

# SOZIALGESCHICHTE DER SCHIFFFAHRT

## DIE KRIMINALISIERUNG DES ENTLAUFENS VON BORD IN DER HANDELSCHIFFFAHRT

Der Arbeitsvertrag von Seeleuten in rechtsgeschichtlichen  
und schiffahrtshistorischen Darstellungen

VON ULRICH WELKE

Zu Beginn dieses Jahrhunderts gab es eine lang anhaltende Kontroverse über die Frage, ob es zulässig sei, alte Formen personaler Gewalt und Herrschaft in eine moderne Gesellschaftsverfassung zu integrieren. Spätestens mit Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches im Jahre 1900 wurde versucht, überkommene Sonderrechte und Privilegien, seien sie lokaler, ständischer oder personaler Provenienz, zu beseitigen und nur noch allgemeine Rechtsverhältnisse gelten zu lassen.

Gegen diesen Vorsatz stand im Prinzip die verbreitete Auffassung, daß die Kapitänsgewalt in ihrer bisherigen Form beizubehalten sei. Gestritten wurde deshalb auch darum, ob und in welcher Weise das personale Gewaltmonopol des Kapitäns als Rechtsinstitut anerkannt werden müsse. Um die fehlende rechtspolitische Legitimation zu ersetzen, argumentierten rechtsgeschichtlich versierte Juristen mit Gewohnheitsrechten von alters her. Am Rande jener heftigen Kontroverse zur Legitimität der Kapitänsgewalt wurde in den Jahren um 1900 das Entlaufen der Seeleute – man hatte dafür seit langem den militärisch gebräuchlichen Terminus »Desertion« eingeführt – als ein konstituierendes Moment für die Herausbildung der Kapitänsherrschaft angeführt. Otto Weber<sup>1</sup> wollte in der Desertion die eigentliche Begründung für die Rechtsnatur der Kapitänsgewalt sehen. Deshalb bemühte er sich, die Desertion als eine in *unvordenklichem Seebrauch*<sup>2</sup> verankerte Straftat aufzuspüren. Seit jeher, so behauptete er, sei das Entlaufen vom Schiff nicht als privatrechtlicher Vertragsbruch angesehen worden. Vor allem Karl Hamilkar Bernsten<sup>3</sup> und Otto Weber trugen dazu bei, daß sich unter zeitgenössischen Juristen und Historikern die Überzeugung verfestigte, die Strafverfolgung entlaufener Seeleute müsse zu den Fundamenten seerechtlicher Bestimmungen gezählt werden.

Zum Beweis dieser These wurden einschlägige Artikel der alten See-Ordnungen herangezogen und darüber hinaus festgestellt, seit dem 13. Jahrhundert habe eine kontinuierliche Rechtsentwicklung stattgefunden, die in den Statuten hansischer See-Ordnungen dann ihr höchstes Sanktionspotential erreicht habe. Nach den ältesten schriftlichen Ordnungen Hamburgs und Lübecks aus den Jahren 1270 und 1299 sei das Delikt noch lediglich mit Bußgeldern geahndet worden. Später seien dann aber der Ausschluß aus der Seefahrt,

Brandmarkung und schließlich – mit dem Hanserezess von 1407 – sogar die Todesstrafe für entlaufene Seeleute bestimmt worden.<sup>4</sup> Die Geschichte der Desertion schien damit ermittelt worden zu sein. Auch spätere Autoren haben, die – hier nur sehr knapp wiedergegebenen – Darstellungen durchaus für historische Realität genommen.

