

Im Verlaufe der im Jahre 1889 stattgehabten englischen Flottenmanöver richtete der Kapitän J. M. Schiff „Collingwood“ nachstehendes Schreiben¹ an den Bürgermeister der offenen Stadt Peterhead:

J. M. Schiff Collingwood

vor Peterhead, den 24. August 1889.

Sir, Auf Befehl des Vizeadmirals, Kommandirenden der II. Division der B. Flotte, bin ich angewiesen, eine Kontribution im Betrage von 150 000 Pf. St. von ihrer Stadt zu erheben, für welche Summe Sie gefälligst die zur Gewährleistung ihrer prompten Bezahlung erforderliche Sicherheit dem Ueberbringer Dieses einhändigen wollen. Ich beklage die Nothwendigkeit, von Ihren friedlichen und fleißigen Einwohnern ein so schweres Lösegeld erheben zu müssen, aber die übertriebene Kontribution, welche Ihre Schiffe fast noch vor Ausbruch der Feindseligkeiten von der blühenden Hafenstadt Belfast eingetrieben haben, läßt mir keine Wahl. Ich füge hinzu, daß ich, falls meine Offiziere nicht innerhalb zwei Stunden zurückkehren, Ihre Stadt einschern, Ihre Schiffe zerstören, Ihre Fabriken und Werkstätten dem Erdboden gleichmachen werde. Ich habe die Ehre, Sir, zu zeichnen als gehorsamer Diener

R. H. Harris, Kapitän.

An den Lord Provost von Peterhead.

Mit auffallender Schnelligkeit und mit theilweiser Anwendung gesperrter Schrift beeilten sich die englischen Zeitungen, diese präsumtive Kriegspraxis der formidablen englischen Flotte aller Welt zur Kenntniß zu bringen. Die Ankündigung verfehlte denn auch nicht, in der Welt ohne England einiges Aufsehen zu erregen. Im Binnenländischen allerdings war man überall geneigt, unter Hinweis auf das moderne Völkerrecht über die schlechtstilisirten Bravaden der englischen Seeoffiziere sich lustig zu machen. Dagegen in den mehr interessirten Kreisen des überseeischen Handels nahm man die Sache sehr viel ernster, zumal da namhafte englische Zeitungen, wie „Standard“ u. a. zwar ihrem humanen Bedauern über derartige Eventualitäten eines zukünftigen Krieges in wohlgesetzten Worten Ausdruck verliehen, aber nichts anderes, als den schwachen Trost hinzuzufügen wußten, daß ein solcher Krieg für absehbare Zeit wohl nicht zu gewärtigen sei. Nur einige wenige Blätter, und unter diesen insbesondere „Daily News“, brandmarkten die angedrohten Brandschakungen kurzweg als Verletzungen des modernen Völkerrechts, während ein bekannter englischer Philanthrop, Sir George Campbell, von der gleichen Voraussetzung ausgehend, die Sache zum Gegenstand einer Interpellation im Unterhause machte. Leider bewegte sich die hierdurch hervorgerufene Erklärung des ersten Lords der Admiralität in so wenig präziser Ausdrucksweise, daß die Welt nach wie vor über die Einzelheiten des in einem zukünftigen Seekriege englischerseits zu beobachtenden und für Recht gehaltenen Systems in ein düsteres Dunkel gehüllt ist und das Schlimmste befürchten mag.

Es ist die Absicht der folgenden Studie, das zu gewärtigende Verfahren der englischen Flotte, sowie die nothwendigerweise sich daran knüpfenden überaus bedeutsamen Eventualitäten im Lichte des gegenwärtigen positiven Völkerrechts zu betrachten. Man wird finden, wie wenig mit einer bloßen Berufung auf

dieses gegenwärtige Völkerrecht die Sache juristisch liquid und abgeurtheilt ist.

Darüber zunächst kann allerdings kein Zweifel herrschen, daß das von der englischen Flotte in den Manövern des Jahres 1889 mit einer gewissen Besessenheit demonstirte Verfahren im völkerrechtlichen Ernstfalle als Beuterei zu qualifiziren sein würde — nämlich als Beuterei, bethätigt in der besonderen Form der Brandschätzung. Der völkerrechtliche Begriff der Brandschätzung ist bekanntlich von einem ähnlichen Akte in der Sphäre des Kriegesrechts, nämlich von der Kontributionirung, wohl zu unterscheiden. Unter Kontributionirung versteht man die Auflage von Werthsummen an irgend welche Selbstverwaltungskörper — ländliche oder städtische Gemeinden, Distrikte, Provinzen — des occupirten feindlichen Landes durch die occupirende Kriegsgewalt. Die Kontributionirung hat demnach mit der Brandschätzung den Zwang durch militärische Gewalt gegen Nichtkombattanten behufs Perzeption von feindlichem Privateigenthum gemein, also sowohl die Art des Verfahrens, wie den Inhalt des Aktes. Dagegen beruht der wesentliche Unterschied der beiden Arten militärischer Zwangserhebungen aus feindlichem Privateigenthum in dem Zwecke, bezw. in der Absicht, in welcher sie erfolgen. Während die Kontributionirung lediglich als eine durch die besonderen Umstände bedingte Erscheinungsform des Nothrechts, als eine Verwaltungsmaßregel des die Regierungsgewalt augenblicklich de facto ausübenden Feindes angesehen werden muß und als Steueräquivalent, als Naturalleistung (Requisition) oder endlich als Strafe zur Erhebung kommt, ist die Brandschätzung nichts anderes, als die Benutzung der physischen Uebermacht zur privatrechtlichen Schädigung der feindlichen Unterthanen, bezw. zur eigenen Bereicherung. Die Brandschätzung ist also nach Inhalt und Zweck Beuterei, und zwar ist sie, im Bereiche der modernen Völkerrechtsgemeinschaft bethätigt, gewissermaßen

qualifizierte Beuterei. Denn sie ist nicht wie jene im gewöhnlichen Sinne eine unmittelbare und mehr oder minder zufällige Folge der aus anderen Gründen stattgehabten Gewaltanwendung, sondern sie droht diese Gewaltanwendung² erst an und droht sie in keiner anderen Absicht an, als in der, mittelst der augenblicklichen Uebermacht den feindlichen Privaten eine beliebige Summe von Werthen wegzunehmen. Im modernen Kriege ausgeübt, ist sie darum Raub während des Kriegszustandes und ein Ueberbleibsel aus der kriegerischen Bethätigung innerhalb jener historischen Völkerrechtsgemeinschaft, welche durch den gemeingültigen Rechtsatz: „*quae ex hostibus capiuntur, jure gentium statim capientium fiunt*“ geeint wurde.³ Immer aber ist die Brandschätzung Beuterei, und diese Konstatirung ist die Grundlage aller weiteren Rechtsdeduktion.

Nach heutigem, zweifellos positivem, auf der gemeinsamen Rechtsüberzeugung aller gesitteten Nationen beruhenden Völkerrecht ist die Beuterei, d. h. die systematische Wegnahme des feindlichen Privateigenthums zum Zwecke der Bereicherung, verboten, und dieses internationale Verbot erfreut sich sogar, durch Vermittelung der nationalen Rechtsordnungen, welche den Thatbestand der Beuterei in ihre Strafakte aufgenommen haben, des physischen Schutzes. Aber es gilt bekanntlich nur für den Landkrieg, für den Seekrieg gilt es nicht. Im Seekrieg ist die Beuterei, ist die Wegnahme feindlichen Privateigenthums durch militärisch organisirte Streitkräfte gestattet und bislang geübt.

