hier ist es die Praxis, die die Verhältnisse zum Besten der Beteiligten regelt.

Gemäß § 13 Satz 3 muß bei jeder Annusterung innerhalb des Reichsgebiets das Seefahrtsbuch vorgelegt werden. Wer zum Schiffsdienste noch nicht zugelassen ist, oder ein verlorenes Seefahrtsbuch noch nicht erneuert erhalten hat, darf nicht angemustert werden. Es handelt sich dabei um ein aufschiebendes Hindernis, um so mehr, als die Bedingungen, die an die Ausfertigung eines Seefahrtsbuches geknüpft sind, wie gezeigt ist, leicht erfüllbar sind. Gerade bei der Annusterung erweist sich das Seefahrtsbuch als einen großen Vorteil für seinen Inhaber. Während er sonst die von ihm geforderten Nachweise von Fall zu Fall wiederum besonders einreichen müßte, ist das Seefahrtsbuch für die in ihm enthaltenen Angaben zumeist selbst Nachweis. § 10 SO. verbietet dem Seemannsamt die Annusterung eines Schiffsmanns, der laut seinem Seefahrtsbuche angemustert, aber nicht wieder abgemustert ist. Zur Feststellung des vom Gesetze geforderten Tatbestandes genügt dem Seemannsamt die Einsicht in das Seefahrtsbuch. Für das Seemannsamt kommt es lediglich darauf an, ob die Abmusterung stattgefunden hat, oder ob sie vorschriftsmäßig ersetzt ist. Irgendwelche privatrechtlichen Verhältnisse des Schiffsmanns zu dem Kapitän der voraufgehenden Fahrt oder einem andern Dienstherrn, insbesondere Vertragsbruch, Doppelverheuerungen, kommen nicht in Betracht. Einer besonderen Eintragung der Feststellung in die Musterrolle durch das Seemannsamt bedarf es nicht.

Das Seemannsamt darf nur solche Schiffleute annustern, die als tauglich für den betreffenden Dienst befunden sind. So ist es bestimmt in § 4 der Bekanntmachung des Bundesrats vom 1. Juli 1905, betr. die Untersuchung von Schiffleuten auf Tauglichkeit zum Schiffsdienste¹⁾. Die Schiffsoffiziere sind von dieser Beschränkung ausdrücklich ausgenommen (§ 10 *ibid.*). Sie findet keine Anwendung auf Reisen, die die Grenzen der kleinen Fahrt nicht überschreiten, und auf Hochseefischerfahrzeuge für Reisen in nordeuropäischen Gewässern (§ 1 *ibid.*). Der Kapitän hat, ebenso wie die Annusterung, die Untersuchung sowie eine

¹⁾ Anderer Ansicht v. König I S. 518.

²⁾ RGBL. S. 561 ff.

Bescheinigung des Ergebnisses, auf die das Seemannsamt sich stützen kann, herbeizuführen¹⁾. Über die Art der Untersuchung gibt das Gesetz genaue Anweisungen. Das Seemannsamt hat sich nach dem Untersuchungsergebnis zu richten. Dasselbe soll angeben, ob der Schiffsmann tauglich oder untauglich für den Schiffsdienst im allgemeinen, oder ob er nur für bestimmte Zweige des Schiffsdienstes tauglich ist. Danach hat das Seemannsamt über die Anmusterung des Schiffsmanns mit Rücksicht auf den Posten, für den er angeheuert ist, zu entscheiden. Personen unter 18 Jahren dürfen zum Dienste als Heizer oder Kohlenzieher nur ausnahmsweise und nur mit Zustimmung des untersuchenden Arztes angemustert werden (§ 5 *ibid.*). Das Alter des Schiffsmanns ergibt sich aus der Geburtsurkunde oder aus dem Seefahrtsbuche. Aus diesen Bestimmungen erhellt, daß das Seemannsamt als weiteren Ausweis die Untersuchungsbescheinigung über jeden Schiffsmann verlangen muß. Die Entscheidung, ob daraufhin der Schiffsmann anzumustern ist, ist nicht nach der individuellen Anschauung der den Willen des Seemannsamtes bildenden Personen zu treffen; sie ist durch das Untersuchungsergebnis²⁾ rechtlich gebunden. Nur bei jugendlichen Feuerleuten und Kohlentrimmern ist die Entscheidung, wenn der Arzt seine Zustimmung gegeben hat, frei³⁾. Die Untersuchungen müssen vor jeder Anmusterung wiederholt werden. Eine Eintragung des Ergebnisses in Musterrolle oder Seefahrtsbuch ist nicht angeordnet.

In Ergänzung der Seemannsordnung schreibt die Wehrordnung⁴⁾ vor, daß nur solche Schiffsleute angemustert werden dürfen, die dadurch nicht an der Erfüllung ihrer Militärpflichten gehindert werden. Das Seemannsamt hat zunächst aus dem Seefahrtsbuche festzustellen, ob der Schiffsmann sich bereits im militärpflichtigen Alter befindet oder nicht. Im letzteren Falle darf er nur bis zum Zeitpunkte des Eintritts in dieses Alter angemustert werden, darüber hinaus nur, solange als eine ausdrückliche Bescheinigung der Ersatzkommission dieses gestattet (§ 107

¹⁾ Der Reeder hat auch die Kosten dieser ihm aufgebürdeten öffentlich-rechtlichen Verpflichtung zu tragen.

