



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## Zur Rechtsgeschichte der Territorialgewässer

**Rörig, Fritz**

**Berlin, 1949**

Text

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-71084](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-71084)

In den Jahren 1925—1928 schwebte vor dem Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich zu Leipzig eine Streitsache des Landes Lübeck gegen das Land Mecklenburg über die Gebiets-  
hoheit und das Fischereirecht an der Wasserfläche vor dem Ausfluß der Trave, insbesondere  
am mecklenburgischen Ufer entlang bis zur Mündung eines Baches, der Harkenbeck. In  
ihr hat der Staatsgerichtshof zunächst am 10. Oktober 1925 eine einstweilige Verfügung  
getroffen, der dann am 6./7. Juli 1928 das endgültige Urteil folgte. Die Verhandlungen  
fanden unter dem Vorsitz des damaligen Reichsgerichtspräsidenten Dr. Simons statt.

Die einstweilige Verfügung vom 10. Oktober 1925 ist die erste einstweilige Verfügung,  
die der Staatsgerichtshof getroffen hat; die Gründe des Urteils erhalten deshalb bemerkens-  
werte Ausführungen über die Zulässigkeit des Erlasses einer einstweiligen Verfügung im  
Verfahren vor dem Staatsgerichtshof. Sie ist die einzige einstweilige Verfügung des Staats-  
gerichtshofes geblieben: denn in der politisch so hoch bedeutsamen Streitsache Preußen  
gegen Reich vom Juli 1932 hat der Staatsgerichtshof den von Preußen beantragten Erlaß  
einer solchen Verfügung abgelehnt und damit praktisch bereits die politischen Maßnahmen  
von Papens vom 20. Juli anerkannt.

Es ist nicht meine Absicht, über den damaligen Rechtsstreit berichten zu wollen. Er  
bietet nur den Anlaß, an einige grundsätzliche Fragen, die in ihm aufgetaucht sind, anzu-  
knüpfen und das, was er an weiterführenden Gesichtspunkten für die Rechts- und Wirt-  
schaftsgeschichte gebracht hat, vor dem Schicksal zu bewahren, in dem wesentlich über  
1000 Druckseiten hinausgehenden Gutachten der beiden Parteien und den Entscheidungen  
des Staatsgerichtshofes selbst<sup>1</sup> der Vergessenheit anheimzufallen. Es scheint mir das um so  
gebotener zu sein, als in einer 1940 erschienenen Abhandlung der Königlichen Niederlän-  
dischen Akademie der Wissenschaften des Leydener Juristen E. M. Meijers: „Des Graven  
Stroom“<sup>2</sup>, Erkenntnisse gewonnen sind, die dem von Lübeck vertretenen Standpunkt in  
dem Verfahren vor dem Staatsgerichtshof nahestehen, wenn auch dieses Verfahren dem  
holländischen Juristen unbekannt geblieben ist.

Immerhin ist es notwendig, vorher in aller Kürze den damaligen Streitfall, das Ver-  
fahren und die Entscheidungen selbst zu skizzieren.

Um 1910 herum und bis in die zwanziger Jahre des Jahrhunderts hinein, war es mehr-  
fach vor den zuständigen Gerichten zu zivil- und strafrechtlichen Auseinandersetzungen  
über die Ausübung der Fischerei in den Gewässern der Niendorfer Wieck gekommen, wie  
sie 1817 durch einen Staatsvertrag<sup>3</sup> zwischen der damaligen fürstlich-lübeckischen Regierung

<sup>1</sup> Ein Verzeichnis der gesamten Gutachten bringt *G. Fink* in der VSWG Bd. 23, 1930, S. 108 f. Sie sind weiter  
geschlossen angeführt in dem Urteil des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich vom 6./7. Juli 1928. Ich  
zitiere nach dem Abdruck in der *Zs. d. Vereins f. Lübeckische Gesch. u. Altertumsde* (weiterhin zitiert: *Zs. f.  
Lüb. Gesch.*) Bd. XXV, S. 158—159.

<sup>2</sup> *E. M. Meijers*, *Des Graven Stroom. Mededeelingen der Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wet-  
enschappen etc.*, Nieuwe reeks, deel 3, nr. 1, Amsterdam 1940.

<sup>3</sup> Der sogenannte Niendorfer Vergleich: abgedruckt *Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXII, S. 62 und dazu die geschicht-  
liche Einführung ebd. S. 5—20.

— ihr Rechtsnachfolger wurde die oldenburgische Regierung — und der lübeckischen Regierung über die Nutzung der Fischerei in dem Küstengewässer der Niendorfer Wieck geregelt worden war. Während es sich dort um Auseinandersetzungen zwischen Lübecker und oldenburgischen Fischern handelte, bei dem die Länder Lübeck und Oldenburg mehr im Hintergrunde blieben, trat die Regierung des Landes Mecklenburg seit etwa 1913 mit einer bemerkenswerten Aktivität für eine Neuregelung der Fischereihoheit und der Nutzung der Fischerei im Bereich des Fischereibezirks III des Lübecker Fischereigesetzes von 1896 vor dem Mecklenburgischen Ufer Privoll-Harkenbeck ein. Es kam zu einer unerwarteten, einseitigen Maßnahme der Mecklenburgischen Regierung. Am 24. Februar 1925 erschien im Regierungsblatt für Mecklenburg-Schwerin eine Polizeiverordnung zum Schutze der Fischerei in den Küstengewässern der Travemünder Bucht. Diese Verordnung beansprucht die Gewässer in der Südwestecke der Lübecker Bucht als „Mecklenburgische Hoheitsgewässer“, nahm in ihnen ein ausschließliches Fischereirecht für selbständige mecklenburgische Fischer in Anspruch und unterstellte Zuwiderhandlungen dem Eingriff mecklenburgischer Polizeiorgane.

Damit war eine von Grund aus neue rechtliche Situation auf diesem Gewässer geschaffen. Bis dahin hatten auf ihm seit der Fischereiordnung des Lübecker Rats vom Jahre 1585 bis zu dem noch heute gültigen, durch Nachträge ergänzten, Fischereigesetz von 1896 nur einseitige Verordnungen Lübecks gegolten. Den Mitgliedern Lübecker Fischereigenossenschaften war durch das Gesetz von 1896 die Ausübung des staatlichen Fischereiregals auch in der 1925 von Mecklenburg beanspruchten Wasserfläche von Lübeck als nutzbares Regal übertragen worden, und diese Wasserfläche unterstand der Lübecker Fischereihoheit und damit auch dem Lübecker Polizeiamt als Aufsichtsbehörde.

Durch die Mecklenburger Verordnung von 1925 trat also der Zustand ein, daß auf derselben Wasserfläche Polizeiorgane von zwei Ländern des Deutschen Reiches mit entgegengesetzten Instruktionen zu handeln hatten. Was dabei herauskommen mußte, wurde drastisch durch ein Vorkommnis dieses Jahres beleuchtet: Auf der strittigen Wasserfläche hatte ein Lübecker Ringwade, ein modernes Fanggerät für Massenfang von Heringen, einen erheblichen Fang gemacht und diesen bereits in dem von dem Motorboot geschleppten Beiboot untergebracht; es handelte sich um mehrere tausend kg Heringe. Da erschien der neu eingestellte, in Wismar stationierte mecklenburgische Polizeikutter und beschlagnahmte das Beiboot mit dem Fang. Vier Polizeibeamte stiegen in das Beiboot. Da sich aber der Lübecker Fischer weigerte, diesen Vorgang als rechtmäßig anzuerkennen, bemühte er sich, das Beiboot abzuschleppen, obwohl der Mecklenburger Polizeikutter das Beiboot am entgegengesetzten Ende nach der entgegengesetzten Seite abzuschleppen versuchte. Der Lübecker hatte Glück: die Mecklenburger Trosse riß, und das Lübecker Boot bekam damit für sich und das Beiboot freie Fahrt. Dreien der Mecklenburger Polizeibeamten im Beiboot gelang es noch, den Polizeikutter wieder zu erreichen; der vierte aber mußte die unfreiwillige Reise nach Travemünde im Beiboote mitmachen und mit der Bahn nach Wismar zurückreisen. —

Groteske Vorgänge dieser Art erforderten dringlich eine Klärung. Sie wurde zunächst gefunden in jener bereits erwähnten einstweiligen Verfügung des Staatsgerichtshofs für das Deutsche Reich vom 10. Oktober desselben Jahres. Durch sie wurde, um drohende Gewalttätigkeiten auf der strittigen Wasserfläche zu vermeiden, bis zur Entscheidung in der Hauptsache Mecklenburg-Schwerin die Ausübung der Fischereihoheit und der Schiffsfahrtpolizei in den strittigen Gewässern untersagt. Die Entscheidung erfolgte auf Grund des letzten ruhigen Besitzstandes, und der sprach zu Gunsten Lübecks. Nach weiteren drei Jahren, in denen ein erbitterter Gutachtenkampf der beiden Parteien ausgefochten wurde, fiel 1928 die endgültige Entscheidung des Staatsgerichtshofes im wesentlichen in der Richtung der einstweiligen Verfügung. Die Gebietshoheit, soweit es sich um Schiffsfahrts- und Fischerei-

hoheit handelte, wurde auf der gesamten von Lübeck in Anspruch genommenen Wasserfläche Lübeck zugesprochen; im übrigen sollte Mecklenburg auf der von ihm in Anspruch genommenen Wasserfläche Gebietshoheit ausüben können, also ohne Schifffahrts- und Fischereihochheit und ohne Fischereirecht.

