

III. Leinpfad, Brücken, Fahren, Häfen und Ladeplätze.

1. Leinpfad.

Der Leinpfad ist derjenige Theil des Ufers eines schiffbaren Flusses, auf dem durch Menschen und Thiere Schiffe gezogen werden können. Die Fürsorge für seine Freihaltung gehört als eine die Schifffahrt betreffende Angelegenheit zur Zuständigkeit der Landespolizeibehörde.³⁾

Der Leinpfad dient lediglich dem Gebrauche der Schiffer für die Zwecke der Schifffahrt, im Uebrigen kann der Uferbesitzer das betreffende Areal insoweit nutzen und über dasselbe Verfügung treffen, als diese Zweckbestimmung hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Für die Duldung des Leinpfades ist eine Entschädigung nicht zu gewähren, nur insofern kann der Uferbesitzer Ersatz fordern, als ihm durch einzelne Schiffsführer und deren Maßnahmen das Ufer und dessen Befestigung beschädigt, oder die Ufernutzung entzogen oder geschmälert wird.⁴⁾ Das Gleiche gilt hinsichtlich der Flößerei.⁵⁾

Nach § 34 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die Weichsel vom 7. März 1895 darf an das Ufer, an dem sich ein Leinpfad befindet, ein Fahrzeug nur anlegen, wenn und insoweit sich daselbst eine öffentliche Ladestelle befindet. Ausnahmen sind nur in Nothfällen zugelassen.

2. Brücken.

Die Anlegung von Brücken über öffentliche Ströme kann nach § 52 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts nur durch den Staat oder mit dessen Genehmigung erfolgen. Die Brücken über öffentliche Ströme sind im Gegensatz zu denjenigen über andere Gewässer nicht als Theile der an sie anschließenden Wegezüge zu behandeln, sondern stellen selbständige Kommunikationsanstalten dar.⁶⁾

Hieraus folgt, daß dem Staate gegenüber die Errichtung solcher Brücken nicht erzwungen werden kann.

Ob die Staatsverwaltung einem Dritten die Ueberbrückung eines öffentlichen Flusses gestattet, ist Sache ihres freien Ermessens, sie ist befugt, hierbei nicht nur polizeiliche, sondern auch alle sonstigen Gesichtspunkte zu berücksichtigen, welche sich aus dem staatlichen Hoheitsrecht und dem staatlichen Eigenthum ergeben, sie kann daher auch dem Dritten bei der Ertheilung der Genehmigung alle ihr angemessen erscheinenden Bedingungen vorschreiben. Wird die Erlaubniß indessen lediglich von der zuständigen Polizeibehörde aus polizeilichen Rücksichten

³⁾ Entsch. d. D. V. G. vom 17. Februar 1896 XXX 283.

⁴⁾ §§ 57—59 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts.

⁵⁾ § 60 Tit. 15 Th. II Allgem. Landrechts.

⁶⁾ Mittermayer, Grundsätze des deutschen Privatrechts, Bd. 1 § 222 S. 612. § 12 des Gesetzes, betreffend die Kommunikationsabgaben, vom 16. Juni 1838 (G. S. S. 353) Entsch. d. D. V. G. vom 2. November 1885, XII 243, und vom 12. Januar 1892, XXII 189.

versagt, oder an Bedingungen geknüpft, so unterliegt diese Verfügung der Prüfung des Verwaltungsrichters in derselben Weise, wie jede andere polizeiliche Verfügung.⁷⁾ Dagegen sind die Ortspolizeibehörden zuständig, die Unterhaltung vorhandener, über öffentliche Flüsse führender Brücken in sicherheits- und verkehrspolizeilichem Interesse zu überwachen. Konfurriren dabei wege- und strompolizeiliche Interessen, so wird der Ausgleich durch Anrufen der für beide Interessen zuständigen Aufsichtsbehörde gesucht werden müssen.⁸⁾

Die besonderen Vorschriften, welche bei der Fahrt durch die Weichselbrücken seitens der Fahrzeuge und Flöße zu beachten sind, enthält § 24 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 7. März 1895.⁹⁾

Die über Privatflüsse führenden Brücken werden rechtlich als Bestandtheile der öffentlichen Wege behandelt, innerhalb deren sie belegen sind.¹⁰⁾

3. Fahren.

Nach § 51 ist das Uebersetzen über öffentliche Ströme gegen Entgelt ein ausschließliches Recht des Staates, Private können eine Anlage dieser Art nur durch staatliche Verleihung oder Erfindung erwerben (§ 35 Tit. 14 Th. II und § 629 Tit. 9 Th. I Allgem. Landrecht). Hieraus folgt, daß die Fahren über öffentliche Flüsse nicht Bestandtheile der anschließenden Wege sind. Der Staat kann weder zur Einrichtung noch zur Weiterführung einer bereits eingerichteten Fährre gezwungen werden, ebenso kann der Besitzer einer dem öffentlichen Verkehr gegen Entgelt dienenden Fährre über einen öffentlichen Strom auf die Fährgerechtigkeit mit der Wirkung verzichten, daß der Fährbetrieb eingestellt werden darf.¹¹⁾

