

# Das Seekriegsrecht

nach den

Beschlüssen der internationalen Konferenzen  
vom Haag 1907 und von London 1908/09.

H. 245/246

Von

**E. Fitger,**

Chefredakteur der Weser-Zeitung in Bremen.



**BERLIN SW 48.**

Verlag von Leonhard Simion Nf.

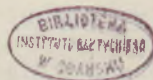
1909.

# INHALT.

ooo

	Seite
Einleitung . . . . .	3
1. Der internationale Prisengerichtshof . . . . .	12
2. Die Blockade . . . . .	19
3. Die Kriegskonterbande . . . . .	25
4. Behandlung der feindlichen Kauffahrer bei Ausbruch des Krieges . . . . .	36
5. Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe	37
6. Legung von selbsttätigen Kontaktminen . . . . .	38
7. Beschießung unverteidigter Häfen usw. durch See- streitkräfte . . . . .	40
8. Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg . . . . .	42
9. Beschränkungen in der Anwendung des Seebeuterechts im Seekriege . . . . .	43
10. Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen . . . . .	45
11. Neutralitätswidrige Unterstützung . . . . .	51
12. Zerstörung neutraler Prisen . . . . .	54
13. Flaggenwechsel . . . . .	57
14. Feindliche Eigenschaft . . . . .	59
15. Geleit . . . . .	60
16. Widerstand gegen die Durchsuchung . . . . .	61
17. Schadensersatz . . . . .	61
Schlußbestimmungen . . . . .	61

( : )



Ludwig Bamberger formulierte einst gegen seine wirtschaftlichen Gegner, die ihn mit dem Zwischenruf „Theorie“ zu stören suchten, das wundervolle Wort: „Was Sie nicht widerlegen können, nennen Sie Theorie, und was Sie nicht beweisen können, nennen Sie Praxis“. An dieser Stelle soll wahrlich nicht der unendlich wichtige Dienst herabgesetzt werden, den die theoretischen Arbeiten der Völkerrechtswissenschaft dem internationalen Recht geleistet haben. Ohne ihre Vorarbeiten wären die großen Errungenschaften der letzten Jahre gar nicht denkbar gewesen. Ich muß mir, als der theoretischen fachmännischen Vorbildung nicht teilhaftig, nur vollständig versagen, auf diese Seite der Sache einzugehen. In gewisser Weise darf ich darin für mich ein Glück erblicken, denn ich kann deshalb unbeschwert von theoretischen Bedenken, wie sie z. B. Professor Zorn in der Zeitschrift für Politik (1909, Heft 3) über den internationalen Oberprisengerichtshof ausspricht, auf die großen praktischen Segnungen eingehen, die diese neuzeitliche Institution für die Neutralen im Seekriege mit sich bringt. Mein Vorhaben beschränkte sich überhaupt darauf, dem an dem Seekriegsrecht praktisch so nahe beteiligten, jedoch nicht fachmännisch gelehrten Publikum nahe zu bringen, welch ein außerordentlicher Umschwung sich auf diesem Gebiet vollzogen hat, welch ein Fortschritt erreicht ist.

Zur Zeit des russisch-japanischen Krieges, als die russische Kriegsflotte durch deutsche Handelsschiffe mit englischen Kohlen versehen wurde, konnte der Direktor einer deutschen Dampferlinie noch spöttisch sagen, das Völkerrecht zur See sei nichts anderes als das Recht des Stärkeren. Er verglich es mit Seifenblasen. Wäre es an dem, so befänden sich ungeheure Werte an Schiffen und Ladungen in dem Belieben irgendeiner kriegführenden Macht, die durch ihre Übermacht oder durch die jeweilige politische Konstellation gegen einen Angriff von stärkerer Seite

gerade geschützt wäre. Ja, so käme man zu dem traurigen Ergebnis, daß das auf der See befindliche Eigentum friedlicher neutraler Staatsangehöriger dauernd von England als der stärksten Seemacht abhinge. Man kann den gewichtigen Einfluß vollauf anerkennen, den England als Inhaber der mächtigsten Kriegs- und Handelsflotten auf die Gestaltung des Völkerrechts hat und haben muß, und kann doch mit Befriedigung darauf verweisen, daß England schon vor den letzten Vereinbarungen denn doch von einer Willkür recht weit entfernt gewesen ist, daß es aber in den letzten drei Jahren immer weiter davon abgedrängt ist. Durch nichts anderes als das verspottete Völkerrecht ist es zur Formulierung der Rechte und Pflichten der Kriegführenden wie der Neutralen gedrängt, wogegen es sich lange Zeit gestäubt hat. Nicht durch die Macht eines Stärkeren ist es dahin geschoben, sondern durch die Umgestaltung der Interessentenfragen; nicht minder auch durch einen großen Zug der Geister in der Richtung der Humanität, woran es selbst ebenso sehr beteiligt ist wie andere. Die Macht dieser „öffentlichen Meinung der Menschheit“ versucht man vergeblich zu leugnen. Sie hat die Völkerrechtslehrer angespornt und ihnen über die Klippen hinweggeholfen, die ihnen aus der eigenen Systematik und Logik erwachsen, sie hat die Staatsmänner erfaßt, ihre sonderrechtlichen Bedenken gedämpft und sie dadurch zur Schaffung eines großartigen Komplexes völkerrechtlicher Verpflichtungen emporgehoben, von dem das Seekriegsrecht eine neue Zeit datieren wird. Das Kriegsrecht zu Lande kennt kein Werk von gleicher Großartigkeit, von gleicher grundlegender Bedeutung. Seine wichtigsten Fundamente sind allmählich durch die Zivilisation geschaffen; die zahlreichen Vereinbarungen beruhen zwar auf demselben völkerrechtlichen Grundgedanken, aber sie schaffen nicht materielles Recht für so viele Streitige Gebiete, wie es dem Seekriegsrecht nun zuteil geworden. Die Fortschritte des Schiedsgerichtswesens sind zwar von gleicher oder noch größerer Bedeutung. Aber dies ist kein Spezifikum des Landkrieges, es geht mehr die Form, das Verfahren an, als den materiellen Inhalt.

Welchem Spott von Militaristen und Chauvinisten ist nicht auch das Schiedsgerichtswesen ausgesetzt gewesen! Und nun hat es doch Fortschritte machen können, wie sie noch vor wenigen Jahren niemand für möglich gehalten hätte. Der Geist der

Humanität gewinnt neue Kraft, indem er auf seine Fortschritte blickt. Die Welt der Kaufleute, Reeder und Schiffer betrachtet sie keineswegs als den Ausfluß eines „Dusels“, sondern als höchst reale Gewinne auf dem Gebiet, das sie vor allem angeht, dem der Behandlung des neutralen (und zum Teil auch des feindlichen) Privateigentums durch die Streitkräfte einer kriegführenden Macht.

Es ist wahr, daß England am wenigsten Neigung für die Kodifikation des Seekriegsrechts und für die Einengung der Rechte und Machtvollkommenheiten der Kriegführenden gehabt hat. An seinem Widerspruch ist auf der Pariser Seerechtskonferenz von 1856 der von den Vereinigten Staaten so lebhaft verfochtene und von allen anderen vertretenen Mächten so warm unterstützte Grundsatz gescheitert: „Das Privateigentum zur See ist frei — ausgenommen Kriegskonterbande.“ Das hat sogar die fernere Folge gehabt, daß die Vereinigten Staaten die sämtlichen vier Artikel der Pariser Konferenz abgelehnt haben. Sie wiesen dadurch sogar das Verbot der Privatkapererei zurück und erklärten ganz offen, im Fall eines Seekrieges auf die Kapererei zurückkommen zu wollen. Das war eine schwere Drohung gegen England, den Eigentümer der größten Handelsflotte der Welt. Auch andere Mächte, z. B. Spanien unterzeichnete nicht. Trotzdem ist keine Privatkapererei wieder vorgekommen, es sei denn, man wolle die Raubfahrten der südstaatlichen Kreuzer „Alabama“ und „Shenandoah“ im nordamerikanischen Bürgerkriege so bezeichnen. Aber die Südstaaten waren keine anerkannte kriegführende Macht. Selbst Spanien und die Vereinigten Staaten, obwohl beide nicht gebunden, verschmähten in ihrem letzten Kriege das barbarische Mittel der Kapererei. Wunderbar genug ist auch durch die beiden neuen Konferenzen die Kapererei nicht für abgeschafft erklärt, doch bleibt das Verbot natürlich für die früheren Unterzeichner in ihren gegenseitigen Beziehungen in Kraft. Daß jemals eine Macht wieder zur Erteilung von Kaperbriefen an Schiffe, die nicht zur Kriegsflotte gehören, übergehe, ist wenig wahrscheinlich. Die Auffassung der gesitteten Welt wäre dem sehr entgegen. Außerdem aber läßt sich die Wegnahme von Handelsschiffen außer durch Kriegsschiffe wohl nur noch durch sehr große, sehr schnelle Handelsdampfer ausführen. Diese aber dürften stets als Hilfskreuzer in die Kriegsmarine auf-

genommen werden. Die Sache verliert also an praktischer Bedeutung.

Vorkämpferin möglichst weitgehender Befugnisse der kriegführenden Macht ist immer die englische Kriegsmarine gewesen. Ihren Argumentationen hat sich stets ein Teil der öffentlichen Meinung angeschlossen. Der Grundgedanke war stets: Wenn Englands Handel und Schifffahrt unter dem Kriegsrecht leiden, so solle man nur niemals vergessen, daß England nicht nur die größte Handelsflotte und den größten Seehandel hat, sondern daß es auch die stärkste Kriegsflotte besitzt, daß in dieser seine Wehrkraft, der Schutz seines Bodens seiner Kolonien, seines Handels konzentriert ist und daß jede Hemmung der Befugnisse diesen Schutz verringert. Durch die Kriegsflotte habe England die stärkste Waffe in der Hand, um seine Feinde zu überwältigen. Der Seehandel und was mit ihm zusammenhing, vertreten durch die Handelskammern, war indes entgegengesetzter Ansicht. Er betrachtete das Land, das die größte Handelsflotte besitze und am allerengsten mit dem ungestörten Seehandel verknüpft sei, als am meisten interessiert an der Befreiung des Privateigentums von den Gefährdungen durch den Krieg. Namentlich England mit seinem ungeheueren Bedarf an fremden Nahrungsmitteln und Rohstoffen und an Absatz nach fremden Märkten für seine Industrieerzeugnisse sollte sich am wenigsten auf bloßen Waffenschutz verlassen, sondern die Führung in der Sicherung des Privateigentums übernehmen. — Ein Ausgleich zwischen diesen widerstrebenden Ansichten ist nicht erreicht worden, wenigstens nicht öffentlich bekannt geworden. Doch hat tatsächlich das offizielle England in den beiden letzten Konferenzen ein weitgehendes Entgegenkommen geübt. Es hat der Kodifikation in weitem Umfange zugestimmt und dadurch die ihm früher so willkommene Elastizität der Rechte der Kriegführenden sehr beschränkt. Durch die Definition des Begriffs der Kriegskonterbande und die Einschränkung der Blockade hat es zugestimmt, daß dem Seehandel der Neutralen in Kriegszeiten die Hauptfesseln abgenommen sind.