²⁾ Das vom Arzte, in außerdeutschen Häfen ausnahmsweise vom Kapitän, tunlichst im Beisein eines Beamten des Seemannsamtes festzustellen ist (§ 2 *ibid.*).

³⁾ Die Frage, ob ein genügendes Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen vorhanden ist, ist für die Anmusterung ohne Bedeutung. Ihre Bejahung ist die Vorbedingung für die Qualifikation als Stenermann. Ferner sind gemäß § 7 der Bekanntmachung vom 1. Juli 1905 die zum Decksdienste bestimmten Schiffsleute vor der ersten Anmusterung auf ihr Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen zu untersuchen. Das Ergebnis hat aber lediglich Einfluß auf die Maßnahmen des Kapitäns.

⁴⁾ Die Anlage 4 zu § 106 WehrO. gibt eine Zusammenstellung derjenigen Bestimmungen, die in bezug auf die Militärverhältnisse Anzumusternder (vgl. §§ 7 u. 133 n. SO.) zu beachten sind.

Nr. 2 WehrO.). Steht der Anzumusternde im militärpflichtigen Alter, so muß er nachweisen, daß er entweder zurückgestellt ist oder seiner Militärpflicht genügt hat, oder daß seiner Annusterung auf eine bestimmte Zeit kein gesetzliches Hindernis im Wege steht. Solcher Nachweis wird durch verschiedene genau vorgeschriebene Scheine und Bescheinigungen erbracht (§§ 29, 33 Nr. 9, 108 Nr. 4, 111 Nr. 10 WehrO.). Ergibt sich für das Seemannsamt, daß der Schiffsmann durch seine Militärpflicht irgendwie für die in Frage kommende Zeit gebunden ist, so darf es ihn nicht annustern.

Heuervertrag.

Die bisher behandelten Gegenstände der Annusterungsverhandlung bezogen sich auf das Schiff und dessen Besatzung. Nachdem das Seemannsamt festgestellt hat, daß hier keine Hinderungsgründe für die Annusterung vorliegen, so hat es den Inhalt des Heuervertrages zu prüfen, der gemäß § 13 SO. vor ihm zu verlautbaren ist. Wie oben erörtert, haben die Parteien des Heuervertrages seinen Inhalt übereinstimmend vor dem Seemannsamte zu erklären. Und zwar ist er so zu erklären, wie er bei der Verhandlung besteht, unter Berücksichtigung der Abänderungen, die vielleicht seit dem Abschlusse vorgenommen sind. Solche sind um so eher möglich, als ja gemäß § 27 SO. die Schriftform für den Heuervertrag nicht vorgeschrieben ist und nur gewisse, ebenfalls noch abänderbare Hauptpunkte im Heuerschein festgelegt werden müssen. Daß die Parteien den wahren Vertragsinhalt wiedergeben, ist sichergestellt durch die Strafbestimmungen der §§ 107 Nr. 1 und 114 Nr. 4 SO. Die Verlautbarung des Vertrages soll hauptsächlich dem Schutze der Angeheuerten dienen, indem das Seemannsamt von vornherein Gelegenheit erhält, Verstöße gegen die Seemannsordnung in den Vertragsbestimmungen zu verhindern. Das Seemannsamt hat deshalb gemäß § 14 Abs. 2 solche Abreden, die nach § 1 Abs. 2 SO. — die Vorschriften der Seemannsordnung sind der Abänderung durch Vertrag entzogen, soweit nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist — unzulässig sind, aus dem Vertrage zu eliminieren. Auch hier ist der Kreis der Befugnisse zum Eingreifen fest umgrenzt. Das Seemannsamt darf seine Weigerung zur Annusterung nur auf Gesetzesverletzung stützen. Seine individuelle Anschauung, namentlich über solche Punkte, in deren Regelung die Seemannsordnung nicht eingegriffen hat, kommt nicht in Betracht. Wird eine Abrede vom Seemannsamte beanstandet, so sind die Parteien sofort in der Lage, eine andere zu treffen oder die gerügte wegzulassen. Damit findet der Heuervertrag durch öffentlich-rechtliche Betätigung seine endgültige Gestalt. Darüber und insbesondere über das Verhältnis der öffentlich-rechtlichen Annusterung zum privatrechtlichen Heuervertrage werden später noch nähere Angaben zu machen sein. Die schriftliche Fixierung in der Musterrolle bei der Hauptannusterung nach § 14 Abs. 2

SO. in Übereinstimmung mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Musterrollenformulare findet derart statt, daß der mit der gesamten Schiffsmannschaft vereinbarte Vertragsinhalt vorweg aufgenommen wird, und daß sich daran die besonderen Abreden mit einzelnen Schiff sleuten anschließen. Während grundsätzlich alle Verabredungen vollständig aufgenommen werden müssen, kann die Eintragung der Abreden mit Schiffsoffizieren auf die Wiedergabe des wesentlichen Inhalts beschränkt werden.

Die vom Seemannsamte vor dem Abmusterungsakte zu prüfenden Voraussetzungen sind vom Gesetze erheblich einfacher gestaltet. Die Berechtigung dazu wird klar durch die Überlegung, daß das vom Staate zu berücksichtigende Schutzbedürfnis hier nicht entfernt so groß ist wie bei der Anmusterung. Der ursprüngliche Hauptzweck der Abmusterung bestand darin, daß man durch sie und die Bestimmung, daß nur abgemusterte Schiff sleute im Reichsgebiete wieder angemustert werden sollten, den Doppelverheuerungen Einhalt gebot. Gleichzeitig bot sich auch eine den Beteiligten in gleicher Weise günstige Kontrollgelegenheit, wodurch insbesondere dem Schiffsmanne die Erledigung seiner Ansprüche gewährleistet werden konnte. Hier sind nicht die Möglichkeiten zu erwähnen, die sich für Kapitän und Schiffsmann bei Gelegenheit der Abmusterungsverhandlung zur Geltendmachung ihrer Rechte namentlich gemäß §§ 128 ff. SO. ergeben. Hier ist nur das auszuführen, was das Seemannsamt vor der Vornahme des Abmusterungsaktes von Amts wegen zu berücksichtigen hat.