Diesen wenigen Angaben über den äußeren Verlauf des gerichtlichen Verfahrens mögen hier genügen<sup>1</sup>. Worauf es hier ankommt, ist festzustellen: welche Gesichtspunkte waren maßgebend, daß 1928 die für einen Meeresteil wesentlichen Teile einer Gebietshoheit, Fischerei- und Schifffahrtshochheit, an diesem Teile der mecklenburgischen Küste einem Lande zugesprochen wurden, dem der das Wasser begleitende Strand gebietsrechtlich nicht zustand?—

Bei dem Zustandekommen der Mecklenburger Verordnung des Jahres 1925, die wirklich eine Entscheidung vom grünen Tisch her war, hatte Mecklenburg sich zunächst auf eine Meinung gestützt, daß nach zwingenden Grundsätzen des Völkerrechts Recht am Küstengewässer nur im Zusammenhang mit der Gebietshoheit am Ufer bestehen könne, und entsprechend in Anwendung solcher Lehrmeinungen einen neuen eigenen Fischereibeizirk in einen anderen hineinkonstruiert. Ausdrücklich hat der Staatsgerichtshof diese Meinung zurückgewiesen<sup>2</sup>. Nachdem aber nun einmal die Verordnung erlassen war, waren die Mecklenburger Gutachter, soweit sie nicht ohnehin bereits durch ihre Ausführungen an dem Entstehen dieser Meinung beteiligt waren, an den von der Mecklenburger Regierung eingenommenen Standpunkt irgendwie gebunden. Mecklenburgische Gutachter waren Staatsminister i. R. Dr. Langfeld, der Hallenser Rechtshistoriker Julius von Gierke, jetzt in Göttingen, der Erlanger Völkerrechtler Max Wenzel und die Archivare des Schweriner Archivs, insbesondere Werner Strecker. Auf die untereinander keineswegs einheitliche grundsätzliche Stellungnahme dieser Gutachter braucht hier um so weniger eingegangen zu werden, als der Staatsgerichtshof in seiner endgültigen Entscheidung den grundsätzlichen Standpunkt Lübecks als den richtigen anerkannt hat. Es ist die Auffassung, „daß für die Gebietshoheit bei Buchten mit mehrern Anliegern der geschichtlichen Entwicklung und den tatsächlichen Verhältnissen entscheidende Bedeutung zukommt“<sup>3</sup>, eine Auffassung, die ich, der einzige Gutachter auf Lübecker Seite<sup>4</sup>, von Anfang an vertreten hatte. Auf dieser Grundlage konnte eine Kontinuität der Lübecker Gebietshoheit, jedenfalls in der Schifffahrts- und Fischereihochheit, von den frühesten erkennbaren Anfängen seit dem ausgehenden 12. Jahrhundert bis zu dem Rechtszustand vor dem mecklenburgischen Eingriff von 1925 festgestellt werden. Damit trat partielles Völkerrecht, wie es sich in einem konkreten Fall ausgebildet hatte, an Stelle des allgemeinen, und zwischenstaatliches Gewohnheitsrecht galt es festzustellen. Die eingehenden Entscheidungsgründe des Urteils des Staatsgerichtshofes von 1928 ergeben hierüber das Nähere.

<sup>1</sup> Eine gute Übersicht über den ganzen Streitfall bietet *G. Fink* a. a. O. S. 100—109.

<sup>2</sup> In der Begründung der „einstweiligen Verfügung“ von 1925: *Zs. d. Lüb. Gesch.* Bd. XXIV, S. 39 f.

<sup>3</sup> Urteil des Staatsgerichtshofes a. a. O. S. 174. Das Urteil fährt fort, daß diese Auffassung „auch das Deutsche Reich in Verhandlungen mit den Niederlanden, betreffend das Wattenmeer an der Unterems, ständig vertreten hat. Es ist danach der grundsätzliche Standpunkt Lübecks der richtige.“ In diesem Zusammenhang ist auch auf das Rechtsgutachten zu verweisen, das *R. Schröder* in dem Rechtsstreit über die staatlichen Hoheitsrechte an der Trave etc. 1886 erteilt hat. Es beginnt mit dem Satze: „Für die Beurteilung streitiger Grenzfragen zwischen Staatsgebieten, die aus dem ehemaligen römischen Reich deutscher Nation hervorgegangen und erst durch die Auflösung des Reiches in den Besitz der Souveränität gelangt sind, kommen in erster Reihe nicht, wie bei anderen Staaten, die Grundsätze des Völkerrechts, sondern die bei der Ausbildung der Territorialverfassung maßgebend gewesenen Faktoren in Frage“.

<sup>4</sup> Die praktisch-juristische Vertretung Lübecks in dem Verfahren vor dem Staatsgerichtshof lag in den bewährten Händen des Lübecker Anwalts und Notars *A. Ihde*. Auch der unermüdlichen Mitarbeit von Präsidialrat *A. Linde* muß gedacht werden. Von ihm stammt die kenntnisreiche Schrift: *Zur Geschichte der Lübeckischen Fischerei*, Lübeck 1934.

Die scheinbare Anomalie, daß Lübeck vor einem übrigens nur reichlich  $3\frac{1}{2}$  km langen Teile der mecklenburgischen Küste Hoheitsrechte zufallen sollten, verliert in dem Augenblick alles Absonderliche, wenn man die geographische und wirtschaftliche Situation dieses Meeresteiles näher betrachtet. Vor dieser Küstenstrecke lag seit den Anfängen Lübecks eine Wasserfläche, die für die Seegeschichte der Ostsee eine ganz besondere Bedeutung hat: die Reede von Travemünde. Für Segelschiffe — und nur mit diesen haben wir es für die früheren Jahrhunderte, denen unsere rechtsgeschichtliche Aufmerksamkeit hier gilt, zu tun — war es bei unruhiger See keineswegs ohne weiteres möglich, in die Trave einzulaufen, zumal bei Nacht. Ob die Tonnage größer oder kleiner war, war dabei gleichgültig. Größere Schiffe aber mußten, bevor sie in die Trave einliefen, einen Teil ihrer Ladung auf Prähme löschen, weil bis ins 19. Jahrhundert hinein — auch das gilt für alle früheren Jahrhunderte — vor dem Ausfluß der Trave eine Sandbank lag, die Plate, die nur für Schiffe sehr geringen Tiefgangs überhaupt passierbar war. Die Plate hatte nur 2,40 m Tiefgang.

Daraus ergab sich zwangsläufig folgende Lage: Vor der Trave spielte sich ein sehr wichtiger Teil des eigentlichen Hafenverkehrs von Lübeck ab. Und zwar geschah das in ziemlich erheblicher Entfernung von der Travemündung. Denn die Schiffe durften, um nicht gefährdet zu sein, nicht mehr als rund  $1\frac{1}{4}$  bis  $1\frac{1}{2}$  km sich der Travemündung nähern<sup>1</sup>. Es mußte ausreichend tiefer Ankergrund, mehrere Meter Wasser unter dem Kiel, vorhanden sein, damit bei starkem Seegang die Schiffe nicht aufstießen<sup>2</sup> oder bei Reißen des Ankertaus, bei dem gefürchteten Nordoststurm, nicht sofort an die Küste getrieben wurden. Seewärts endete die Reede bei einer Linie, die von einer Landspitze bei der Mündung der Harkenbeck auf zwei Richtungspunkte an der Holsteiner Küste zulief. Erst auswendig der Harkenbeck, so heißt es z. B. 1634<sup>3</sup>, beginnt die „offenbare see“, also die freie See; bei der Harkenbeck war „das Ende der Rheede“, wie es 1825 bezeugt ist<sup>4</sup>. Südwärts, der Mecklenburger Küste zu, bildete eine — auf der Karte blau eingetragene — Peillinie die Grenze der Schiffahrtsreede, die sich etwa auf 10 m Wassertiefenlinie erstreckt. Im Norden war es das Steinriff, das die ankernden Schiffe in gebührendem Abstand hielt.

Auf dieser Wasserfläche hat Lübeck notwendigerweise alle jene Rechte und Pflichten ausüben müssen, die ihm durch den Schiffsverkehr erwachsen: Regelung des Leichterverkehrs, Anordnungen über das Ankern der Schiffe, Betonnung, Leuchtfeuer, Baggerversuche, Organisation eines staatlichen Lotsenwesens und Quarantänemaßnahmen. Es handelte sich hierbei nicht nur um einzelne Maßnahmen, sondern um eine einheitliche Gebietshoheit, die namentlich in einer allgemeinen Verordnungsgewalt und in der Ausübung gerichtlicher, auch militärischer Akte, zum Ausdruck kommt. Wenn etwa 1559 auf einem auf der Reede liegendem Handelsschiff ein Matrose von einem anderen tödlich verwundet wurde, dann

<sup>1</sup> Schon 1887 hat *F. Siewert*, *Geschichte und Urkunden der Rigafahrer*, Berlin 1897, S. 204, auch für die früheren Jahrhunderte darauf hingewiesen, „wie weit ab vom Lande die Schiffe Anker werfen mußten“. Die gelegentlichen Mitteilungen über das Lübecker Fahrwasser, die Plate usw. bei Siewert haben, abgesehen von seinem eigenen soliden Quellenstudium, auch deshalb besonderen Wert, weil sie im engsten Einvernehmen mit einem hervorragenden technischen Kenner dieser Dinge, Oberbaudirektor Rheder, gearbeitet sind. Vgl. auch unten S. 9, Anm. 4. Meine eigenen Ausführungen zu diesen Dingen erwähne ich nicht weiter im einzelnen und verweise nur auf die Erläuterungen zu der Kartenbeilage 3 in *Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXV hinter S. 64 auf S. 61.

<sup>2</sup> So drohte z. B. 1437 ein Kogge, trotz der Wassertiefe von 3 Faden (ca.  $5\frac{1}{2}$  m) bei starkem Seegang grundruhig zu werden (*Hans. Rez.* II., Bd. 2, Nr. 54). Beim Leichtern in Travemünde mußten sich die Schiffe für die Weiterfahrt auf der Trave auf eine Wassertiefe von knapp  $2\frac{1}{2}$  m einrichten! *Jacques Savory*, *Le parfait négociant*, Paris 1697, S. 193.

<sup>3</sup> *Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXV, S. 16 f.

<sup>4</sup> *Ebd.* Bd. XXIV, S. 79.

wurden Täter und der Tote dem Vogt von Travemünde überliefert mit der bezeichnenden Begründung: „dewile idt up der reide geschehen is“. An dem Toten wird das Fahrrecht vollzogen<sup>1</sup>.