Die Vorschrift im § 5 Abs. 4 des Ges. vom 20. August 1883, nach welcher die Strombauverwaltung, im Falle künstliche Anlandungen vor öffentlichen Fahren, Anlandeplätzen und dergleichen liegen, deren Ausbildung und demnächstige Freiegebung möglichst zu beschleunigen, auch Fürsorge für zweckentsprechenden Zugang zur Fährre zu treffen hat, enthält nur eine administrative Anweisung für die Verwaltungsbehörden, aus welcher die Fährbesitzer und Fährinteressenten ein Recht auf die Herstellung eines Zuganges zur Fährre nicht ableiten können.¹²⁾

§ 70 des westpreußischen Provinzialrechts vom 19. April 1844 (G. S. S. 73) bestimmt, daß Diejenigen, welche sich im Besitze des Rechtes befinden, Fahren und Prähme zum Uebersetzen für Geld zu halten, dies Recht unter Vorbehalt der in polizeilicher Beziehung und in Ansehung des Fährgeldes zu treffenden Anordnungen auch ferner ausüben dürfen.

⁷⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 7. Oktober 1890, XX 228.

⁸⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 26. September 1889, XVIII 225.

⁹⁾ Vergl. auch § 37 a. a. O.

¹⁰⁾ Vergl. hinsichtlich der Brückenbauverpflichtung nach westpreußischem Provinzialrecht d. Entsch. d. O. V. G. vom 4. März 1896, XXIX 240.

¹¹⁾ Urtheil d. O. V. G. vom 6. November 1891, XXII 179, und vom 30. Mai 1892 XXIII 243.

¹²⁾ Entsch. d. O. V. G. vom 23. Dezember 1896, XXXI 207.

Artikel 11 des Gesetzes betr. die Einführung des westpreussischen Provinzialrechts in der Stadt Danzig und deren Gebiet, vom 16. Februar 1857 (G. S. S. 87) beläßt der Stadtgemeinde Danzig das Recht, Fahren und Prähme zum Uebersetzen für Geld zu halten.

Durch den Min.-Erlaß vom 31. Dezember 1894 ist die Verwaltung der Fahren und Schiffbrücken an öffentlichen Strömen im Bezirke der Weichsel-Strombauverwaltung auf den Ober-Präsidenten übergegangen, da, wo besondere Strombauverwaltungen nicht bestehen, wird diese Verwaltung von den Regierungspräsidenten gehandhabt.

Für das Passiren der Fahren durch Schiffs- und Floßführer sind, soweit die Weichsel in Frage kommt, die Vorschriften des § 23 der Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung vom 7. März 1895 maßgebend.

Die Verhältnisse der über nicht öffentliche Gewässer führenden Fahren regeln sich, soweit sie die Verbindung von öffentlichen Wegezielen vermitteln, gewöhnlich nach dem für diese Wege maßgebenden Recht, im Uebrigen nach dem lokalen Landesrecht und den an ihnen bestehenden Privatrechten. In sicherheits- und verkehrspolizeilicher Beziehung bestehen für die Fahren über nicht öffentliche Gewässer vielfach Polizeiverordnungen.

4. Häfen und Ladeplätze.

Die Häfen im Weichselgebiet sind theils Handelshäfen, theils lediglich zur Aufnahme fiskalischer Fahrzeuge bestimmt. Für die Benutzung der Handelshäfen bestehen besondere Polizeiverordnungen und Tarife. Allgemeine polizeiliche Bestimmungen für die öffentlichen Häfen finden sich in § 40 der Strom- und Schifffahrts-Polizeiverordnung für die Weichsel vom 7. März 1895. Der Handelshafen zu Bromberg untersteht der Aufsicht des Regierungspräsidenten zu Bromberg.

Feste Ladeplätze größeren Umfanges für den Handels- und Schiffsverkehr, welche theilweise auch für die Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs hergerichtet, befestigt und abgepflastert sind, finden sich bei einer größeren Anzahl an der Weichsel belegener Orte. Außerdem sind eine Reihe kleinerer Ladeplätze für den Verkehr angewiesen, welche nicht besonders hergestellt sind und nach Bedarf verlegt werden. Als öffentliche Lande- und Ladestellen im Sinne der Polizeiverordnung vom 7. März 1895 gelten alle diejenigen, welche nach Ertheilung der Erlaubniß durch die Strombauverwaltung zweckentsprechend eingerichtet und durch eine Tafel mit bezüglicher Aufschrift kenntlich gemacht sind. Für sie gelten die im § 33 a. a. O. enthaltenen Bestimmungen.

IV. Die fiskalischen Kämpen.

Die fiskalischen Kämpen zerfallen in solche, welche im Eigenthum des Fiskus stehen, und solche, welche in Gemäßheit der §§ 5 und 13 des Gesetzes vom 20. August 1883 für die Strombauverwaltung in Besitz genommen sind.

Die Eigenthumsverhältnisse sind bei einer Anzahl von Rämpenländereien noch nicht zur Genüge klargestellt, ebenso sind die Grenzen der fiskalischen Ländereien vielfach streitig.