Die Voraussetzungen der Abmusterung.

Gemäß § 18 SO. haben Kapitän und Schiffsmann die Beendigung des Dienstverhältnisses, das zwischen ihnen bestanden hat, vor dem Seemannsamte zu verlautbaren. Das Seemannsamt muß sich demnach davon überzeugen, ob die vor ihm erschienenen Personen mit denen identisch sind, denen gegenüber die Anmusterung bewirkt ist. Die Legitimation erfolgt durch die Vorlage der Musterrolle, die gemäß § 24 SO. dem abmusternden Seemannsamte einzureichen ist. Kann die Musterrolle nicht vorgelegt werden, so kann die Ausweisung durch die Vorlage der Seefahrtsbücher erfolgen, die, wie aus §§ 22 und 7 SO. hervorgeht, auch bei der Abmusterung im Reichsgebiete vorgelegt werden müssen. Doch versagt dieses Mittel, wenn im Auslande die Eintragung der Anmusterung in das Seefahrtsbuch unterblieben ist.

Gemäß § 46 SO. muß die Auszahlung des dem Schiffsmanne bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehenden Heuer Guthabens vor dem abmusternden Seemannsamte¹⁾ oder durch dessen Vermittlung geschehen und von diesem in der Abmusterungsverhandlung besecheinigt

¹⁾ § 46 SO. setzt hier hinzu: „soweit nicht im Auslande die dortigen Gesetze eine andere Behörde bestimmen.“

werden¹⁾. Die Abmusterungsverhandlung geht naturgemäß dem Abmusterungsakte voraus. Da nun in der Verhandlung das tatsächliche Geschehnis bescheinigt werden muß, so ist zu schließen, daß der Abmusterungsakt nicht eher erfolgen kann, als bis die Heuerforderung dem Schiffsmanne tatsächlich ausgezahlt ist. Das Seemannsamt muß deshalb darauf hinwirken, daß die Auszahlung erfolgt und die Abmusterung so lange verweigern, bis die Schuld getilgt ist. Ist die Auszahlung der Vorschrift des § 46 SO. zuwider bereits vor der Abmusterungsverhandlung bewirkt, so hat sich der Kapitän gemäß § 114, Nr. 7 strafbar gemacht. Das Seemannsamt muß dann dem Tatbestande entsprechend bescheinigen. Ein Grund zur Verweigerung der Abmusterung liegt nicht vor. Denn eine doppelte Auszahlung kann nicht verlangt werden. Um etwaige Härten zu vermeiden, bestimmt § 46 Abs. 2 SO., daß von der Mitwirkung des Seemannsamtes abgesehen werden darf, wenn sie ohne Verzögerung der Reise nicht herbeigeführt werden kann. Liegt diese Voraussetzung erweislich vor, so kann der Kapitän straflos bleiben, wenn die Auszahlung bei der Abmusterungsverhandlung unterbleibt, und das Seemannsamt ist in der Lage, die Abmusterung vorzunehmen, auch wenn die Auszahlung noch nicht erfolgt ist.

Aus § 18 SO. geht hervor, daß das Dienstverhältnis vor der Abmusterung tatsächlich beendet sein muß. Das Seemannsamt muß also im Zweifel in der Lage sein, nachzuprüfen, ob die Beendigung wirklich erfolgt ist. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Kapitän und Schiffsmann darüber hat das Seemannsamt zunächst nach § 129 SO. unter Berücksichtigung der §§ 66 ff. SO. zu entscheiden. Die Abmusterung richtet sich dann nach dem Ausfalle der Entscheidung. In § 83 SO. ist der Fall vorgesehen, daß das Dienstverhältnis nicht beendet werden kann, auch wenn beide Heuervertragsparteien die Aufhebung verlangen. Danach darf ein Kapitän einen Schiffsmann außerhalb des Reichsgebietes nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Wird diese Genehmigung nicht erteilt, so läuft der Dienstvertrag weiter, wie er auch nach § 67 SO. gegen den Willen des Schiffsmanns weiterläuft. Diese unfreiwillige Bindung der Parteien an den Heuervertrag bleibt bestehen, bis ein Hafen des Reichsgebiets erreicht ist, oder ein Seemannsamt seine Genehmigung erteilt hat. Dann erst kann das Seemannsamt die Abmusterung vornehmen.

¹⁾ Während das Gesetz als Protokoll der Anmusterungsverhandlung die Musterrolle ansieht, fehlen Bestimmungen darüber, wie die Abmusterungsverhandlung auszufertigen ist, und in welcher Form Bescheinigungen, wie die hier im Gesetze erwähnten, vorzunehmen sind. Die Regelung ist demnach den Bundesstaaten bzw. den Behörden überlassen. Preußen hat als Anl. C zu seiner Dienstanweisung den Wortlaut des Abmusterungsprotokolls formulärmäßig festgestellt. Darin findet sich auch eine Bescheinigung über die Auszahlung des Heuerguthabens vorgesehen; vgl. auch v. König I S. 735f.