Wir setzen nun den Fall: Es findet zwischen einer befestigten Hafenstadt sowie den anschließenden Strandbatterien und einer Kriegsflotte ein Kampf statt: Ist dies nun Land- oder Seekrieg? Oder wir setzen geradenwegs den Ernstfall des Eingangs citirten Flottenmanövers: Ist hier Gewalt zu Land oder zur See?

Die Engländer, welche das Verbot der festländischen Beuterei gleichfalls ihrem nationalen Strafrecht einverleibt, welche gleichfalls der Brüsseler Deklaration beigetreten sind und dieselbe sogar eifrig gefördert haben, scheinen in der That der letzteren Meinung zu sein, andernfalls sie wohl kaum die Brandschazung offener Städte in ihre Manöveridee aufgenommen haben würden. Und doch geschieht diese Gewalt einer Stadt, verwirklicht sich der Vollzug des Beuteaktes auf dem Festlande! Wer entscheidet nun hier und nach welchem Recht ist zu entscheiden?

Das völkerrechtliche Verbot der Landbeute erfreut sich gewissermaßen einer, in Gestalt eines Deklarations-Entwurfes zustande gekommenen, indes eben als bloßer Entwurf der formellen Sanktion noch entbehrenden Kodifizierung. Artikel 38 des Brüsseler Deklarations-Entwurfes lautet nämlich: „La propriété privée ne peut pas être confisquée“ und Artikel 39: „Le pillage est formellement interdit.“

Allein indem der lokale Geltungsbereich dieser Verbote lediglich durch die Worte gegeben ist: „lois de guerre sur terre“, ist eine unseren speziellen Fall klärende Interpretation des vorliegenden Textes nicht zu gewinnen, selbst wenn man seine internationalrechtlich verpflichtende Authentizität als feststehend annehmen wollte.

Ein Versuch der Ermittlung des Gewohnheitsrechtes würde sich gleichfalls als fruchtlos erweisen. Denn die historischen Fälle der Brandschazung von Küstenstädten durch feindliche Flotten datiren aus einer Zeit, in welcher auch das Verbot der Landbeute noch keineswegs eine sichere Errungenschaft des internationalen Rechts war.

Es bliebe somit allein der Rekurs an die Theorie übrig. Aber sowohl die zahlreichen Systeme ebenso wie die vielen Spezialarbeiten über Kriegrecht und Beuterecht insbesondere, bieten leider kaum mehr wie vage Andeutungen. Selbst

Perels in seinem internationalen öffentlichen Seerecht der Gegenwart, zweifelsohne weitaus der sorgfältigsten monographischen Bearbeitung des Seerechts in Kriegs- und Friedenszeiten, streift die Frage nur von weitem (S. 187), ohne jedoch auf sie einzugehen, oder auch nur sie aufzuwerfen. Am meisten bietet noch das Holkenborffsche Handbuch, welches als neueste und eingehendste Gesamtdarstellung des modernen Völkerrechts ohnedies besondere Beachtung beansprucht. Dort heißt es nun zunächst in Band IV., S. 326 (Krieg und Kriegsrecht im allgemeinen von E. Lueder): „Unter Kriegsfeld oder Kriegsschauplatz, auch Kriegsbereich oder Kriegsraum oder auch Kriegsgebiet ist im gewöhnlichen Sinne derjenige Theil der Erdoberfläche zu verstehen, auf welchen faktisch gekriegt wird. Das ist in der Regel der Natur der Dinge nach — außer dem offenen Meere — das (Land- und See-) Gebiet der kriegführenden Mächte. Aber auch anderes neutrales Gebiet muß in jenem gewöhnlichen Sinne Kriegsfeld genannt werden, sobald faktisch Krieg auf ihm geführt wird.“

„Im rechtlichen und engeren Sinne mit der Bedeutung, daß es zum Schauplatz des Krieges gemacht werden darf und der kriegsrechtlichen Behandlung untersteht, ist dagegen Kriegsfeld nur das Gebiet der Kriegführenden, dazu das offene Meer. Denn nur das Gebiet der Kriegführenden bildet rechtlich den Gegenstand des Angriffes und der kriegsrechtlichen Behandlung, d. i. der Duldung der durch den Krieg herbeigeführten Nachteile, Lasten, Leiden und Gefahren. Das offene Meer gehört aber dazu, weil es für die beliebige Benutzung Allen frei ist, und deshalb soweit, als diese Freiheit nicht gewissen Beschränkungen im Interesse des Handels unterliegt, auch zur Benutzung als Kriegsfeld Allen offen steht.“

Es liegt auf der Hand, daß diese Ausführung nur die allerweiteste Basis für die Erörterung unserer Spezialfrage

abzugeben geeignet ist. Schon näher zu unserem Ziele führt uns Geffcken im 29. Stück des Handbuchs, Das Seekriegsrecht, S. 547. Hier heißt es:

„Wenn der Seekrieg den allgemeinen Normen unterliegt, welche für den Krieg überhaupt gelten, so ergeben sich aus seiner Natur doch gewisse Unterschiede vom Landkrieg. Diese betreffen das Kriegsfeld, die Kriegsmittel und die Gegenstände, gegen welche der Angriff sich richtet. Der Schauplatz des Seekrieges ist nicht bloß das feindliche und das eigene Gebiet, also die beiderseitigen Küstengewässer, die als Theil des Staates gelten, sondern auch die gesamte hohe See, die nullius territorium ist; erst an der Grenze des neutralen Küstengewässers muß der Seekrieg Halt machen, innerhalb desselben darf kein Angriff, noch Vorbereitung dazu stattfinden, in dasselbe hinein darf keine Verfolgung sich erstrecken. Den neutralen Küstengewässern gleichgestellt sind neutrale Binnenmeere und gewisse vertragsmäßig neutralisirte Wassergebiete — Meere, Meerengen und Strommündungen, wovon näher bei der Neutralität.“

Folgen wir nun dieser Verweisung in das dreißigste Stück des Handbuchs: „Die Neutralität“, so werden wir nach dem Studium langer und vortrefflicher Ausführungen doch zu unserem Bedauern konstatiren müssen, daß wir auch hier irgend etwas für unsere Zwecke relevantes nicht gefunden haben. Wohl aber in dem 29. Stück des Buches, „Das Seekriegsrecht“ betitelt, einer höchst sorgfältigen Darstellung desselben Autors, heißt es in spezieller Beziehung auf die Beuterei (S. 588):

„Feindliche Schiffe und das auf denselben befindliche feindliche Privateigenthum werden weggenommen von den Kriegsschiffen des Gegners, und sofern einer der kriegführenden Theile nicht der Pariser Deklaration von 1856 beigetreten ist, wie die Vereinigten Staaten, auch von den autorisirten Kapern. Die Wegnahme kann überall erfolgen, wo der Seekrieg erlaubt ist,

also auf hoher See und in den Küstengewässern der kriegsführenden Theile."

Dies ist nun aber auch alles, was der Autor, was das ganze Handbuch auf unseren Zweck bezügliches darbietet. Die spezielle und leider plötzlich höchst praktisch gewordene Frage, ob die feindliche Flotte, wenn sie die Stadt Peterhead brandschafft, im See- oder Landkriege beutet, ist durch die angeführten Deduktionen nicht erledigt, ja nicht einmal gestreift.

