

# BINNENSCHIFFFAHRT

► ROBERT DOMŻAŁ

## Rechtliche Aspekte der Flussschifffahrt im Deutschordensstaat in Preußen

### Wasserrecht

Im Mittelalter bildete das Wasserrecht (*ius aquaticum*)<sup>1</sup> die aus dem Besitz von Gewässern resultierenden Gewohnheitsrechte oder auch schriftlich fixierten Gesetze. Die Vorschriften dieses Wasserrechts normierten die Nutzung von Flüssen und des Meeres wie auch die Vorteile und Nutzen, die daraus folgten, so unter anderem aus Schifffahrt, Fischerei, Transport, Brücken, Bädern usw. Das Wasserrecht war Teil des Privat-, Straf- und Verwaltungsrechts.<sup>2</sup> Im Ergebnis der Wiedergeburt des römischen Rechts auf polnischem Gebiet und auch auf dem Territorium des Deutschordensstaates in Preußen kam es schrittweise auch zur Rezeption des Wasserrechts, jedoch mit unklaren Folgen, da die Übernahme einiger Normen Verwirrung in die bestehenden rechtlichen Vorschriften brachte.<sup>3</sup>

In den deutschsprachigen Quellen bezog sich das ungeschriebene Wasserrecht zumeist auf das Seerecht<sup>4</sup>, wobei das Wasserrecht jedoch zwei Rechtsformen umfasste: erstens das sogenannte Strandrecht (*ius naufragii, ius littorale*), das Küsten sowie Waren, Schiffe und auf diesen befindliche Menschen betraf<sup>5</sup>, zweitens das sogenannte Grundruhrrecht (*navigium*), welches das Eigentum von Flussufern und die damit verbundenen Rechte, auch bezüglich der Landwege, betraf.<sup>6</sup>

Dem Grundruhrrecht ist in der Fachliteratur bisher nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Dieses Recht wurde vom Eigentümer des betreffenden Flussufers wahrgenommen, wozu auch das Eigentum z.B. an Waren gehörte, die infolge einer Schiffskatastrophe an das Ufer des Flusses gelangt waren.<sup>7</sup> Ursprünglich konnten Personen und Gegenstände, später – mit der Entwicklung der rechtlichen Normen – nur Gegenstände zum Eigentum des Uferbesitzers werden. Ein Wechsel des Eigentums konnte auch verursacht werden durch die Flusströmung, z.B. infolge einer künstlichen Veränderung des Flusslaufes. Solch eine Veränderung durfte im Grundsatz jedoch keinen Dritten schaden.<sup>8</sup> Eine Definition bestimmte dieses Recht als *Recht des Ufereigentümers zur Inbesitznahme eines am Ufer gestrandeten Schiffes und dessen Ladung*.<sup>9</sup>

Das Grundruhrrecht gehörte zum Gewohnheitsrecht, war also ungeschriebenes Recht. Seine Entwicklung erfolgte schrittweise, je nach Notwendigkeit. Trat eine solche ein, z.B.

bei sich wiederholenden Streitigkeiten, wurden die Vorschriften umgehend und zielgerichtet angepasst. Es ist anzunehmen, dass die Rechtsnormen des Grundruhrrechts in Pommerellen im 13. Jahrhundert, vor der deutschen Kolonialisierung, dieselben waren wie die aus dem Gebiet des polnischen Staates bekannten. Das Grundruhrrecht einschließlich der Freistellungen für sich mit Schiffen bewegendende Kaufleute war allgemein bekannt und fand bereits zu Ende des 13. Jahrhunderts im Bereich mitteleuropäischer Flüsse wie der Weser Anwendung.<sup>10</sup>

Flussläufe waren unterteilt in öffentliche, zu denen schiffbare Wasserwege gehörten, und in private, also kleinere und weniger wichtige Flüsse, die vererbbar waren. Öffentliche Flüsse waren für alle zugänglich und der Grundherr erhielt sie in einem schiffbaren Zustand, d.h. ohne Wehre, Dämme, Schutzdeiche usw. Das Fischereirecht auf diesen Flüssen stand den Eigentümern von deren Ufern zu.<sup>11</sup> Die schiffbaren Flüsse unterstanden dem Vorrecht des Herrschers, also einem Recht, das dem Herrscher die Ausschließlichkeit in der Überwachung von Wirtschaftszweigen garantierte, die die höchsten Einnahmen brachten oder für die Sicherheit von vorrangiger Bedeutung waren. Die Herrscher konnten freizügig das Recht zur Nutzung bestimmter, für sie vorbehalten Bereiche bestimmen, dafür Gebühren einziehen oder auch Freistellungen von Gebühren gewähren.<sup>12</sup> Letzteres war gebräuchlich in Pommerellen, wo Lehen der Pommerellenherzöge, z.B. von Swantopolk, an Klöster nachzuweisen sind und eine gewisse Anzahl von Fischerbooten von Gebühren befreit war.<sup>13</sup> Das Fischereirecht auf der Weichsel wurde dem Kloster zu Oliva im Jahr 1283 von Fürst Mestwin II. verliehen.<sup>14</sup> Derselbe Fürst gestattete den Danziger Dominikanern *die Schifffahrt auf der Weichsel und dem nahen Meer* und erlaubte das Anlegen von den Dominikanern gehörenden Schiffen an der Mottlau, ohne von ihnen Hafengebühren einzuziehen.<sup>15</sup>