Vor der Abmusterung hat der Kapitän die ihm auferlegte Eintragung in das Seefahrtsbuch zu machen. Die Unterschrift darunter hat das Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung stattfindet, zu beglaubigen. Die Beglaubigung ist also eine Verpflichtung des Seemannsamtes, die in der Abmusterungsverhandlung erfüllt werden muß, und die die Eintragung des Kapitäns zur Voraussetzung hat. Da der Abmusterungsakt der Abschluß der Verhandlung ist und nicht eher erfolgen darf, bis dem Gesetze sowohl von der Behörde wie vom Untertanen Genüge geschehen ist, so muß das Seemannsamt die Eintragung der Bescheinigung durch den Kapitän verlangen, bevor es die Abmusterung vornehmen kann.

Bei dieser Besprechung der Musterungsverhandlungen ist der von der Seemannsordnung als der gewöhnliche angesehene Fall zugrunde gelegt, daß der Kapitän vor Beginn der Reise oder der im Heuervertrage festgelegten Zeit bzw. nach Beendigung des Dienstverhältnisses seine gesamte Schiffsmannschaft an- bzw. abmustern läßt. Ein Ausnahmefall ist schon erwähnt worden. Werden nach der Hauptmusterung noch weitere Dienstkräfte, die vielleicht nicht rechtzeitig zur Verfügung standen, benötigt, so muß der Kapitän diese besonders annustern lassen. Man spricht hier von einer „Nachmusterung“. Sie kann noch im Heimatshafen zwischen Hauptmusterung und Ausreise und überall in den Anliegehäfen geschehen, in denen Ersatzheuerungen notwendig werden, muß aber jedenfalls vor dem ersten Inseegehen des Angeheuernten erfolgen (§ 13 SO.). Bei der Abmusterung macht es keinen Unterschied, ob alle Schiffsleute zugleich oder nur einer allein abgemustert wird, da die Eintragung des Abmusterungsvermerks in die Musterrolle und das Seefahrtsbuch eine entsprechend gleiche ist. In allen Fällen muß der Kapitän die Musterung veranlassen. Ein Unterlassen macht ihn strafbar (§ 114 Nr. 3 SO.), es sei denn, daß die Voraussetzungen der vom Gesetze vorgesehenen sogenannten „nachträglichen“ Musterung vorliegen (§§ 13, 25 SO.), die sowohl An- wie Abmusterung sein kann: Wenn eine Haupt- oder Nachmusterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist, so hat der Kapitän die Gründe in das Schiffstagebuch einzutragen und die Musterung nachzuholen, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann. Das Seemannsamt hat auf jeden Fall die Musterung vorzunehmen und dann zu entscheiden, ob der Kapitän sich strafbar gemacht hat. Nachmusterung wie nachträgliche Musterung sind richtige Musterungen nur unter von der Norm abweichenden Umständen, die beide gemeinsam haben, daß eine Musterrolle bereits vorhanden ist, ebenso wie bei der Abmusterung. Dadurch ist die Musterungsverhandlung sehr vereinfacht, da sie sich nur auf die persönlichen Verhältnisse des Schiffsmanns und den Inhalt des Heuervertrages bzw. auf seine Beendigung zu erstrecken hat. Die geschehenen Musterungen werden in die Musterrolle nachgetragen. Von dem Inhalte

*Besondere
Musterungsfälle.*

des Henervertrages brauchen nur die etwaigen von den der übrigen abweichenden Abreden eingetragen zu werden. Ist eine nachträgliche Musterung nicht möglich, weil die Anwesenheit des Betreffenden bei der Musterungsverhandlung nicht zu erreichen ist, so hat der Kapitän den Sachverhalt anzuzeigen und das Seemannsamt einen Vermerk in die Musterrolle einzutragen.

*Die Formen des
Musterungsaktes.*

Nachdem die Voraussetzungen der Musterung erörtert sind und vor einer Untersuchung des Musterungsaktes selbst und seiner Rechtsnatur, erweist es sich als erforderlich, die Formen ins Auge zu fassen, in denen sich der Akt nach den gesetzlichen Vorschriften äußert. Bei dieser Gelegenheit werden auch die Bestimmungen über die Musterrolle zusammenzufassen sein. Die Musterrolle ist der schriftliche Ausdruck der Willenserklärung des Seemannsamtes, daß die darin aufgezählten Schiffsleute angemustert sein sollen. Sie ist also Willenserklärung, und weil diese schriftlich ist, zugleich Urkunde, genau wie das Seefahrtsbuch. Und was für die erste Ausfertigung im ganzen, gilt für jeden vom Gesetze in den §§ 15, 22, 25 SO. vorgeschriebenen Vermerk über die An- und Abmusterungen, die in die Zeit fallen, für die die Musterrolle ausgefertigt ist. Mit der Ausfertigung der Musterrolle und den Eintragungen des Musterungsvermerkes vollzieht das Seemannsamt seinen Musterungsakt und macht ihn, worauf schon oben hingewiesen wurde, gleichzeitig erkennbar. Aber die Musterrolle ist mehr. Sie ist gemäß § 14 gleichzeitig die Ausfertigung der Musterungsverhandlung. Sie bescheinigt also auch das Vorliegen der vom Gesetze für die Anmusterung geforderten Voraussetzungen. Dadurch wird sie ein wichtiges Legitimationsmittel in der Hand des Kapitäns für die ganze Mannschaft, wie jeder Schiffsmann ein ähnliches Legitimationsmittel in seinem Seefahrtsbuche besitzt. Um dieses Mittel möglichst beweiskräftig zu erhalten, hat die Seemannsordnung es durch besondere Kautelen geschützt. Eintragungen dürfen nur vom Seemannsamte vorgenommen werden. Die Musterrolle hat keinen weiteren Inhalt als die Anmusterungsverhandlung und die Musterungsvermerke. Sie muß sich während der Reise an Bord befinden, ist aber auf Erfordern jedem Seemannsamte vorzulegen (§ 14 Abs. 4 SO.). Der Kapitän ist deshalb, nachdem er die Musterrolle nach Bezahlung (§ 26 SO.) eingehändig erhalten hat, zu besonderer Sorgfalt bei ihrer Verwahrung verpflichtet. Die Bestimmung des § 23 SO. will der größeren Übersichtlichkeit der für längere Zeit im Gebrauche befindlichen Musterrollen dienen. Es heißt da, daß, wenn seit der Ausfertigung der Musterrolle mindestens 2 Jahre verflossen sind, dem Kapitän auf seinen Antrag vom Seemannsamte ein dem gegenwärtigen Bestande der Schiffsmannschaft entsprechender beglaubigter Auszug aus der Musterrolle zu erteilen ist, der fernerhin als Musterrolle zu benutzen ist. Nach Ablauf der Reise