Nun aber ergibt sich für diese von der englischen Manöverflotte des Jahres 1889 eröffnete Kriegsperspektive noch ein weiterer geradezu unabsehbarer Hintergrund, sobald man sie vom Standpunkte moderner militärischer Eventualitäten aus betrachtet: Wie nämlich, wenn diese englische Armada, oder irgend eine Kriegsflotte zu Berg eines schiffbaren Stromes, oder durch die Linie eines Kanals fährt, brandschafft sie dann die Uferstädte im Land- oder im Seekriege und nimmt sie die feindlichen Handelsschiffe auf diesem Strome als Seeprise oder als Landbeute? Mit anderen Worten: Beutet sie hier völkerrechtlich zulässig oder mit Verletzung des gegenwärtigen Völkerrechts? Unterliegt auf Strömen und Kanälen schwimmendes Privateigenthum dem Recht der guten Prise oder nicht?⁴

Auch für diese theoretisch bisher nicht zur Diskussion gekommene Frage wird die Ermittlung und Feststellung der Staatenpraxis, soweit eine solche in der internationalen Kriegsgeschichte, in Verträgen, Deklarationen u. in die Erscheinung getreten ist, den Ausgangspunkt aller dogmatischen Erörterungen bilden müssen. Ich habe mich an dieser Stelle mit einem ziemlich dürftigen Quellenmaterial zu bescheiden. Aber auch aus diesem werden sich in hohem Grade bedeutungsvolle Schlüsse ziehen lassen.

Während etwaige völkerrechtliche Abmachungen über die fragliche Materie, soweit nationale, d. h. von ein und demselben Staatsgebiete umschlossene Ströme in Betracht kommen könnten,

wohl überhaupt nicht zu vermuthen sind, da derartige Objekte regelmäßig nicht Gegenstand konventioneller Rechtsbildung zu werden pflegen, scheint in der Rechtsgeschichte der sogenannten internationalen Ströme, dieser bedeutamen Objekte des Völkerrechts und der konventionellen Rechtssetzung, ganz besonders Platz für die zu ermittelnden Rechtsemanationen gegeben zu sein. Zunächst die europäischen Stromschiffahrtsinteressen haben bekanntlich verhältnißmäßig schon früher einen überaus lebendigen Rechtsverkehr zwischen den Mächten provoziert, bis dann zu Anfang dieses Jahrhunderts in den Artikeln des Wiener Kongresses wenn nicht ein formaler, so doch ein prinzipieller Abschluß erreicht wurde. Während sich bis dahin das einzelstaatliche Hoheitsrecht, zumal auf dem Rhein und auf der Donau, zum wenigsten noch in der Form von Finanz-Schiffahrtsabgaben geltend machte, erhob der große Kongreß die Freiheit solcher Schiffahrt für Jedermann neben Beseitigung aller dieser Abgaben zum geltenden Rechte der mehrflüßigen Ströme des Kontinents: In Hinsicht auf die Freiheit der Schiffahrt theilen sie seither mit dem Meere dasselbe Regime.

Allein die Wiener Fürstenversammlung vereinbarte keine Bestimmung über die Fortdauer, bezw. über das Schicksal dieses neuen Schiffahrtsrechtes dann, wenn die Uferstaaten sich im Kriegszustande befinden. Wohl erscheint schon in der deutsch-französischen Konvention über den Rhein-Schiffahrtsoctroi vom Jahre 1804 das bedeutende Wort „neutral“, allein die hier stipulirte, in spätere Verträge übrigens nicht wieder aufgenommene Neutralität erstreckt sich nur auf die Kassen, die Fahrzeuge und die Beamten der Octroiverwaltung und zwar in demselben prinzipiellen Umfang, wie dies in einem anderen späteren Traktate, in Artikel 21 der Schiffahrtsakte von 1865, auch für die zu Zwecken der Donauschiffahrt geschaffenen internationalen Verwaltungsanstalten vereinbart ist und noch heute Geltung

befügt. Wenn nun aber hier wie dort den betreffenden, theils an, theils auf dem Strome sich befindenden Objekten ausdrücklich eine militärische Sauve-garde für den Kriegsfall stipulirt wird — ähnlich etwa, wie eine solche auch den neutralen Objekten der Genfer Konvention zugestanden ist —, so scheint hieraus jedenfalls das mit Sicherheit hervorzugehen, daß die vertragenden Mächte beim Abschluß ihrer Konventionen die Möglichkeit militärischer Operationen auch auf diesen mit dem Rechte der freien Schifffahrt begabten Strömen keineswegs für ausgeschlossen hielten.

Ganz von derselben Voraussetzung ging offenbar das Wiener Kabinet aus, als es 1878 auf dem Berliner Kongreß zu wiederholten Malen den Vorschlag machte, das Donau-Delta, seine Inseln und Ufer zu neutralisiren — ein Vorschlag, welchem bekanntlich keine Folge gegeben wurde.

Hinsichtlich der interozeanischen Kanäle — es handelt sich zunächst nur um den Kanal von Suez — nöthigt die Thatsache der ausdrücklichen und bekanntlich erst nach überaus langwierigen Verhandlungen zu stande gekommenen Neutralisirung⁵ zu demselben Schluß, daß dieselben nämlich, auch wenn auf ihnen, wie auf dem Suezkanal, von Anfang an völlig freie Schifffahrt vertragsmäßig erwirkt ist, ohne besondere, die ewige Neutralität stipulirende Abmachung von den Mächten als völkerrechtlich zulässiger Kriegsschauplatz präsumirt werden.

Nun ist aber schon aus bloßen militärisch-technischen Gründen nicht zu vermeiden, daß die solcherweise gestatteten kriegerischen Operationen auf dem Strome mehr oder weniger empfindliche Hindernisse für alle Schifffahrt mit sich bringen werden — zunächst unabhängig davon, ob diese Schifffahrt eine neutrale, oder ob sie die feindliche Flagge führt. Der Umfang moderner Kriegsoptionen und die Intensität und Tragweite moderner Zerstörungswerkzeuge schließen eine von vornherein

festgelegte Beschränkung der Operationen auf enge Grenzen völlig aus. Die eiserne Nothwendigkeit des Krieges wird hier immer selbst mit dem besten Willen in Konflikt kommen. So machte während des Krieges von 1866, in welchen vier Rheinuferstaaten verwickelt waren, die Koblenzer Behörde allerdings bekannt, daß der Kurs von Schiffen für den Handelsverkehr nicht gehindert sein sollte. Trotzdem kamen aber auf Seiten beider kriegsführenden Theile Gewaltakte vor, über welche sich besonders die holländische Schiffahrt beklagen zu müssen glaubte. Und dazu war der Rhein in diesem Falle nichts weniger als ein Objekt von besonderer strategischer Bedeutung. Dagegen war dies in ganz eminenten Weise die Donau im letzten russisch-türkischen Kriege. Und hier wurde denn auch die Frage der neutralen Schiffahrt im höchsten Grade akut und führte zu lebhaften, völkerrechtlich überaus interessanten diplomatischen Erörterungen. Der türkische Kriegsminister hatte nämlich — „Le Danube étant considéré comme ligne de défense“ — jeglichen Verkehr auf der Donau überhaupt verboten, mit der Wirkung, daß „les bâtimens comme leur cargaisons seront saisis et confisqués“ (Proklamation des Serbars Ekrem vom 29. April 1877 Martens, N. R. S. II. S. Tom. III. S. 200). Gegen dieses Verbot erhob insbesondere Oesterreich energische Reklamationen. „Wir können,“ hieß es u. a. in einem Schreiben des Grafen Andrassy an den österreichischen Botschafter Grafen Zichy in Konstantinopel vom 22. Mai 1877 (Martens a. a. D. S. 202), „wir können vor allem nicht zugeben, daß die Donau von der Türkei einfach als ihre Vertheidigungslinie bezeichnet und angesehen werde. Die Donau ist in erster Reihe eine freie, dem Verkehre aller Handelsflaggen geöffnete Wasserstraße, und der freie Verkehr auf diesem Wege darf, mit Bezug auf den Handel, durch Niemanden und durch keinerlei Hindernisse eingeschränkt werden. Wir bestreiten nicht die territorialen