Die eigentliche nautische Reede hält sich selbstverständlich in einer ausreichenden Wassertiefe, etwa 10 m, von der Küste fern. Aber sie hat eine entscheidende Bedeutung gehabt für die Gestaltung der Rechtsverhältnisse des Strandmeers zwischen nautischer Reede und Ufer. Schon auf dem Schiffsverkehr auf der Reede ergab sich hier die Notwendigkeit einer Sonderbildung. Denn die im Zusammenhang mit dem Ankern auf der Reede immer wieder vorkommenden Strandungsfälle erforderten ausreichende Maßnahmen, die, soweit es sich um Vorgänge im Wasser, nicht auf dem eigentlichen Strande handelte, nur von Lübeck aus mit dazu geeigneten Mannschaften und Hilfsmitteln geleistet werden konnten. Als also Hoheitsrechte an diesem Strandmeer zwischen Ufer und Reede entstehen, entwickeln sie sich von der von Lübecker Hoheitsrechten bereits erfüllten nautischen Reede in der Richtung auf den damals und auch in den folgenden Jahrhunderten fast unbevölkerten Uferstreifen der mecklenburgischen Küste zu, also in der Richtung von der See zum Lande, und nicht in der Richtung vom Lande zur See. War die Reede im nautischen Sinne der Schauplatz der Lübecker Schifffahrtshoheit, so war gerade dieses Strandmeer der Schauplatz seiner Fischereihoheit: nachweisbar seit 1585 gelten an ihm in geschlossener Folge nur Lübecker Verordnungen, und diese Verordnungen kennen Ausübung der Fischerei nur in einer von Lübeck vorgenommenen und ständig überwachten Aufteilung des staatlichen Fischereirechts unter Lübecker Fischereikorporationen: namentlich den bevorzugten Schlutupper und Gothmunder Fischern, denen gegenüber die Travemünder im Nachteil waren und z. T. auf die „freie See“ jenseits der Harkenbeck verwiesen wurden.

Reede im nautischen Sinne und Reede im weiteren, bis an die Ufer bzw. das Steinriff heranreichenden Sinne werden zusammengefaßt unter dem Begriff: „Reede und Strom“, und, das sei vorwegnehmend schon hier bemerkt, durch diese Bezeichnung als „Strom“, als der Lübecker Gebietshoheit unterstehend charakterisiert. Diese bisher in der deutschen Rechtsgeschichte vollkommen unbekannt verwendete des Wortes „Strom“ war eins der für die allgemeine Rechtsgeschichte wesentlichen Ergebnisse dieser im einzelnen oft qualvollen Gutachtenarbeit<sup>2</sup>.

Soweit ich bisher habe feststellen können, begegnet das Wort „Strom“ für die hier in Betracht kommenden Gewässer zum ersten Male 1516<sup>3</sup>. Damals beschwerte sich der Mecklenburger Herzog über die vom Travemünder Vogt vorgenommene Bergung einer bei Rosenhagen gesunkenen Schute. Der Rat antwortete, daß diese Schute „up unßer stadt strome und gebede“, und zwar „up der reyde“ gesunken sei, und lehnte die Mecklenburger Beschwerde als unbegründet ab. „Strom“, „Gebiet“, „Reede“ stehen hier also im engsten Zusammenhang. So bleibt der Sprachgebrauch während des ganzen 16. und 17. Jahrhunderts<sup>4</sup>. Zu beachten ist dabei, daß das Wort „Strom“ hier nichts mit der uns geläufigen Verwendung für einen großen Fluß zu tun hat. Es ist vielmehr die in der deutschen Rechtssprache wohl

<sup>1</sup> Ebd. Bd. XXII, S. 40.

<sup>2</sup> Wie unbekannt das Wort „Strom“ als Bezeichnung für Hoheitsgewässer war, zeigt die spöttisch-abweisende Stellungnahme der Mecklenburger Gutachten zu dem, was ich darüber vorzubringen hatte. — Neuerdings, 1942, bringt der Artikel „Strom“ in Grimms Wörterbuch Bd. X, 4 unter 3b auf S. 16 einige wenige Beispiele für die Bedeutung „Hoheitsgebiet (auf dem Wasser), Rheede, offener Ankerplatz für Schiffe“. Die Beispiele stammen aus dem Lübecker Material des 16. Jh. Ihre Herkunft ist nicht deutlich erkennbar.

<sup>3</sup> Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. XXIV, S. 118 f. und XXV, S. 126, Anm. 30, zu S. 125.

<sup>4</sup> Vgl. z. B. ebd. Bd. XXII, S. 48 und XXX immer wieder in den späteren Gutachten unter ausdrücklicher Beziehung auf die Reede.

älteste Bezeichnung für das moderne Wort Hoheitsgewässer. Ihrer natürlichen Beschaffenheit nach kann es sich dabei um die verschiedenartigsten Gewässer handeln. „Strom“ in diesem Sinne ist die Reede, „Strom“ sind die beiden großen Binnenausbuchtungen der Trave, der Dassower See und die Pötenitzer Wiek. Dabei ist die Pötenitzer Wiek zu einem erheblichen Teile, der Dassower See aber vollkommen von fremden Territorien umgeben: Trotzdem hat in einem früheren, berühmt gewordenen Prozeß, in dem der Rechtshistoriker Richard Schröder und der Staatsrechtler Paul Laband als Gutachter für Lübeck fungierten, das Reichsgericht 1890 die Hoheitsrechte an beiden und an dem Unterlauf der Trave Lübeck ausschließlich zugesprochen<sup>1</sup>. „Strom“ im Sinne von Lübecker Hoheitsgebiet sind weiter die Trave, und zwar ursprünglich bis Oldesloe; „Strom“ war endlich, jedenfalls im späten Mittelalter und bis ins 17. Jahrhundert hinein, für Lübeck der Nordteil des Ratzeburger Sees, obwohl die Ufer zum größten Teil einer nicht lübischen Landeshoheit unterstanden.

Lange bevor zu Anfang des 16. Jahrhunderts das Wort „Strom“ für Lübecker Hoheitsgewässer nachweisbar ist, war es in der Lübecker Kanzleisprache bekannt. Allerdings nicht, wenigstens nicht nachweisbar, für Lübecker Gewässer, sondern für das Küstengewässer Flanderns. Für dieses liegt jetzt die schon erwähnte niederländische Akademieabhandlung von Meijers vor.

Im Mündungsgebiet der Schelde war das alte königliche „Reichsstromrecht“, wie es sich am Rhein unabhängig von den Territorialgrenzen der Anliegerstaaten noch lange erhalten hat, sehr früh in die Hände der großen Herren, der Herzöge und Grafen, nicht aber der kleineren, gekommen: Brabant, Seeland und Flandern grenzten hier eifersüchtig ihre Grenzen gegeneinander auf dem „Strom“ ab. Des „Grafen Strom“, oder der „Strom von Flandern“ grenzte sich im untersten Teil der Westerschelde vom Seeländischen „Strom“ ab und umfaßte vor allem das Swin mit der berühmten Reede von Sluis, der Reede des mittelalterlichen Welthafens Brügge. Seit 1305 ist hier die Bezeichnung „Vlamscher Strom“ als Hoheitsgebiet des Grafen von Flandern belegt<sup>2</sup>. Das Swin ist bereits nicht mehr Flußmündungsgebiet, sondern Meeresteil; es ist das wichtigste Kernstück des „Stromes von Flandern“ mit dem stärksten Schiffsverkehr des damaligen nördlichen und westlichen Europas. Auf ihm hat sich 1351 ein Ereignis abgespielt, das für das Verhältnis der drei Seemächte Flandern, England und Hanse von erheblicher Bedeutung wurde. Ein hansisches Schiff segelte in das Swin ein. Englische Schiffe kamen ihm von der Reede her entgegen, zwangen es mit in die freie See zu fahren und plünderten es dort aus<sup>3</sup>. Ein deutscher Kaufmann von dem beraubten Schiffe erkannte einen der Engländer in Brügge. Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute in Brügge drängte darauf beim Grafen von Flandern, seinem Rat und den drei großen flandrischen Städten, daß dem Engländer widerfahre: „Debitum jus aque secundum morem et consuetudinem maris sive aque in partibus Flandrie“. Darauf wird der Engländer verurteilt und hingerichtet. Auf die Verwicklungen, die hieraus entstanden, ist hier nicht einzugehen: bei Seeraub auf dem flandrischen Strom wirkt sich die Hochgerichtsbarkeit der Grafen von Flandern gegen jedermann, gleichgültig welcher Nationalität, aus. Das ist der Sinn der „Consuetudo maris sive aque in partibus Flandriae“. Ihre räumliche Unterlage ist des „Grafen Strom“, der „Strom von Flandern“.

Von da an — es ist die Zeit der englisch-französischen Kriege — verstummen die hansischen Forderungen über Bestrafung von Mord und Raub und über Ersatzpflicht für Seeraub usw. auf dem Strom von Flandern nicht mehr. In den Privilegien von 1360 und 1392

<sup>1</sup> Der Text des Urteils: Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. VI, S. 243 ff.

<sup>2</sup> E. M. Meijers, a. a. O., S. 32 im Anschluß an Prims.

<sup>3</sup> Hanse-Rezesse, I. Abt., Bd. 2, S. 93.

finden sie ihre Erfüllung: die flandrischen Städte übernahmen die Ersatzpflicht für Schaden, den die Hansen innerhalb von Flandern „*seu fluctus nostros maritimos nuncupatos stroom*“ erlitten<sup>1</sup>.

Baien und offene Häfen, unter ihnen vor allem das Swin, sind also an erster Stelle bei dem Worte „Strom von Flandern“ gemeint. Zu ihm gehören auch die Reeden vor den zahlreichen anderen Häfen der flandrischen Meeresküste: Dünkirchen, Nieuport, Blankenberge, Ostende. Des Grafen Strom hat sich dann später „von selbst“, so sagt Meijers, zwischen diesen einzelnen Reeden auf die parallel zur Küste laufenden Sandbänke ausgedehnt, da zwischen ihnen die Fahrrinne in der Richtung auf den Kanal verläuft<sup>2</sup>.

Bei den erheblichen Rechten und Pflichten, die sich aus der Stromhoheit ergaben, war dessen Abgrenzung seewärts ein dringendes Erfordernis. Im Lauf des 15. Jahrhunderts ist es darüber zu eingehenden Auseinandersetzungen zwischen Flandern und der Hanse gekommen. Denn die Hanse wollte wissen, bis zu welcher Entfernung vor der flandrischen Küste sie auf eine Schadenersatzforderungen begründende Schirmpflicht des flandrischen Landesherrn und der flandrischen Städte rechnen könnte. 1453 erörterten die Städte bei den Verhandlungen noch die Entfernung auf Sicht des Landes von See aus<sup>3</sup>, die „*kenninge*“ der niederdeutschen Seemannssprache, eine Schätzungsweise grober Art, die man mit rund 25 km wird ansetzen können<sup>4</sup>. Im folgenden Jahre aber haben die Hansen als Abgrenzung vorgeschlagen: „*drei weke sees edder drei dutche meilen van dem lande*“. Hier taucht also zum ersten Male eine Drei-Meilen-Grenze als Begrenzung eines Territorialmeeres auf: da es deutsche Meilen sind, sind es wiederum reichlich 20 km. Für diese Ausdehnung hat dann Brügge 1457 der Hanse gegenüber eine Garantie für Erstattung von Seeraub „*upten Vlaemschen stroom binnen drie milen van dem lande lanxst den cost van Vlaendren*“ übernommen<sup>5</sup>.