Wenn man nun versucht, für diese Geschichte eine Bestätigung in den überlieferten Quellen wiederzufinden, stellt man zunächst fest, daß sich keine Hinweise auf die angeblich so alte Tradition finden lassen. Bei genauer Lektüre der alten See-Ordnungen und Stadtrechte wird vielmehr deutlich, daß die Strafwürdigkeit des Entlaufens nur im Zusammenhang mit entwendetem Geld oder noch nicht abgearbeitetem Heuervorschuß erkannt wurde. Das läßt sich auch leicht den umfangreichen Sammlungen alter Seerechte, z.B. denen von Pardessus, Lappenberg und anderen, entnehmen. In den Ordnungen zeigt sich, daß in den Hafenzentren zwischen Danzig und Bremen sämtliche dazu verfaßten Artikel gleichlautende Bestimmungen enthalten, wobei das Strafmaß jeweils sehr unterschiedlich ausfällt. Das Bremer Stadtrecht von 1433 zum Beispiel verlangt im 78. Statut vom Knecht eines Schiffers lediglich die Rückgabe des empfangenen Geldes, während im gleichen Jahrhundert in Danzig gefordert wurde, daß ein Schiffsmann, der seinem Schiffsherrn mit seinem Gelde entliefe, den Galgen verdienen solle.<sup>5</sup> Aus den alten See-Ordnungen geht eindeutig hervor, daß für das reine Entlaufen überhaupt keine, für Diebstahl aber sehr wohl Strafen vorgesehen waren.

Daß die behauptete »Geschichte der Desertion« bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts allein die mißverständliche Darstellung eines spezifischen Eigentumsdelikts ist, läßt sich auch dadurch erhärten, daß weder in den städtischen Malefiz- und Nequamsbüchern noch in den Gerichtsakten verurteilte Deserteure aufgeführt sind. Der Vollständigkeit halber seien diesbezüglich auch fehlende Hinweise in den Hanserezessen oder in den Urteilen der Hamburger Admiralität erwähnt. Desgleichen finden sich weder in der Sammlung Lübecker Ratsurteile von Wilhelm Ebel noch in anderen Gerichtsakten der Gewette oder anderer Niedergerichte in den Hafenzentren der Ostsee irgendwelche Hinweise auf die angeblich so notwendige Strafverfolgung von entlaufenen Seeleuten. Ganz im Gegenteil lassen sich zahlreiche Berichte in Seegerichtsakten finden, in denen erfolglos Beschwerde über entlaufene Matrosen geführt wurde. Für die Zeit bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts ist deshalb eindeutig zu belegen, daß das Entweichen vom Schiff keinerlei strafrechtliche Relevanz besaß.

Dies änderte sich erst, als in zunehmendem Maße moderne Reeder-Gesellschaften große kaufmännische Expeditionen nach Übersee entsandten. Durch neuartige kaufmännische Organisation und Planung des Schiffahrtsbetriebes wandelten sich nicht nur die personalen Beziehungsstrukturen zwischen Schiffen und ihren Mannschaften hin zu rein sachlichen Vertragsverhältnissen, es wurden nun auch immer längere Reisen auf unbegrenzte Zeit durchgeführt. Unter solchen Voraussetzungen war der Verbleib der Seeleute an Bord für den wirtschaftlichen Erfolg einer Reise wichtiger als je zuvor. Für die Seeleute dagegen bedeuteten das Ende der saisonalen Schifffahrt und die Unterschrift unter einen Heuervertrag auf unbestimmte Zeit, daß sie weder der häuslichen Wirtschaft und der Familie zur Verfügung stehen noch für besseren Lohn auf den »freien« Arbeitsmarkt neuen Dienst annehmen konnten. – Der preußische Konsul Hebler zum Beispiel berichtete im Januar 1846 aus London über seine täglichen Erfahrungen mit entlaufenen Seeleuten: Die unbestimmte Dauer der Reisen müsse *mehr oder weniger für alle Seeleute drückend sein, insbesondere aber für diejenigen, die verheiratet sind und Familie in der Heimath haben, auch wohl anderweitige Interessen dort vorzunehmen und wenigstens von Zeit zu Zeit zu überwachen haben.*<sup>6</sup>

Im gleichen Maße, wie die genannten Bedingungen in allen Heuerverträgen zur Regel gemacht wurden, wuchs auch die Bereitschaft der Seeleute, diese Verträge einseitig durch

Entlaufen zu kündigen. Den Heuerkontrakt in einer anderen Form aufzulösen, blieb den Seeleuten verwehrt, weil die Reeder ihnen jedes Recht auf Kündigung absprachen und auf unbedingter Einhaltung des Vertrags beharrten. Dieser Interessengegensatz führte zu Konflikten.<sup>7</sup>

In den seefahrenden deutschen Staaten wurden zunächst sehr unterschiedliche Versuche unternommen, sie zu regulieren. Hier sollen nur drei lokale Vorgehensweisen dargestellt werden. Aus jeder wird deutlich, daß die Desertion als kriminelles Delikt im 19. Jahrhundert erst noch erfunden werden mußte.