oder Zeit, für die die Musterrolle ausgefertigt ist, muß sie oder der Auszug an das abmusternde Seemannsamt zurückgegeben werden. In früheren Zeiten — und in einigen Ländern noch heute — spielte die Musterrolle bei der Frage nach der Nationalität eine Rolle, namentlich dann, wenn sich die Nationalität der Schiffe nach der Nationalität der Besatzung richtete. Sie war deshalb namentlich in Kriegszeiten für den Schiffer von größter Wichtigkeit. Heute richtet sich die Frage der Schiffsnationalität zumeist nach anderen Bedingungen; die deutsche Musterrolle enthält nicht einmal einen Vermerk über die Nationalität der Schiffsleute.

Das beiderseitige Handeln der Vertragsparteien und des Seemannsamtes während der Musterungsverhandlung endigt mit einem entscheidenden abschließenden Handeln des Seemannsamtes. Es mustert den Schiffsmann an bzw. ab, oder es weigert sich, diese Handlung vorzunehmen. Das Zeitwort an- bzw. abmustern wird in der Seemannsordnung stets nur von diesem Verwaltungsakte gebraucht. Nichts liegt darum näher, als diesen Akt als Musterung zu bezeichnen. Wir haben oben gesehen, daß das Resultat der Musterungsverhandlung nur sein kann, daß die vom Seemannsamte vorzunehmenden Prüfungen positiv oder negativ ausfallen. Bei positivem Resultate nimmt das Seemannsamt die Musterung vor. Danach wäre die Anmusterung die behördliche Feststellung, daß gegen den Dienst des Schiffsmannes auf dem bezeichneten Schiffe unter dem verlautbarten Heuervertrage gesetzliche Hindernisse nicht bestehen, und die Abmusterung die Feststellung, daß solche gegen die Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorhanden sind. Eine Durchsicht der Seemannsordnung überzeugt uns in der Tat davon¹⁾, daß mit der Musterung zumeist eine einmalige Handlung des Seemannsamtes, und zwar die die Musterungsverhandlung im positiven Sinne abschließende gemeint ist. Das ist die ursprüngliche, aber nicht die einzige Bedeutung des Wortes Musterung, und wir selbst haben es nicht nur in diesem Sinne bisher gebraucht. Es bezeichnet nicht allein den Schlußakt, sondern auch die vorhergehende Verhandlung. Dann steht Musterung einfach = Musterungsverhandlung. So muß das Wort in der Seemannsordnung überall da verstanden werden, wo von ihm als von etwas Andauerndem gesprochen wird²⁾. Die Erkenntnis, daß das Wort „Musterung“ in übertragender Bedeutung von dem ganzen dem eigentlichen Verwaltungsakte vorhergehenden Verfahren gebraucht wird, wird bestätigt durch die bisher nicht zu deutenden Sätze in §§ 13 Satz 1, 18 Satz 1 SO., die nunmehr ihren Sinn erhalten. Die Musterung im Sinne von Musterungsverhandlung besteht tatsächlich außer in anderen

*Begriff
der Musterung.*

¹⁾ Vgl. namentlich § 27 SO., wo von dem Vollzuge der Anmusterung die Rede ist.

²⁾ Z. B. §§ 43, 46, 74 SO. „bei der Musterung“.

in der Seemannsordnung aufgeführten Punkten in der Verlautbarung des Heuervertrages bzw. der Beendigung des Dienstverhältnisses. Die Überflüssigkeit dieses aus Versehen stehengebliebenen Satzes ist nach wie vor festzustellen. Er kann nun aber nicht mehr gegen die hier vertretene Auffassung geltend gemacht werden.

*Rechtsnatur
der Musterung.*

Wenn im folgenden die rechtliche Natur der Musterung erörtert wird, so wird darunter der eben gekennzeichnete Verwaltungsakt verstanden, wobei aber im Auge zu behalten ist, daß das Wort in übertragender Bedeutung auch die Musterungsverhandlung bezeichnet.