Hoheitsrechte, die von der Pforte als Ufermacht, innerhalb der durch die Verträge gezogenen Grenzen, über dieses Flußgebiet ausgeübt werden können. Durch die Verträge ist aber die Freiheit des Schiffahrtsverkehrs auf der Donau garantirt und die Präntion der Pforte, die Donau lediglich als ihre Vertheidigungslinie anzusehen und auf derselben beliebige Verfügungen zu treffen, stünde an und für sich schon mit der unter den Schutz des öffentlichen europäischen Rechtes gestellten Freiheit des Schiffahrtsverkehrs auf diesem Strom in Widerspruch oder könnte wenigstens zu durchaus unzulässigen Interpretationen der auf diesem Flußgebiete auszuübenden Hoheitsrechte führen.“

Es kann nun aber im Gegensatz zu diesen Ausführungen gar keinem Zweifel unterliegen, daß wenn Rußland das Recht für sich in Anspruch nehmen durfte, die Donau mit militärischen Streitkräften zu überschreiten, auch die Türkei ihrerseits befugt war, dies mit militärischen Mitteln zu verhindern. Was dem Einen Recht ist, muß dem Anderen billig sein, und die Neutralität des Flusses — in diesem Falle das Verbot jeglicher kriegerischen Aktion auf demselben — war ja nirgends vereinbart. Schon aus diesem einen praktischen Falle mag man ersehen, wie schwierig es ist, die beiden aus so grundsätzlich verschiedenen Zuständen, wie es nun einmal Krieg und Frieden sind, entstammten Rechtsansprüche der kriegführenden Mächte und der neutralen Schiffe in einer allen Interessenten gerecht werdenden Weise zu versöhnen! Eine andere Frage ist freilich die, ob die Sperrung der Donau in dem Umfange, wie sie der türkische Kriegsminister anzuordnen für gut fand, eine Nothwendigkeit war, welche nach manchen Theoretikern gewisse an sich unzulässige Gewaltakte zu rechtfertigen vermag. Allein für den völkerrechtlichen Schutz der Schifffahrt ist damit wenig gewonnen. Die militärische Nothwendigkeit ist kein feststehender Begriff, sondern ein strategischer Zufall, den selbst die Herren vom

Generalstab im voraus kaum bestimmen können. War die türkische Maßregel im fraglichen Falle übertrieben, so würde sie in einem anderen es vielleicht nicht sein, während der Schaden für die Schifffahrt derselbe bliebe.

Indessen noch eine andere Ratio in dem österreichischen Exposé erweckt Bedenken. Es ist die Andeutung der Möglichkeit „unzulässiger Interpretationen der auf diesem Flußgebiete auszuübenden Hoheitsrechte“. So vage diese Andeutung ist, so bedeutungsvoll ist sie. Sie führt nämlich auf die praktisch und theoretisch gleich wichtige Frage: Auf welche Hoheitsrechte verzichten denn die Uferstaaten eines sogenannten internationalen Flusses, indem sie die Freiheit der Schifffahrt auf demselben vereinbaren?⁶ Denn daß das internationale Rechtsgeschäft, welches sich in unserem Falle vollzieht, als vertragsmäßige Selbstbeschränkung in der Ausübung von Hoheitsrechten und somit als Verzicht juridisch zu qualifizieren ist, unterliegt keinem Zweifel. Dann aber finden auch die allgemeinen Rechtsgrundsätze Anwendung, daß Verzicht auf das Strengste, d. h. einschränkend ausgelegt werden müssen, wobei Prinzip ist, daß nur sofern der Zweck jene Beschränkung als Mittel erfordert, die Beschränkung als gewollt anzunehmen ist, daß im übrigen die Beschränkung ausdrücklich ausgesprochen werden muß. Interpretiert man nun unter Zugrundelegung dieser allgemeinen Rechtsätze die fraglichen Verträge, so ergibt sich sofort, daß die Uferstaaten eben nur auf jenes Recht verzichtet haben, resp. verzichten wollten, zufolge dessen sie vor dem Vertragsschlusse befugt waren, jede fremde Flagge von dem in ihren Hoheitsbereich gehörigen Flußtheile entweder gänzlich fern zu halten, oder doch nur unter willkürlichen Bedingungen zuzulassen. Es ist also das nationale Vorrecht zur Benutzung des Stromtheiles zu friedlicher Schifffahrt zu Gunsten eines internationalen gleichen Rechtes für Alle aufgegeben worden, nicht mehr und nicht weniger.

Und eben dieses internationale Regime des gleichen Rechts für Alle war nicht nur Zweck, sondern auch Voraussetzung des geschehenen Verzichts. Es kann und muß darum auch der türkisch-österreichische Zwischenfall — ganz unabhängig von der Spezialfrage, welcher Einfluß dem Kriegszustand auf die Verwirklichung des konventionellen Schiffahrtsrechtes zugestanden werden dürfe — zunächst unter dem Gesichtspunkte der vollsten Gegenseitigkeit⁷ betrachtet werden, und der österreichische Protest hatte sich darum zuerst an Rußland zu richten, dessen strategische Operationen jene beanstandeten Gegenmaßregeln der türkischen Kriegsleitung zur selbstverständlichen und nothwendigen Folge hatten. — Es ist eben erst und allein die Neutralisirung des Stromes, welche, indem sie wiederum gleiches Recht für Alle schafft, zugleich auch die Interessen der neutralen Schiffahrt wahrt und jede aus einem Kriegszustande zwischen den kontrahirenden Mächten etwa zu gewärtigende Behinderung der freien Stromschiffahrt rechtlich unmöglich macht. Erst der Neutralisationsvertrag involvirt den Verzicht der Ufermächte, die ihrer Hoheit unterstehenden Stromtheile zur Basis kriegerischer Operationen zu machen.

Eine Neutralisirung europäischer Ströme hat aber, wie wir gesehen, bislang nicht stattgefunden, und die für Friedenszeiten vereinbarte Freiheit der Schiffahrt ist darum in Kriegzeiten allen jenen Beschränkungen ausgesetzt, welche sich aus der Thatsache ergeben, daß die nationalen Theile des Stromes jederzeit in das Kriegsfeld einbezogen werden können. Das Kriegrecht herrscht dann auch auf dem betreffenden Flußtheile.

In diesem Falle wird nun aber das Schiff unter feindlicher Flagge einem wesentlich anderen Schicksale entgegengehen, als das neutrale Fahrzeug. Für das letztere werden im allgemeinen die völkerrechtlichen Grundsätze über die Behandlung der Neutralen maßgebend sein. Es wird insbesondere im Belieben

der Militärbehörde stehen, der neutralen Flagge das Passiren des zum Kriegsfeld gewordenen nationalen Stromtheiles zu verbieten oder es im freundlichen Entgegenkommen zu gestatten. Im letzteren Falle aber wird das neutrale Schiff, solange es sich auf dem betreffenden Stromtheile befindet, zweifelsohne der Feldpolizei unterstehen⁸ und sich alle jene Belästigungen gefallen lassen und allen jenen Gefahren sich aussetzen müssen, welche diese Kontrolle und das Passiren der Linien an sich im Gefolge haben.