Eine Urkunde, die von Herzog Konrad von Masowien überreicht wurde und die dem Deutschen Orden die Herrschaft über die unterworfenen preußischen Gebiete einschließlich des Kulmer Landes übertrug, war die sogenannte Goldbulle von Rimini des römisch-deutschen Kaisers Friedrich II., angeblich aus dem Jahre 1226, tatsächlich jedoch ausgefertigt zwischen Mai und August des Jahres 1235. Dieses in der kaiserlichen Kanzlei ausgearbeitete Privileg sollte dem Deutschen Orden bei den Streitigkeiten mit Konrad von Masowien um das Dobriner Land behilflich sein.<sup>16</sup> Dieses Dokument verlieh das ausschließliche Recht der Nutzung von Flüssen und Seen und legte Steuern und Gebühren *per terram in fluminibus et in mari*<sup>17</sup> fest. Damit befand sich die höhere Gerichtsbarkeit betreffs der Nutzung von Wegen, dabei auch von Wasserwegen und dem damit verbundenen Nutzen, ausschließlich in den Händen des Deutschen Ordens. Dies betraf auch jene Flussabschnitte, die sich in den Grenzen von gegründeten Städten und Dörfern befanden. Der Orden behielt sich die Gerichtsbarkeit bei auf Schiffen und Flößen auf der Weichsel begangenen Vergehen vor. Dies betraf auch kleinere zum Fährbetrieb gehörende Schiffe. In den im DeutschordeNSTaat liegenden Städten sollte von einem weltlichen Richter und zwei Ordensbrüdern über Verstöße gegen das Gesetz auf größeren oder kleineren Schiffen gerichtet werden.<sup>18</sup>

Das Stromregal erfasste alle Nutzungsrechte für Wasserwege, also Fischerei, Fahren, Wassermühlen, Hafeneinnahmen usw. Wenn der Herrscher keinem Dritten ein Privileg zur Flussnutzung verliehen hatte, war es untersagt, daraus Nutzen zu ziehen und Schifffahrt zu betreiben. Dieses Recht fand noch Ende des 15. Jahrhunderts Anwendung. Ein

Beispiel für die Wahrnehmung des Hoheitsrechts hinsichtlich der Weichsel und Ausdruck der ausschließlichen Herrschaft über den Fluss durch den König ist der Entschluss Kasimirs des Jagiellonen vom Dezember 1490, die Danziger zu verpflichten, die Bier über den Fluss transportierenden Bromberger Schiffer nicht zu behindern.<sup>19</sup> Die erwähnten Regalien auf dem Gebiet des Deutschordensstaates waren Ableitungen des allgemeinen Wasserregals.<sup>20</sup>

## Normativakte des Grundruhr- und Schifffahrtsrechts

Kraft der Kulmer Handfeste wählten die Kulmer und Thorner Bürger einmal jährlich einen vom Orden akzeptierten Richter. Ein Schöffengericht befasste sich mit den Gesetzen im Gebiet der Stadt und deren Patrimonium, ausgenommen die Burg- und die Wegefreiheit. Die öffentlichen Wege einschließlich der Weichsel (Vergehen auf dem Fluss und an dessen Ufern) unterlagen der Rechtsprechung des weltlichen Richters. Bei Vergehen der Flussschiffer in der Stadt wurden sie vom Stadtgericht verurteilt, wenn jedoch Vergehen auf dem Wasser verhandelt wurden, konnten die Schiffer durch den vom Orden akzeptierten weltlichen Richter verurteilt werden.<sup>21</sup> Als Erfüllung der Forderungen der Weichselstädte verließ König Kasimir der Jagiellone 1457 ein Privileg, in dem das Nutzungsrecht der Flussufer bei Kulm, Thorn und anderen Städten an der unteren Weichsel erneut in die Hände der jeweiligen Stadträte gelangte.<sup>22</sup> Die Inseln auf der Weichsel sollten gemeinsam genutzt werden.<sup>23</sup>

Mit der Gründung der ersten Städte am Unterlauf der Weichsel, Kulm und Thorn, verließ der Deutsche Orden diesen Städten im Dezember 1223 die Kulmer Handfeste, die auf Magdeburger Recht gestützt war und Modifizierungen aus dem Flämisches und Schlesiensches Recht enthielt.<sup>24</sup> In diesem Privileg finden sich auch die ersten Regeln zum Wasserrecht. Die später im Ordensstaat gegründeten Städte sollten vom Orden dasselbe Privileg erhalten, das sogenannte Kulmer Recht mit lokalen Modifizierungen. Quelle für das Magdeburger Recht war der »Sachsenspiegel«. In dieser Gesetzessammlung zählten die schiffbaren Flüsse zu den öffentlichen Wegen und unterstanden als solche nicht den Regalien der Herrscher, betrafen jedoch sowohl Schifffahrt als auch Fischerei. Eine solche Auslegung hinsichtlich der Nutzung von Meer, Flüssen und Häfen war bereits im römischen Recht enthalten.<sup>25</sup> Die Abwandlungen des Magdeburger Rechts in dem Teil, der die öffentlichen Wege betraf, waren also für den Deutschen Orden in wirtschaftlicher Hinsicht günstig. Dadurch, dass der Orden sich die Ausschließlichkeit zur Nutzung von Flusslauf und -ufern sicherte, konnte er diese ungehindert verpachten und daraus Gewinn schöpfen, zum Beispiel aus dem Fischfang oder von Fähranlegestellen.