Auch Deutschland hat sich damit einverstanden erklärt, obwohl bei uns eine jüngere Schule im Einklang teils mit der britischen Admiralität, teils mit den britischen Handelskammern den Vorteil des Rechts, den feindlichen Handel zu stören, als auf unserer Seite liegend darstellte. England sei durch seine Handels-

entwicklung verwundbarer geworden als früher. Die Sorge vor einer auch nur möglichen Unterbindung der Lebensmittelzufuhr vor einer Kreuzerjagd auf seine Handelsflotte werde England friedfertiger machen. Andere Mächte dürften sich des Rechtes nach dieser Richtung nicht entäufsern; mit ihren geschwinden Kreuzern und Hilfskreuzern könnten sie furchtbar unter der englischen Seeschifffahrt aufräumen. Wenn sich die deutsche Reichsregierung diesen Lehren angeschlossen hätten, so hätte sie der Definition und Beschränkung des Begriffs der Kriegskonterbande nicht zustimmen dürfen. Die beiden Mächte, um welche sich heutzutage beinahe das ganze Gerede über den maritimen Gegensatz dreht, sind einander also begegnet, sehr zur Befriedigung der deutschen Seehandels- und Seeschifffahrtskreise, die ihre Stellung gar nicht geändert haben.

Amerika hat auf der Haager Konferenz von 1907 seinen Antrag auf Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See wiederholt, jedoch weit mehr Widerspruch gefunden als 1856. England, Frankreich, Rußland, Japan, Spanien haben abgelehnt. Deutschland und mit ihm Portugal haben die Erledigung einer Vorfrage verlangt, nämlich die genaue Festlegung des Rechts der Blockade und der Konterbande, dann allerdings ihre Zustimmung in Aussicht gestellt. Diese Vorbedingung ist inzwischen erfüllt, aber der Widerstand der andern Mächte ist noch nicht überwunden.

Der Grundsatz: „Das Privateigentum zur See ist frei — ausgenommen Kriegskonterbande“, ist also auch jetzt nicht durchgesetzt worden. In erster Linie bleibt das Seebeuterecht, das Recht der Wegnahme feindlicher Handelsschiffe, aufrecht erhalten, nur wird es durch das Abkommen XI der Haager Konferenz von 1907 in nebensächlichen Dingen etwas eingeschränkt. Dagegen ist der Seehandel, der sich unter neutraler Flagge vollzieht, mit Schutzmaßregeln gegen die Wegnahme unter dem Vorwande der Kriegskonterbande und das Blockaderechtsverfahren, so wichtig und weitreichend, wie man es noch vor kurzem gar nicht zu hoffen gewagt hatte. Es wird hierauf weiterhin eingehend zurückzukommen sein.

Für die Wegnahme feindlichen Privateigentums zur See, auch wenn es nicht dem Kriege dient, macht man noch immer sophistische Gründe geltend. Das feindliche Land werde dadurch nicht in Blut und Leben, sondern nur in seinem Eigentum ge-

treffen, in diesem aber so wirksam, daß es nicht lange den Krieg aushalten könne. Folglich sei das Seebeuterecht ein Mittel zu baldiger Erzwingung des Friedens. Darauf kann man erwidern, daß sich ein Gleiches auch vom Landkriege sagen läßt. Nehmen wir das konkrete Beispiel, daß die deutschen Truppen 1870 in Frankreich sofort alles Privateigentum zerstört hätten, während sie das Leben der Bürger geschont hätten, so wäre die Wucht des Krieges, der Niederlage noch viel schneller und stärker auf den Besiegten niedergefahren, die Notwendigkeit des Friedensschlusses wäre ihm wahrscheinlich noch viel rascher zum Bewußtsein gekommen. Und doch hat die zunehmende Gesittung eine solche Barbarei längst ausgemerzt, ohne daß es dazu feierlicher völkerrechtlicher Verpflichtung auf Gegenseitigkeit bedürft hätte. Die Rückkehr zum Plünderungs- und Zerstörungsrecht wäre eine Barbarei gewesen, die niemand hätte verantworten mögen. — Im Seekrieg hat die Barbarei leider immer einen Hort. — Indes liegt der Schwerpunkt unserer Betrachtungen weitaus in dem Erreichten, nicht aber in den Zielen, an die noch nicht zu gelangen war.

Die deutsche Denkschrift an den Reichstag über die Ergebnisse der Londoner Seerechts-Konferenz von 1908/9 sagt: „Offen geblieben sind nur zwei Fragen, nämlich ob für die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers der an Bord feindlicher Kauffahrteischiffe befindlichen Ware die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers maßgebend ist und ob die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Handelsschiffe auf hoher See stattfinden darf.“ Diese beiden Fragen sind jedoch nur die aus dem Konferenz-Programm unerledigt gebliebenen, nicht etwa die überhaupt noch ungerügten. Von diesen steht nach wie vor in erster Linie die der Konferenz gar nicht vorgelegte der Freiheit des Privateigentums zur See. Unter den nicht erledigten Fragen seien hier nur folgende genannt: Können die Kriegführenden verpflichtet werden, den Bereich ihrer Aktionen gegen Neutrale (wegen Konterbande, wegen Unterstützung usw.) auf den Kriegsschauplatz und dessen Nähe zu beschränken? Oder dürfen sie sie auch auf die fernliegenden Teile des Erdballs ausdehnen, wie z. B. Rußland 1904 tat, indem es deutsche und englische Handeldampfer im Roten Meer aufbrachte? Dürfen feindliche Kriegsschiffe in neutralen Häfen weggenommen oder zerstört werden



aus dem Grunde oder unter dem Vorwande, daß sie dort mit drahtloser Telegraphie für den Feind tätig seien? (Die Japaner machten das 1904 geltend.) Dürfen aus dem gleichen Grunde oder unter dem gleichen Vorwande neutrale Handelsschiffe mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie weggenommen werden, wenn sie sich in der Nähe des Kriegsschauplatzes aufhalten? (Das bloße Verbot funkentelegraphischer Anlagen auf neutralem Gebiet werden wir unter XIII der H. K. Art. 5 finden, die Einziehbarkeit eines Schiffes, das seine Reise „eigens zum Zweck der Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes ausführt“, in Art. 45 der L. K.).\*) — Auch über die Friedensblockade ist nichts vereinbart; freilich gehört sie auch kaum zum Seekriegsrecht.

Indes nochmals: nicht das Fehlende bildet die Hauptsache, sondern das Erreichte.

Schon auf der zweiten Internationalen Friedenskonferenz im Haag, 1907, bildete das Seerecht einen außerordentlich wichtigen Teil der Verhandlungen. Nur die allgemeinere Frage der Zwangsschiedsgerichte übertraf es an Bedeutung. Von den vierzehn Abkommen und Erklärungen betrafen acht das Seerecht. Darunter befand sich die an grundsätzlicher Bedeutung so wichtige Vereinbarung über die Errichtung eines Internationalen Ober-Prisengerichtshofes. Und diese führte wieder zu der Zusammenberufung der Londoner Seerechts-Konferenz von 1908/9. Als man an die Ausgestaltung des internationalen Prisengerichtshofes ging, stellte sich heraus, daß an materiellem Recht, dessen der Gerichtshof walten sollte, noch zu wenig vorhanden sei; die wichtigsten Materien waren noch offen, so namentlich das Konterbande- und das Blockaderecht. Mehrere Mächte trugen Bedenken, ohne vorherige internationale Feststellung des noch vielfach streitigen und nur in wenigen Punkten vertragsmäßig geregelten materiellen Prisensrechts eine internationale Prisengerichtbarkeit anzuerkennen. Auch wäre, so sagt die deutsche Denkschrift an den Reichstag vom 20. März 1909, von der Rechtsprechung des internationalen Prisengerichtshofes allein, zumal wenn sich verschiedene Mächte davon ausschließen sollten, nur eine allmähliche Festlegung des Seekriegsrechts zu erhoffen, so daß jedenfalls auf absehbare Zeit

\*) In diesem Zusammenhang wird L. K. die Londoner Konferenz von 1908/9, H. K. die Haager Konferenz von 1907 bedeuten.

die bedauerliche Unsicherheit der Rechtsverhältnisse im Seekriege fortbestanden haben würde.

Daher erließ die großbritannische Regierung im März 1908 Einladungen an die sämtlichen übrigen Großmächte sowie an Holland und Spanien zur Beschickung einer Konferenz in London. Diese hat vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 getagt und zwar unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Sie hat das Werk der Haager Konferenz in außerordentlich wichtiger Weise vervollständigt. Ja, das ihrige ist das wichtigere von beiden. Es enthält neun Kapitel und bildet mit den acht seerechtlichen Abkommen der Haager Konferenz ein wahres Corpus iuris des Seekriegsrechts. Ungleich mehr als die Vereinbarungen über den Landkrieg geht es den Bürger und die neutralen Mächte an. Gerade weil sich der Seekrieg noch immer auf das Privateigentum erstreckt und weil durch das Seepolizeirecht und das Blockaderecht auch der friedliche Untertan neutraler Mächte in Mitleidenschaft gezogen wird, sollten die beteiligten Kreise in die ganze Materie eindringen, namentlich in Kriegszeiten und wenn ein Krieg droht, aber auch schon vorher.