Schon im 14. Jahrhundert sind von Flandern nicht nur mit den Hansen, sondern auch mit andern Partnern, spanischen und portugiesischen Kaufleuten, Genua, dem König von Frankreich, Verträge über die Rechtsstellung des Stroms von Flandern abgeschlossen worden. Auf diese Weise war der Strom ein völkerrechtlicher Begriff geworden<sup>6</sup>. Im 15. Jahrhundert verbreitet sich der Strombegriff für Meeresteile über Flandern hinaus. So wird die Zuidersee 1394 zum ersten Male als „Strom“ des Herzogs bezeichnet<sup>7</sup>. England und Dänemark mit Norwegen folgen im Sprachgebrauch: „Strom“. Für die Zeit vom 16. Jahrhundert an liegt für Norwegen seit 1912 das Buch von Raestad: „*Kongens stromme*“ vor<sup>8</sup>.

Außerhalb der Niederlande ist aber das früheste Gebiet der Verbreitung des Strombegriffs die Ostsee. Das ist Meijers und Raestad entgangen. Bei den Kämpfen mit König Erik von Dänemark ist fortgesetzt von des Königs Strom die Rede; gerade auch in den

<sup>1</sup> Vgl. Hans. UB. Bd. III, nr. 495, S. 248, § 32 und nr. 497, S. 264, § 44 (1360). Als Tatort der Beraubung oder Tötung wird hier genannt: „*in onsem (des Grafen von Flandern) stroom, land iof ghebode*“ und Hans. UB., Bd. V, nr. 9, S. 11 f. Vgl. auch K. Bahr, Handel und Verkehr der Deutschen Hanse in Flandern, 1911, S. 81, 84, 90 ff.: hier finden sich die Hinweise auf die zahllosen Einzelbeschwerden wegen Räubereien im Swin, also im „flandrischen Strom“.

<sup>2</sup> E. M. Meijers, a. a. O., S. 55.

<sup>3</sup> Ebd. S. 51 und die dort angeführten Quellenstellen.

<sup>4</sup> Vgl. W. Behrmann, Mitteilungen d. Geogr. Gesellschaft v. Hamburg, Bd. 21, 1906, S. 112.

<sup>5</sup> Hans. UB. Bd. VIII, nr. 525.

<sup>6</sup> E. M. Meijers, a. a. O., S. 44.

<sup>7</sup> Ebd. S. 57.

<sup>8</sup> A. Raestad, Kongens stromme, Kristiania 1912.



von Lübeck 1427 ausgehenden Schreiben<sup>1</sup>. Lübeck selbst hat sich den Strombegriff früh zu eigen gemacht. Das ist nur natürlich. Denn Lübeck und die Hanse waren stark an der Gestaltung des Rechtes des Stroms von Flandern beteiligt gewesen: einmal durch ihre Schifffahrt in das Swin, sodann aber auch bei der Ausgestaltung des Rechtes an und auf dem Strom. Sie haben die Pflichten, die Flandern aus der Stromhoheit erwachsen, besonders unterstrichen und ihre Anerkennung durchgesetzt; sie haben auch die Abgrenzung des flandrischen Stroms seewärts um die Mitte des 15. Jahrhunderts mit beeinflußt.

Ein Lübecker Schreiben an Danzig von 1458<sup>2</sup> beschwert sich über das Auftreten von Danziger Ausliegern (Kaperschiffen): „in unseren lantkloven, stromen und gebeden“. Dabei wird der Sund von Fehmarn, der damals Lübecker Pfandherrschaft war, zwar besonders erwähnt; die anderen „stromen“ können aber hier und in dem Danziger Antwortschreiben<sup>3</sup> (lantkloven!) eigentlich nur die Travemünder Reede gewesen sein; denn andere „Ströme“ in Meeresteilen besaß Lübeck nicht. Damit wäre also, wenn auch nur indirekt, der Strombegriff für die Reede schon im 15. Jahrhundert belegt.

Wenn es der Hanse in bezug auf den Strom von Flandern so sehr darauf ankam, die Schutzpflicht des Grafen und vor allem der flandrischen Städte in Anspruch zu nehmen, so wurde auch Lübeck selbst daran erinnert, daß Herrschaft besitzen nicht nur Rechte ausüben, sondern auch Pflichten zu tragen bedeutet. Das geschah 1457, als Königin Dorothea von Dänemark Lübeck bat, einem Bürger von Korsör dabei behilflich zu sein, Schiff und Güter, die ihm von preußischen Ausliegern auf Lübecker Strom genommen seien, wiederzuerhalten<sup>4</sup>. Welcher Lübecker Strom, ob Fehmarnsund oder Travemünder Reede, hiermit gemeint ist, ist nicht sicher zu sagen.

Mit der Schirmpflicht hat es die bei weitem älteste Nachricht über die Lübecker Reede zu tun. Sie stammt vom Jahre 1247/48. Bitter beschwert sich damals König Hakon von Norwegen bei Lübeck, Lübeck trage die Schutzpflicht für jenes kleine Meer („illius brevis maris habentes custodiam“) und dennoch habe die Stadt es zugelassen, daß norwegische Kaufleute, die ihre Waren nach Lübeck bringen wollten, gewissermaßen in Lübecker Häfen („quasi in portibus vestris“) von bewaffneten Söldnern der Stadt geplündert worden seien<sup>5</sup>. Daß es sich bei diesem „breve mare“ um nichts anderes handeln kann, als die Travemünder Reede, ist um so wahrscheinlicher, als auch für das Swin ebenso wie die Wismarer Reede, im 17. Jahrhundert auch für die Travemünder Reede, die Bezeichnung „portus“ vorkommt<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Z. B. Lüb. UB., Bd. VII, nr. 10 und 11. In nr. 6 (lateinisch abgefaßt) übersetzen die flandrischen Städte das Wort Strom mit „districtus“, genau so, wie es 1371 mit dem Vlaamschen Strom geschehen war. Hier ist der niederdeutsche Brief der Älterleute des Kontors in Brügge von 1371 mit dem daraufhin lateinisch abgefaßten Brief des Rats von Lübeck an den Grafen von Flandern zu vergleichen: Lüb. UB., Bd. IV, nr. 159 und 160 (1371). — Zu vergleichen sind für die Vorgänge des Jahres 1427 noch Hanse-Rezesse, Abt. I, Bd. VIII, nr. 182 § 15 und nr. 220.

<sup>2</sup> Lüb. UB., Bd. IX, S. 596. Zum Wort „lantklove“ (Meerenge, Bucht) vgl. die im Registerband des Lüb. UB., S. 285 angeführten Stellen.

<sup>3</sup> Hanse-Rezesse Abt. II, Bd. V, nr. 24. — Die Danziger Auslieger rechtfertigen sich 1460, Juni 14 direkt in einem Schreiben an Lübeck und lehnen es ab, „up juwen strome“ den unschuldigen Kaufmann geschädigt zu haben. Lüb. UB., Bd. IX, nr. 844.

<sup>4</sup> Lüb. UB., Bd. IX, nr. 555.

<sup>5</sup> Lüb. UB., Bd. I, nr. 153, S. 143. — Dazu: Hans. UB., Bd. I, nr. 356.

<sup>6</sup> In meinen Gutachten bestand eine Lücke zwischen der Nachricht über die Reede von 1247/48 („breve mare“) und den seit dem 16. Jh. in geschlossener Folge festzustellenden Quellenstellen. Diese Lücke kann jetzt besser ausgefüllt werden. Noch im 13. Jh. begegnet das Wort „Reede“ im Lübecker Schiffsrecht von 1299 (Lüb. UB., Bd. II, 1, S. 86), das in seinem § 17 vorsieht, daß ein Schiff auf der Reede liegt. Deutlicher wird die Travemünder Reede selbst in der Ordnung für Schiffer und Schiffsleute in Lübeck genannt. Sie bestimmt in ihrem § 7, daß dem Schiffer niemand von der Schiffsmannschaft wegen Schulden von Bord genommen werden kann, „wan he

Dabei ist die Formulierung des Hakon'schen Briefes insofern genauer, als er das „breve mare“ zwar nicht unmittelbar als Hafen bezeichnet, es aber seiner Funktion nach dem Hafen gleichstellt. Und das trifft vollkommen zu, wenn man sich die Vorgänge auf einer solchen Meeresreede vorstellt: 1510 lagen z. B. allein von der einen niederländischen Stadt Hoorn fünf Schiffe „getoyt an huere Ankeren“ auf der Greifswalder Reede<sup>1</sup>, und die Lübecker Prahmordnung von 1850 gibt ein nicht minder anschauliches Bild von dem Betriebe auf der Reede<sup>2</sup>. Wenn auch seit dem 15. Jahrhundert über die weitere Versandung des Auslaufs der Trave geklagt wurde<sup>3</sup>, so war doch grundsätzlich die Lage der Schifffahrt, deren Tonnageverhältnisse vom Mittelalter bis ins 16. Jahrhundert hinein sich nicht wesentlich änderten, auch im Mittelalter die gleiche und bedingte deshalb in allen früheren Jahrhunderten den Hafenbetrieb auf der Reede. Erst seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts hat sich dieser geändert: Damals war die Durchstechung der Plate vor der Travemünde technisch möglich geworden und erlaubte ungleich größeren Schiffen die Einfahrt. Dampfkraft, dann Motorkraft gestatteten die Einfahrt auch bei einem Wetter, bei dem früher alle Schiffe notwendigerweise auf der Reede ankern mußten<sup>4</sup>.