Im Vergleich zum erneuerten Privileg vom Oktober 1251 hatte die erste Gesetzessammlung einen breiteren Charakter und war auch für die Städte von größerem Nutzen. Im Jahr 1233 wurde ein Patrimonium für Kulm bestimmt, das sich von der Stadt eine Meile in Richtung Weichselunterlauf erstreckte und für Thorn am oberen Flusslauf bis zur Insel Liszka und in Richtung Weichselunterlauf zwei zwei Meilen flussabwärts reichte.<sup>26</sup> Damit wurde dieser Abschnitt des Flusses dem Nutzen der Städtebürger von Thorn überlassen und bei Kulm zusätzlich auch Fremden, im Sinne der aus Deutschland nach Preußen gelangten Kolonisten. Eine wesentliche Bestimmung war die Übergabe des freien Transports über den Fluss in die Hände der Städte. Der Orden behielt sein Privileg über alle Seen, jedoch mit

der Möglichkeit einer Nutzung einiger von ihnen durch die Bürger. Sie konnten dort für ihren eigenen Bedarf Fischfang betreiben, jedoch nicht mit Zugnetzen.<sup>27</sup>

In der Handfeste von 1233 schränkte der Orden das Fährregal kaum weiter ein. Weiterhin war es den Bürgern von Kulm und Thorn freigestellt, den Transport auf dem Fluss, das sogenannte *navigium*, später als *jus super navigium* bezeichnet, zu nutzen.<sup>28</sup> Das 1251 erneuerte Privileg beschränkte jedoch schon fünf früher verliehene Freiheiten. So zog der Orden die frühere Bestimmung über die Flussnutzung, *navigio*, wieder zurück. Dafür erschien aber zum ersten Mal das aus den Regalien des Grundruhrrechtes abgeleitete Recht zum Fischfang auf der Weichsel. Die Fischereiregalien, die die Binnenseen betrafen, wurden auf Flüsse und später auf Meeresufer und -gewässer erweitert.<sup>29</sup>

In der Urkunde von 1251 wurde das Patrimonium für Kulm zudem in seinen Einzelheiten beschrieben und der Geltungsbereich für Thorn begrenzt. Der Orden reservierte für sich das Recht des Weichseltransports und dessen Verpachtung an ausgewählte Bürger der Städte.<sup>30</sup> Diese Einschränkungen im Vergleich zum ersten Privileg hatten eindeutig wirtschaftliche Gründe. Die wachsende Bedeutung der Städte, die nun in Konkurrenz zu ihm treten konnten, stand den Handelsinteressen des Ordens im Wege.<sup>31</sup> Eine gewisse Rolle können auch Streitigkeiten zwischen den Bürgern der Städte und dem Orden gespielt haben, die aus den unbeschränkten und unpräzisen früheren Flussregalien entstanden waren. Der Orden sorgte dafür, dass seine Untergebenen bei der Bewegung auf den Flüssen auf keinerlei Probleme trafen. Den Bürgern von Kulm gewährleistete ein im November 1248 geschlossenes Abkommen zwischen dem Deutschen Orden und dem pommerellischen Herzog Swantopolk eine ungehinderte Schifffahrt auf der Weichsel.<sup>32</sup>

Jedoch sei auch beachtet, dass die erneuerte Handfeste bereits angelegten Siedlungen erteilt wurde, die an anderer Stelle als die ursprünglichen Städte gegründet worden waren. Aus dem erneuerten Privileg kann zum Beispiel der Schluss gezogen werden, dass Thorn besser zur Aufnahme von Kolonisten angesehen wurde als Kulm.<sup>33</sup> Das Kulmer Recht wandelte sich in das sogenannte Altkulmer Recht, das in Thorn im Druck erschien. Dieses Recht begann das eigentliche Kulmer Recht bereits zu Ende des 14. Jahrhunderts zu verdrängen. Die revidierten Vorschriften des Altkulmer Rechts enthielten einen Artikel, der denjenigen als Eigentümer eines Schiffes bestimmte, dem das Holz gehörte: *wem das Holz gehört, dem gehört auch das Werk, aus dem es gemacht wurde*.<sup>34</sup>

Die Vorschriften für die Binnenschifffahrt für die nach Kulmer Recht gegründeten Städte, das im 14. Jahrhundert revidiert wurde, sowie die Verfügungen des Deutschen Ordens für die Weichselshifffahrt im 14. Jahrhundert waren teilweise im Seerecht für Lübeck und Danzig verankert.<sup>35</sup> In der 1233 erteilten und 1251 erneuerten Version der Kulmer Handfeste findet die Reservierung der Flussufer für den Deutschen Orden, woraus dieser Nutzen hätte ziehen können, keine Erwähnung. Wahrscheinlich bewirkten erst konkrete Fälle von Problemen bei der Gerichtsbarkeit bezüglich der Flussufer oder der Geltendmachung der Grundruhrrechte bei Katastrophen von Flussschiffen, dass solche Vorschriften in spätere Privilegien eingingen.

Auf die Kulmer Handfeste folgende Rechtsvorschriften zur Normierung des Grundruhrrechts und der Schifffahrt waren in den Verfügungen des Deutschen Ordens für Weichselshifffahrer enthalten. Zu den wichtigsten von ihnen gehörte die Landeswillkür vom 23. Januar 1375, die vom Hochmeister des Deutschen Ordens Winrich von Kniprode herausgegeben wurde.<sup>36</sup> In den folgenden Urkunden vom Januar 1385<sup>37</sup>, Mai 1390<sup>38</sup>, Mai 1394<sup>39</sup>, Dezem-

ber 1397<sup>40</sup>, Februar 1401<sup>41</sup> sowie in der Willkür von 1416<sup>42</sup> und 1420<sup>43</sup> wurde die erste Verfügung erneuert und ergänzt. Die letzten Änderungen stammen aus dem Juni des Jahres 1452.<sup>44</sup>