Lübeck hatte auf die Entwicklung weitverbreiteter Rechtspraktiken einen ebenso prägenden Einfluß gehabt wie auf die Satzungen hansischer See-Ordnungen, die in allen bedeutenden Hafenstädten bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts geltendes Recht blieben. Wegen der allgemeinen Anerkennung Lübecker Gerichte als Appellationsinstanz waren die Rechtsgelehrten dieser Stadt immer wieder aufgefordert worden, auch über Streitsachen aus anderen Städten zu urteilen. Eine Orientierung an traditionellen Seerechtsbestimmungen war in Lübeck deshalb besonders stark ausgeprägt. Schwierige seerechtliche Streitfälle wurden hier bis ins 19. Jahrhundert hinein deshalb sorgfältig an überkommenen juristischen Kriterien überprüft. Gerade dadurch wurde bis 1853 verhindert, daß Entlaufen als eine Straftat bewertet wurde. Zwar war diese Frage zuvor in den Gremien der Stadt ausführlich erörtert worden. Aber auf die Frage, ob nach den Bestimmungen des Seerechts von 1614 die Desertion von Seeleuten ein *Criminal-Verbrechen* oder ein *Contractbruch* sei, stellte die Commission für Handlung und Schiffahrt nach eingehender Prüfung klar, daß entlaufene Matrosen diesen Bestimmungen zufolge nur im Falle eines Heuerbetruges hart bestraft werden könnten.<sup>8</sup> Es wurde dazu angemerkt, daß nach der neuesten, 1839 erlassenen Musterrolle auf die Anzeige eines Geschädigten hin eine *gelinde* Geld- oder Freiheitsstrafe angemessen sein könne. Insgesamt konnte man diesem Problem in Lübeck aber damals *keinen praktischen Wert beimessen*, weshalb laut Dekret des Senats von 1841 entschieden wurde, alles so zu lassen wie es bis dahin war.<sup>9</sup> Die Besonderheit dieser Entscheidung lag in ihrer sorgsam erwogenen, rechtshistorisch orientierten Begründung. Was die Rechtsauffassung selbst anlangt, so wich sie nicht von den Auffassungen ab, die damals in fast allen anderen deutschen Seestädten herrschten. Auch vom Hamburger Senat wurden 1841 Gutachten angefordert, die darlegen sollten, welche *zweckmäßige Maßregeln gegen das Ueberhandnehmen der Desertionenen des Schiffsvolks* ergriffen werden könnten.<sup>10</sup> Anders als in Lübeck wurden gegen die Einführung eines solchen Delikts aber nicht nur rechtliche Bedenken geäußert. Vielmehr wurden in den Debatten zu den unterschiedlichen Entwürfen sowohl wirtschaftliche Erwägungen als auch soziale Argumente ins Feld geführt. Es wurde klar herausgestellt, daß nicht allein das Verhalten der Seeleute sich gewandelt habe, sondern es hätten sich die gesamten Handels- und Schiffahrtsverhältnisse (insbesondere wurden hier die langen Reisen genannt) geändert. Die Bürgerschaft – die sich keineswegs gegen eine straffere Disziplin aussprach – lehnte die neue Regelung mit dem Hinweis ab, daß die vorgelegten Bestimmungen einseitig seien und die vorgeschlagene *gewisse Härte* ausschließlich zu Lasten des Schiffsvolks gehen würde.<sup>11</sup> Ähnlich lautete auch der Einwand der Vertretungen Hamburger Kirchspiele: Für das Interesse der Mannschaft sei schlecht gesorgt. In einer Frage herrschte aber in allen Vertretungsgremien Einigkeit. Ohne grundsätzliche Revision der alten Seeordnung sei dem Problem der Desertion schlecht beizukommen. Deshalb konzentrierte man sich vorerst auch nur darauf, die Musterrolle (d.h. den Heuer- bzw. den Arbeitsvertrag) zu ändern. Damit wurde zugleich eingeräumt, daß die bestehenden Gesetze und die allgemeine Gesetzgebung es nicht zuließen, juristische Sonderregelungen für die Seefahrt zu gestalten. Einer der Kritiker der neuen Musterrolle erläuterte die juristische Problematik sehr anschaulich. *Wenn Bürger in*