Von den Bedürfnissen der Schifffahrt ist die Gestaltung der Rechtsverhältnisse im flandrischen Strom offensichtlich bestimmt worden. Auch die Gestaltung der Rechtsverhältnisse der Travemünder Reede ist bedingt durch die Forderungen der Schifffahrt, also der

rede licht to der Heringwiek eder to Travemunde to seghelende“ (Hans. UB., Bd. II, nr. 567). Hier ist also der „Zwischenhafen“ zum erneuten Leichtern bei der Heringwiek, den *F. Siewert*, Geschichte und Urkunden der Riga-fahrer, Berlin 1887, S. 205 für 1464 belegt hat, bereits für 1340 festgestellt. Bei der Heringswiek und bei Travemünde — natürlich auf der Reede bei Travemünde — konnte man „rede“ liegen. Endlich weist auf den Reedeverkehr deutlich hin die Ausrüstungskostenberechnung eines großen Kriegsschiffes aus dem Kriege mit Waldemar von 1370 (Lüb. UB., Bd. III, S. 811): Hier ist von „latores, qui eduxerunt coggonem“ die Rede, und zwar nach Travemünde, wo für die Mannschaft des Schiffes erhebliche Verpflegungskosten aufliefen. Der Schleppdienst auf der Trave, den *F. Siewert* a. a. O. für große Schiffe erwähnt, ist hier erneut belegt. Wenn 1466 ein Lübecker „Träger“ seine zwischen Lübeck und Travemünde verkehrende Prähme verpfändet (Lüb. UB., Bd. XI, S. 101), so ist auch das ein Zeugnis für den Leichterverkehr auf der Travemünder Reede, von der Prähme auch direkt bis Lübeck fahren. Aus alledem wird anschaulich, wie notwendig und unentbehrlich der Reedeverkehr für die Lübecker Schifffahrt in allen Jahrhunderten bis ins 19. war. 1455 endlich wird die „reyde vor juwen havene“ erwähnt (Hanse Rezesse Abt. II, Bd. IV, nr. 387; vgl. dazu *Zs. f. Lüb. Gesch.*, Bd. XXIV, S. 127, Anm. 125), und 1464 begegnet für diese Reede der volle Name: Von der „reyde to Travenemunde“ segeln Lübeckische Abgesandte — unter ihnen der Bürgermeister Hinrich Castorp — nach Danzig ab (Lüb. UB., Bd. X, S. 460). Damit ist der Anschluß an die zahlreichen Nachrichten des 16. Jh. erreicht. Diese Nachrichten sind noch zu vermehren, wenn man solche hinzunimmt, die statt des Wortes „reyde“ das Wort „depe“ = Tief gebrauchen, wenn aus der Nachricht ausreichend hervorgeht, daß es sich eigentlich nur um die Reede handeln kann. Das gilt z. B. von der Beschwerde von Lübecker Bürgern an den Rat gegenüber von „Gästen“ von ca. 1350 (Lüb. UB., Bd. III, S. 189): „dat se kopen dat gud in deme depe unde in der Travene, er se dat dun scholen“: Hier sind offenbar die Ankerplätze auf der Travemünder Reede und in der Heringswiek gemeint. Jedenfalls ist die Wortbedeutung für „dép“ bei *Schiller — Lübben*: „Fahrwasser, Fluß, Kanal“ unzureichend. Auch die Deutung im Registerband des Lüb. UB. von *Fr. Techen*: „Hafen“ scheint mir namentlich für die dort angeführten Nachrichten über Lübeck und Wismar durch das Wort „Reede“ ersetzt werden zu müssen: bei dem Wismarer Tief, über das wir durch Techen selbst bestens unterrichtet sind, handelt es sich notorisch um genau dasselbe, wie bei der Reede von Lübeck. (Vgl. *Fr. Techen*, Hans. Gbl. Jg. 12, 1906, S. 271 ff.) Daran wird auch nichts geändert, wenn für die Wismarer Reede außer dem Worte „Tief“ auch das Wort „portus“ gebraucht wird. Das hat *Fr. Techen* selbst klar herausgestellt: *Jbb. f. mecklenburgische Gesch.*, Bd. 93, 1929, S. 269 ff.

<sup>1</sup> Hanse-Rez. Abt. II, Bd. 9, S. 505.

<sup>2</sup> *F. Siewert*, a. a. O., S. 219; dazu S. 203 ff.

<sup>3</sup> Dgl. S. 202 u. S. 59 f.

<sup>4</sup> Vorher hat die Tiefe des Fahrwassers vor der Travemündung nie mehr als 2,50 m betragen. *F. Siewert*, a. a. O., S. 203, Anm. 1. Das wird vortrefflich durch die Angaben von *Jaques Savory* für das Jahr 1697 bestätigt: Vgl. oben S. 4, Anm. 2.

Wirtschaft. Nur ist bei ihr der Zusammenhang der Rechtsentwicklung an der Seereede mit der des in ihr ausmündenden Flusses, der Trave, weit deutlicher und intensiver als beim Strom von Flandern. Vor allem ist von Lübeck, erkennbar seit dem 16. Jahrhundert, die rechtliche Einheit von Trave und Seereede begrifflich bewußt ausgebaut und praktisch dementsprechend gehandelt worden. Dabei handelte man keineswegs willkürlich konstruktiv, sondern stand offenbar auf dem Boden einer bis weit ins Mittelalter zurückreichenden tatsächlichen Entwicklung. Denn an norddeutschen Flußmündungen ist es nach dem übereinstimmenden Wortlaut der Quellen so<sup>1</sup> gewesen, daß von ihnen, den bevorzugten Schauplätzen der Schifffahrt, aber auch den geschützten Wohnplätzen der Meeresfischer, aus sich eine intensivere wirtschaftliche und deshalb auch rechtsschöpferische Nutzung des vor den Flußmündungen liegenden Meeresteils entwickelte. Daher kommt es, daß solche Meeresteile zu der politischen und wirtschaftlichen Organisation der Flußmündung in einem weit intensiveren Zusammenhang stehen können, als zu Uferstrecken derselben Meeresteile, die einem anderen Territorium unterstehen, aber ohne jede oder jede wesentliche wirtschaftliche Beziehung zu demselben Meeresteile sind, obwohl dieser das Ufer eines solchen Territoriums bespült. Wenn in dem Privileg Friedrichs I. für Lübeck vom Jahre 1188, das in diesem Satze keinen Anlaß zur Beanstandung als „Fälschung“ gibt, die Worte stehen, daß es den Lübecker Fischern freistehen solle: „piscari per omnia a supradicta villa Odislo usque in mare“, so wird hier der Weg vom Fluß ins Meer für die Wirtschafts- und damit auch die Rechtsentwicklung deutlich<sup>1</sup>. So konnte Lübeck, als es 1616 eine große neuangelegte Mecklenburger Fischreue bei Rosenhagen hatte zerstören lassen, dem Mecklenburger Herzog auf seine Beschwerde entgegenhalten:

„Deweil . . . der Travestrom mit dem port und der reide, von Oldeschlo an biß in die offenbahre see, unangesehen viele underschedliche territoria darans stoßn, dieser guten statt wie mit keyserlichen und koniglichen privilegien, auch underschedlichen actibus possessoris, sowoll criminall als civil-sachen, da es nott sein solte woll zu behaupten, zugehörig; — so wollen wir nicht hoffen, daß E. F. G. uns daran einiger eintragt zu thun gemeint sein werden<sup>2</sup>.“

Die Trave mit ihrer Reede war also für Lübeck eine wirtschaftliche und rechtliche Einheit. Travestrom, Seereede, Dassower See, Pötenitzer Wiek, Wakenitz, Ratzeburger See, damals auch noch die Stepenitz und Maurine und der Nordteil des Ratzeburger Sees: sie alle sind „Ströme“ der Stadt. Ein Lübecker Rechtsgutachten von 1575 äußert sich über den Stromcharakter des damals umstrittenen Dassower Sees wie folgt. Wenn eine Stadt seit undenklichen Jahren einen Wasserstrom besessen habe,

„so volgt, das auch derselben statt die jurisdiction und districtus ohne Mittel zugehörig, wie dan auch dergleichen wasserstrohme die hochheit mit sich bringen<sup>3</sup>.“

Wie 1371<sup>4</sup> die Worte: „up dem strome des graven von Flandern“ in der lateinischen Übersetzung mit: „districtus, jurisdictio et libertas“ wiedergegeben werden, so sind auch

<sup>1</sup> Die Interpretation der Worte „usque in mare“ hat zu einer gelegentlich humoristisch wirkenden Kontroverse geführt: „usque in mare“ sollte durchaus nur: „bis ans Meer“, aber nicht: „bis ins Meer“ bedeuten. Vgl. abschließend: Zs. f. Lüb. Gesch., Bd. XXIV, S. 62—76, auch S. 16 in der Anmerkung die interessante Stelle über die Ausdehnung der Rechte der Stadt Schleswig in dem Meeresgewässer vor der Mündung der Schlei. — Wenn in dem Lübecker Privileg von 1188 nur von dem Fischereirecht bis ins Meer die Rede ist, so wird durch die Nachricht über die „custodia“, die Lübeck über das „breve mare“ vor dem Ausfluß der Trave ausübt (1247/48; vgl. oben S. 8) deutlich, daß sich bereits im hohen Mittelalter auch Hoheitsrechte anderer Art von der Trave aus „usque in mare“ entwickelt haben.

<sup>2</sup> Zs. f. Lüb. Gesch., Bd. XXII, S. 316.

<sup>3</sup> Ebd. S. 25., Anm. 45.

<sup>4</sup> Vgl. oben S. 8, Anm. 1.

bei Lübeck: „districtus“, „frey — hoch und gerechtigkeit“<sup>1</sup>, oder: „jurisdiction, hoch — und gerechtigkeit“<sup>2</sup>; bereits 1516: „unßer stadt strom und gebede“<sup>3</sup> die Entsprechungen. Nur daß Lübeck diesen „districtus“ noch erheblich intensiver ausgestaltet hat, als das bei des Grafen Strom der Fall war. Denn Lübeck hat auf seinem gesamten Strom, einschließlich der Reede, nicht nur Schifffahrts- und Fischereihoheit, sondern auch das Fischereiregal in Anspruch genommen und, was mehr bedeutet, auch ausgeübt<sup>4</sup>. Die Ältesten seiner Fischerkorporationen waren seine Aufsichtsorgane, wenn es sich um die Wahrung der Lübeckischen Hoheitsrechte schlechthin handelte. Sie sollen nicht nur

„eineß erbaren radeß ströme in flittiger acht nehmen und denjenigen, dem dar nicht up tho fischen geböhret darvon holden, und so vele nur mogelick, verbidden“<sup>5</sup>;

darüber hinaus sind sie bei Eingriffen in des Rates „frey — hoch und gerechtigkeit“ zur Meldung an den Rat oder die Wetteherrn verpflichtet.