Wesentlich für die Vollstreckung des Wasserrechts durch den Deutschen Orden war der Vorbehalt von Flussufern im Gebiet gegründeter Städte und Dörfer durch den Orden. Am 28. Februar 1286 verlieh Konrad von Thierberg den Bürgern der Altstadt Königsberg die Kulmer Handfeste. Er unterstellte ihnen die Gerichtsbarkeit innerhalb der Stadtmauern, schloss jedoch ein Gelände von der Breite eines Seils (ca. 43 m) längs des Flusses Pregel und andere öffentliche Wege aus.<sup>45</sup> In Marienburg ist im April 1276 bei der Verleihung der Stadt gegenüberliegenden Nogatinsel zur gemeinsamen Nutzung die Rede von ihrem Ausschluss aus der städtischen Gerichtsbarkeit (*exceto iudicio*).<sup>46</sup> Das Gebiet der westlichen Vorstadt zwischen der Stadtmauer und der Nogat blieb noch 1304 auf einer Breite von einem Seil dem Ordenshaus vorbehalten.<sup>47</sup> Die Reservierung eines Gebietes von einem Seil längs des Flusses Schwarzwasser wurde auch im Gründungsprivileg für Schwetz vom Juli 1338 deutlich ausgedrückt.<sup>48</sup>

Ähnliches ist auch für Elbing zu verzeichnen, wo der Hochmeister des Deutschen Ordens, Werner von Orseln, im August 1326 ein Dokument herausgab, in dem eine Erweiterung der Stadtgrenzen erlaubt wurde. Dabei behielt er sich das Flussufer an der westlichen Stadtseite vor.<sup>49</sup> In der Gründungsurkunde aus dem Jahr 1246 ist eine Reservierung des Ufers nicht erwähnt. Es kann also angenommen werden, dass dies für den Orden selbstverständlich war und deshalb keine besondere Erwähnung fand.<sup>50</sup>

Der Vorbehalt von Flussufern ist auch in kleineren Ortschaften zu finden. Bei der Verleihung des Gründungsprivilegs für das Dorf Lissau im Mai 1316 behielt Werner von Orseln die Gerichtsbarkeit in den Ortsgrenzen auf einer Länge von einem Seil auf beiden Seiten der Weichsel für den Deutschen Orden vor.<sup>51</sup> In der erneuerten Gründungsurkunde für Großmontau vom Mai 1383 reservierte sich der Deutsche Orden die Gerichtsbarkeit über innerhalb einer Entfernung von einem Seil vom Weichseldamm in den Dorfgrenzen begangene Verbrechen.<sup>52</sup> Eine identische Vorschrift findet sich auch im Privileg für das Dorf Kazimierzowo an der Nogat. Im Jahr 1321 war darin den Ordensbrüdern die Gerichtsbarkeit in einer Entfernung von einem Seil vom Nogatufer in den Dorfgrenzen vorbehalten.<sup>53</sup> In dem 1321 herausgegebenen Gründungsprivileg für Bahrendt im Großen Werder ist ebenfalls die Gerichtsbarkeit für leichtere, in einer Entfernung von der Weichsel von einem Seil verübte Vergehen für den Deutschen Orden bestimmt.<sup>54</sup>

Die Gründungsprivilegien für Dirschau aus dem Jahr 1260<sup>55</sup> und für Mewe<sup>56</sup> aus dem Jahr 1297 erwähnen keinen Vorbehalt des Flussufers. Jedoch ist aus dem Schweigen der Quellen dazu und auch aus Analogien zu anderen Städten an der Weichsel zu schließen, dass solches Recht galt und es nicht jedes Mal erwähnt werden musste. Auch in späteren Dirschauer Urkunden, z.B. von 1364, sind keine gesonderten Vorschriften bezüglich der Gerichtsbarkeit an der Weichsel enthalten.<sup>57</sup>

## Winterpause in der Flussschifffahrt

Für die Flussschifffahrt im Mittelalter sind keine Verfügungen bekannt, die eine Winterpause regelten, so wie es bei der Seeschifffahrt der Fall war.<sup>58</sup> In den Vorschriften für die

Weichelschiffer gab es keinen Termin für die jahreszeitlich bedingte Einstellung der Schifffahrt. Im Gegenteil, es gibt in Quellen bestätigte Fälle, dass die Schifffahrt auch im Winter erfolgte. Selbstverständlich waren dafür entsprechende Witterungsbedingungen (kein Treibeis auf dem Fluss) die Voraussetzung. Davon zeugen unter anderem Vorschriften für das Vorgehen der Schiffer bei Einschluss des Schiffes in Treibeis im Herbst/Winter. Diese Vorschriften waren schon in der ersten Verfügung für Weichelschiffer aus dem Jahr 1375 enthalten. Darin ist angegeben, dass der Schiffer bei ungewolltem, durch Eis oder andere Gründe verursachtem Halt drei Tage zu warten und der Besatzung in dieser Zeit Verpflegung zu garantieren hatte. Die aus diesem Zwangsaufenthalt resultierenden Verluste sollten gedeckt werden durch den Verkauf der transportierten Waren, berechnet nach der Menge der transportierten Lasten (1 Last = 2 Tonnen). In der Praxis hatte der Schiffseigner und nicht der Schiffer diese Kosten zu tragen.<sup>59</sup> Erwähnungen von durch Eis auf dem Fluss verursachten Erschwernissen sind auch in der erneuerten Willkür vom Januar 1385 sowie in der Landeswillkür aus dem Jahr 1420 zu finden.<sup>60</sup>