einem Kontrakt bestimmen würden, daß der Vertragsbrüchige mit dem Tode zu bestrafen sei, so könne man doch sicher sein, daß ein Richter sich an die Gesetze und nicht an einen Vertrag halten werde, der keinen juristischen Wert habe.<sup>12</sup> Als schließlich im Jahre 1849 eine den Interessen der Reeder eher entsprechende Musterrolle durchgesetzt worden war, mußte man allerdings nach kurzer Zeit feststellen, daß damit das Übel der Desertion nicht abgestellt werden konnte. Noch härtere Strafen waren aber aus mehreren Gründen nicht opportun. Denn auch den Hamburger Richtern war klar, daß die zwingende Vorschrift einer *Zuchthausstrafe nicht im richtigen Verhältniß zu den fraglichen Vergehen und den entsprechenden Bestimmungen der Seegesetze anderer Staaten stehe*.<sup>13</sup>

Noch länger als die Hamburger Gesetzgeber lehnten es die hohen preußischen Beamten ab, eine juristisch zweifelhafte Gesetzgebung in Gang zu setzen. Bis in die sechziger Jahre hinein sperrten sie sich, das Entlaufen von Seeleuten zu kriminalisieren. Denn die Beamten waren nicht so leicht bereit, ihre rechtsstaatlichen und rechtsphilosophischen Grundsätze den Erfordernissen privater Wirtschaftsinteressen zu opfern. Diese Grundsätze schlossen die rechtliche Begründung eines unter staatliche Aufsicht gestellten Dienstverhältnisses aber nicht prinzipiell aus, es dauerte nur länger, gesetzliche Rechtsformen der Ungleichheit zu etablieren, um auf diese Weise entlaufene Seeleute zu kriminalisieren. So gab es etwa zwischen 1815 und 1860 etliche Bemühungen, das Entlaufen zu einem Problem staatlicher Regulierungen zu machen. Die ersten Bestrebungen konzentrierten sich darauf, die preußische Gesindeordnung auch auf den Stand der Seeleute anzuwenden. Bei näherer Erörterung erwies sich aber, daß die Anwendung der Gesindeordnung eine *Analogie* sei, die nicht *passe*.<sup>14</sup> (Dagegen sprach unter anderem, daß gediente Seeleute ab einem bestimmten militärischen Rang unmöglich zu Gesinde gemacht werden konnten). Denn rechtlich sei das Verhältnis zwischen Hausherr und Gesinde so bestimmt, daß der Herr grundsätzlich das Recht behalte zu verzeihen. Nach dem Gesinderecht könnte das Entlaufen mit einem Heuervorschuß – auch formal – nicht als Diebstahl behandelt werden, weil es sich lediglich um einen Hausdiebstahl handeln würde. Diese in den dreißiger Jahren gemachte Feststellung zog die Bestrafung des Entweichens ohne Heuerbetrug noch nicht einmal in Erwägung. Die bestehenden Gesetze Preußens verwehrten eine rechtskonforme Definition, derzufolge das Entweichen zum strafrelevanten Kriminaldelikt erklärt werden konnte. In einem Bericht Beuths an das königliche Ministerium für auswärtige Angelegenheiten unterrichtete er 1835 die Minister, daß nach geltendem preußischen Recht keine Möglichkeit bestehe, entlaufene Matrosen zu verfolgen oder zu bestrafen: *Ob die Desertion eines Schiffmanns ohne erschwerende Umstände an und für sich strafbar sei, könne er nach Lage der Gesetzgebung nur verneinen*.<sup>15</sup>