Die Musterung ist oben als eine behördliche Feststellung definiert worden. Solch ein staatlicher Akt bringt den Beteiligten oft eine Verstärkung oder Schwächung ihrer öffentlich-rechtlichen Stellung¹⁾ oder doch eine Veränderung ihrer Rechtslage. Dabei ist nach der Einwirkung der Musterung auf das Verhältnis von Kapitän und Schiffsmannschaft zum Staate zu fragen. Zu diesem Zwecke vergegenwärtige man sich das Verhältnis beider vor der Anmusterung. Das Gesetz gebietet dem Kapitän, die Schifffahrt nur mit angemusterten Schiffsteuten zu betreiben. Eine Übertretung dieses Gebotes setzt ihn der Strafverfolgung und deshalb unter Umständen einer Behinderung seines Berufes aus. In anderer Weise sind der Gewerbefreiheit keine Schranken gezogen, insbesondere fällt eine nicht veranlaßte Anmusterung den Schiffsteuten nicht zur Last. In Erfüllung des genannten Verbotes erwachsen dem Kapitän und hierbei auch der Schiffsmannschaft eine Reihe von Verpflichtungen, so zunächst dem Kapitän die öffentlich-rechtliche Pflicht, die Anmusterung des Schiffsmanns zu veranlassen. Die Erfüllung dieser Pflicht sichert ihm die einer andern, die vom Seemannsamt ausgestellte Musterrolle während der Reise an Bord zu haben. Diesen Pflichten des Kapitäns steht die des Seemannsamtes zur Vornahme der Anmusterung durch Ausfertigung der Musterrolle gegenüber. Versagt hier das Seemannsamt, so liegt die Verletzung einer Rechtsnorm vor. Die Musterungsverhandlung legt den beteiligten Vertragsparteien, wie gezeigt ist, weitere Verpflichtungen auf. Ihre Nichterfüllung zieht aber lediglich den Nichtvollzug des Musterungsaktes nach sich. Nur die Nichtstellung zur Musterungsverhandlung kann durch eine Ordnungsstrafe geahndet werden. Kapitän sowohl wie Schiffsmann können während der Musterungsverhandlungen jederzeit erklären, daß sie für sich auf die Vornahme des Musterungsaktes verzichteten, ohne daß ihre Stellung zum Staate irgendwie dadurch geändert würde. Dem die Voraussetzungen des Musterungsgebotes können von dem Betroffenen jederzeit aufgehoben werden. Wie sich in solchem Falle die privat-

¹⁾ Jedes Leistungsurteil enthält eine Feststellung und erzeugt gleichzeitig den öffentlich-rechtlichen Vollstreckungsanspruch; vgl. Hellwig, ZPO, II S. 39.

rechtlichen Verhältnisse gestalten, ist eine Frage ganz für sich. Irgend eine andere Bindung der Betroffenen vor der Musterung als durch die Strafnorm besteht also nicht. Rechtsbeziehungen besonderer Art sind nicht zu erkennen. Was von der Anmusterung gilt, gilt in höherem Maße von der Abmusterung. Sie könnte höchstens die durch die Anmusterung geschaffene besondere öffentliche Rechtslage wieder aufheben. Da aber eine solche nicht besteht, so kann von einer Aufhebung nicht die Rede sein. Die Nichtbefolgung der öffentlich-rechtlichen Pflicht zur Vornahme der Abmusterung hat ebenfalls nur Strafbarkeit und für den Schiffsmann weiter zur Folge, daß seiner Anmusterung im Inlande von nun an Hindernisse im Wege stehen.

Die Rechtslage der an der Musterung Beteiligten im Verhältnisse zum Staate hat sich also durch den Verwaltungsakt nicht geändert; es sind weder Rechte noch Rechtsverhältnisse geschaffen oder vernichtet worden. Demnach erscheint die Musterung auch ihrer juristischen Natur nach als eine Feststellung. Was festgestellt wird, hat sich oben bei Ableitung des Begriffes ergeben: das Nichtbestehen gesetzlicher Hindernisse gegen den Dienst des Schiffsmannes auf dem in Frage kommenden Schiffe bzw. gegen die Beendigung des Dienstverhältnisses. Das Seemannsamt stellt zunächst die im einzelnen Falle vorhandenen tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen fest, ohne auf ihre Gestaltung einen bestimmenden Einfluß zu haben. Darauf prüft es, ob diese Grundlagen den gesetzlichen Vorschriften über die Voraussetzungen der Musterung entsprechen, und stellt dann in einem staatlichen Hoheitsakte das Ergebnis fest. Das positive Resultat ist die Musterung. Die Tätigkeit des Seemannsamtes ist dieselbe wie die des Richters: eine logische Denkoporation, deren Schluß sich in einer staatlichen Willenserklärung äußert¹⁾; der Schiffsmann wird an- bzw. abgemustert. Die Feststellung ist ein lediglich durch das Gesetz bedingter, unter Ausschluß individueller Anschauungen ergehender Verwaltungsakt, eine Entscheidung im üblichen Sinne²⁾, eine rechtsbestimmende Verfügung, wenn man bei einer Entscheidung an das Vorhandensein zweier einander entgegengesetzter Behauptungen denken muß³⁾. Die Feststellung erfolgt gegenüber dem Kapitän, der sie auf Grund des gesetzlichen Gebotes veranlassen mußte, mit Wirkung gegen alle Beteiligten.

Gelangt das Seemannsamt auf Grund seiner Prüfung zu dem Ergebnisse, daß ein Schiffsmann nicht an- bzw. abgemustert werden darf, so kann die Feststellung nicht erfolgen, und die Musterung unterbleibt⁴⁾. Es

¹⁾ Vgl. Kormann, System S. 73.