Außer den oben angeführten Vorschriften zur Schifffahrt im Winter sind auch direkte Mitteilungen über den Transport von Waren mit Schiffen im Winter erhalten. Im Februar 1412 entschied man sich, weil die Weichsel zugefroren war, Honig und Bier auf dem Landweg von Danzig nach Marienburg zu transportieren.<sup>61</sup> In derselben Quelle ist auch angeführt, dass im November 1411 ein zum Transport von Bier von Danzig nach Marienburg vorbereitetes Schiff einfror. Infolgedessen musste das Bier bis zum Frühjahr in Danzig eingekellert werden.<sup>62</sup> Im Frühjahr 1454 lagen Schiffe mit Getreideladungen aus Nessau und Krakau nach Danzig im Eis der Weichsel fest. Um die Ladungen zu retten, wandte sich der polnische König mit einer Bittschrift an den Hochmeister des Deutschen Ordens.<sup>63</sup>

Die Städte mussten mit Einwilligung des Hochmeisters die Kompetenzen für die Schlichtung von Streitigkeiten in der Schifffahrt untereinander aufteilen. Aus erhalten gebliebenen Überlieferungen kann geschlussfolgert werden, dass diese Aufteilung an der unteren Weichsel in zwei Abschnitten erfolgte, von Thorn bis Mewe sowie von Mewe bis Elbing und Danzig. Schon im April 1397 erließ der Orden eine Verfügung, wonach, falls ein Schiff auf der Weichsel länger als vier Tage im Eis zwischen Thorn und Mewe festläge, der Schiffer den Bürgermeister von Thorn darüber in Kenntnis zu setzen habe. Sollte das Gleiche jedoch oberhalb von Mewe geschehen, habe man sich an den Bürgermeister von Elbing oder Danzig zu wenden. Die Boten, die solche Nachricht überbrachten, waren vom Wareneigentümer zu entlohnen.<sup>64</sup> Bei einem Festliegen über vier Tage konnte der Schiffer die Besatzung von deren Pflicht, auf dem Schiff zu verbleiben, befreien.<sup>65</sup>

Der Transport auf der Weichsel war eng verbunden mit dem Export und Import von Waren auf dem Seeweg. Damit kann vermutet werden, dass von November bis Februar, wenn die Seeschifffahrt ruhte, sich auch der Warentransport auf der Weichsel verringerte. Dies bestätigen Vorschriften für Elbinger Schiffseigner, die sich mit dem Warentransport zwischen Elbing und Pilau im 18. Jahrhundert befassen. S. Gierszewski ist der Ansicht, dass die Einstellung der Schifffahrt im Weichseldelta auch Einschränkungen der Versorgung aus dem Landesinneren, die u.a. über Weichsel und Nogat abgewickelt wurde, verursachte.<sup>66</sup>

Im Winter war man bemüht, die Schiffe an Land zu ziehen und zu überprüfen, ob das gefrierende Wasser den Schiffsrumpf beschädigt hatte. Das Ausgabenbuch des Marienburger Hauskomturs für die Jahre 1410–1420 enthält eine Angabe vom Februar 1419, nach der eine Person besonders entlohnt wurde, die sich im Winter mit der Beseitigung von Wasser

aus einem Holzkohle transportierenden Schiff befasste.<sup>67</sup> Ähnlich wurde auch im Dezember 1416 ein Knecht zur Entfernung von Wasser aus dem Schiff für einen Lohn von fünf Ferding eingestellt. Die angeführten Überlieferungen können davon zeugen, dass es keine überdachten Schuppen gab, in denen Boote und Schiffe im Winter untergesellt werden konnten. Es gibt auch keine Quellenangaben über solche Bauten.