Dementsprechend negativ war die Reaktion der Ministerien auf zwei Urteile, die in den dreißiger Jahren von einem Danziger beziehungsweise von einem Stettiner Gericht gegen Steuerleute ergangen waren, obwohl diese lediglich aus dem Schiffsdienst entwichen waren. Bis zu Beginn der sechziger Jahre behielt die ablehnende Haltung gegen unrechtmäßige Verfahren in der hohen preußischen Beamtschaft die Oberhand. Immer wieder wurde festgestellt, allgemeine Gesetze seien nicht dazu da, Arbeitslöhne zu regulieren, da diese einzig aus dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage entstünden. Und als Reeder dem preußischen Landtag vorrechneten, welche Unkosten ihnen wegen ständiger Desertionen entstanden, wurde ihnen erwidert, *keine Macht der Welt sei im Stande, die preußischen Reeder von der Wirkung der gestiegenen Heuern zu emanzipieren*.<sup>16</sup> Ein Ausnahmerecht, wie es etwa gegen unwillige Landarbeiter zur Erntezeit angewandt werden konnte, sollte nicht zu einem permanenten Rechtszustand für Seeleute gemacht werden. Nach Ansicht leitender Ministerialbeamter wäre damit gegen die *ganze Oekonomie* des preußischen Strafrechts verstoßen und *ohne begründete Veranlassung das System verletzt*

worden.<sup>17</sup> Streitsachen aus Privatrechtsverhältnissen sollten auch weiterhin ausschließlich vor zivilrechtlichen Instanzen entschieden werden.

Für die Hafenstädte hatte die Rechtsauffassung der Landesregierung allerdings nur wenig Bedeutung. Denn bis zur Reichsgründung konnten dort die gesonderten Stadtrechte zumindest faktisch weitgehend verteidigt werden. Als die preußische Regierung in den fünfziger Jahren durch eine offizielle Umfrage ermitteln ließ, nach welchen Verfahren in den einzelnen Seestädten gemustert werde, ergab sich, daß in keiner Stadt die vorgeschriebenen Verfahren angewandt wurden.<sup>18</sup> Nicht nur das, es fehlten auch fast überall die seit Jahrzehnten von Gesetzes wegen dafür vorgeschriebenen Institutionen. Faktisch war also auch für die Seefahrt in Preußen bis 1873 hansisches Recht die maßgebliche Richtschnur geblieben. Eben deshalb gab es, von Ausnahmen abgesehen, bis zu dieser Zeit auch keine strafrechtliche Verfolgung entwichener Seeleute in den Ostseehäfen.

In Bremen wurde die rechtliche Entwicklung in völlig anderer Weise vorangetrieben. Hier gab es keine langen Auseinandersetzungen darüber, ob der Bruch eines Privatvertrags beziehungsweise eines Heuerkontrakts privatrechtlicher oder strafrechtlicher Natur sei. Schon ab 1825 wurden entlaufene Seeleute ohne Umschweife dem Kriminalgericht zur Aburteilung zugeführt.<sup>19</sup> Das war möglich geworden, weil die Bremer Wasserschoutbehörde wie ein moderner Verwaltungsapparat funktionierte, der lückenlos alle Abmusterungen registrierte und ex officio jede Unregelmäßigkeit weiterleitete.<sup>20</sup> Die Richter der Bremer Kriminalgerichte äußerten keinerlei rechtliche Bedenken, die vorgeführten Matrosen wie Verbrecher zu bestrafen. Eher läßt sich eine gewisse richterliche Skrupellosigkeit erkennen. Selbst schwere Mißhandlungen durch Steuerleute und Kapitäne wurden nicht als strafmildernd bewertet, und nur selten wurde einem entsetzlich behandelten Schiffsjungen seines Alters wegen eine geringe Milderung der sonst üblichen Strafe zugestanden. So wurde zum Beispiel 1827 der Schiffszimmermann Heinrich Schröder belehrt, es sei gleichgültig, ob er an Bord zu unrecht geschlagen und gestraft worden sei, *er hätte auf keinen Fall das Schiff ... verlassen dürfen*.<sup>21</sup> Diese Auffassung blieb bis auf weiteres gerichtsnotorisch. Auch hielten die Richter an dieser Maxime in der Folgezeit nicht nur fest, sie bauten sie sogar noch weiter aus. Als sich der Senat 1850 vom Kriminalgericht eine gutachterliche Stellungnahme zum Gnadengesuch des wegen Desertion verurteilten Diedrich Siegnier erbat, formulierten die Richter, es handele sich hier um einen Matrosen, der sich im *Wahn sein Recht zu verteidigen, gegen das Urteil wehre*.<sup>22</sup> Genau genommen wurden Seeleute damit für rechtlos erklärt.