²⁾ Fleiner S. 167.

³⁾ Kormann a. a. O. S. 66.

⁴⁾ Ob diese Weigerung ebenfalls ein Verwaltungsakt ist, der sich lediglich durch ein Nichthandeln äußert, soll dahingestellt bleiben. Dafür Kormann, System S. 63 ff.

ergeht nicht etwa ein besonderes Verbot, daß der Schiffsmann zum Schiffsdienste nicht verwendet werden darf. Die Beteiligten stehen sich untereinander wie dem Staate gegenüber in öffentlich-rechtlicher Beziehung so gegenüber, als wenn eine Musterungsverhandlung überhaupt nicht stattgefunden hätte. Sind die Mängel behoben, so kann sofort von neuem die Musterung veranlaßt werden.

Rechtsschutz.

Die auf die Musterung bezüglichen Normen öffentlichen Rechts sind in den vorliegenden Ausführungen besprochen worden. Dazu gehörten auch diejenigen, die die Verletzung der in Frage kommenden Vorschriften durch die Untertanen unter Strafe stellen. Das Gesetz legt aber, wie dargetan ist, auch dem in dem hier behandelten Rechtsgebiete wirksamen Staatsorgan, dem Seemannsamt, Pflichten auf. Hier sind die Schutzmaßregeln zu besprechen, die das Recht selbst zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Rechtsordnung gegeben hat, soweit sie für das hier behandelte Gebiet von Bedeutung sind. Es handelt sich um die Frage der Rechtsmittel bei verweigerter oder zu Unrecht vollzogener Musterung. Da gemäß § 5 SO. die Musterungen im Inlande Verwaltungsakte von Landesbehörden sind, so kommen hierfür die landesrechtlichen Vorschriften in Frage. Dagegen entscheidet das Reichsrecht bei den Musterungen im Auslande. Auf den durch gesetzliches Gebot veranlaßten Antrag des Kapitäns auf Anmusterung seiner Schiffsmannschaft muß das Seemannsamt, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen, den Musterungsakt vollziehen und die Musterrolle dem Kapitän aushändigen oder den Musterungsvermerk eintragen. Trotz dieses Gebotes haben sowohl Kapitän wie Schiffsmann ein erhebliches rechtliches *Interesse* daran, daß diese gesetzlichen Bestimmungen ordnungsmäßig vollzogen werden. Verweigerung der Musterungsverhandlungen wie ihr zu Unrecht erfolgter negativer Ausfall kann Kapitän und Schiffsmann in gleicher Weise beschweren. Eine vergeblich veranlaßte Anmusterungsverhandlung würde den Kapitän, der daraufhin die Reise mit nichtangemusterten Leuten antritt, straflos machen. Aber er geht dadurch der privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Vorteile verlustig, die ihm die Anmusterung gewährt. Auch der Schiffsmann hat an der ihm allerdings aufoktroierten Anmusterung ein erhebliches Interesse. Ihr ordnungsmäßiger Vollzug soll ihn vor gesetzwidrigen Vertragsvereinbarungen schützen. Außerdem verleiht das Gesetz ihm mit der Anmusterung ebenfalls besondere Vorteile (vgl. z. B. § 58 SO.). Das rechtliche Interesse beider Parteien des Heuervertrages an dem gesetzmäßigen Handeln des Seemannsamtes wird erst verletzt durch ein Nichthandeln oder rechtswidriges Handeln des Seemannsamtes. Erst in diesem Augenblicke steht ihnen das reichsrechtlich wie landesrechtlich regelmäßig gegebene subjektive öffentliche Recht auf Beschwerde¹⁾ zu, und

¹⁾ Vgl. Fleiner S. 208 ff.

wo die Landesgesetzgebung es zuläßt, kann der Verwaltungsrechtsweg beschritten werden. Eine andere Frage ist es, ob den Parteien von vornherein ein subjektives öffentliches Recht auf Vollzug der Anmusterung durch Ausfertigung der Musterrolle zusteht. Das ist beim Schiffsmann von vornherein zu verneinen. Er hat keinen Einfluß auf die Bewirkung der Anmusterung, sondern nur zu gehorchen. Er hat keine Macht über die Staatsgewalt und vermag die Normen des öffentlichen Rechts nicht von sich aus in Bewegung zu setzen. Aber auch dem Kapitän ist kein solches Recht zuzusprechen. Ein Recht muß dem Träger immer die Möglichkeit geben, es auszuüben oder nicht auszuüben. Ist die Möglichkeit nicht gegeben, weil das vermeintliche Recht eine Pflicht ist, die erfüllt werden *muß*, so fällt damit der Rechtscharakter fort: es wird nichts dadurch geändert, daß der Kapitän den ersten Schritt zur Herbeiführung der Musterung unternimmt. Die Anmusterung und Ausfertigung der Musterrolle ist eine Reflexwirkung des das Seemannsamt anweisenden Polizeibefehls¹⁾.

Hiermit ist die Betrachtung der Musterung als einer Aufgabe des Seemannsamtes erschöpft. Die Arbeit würde aber nicht vollständig erscheinen, wenn nicht am Schlusse der Versuch gemacht würde, die Anmusterung zum Heuervertrage in die richtige Beziehung zu setzen. Dem gerade hier zeigt sich mangels klarer Erkenntnis der Anmusterung in der Literatur eine Verwirrung der Begriffe.