Die Geltung dieses neuen Kodex beruht auf Verträgen, während die Gebräuche des Landkrieges zwar auch in einigen Dingen eine neue Kodifikation erfahren haben (Abkommen IV und V der Haager Konferenz), im allgemeinen aber doch ihre Geltung nur in dem Bewusstsein der Völker haben, dort jedoch so fest sitzen, daß Verstöße dagegen für den Übeltäter den Nachteil des Verrufes oder, bei kleineren Mächten, die Einmischung Stärkerer zur Folge haben würden. Der Kodex des Seekriegsrechts hat demnach nur für die Unterzeichner Gültigkeit. Selbst die Haager Beschlüsse sind nicht sämtlich von allen unterzeichnet, worauf wir beim Kapitel „Internationaler Prisenhof“ zurückkommen werden. Außerdem bedürfen sie noch der Ratifikation durch die Regierungen, die noch nicht erfolgt ist. In der Öffentlichkeit erfährt man nicht, wie es damit steht, doch soll die Ratifikation eines Teiles der Beschlüsse in Kürze erfolgen. Ebenso werden die Londoner Beschlüsse erst durch die Ratifikation gültig. Die Bevollmächtigten aller zehn Staaten haben sie ohne Einwände unterzeichnet. Die übrigen sind natürlich noch gar nicht gebunden. Doch darf wohl angenommen werden, daß eine kleinere Macht, selbst wenn sie nicht unterschrieben hat, es nicht für ratsam halten wird, einem

völkerrechtlichen Übereinkommen zuwider zu handeln, das von einer so großen Zahl angesehener Mächte, darunter alle Großmächte, aufgestellt ist.

Immer vorausgesetzt, daß die Konferenzmächte das Werk ihrer Bevollmächtigten gutheißten! Noch ist das nicht geschehen. Vielmehr ist gerade in England, dem maßgebendsten Lande, ein gewisser populärer oder vielleicht auch von der Admiralität inspirierter Widerstand laut geworden; man drängt nach Ablehnung der Vereinbarungen. Es regt sich noch die alte englische Vorliebe für die Elastizität des Seekriegsrechts, für die Freiheit, es nach den jeweiligen Bedürfnissen zu gestalten. Welchen Einfluß das auf die Entschließung der Regierung haben wird, bleibt abzuwarten. Versagt England die Genehmigung, so erlischt damit natürlich auch die Autorität des Werkes gegenüber kleineren Mächten, jedoch nicht vollständig, denn eine Anerkennung des bestehenden Gewohnheitsrechts bleibt es auf alle Fälle. Wir werden jedoch sehen, daß England als kriegführende Macht durch die Bestimmungen über die Konterbande sowie als neutrale Macht in vielen Beziehungen so viel gewinnt, daß die Sanktionierung als wahrscheinlich gelten muß.

Nach Art. 61 des Protokolls der L. K. bleibt die Ratifikation vorbehalten, doch soll sie möglichst bald erfolgen. Nach Art. 68 wird sie für die unterzeichnenden Mächte sechzig Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden wirksam. Nach Art. 69 kann die Erklärung nach zwölf Jahren und sodann in Zeiträumen von je sechs Jahren gekündigt werden. Sie verliert ihre Kraft dann aber nur für die kündigende Macht. Nach Art. 70 bleibt den an der Konferenz nicht beteiligten Mächten der Beitritt vorbehalten.

Das Ergebnis der Haager Konferenz von 1907 (H. K.) hinsichtlich des Seekriegsrechts ist in folgenden acht Abkommen niedergelegt:

VI. Abkommen über die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten;

VII. Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe;

VIII. Abkommen über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen;

IX. Abkommen betreffend die Beschiesung durch See-  
streitkräfte in Kriegszeiten;

X. Abkommen über die Anwendung der Grundsätze des  
Genfer Abkommens auf den Seekrieg;

XI. Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Aus-  
übung des Beuterechts im Seekriege;

XII. Abkommen über die Errichtung eines internationalen  
Prisengerichtshofes;

XIII. Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der  
neutralen Mächte im Fall eines Seekrieges.

Das Protokoll der Londoner Konferenz (L. K.) umfaßt  
die folgenden neun Kapitel:

- I. Die Blockade in Kriegszeiten;
- II. Kriegskonterbande;
- III. Neutralitätswidrige Unterstützung;
- IV. Zerstörung neutraler Prisen;
- V. Flaggenwechsel;
- VI. Feindliche Eigenschaft;
- VII. Geleit;
- VIII. Widerstand gegen die Durchsuchung;
- IX. Schadensersatz.

Endlich: Schlußbestimmungen.

---

Allen voran stehen an Wichtigkeit die Vereinbarungen über  
den internationalen Prisengerichtshof, über die Kriegskonterbande  
und über die Blockade.

### 1. Der internationale Prisengerichtshof (XII. der H. K.).

Der bisherige Zustand war himmelschreiend. Nicht nur der  
feindliche Untertan war genötigt, vor dem Gerichtshof des Feindes  
Recht zu nehmen, auch wenn ihm sein Gut auf offenem Weltmeer,  
in nullius regio, weggenommen war — das ähnelt am Ende den  
Verhältnissen des Landkrieges — sondern auch der neutrale  
Kreuzer einer kriegführenden Macht, selbst Kaperschiffe (solcher  
Mächte, die sich noch nicht gegen die Kaperei verpflichtet hatten)  
konnten neutrale Handelsschiffe und neutrale Ladungen weg-

nehmen aus dem Grunde oder unter dem Vorwande, daß sie die Blockade zu brechen versucht hätten, oder daß sie unter das Konterbanderecht fielen. Ob die Tatsachen wahr waren oder nicht, oder welche Gründe der Geschädigte sonst haben konnte, gegen die Rechtmäßigkeit der Wegnahme zu protestieren, das konnte niemals vor einer unparteiischen Instanz zum Austrag gebracht werden. Die Sitte gebot dem Kriegführenden Prisengerichte einzusetzen, denen die Entscheidung anheimfiel. Die Sitte — eine vertragsmäßige Verpflichtung gab es nicht. Ebenso war es vollständig im Belieben des Kriegführenden, ob er das Gericht zusammensetzen wollte aus Männern, die durch Kenntnisse und Charakter einigermassen eine Bürgschaft für unparteiische Urteile boten, oder aus Rowdies. Auch der Neutrale war genötigt als „Recht“ das anzuerkennen, was der Gerichtshof des Räubers dafür ausgab. Gehörte der Beraubte einer starken Macht an, so hatte er leicht das Glück, daß seine Regierung dem Kriegführenden, vorausgesetzt, daß dieser schwach war, den Raub wieder abjagte. Im umgekehrten Fall gab es natürlich eine solche Abhilfe nicht. Und wenn zwei gleichstarke Mächte an dem Fall beteiligt waren, so war es natürlich allezeit fraglich, ob diejenige, die die bessere Sache vertrat, auch bereit war, mit Gewalt dafür einzutreten. Denkt man an die alten Zeiten hanseatischer Selbständigkeit, so war natürlich ein hamburgisches Schiff gegen prisengerichtliche Willkür völlig machtlos. Und noch in unseren Tagen wird sich der norwegische Schiffsreeder nicht viel sicherer gefühlt haben. Die Einsetzung einer unparteiischen Instanz war etwas, was dem heutigen Rechtsbewußtsein ganz unerläßlich schien. Die Form dafür zu finden, war außerordentlich schwer. Der H. K. ist es geglückt. Der Seehandel wird ihr dafür ewig dankbar sein. Die Schöpfung ist eines ihrer schwierigsten Werke gewesen. In 57 Artikel ist sie zusammengefaßt.

Gleich der erste Artikel ordnet die Streitfrage, ob die Wegnahme unbedingt der Sanktion durch ein prisengerichtliches Urteil bedürfe, bejahend: „Die Rechtmäßigkeit der Wegnahme eines Kauffahrteischiffes oder seiner Ladung ist, wenn es sich um neutrales oder feindliches Eigentum handelt, vor einer Prisengerichtbarkeit nach Maßgabe dieses Abkommens darzutun.“ Diese radikale Stipulation ist jedoch durch das Kapitel IV der L. K. wieder eingeschränkt, wenigstens was die Zerstörung vor dem prisengerichtlichen Urtheile betrifft.

gerichtlichen Spruch anbelangt. Anlässlich des letzteren wird darauf zurückzukommen sein.

Die erste prisengerichtliche Instanz bleibt nach wie vor die nationale (Art. 2). Der Rekurs kann unter bestimmten Voraussetzungen (Art. 3) eingelegt werden, sowohl von der in ihrem Untertan geschädigten neutralen Macht wie auch von dem Untertan selbst, jedoch bedarf letzterer dazu in den meisten Fällen (Art. 4) der Zustimmung seiner Regierung, was in der Regel wohlthätig sein wird. Die bisher üblichen nationalen Oberprisengerichtshöfe können fortbestehen, doch sind einschliesslich des internationalen nur zwei Instanzen zulässig. Nach Art. 7 hat der internationale Prisenhof zunächst nach den bestehenden Verträgen abzuurteilen; „in Ermangelung solcher wendet er die Regeln des internationalen Rechts an. Wenn allgemein anerkannte Regeln nicht bestehen, so entscheidet das Gericht nach den allgemeinen Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit“. — Das ist eine sehr weitgehende Bestimmung; denn damit tritt die Wissenschaft, die Meinung der Richter, an die Stelle des objektiv festgelegten Rechtes. Es ist eine Huldigung für das noch nicht zu Verträgen kristallisierte Völkerrecht, ein Beweis, dass selbst dieses nicht aus „Seifenblasen“ besteht, geschweige denn das vereinbarte.

Der internationale Prisenhof besteht aus Richtern und Hilfsrichtern, die von den Vertragsmächten ernannt werden; sie müssen sämtlich Rechtsgelehrte von anerkannter Sachkunde in Fragen des internationalen Seerechts sein und sich der höchsten sittlichen Achtung erfreuen (Art. 10). Der Prisenhof wird mit fünfzehn Richtern besetzt; neun genügen zur Beschlussfassung. Ständig berufen sind die von Deutschland, den Vereinigten Staaten, Österreich-Ungarn, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Japan und Russland, also den acht Grossmächten ernannten Mitglieder. Die übrigen sieben Mitglieder zu ernennen fällt den kleineren Staaten zu, unter denen nach einer im voraus aufgestellten Tafel die Reihe herumgeht. Die kriegführenden Mächte, falls sie nicht obnein im Prisenhof vertreten sind, haben das Recht, jede für sich die Aufnahme eines von ihnen zu ernennenden Mitgliedes zu verlangen, wofür ein anderes Mitglied durch das Los auszuschneiden hat. Auffallenderweise ist nicht bestimmt, dass nur die an dem einzelnen Prisenfall beteiligten Mächte ein solches Recht haben sollen. Wie nun wenn eine ganze Anzahl mittel- und südameri-

kanischer Republiken in einen Krieg verwickelt sind, was doch am Ende wohl denkbar ist? Art. 18 trifft Vorsorge, daß je ein höherer Marine-Offizier mit beratender Stimme als Beisitzer von der nehmenden Kriegsmacht, von der am Prozeß beteiligten neutralen Macht sowie der Macht, deren Angehöriger Prozeßpartei ist, ernannt werden kann. Der Sitz des Prisenhofs ist der Haag. Die beteiligte Privatperson kann sich nur durch einen qualifizierten Anwalt vertreten lassen. Art. 28 bis 50 regeln das Verfahren vor dem Prisenhof, woraus hier nur hervorgehoben werden soll, daß der Rekurs innerhalb 120 Tagen schriftlich eingelegt werden muß; das Verfahren zerfällt in ein schriftliches Vorverfahren und eine mündliche Verhandlung.