Die Regel war, daß Seeleute, selbst wenn sie erst nach mehr als zehn Jahren gefaßt werden konnten, unbarmherzig verurteilt wurden. Die Haftstrafen betrugten gewöhnlich zwischen sechs Wochen und drei Monaten. Im Falle erwiesener *Gewinnsucht* – d.h. bei Entlaufen wegen besserer Heuer – wurde gewöhnlich die maximale Gefängnisstrafe zuerkannt. Denn, so begründeten die Richter die Härte ihrer Urteile selbst: *wer dem Eigentume* – gemeint war das der Reeder – *so gravierende Nachteile verschafft, der habe keine Gnade zu erwarten*.<sup>23</sup> Im Prozeß gegen den entlaufenen Matrosen Gottfried Dahm wurde dieser »Rechtsgrundsatz« im Jahre 1851 vom amtierenden Richter noch einmal mit Nachdruck bestätigt. Zusätzlich zur Gefängnisstrafe wurde immer auf Verlust der bis dahin noch nicht ausgezahlten Heuer und – je nach Lage des Bremer Arbeitsmarkts für Seeleute – auf Streichung aus der Liste der Bremer Seefahrer erkannt. Die entlaufenen Seeleute wurden damit nicht allein als Kriminelle abgestempelt. Durch die Straf gelder, die mitunter den Verdienst eines ganzen Jahres und mehr ausmachen konnten, gerieten die Seeleute, und deren Angehörige dazu, nicht selten auch in eine existenzgefährdende materielle Situation. Nicht von ungefähr wurden in Bremen viele Gnadengesuche von Frauen eingereicht.

Die ersten Urteile zu Desertionsfällen überließen es dem Wasserschout, ob die Verurteil-

ten zusätzlich Berufsverbot bekommen und ob ihre Namen in den Bremer Wöchentlichen Nachrichten publiziert werden sollten. Durch eine solche Veröffentlichung wurden die Delinquenten nicht allein dem – wie es hieß – *interessierten Publicum* bekannt gemacht, sondern auch die Rechtsauffassung demonstriert, derzufolge Entweichen als eine öffentliche Angelegenheit betrachtet werden sollte.<sup>24</sup>

Bis in die vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts scheint in Bremen niemand von den Verantwortlichen die Frage gestellt zu haben, ob die Kriminalisierung des Entlaufens rechtlich zulässig sei. Obwohl die Richter sich bei ihren Urteilssprüchen formal auf alte See-Ordnungen bezogen, setzten sie faktisch neues Recht. Beispielsweise wurde schlicht übergangen, daß die alten Ordnungen den Schiffern das Recht der Verzeihung zugestanden hatten. Verlangten nun aber Kapitäne alter Tradition folgend einen Vergleich in Güte, so wurden sie abgewiesen. Auch die vielen Gnadengesuche, in denen Rechtsvertreter der Inhaftierten den Senat zum Beispiel baten, *helfend einzuschreiten, wo die Gerechtigkeit gegen das Gesetz der Hülfe bedarf*,<sup>25</sup> weil es im konkreten Falle zum Unrecht werde, bewirkten weder eine Revision noch eine ernsthafte Debatte über die Rechtmäßigkeit der geübten Verfahrensweise. Den Quellen zufolge ergab sich in Bremen nur ein einziges Mal das Erfordernis, die rigorosen Rechtspraktiken zu rechtfertigen. Dazu finden sich in den Akten der Lübecker Behörden einige Gutachten, die der Bremer Bürgermeister Smidt 1841 auf Anfrage und zur Beratung des Lübecker Senats<sup>26</sup> erstellen ließ. Zwei der Bremer Gutachter rekurrten auf die Seeordnungen von 1614 und 1731 sowie auf die Bremer Musterrolle von 1805 und vertraten die These, daß einige Übertretungen wohl mit öffentlichen Strafen geahndet werden könnten. Ein kaufmännischer Gutachter sagte deutlich, als Nichtjurist seien für ihn die Urteile des Bremer Kriminalgerichts maßgeblich. Die beiden anderen rechtsgelehrten Gutachter erklärten: *Im juridischem Sinne kann man eine Desertion des Schiffsvolks wohl nicht als ein Verbrechen ansehen, sondern muß sie lediglich als einen Contractsbruch (und deshalb) als eine Civilstrafe betrachten*.<sup>27</sup> Diese Rechtsauffassung fände sich auch im *Code de Commerce*. Damit stehe außer Zweifel, daß es unzulässig sei, Desertionen in der von den Kaufleuten und der Obrigkeit gewünschten Weise zu verfolgen. Ein anderer Gutachter ging sogar noch weiter und stellte fest: *Es gebe gar kein Gesetz, das mit dürren Worten die Desertion als solche mit einer Criminalstrafe belegt*.<sup>28</sup> Auf die Praxis der Bremer Rechtsprechung hatten diese Gutachten allerdings nicht die geringste Wirkung. Stattdessen wurde die strafrechtliche Sanktion des Kontraktbruchs der Seeleute mit der Einführung der Bremer Seeordnung von 1852 rechtlich formalisiert.