#### Anmerkungen:

- 1 Dąbkowski, P.: Prawo prywatne polskie. [Das polnische Privatrecht]. Bd. I. Lwów 1910, S. 266.
- 2 Dąbkowski, P.: Księga alfabetyczna dawnego prawa prywatnego polskiego. Pomnik historyczno-prawny. [Alphabetisches Buch des früheren polnischen Privatrechts. Ein historisch-rechtliches Denkmal]. Bd. XI, Heft 3, 1932, S. 187.
- 3 Dąbkowski, P.: Charakter prawa prywatnego. [Charakter des privaten Rechts]. Biblioteka Uniwersytetu Lubelskiego, Heft 8, 1923, S. 13, 37.
- 4 Matysik, S.: Ze studiów nad historią prawa morskiego w Gdańsku. [Zu Studien zur Geschichte des Seerechts in Danzig]. In: Zapiski Historyczne Towarzystwa Naukowego w Toruniu [Aufzeichnungen der Wissenschaftlichen Gesellschaft in Thorn] 17, 1951, Heft 1–2, S. 31–54, hier S. 32.
- 5 Niitemaa, V.: Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter. Helsinki 1955; Matysik, S.: Prawo nadbrzeżne (*ius naufragii*). Studium z historii prawa morskiego. [Küstenrecht (*ius naufragii*). Studium zur Geschichte des Seerechts]. Thorn 1959, S. 7–20.
- 6 Dąbkowski (wie Anm. 1), Bd. II. Lwów 1911, u.a. S. 171–184; Dąbkowski, P.: Przewóz wodny. Studium z historii prawa polskiego. [Wassertransport. Studium zur Geschichte des polnischen Rechts]. Krakau 1914, S. 5 (dort auch weitere Wortbedeutungen).
- 7 Vgl. auch Kämpfer, J., und J.D. Kettler: Jus Appulsus. Das Strand- oder Grundruhr-Recht. Jena 1680. – Eine ähnliche Definition des Grundruhrrechts auch im Lexikon des Mittelalters. Bd. 4. Stuttgart, Weimar 1999, S. 1754.
- 8 Dąbkowski, P.: Dawne prawo polskie prywatne. Pomnik historyczno-prawny. [Das frühere polnische Privatrecht. Ein historisch-rechtliches Denkmal]. Bd. XI, Heft 2, 1932, S. 27.
- 9 Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, bearb. von Ludwig Sütterlin. Bd. XIV/2, 1913, S. 888: *das recht der grundherren, die an ihrem ufer gestrandeten schiffe ... mitgesamt der ladung in besitz zu nehmen*.
- 10 Wegner, P.: Die mittelalterliche Flußschiffahrt im Wesergebiet. In: Hansische Geschichtsblätter, Jahrgang 1913, Heft 1, S. 96, 118.
- 11 Kisch, G.: Studien zur Rechts- und Sozialgeschichte des Deutschorndenslandes. (= Forschungen und Quellen zur Rechts- und Sozialgeschichte des Deutschorndenslandes, Bd. 1; Schriften des Kopernikuskreises Freiburg im Breisgau, Bd. 8). Sigmaringen 1973, S. 92; Dąbkowski (wie Anm. 1), S. 263f.
- 12 Engel, E., und F.D. Jacob: Städtisches Leben im Mittelalter. Schriftquellen und Bildzeugnisse. Köln, Weimar, Wien 2006, S. 141–145.
- 13 Łęga, W.: Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego w XII i XIII wieku. [Wirtschaftsbild Pommerellens im 12. und 13. Jahrhundert]. Pozna 1949, S. 84; Smolarek, S.: Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku. [Studie zum Bootsbau in Pommerellen im 10.–13. Jahrhundert]. (= Prace Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Bd. 3). Danzig 1969, S. 84–86.
- 14 Pommerellisches Urkundenbuch [im Folgenden: PU]. Bearb. v. M. Perlbach. Danzig 1882, Nr. 354.
- 15 Vgl. dazu Mozejko, B., D. Kaczor und B. Śliwiński: Zarys dziejów klasztoru dominikańskiego w Gdańsku od średniowiecza do czasów nowożytnych (1226/1227–1835). [Geschichte des Dominikanerklosters zu Danzig vom Mittelalter bis zur Neuzeit (1226/1227–1835)]. In: Archeologia Gdańska, Bd. 1, Danzig 2006, S. 148f.
- 16 Neueste Hinweise dazu bei Jasiński, T.: Złota Bulla Fryderyka II dla zakonu krzyżackiego z roku rzekomo 1226. [Die Goldbulle Friedrichs II. für den Deutschen Orden, angeblich von 1226]. In: Roczniki Historyczne 60, 1994, S. 107–154 (ebd. weitere Literatur).
- 17 Preußisches Urkundenbuch [im Folgenden: PUB]. Hrsg. v. R. Philippi. Bd. I/1. Königsberg i. Pr. 1882, Nr. 56.
- 18 PUB IV, Nr. 69: *Doch so neme wir us alle schiff gross und cleyne, di do gehoren zu der vere, an welcher stat sy syn, was von bruchen darinne geschiet [...], das sal richten der lantrichter, unde unse brudir*. – Vgl. auch: Das Kulmer Gerichtsbuch 1330–1430. Hrsg. v. C.A. Lückerath und F. Benninghoven. Köln, Weimar, Wien 1999, Nr. 175.
- 19 Akta Stanów Prus Królewskich. [Ständeakte Königpreußens]. Bd. II (1489–1492). Hrsg. v. K. Górski und M. Biskup. Thorn 1957, S. 260f.
- 20 Dąbkowski (wie Anm. 1); siehe auch Kisch (wie Anm. 11), S. 20.
- 21 Gause, F.: Das Recht des Landesherrn an den Wasserstraßen im Preußenlande. In: Preußenland 3, 1965, S. 49,