Vom Standpunkt der allenfalls in die Lage des Prozessierens kommenden geschäftlichen Kreise ist an dieser Schöpfung kaum etwas auszusetzen. Es ist keine Gefahr gelassen, daß Streitfälle durch Instanzenzüge verschleppt werden. Vielmehr ist schnelle Justiz versprochen. Gegenüber dem bisherigen Zustande, der den geschädigten Privatmann, sofern er nicht eine mächtige und bereitwillige Regierung hinter sich hatte, der Willkür des Prisengerichts des „Nehmestaats“ überließ, ist der Fortschritt gar nicht hoch genug zu veranschlagen. Man wird die Einführung der Internationalität, der präsumtiven Unparteilichkeit von ganzem Herzen begrüßen; ja auch für die Sachkunde sind ganz andere Bürgschaften gegeben als vordem.

„Eine geradezu großartige Neugestaltung, ja eine Umwälzung des bisherigen Völkerrechts nennt Prof. Zorn die Errichtung des internationalen Prisengerichtshofs“ (Zeitschrift für Politik, 1909, Heft 3). Max Huber (Jahrbuch des öffentlichen Rechts II) bezeichnet sie „geradezu als eine Revolution auf dem Gebiet des Völkerrechts“. Nippold (zweite Haager Friedenskonferenz) spricht von einem „völkerrechtlichen Unikum.“ Die geschäftliche Welt wird es aufrichtig begrüßen, daß das Werk nicht etwa an theoretischen Schwierigkeiten gescheitert ist. Wie sehr solche bestanden, auch namentlich auf deutscher Seite, das erhellt aus dem folgenden Abschnitt aus dem zitierten Aufsatz des Professors Zorn:

„Daß bei dem gegenwärtigen Rechtszustande der Staat Richter in eigener Sache sei, ist allerdings nicht zu bestreiten; und es widerstreite, so folgert man weiter, den Grundbegriffen der Recht-

sprechung, daß jemand Richter in eigener Sache sei. Dem steht aber mit mächtiger Gewalt ein anderer Gedanke gegenüber. In allen Prisensachen ohne Ausnahme, auch gegenüber den Neutralen, handelt es sich um militärische Akte der Kriegsschiffe. Der beklagte Staat sind also immer Marineoffiziere wegen militärischer Maßnahmen.“ — Wir schieben ein: jedoch nicht wegen ihrer Handlungen im eigenen Lande oder in besetztem Feindeslande, sondern auf offenem Weltmeer, das ihrer Kommandogewalt durchaus nicht untersteht. Das ist ein sehr gewichtiger Umstand.

„Daß über militärische Maßnahmen im Kriege überhaupt ein Gericht urteilt, war bis jetzt nur als möglich gedacht worden in der Form der nationalen Prisengerichte. Nunmehr soll ein internationales, also fremdes Gericht die oberste Rechtsinstanz in diesen Fragen der Kriegsführung bilden. Richter aus Guatemala, Honduras, China, Montenegro sollen Urteil sprechen über militärische Operationen deutscher Offiziere.“ — Darauf ist zu antworten, daß die Vertreter dieser Mächte doch im zukünftigen internationalen Prisenhof niemals allein sitzen. Die Mehrheit im vollbesetzten Hause besteht doch unter allen Umständen aus den Vertretern der acht Großmächte. Und selbst unter den 35 kleineren Mächten sind solche wie die genannten denn doch nicht ohne Gegengewicht. Es ist eine ganze Anzahl höchst respektabler Mittel- und Kleinstaaten darunter. Wer würde nicht den Bevollmächtigten Schwedens oder Belgiens, Hollands oder Brasiliens gern als internationalen Schiedsrichter anerkennen? In Verbindung mit den Großmächten werden diese Staaten stets der Zivilisation, der Unparteilichkeit, der Sachkunde zu ihrem Recht verhelfen. Staaten wie die von Zorn genannten können in einem solchen Richterkollegium gegen die Wucht der Kulturstaaten gar nichts machen. Bisher aber, ohne internationalen Prisengerichtshof konnten solche Staaten unter Umständen eine unheimliche Gewalt ausüben, wenn auch nicht gegenüber deutschen Marineoffizieren, so doch gegenüber deutschen Handelsschiffen und deutschem Ladungseigentum. Wenn zwei süd- oder mittelamerikanische Mächte in Krieg gekommen wären, so hätten sie auf Grund des Seepolizei- oder des Blockaderechts deutsches oder sonstiges neutrales Eigentum wegnehmen können. Geschah das nach Ansicht der deutschen Reichsregierung zu Unrecht, so konnte sie diplomatisch intervenieren, sie konnte drohen, sie konnte notfalls wegen



Rechtsverweigerung zur Gewalt schreiten, weil die Macht solcher Staaten geringer ist; gegen Staaten von ebenbürtiger Gewalt verbot sich in der Regel schon, wegen unberechtigter Wegnahme einiger Handelsschiffe zu den Waffen zu greifen. In manchen Fällen konnte das aber auch gegen kleinere Mächte ausgeschlossen sein. Bei einem Zwist mit amerikanischen Republiken war mit der Monroe-Doktrin der Vereinigten Staaten zu rechnen, die manchmal — zu Unrecht aber doch wirksam — angerufen wird, wenn es sich gar nicht um Landerwerb, sondern um Durchsetzung klaren Rechtes handelt. Und auch in anderen Fällen kann die internationale Lage so gespannt sein, daß selbst eine Macht wie Deutschland lieber darauf verzichtet, durch Abrechnung wegen unberechtigter Beschlagnahme eines Schiffes die Lunte in die Nähe des Pulverfasses zu bringen. Die am Seehandel und an der Seeschifffahrt interessierten Kreise werden in dem internationalen Prisenhof eine gute Bürgschaft für unparteiische Rechtspflege erblicken. Ihre Regierung kann dessen Walten ohne Beschämung hinnehmen. Und was die Anfechtung der Handlungen deutscher Marineoffiziere von der Rechtsprechung des Prisenhofs anbelangt, so vertrauen sie darauf, daß sie in der Regel vor jedem Urteil bestehen werden, daß aber notfalls Deutschland so gut wie England, Frankreich, die Vereinigten Staaten es hinnehmen kann, wenn der Prisenhof sich in Einzelfällen gegen sie ausspricht.

„Und diesem Gerichtshof kann“, so sagt Zorn weiter, „wenn man nur den Wortlaut der Konvention berücksichtigt, der Staat, falls seine Ehre und seine Lebensinteressen auf dem Spiele stehen, sich nicht etwa entziehen wie bei der Schiedsgerichtsbarkeit, mag man sie gestalten wie man wolle, immer der Fall sein wird, sondern der Staat muß in allen Fällen, wo die Konvention das Oberprisengericht für zuständig erklärt, vor diesem Forum sich stellen und Urteil über sich sprechen lassen.“ Der Verfasser hebt hervor, daß gerade England und Deutschland, von denen man am ersten Widerstand hätte erwarten sollen, sich zu Trägern des Gedankens gemacht und daß Frankreich und die Vereinigten Staaten sich angeschlossen hätten. Dagegen kam Widerstand von den beiden am letzten Kriege beteiligten Mächten, von Japan, weil es zweifelhaft sei, ob ein Staat in Zeiten des Ringens um seine Existenz militärische Akte einer fremden Gerichtsbarkeit unterwerfen könne; Rußland, weil noch zu wenig Seekriegsrecht geordnet sei, so daß



der Prisenhof zu viel nach den unbestimmten Prinzipien der Gerechtigkeit und Billigkeit zu urteilen habe.

Die Stimmung der beteiligten Privatkreise wird die des Aufatmens sein, daß gerade die wichtigsten Seestaaten diesen grundsätzlichen Bedenken nicht das entscheidende Gewicht beigelegt haben, sondern mutig in die Materie hineingegangen sind und gebessert haben. Denn — und das ist das Entscheidende dabei — der bisherige Zustand, daß ein Raubstaat geradezu Richter in eigener Sache sein konnte, war noch viel ärger als das jetzt allenfalls zu erwartende Übel; er war himmelschreiend. Die Neuordnung ist als ein unschätzbare Gewinn anzusehen. Welch ein Segen, daß man ihn realisiert hat, anstatt zu warten, bis sich die beregten Einwände erledigten, ohne daß noch ein Rest an ungelösten Bedenken blieb.

Leider sitzt ein böser Haken an anderer Stelle. Brasilien hat gegen die ganze Vereinbarung über den Prisenhof gestimmt. Das bedeutet freilich nur, daß er für Fälle, in welche dieser Staat verwickelt werden kann, bis auf weiteres ausscheidet. Auch daß Santo Domingo, Venezuela, die Türkei und Siam sich der Abstimmung enthalten haben, könnte verschmerzt werden, denn es ist darauf zu rechnen, daß die Autorität des Prisenhofs, wenn er einmal funktioniert, so groß sein wird, daß sich Staaten dieser Art ihm nicht entziehen können. Ist doch auch von den Nichtunterzeichnern der Pariser Akte keine Kaperei mehr ausgeübt! Aber schlimm ist es, daß sich drei Großmächte nicht angeschlossen haben! Rußland, Japan und England. Die leitende Seemacht, deren Bevollmächtigte an der Formulierung der Vereinbarung über den internationalen Prisenhof mitgewirkt und ihr zugestimmt haben, ist mit ihrer Unterschrift, die schon bis zum 30. Juni 1908 erteilt sein sollte, noch heute in Verzug. (Zorn S. 339/40.)

Es wäre gar nicht laut genug das Bedauern auszusprechen, wenn der außerordentliche Fortschritt noch im letzten Augenblick wieder zunichte werden sollte.