Dieser Fischereid war keineswegs eine formelle Geste. Immer wieder hat der Rat der Stadt in den Fischern seine geeignetsten polizeilichen Organe in der Abwehr von Eingriffen in die von ihm behauptete Fischereigerechtigkeit gehabt. Gerade für das Reedegebiet erfolgte 1658 eine Anzeige der Fischerältesten, als sie des Rates „jurisdiction, hoch- und gerechtigkeit“ noch einmal durch das Setzen einer großen Fischreue „auf dieser stadt reede und strom gegen Rosenhagen über“ gefährdet glaubten<sup>6</sup>. Damals, und vorher 1616 — sonst ist es nie zu Störungen auf dem mecklenburgischen Ufer der Travemünder Reede gekommen — sind sie dann vom Rate mit Exekutionsmaßnahmen beauftragt worden<sup>7</sup>. Bei Vorkommnissen auf der Reede traten weitere, auch militärische Exekutionsorgane hinzu. Es entspricht vollkommen der gebietsrechtlichen Grundlage der Lübecker Fischereirechte, wenn Lübeck in seiner ältesten allgemeinen Fischereiordnung von 1558 die Fischerei auf „des erbaren radts und gemeiner stadt stromen und angehörigen potmeßigkeiten“ regelt, dabei die Binnenfischerei und die Fischerei bis zur Harkenbeck einheitlich ordnet und darüber hinaus auch noch die Fischerei außerhalb der Reede in der Niendorfer Wiek und in der „apenen wilden see“, also jenseits der Harkenbeck, erwähnt; hier selbstverständlich nicht mehr auf gebietsrechtlicher Grundlage, sondern auf Grund von Personalhoheit<sup>8</sup>.

In erster Linie aus Schifffahrtshoheit, in zweiter aus Fischereihoheit bildet sich also hier sehr früh ein einheitliches Hoheitsgebiet auf Binnen- und Meeresgewässern, das man, soweit es sich um einen Meeresteil handelt, mit dem Worte „Eigenmeer“ im Sinne des modernen Völkerrechts wiedergeben kann. —

Wie grenzt sich dieses Eigenmeer zum mecklenburgischen Strande hin ab?

Auch hier wird bei der Reede nach denselben Gesichtspunkten verfahren wie bei der entsprechenden Abgrenzung an der Trave und ihren Ausbuchtungen. Man wird lebhaft

<sup>1</sup> Zs. f. Lüb. Gesch., Bd. XXII, S. 24, im Zusammenhang mit „eineß erbaren rades ströme“.

<sup>2</sup> Ebd. XXX, S. 316. Auch diese Nachricht steht im Zusammenhang mit den Worten: „auff dieser stadt reede und strohm“. — Beide Nachrichten stammen aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.

<sup>3</sup> Vgl. oben S. 5, Anm. 3.

<sup>4</sup> Vgl. insbesondere Zs. f. Lüb. Gesch., Bd. XXII, S. 50 ff.

<sup>5</sup> Ebd. S. 24.

<sup>6</sup> Ebd. S. 317.

<sup>7</sup> Vgl. ebd. S. 314—320. Darüber zuletzt ebd. Bd. XXV, S. 125, Anm. 30 und vorher Bd. XXII, S. 277—294. Aus Gründen der historischen Quellenkritik bleibe ich trotz der anderen Meinung des Urteils des Staatsgerichtshofs (Ebd. Bd. XXV, S. 193) bei meiner Interpretation des Schriftsatzes des Speyrer Advokaten Kuhn, der mit der Vertretung der Lübecker Interessen beim Reichskammergericht beauftragt war (Ebd. Bd. XXII, S. 287 ff.).

<sup>8</sup> Vgl. ebd. Bd. XXV, S. 134.

an die prächtige Rechtssymbolik bei der Abgrenzung der rheinischen Territorien gegenüber der alten libera et regia strata, nämlich dem Rheinstrom, erinnert, wenn man die hier auftauchenden späteren Abgrenzungsgesichtspunkte vergleicht. So weit der Erzbischof von Mainz mit einem Roß in den Rhein reiten und dann mit einem Hubhammer werfen kann, so weit soll seine Gerechtigkeit und Freiheit reichen, heißt es etwa dort<sup>1</sup>. Am Tief vor Wismar, das eine ganz ähnliche Rechtsentwicklung aufzuweisen hat wie die Travemünder Reede, heißt es 1596, daß der mecklenburgische Herzog nur so weit Rechte am Wismarer Tief habe, wie er mit einem Pferde ins Wasser reite, bis es ihm die Hufe bedecke, „und er alsdann mit einem hueffeisen von sich ins wasser werfen könne“<sup>2</sup>. Maßbestimmungen für die Abgrenzung ließen sich häufen, namentlich auch für den Dassower See. Für die Travemünder Reede ist die „Rittgrenze“ auch belegt, und zwar in Mecklenburger Zeugenaussagen. Diese erklärten 1616: „das der strandt so weit dem herrn von Mecklenburg gehöre, als man mit einem wehlichen pferde hineinreiten und von demselben mit einem pflugeisen werfen könne“<sup>3</sup>. Das würde vollkommen den bekannten Abgrenzungsformen entsprechen, wenn nur nicht hinter „hineinreiten“ noch hinzugefügt wäre — von wem, kann hier unerörtert bleiben —: „und schwimmen“. Aber dieser Zusatz ist einzig in seiner Art und löst vor allem den eigentlichen Sinn dieser plastischen, bildhaften Ausdrucksweise einfach auf. Denn der bedeutet: Der Herr des anliegenden Ufers hat so weit Recht in einem vor seinem Ufer liegenden Gewässer anderer Hoheit, als er in Berührung mit dem festen Grund und Boden etwas ausrichten kann<sup>4</sup>. Der in der Gewere liegende Gedanke des Beherrschens — oder der Fähigkeit zum Beherrschen — soll hier zum Ausdruck kommen<sup>5</sup>.

Die „Rittgrenze“, symbolisch gedacht, hat am Reedeufer sogar eine praktische Bedeutung gewonnen. Denn die einzigen Mecklenburg an dieser Strecke bis zu dem Vorgang des Jahres 1925 zur Verfügung stehenden Organe waren in der Tat seine Strandreiter. Als 1660 der Vogt von Travemünde von einem hier gestrandeten Schiffe die Güter bergen ließ, wies er die Behauptung, auf Mecklenburger Grund und Boden zu handeln, mit der Bemerkung ab, man könne doch nicht mit einem Pferde dorthin reiten<sup>6</sup>. Bei diesem Vorfall hatte der Travemünder Vogt den direkten Befehl, mecklenburgische Versuche, Güter von den beiden gestrandeten Schiffen abzuholen, wenn nötig, mit Gewalt abzuweisen. Denn das wäre nur mit Booten möglich gewesen. Ähnlich handelte man in allen sich ergebenden Fällen. Galt es eine Leiche zu bergen, was im Zusammenhang mit dem Fahrrecht und seiner Bedeutung für Feststellung von Hoheitsgrenzen nicht unwesentlich war, dann hatten die Lübecker Organe vor der Mecklenburger Küste die Leiche abzuholen, wenn diese im Wasser trieb; war sie aber grundruhig geworden, dann hatten sie die Weisung, den Toten liegen zu lassen<sup>7</sup>. Kurz: dem Lübecker Eigenmeer an der mecklenburgischen Küste stehen „Strand

<sup>1</sup> *J. Grimm*, Rechtsaltertümer, Bd. I, 4. Aufl., S. 78.

<sup>2</sup> *F. Techen*, in *Hansische Gbl.* Jg. 1906, S. 276.

<sup>3</sup> *Zs. f. Lüb. Gesch.*, Bd. XXV, S. 122.

<sup>4</sup> So auch *J. Grimm* a. a. O., S. 94.

<sup>5</sup> *H. Hellfritz*, Festgabe zur Feier des 50 jährigen Bestehens des preußischen Oberverwaltungsgerichts, 1925, S. 65.

<sup>6</sup> *Zs. f. Lüb. Gesch.*, Bd. XXV, S. 122.

<sup>7</sup> Ebd. S. 119. — Ganz nach demselben Grundsatz hat noch 1860 das großherzogliche mecklenburgische Amt gegenüber der Rechtssphäre der Stadt Wismar am Wismarer Tief gehandelt. Vgl. *F. Techen*, *Jb. f. mecklenburgische Gesch.* Bd. 90 (1920), S. 47. — Die skeptische Einstellung des Staatsgerichtshofs zu der Frage des Bergens von Leichen und der Ausübung des Strandrechts (*Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXV, S. 188—190) wird m. E. der rechtsgeschichtlichen Bedeutung dieser Vorgänge (allgemeine Gebietshoheit!) und dem von Lübeck vorgebrachten Material (vgl. besonders ebd. S. 112—124; durchschlagend ist m. E. das Zitat von 1615 auf S. 119) nicht voll gerecht.

und Strandgerechtigkeit“ des Mecklenburger Herzogs gegenüber. Nicht mehr und nicht weniger; vor allem aber kein landesherrliches Küstengewässer der Art, daß dem Territorium von Anfang an ein territoriales Hoheitsrecht an seinem Küstengewässer adhärent gewesen wäre.

Gerade diese letztere Auffassung ist in dem Verfahren vor dem Staatsgerichtshof von Mecklenburger Gutachtern neben dem völkerrechtlichen Begründungsversuch vertreten worden. Sie arbeiteten mit einer Vorstellung der Einheitlichkeit der Territorialrechte, die es in der früheren deutschen Territorialgeschichte nicht gab. Mit einigen Bemerkungen quellenkritischer und grundsätzlicher Art hierzu möchte ich schließen.