*Anmusterung und
Heuervertrag.*

Die Anmusterung ist eine Institution des öffentlichen Rechts. Um sie als solche dem Verständnisse möglichst nahezubringen, sind alle auf die Anmusterung bezüglichen zivilrechtlichen Fragen fortgelassen worden. Das war um so wichtiger, als bisher bei diesem Gegenstande öffentliches und privates Recht nicht genügend auseinander gehalten ist. Um aber die rechtliche Bedeutung der Anmusterung klarzustellen und um die Kontraste von privatem und öffentlichem Rechte möglichst gegeneinander wirken zu lassen, muß der Verwaltungsakt in die privaten Rechtsbeziehungen der Parteien des Heuervertrages hineingestellt werden.

Die Schließung des Heuervertrages ist eine völlig private Angelegenheit der Parteien. Er ist an keine Form gebunden. Die Seemannsordnung schreibt vor, daß er spätestens²⁾ bei der Anmusterungsverhandlung perfekt geworden sein muß³⁾. Denn eher kann die Anmusterung nicht vollzogen werden. Bei der Anheuerung ist dem Schiffsmann vom Kapitän der Heuerschein zu übergeben, der lediglich als Beweismerkmal dient. Die Gültigkeit des Heuervertrages ist weder von der Übergabe

¹⁾ Vgl. Fleiner S. 157 ff.; Jellinek, System S. 67 ff.

²⁾ Muß der Schiffsmann vorerst noch zum Schiffsdienste zugelassen werden, so muß der Heuervertrag bereits vor der Stellung des Antrages auf Zulassung geschlossen sein.

³⁾ Anderer Ansicht ist allein Böldeker.

des Heuerscheins noch von seinem Inhalte abhängig¹⁾. Nach privatrechtlichen Grundsätzen kann jederzeit die Anflösung und Abänderung des Vertrages erfolgen. Beide Parteien haben das zur Erfüllung des Vertrages ihrerseits Erforderliche zu tun. Dazu gehört auch die Übernahme der ihnen als Staatsuntertanen auferlegten öffentlich-rechtlichen Pflichten vor oder bei der Vertragserfüllung. Beide Parteien haben bei der Anmusterung mitzuwirken. Dazu sind sie sich untereinander auch zivilrechtlich verpflichtet²⁾. Beide Parteien können also theoretisch— denn praktisch wird es dazu nicht kommen— Zivilklage erheben auf Vornahme der zur Herbeiführung der Anmusterung erforderlichen Handlungen. Die Vollstreckung des Urteils würde nur nach § 888 ZPO. erfolgen können.

Der Inhalt des Heuervertrages wird bei der Anmusterungsverhandlung verlaublich. Er kann vom Seemannsamte beanstandet und die Anmusterung verweigert werden. Das darf aber nur geschehen, wenn der Vertrag gegen Normen der Seemannsordnung verstößt. Ein solcher Vertrag ist gemäß § 134 BGB. nichtig. Privatrechtliche Ansprüche zwischen den Parteien bestehen also regelnäßig nicht mehr, wenn das Seemannsamt wegen eines ungesetzlichen Heuervertrages die Anmusterung verweigert. Natürlich können die Parteien während der Anmusterungsverhandlung die gerügte Vertragsbestimmung abändern und das Ergebnis wiederum verlaublich.

Dadurch, daß die Musterrolle die Bestimmungen des Heuervertrages, wie sie bei der Anmusterungsverhandlung bestanden, enthält, schafft sie Beweis auch für die privatrechtlichen Verhältnisse der Vertragsparteien. Der Gegenbeweis, daß etwas anderes, als verlaublich, vereinbart ist, ist natürlich ebenso möglich wie gegen einen schriftlich niedergelegten Vertrag. Jedoch machen sich die Parteien, die einen wahrheitswidrigen Vertragsinhalt verlaublich haben, strafbar. Dadurch erscheint die Beweiskraft der Musterrolle verstärkt.

Die Verlaublichung des Heuervertrages soll hauptsächlich die wirtschaftlich schwächere Seite schützen. Eine Änderung des Vertrages nach der Anmusterung kann ohne den Willen des Schiffsmannes nicht vorgenommen werden, die Vertragsfreiheit bleibt aber im übrigen aufrecht erhalten. Die Parteien können deshalb auch nach der Anmusterung jederzeit ihren Vertrag abändern und aufheben.

Das Rechtsinstitut der Anmusterung an sich, deren Vollzug eine gewerbepolizeiliche Aufgabe des Seemannsamtes darstellt, hat nunmehr, nachdem es nach voraufgehender losgelöster Betrachtung in Verbindung mit dem privatrechtlichen Heuervertrag gesetzt ist, seine vollständige Beurteilung gefunden. Damit ist seine juristische Bedeutung nicht erschöpft.

¹⁾ L. Perels, Ann. 1a zu § 27.

²⁾ So auch Pappenheim, Seerecht S. 447.

Sie kommt zum Ausdruck besonders in den öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen, an die Annusterung anknüpfenden Bestimmungen. Sie zu schildern, geht über den Rahmen dieser Arbeit hinaus. Soweit eine *polizeiliche* Handlung des Seemannsamtes von einer vorausgehenden Annusterung abhängig gemacht ist, ist sie an anderer Stelle behandelt worden. Überdies ist die an ihren privatrechtlichen Folgen gemessene Bedeutung der Annusterung, aber nur diese, in der seerechtlichen Literatur zur Genüge beleuchtet worden.

Eingegangen am 4. November 1913.