Eine großartige Folge hat gerade dieser Teil der Beschlüsse der H. K. doch gehabt. Er war, wie erwähnt, die Veranlassung der Einberufung der Londoner Seerechts-Konferenz von 1908/9.

In dieser letzteren ist (siehe den letzten Teil des Schlufsprotokolls) hinsichtlich des Prisenhofes noch folgendes vereinbart:

„Außerdem ist folgender Wunsch von den Delegierten der Mächte angenommen worden, die das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes unterzeichnet oder die Absicht, es zu unterzeichnen, ausgesprochen haben:

Die Delegierten der Mächte, die auf der Londoner Seekriegsrechts-Konferenz vertreten sind und das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes unterzeichnet oder die Absicht, es zu unterzeichnen ausgesprochen haben, sind in Anbetracht der verfassungsrechtlichen Schwierigkeiten, die für gewisse Staaten der Ratifikation dieses Abkommens in seiner gegenwärtigen Form entgegenstehen, darin einig, ihren Regierungen darzulegen, welchen Vorteil der Abschluss einer Vereinbarung bieten würde, auf Grund deren diese Staaten befugt wären, bei Hinterlegung ihrer Ratifikationsurkunde den Vorbehalt zu machen, daß das Recht, den Internationalen Prisenhof gegenüber den Entscheidungen ihrer nationalen Prisengerichte anzurufen, in der Form einer unmittelbaren Klage auf Schadensersatz geltend zu machen ist; vorausgesetzt wird jedoch, daß dieser Vorbehalt nicht die Wirkung hat, die durch das bezeichnete Abkommen den Privatpersonen oder ihren Regierungen gewährleisteten Rechte zu beeinträchtigen und daß die Fassung des Vorbehalts den Gegenstand einer weiteren Übereinkunft zwischen den Signatarmächten dieses Abkommens bildet.“

Das Abkommen über das Prisengericht ist auf 12 Jahre geschlossen und bleibt dann „in Ermangelung einer Kündigung von 6 zu 6 Jahren in Kraft“.

## 2. Die Blockade (I. der L. K.).

Die Blockade gehörte zu den wenigen Punkten, über welche die Pariser Seerechts-Konferenz von 1856 einen Beschluß gefaßt hat. Punkt 4 lautete: „Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, d. h. durch eine Streitmacht auf-

recht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes in Wirklichkeit zu verhindern.“ Trotz dieser klaren Bestimmung verhängte doch Frankreich 1870 über alle deutsche Küsten eine sogenannte papierne Blockade, gerade das, was durch die Deklaration verhindert werden sollte. Dafs die französische Flotte nicht ausreichte, um von der langgestreckten deutschen Küste wirklich den Zugang fernzuhalten, lag im voraus auf der Hand, wurde aber auch täglich durch ein- und auslaufende Schiffe bewiesen. Trotzdem machte nicht die offenbare Verpflichtung dem Rechtsbruch ein Ende, sondern die Notwendigkeit, die Marinetruppen bei Paris zu verwenden. — Auch die Vereinigten Staaten haben im Kriege mit Spanien die cubanischen Häfen für blockiert erklärt, obgleich den Ansprüchen der Pariser Deklaration nicht genügt wurde. Indessen: sie sowohl wie Spanien hatten diese auch gar nicht unterzeichnet.

Statt jenes einen Paragraphen haben wir nun ein ganzes Kapitel von 21 Artikeln bekommen. Und jener ist im Art. 2 wörtlich wieder erschienen, wobei auf ihn ausdrücklich Bezug genommen wird. Soll man sich über seine nochmalige Anerkennung und vermutliche Verallgemeinerung freuen? Oder soll man mit Resignation sich daran erinnern, dafs jener bindende Wortlaut 1870 so gänzlich versagt hat und deshalb auch der Zukunft mit Zweifeln entgegensehen?

Nach Art. 1 mufs „die Blockade auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten Häfen und Küsten beschränkt werden“. Das ist eine Bestimmung von höchster Bedeutung, zumal Art. 18 hinzufügt: „Die blockierenden Streitkräfte dürfen den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht versperren.“ In diese Auffassung, so selbstverständlich sie zu sein scheint, waren vor einigen Jahren Zweifel gekommen. Zur Zeit, als die öffentliche Meinung Deutschlands durch das Verhalten gegen die Burenrepubliken so sehr erregt war und als England neutrale Schiffe (deutsche und amerikanische) wegen des Verdachts, Konterbande nach dem portugiesischen Hafen Lourenço-Marques zu bringen, anhielt und durchsuchte, warf man die Frage auf, ob England nicht ebenso gegen die holländisch-belgischen Häfen verfahren könne, wenn es eines Tages Krieg gegen Deutschland führe. England wollte im Burenkriege dem neutralen portugiesischen Hafen nur so viel Mehl, sonstige Lebensmittel, Schießpulver und andere für Krieg und

Frieden verwendbaren Dinge gewähren, wie er selbst gebrauchte; was darüber hinausgehe, sehe es als bestimmt für seine Feinde, die Burenstaaten an.

Die Konterbandefrage verschmilzt hier zum Teil mit der Blockadefrage. Blockiert war Lourenço-Marques nicht. Aber, so sagte man in Deutschland, wenn England beansprucht, die zwischen neutralen Häfen fahrenden neutralen Schiffe mit neutralem Eigentum auf Konterbande zu untersuchen und letztere wegzunehmen, so kann es ja auch einst die holländisch-belgischen Häfen blockieren, die die Hauptseetore für Westdeutschland sind, ja die im Fall eines deutsch-englischen Krieges die einzigen Seetore sein würden. Wenn England dann einige Kriegsschiffe vor den Rhein und die Schelde legt und alle Lebensmittel und Rohstoffe, die nicht nachweisbar für Holland und Belgien selbst bestimmt sind, wegnehmen will, so kann es — namentlich wenn auch Frankreich sein Verbündeter ist — Deutschlands Verbindung mit den Weltmärkten sperren. An der dänischen Landgrenze, vielleicht sogar an der italienischen Küste könnten sich entsprechende Verhältnisse wiederholen. Wenn England nach Überwindung der deutschen Flotte die deutsche Küste von Memel bis Emden, dann die holländisch-belgischen Häfen, ferner Genua, Venedig, Triest blockieren und Frankreich keine Ware nach Deutschland herein und keine hinaus liefse, so wäre Deutschland in unheilvollster Weise wirtschaftlich lahmgelegt, vielleicht seine Ernährung in Frage gestellt.

In einem Teile der deutschen Presse nahm man als ausgemacht an, daß England so handeln werde und suchte die Sache im Interesse der Flottenverstärkung auszunutzen. Darüber wurde, was anderweitig freilich sehr stark hervorgehoben wurde, versäumt einen eventuellen derartigen Anspruch Englands als dem Völkerrecht zuwider, zurückzuweisen. Es wäre ein vollständig neues Recht gewesen, das die erste Seemacht sich damit zugeschrieben hätte. Außerdem hätte es die Folge gehabt, daß Deutschland sich bei Holland und Belgien hätte beklagen können, daß diese Mächte die Vergewaltigung durch eine kriegführende Macht duldeten und, wenn sie dem kein Ende hätten machen können, so hätte Deutschland insofern zur Selbsthilfe schreiten können, als es dann auch seinerseits die Neutralität der beiden Staaten nicht hätte zu beachten brauchen. England schwieg zu dem Streit, aber die Aussicht auf den Einmarsch deutscher Truppen nach

Holland und Belgien als Folge einer Blockierung der Häfen dieser Staaten hat es doch wohl nachdenklich gemacht.

Genug, England hat den beiden zitierten Artikeln zugestimmt und damit erklärt, daß es aus einem Kriege mit Deutschland nicht das Recht herleiten kann, Antwerpen und Rotterdam zu blockieren. Damit ist die Zugänglichkeit dieser Häfen gesichert, so lange sie neutral bleiben. Es ist damit in einer gerade für Deutschland außerordentlich wichtigen Völkerrechtsfrage willkommene Klarheit erreicht.

Der Art. 1 ist der Billigkeit entsprechend so gefaßt, daß die etwaige Besetzung der in Frage stehenden neutralen Häfen und Küsten dem Feinde das Recht verleiht, sie zu blockieren. Ein Einmarsch deutscher Truppen in Flandern, Seeland, Holland gibt England das Recht, Antwerpen und Rotterdam zu blockieren. Aber dieser Fall ist materiell wohl ausgeschlossen.

Als sehr wichtig für Deutschland ist noch bezüglich des Art. 18 hervorzuheben, daß er eine Blockade der Emsmündung unmöglich macht, so lange Holland neutral bleibt. Denn das westliche Ufer dieses Meeresteils gehört Holland. Der Feind müßte schon die Blockade oberhalb der holländischen Hafenstadt Delfzyl ausführen wollen. Hier ist das Fahrwasser aber nur 4 km breit, so daß die blockierenden Schiffe beständig unter dem Feuer deutscherseits aufzustellender Batterien liegen müßten, auch den deutschen Minen stark ausgesetzt wären. Außerdem befindet sich das gesamte Emsfahrwasser innerhalb der altherkömmlichen Zone von drei Seemeilen von der holländischen Küste. Dort darf kein Feind Deutschlands, so lange Holland neutral bleibt, nach Art. 1 bis 5 des Abkommens betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekriegs (XIII. der H. K.) feindselige Handlungen ausüben. Nach Art. 13 des Abkommens der H. K. über die Rechte und Pflichten der Neutralen darf Holland dort den Aufenthalt von Kriegsschiffen nicht länger als 24 Stunden dulden. Doch steht damit Art. 12 desselben Abkommens in Widerspruch, denn letzterer verlangt die vierundzwanzigstündige Frist nur, „sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält“.

Nach Art. 3 ist die im Art. 2 neu verkündete Effektivität der Blockade eine Tatfrage; sie ist also nicht durch die bloße

Erklärung als erledigt anzusehen, sondern kann vor dem internationalen Prisenhof zum Austrag gebracht werden.

Die folgenden Artikel sagen, daß die Blockade durch zeitweilige Entfernung der Sperrschiffe wegen schlechten Wetters nicht als aufgehoben gilt; daß sie gegen alle Flaggen unparteiisch gehandhabt werden muß; daß neutrale Schiffe in Seenot in blockierte Häfen einlaufen und, falls sie dort keine Ladung gelöscht oder eingenommen haben, wieder auslaufen dürfen.