Was dagegen die Behandlung des unter feindlicher Flagge fahrenden Schiffes betrifft, so befinden wir uns hier schon mit einer einzigen, naheliegenden Reflexion bedeutamerweise im Gebiete des Seerechts: Die feindliche Schifffahrt auf dem nationalen zum Kriegsschauplatz gewordenen Stromtheile wird schon aus dem Grunde völlig unmöglich sein, weil keine Kriegsmacht ein feindliches Hoheitszeichen, wie es die Schiffsflagge ist, in ihrem Bezirke dulden, sondern dasselbe zu beseitigen und zwar unter Umständen gewaltsamerweise zu beseitigen suchen wird. Durch diese Gewaltanwendung ist aber das feindliche Schiff samt Ladung — der Natur der Gewaltmittel entsprechend — der Beschädigung und im schlimmsten Falle der völligen Zerstörung ausgesetzt — einer Zerstörung, welche keineswegs durch strategische Nothwendigkeit bedingt zu sein braucht. Hieraus ergiebt sich aber die bedeutsame Folgerung, daß das feindliche Schiff und seine Fracht, obgleich beides Privateigenthum ist, in Bezug auf seine Unverletzlichkeit in einem ganz anderen kriegsrechtlichen Verhältniß zum Feinde steht, als dasselbe Privateigenthum stehen würde, wenn es auf irgend eine Weise, zu Land verfrachtet, den festländischen Kriegsschauplatz passirte, wo es im schlimmsten Falle dem feindlichen Requisitionsrecht, der Zerstörung aber nur im Falle strategischer Nothwendigkeit ausgesetzt wäre.

Nun aber sind es direkte zur Sache gehörige Kundgebungen der Mächte, welche uns zu der Annahme nöthigen, daß diese letzteren solches auf internationalen Strömen unter feindlicher Flagge schwimmende Privateigenthum als nicht bloß der Zerstörung, sondern auch der Occupation kriegsrechtmäßigerweise ausgesetzt erachten. Zunächst bestimmt nämlich Artikel 12 einer am 23. Mai 1840 zwischen Spanien und Portugal abgeschlossenen Konvention, daß die bis zum Augenblick der Kriegserklärung auf dem Duero transportirten oder lagernden feindlichen Waren, sowie die Fahrzeuge, weder von Embargo noch von Konfiskation betroffen werden sollten. Indem nun diese Stipulation das Verbot der Konfiskation des feindlichen Privateigenthums vertragsmäßig erwirkt, gehen die Paktanten offenbar von der Voraussetzung aus, daß die Konfiskation ohne eine solche Klausel völkerrechtlich zulässig und zu gewärtigen gewesen sein würde; *exceptio firmat regulam*.

Bedeutsamer aber als diese Stipulation der beiden iberischen Mächte, weil aus einhelligem Willenschluß sämtlicher europäischen Mächte hervorgegangen, sind jene Bestimmungen der Berliner Kongokonferenz, welche die Schifffahrt auf den Strömen des Kongobeckens, insbesondere auf den gewaltigen Läufen des Kongo und des Niger regeln, in Verbindung mit dem ganzen System künstlicher Zufahrtstraßen, Kanäle u., welche in jenen natürlichen Wasserläufen ihren Ausgangspunkt finden. Zunächst bezüglich des Kongo bestimmt Artikel 25:

„Die Bestimmungen der gegenwärtigen Schifffahrtsakte sollen in Kriegszeiten in Kraft bleiben. Demgemäß soll auf dem Kongo, seinen Verzweigungen, Nebenflüssen, und Mündungen, sowie auf den, letzteren gegenüberliegenden Theilen des Küstenmeeres die Schifffahrt aller Nationen, neutraler wie kriegsführender, zu jeder Zeit für den Gebrauch des Handels frei sein.“

Der Handel soll gleichfalls, ungeachtet des Kriegszustandes,

freibleiben auf den in den Artikeln 15 und 16 erwähnten Straßen, Eisenbahnen, Seen und Kanälen.

Dieser Grundsatz erleidet eine Ausnahme nur bezüglich der Beförderung von Gegenständen, welche für einen Kriegführenden bestimmt und nach dem Völkerrecht als Kriegskontrabande anzusehen sind.

Alle in Ausführung der gegenwärtigen Akte geschaffenen Werke und Einrichtungen, namentlich die Hebestellen und ihre Maschinen, sowie die bei diesen Einrichtungen dauernd angestellten Personen sollen den Gesetzen der Neutralität unterstellt sein und demgemäß von den Kriegführenden geachtet und geschützt werden.

Der fundamentale Unterschied zwischen diesen Bestimmungen der Kongoakte und den analogen des Rhein- und Donau-Schiffahrtsrechtes springt in die Augen. Zwar sind auch diese afrikanischen Wasserstraßen nicht unter das Regime ewiger Neutralität in dem Sinne gestellt, daß sie als neutrales Gebiet nicht in das Kriegsfeld einbezogen werden dürften; zwar wird demnach auch auf ihnen, gleichwie auf den europäischen Strömen, aller Handel jene Störungen zu Kriegszeiten sich gefallen lassen müssen, welche durch die strategische Benutzung der Wasserläufe bedingt sind, aber „kriegerische Hostilität“ auf denselben gegen Handelsschiffe, Prißenrecht gegen schwimmendes Privateigenthum, soweit letzteres nicht etwa dem Kontrabande-Transport zuzuzählen, ist verboten.“⁹ Dieses Verbot aber, oder mit anderen Worten: Die Ausdehnung des den Landkrieg beherrschenden Beuterechts auch auf das schwimmende Eigenthum, wonach dasselbe ebenso wie das Privateigenthum auf dem Festlande vor Zerstörung und Besitzwechsel in Folge kriegerischer Gewaltanwendung geschützt ist — dieses Verbot ist es, welches dem europäischen konventionellen Stromschiffahrtsrecht annoch fehlt und dasselbe in ebenso bedeutsamer wie bedauerlicher Weise von dem

Stromrechte des dunklen Kontinents, soweit er im Bereich der Kongoakte belegen, unterscheidet.

Dem auch hier bestätigt die Ausnahme die Regel; auch die Kongoakte zwingt uns — in Erwägung der Thatfache, daß feststehende Prinzipien des Völkerrechts nicht vertragsmäßig proklamirt zu werden pflegen — die Schlußfolgerung ab, daß die Berliner Konferenz ein jus novum und ein Ausnahmerecht statuirte, indem sie die fraglichen Bestimmungen in die Kongoakte aufnahm.

Allein es sind noch weitere höchst bedeutsame, weil aktuelle Fälle betreffende Deklarationen an dieser Stelle zu produziren, welche sich direkt mit dem Schicksale des auf Stromgewässern schwimmenden feindlichen Privateigenthums beschäftigen. Während des letzten russisch-türkischen Krieges erhielt der Serdar Ekrem am 29. April 1877 folgende Instruktion von seiner Regierung: . . . pour les navires qui auront été retenus avant la proclamation régulière de ces mesures et qui, par conséquent, ne peuvent être censés avoir contrevenu aux ordres du commandant ottoman leurs cargaisons ne peuvent être confisquées, car si elles appartiennent à des sujets ottomans ou neutres, ceux-ci n'ont encouru aucune peine. Si elles appartiennent à des sujets russes, le Gouvernement n'ayant pas admis l'embargo ni la confiscation des biens des sujets russes en général, on ne saurait appliquer cette mesure exceptionnellement à ceux qui se trouvent sur le Danube.“ (Martens, N. R. S. II. Ser. Tom III., § 119).

Die Instruktion unterstellt also das auf der Donau schwimmende Eigenthum des russischen Feindes durchaus derselben kriegsrechtlichen Behandlung, wie das auf dem Meere befindliche, d. h. sie gewährt ihm in diesem Falle, da sie vom Präsenrecht überhaupt keinen Gebrauch machen will, den gleichen Schutz. Diese Motivirung aber ist es, welche der episodischen Maßregel der türkischen Regierung die besondere,

für die Klärung unserer Frage hochwichtige völkerrechtliche Bedeutung verleiht.