Mit dem Handelsgesetzbuch von 1861, der Gewerbe-Ordnung von 1869 und schließlich dann mit der reichseinheitlichen Seeordnung von 1873 wurde diese in Bremen entwickelte Rechtsauffassung samt der entsprechenden strafrechtlichen Praxis auf alle Seestädte ausgedehnt.

Zusammenfassend muß also festgestellt werden, daß anscheinend fest etablierte und jedenfalls weit verbreitete Auffassungen über die Geschichte der Desertion von Seeleuten einer Überprüfung anhand archivalischer Quellen nicht standhalten. Damit ist aber auch eine der tradierten Erklärungen für die frühe Herausbildung der Kapitäns Gewalt als Rechtsinstitut<sup>29</sup> hinfällig geworden.

## Anmerkungen:

- 1 Otto Weber: Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen. Tübingen 1907, S. 48–49.
- 2 Diese Formulierung stammt allerdings von S. Friedländer und vermittelt den Eindruck, als sei die These Otto Webers, die »Schiffsgewalt« sei älter als jede schriftliche Aufzeichnung von Seebräuchen, für Juristen in kurzer Zeit schon zu einer historisch unanfechtbaren Wahrheit geronnen. S. Friedländer: Die Schiffsgewalt von ihrer strafrechtlichen Seite betrachtet. Breslau 1916, S. 6.
- 3 Karl Hamilkar Bernsten: Die Schiffsgewalt. Diss. Göttingen 1904.
- 4 Walther Vogel, der im wesentlichen die Thesen der eben genannten Autoren teilte, fand allerdings heraus, daß das letztgenannte Strafmaß bald wieder zurückgenommen wurde und nicht – wie zuvor behauptet – bis zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Geltung war. Walther Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt, Berlin 1915 (Reprint 1973), Bd. I, S. 440–441.
- 5 Stadtarchiv Lübeck, ASA-Interna, Seesachen 8/2, Antrag Danzig nach strafrechtlicher Behandlung desertierter Seeleute, 15. Jahrhundert. Auch im Original sind die markierten Worte unterstrichen. Das kann allerdings später erfolgt sein. Seit Beginn dieses Jahrhunderts wird diese Praxis in den Archiven nicht mehr geübt bzw. gewährt.
- 6 Bericht des Konsuls vom 4. Januar 1846. In London kam es deshalb häufig zu Auseinandersetzungen, weil preußische Seeleute, die *auf England* geheuert hatten, erst dort erfuhren, daß es von dort aus weiter nach Übersee gehen sollte. Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120 C. Ministerium für Handel und Gewerbe, Abthl. XVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 4, Bl. 229–230.
- 7 Insgesamt wurden die zunehmenden Auseinandersetzungen als Ordnungsprobleme behandelt, die nun durch strenge, gesetzlich verordnete Subordination gebannt werden sollten. Die Reeder wußten diesen Beistand strategisch zu nutzen, um z.B. niedrige Heuern zu zahlen.
- 8 Stadtarchiv Lübeck, ASA-Interna, Seesachen 44/2.
- 9 Ebenda.
- 10 Staatsarchiv Hamburg, 371–6 Schifffahrt und Hafendeputation 923a. Laut Protokoll des Hamburger Senats vom 28. April 1841 sollten die »Vorkehrungen zur Habhaftwerdung der Desertierenden« vornehmlich unter besonderer Berücksichtigung der Commerz-Deputation erfolgen.
- 11 Staatsarchiv Hamburg, Cl. VII Lit. Cb. Nr. 10 Vol. 203, Wasserschout und Musterrolle.
- 12 Ebenda.
- 13 Staatsarchiv Hamburg, 11–1 Senat Cl. VII Lit. Cb. Nr. 10 Vol. 206a, Schifffahrt und Hafenwesen.
- 14 Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120 C. Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauwesen, Abthl. XVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 2, Pag. 9 RS.
- 15 Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120 C. Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauwesen, Abthl. XVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 1, Pag. 129.