Die Artikel 8 bis 13 regeln die zur Gültigkeit der Blockade erforderlichen Bekanntmachungen; letztere müssen enthalten: den Tag des Beginns der Blockade, die geographischen Grenzen der blockierten Küstenstrecke, die den Neutralen zum Auslaufen gewährt ist. Verstöße dagegen machen die Blockade nichtig.

Die Zulässigkeit einer Wegnahme ist durch die wirkliche oder vermutete Kenntnis der Blockade bedingt. Bis zum Beweise des Gegenteils (der also zulässig ist!) wird angenommen, daß das Schiff von der Blockade Kenntnis hat, wenn seit der Abfahrt aus einem neutralen Hafen eine angemessene Zeit verflossen ist. (Die Abfahrt aus einem Hafen einer der kriegführenden Parteien scheint dabei also nicht in Betracht kommen zu sollen.) Beschlagnahmen wegen Blockade dürfen nur innerhalb des Blockadebereichs und nur von den eigentlichen Blockadeschiffen vorgenommen werden. Auch das beugt der Möglichkeit einer papiernen Blockade vor.

Sehr wichtig ist der Art. 19: „Ein die Beschlagnahme des Schiffes rechtfertigender Blockadebruch ist nicht als vorliegend anzunehmen, wenn sich das Schiff derzeit auf der Fahrt nach einem nicht blockierten Hafen befindet, wie auch immer die spätere Bestimmung von Schiff oder Ladung sein möge.“ Der Art. 19 verbietet einem Blockierenden, ein etwa nach Delfzyl bestimmtes Schiff wegen Durchbrechung der Emsblockade wegzunehmen, weil seine eigentliche Bestimmung Emden sei. Oder ein allgemeineres Beispiel: Ein nach dem nicht blockierten Hafen Abo bestimmtes Schiff darf nicht unter dem Vorwande weggenommen werden, es habe beabsichtigt, seine Reise nach dem blockierten Kronstadt fortzusetzen.

Dieser Artikel berührt die so viel erörterte und von Blockierenden so gern vorgeschützte Theorie von der fortgesetzten Reise (*voyage continu*), die auch bei der Konterbande wieder eine Rolle spielt. Man behauptet, der neutrale oder nichtblockierte

Hafen sei gar nicht das eigentliche oder nur das vorläufige Ziel des angehaltenen Schiffes. Sein eigentliches Vorhaben sei, eine günstige Gelegenheit wahrzunehmen, um in den blockierten Platz einzuschlüpfen. Am bekanntesten ist der „Springbok“-Fall im amerikanischen Bürgerkriege. Das Schiff war von England nach dem Hafen Nassau auf den britischen Bahamainseln unterwegs. Ein nordstaatlicher Kreuzer brachte es auf, weil anzunehmen sei, daß es für einen blockierten südstaatlichen Hafen bestimmt sei. Trotz englischen Protestes erklärte ein amerikanisches Prisen-gericht Schiff und Ladung für verfallen. (Schiffe nach dem mexikanischen Grenzhafen Matamoros behandelten die Nordstaaten auch einfach als Blockadebrecher.) Die Wissenschaft hat sich nach Perels\*) diesem Urteil nicht angeschlossen, sie hat es vielmehr vielfach bekämpft; auch er selbst spricht sich dagegen aus. Der Art. 19 der L. K. macht der Theorie der fortgesetzten Reise hinsichtlich der Blockadefrage ein Ende.

Alter konventioneller aber nicht ganz unbestrittener und vollends nicht vertragsmäßig festgesetzter Grundsatz ist, daß ein Schiff wegen Blockadebruch nur weggenommen werden darf, so lange es die Blockade zu brechen versucht; nicht nachdem es diesen Versuch aufgegeben hat; auch nicht etwa noch nachträglich für glücklich durchgeführten Blockadebruch. Art. 20 stipuliert das ausdrücklich: „Ein Schiff, das unter Blockadebruch den blockierten Hafen verlassen oder anzulaufen versucht hat, bleibt der Beschlagnahme ausgesetzt, so lange es durch ein Kriegsschiff der blockierenden Streitmacht verfolgt wird. Ist die Verfolgung aufgegeben oder die Blockade aufgehoben, so kann seine Beschlagnahme nicht mehr bewirkt werden.“ Darnach scheint ein neutraler Blockadebrecher, der glücklich in den blockierten Hafen (z. B. Port Arthur) hineingelangt und sich bei der Übergabe des ganzen Hafens noch darin befindet, nicht wegnehmbar zu sein.

Art. 21 sagt: „Ein des Blockadebruchs schuldig befundenes Schiff wird eingezogen. Die Ladung wird gleichfalls eingezogen, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Befrachter zur Zeit der Verladung der Ware die Absicht des Blockadebruchs weder gekannt hat noch kennen konnte.“

---

\*) Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Zweite Auflage. § 51.



Mit diesen einundzwanzig Artikeln ist in einer außerordentlich wünschenswerten Weise Klarheit über die Hauptsachen des Blockaderechts gebracht. Neue Zweifelsfälle werden natürlich nicht ausbleiben, aber schon jetzt ist dem Geschäftsmann ein klares, einfaches, leicht verständliches Kompendium gegeben über seine Rechte und Pflichten in Blockadesachen, sowie über die Gefahren, vor denen er sich zu hüten hat. Streitfälle im einzelnen, die früher einfach von dem Blockierenden entschieden wurden, können jetzt dem als unparteiisch anzusprechenden Prisenhof vorgelegt werden.

Natürlich ist noch vieles außerhalb der Vereinbarungen geblieben. Über den Blockadebruch z. B. sprechen nur die Art. 19 bis 21. Wieviel mehr noch in Frage kommt, darüber siehe Perels § 51.

### 3. Die Kriegskonterbande (II. der L. K.).

Noch wichtiger als die Blockade ist die Frage der Kriegskonterbande. Denn durch die von verschiedenen Staaten in neuester Zeit verfolgte Tendenz, den Begriff der Kriegskonterbande weiter als zuvor auszudehnen, drohte die Gefahr, daß zuletzt alles und jedes unter ihn gebracht werden, das neutrale Privateigentum zur See in Kriegszeiten also ebenso vogelfrei werden könnte wie das den Angehörigen einer kriegführenden Macht auf offenem Meere gegenüber dem feindlichen Kriegsschiff schon jetzt ist.\*) England, das im französisch-chinesischen Kriege 1885 noch heftig und wirksam protestiert hatte gegen die Einbeziehung von Reis, ging im Burenkrieg dazu über, Mehl, das es in der Nähe des Kaplandes an Bord neutraler Schiffe fand, als Kriegskonterbande wegzunehmen, lediglich weil es für Lourenço-Marques, also mit seiner endgültigen Bestimmung für die Burenstaaten bestimmt sei. Das Erfordernis, daß die Bestimmung für die feindlichen Streitkräfte nachzuweisen sei, ignorierte es. Dagegen

\*) Über das Historische, den schwankenden Gebrauch, die widerspruchsvollen Ansichten der Wissenschaft, deren Vertreter zum Teil den Lebensmitteln die Eigenschaft verweigert wissen wollten, sowie der Praxis siehe Perels, das internationale öffentliche Seerecht. Abschnitt Kriegskonterbande. Perels selbst nimmt keine bestimmte Stellung, ist aber im allgemeinen für weitgehende Rechte der Kriegführenden.

erklärte Japan im Kriege mit Rußland am 11. Februar 1904 Lebensmittel, Kohlen, Holz und verschiedene andere Dinge für Konterbande, falls sie nach solchen feindlichen Plätzen unterwegs seien, wo sie zu Kriegszwecken Verwendung finden (relative Konterbande). Damit blieb Japan bei dem weitverbreiteten Herkommen, das z. B. Lebensmittel dem Bann aussetzte, wenn sie für die Streitkräfte des Feindes zu Lande oder zu Wasser bestimmt waren, im anderen Falle jedoch nicht. Rußland dagegen ging einen entscheidenden Schritt weiter. In seiner Proklamation vom 29. Februar 1904 sind im allgemeinen ähnliche Dinge enthalten wie in der japanischen. Während jedoch Japan, wie bemerkt, Kohlen nur dann einbegreift, wenn sie nach Orten bestimmt sind, wo sie zu Kriegszwecken Verwendung finden (relative Konterbande), bezeichnet Rußland u. a. Feuerungsartikel aller Art so, einerlei ob sie für militärische oder für friedliche Zwecke bestimmt sind (absolute Konterbande). Ebenso hatte Japan Lebensmittel nur als relative Konterbande genannt, wogegen Rußland „alle für Land- oder Seekrieg bestimmten Waren, sowie Reis, Getreide und Pferde, Zug- und Tragvieh und sonstige Tiere, geeignet für einen kriegerischen Zweck, wenn sie ein Transport des Feindes sind oder ihm zugeführt werden“. Damit drohte der Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande verloren zu gehen. Indes war die russische Regierung loyal genug, am 10. Juni hinzuzufügen, daß die Bestimmung dieser Waren für feindliche Streitkräfte, nicht aber für feindliche Häfen oder Gebietsteile erforderlich sei.

Was hier gewonnen wurde, ging jedoch wieder verloren, indem Rußland bald auch Baumwolle auf die Liste setzte, also einen harmlosen Rohstoff, der im friedlichen Welthandel eine sehr große Rolle spielt. Baumwolle sollte Kriegskonterbande sein, wenn und weil sie zu Schießbaumwolle verarbeitet werden könne. Da sich jede bessere Qualität dafür eignet, so war ein weiter Rahmen gezogen. Und da Rußland das auf die Abfangung von Konterbande abzielende Seepolizeirecht schon im Roten Meere ausübte, obgleich der Kriegsschauplatz in Ostasien lag, so war eine Unsicherheit von der allergrößten Bedeutung geschaffen. Nur weil der Handelsweg von Europa durch das Rote Meer nach Indien und Ostasien von Baumwolle wenig benutzt wird (indische und chinesische geht in umgekehrter Richtung), war die prak-

tische Bedeutung der russischen Bestimmung gering. Aber was hätte später theoretisch daraus hergeleitet werden können, wenn man dies als Präzedenzfall durchgehen liefs! Und leider rührten sich die meisten Großmächte nicht zu einem Protest. Wohl nirgends ist Englands Tendenz, den allgemeinen Fragen aus dem Wege zu gehen und sich alle Mafsnahmen bis zum praktischen Fall vorzubehalten, so auffallend hervorgetreten wie bei dieser Gelegenheit.