Der türkische Kriegsminister verfügte hierauf die völlige Sperrung der Donau für alle Schifffahrt, neutrale sowohl wie unter feindlicher Flagge dampfende, und provozierte dadurch jenes schon oben angezogene völkerrechtliche Exposé des Grafen Andrássy. Und hier vollends wird geradezu die Gleichartigkeit des stromrechtlichen Systems mit dem Seeschifffahrtsrechte behauptet, oder wenigstens ein wesentlicher Unterschied geleugnet. Denn es heißt daselbst weiter: „Außerdem müssen wir aber darauf bestehen, daß das Eigenthum unserer Staatsangehörigen auf der Donau und in deren Häfen, seien es Schiffe oder deren Ladung, wenn es nicht möglich war, dieselben vor Entfaltung der Kriegsoptionen und vor Verhängung der von den Kriegführenden angeordneten Maßregeln aus dem in Frage stehenden Flußgebiete zu entfernen, den allgemein angenommenen völkerrechtlichen Grundsätzen entsprechend respektirt werde. Der Schutz des Völkerrechts deckt das Eigenthum der Neutralen auf dem Lande und zur See, und es erscheint uns an und für sich vollkommen unzulässig, das Eigenthum unserer Staatsangehörigen in den Donauhäfen dieses Schutzes berauben zu wollen. Außerdem können wir aber auch nicht zugeben, daß zwischen der Schifffahrt auf einem internationalen Strome, wie die Donau, und dem Schifffahrtsverkehre auf dem Meere mit Bezug auf die Anwendbarkeit der durch die Pariser Deklaration vom 16. April 1856 formulirten, seerechtlichen Regeln ein wesentlicher Unterschied obwalte. Die Schiffe auf der Donau führen mit dem gleichen Rechte wie auf dem Meere ihre nationale Flagge. Vielsach sind es Seeschiffe selbst, welche die untere Donau befahren. Im wesentlichen herrscht eine volle Uebereinstimmung in den gesetzlichen Normen,

welche den Schiffahrtsverkehr auf der See und auf der unteren Donau regeln.¹⁰ Ebenso wie Niemand behaupten wird, daß auf ein neutrales Schiff und seine Ladung in dem Seehafen einer kriegführenden Macht die Regeln der Pariser Deklaration nicht Anwendung zu finden hätten, obwohl diese Macht kraft ihrer territorialen Hoheitsrechte über die Küstengewässer und Häfen die unbeschränkte Souveränität in noch weiterem Umfange als die Türkei auszuüben berechtigt ist; ebenso erscheint die von der Pforte aufgestellte Behauptung nicht stichhaltig, daß diese Regeln auf die Donauhäfen keine Anwendung zu finden hätten. . . .“

Indem nun diese, auch durch den Hinweis auf die Thatsache des Einfahrens von Seeschiffen in den Stromlauf charakteristische Ausführung die Anwendung seerechtlicher Normen auch für die Schiffahrt auf internationalen Strömen als dem gegenwärtigen Völkerrecht entsprechend vindiziert, indem sie insbesondere das Verhältniß eines neutralen Handelsfahrzeuges auf Strom zu den kriegführenden Parteien jenem auf See völlig gleichstellt, zwingt sie zu der nothwendigen und logischen Schlußfolgerung, daß auch die Behandlung feindlicher Fahrzeuge den hierfür zu See geltenden Grundsätzen unterliege, daß also auch Oesterreich die in den oben citirten Konventionen offenbar gewordene Präsumtion einer mangels anderweitiger Abmachungen auf internationalen Strömen zulässigen Beuteübung theile.

Setzt man nun mit diesen Rechtsanschauungen jene englische Annahme von der Zulässigkeit der Brandschätzung offener Küstenstädte durch maritime Gewaltmittel, wie sie in dem eingangs berichteten Verfahren der englischen Manöverflotte des Jahres 1889 mit verblüffender Unzweideutigkeit kundgegeben worden ist, in logische Beziehung, so wird man nicht umhin können zu bemerken, daß die bisher üblichen Bezeichnungen Seekrieg und Seekriegsrecht keineswegs dem lokalen Bereich der

durch sie zu begrenzenden Rechtsphäre entsprechen, und daß es somit nicht das Meer, die See an sich ist, welche die Unterscheidung zwischen See- und Landkriegsrecht räumlich bedingt, sondern ein anderer Begriff. Dieser Begriff aber, diese räumliche Unterlage des „See“kriegsrechts ist nichts anderes als das der Marinebehörde unterstellte Kriegsfahrzeug, gleichviel auf welchem nicht neutralen oder nicht neutralisirten Gewässer dasselbe schwimmt und in kriegerische Aktion tritt. Und die beutemäßige Wegnahme des privaten Eigenthums ist darum nicht allein im Seekriege völkerrechtlich zulässig, sondern überall da, wo dieselbe mittelst Kriegsfahrzeugen bewerkstelligt werden kann — also auf Flüssen und Kanälen und an festländischen Plätzen, die im Bereiche der Schiffskanonen stehen.¹¹

So auffallend nun auch diese RechtsThatfache sein mag, so wenig ist dieselbe mit dem bloßen Hinweis darauf zu negieren und gegenstandslos zu machen, daß sie bislang weder im Ernstfalle durch die Praxis begründet noch durch die Wissenschaft erkannt und formulirt worden sei. Ob die Kriegspraxis dereinst einmal von dem Strombeuterecht Gebrauch machen wird, mag dahin stehen; es wäre vielleicht nicht einmal das Schlimmste, was pessimistische Gemüther von dem zukünftigen europäischen Weltkriege befürchten können. Was aber die Wissenschaft vom Völkerrecht betrifft, so ist eben gerade ihr System ein eminent fortschrittliches und jederzeit den umgestaltenden Einflüssen historischer Begriffswandlungen ausgesetzt. Und diese Thatfache trifft auch in unserem Falle zu. Auch die im sogenannten Seekriege erscheinende Art des Völkerkrieges ist dem Zuge der, alle menschliche Bethätigung ins Große und Intensive treibenden Zeit gefolgt. Im Jahrhundert des Grotius, als die ersten Anfänge eines als wirthschaftlich und sittlich nothwendig empfundenen Völkerrechts sich entwickelten, und noch in der Epoche eines Klüber, der zum ersten Male in dem mit

besonderem Interesse von allen Nationen gepflegten neuen Rechtssysteme den Unterschied des See- und Landkrieges statuirte, war allerdings kaum ein anderer Schauplatz des Schiffskrieges gewöhnlich, ja möglich, als eben die See. Die Flußschiffahrt an sich schrumpfte vor der immensen Größe des eben aufblühenden überozeanischen Welthandels zur völligen Bedeutungslosigkeit zusammen. Es war noch immer die Zeit, wo der große Strom nicht sowohl zum Völkerverkehrsmittel, als zur Völkerscheidegrenze geschaffen geglaubt wurde. Alle die kleinen feudalen Staatengebilde, welche die Ufer der heutigen internationalen Ströme umsäumten, fochten ihre Handel regelmäßig zu Lande aus, weil ihr Interesse viel zu elementar war, als daß es sich von der Gebundenheit an die Scholle hätte lösen können. Dagegen die handelsmächtigen, Meerufer umhordenden Völker, die Venetianer, die Genueser, die Niederländer, die Engländer, fanden wenn nicht ihre Existenz, so doch die Bedingungen ihrer Macht und ihres Reichthums weit mehr auf dem Meere und an den transatlantischen Ufern, als auf dem vaterländischen Festlande gegeben. Hier war dann lediglich Seekrieg und der Name erfüllte in der That den möglichen Schauplatz. Allmählich aber wuchs der Welthandel von den Küsten in die Kontinente hinein und seine Zweige folgten den dienstwilligen Furchen des Wassers. Unendliche Saumpfade fingen an, zum Zwecke der Bergfahrt die Ufer zu begleiten, und das Dampfschiff vollends besiegte die thalwärts reißende Kraft des Stromes mit Leichtigkeit und erhob ihn bald zur vollen Höhe seines ethnischen Berufes, als natürliche Fortsetzung des Meeres gleich diesem das bequemste Transportmittel des Welthandels zu sein. So entstanden dem Völkerrechte neue Objekte von immenser Bedeutung. Hatte man auf dem Meere die Freiheit der Schiffahrt längst als selbstverständlich geübt und später gegen die Präensionen Einzelner in siegreichem Kampfe behauptet, so