- 16 Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 77, Ministerium des Innern und der Polizei, Tit. 492, Nr. 31, Pag. 82.
- 17 Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120 C. Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauwesen, Abthl. XVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 4, Drucksache S. 5.
- 18 Geheimes Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120 C. Abteilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen, Abthl. XVII, Fach 3, Nr. 39, Vol. 6, Pag. 181–182.
- 19 Staatsarchiv Bremen, 2–R. 11.1. 8, Schifffahrt zur See, Bd. 1
- 20 Zur Einrichtung und zur Praxis der Behörde des Wasserschouts vergl. Heide Gerstenberger: »In Betreff des Schiffsdienst«, und Ulrich Welke: Von der Kunst der Seefahrt zu Handel und Schifffahrt. In: Heide Gerstenberger (Hrsg.): Von Land zu Land, Beiträge zur Sozialgeschichte Bremens, Heft 14, Bremen 1991, S. 11–124.
- 21 Staatsarchiv Bremen, 2–R. 11.1. 8, Schifffahrt zur See, Bd. 1.
- 22 Ebenda.
- 23 Ebenda.
- 24 Die Bremer Gesetzgeber unterstellten diese Ansichten dem Publikum und ließen es dabei bewenden. Von der Öffentlichkeit wurde diese Auffassung aber keineswegs überall geteilt. In Lübeck kam es – nachdem dort in den fünfziger Jahren ebenfalls sehr strenge Gesetze für entlaufene Seeleute eingeführt worden waren – im Jahre 1860 zu einer gelinden Revision des Gesetzes. Das geschah unter anderem auch gerade im Hinblick auf die öffentliche Meinung. Es war nämlich publik geworden, daß dort ein entlaufener Schiffsjunge von *zarten Alter* zu 15 Monaten Zuchthausstrafe verurteilt worden war. Dieses Strafmaß wurde von den Gesetzgebern schließlich selbst als übermäßig hart angesehen. Sie beschlossen daraufhin ganz allgemein eine Strafmilderung, weil für ein derartiges Delikt eine Zuchthausstrafe, welcher *in der Volksmeinung ein untilgbarer Makel anhänge* ..., nicht angemessen sei. Damit wurde indirekt eingestanden, daß das Entweichen vom Schiff weder als öffentliche Angelegenheit zu betrachten sei, noch, daß die Kriminalisierung des Entlaufens vom Schiff in der breiten Öffentlichkeit mit Zuspruch aufgenommen werde. Stadtarchiv Lübeck, ASA-Interna Seesachen, 42/4.

25 Staatsarchiv Bremen, 2–R. 11.1.1. 8, Schifffahrt zur See, Bd. 1.

26 Stadtarchiv Lübeck, ASA-Interna Seesachen, 44/2.

27 Ebenda.

28 Ebenda.

29 Diese Definition wurde von Philipp Zorn eingeführt. Philipp Zorn: Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Berlin 1897, Bd. 2.

Staatsarchiv Bremen  
2–R. 11.1.1. 8  
Schifffahrt zur See  
Bd. 1

## The criminalization of abandonment of board duty in merchant shipping

### Summary

In the literature concerning maritime history it is taken for granted that for many centuries, a seaman's leaving his ship was regarded as desertion and harshly punished. This article points out that, on the contrary, until well into the last century the abandonment of ship duty was treated as a mere violation of trust and only taken to court (as offense against property) when wages paid in advance had not been worked off. In other words this violation first came to be treated as a criminal offense against the private employment contract in the course of the 19th century. The change in status as a result of the shipowners' success in gaining the support of governmental authorities. The subjection of sailors to the demands of modern sea transport was achieved not least of all through establishing the "tradition" of desertion as a legal remedy that was unique for civil law cases.