England hat übrigens den 1900 im Widerspruch mit seinem Verhalten von 1885 erhobenen Anspruch, Mehl, das für den neutralen Hafen Lourenço Marques, also keineswegs nachweisbar für die feindlichen Streitkräfte bestimmt war, als Konterbande wegnehmen zu können, fallen lassen müssen, weil die Vereinigten Staaten sich die Wegnahme eines unter ihrer Flagge fahrenden Schiffes nicht gefallen lassen wollten.

Ebenso haben die Amerikaner gegen das russische Verfahren, Lebensmittel, Steinkohlen und Baumwolle ohne Nachweis, dafs sie für Streitkräfte des Feindes bestimmt seien, als Konterbande zu behandeln, unterm 30. August 1904 einen scharfen Protest erhoben.\*) Er betont, dafs ein solches Verfahren der Notwendigkeit einer Blockade zuvorkomme und den Grundsatz, dafs eine Blockade effektiv sein müsse, bedeutungslos mache; es hebe jeden Unterschied zwischen Handel mit Konterbande und Nichtkonterbande auf und sei in seiner Wirkung eine Kriegserklärung gegen den Handel jeglicher Art zwischen den Völkern der neutralen und der kriegführenden Staaten. — Andere Staaten haben sich damals nicht angeschlossen.

Dagegen hat am 19. Januar 1900 der Staatssekretär des Auswärtigen v. Bülow im deutschen Reichstag erklärt: „Begriffsmäfsig werden unter Kriegskonterbande nur für den Krieg geeignete und zugleich für eine der Kriegsparteien bestimmte Waren und Personen zu bestimmen sein“. Welche Arten von Waren hiernach unter den Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition, sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falles entscheiden lassen, es sei denn, dafs die krieg-

---

\*) Im wesentlichen wiedergegeben in E. Fitger, die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges auf das Völkerrecht. S. 31/32.

führende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Konterbande zu behandeln beabsichtigt, den Neutralen in gültiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat.“ Perels, die völkerrechtliche Autorität im Reichsmarineamt, wahrscheinlich der Urheber dieser Formulierung, knüpft in seinem Buche daran folgende Bemerkung: „Hierdurch wird die Rechtslage klar gekennzeichnet.“ Darüber kann man ganz anderer Ansicht sein. Wenigstens wird sich ihr die praktische Geschäftswelt wohl nicht anschließen. Sie wird es begrüßen, daß der L. K. wirkliche Klarheit gebracht hat.

Vielmehr beweisen gerade die Vorgänge im Burenkriege wie im asiatischen Kriege immer aufs neue, wie notwendig es war, auf dem Gebiet der Konterbande Klarheit zu schaffen, wenn man nicht schließlich den ganzen neutralen Handel der Willkür Kriegführender aussetzen wollte. Denn mit der Anklage, daß der neutrale Hafen nur vorgeschützt sei, um über die eigentliche Bestimmung der kriegsbrauchbaren Materialien zu täuschen, hätte man, wenn nicht alle, so doch sehr viele Ladungen wegnehmen können. Der „Springbok“ wurde für gute Prise erklärt, weil man behauptete, er sei für einen blockierten Platz bestimmt gewesen; auf die Art seiner Ladung kam es dabei nicht an. In gleicher Weise kann man aber auch behaupten, daß Schiffe und Ladungen weggenommen werden könnten, wenn man nur die Ladung für Konterbande erklärt und hinzufügt, daß die eigentliche Bestimmung der Feind sei, obgleich man dies gar nicht nachweisen kann. Eben das war ja der Fall mit dem mit Mehl beladenen amerikanischen Schiff im Burenkriege. Eine Blockade spielte keine Rolle dabei; Lourenço Marques war nicht blockiert. Die Buren hatten keinen eigenen Hafen. Um wie viel leichter würde es sein, die Theorie von der verschleierten Bestimmung aufzustellen, wenn der Feind unblockierte Häfen besitzt.

Auch zu dieser Sache hat Staatssekretär v. Bülow am 19. Januar eine Erklärung abgegeben: „Wie ich . . . noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoa-Bay bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die größte Sicherheit gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, daß für die mit einem

neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Konterbande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung beanstandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offengehalten, einestheils, weil es uns darauf ankommen mußte, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen und sodann, weil tatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat.“

Anerkannt war damit bei der deutschen Reichsregierung die englische Theorie von 1900 noch nicht; das ist erst auf der L. K. (Art. 36) geschehen.

Indes auch die Schwierigkeiten dieser Art mußten viel geringer werden, sobald man über das Wesen der Konterbande gröfsere Klarheit schaffen konnte. Das Internationale Institut für Völkerrecht hat sich gerade damit wiederholt und eingehend beschäftigt. Es hat sich in seiner Tagung von 1896 dieser Sache besonders gewidmet und den Gegensatz der Begriffe „absolute Konterbande“ und „relative Konterbande“ schärfer herausgearbeitet. Die letztere wollte es völlig abschaffen. Im § 12 seiner Beschlüsse sagt es: „Es ist und bleibt abgeschafft die angebliche Konterbande, Eigenschaft der als relative Konterbande bezeichneten Artikel, nämlich der verdächtigen Artikel (*ancipitis usus*), brauchbar für einen Kriegführenden zu einem militärischen Zwecke, aber deren Gebrauch wesentlich friedlich ist, sei es auch gelegentliche Konterbande, wenn die betreffenden Artikel nur zu einem ganz besonderen Zwecke militärisch brauchbar gemacht werden.“ Auf diesen Standpunkt hat sich die L. K. nicht gestellt, vielmehr hat sie dreierlei scharf geschieden nebeneinander gestellt: die absolute Konterbande, die relative (deren Begriff sie jedoch sehr verschärft hat) und die Waren, die unter keinen Vorwänden als Konterbande behandelt werden dürfen. Mit der Aufstellung der Listen 1 und 3 war das Internationale Institut ihr bereits vorangegangen. Jedoch ist die L. K. in ihrer Formulierung auch dabei vollkommen selbständig gewesen. — Vor dem Werke des Instituts hat das ihrige den unschätzbaren Vorzug bindender Kraft voraus, angenommen natürlich, dafs es allgemeine Zustimmung findet und dafs die Verträge ratifiziert werden.

Das Konterbande-Kapitel der L. K. umfasst die Art. 22—44. Gleich der erste von ihnen sagt kurz und resolut: „Als Kriegskonterbande werden ohne weiteres (d. h. also ohne das über ihren praktischen Zweck näherer Nachweis erforderlich wäre) die nachstehenden unter der Bezeichnung absolute Konterbande begriffenen Gegenstände oder Stoffe angesehen:

(Wortlaut der Liste nach dem Vertrage.)

1. Waffen jeder Art, auch Jagdwaffen und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
2. Geschosse, Kartuschen, Patronen jeder Art und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
3. Schießpulver und besonders für den Krieg bestimmte Sprengstoffe;
4. Lafetten, Munitionswagen, Protzen, Proviantwagen, Feldschmieden und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
5. militärische und als solche kenntliche Kleidungs- und Ausrüstungsstücke;
6. militärisches, als solches kenntliches Geschirr jeder Art;
7. für den Krieg benutzbare Reit-, Zug- und Lasttiere;
8. Lagergerät und seine als solche kenntlichen Bestandteile;
9. Panzerplatten;
10. Kriegsschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge, sowie solche Bestandteile, die nach ihrer besonderen Beschaffenheit nur auf einem Kriegsfahrzeuge benutzt werden können;
11. Werkzeuge und Vorrichtungen, die ausschließlich zur Anfertigung von Kriegsmaterial oder zur Anfertigung und Ausbesserung von Waffen und von Landkriegs- oder Seekriegsmaterial hergestellt sind.

Dieser Liste können jedoch nach Art. 23 noch „Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich für den Krieg verwendet werden“, hinzugefügt werden, jedoch bedarf es dazu einer bekannt zu gebenden Erklärung.

Der Art. 24 enthält die relative Konterbande, solche „Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische wie für feindliche Zwecke verwendbar sind“; und zwar heisst es auch hier, das sie „ohne weiteres“ für relative Konterbande gelten:

1. Lebensmittel;
2. Fourage und zur Viehfütterung geeignete Körnerfrüchte;

3. für militärische Zwecke geeignete Kleidungsstücke; Kleidungsstoffe und Schuhwerk (der Unterschied gegen die im Art. 22 unter 5. verzeichneten Uniformen ist zu beachten);
4. Gold und Silber, geprägt und in Barren. sowie Papiergeld;
5. für den Krieg verwendbare Fuhrwerke jeder Art und ihre Bestandteile;
6. Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks und Vorrichtungen für Trockendocks sowie ihre Bestandteile;
7. Festes oder rollendes Eisenbahn-, Telegraphen-, Funkentelegraphen- und Telephonmaterial;
8. Luftschiffe und Flugmaschinen, ihre als solche kenntlichen Bestandteile sowie Zubehörstücke, Gegenstände und Stoffe, die erkennbar zur Luftschiffahrt oder zu Flugzwecken dienen sollen;
9. Feuerungsmaterial und Schmierstoffe;
10. Schießpulver und Sprengstoffe, die nicht besonders für den Krieg bestimmt sind;
11. Stacheldraht sowie die zu dessen Befestigung und Zerschneidung dienenden Werkzeuge;
12. Hufeisen und Hufschmiedegerät;
13. Geschirr und Sattelzeug (militärisches Geschirr ist nach Art. 22, 6. absolute Konterbande);
14. Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art.

Diese Liste kann ebenso wie die der absoluten Konterbande durch Erklärung und Bekanntmachung vervollständigt werden.

Nach Art. 26 kann eine Macht auch darauf verzichten, Artikel, die in der einen oder anderen der beiden Listen enthalten sind, als Konterbande zu betrachten; sie muß das aber bekannt machen. — Offenbar ist diese Verkündigungspflicht deshalb konstruiert, damit allenfalls Rechte oder Wünsche daraus hergeleitet werden können, z. B. nach Gegenseitigkeit.

Art. 27 sagt allgemein: Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische Zwecke nicht verwendbar sind, können nicht als Kriegskonterbande erklärt werden.

Da diese Allgemeinheit jedoch unbestimmt ist, so hat die L. K. wenigstens für eine ganze Anzahl von Gegenständen eine namentliche Liste aufgestellt. Der Grundgedanke ist, daß Industrie-

Rohstoffe gar nicht auf die Konterbandeliste gestellt werden dürfen und auch von Fabrikaten solche nicht, deren Verwendung für den Krieg ausgeschlossen ist.