galt es nun auf dem gütlichen Wege humanerer Rechtsbildung, durch Vertrag, auch jene der Stromschiffahrt zu erreichen, und man erhielt bald, was vor Jahrhunderten unmöglich schien, die Befugniß unbehinderten Eindringens tief in die Adern der Kontinente von Land zu Land, als ob keine Grenzen existirten, wie auf dem Weltmeer.

Uebertrugen nun solcherweise die Staaten, mehr um die Einigung und Ausnützung der in der freien Stromschiffahrt begründeten Vortheile, als um die logische Vertiefung und Ausgestaltung des hierdurch entstandenen neuen Rechts bekümmert, das seerechtliche Friedensprinzip auf das Gebiet der Stromsysteme, so mochten sie wohl die Geltung auch der seerechtlichen Kriegssätze in dem neuen Bereich als eine selbstverständliche Folge des einmal zugelassenen Systems betrachten, ohne zu bedenken, daß eben hier dieses neue Recht mit älteren und bislang nicht derogirten Grundsätzen des Völkerrechts in Kollision gerathe.

Diese Kollision nachzuweisen und den Beweis anzutreten, daß die von den Mächten mehr oder minder unzweideutig acceptirte Generalisirung des Seeprisenrechts zum Schiffsprisenrecht ohne eine vollständige Verwirrung bislang als feststehend anerkannter Grundprinzipien des Völkerrechts nicht möglich ist, wird der Zweck der folgenden Erörterung sein.

Die Gegner der Seebeute — und zu ihnen zählt längst die Wissenschaft des weitaus größten Theiles der gesitteten Welt — pflegen insgemein die Thatsache der verschiedenen kriegsrechtlichen Behandlung des schwimmenden und des festländischen Privateigenthums als eine anomale Willkür zu bezeichnen. Man erklärt es als jeden vernünftigen Grundes bar, daß es verboten sein solle, die in Wohnungen und Magazinen aufgespeicherten Waren wegzunehmen, dagegen gestattet sein, sie zu rauben, sobald sie auf Schiffen verfrachtet seien. Zu einiger Erklärung

pflegt man — auch die ernsthafteste Theorie — auf die bedeutende Schädigung hinzuweisen, welche dem Feinde durch Schmälerung oder gar Vernichtung seines Handels zugefügt und wodurch seine Widerstandskraft um so baldiger gebrochen werde. Als ob die Landbeute nicht durch die nämliche Reflexion, nur in noch viel höherem Grade gerechtfertigt werden könnte! Nicht minder bedenklich ist es, wenn zur Vertheidigung des Rechts der Gefangennahme der unbewaffneten Schiffsbesatzung geltend gemacht wird, daß diese in jedem Augenblick dem Feinde tüchtige Soldaten, bezw. Matrosen abgeben könne und darum unschädlich gemacht werden müsse. Ebensovohl ließe sich die Gefangennahme der ganzen nicht gerade franken oder imbecillen männlichen Bevölkerung im Landkriege rechtfertigen, aus der am Ende doch noch mancher kampffähiger Soldat zu rekrutiren wäre. Das Prinzip der möglichsten Schädigung des Feindes sollte also von wissenschaftlicher Seite nicht ins Gefecht geführt werden; man setzt sich dabei Konsequenzen aus, für die man keine Verantwortung übernehmen möchte. Die Erklärung der vermeintlichen Anomalie ist vielmehr tiefer zu suchen; sie schwimmt nicht auf der seichten Oberfläche abstrakter Spekulationen über das sittliche Für und Wider moderner Kriegsräson.

Wer der Geschichte des Krieges in der Entwicklung der Menschheit nachspürt, wird bald finden, daß seine Funktion im Völkerleben ursprünglich eine rein wirthschaftliche war, und in der Gegenwart wird er ihn dementsprechend bei allen denjenigen Völkern am meisten geübt sehen, bei denen schon die niedere Kultur und das geringe Geistesleben ein anderes Interesse als das elementare der leiblichen Bedürfnisbefriedigung völlig ausschließt. Die ewigen Fehden der Bewohner des dunklen Kontinents sind rein wirthschaftliche und darum, vom Standpunkte ihrer Verhältnisse aus betrachtet, allerdings hoch vernünftige Kriege. Das Rauben der Früchte und Herden, das Rauben

der Weiber, das Rauben der Arbeits- und Handelsklaven, alle diese kriegerischen Unternehmungen sind nichts anderes als wirthschaftliche Verkehrsakte, vollzogen in der durch die herrschende Kultur bedingten Form. Vaterland und Freiheit wären in Timbuktu unverständliche Schlachtrufe! Steigt aber die Kultur und mit ihr die inländische Selbstproduktion, so tritt im gleichen Verhältniß das wirthschaftliche Moment als Anreiz zum Kriege zurück und die Genüsse, welche früher der Krieg verschaffte, werden in friedlicher Bethätigung leichter, reichlicher und sicherer erworben. Die ungeheuren, ihrer Form nach kriegsrechtlichen, ihrem Inhalte nach aber rein wirthschaftlichen Transaktionen, welche zur Zeit der Griechen und Römer, ja tief bis in unser Mittelalter hinein ganze Nationen zum Nutzungsobjekte der glücklichen Sieger an Leib und Leben stempelten, sind solcherweise heute im ergiebigsten Falle auf eine Verrückung der politischen Grenzpfähle reduziert, welche jeder eigenthumsrechtlichen Folge ermangelt. Galt darum zu römischer Zeit der Satz: „pigrum et iners videtur sudore acquirere quod possis sanguine parare!“ so haben die Epigonen im Gegentheil allmählich das Bewußtsein und Verständniß dafür erlangt, daß dem im Frieden durch regelmäßige, geordnete Selbstproduktion erworbenen Eigenthumsrecht der wirthschaftliche und sittliche Vorzug gebühre vor jenem im Kriege erworbenen, und schließlich, daß ihm ein Schutz geschafft werden müsse gegen die Angriffe durch kriegerische Gewalt. Die Allgemeinheit dieses Verständnisses und dieses Verlangens bei einer Anzahl von Nachbarvölkern erzeugte jene internationale Rechtsgemeinschaft, welche im gegenseitig zugesicherten Schutz des privaten Eigenthums vor kriegerischer Gewalt ein integrirendes Merkmal ihrer Rechtsgemeinschaft und eine starke Kette ihrer Verbindung erblickt. Sehr natürlicherweise aber — und damit kommen wir endlich auf unser Preisrecht — trat das Schutzbedürfniß und die aus ihm