Behufs Feststellung dieser Verhältnisse und thunlichster Abschneidung der zwischen den Anliegern und der Strombauverwaltung nicht selten erwachsenden Prozesse ist in dem letzten Jahrzehnt die Herstellung eines Flurbuches in Angriff genommen, welches den fiskalischen Rämpenbesitz in den einzelnen Wasserbauinspektionsbezirken und Gemarkungen in der Weise darstellt, daß die dem Staate eigenthümlich gehörigen und die nur aus strompolizeilichen Rücksichten für ihn in Besitz und Nutzung genommenen Ländereien gesondert eingestellt sind.

Das Flurbuch läßt insbesondere die Gelegenheit des Grundstücks sowie die Angaben über seine Eintragung und Bezeichnung in der Grundsteuer-mutterrolle und dem Grundbuch ersehen. Ferner ist angegeben, in welcher Flächengröße die Ländereien nutzbar sind, bezw. kulturfähiges Land bis zum Ufer darstellen, und inwieweit sie ertraglose Liegenschaften, Wasser, bezw. vom Ufer bis zur Streichlinie unnutzbare Flächen umfassen.

Die Ergebnisse des Lagebuches nach dem Stande vom 1. April 1899 stellt die nebenstehende Uebersicht dar.

Name der Wasserbau- inspektion	Eigenthum des Staates										9	
	Besitz und Nutzung des Staates					Eigenthum des Staates					Summe der Spalten 3 + 6 + 7 + 8	
	1	2	3	4	5	6	7	8				
	Kultur- fähiges Land, bis zum Ufer nutzbar	Ertraglose Liegenschaften, „Wasser“, bezw. vom Ufer bis zur Streichlinie un- nutzbar	Zusammen Ex. 1 + 2	Kultur- fähiges Land, bis zum Ufer nutzbar	Ertraglose Liegenschaften, „Wasser“, bezw. vom Ufer bis zur Streichlinie un- nutzbar	Zusammen	Dienst- ländereien	Hofräume, Hafenanlagen u. f. w.	ha	qm	ha	qm
	ha	a	qm	ha	a	qm	ha	a	qm	ha	a	qm
Thorn . . .	186	41	04	308	04	62	494	45	66	66	64	29
Kulm . . .	204	71	05	400	06	85	604	77	90	90	10	76
Marienwerder	81	54	85	233	90	35	315	45	20	20	55	58
Dirschau . .	96	33	62	129	74	40	226	08	02	02	61	27
Marienburg .	127	61	85	163	95	25	291	57	10	10	60	79
Zusammen	696	62	41	1235	71	47	1932	33	88	88	48	69

Die Einnahmen und Ausgaben für die fiskalischen Rämpen stellten sich nach dem Jahresabschlusse vom 1. April 1899 wie folgt:

Name der Wasserbauinspektion	Einnahme		Ausgabe		Ueberschuß	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Thorn	14 692	19	5 898	65	8 793	54
Kulm	35 918	00	23 779	14	12 138	86
Marienwerder	73 206	83	9 825	39	63 381	44
Dirschau	36 378	00	12 052	76	24 325	25
Marienburg	41 346	48	15 794	71	25 551	77
Insgesamt	201 541	50	67 350	65	134 190	86

Die Regelung der kommunalen Zugehörigkeit der fiskalischen Rämpen ist noch nicht abgeschlossen. Die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 17. Dezember 1879 — Entsch. B. VI S. 93 — hat es für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts als Regel hingestellt, daß die Flüsse als kommunalrechtliche Bestandtheile der sie umgebenden Gemeinde- bzw. Gutsbezirke anzusehen sind in der Weise, daß die Mittellinie des Flusses auch die Grenzlinie der an beiden Ufern angrenzenden Kommunalbezirke bildet. Auch bei Anwendung dieses Grundsatzes bleiben für das fiskalische Grundeigenthum an der Weichsel eine Anzahl örtlicher Zweifel bestehen. Zwar wird da, wo Gemeinde- und Gutsbezirke unmittelbar an den Strom anstoßen, die kommunale Zugehörigkeit des Stromes ohne Weiteres klar sein und sich auch für die den Privatbesitzern zuwachsenden Anlandungen der Schluß rechtfertigen, daß auch diese mit dem Augenblick ihrer Entstehung denjenigen kommunalen Bezirken zufallen, welchen die Hauptgrundstücke, an die sie sich angelegt haben, zugehörten. Bei den im Eigenthum des Strombauaufsichtus stehenden Grundstücken, welche bisher nur vereinzelt zu kommunalen Leistungen herangezogen und thatsächlich während langer Zeitabschnitte als kommunalfrei behandelt sind, wird in jedem Falle eine Prüfung dahin einzutreten haben, ob diese Grundstücke bereits als Theile eines Gemeinde- oder Gutsbezirks anzusehen sind und ob sie, falls dies nicht der Fall sein sollte, auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Wege mit bereits bestehenden kommunalen Gebilden zu vereinigen oder, falls sie sich nach ihrer Größe und Beschaffenheit hierzu eignen, für sich als selbständige Gutsbezirke zu konstituiren sein werden.