- 53; vgl. auch Stichwort »Straßenregal« in: Schröder, R., und E. v. Künßberg: Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte. Bd. 7. Berlin 1932, S. 428, 582, 659. – Der Terminus *Stromregal* erscheint schon in der von Friedrich I. in Deutschland erlassenen sog. Ronkalischen Konstitution von 1158.
- 22 Acten der Ständetage Preußens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens [im Folgenden: ASP]. Hrsg. v. M. Toepen. Bd. IV. Leipzig 1878–1886, Nr. 382: *Item optamus, ut omnes naves, parve et magne, infra Thoran onerande, ad litus Culmense apponentur et locentur et ibi in civitate Culmensi forum babeant [...]*.
- 23 ASP IV, Nr. 382: *Item optamus omnes insulas in Wisla, quas commendator habuit, cum omnibus utilitatibus.* – Zdrójkowski, Z.: Zarys dziejów prawa chełmińskiego 1233–1862. [Abriss der Geschichte des Kulmer Rechts 1233–1862]. Thorn 1983, S. 18f.
- 24 Zielińska-Melkowska, K.: Przywilej chełmiński 1233 i 1251. Teksty Pomników Prawa Chełmińskiego w przykładach polskich. [Die Kulmer Handfeste 1233 und 1251. Texte der Denkmäler Kulmer Rechts in polnischer Übersetzung]. Nr. 1. Red. Z. Zdrójkowskiego. Thorn 1986, S. 6.
- 25 Brünneck, W. v.: Zur Geschichte des altpreußischen Jagd- und Fischereirechts. In: Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte 39, 1918, S. 119, 134; vgl. auch Dąbkowski (wie Anm. 1), S. 269.
- 26 Nach J. Tandecki, J.: Struktura wewn trzna. [Innere Struktur]. In: Zakon krzyżacki i jego państwo w Prusach. Wybór tekstów źródłowych. [Der Deutsche Orden und sein Staat in Preußen. Ausgewählte Quellentexte]. Red. A. Radzimińskiego. Thorn 2005, S. 46, Anm. 1 betrug eine Meile in Polen 7146 m, die preußische Meile hingegen 7532,48 m.
- 27 PUB I/1, Nr. 105.
- 28 Kisch, G.: Das Fischereirecht im Deutschenordensgebiet. (= Forschungen und Quellen zur Rechts- und Sozialgeschichte des Deutschordenslandes, Bd. 3; Schriften des Kopernikuskreises Freiburg im Breisgau, Bd. 10). Sigmaringen 1978, S. 77f.
- 29 Kisch, G.: Die Kulmer Handfeste. (= Forschungen und Quellen zur Rechts- und Sozialgeschichte des Deutschordenslandes, Bd. 2; Schriften des Kopernikuskreises Freiburg im Breisgau, Bd. 9). Sigmaringen 1978, S. 204f.
- 30 PUB I/1, Nr. 252.
- 31 Dazu siehe Biskup, M.: Der Deutsche Orden und die Freiheiten der großen Städte in Preußen vom 13. bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts. In: U. Arnold (Hrsg.): Stadt und Orden. Das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich. (= Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens, Bd. 44). Marburg 1993, S. 112–128.
- 32 PUB I/1, Nr. 213.
- 33 Vgl. Art. 2 und 3 im Privileg von 1233 und 1251; Zielińska-Melkowska (wie Anm. 24), S. 6ff.
- 34 Prawo starochełmińskie 1584 (1394). [Altkulmer Recht 1584 (1394)]. In: Teksty pomników prawa chełmińskiego w przykładach polskich. [Texte des Kulmer Rechts in polnischer Übersetzung]. Red. W. Maisel u. Z. Zdrójkowski. Nr. 2, Thorn 1985, S. 165.
- 35 Matysik (wie Anm. 4), S. 33. Vgl. auch Janik, B.: Übersicht über die wichtigsten Probleme der Seerechtsgeschichte in der polnischen wissenschaftlichen Literatur 1939–1961. In: Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greiswald 12, 1963, S. 598–601; Kupczyński, T.: Z przeszłości prawa morskiego w Gdańsku. [Aus der Geschichte des Seerechts in Danzig]. In: Jantar 7, Heft 1/2, 1949, S. 91–96.
- 36 ASP I, Nr. 17.
- 37 ASP I, Nr. 22.
- 38 Codex diplomaticus Warmienseis oder Regesten und Urkunden zur Geschichte Ermlands. [im Folgenden: CDW]. Bd. III. Hrsg. von C.P. Woelky, J.M. Saage, V. Röhrich, F. Liedtke, H. Schmauch. Mainz, Braunsberg, Leipzig 1860–1935, Nr. 248.
- 39 ASP I, Nr. 46.
- 40 ASP I, Nr. 53.
- 41 Hanserecense [im Folgenden: HR], Abt. I: 1256–1430, Bd. 5. Bearb. v. K. Koppmann. Leipzig 1880, Nr. 7.
- 42 ASP I, Nr. 216.
- 43 ASP I, Nr. 286.
- 44 ASP III, Nr. 165. Besprechung der Urkunde bei Schultz, F.: Die Stadt Kulm im Mittelalter. In: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins 23, 1888, S. 201–203.
- 45 PUB, I/2, Nr. 483: [...] *excipimus et latitudinem unius Tunis iuxtra Prigoram et omnes publicas stratas et vias, quasi quasi fratribus nostris eo iudicio volumus indicari [...]*.
- 46 PUB, I/2, Nr. 348.
- 47 Voigt, J.: Geschichte Marienburgs, der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritterordens in Preußen. Königsberg 1824, Anhang Nr. I, S. 517: *spatium inter ciuitatem et Nogath interceptum.*
- 48 PUB, III, Nr. 184: *so sollen si bleiben ein sehel von dem waszer.*
- 49 CDW I, Nr. 228.
- 50 CDW I, Nr. 13.

- 51 PUB, II, Nr. 151: *Sunder ein seil lang haben wir uns die Weisie off und nedir bynnen iren grencezen czu unserme gerichte behalden*
- 52 Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz [im Folgenden: GStA PK], XX. HA Historisches Staatsarchiv Königsberg, Ordensfolianten 93, Bl. 106–107: *Wir behalden ouch unsern brudern das gerichte allegr broche, dy von dem tampme der Wysil die twer obir eynes zeyles lang off dem gute derselben dorffes bymmem seynen greniczen [...]*.
- 53 PUB II, Nr. 352: *Ouch aller obirtretunge, die von dem flisse Nogath vorgebant die twer ober eynes seyles lang off den gutern des vilgedachten dorffes und bynnen synen greniczen von yemande begangen werden, die gerichte unsern brudern wir ouch behalden.*
- 54 PUB II, Nr. 320: *Wellende ouch bynnen denselben grencezen von der iczunt genanten Wiszel noch der mosze eines zeiles sachen leichte aldo czu richten das gerichte unsern brudern behalden.*
- 55 PU I, Nr. 185.
- 56 PU I, Nr. 550.
- 57 PUB VI/1, Nr. 272.
- 58 Eine solche Pause war in den Hansestädten für den Zeitraum zwischen dem 11. November und dem 2. oder 22. Februar festgelegt; siehe Matysik, S.: *Zagadnienie przerwy w bałtyckiej żegludze Hanzy w XIV i XV wieku*. [Fragen der Pausen in der Schifffahrt der Hanse auf der Ostsee im 14. und 15. Jahrhundert]. In: *Zapiski Towarzystwa Naukowego w Toruniu* [Aufzeichnungen der Wissenschaftlichen Gesellschaft in Thorn] 16, 1950, S. 119–138.
- 59 ASP I, Nr. 17: *Vortmer ab her is an den schiffen adir andir hindernisse hat unde lydent, so hat derselbige sturman sümen drie tage mit synen knechtem , unie die czerunge sal man gulden van deme gute noch last czale.*
- 60 ASP I, Nr. 22, 286.
- 61 Das Marienburger Konventsbuch der Jahre 1399–1412 [im Folgenden: MKB]. Hrsg. v. W. Ziesemer. Danzig 1913, S. 280: *als dy Wysel mit yse ging, und ouch dem kellerknechte czerunge, als her ken Danczk gereten was byr und honig kowfen.*
- 62 MKB, S. 250: *das byr hatte Senfftop gokofft im winter czu jore und is befros im schiffe, das man is weder kellern muste czu danczk bis in das vorjor noch dem winter.*
- 63 GStA PK, XX. HA Historisches Staatsarchiv Königsberg, Ordensbriefarchiv 12755.
- 64 HR IV, Nr. 398: [...] *das derselbe schiphere, der boben der Mewe bebroren ez, boten sendet an den borgermeister czu Thorun, wer das haben sal, dem sal es der borgermeister lossen wissen, das sie czu irem gute komen [...] Before ymand benyden der Mewe, das sal man empiten dem burgermeister czum Elbing adir czu Danczk, von danne her gevorn ez. Dem boten sal der kouffman lonen, als vorgeschriben is.*
- 65 Hirsch, T.: *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*. Leipzig 1858, S. 269.
- 66 Gierszewski, S.: *Śródlądowa żegluga Elbląga w latach 1761–1820. Sezony żeglugi i przerwa zimowa*. [Binnenschifffahrt in Elbing in den Jahren 1761–1820. Schifffahrtssaison und Winterpause]. In: *Zapiski Historyczne* [Geschichtsaufzeichnungen] 21, 1955, Heft 3–4, S. 47–50.
- 67 Das Ausgabebuch des Marienburger Hauskomturs für die Jahre 1410–1420. Hrsg. v. W. Ziesemer. Königsberg 1911, S. 333: *item 3 20 sc. eim manne czu oszen obir winter das koleschiff.*