sich erzeugende Pflicht zum Schutze des Eigenthums dort am frühesten und am intensivsten zu Tage, wo der Genuß des sicheren Besizes täglich am häufigsten und fröhlichsten in der reichen Mannigfaltigkeit seiner Formen sich verwirklichte: am häuslichen Herd, in der gemeinsamen Stadt, auf dem vaterländischen Boden, und wo zugleich auch weitaus am häufigsten, wenn nicht allein, die Störung durch brutale Gewalt der Nachbarn zu gewärtigen war. Es war also im Krieg auf dem Lande, im Landkrieg, wo die gewaltthätige Verletzung des Eigenthums am häufigsten sich ereignete, wo sie am schwersten empfunden wurde, wo sie die große Mehrzahl der Völker und wo sie die Uebersahl des Volkes traf. Dem gegenüber war das schwimmende, regelmäßig nur in den Händen weniger reicher Kaufherren sich befindliche Eigenthum von geringer Bedeutung, bei allen Binnenvölkern überhaupt von keiner. Seine Verletzung war für die Gesamtheit des Volkes, wenn überhaupt zu gewärtigen, so doch immerhin zu ertragen; es war kein nationaler Nerv, dessen feindliche Berührung das Herz des Volkes erschütterte. Der überseeische Handel galt eher als ein Glücksspiel, dessen außerordentlicher Gewinn ein außerordentliches Risiko ertragen mochte. So konnte, zumal gerade bei den kriegsmächtigen binnenländischen Staaten, kein nationales Bedürfniß entstehen, auch die Sicherheit des Eigenthums auf dem Meere, die Sicherheit des waghalsigen, außerhalb der heimathlichen Grenzen erstrebten Gewinns, gleichwie des in der Heimath konsolidirten, internationalrechtlich zu erwirken. Die Furcht vor dem Schaden, den man bei Belassung des alten Rechtes gewärtigte, war nicht groß genug, um jene vor den Anstrengungen, welche seine Reform erforderte, aufzuwiegen. So werden denn auch nicht abstrakte Humanitätsprinzipien, sondern allein das genügend erstarkte, nüchterne Interesse Europas dem meergewaltigen England dereinst das Seebentrecht entkleiden, und insbesondere das acker-

bauende Deutschland wird auf dem Wege zum Industrie- und Handelsstaate noch sehr viel weiter voranschreiten müssen, ehe die Leiden eines unter dem Rechte der Seebeuterei wüthenden Krieges schwer genug sein werden, um nicht nur eine moralische Verurtheilung, sondern auch eine thatkräftige nationale Reaktion hervorzurufen. Inzwischen aber befinden wir uns nicht in einer Anomalie des Rechtes, sondern in einem natürlich begründeten, nothwendigen Entwicklungsstadium desselben, wenn wir die Beuterei zu Lande, wo wir hausen und herrschen, wo wir erzeugen und verzehren, zum Verbrechen stempeln, dagegen zur See sie amoch dulden.

Nun ist aber der Begriff „Land“ als Begriff und Objekt des völkerrechtlichen Systems alles dasjenige Gebiet, gleichviel in welcher Form es geologisch erscheint, in welchem wir im Stande sind, freie Herrschaft auszuüben, welches wir mit den mannigfachen Bethätigungen unserer Souveränität erfüllen. Innerhalb dieser Grenzen lebt auch unsere nationale, innerhalb der Gesamtheit dieser Grenzen unsere internationale Pflicht zum Schutze alles privaten Eigenthums, auch des feindlichen. Und mit dieser Reflexion sind wir auf die feste Basis eines positiven Völkerrechtsfaktes gelangt, den wir der Prätension des Schiffsbeuterechts als scheinbar historisch-nothwendiger Erweiterung des Seebeuterechts entgegenstellen. Denn diese Grenzen sind nicht auf festem Boden, sind nicht auf Stein und Humus, auf Wald und Feld beschränkt, sondern sie schließen auch Gewässer aller Art ein. Der See, der Strom und der Kanal, den unsere Grenzen umfassen, ist unser Macht- und Pflichtbereich so gut wie das Thal und die Höhen, die wir ohne Hülfe des Schiffes betreten. Aber auch der internationale Strom, dessen Thalweg unsere Grenze verfolgt, oder den sie in zweifachem Zuge thalwärts und bergwärts durchschneidet, auf dem wir unser ausschließliches Hoheitsrecht zu Gunsten freier Schifffahrt für Alle

vertragsmäßig freiwillig beschränkt haben, ist in allen anderen Beziehungen — soweit ihn unsere Grenzen uns zutheilen —, nicht minder unserer Herrschaft, unseren Rechten und unseren Pflichten unterstellt.¹² Kein Schiffsfahrtsvertrag konnte und wollte jemals den freien Strom zum territorium nullius machen: herrenloses Land ist allein das Meer. Hiermit ist aber der eigentliche Gegensatz des See- und Landkrieges gegeben, dieses ist der wahre und volle Inhalt des internationalen Rechtswillens, welchem einstens die Brüsseler Deklaration formalen Ausdruck zu geben berufen war, den sie aber zu finden nicht vermocht hat und zwar deshalb nicht, weil sie ihre termini technici aus dem Arsenale des Krieges entnahm, statt sie aus dem Geiste des Friedens zu erkennen, weil sie in Wahrheit den Schiffskrieg dem Landkrieg gegenüberstellte, da es doch der Wille der einberufenden Rechtsgemeinschaft war, die Pflicht zum Schutze alles privaten Eigenthums überall da zu statuiren, wo Herrschaftsbereich gesitteter Staatsgewalten wäre, gleichviel, ob der bedrohliche Kampf mit Schwertern oder Kanonen, auf Schiffen oder auf Pferden ausgefochten werde.

Wir verharren nun natürlich — und damit eilen wir zum Schlusse unserer Studie — in der solchermaßen gewonnenen Phase der Entwicklung nicht. Indem wir vielmehr fortfahren, unsere Friedensinteressen wie bisher stetig zu erweitern und zu verfeinern, werden wir auch unser gemeinsames Recht immer mehr humanisiren und der Gewalt immer weniger Wirkung verstatten. In der That haben wir, als die große Mehrheit der gesitteten Völker, längst auch vor der Seebeuterei unseren wohlbegründeten Abscheu, und dies annoch allerdings bloß platonisch sich regende Gefühl wird früher oder später zum energischen Wollen erstarken. Das Meer wird ja allerdings niemals zum Untergrund partikulärer Hoheitsäußerung werden,

wir werden nach wie vor kein nationales Imperium auf ihm gestatten, aber wir haben schon längst begonnen, es einem internationalen zu unterstellen. Die staunenswerthe Entwicklung der Schifffahrt hat die Ozeane verengert und sie heimischer gemacht für alle Welt. Das Schiff, welches früher monatelang einsam und verlassen die Wasserwüste durcheilte, trifft heute täglich Genossen der Fahrt, die ihm Ziel und Heimath nahebringen, und die ihm Menschendasein und Menschenstreben auch auf dem Meere beweisen. Das Straßenrecht, das er kraft internationalen Gebotes auf dem Meere zu beobachten hat, legt dem Schiffer nahe, daß er keineswegs in vogelfreiem Raume weilt, sondern daß auch hier Gesetz und Rechte gelten. Gegen die Piraten auf dem Meere kämpfen wir nicht allein in der Nothwehr, sondern wir prozediren gegen sie als Sachwalter des gesitteten Völkerrechts, und indem wir vollends gegen den Sklavenhandel völkerrechtlich obligirt einschreiten, haben wir das dereinst staatenlose Meer, die terra nullius, zu einem internationalen Hoheitsbereich der gesitteten Welt erhoben, in welchem bald auch die kriegsrechtliche Wegnahme des schwimmenden privaten Eigenthums als unvereinbar mit der neuen Ordnung der Dinge beseitigt werden wird.