Von der strittigen Küstenstrecke selbst waren Quellenbelege für ein Fischereiregal des Landesherrn im Küstengewässer nicht zu gewinnen. Da lag das Verfahren durch Analogieschluß nahe. Für die gesamte südliche Ostseeküste bis hinauf nach Ostpreußen wurden von den Mecklenburger Gutachten, insbesondere dem von Gierke, Belege für die „richtige“ Ansicht „aneinandergereiht“, nämlich daß man bereits seit dem 13. Jahrhundert von einem landesherrlichen Regal am gesamten Küstengewässer sprechen könne<sup>1</sup>. Infolgedessen könne Lübeck nicht durch Okkupation ein Hoheitsrecht an der strittigen Küstenstrecke erworben haben<sup>2</sup>. Vom Gesichtspunkt historischer Quellenkritik — und der ist hier entscheidend — muß es aber abgelehnt werden, vereinzelte Zeugnisse aus Gewässern sehr verschiedener Beschaffenheit und rechtlicher Situation in dieser Weise aneinanderzureihen<sup>3</sup>. Die östliche Ostsee mit ihren Haffs hat andere Rechtsverhältnisse entwickelt als die, die an der unmittelbaren Meeresküste, etwa für Mecklenburg, galten, und der Ordensstaat, der sich wie Lübeck auf eine königliche Verleihung von Rechten am Meere berufen konnte<sup>4</sup>, hat durch eine weit intensivere staatliche Tätigkeit einem 1226 verliehenen, mehr programmatischen Anspruch späterhin einen realen Inhalt zu geben vermocht<sup>5</sup>. Noch wesentlicher aber ist ein anderer Einwand. Es handelt sich überall um Privilegien und Verleihungen seitens eines Landesherrn, die durch v. Gierke als Beweis dafür gewertet werden, daß dem Landesherrn ein allgemeines Hoheitsrecht an seinem gesamten Küstengewässer zugestanden habe. Nun muß aber immer wieder betont werden, daß das Mittelalter die Form des Privilegs sehr häufig gewählt hat, wenn es zur Beurkundung von Vereinbarungen zwischen zwei Partnern kam, von denen der eine die ranghöhere Stellung einnahm<sup>6</sup>. Die Beurkundung des Konstanzer Friedens vom Jahre 1183 in der Form eines einseitigen, aus der freien Gunst Friedrich Barbarossas hervorgehenden Privilegs an die lombardischen Städte wird nie-

<sup>1</sup> Vgl. *J. von Gierke*, Rechtsgutachten S. 9 = *Jbb. d. Ver. f. mecklenb. Gesch. u. Altertumskunde* Bd. 90 (1920) S. 47.

<sup>2</sup> *J. von Gierke*, a. a. O., S. 16 = *Jbb.* S. 65.

<sup>3</sup> Vgl. dazu meine eingehenden kritischen Ausführungen gegenüber von Gierke in: *Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXIV, S. 55—63.

<sup>4</sup> Für Lübeck kommt das „*piscari usque in mare*“ von 1188 hier in Frage. Vgl. oben S. 12, Anm. 1.

<sup>5</sup> Vgl. dazu jetzt *G. Kisch*, Zur Geschichte des Fischereiregals im Deutschordensgebiete, in: „*Beiträge zum Wirtschaftsrecht*“, Bd. I, S. 399 ff. — Die Meinung von Kisch (S. 399), daß die Gutachten zur Lübeck-Mecklenburger Auseinandersetzung „für die allgemeine Fischereigeschichte des Mittelalters nur einen bescheidenen Ertrag erbracht haben“, trifft insofern zu, als die gutachtlichen Äußerungen sich immer mehr auf hoheits- und gebietsrechtliche (Reedegrenzen!) Fragen zuspitzten; aus meinem ersten, noch von dieser Auseinandersetzung unbelasteten Aufsatz von 1923 (*Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXII) wird dagegen auch die allgemeine Fischereigeschichte Nutzen ziehen können, ohne sich in die Polemik des Gutachtenstreites verlieren zu müssen. Dieser erste Aufsatz und das letzte Gutachten (*Zs. f. Lüb. Gesch.* Bd. XXV, S. 105—154) sind am ehesten geeignet, in die Materie einzuführen; die dazwischenliegenden Gutachten sind in der Tat allzusehr mit einer Polemik belastet, die ebenso unerfreulich wie leider unvermeidbar war.

<sup>6</sup> Vgl. *F. Rösig* in *HZ* Bd. 150, S. 466 ff.

manden darüber hinwegtäuschen, daß Friedrich hier nach langen Verhandlungen eine Art Verzichtfrieden hat hinnehmen müssen, und wenn die Magna Charta des Jahres 1215 sich auch als Privileg gibt, so ist doch über das wirkliche Verhältnis des Privilegienausstellers zu den Bedachten, kurz: ihren Vertragscharakter, kein Zweifel möglich. Von Gierke folgert aus den Privilegien des Mecklenburger Herzogs für die Seestadt Rostock als seiner fast einzigen Quelle das allgemeine Verfügungsrecht über die Fischerei am gesamten mecklenburgischen Strande<sup>1</sup>. Dem ist aber entgegenzuhalten, daß die weitaus größere Wahrscheinlichkeit dafür spricht, daß die Rostocker sich die von ihnen im Strandgebiet ihrer Stadt und weiter seewärts entwickelte Fischerei vom Herzog bestätigen ließen, um etwaige Differenzen zu vermeiden. Eine solche Bestätigung nahm dann hier und in anderen Fällen die Form des Privilegs, der Verleihung an.

Ähnlich steht es aber auch mit der Bestätigung des gesamten Tiefs, also der Reede von Wismar im Seebereich. „Concedimus“, heißt es zwar in der Urkunde des Jahres 1266. Aber auch F. Techen sieht in ihr die Bestätigung eines bereits bestehenden Zustandes. Jedenfalls hat in der Folgezeit die Stadt ihr volles Eigentum und Hoheitsrecht gegenüber dem Mecklenburger Landesherrn an diesem „Tief“ bis ans Ufer hin ebenso energisch durchgesetzt, wie Lübeck es getan hat. —

Gegenüber einer auf der Überschätzung einzelner Privilegien beruhenden, stark zugespitzten obrigkeitstaatlichen Auffassung muß hervorgehoben werden, daß für die rechtliche Gestaltung des an sich von Haus aus indifferenten und grundsätzlich nicht von der offenen See unterschiedenen Küstengewässers<sup>2</sup>, die wirklichen Möglichkeiten zur Ausübung von Funktionen in diesen Gewässern<sup>3</sup> den Ausschlag gegeben haben. Wie sich in ihnen die Rechtsnormen gestalten würden, hing letzten Endes davon ab, wer denn wirklich in diesen Gewässern die in ihnen latent vorhandenen Möglichkeiten zum Leben brachte. Und das waren im 12. und 13. Jahrhundert gerade im Ostseegebiet die Städte. Selbstverständlich gilt das für die Schifffahrt, die vollkommen in den Händen der Städte lag und deren rechtliche Ordnung sich dementsprechend gestaltete, was selbstverständlich rechtliche Folgen für von der Schifffahrt vorzugsweise genützte Gewässer hatte. Aber auch die Fischereihoheit einer Stadt wie Lübeck beruhte nicht auf irgendeiner Anmaßung, sondern auf der Tatsache, daß vom Beginn der deutschen Siedlung um die Lübecker Bucht bis ins 15. und 16. Jahrhundert hinein alle wesentliche Fischerei mit gehendem und stehendem Gerät praktisch allein von Lübecker Fischern ausgeübt wurde. Denn im Travegebiet, vor allem in Schlutup, Gothmund und Travemünde, saß eine dichtgedrängte Fischerbevölkerung, die von Anfang an auf Seefischerei eingestellt war. Technisch war sie, gestützt auf das städtische Gewerbe von Lübeck, allen anderen voran, und wirtschaftlich verfügte sie in Lübeck und darüber hinaus über den nötigen Absatzmarkt, um eine umfangreiche Fischerei regelmäßig ausüben zu können. Indem sich diese Fischerei auf dem Reedegebiet an die Lübecker Schifffahrtshoheit anlehnen konnte, hat sich auf ihr Lübecker Fischereihoheit und Fischereiregal ganz analog den Binnengewässern der Stadt entwickelt. Da die nautische Reede im eigentlichen Sinne für die Fischerei nicht in Betracht kam, spielte sich die Fischerei der Lübecker Fischerkorporationen gerade auf dem mecklenburgischen „Ufer der Travemünder

<sup>1</sup> Den Strand nebst dem ausgedehnten Waldgebiet hat Rostock damals vermutlich dem Herzog abgekauft. Vgl. F. Techen, Hans. Gbl. Jg. 1906, S. 272.

<sup>2</sup> Vgl. dazu die Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. XXIV, S. 25, Anm. 32 wiedergegebenen Zitate: Th. Niemeyer, v. Liszt und Stier-Somlo.

<sup>3</sup> „Rechtliche Grundlagen“ und „tatsächliche Ausübung“ des Regals wünscht auch G. Kisch a. a. O., S. 406 auseinandergehalten zu sehen.

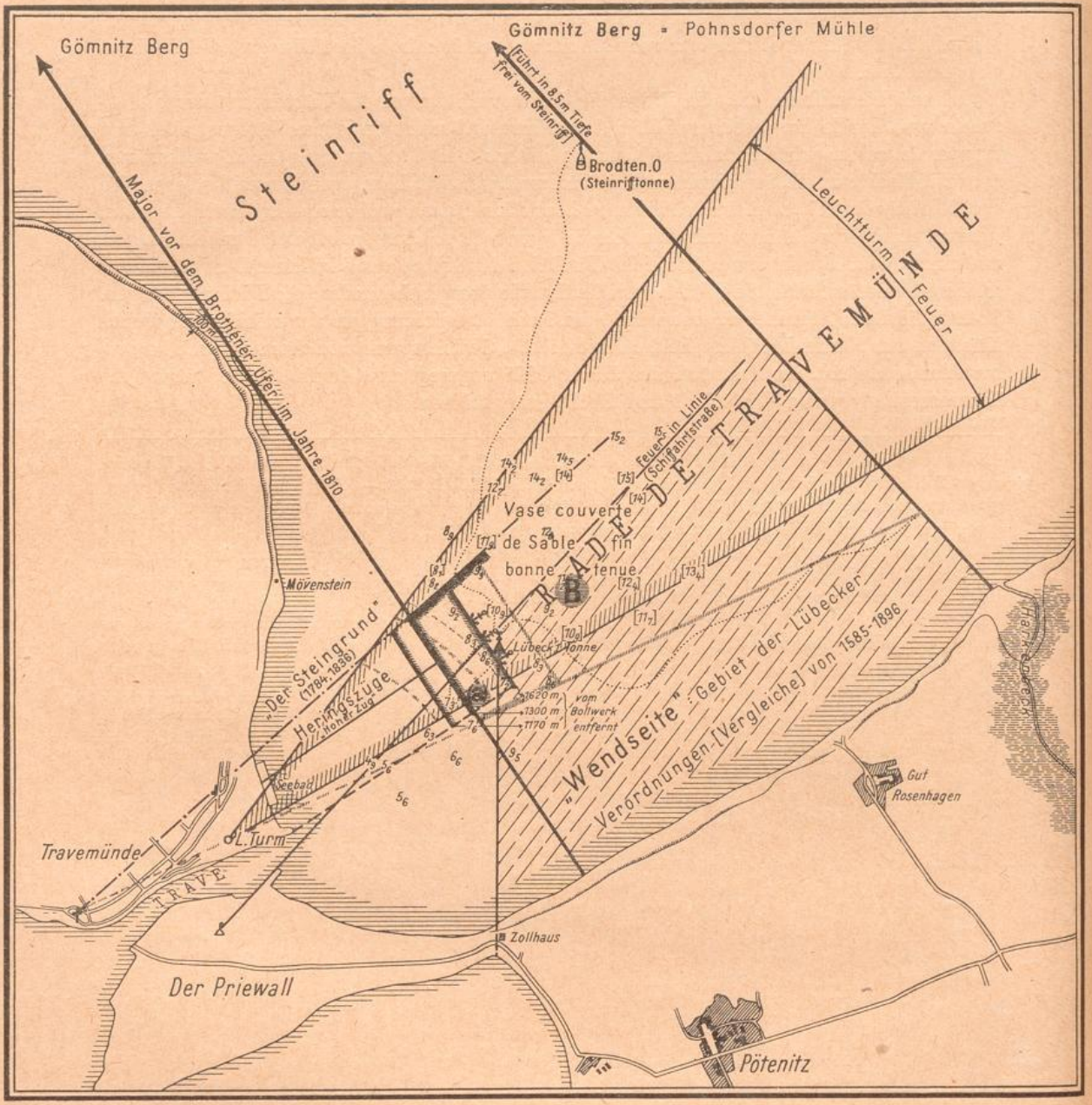
Reede“ ab<sup>1</sup>. Die allgemeine Hoheit ist auf dem Reedegebiet denselben Weg gegangen<sup>2</sup>. Außerhalb des Reedegebietes war von Lübeck aus gesehen freie See. Hier galt die Fischerei als gemeinfrei.

