

## Anmerkungen.

<sup>1</sup> Nach „Daily News“.

<sup>2</sup> Wörtlich: Das Brennen. Ob die Gewalt gerade in dieser Weise erfolgt, ist natürlich völlig gleichgültig. Es könnten z. B. auch Geiseln zu demselben Zwecke getödtet werden.

<sup>3</sup> Ueber die historische Entwicklung dieser Rechtsgemeinschaft vergl. meine Schrift: Zur Theorie und Geschichte des Rechts zum Kriege, völkerrechtliche Untersuchungen. Stuttgart 1888. S. 234 ff.

<sup>4</sup> Eine technische Bemerkung mag hier am Platze sein. Die Beschiffung großer Ströme durch Fahrzeuge der Kriegsmarine ist keineswegs aus Gründen des Tiefgangs u. ausgeschlossen, vielmehr lediglich eine Frage strategischer, nicht wohl von vornherein und ein für allemal zu bestimmender Zweckmäßigkeit. Amerikanische Korvetten befahren regelmäßig den Mississippi bis zur Mündung des Ohio; die allerdings wenig ruhmreiche Verwendung der türkischen Monitore auf der Donau im russisch-türkischen Feldzug ist noch in Aller Erinnerung; in jüngster Zeit besuchten unsere Panzer dasselbe Gewässer, und auf dem Rhein fahren neuerdings seegängige Fahrzeuge bis hinauf nach Köln. Endlich, und das scheint von nicht geringer Bedeutung, kann nach geltendem Recht jedes beliebige Fahrzeug, also jeder Handelsdampfer, durch bloße Adoption der Marinebehörde zum Kriegsfahrzeug qualifizirt werden — eine Möglichkeit, durch welche der lokale Bereich der Kriegsmarine vollends ins Unabsehbare ausgedehnt ist. Allerdings ist ja bei der Konstruktion und Armirung der modernen Kriegsfahrzeuge an eine Umwandlung von Flußdampfern in solche nicht zu denken. Demgegenüber darf jedoch nicht übersehen werden, daß eine derartige Konstruktion und Armirung zur Vernichtung stromfahrender Schiffe auch durchaus nicht erforderlich ist. Auch die Raper entbehren regelmäßig dieser Rüstung, erreichen aber trotzdem nur zu häufig ihren Zweck. Zu

Sinnsicht auf den Rechtsstandpunkt aber liegt es auf der Hand, daß irgend welche technische Eigenschaft vollkommen irrelevant zur Entscheidung der Frage darüber ist, ob ein Schiff rechtlich zur Kriegsmarine gehören soll oder nicht. Nicht das Schiff als solches qualifiziert sich zum Kriegsschiff, sondern die ihm von der Militärgewalt übertragene und durch die Art seiner Bemannung erstrebte Funktion. Ob freilich ein zukünftiger europäischer Krieg, dem übrigens Viele eine ganz besondere Ausdehnung und Erbitterung voraussagen zu müssen glauben, von dieser Möglichkeit Gebrauch machen wird, ist eine andere Frage. (Ueber Seebentelei auf dem Bodensee zur Zeit des dreißigjährigen Krieges vergl. meine Schrift: Die völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees, historisch und juristisch untersucht. S. 68 f.)

<sup>5</sup> Auf Grund dieser Neutralisierung dürfen an keinem den Lauf und den Zutritt zum Kanal beherrschenden Punkte Befestigungen angelegt und Truppen aufgestellt werden (Art. 4). Ferner soll kein kriegerischer Akt in den Zufahrtshäfen und an den Ufern des Kanals innerhalb einer bestimmten, von einer internationalen Kommission festzustellenden Zone stattfinden dürfen (Art. 5). Näheres hierüber siehe meine Schrift: Zur Theorie u. S. 180—191.

<sup>6</sup> Vergl. die von Holzendorf, Rumäniens Uferrechte an der Donau, S. 79, formulierte und von ihm in Berufung auf Art. 116 der Wiener Kongressakte bejahte Frage: „Kommt die Ausführung des Schiffsverkehrsreglements und die Ausübung der Flußpolizei auf internationalen, mehrere Staaten durchströmenden Flüssen jedem Uferstaate kraft seiner Hoheitsrechte und seiner Verwaltungs- und Exekutivgewalt in seinen eigenen Gewässern zu?“

<sup>7</sup> Aus anderem Anlaß mit besonderem Nachdruck auch von Dahn, Eine Lanze für Rumänien, S. 43, hervorgehoben.

<sup>8</sup> Ebenjowohl als daselbe in Friedenszeiten der Strompolizei untersteht. Vergl. Art. 6 der Donauschiffahrtsakte vom 7. Nov. 1857: „Les conducteurs de ces bâtiments (qui viennent de la pleine mer) seront tenus d'exhiber leurs papiers de bord à la demande des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation danubienne.“

<sup>9</sup> v. Martitz, Das internationale System zur Unterdrückung des Sklavenhandels, im Archiv für öffentl. Recht I, 81 ff. Vergl. auch meine oben citierte Schrift: Zur Theorie u. S. 207 ff.

<sup>10</sup> Vergl. dazu Art. 6 der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857: „Pour les bâtiments qui viennent de la pleine mer ou y retournent, les papiers de bord dont ils doivent être munis pour la navigation maritime, leur serviront aussi d'actes de légitimation pendant leurs voyages sur le Danube.“

<sup>11</sup> Auch der territoriale Bereich der Genfer Konvention von 1864 würde dadurch eine bedeutsame Verschiebung erfahren. Würde sie für den Fall eines Kampfes etwa zwischen einer russischen und einer türkischen Donauflotte Geltung behalten oder nicht? Im letzteren Falle könnte aber von einem Seekrieg doch wohl nicht die Rede sein. Es ist auffallend, daß keine der zahlreichen Interpretationen der Genfer Konvention solcher Möglichkeit gedacht hat. Das Vertragsinstrument ist bekanntlich betitelt: „Convention de Genève pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne.“

<sup>12</sup> Ebenso v. Holzendorff, Rumäniens Uferrechte an der Donau, S. 79: „Die Eigenschaft eines territorialen eigenen Gewässers wird in keiner Weise dadurch aufgehoben, daß in Hinsicht der Schifffahrt ein Strom gleichzeitig als internationale Verkehrsstraße gelten soll.“

11  
 1864 wür  
 für den F  
 schen Don  
 könnte abe  
 auffallend  
 vention so  
 kanntlich  
 des milita  
 18  
 G. 79: „  
 keiner We  
 gleichzeitig

(768)

vention von  
 en. Würde sie  
 und einer türki-  
 letzteren Falle  
 de sein. Es ist  
 er Genfer Kon-  
 strument ist be-  
 oration du sort  
 an der Donau,  
 wässers wird in  
 fahrt ein Strom