## Legal Aspects of River Shipping in the State of the Teutonic Order in Prussia

### Summary

By the time the first cities were founded on the Lower Vistula, shipping in that region already looked back on a long tradition. For centuries, the inhabitants of Pomerania had been using simple dugouts and, later, plank boats for fishing and goods transport. The Teutonic

Order founded towns in the hope that they would lead to a tangible increase in trade with measurable profits, which the young state could use in turn to build a permanent economic basis for itself. This development is mirrored in permits for the construction of harbour settlements, revenues from trade, and merchants' houses.

The right of salvage which applied to the riverbanks and the river were an integral element of the more comprehensive code of water law. Public transport routes – including navigable rivers – were subject to the regalian rights of the ruler. The latter also held the jurisdiction over offences committed on the river. The Teutonic Order's attitude towards the right of salvage found expression for the first time in the "Kulmer Handfeste" (founding charters) for Kulm and Thorn, issued in 1233. The order's initially liberal policies were soon replaced by restrictions on the utilization of the rivers and their banks; like other regalian rights, these restrictions were designed to guarantee the sovereigns the greatest profits. One manifestation of this state of affairs was the reservation of a zone of one "Seil" (approximately forty-three metres) along the riverbank in each town for the creation of a harbour infrastructure by the order. Landing stages and ferries were also located within this zone. In these areas, the Vistula vessels, shipping agents and harbour personnel – i.e. those groups of society which used the rivers and its banks most frequently – were excluded from municipal jurisdiction. The order's jurisdiction extended to offences committed on river vessels and barges, and even on ferries, no matter how small.

## Aspects juridiques de la navigation fluviale dans l'État de l'ordre Teutonique en Prusse

### Résumé

À l'époque de la fondation des premières villes sur la Vistule inférieure, une longue tradition de navigation existait déjà dans cette région. Les habitants de Poméranie utilisaient depuis des siècles de simples monoxyles, et plus tard, des bateaux à bordages pour la pêche et le transport de marchandises. En fondant des villes, l'ordre Teutonique escomptait parvenir à un sensible essor du commerce dont découleraient des bénéfices calculables, qui contribueraient à ce que le récent État de l'ordre établisse des bases économiques durables. Les caractéristiques de ce développement furent l'autorisation de l'agrandissement des faubourgs des villes portuaires, les recettes du commerce et des maisons de négoce.

Le droit de bris, qui concernait la rive fluviale et le fleuve, était un élément du droit maritime, revêtant une plus grande envergure. Les voies publiques, parmi lesquelles figuraient également les fleuves navigables, étaient soumises aux droits régaliens du souverain. C'est aussi à lui que revenait la juridiction concernant les délits commis sur le fleuve. La position de l'ordre Teutonique vis-à-vis du droit de bris fut exprimée pour la première fois dans la « Kulmer Handfeste » pour Kulm et Thorn de l'an 1233. La politique de l'ordre, au départ libérale, fut rapidement remplacée par des limitations dans l'usage des fleuves et de leurs rives qui, comme d'autres droits régaliens, étaient également sensés apporter aux souverains des profits maximisés. Un signe révélateur, par exemple, est le ménagement d'une zone d'un « Seil » (mesure médiévale d'environ 43 m) le long de la rive du fleuve dans les villes nouvellement fondées, dans laquelle l'infrastructure portuaire put être aménagée.

C'est également dans cette zone que se trouvaient les embarcadères et les bacs. Dans ces régions, les bateaux de la Vistule, les transporteurs et le personnel portuaire, donc ces groupes sociaux qui utilisaient le plus fréquemment les fleuves et leurs rives, étaient exclus de la juridiction municipale. La juridiction de l'ordre s'étendait aux crimes qui avaient été commis sur les bateaux fluviaux et les radeaux de la Vistule. Cela concernait aussi les bacs de moindre et de plus grande envergure.