Ich möchte meinen, daß die Frage der Rechtsverhältnisse der Küstengewässer oft allzusehr vom Lande her gesehen wird, in dem Sinne, daß man von jedem Küstenstreifen aus, mag er in seiner wirtschaftlichen Nutzung seitens der Uferbewohner auch vollkommen tot sein, Rechte in die See hinein zu konstruieren bereit ist. Demgegenüber will gelegentlich auch die Möglichkeit, von der See her zum Lande hin Hoheitsrechte zu entwickeln, beachtet werden. Auch diese hängen mit dem Lande irgendwie zusammen. Aber ich möchte sagen, mit einem dazu durch seine natürliche Funktion besonders qualifizierten Landstück. Als solche erwiesen sich für die mittelalterliche Entwicklung insbesondere die Flußmündungen. So hat die Landtatsache: Traveausfluß, die Rechtsentwicklung an der mecklenburgischen Küste bis zur Harkenbeck entscheidend beeinflußt. Gesichtspunkte solcher Art auch herauszustellen, dazu hat der Streitfall des Jahres 1925 angeregt und damit die Bedeutung des Zusammenhanges von Wirtschaft und Recht unterstrichen.



<sup>1</sup> So nennen die Lübeckischen Fischer 1827 den von ihrer Lübecker Behörde 1826 getroffenen „Vergleich wegen Befischung des Ufers der Travemünder Reede“ Zs. Bd. XXII. S. 31. — Vergl. auch die Kartenbeilage, wo dieses „Ufer der Travemünder Reede“ mit der dafür auch sonst vorkommenden Bezeichnung: „Wendseite“ eingetragen ist. Der Vergleich von 1826 ist abgedruckt ebd. S. 320 ff.

<sup>2</sup> Das kommt schon 1547 deutlich zum Ausdruck in der Erklärung eines Lübecker Zöllners „dath ein erbar radt tho Lübeck je und allewege strom und strant vum der reyde an beth in die Harkenbeke tho verbidende gehett hebben, we ock noch in desse stund“ ebd. S. 30. — Ob die Worte „von der reyde an“ so gemeint sind, daß hier an die ganze Ausdehnung der nautischen Reede vor der mecklenburgischen Küste gedacht ist, und also die Wasserfläche zwischen ihr und dem unmittelbaren mecklenburgischen Ufer gemeint ist, oder ob es so gemeint ist, daß der Zöllner an den „Reedekopf“, wo die Schiffe ankerten, gedacht hat, und von hier aus den „strant“ bestimmen wollte, ist sachlich ohne Interesse. Vgl. auch hier die Kartenskizze. Die während des Verfahrens von dem Staatsgerichtshof gemachten Versuche, die lückenlos vorhandenen Belege für die Ausübung Lübeckischer Hoheitsakte auf „Personalhoheit“, nicht „Gebietshoheit“ zu begründen, sind jedenfalls gescheitert.





— Lot vom Bollwerk auf Majorlinie  
 - - - Peil-Linie Badehaus-Kirchturm Travemünde  
 ..... 10m Linie

 Schenkel des Leuchtturmfeuers  
 Von der Meckl. Verordnung vom 23.II.25 in Anspruch genommenes „Hoheitsgebiet“

## Zur Karte

Von den verschiedenen, den Gutachten beider Parteien beigefügten Karten gebe ich hier einen Nachdruck der Kartenbeilage 3 meines Gutachtens vom 20. April 1927 (Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. XXV bei S. 65), mit der bereitwillig gewährten Zustimmung des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde wieder. Sie ist entstanden nach Durcharbeitung alles erreichbaren Materials an Kartenskizzen, vor allem aber auch der Angaben in den Akten über Abgrenzungen, Peillinien etc. im Reedegebiet. So sind die Angaben der beiden grundlegenden Karten des Lotsenkommandeurs von Travemünde, Gotth. Joehm. Wohler aus den Jahren 1788 und 1801 (Zs. Bd. XXV zu S. 65) und der Kartenbeilage 2a und b (Zs. Bd. XXIV zu S. 152): Karte von Beautemps-Beaupré vom Jahre 1815 in diese Karte hineingearbeitet worden. Für die Einzelheiten ist auf Zs. XXV, S. 61 ff. zu verweisen, sowie die gesamten Ausführungen jenes Gutachtens von S. 1—103. Zwischen den beiden Peillinien: „Major vor dem Brothener Ufer“ und „Gömnitzer Berg — Pohnsdorfer Mühle“, welche Linie die Landspitze an der Harkenbeckmündung trifft, erstreckt sich die Travemünder Reede. Der Hauptankerplatz, der aufs sicherste festzustellen war, liegt im „Reedekopf“, vor allem bei den eingezeichneten Ankeren. Hat ein Schiff die äußere der beiden Peillinien, von See her kommend, erreicht, befindet es sich auf der Reede, wenn es die innere landwärts überschreitet, hat es die nautische Reede verlassen.

Weiter ist die „Wendseite“, d. h. das Gebiet, in dem durch Lübecker Verordnungen und Vergleiche interner Art, d. h. für Lübecker Fischerkorporationen, seit 1585 bis 1896 und darüber hinaus auf Grund von Gebietshoheit (vgl. dazu Zs. XXV, S. 130—139) die Fischerei an dieser Strecke unmittelbar vor dem Mecklenburger Ufer ständig geregelt und überwacht hat. Das von Mecklenburg durch Verordnung vom 23. Februar 1925 in Anspruch genommene „Hoheitsgebiet“ ist flächenmäßig eingetragen: man sieht deutlich, wie sehr diese Verordnung, die bereits am 10. Oktober 1925 durch die einstweilige Verfügung des Staatsgerichtshofes beseitigt wurde, rücksichtslos und — das muß hinzugefügt werden — auch ohne ausreichende Kenntnis die ganze bisherige Rechtsordnung in Verwirrung brachte.

An dem Zustandekommen dieser verhängnisvollen Verordnung sind die Verfasser der späteren Archivberichte nicht unbeteiligt gewesen. Das will beachtet werden, wenn man die zunächst unverständliche Tatsache verstehen will, daß jahrelang ein erbitterter Kampf um die Reedegrenze ausgefochten worden ist. Denn die mecklenburgische Position war nur zu verteidigen, wenn man die Reede als unwesentlich für die Gestaltung der Hoheitsrechte behandelte oder sie außerhalb der von der Mecklenburger Verordnung in Anspruch genommenen Wasserfläche halten konnte: Nach den Mecklenburger Gutachten sollte die „Reede“ landwärts der Linie „Major vor dem Brothener Ufer“ gelegen sein, obwohl dort die Plate, also die eigentliche, durch die Natur gegebene Verursachung einer Lübecker Seereede, sodann der Steingrund lagen, und endlich gerade hier die Heringszüge, insbesondere der sogenannte „Hohe Zug“ von Lübecker Fischerkorporationen betrieben wurden. Entsprechend sind auch die beiden Kartenskizzen der Mecklenburger Gutachten ausgefallen (Jbb. f. mecklenb. Gesch. etc. Jg. 89 zu S. 126 und ebd. Jg. 91).

Wenn zu dem Reedeproblem das Urteil des Staatsgerichtshofes bemerkt, in der Frage der Lage der Reede sei keine ausreichende Klarheit erbracht worden (Zs. XXV, S. 185), so spricht sich hierin eine verständliche Ermüdung gegenüber dem Übermaß von zumeist unwesentlichen Dingen, die hierüber beigebracht wurden und widerlegt sein wollten<sup>1</sup>. Jedenfalls ist die Bildung von Hoheitsrechten an der Wasserfläche vor der mecklenburgischen Küste bis zur Harkenbeck nicht vom Land her in der Richtung auf die Reede, sondern umgekehrt, von der Reede gegen das Ufer hin erfolgt. Und damit wird, kontrolliert an dem Kartenbilde, noch einmal die rechtsgeschichtliche Bedeutung dieses Streitfalles deutlich.

<sup>1</sup> Die Auffassung des Staatsgerichtshofes (Zs. f. Lüb. Gesch. Bd. XXV, S. 185), daß sich der Ankerplatz der Schiffe im Laufe der Zeiten verändert habe, trifft nur sehr bedingt zu. Denn die natürlichen Grundlagen — guter Ankergrund, hinreichende Entfernung von der Plate, vom Steinriff und vom mecklenburgischen Ufer — sind zu allen Jahrhunderten mit nur geringfügigen Änderungen die gleichen gewesen. Erst mit dem Durchstich der Plate und dem Aufkommen von Dampf-, später Motorschiffen ändern sich diese Dinge wesentlich, also seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts; von da an ist die Zahl der Schiffe, die auf die Reede angewiesen sind, weit geringer als früher.