Das Verzeichnis der Nichtkonterbandewaren lautet:

1. Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf und andere Rohstoffe der Textilindustrie sowie die daraus gesponnenen Garne;
2. Ölhaltige Nüsse und Sämereien, Kopra;
3. Kautschuk, Harz, Gummi und Lack, Hopfen;
4. Rohe Felle, Hörner, Knochen und Elfenbein;
5. natürliche und künstliche Dünger mit Einschluss der für die Landwirtschaft verwendbaren Nitrate und Phosphate;
6. Erze;
7. Erde, Ton, Kalk, Kreide, Steine mit Einschluss des Marmors, Ziegelsteine, Schiefer und Dachziegel;
8. Porzellan und Glaswaren;
9. Papier und die zu seiner Herstellung zubereiteten Stoffe;
10. Seife, Farbe mit Einschluss der ausschließlich zu ihrer Herstellung bestimmten Materialien, und Firnis;
11. Chlorkalk, Soda, Ätznatron, schwefelsaures Natron in Kuchen, Ammoniak, schwefelsaures Ammoniak und Kupfervitriol;
12. Maschinen für Landwirtschaft, für Bergbau, für Textilindustrie und für Buchdruckerei;
13. Edelsteine, Halbedelsteine, Perlen, Perlmutter und Korallen;
14. Turm- und Wanduhren, Standuhren und Taschenuhren außer Chronometern;
15. Mode- und Galanteriewaren;
16. Federn jeder Art, Haare und Borsten;
17. Gegenstände zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmuck, Bureaumöbel und Bureaubedarf.

Es liegt auf der Hand, dass dieses Verzeichnis gegenüber der unendlichen Mannigfaltigkeit der Waren recht lückenhaft, ja nur eine mehr oder weniger willkürlich angelegte Sammlung sein muss. Es sei hier nur eine ebenso willkürlich aufgestellte und lückenhafte Liste der fehlenden Artikel gegeben:

1. Sämtliche unfabrierten Metalle;
2. Asphalt, Pech, Tran;
3. Holz, Gerbholz, Katechu und sonstige künstliche Gerbstoffe, Korkholz;



4. Drogerie-Rohstoffe, z. B. Chinuarinde;
5. Spiritus;
6. Zement;
7. Eisendraht (ausgenommen Stacheldraht), eiserne Balken und Träger, Bleche, Halbfabrikate der Metallindustrie im allgemeinen, Wasserleitungs- und Gasleitungsröhren;
8. Leder, Leim;
9. Leinen und andere Gewebe, Tücher, Litzen, Posamentierwaren, Stickereien, Spitzen;
10. Maschinen, aufser den unter 12 im Art. 28 genannten;
11. Petroleum, Benzin und andere Mineralöle;
12. Spielzeug;
13. Stärke, Stearin, Talg.

Es ist aber wohl anzunehmen, das die hier genannten Artikel nicht absichtlich von der Freiliste ausgenommen sind, damit kriegsführende Mächte das Recht behalten, sie zum mindesten unter die relative Konterbande zu setzen. Es ist vielmehr anzunehmen, das die Verständigung über sie nicht gerade ohne weiteres gelungen ist, so das man sie ausgeschieden hat. Vielleicht auch hat man die Eigenschaft der Nichtkonterbande für so selbstverständlich gehalten, das man verzichtet hat, diese Waren aufzunehmen. Immerhin, da man einmal anfing, die Artikel einzeln namhaft zu machen, ist es bedauerlich, das man so grosse Lücken gelassen hat.

Art. 29 fügt noch einige Gegenstände hinzu, die nicht als Konterbande angesehen werden können: solche die zur Kranken- und Verwundetenpflege dienen, nur können diese gegen Zahlung weggenommen werden, wenn der Nehmende sie selbst dringend nötig hat; ferner der Bedarf des Schiffes, der Mannschaft oder der Passagiere.

Die Art. 30—32 bestimmen, das die Gegenstände der absoluten Konterbande weggenommen werden können, wenn nur bewiesen wird, das ihr Ziel das feindliche oder vom Feinde besetzte Gebiet oder die feindliche Streitmacht ist, einerlei ob die Zuführung etwa mittelbar oder durch Umladung erfolgt. Was die relative Konterbande anbelangt, so ist nach Art. 33 der Nachweis erforderlich, das sie für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des Feindes bestimmt sind. Als feindliche Bestimmung gilt für absolute Konterbande, wenn Urkunden

(Schiffspapiere) erweisen, daß die Waren in einem feindlichen Hafen ausgeladen oder der feindlichen Streitmacht geliefert werden soll, oder wenn das Schiff, bevor es sein neutrales Endziel erreicht, außer anderen Häfen einen feindlichen berühren oder die feindliche Streitmacht treffen soll. — Art. 34 enthält nähere Angaben, unter welchen Umständen bei relativer Konterbande die Bestimmung für die feindlichen Streitkräfte als erbracht angesehen werden soll. Art. 35 unterscheidet zu gunsten der relativen Konterbande insofern, als bei dieser die Beschlagnahme nur erlaubt ist, wenn das Schiff ein feindliches Ziel hat und die Ware nicht in einem neutralen Zwischenhafen ausladen soll, während bei absoluter schon das Anlaufen eines feindlichen Zwischenhafens genügt. Ist das Schiff ohne hinreichenden Grund von seiner Bestimmung abgewichen, so verlieren die Schiffspapiere ihre Beweiskraft.

Die Bestimmungen über die Bedeutung der einheitlichen Reise bei Konterbande haben dadurch größere Klarheit erlangt. Bisher waren die Ansichten der Wissenschaft durchaus streitig, wie weiter oben unter Hinweis auf Perels bereits berührt ist (siehe auch Perels § 44).

Die Frage, ob von Konterbande die Rede sein kann, wenn die Möglichkeit, die Ware in einem feindlichen Hafen zu landen, ausgeschlossen ist, z. B. dadurch, daß der Feind überhaupt keinen Hafen besitzt (wie es im Burenkriege der Fall war), bejaht im Gegensatz zu der anfänglichen Stellungnahme der deutschen Reichsregierung, jedoch im Einklang mit der Haltung der englischen Regierung die Vereinbarung der L. K. Deren Artikel 36 lautet: „Hat das feindliche Gebiet keine Seegrenze, so unterliegen die Gegenstände der relativen Konterbande, abweichend vom Art. 35, der Beschlagnahme, sofern bewiesen wird, daß sie die im Art. 33 vorgesehene Bestimmung haben.“ — Solche Staaten gibt es zurzeit die folgenden: die Schweiz, Luxemburg, Serbien, Abessinien, Bolivien, Paraguay. — Also relative Konterbande kann auch dann nicht weggenommen werden, wenn sie über einen neutralen Hafen für einen Kriegführenden bestimmt ist, dessen Küste vollständig blockiert ist; nur bei hafenlosen Ländern ist sie wegnehmbar, nicht bei Ländern, die eine Seegrenze haben.

Nicht nur die der Beschlagnahme als absolute oder relative Konterbande ausgesetzte Ware, sondern auch das Schiff kann nach Art. 37 „auf hoher See oder in den Gewässern der Kriegführenden während der ganzen Dauer seiner Reise beschlagnahmt werden, selbst wenn es die Absicht hat, einen Zwischenhafen anzulaufen, bevor es die feindliche Bestimmung erreicht.“ — Bei einem Schiff, das nur relative Konterbande führt, ist die Beschlagnahme nach Art. 35 doch nur möglich, wenn bewiesen wird z. B. durch die Schiffspapiere), daß die Ware nicht in dem neutralen Zwischenhafen ausgeladen werden soll. — Immerhin ist durch den Art. 37 ein Teil der erreichten Klarheit wieder verloren gegangen.

Wie bei der Blockade so kann auch bei der Beförderung von Konterbande die Beschlagnahme auf Grund einer früher ausgeführten aber bereits vollendeten Tat nicht nachträglich mehr bewirkt werden (Art. 38).

Art. 39: Die Gegenstände der Konterbande unterliegen der Einziehung. Nach Art. 40 kann auch das Schiff eingezogen werden, wenn die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht. Wird ein Konterbande führendes Schiff freigelassen, so fallen ihm doch nach Art. 41 alle Kosten des Nehmestaats zur Last. Der Eigentümer der Konterbande wird auch noch dadurch bestraft, daß etwa ihm gehörige andere Waren an Bord desselben Schiffes auch eingezogen werden.

Art. 43 bestimmt noch, daß die Konterbande nur gegen Entschädigung weggenommen werden kann, wenn das Schiff von den Feindseligkeiten keine Kenntnis hatte oder die Konterbande noch nicht hatte ausladen können. Derselbe Artikel bestimmt auch, unter welchen Umständen beim Schiff die Kenntnis der Feindseligkeiten vorzusetzen ist, nämlich: „wenn es einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten oder der Konterbandeerklärung an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat. Daß der Kriegszustand bekannt ist, wird auch angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten verlassen hat.“

Aus dem letzten Artikel (44) geht indirekt hervor, daß die Kriegsmacht einem Schiffe, das zu wenig Konterbande führt, um

die Beschlagnahme zu rechtfertigen, die Fortsetzung der Reise versagen kann. Denn sie kann sie ihm gestatten, wenn es die Konterbande ausliefert. — Ein solches Verbot, die Reise fortzusetzen, kann zu den größten Härten führen, wenn z. B. die Menge der Konterbande ganz winzig ist, oder wenn es zweifelhaft ist, ob die Ware noch unter den Begriff Konterbande fällt. Hier ist der Willkür leider noch viel Raum gelassen.

---

Das Prisengericht, die Blockade und die Konterbande sind die Zweige des internationalen Seekriegsrechts, die das Privatpublikum am meisten angehen. Mit den anderen können wir uns kürzer fassen und die Verhältnisse allgemeiner behandeln. Wir verfahren hier der Reihe nach und bemerken im voraus, daß alle Abkommen auf unbestimmte Zeit abgeschlossen sind, jedoch gekündigt werden können; eine Ausnahme machen das Abkommen über den Prisenhof (12 Jahre und sodann von 6 zu 6 Jahren kündbar) und über die Legung von Kontaktminen (7 Jahre, dann kündbar).

#### 4. Behandlung der feindlichen Kauffahrer bei Ausbruch des Krieges. (VI. der H. K.)

Daß Handelsschiffe, die bei Ausbruch des Krieges in einem feindlichen Hafen liegen oder ahnungslos einen solchen anlaufen, eine Frist zum Auslaufen erhalten, wird leider nur als erwünscht bezeichnet, nicht als notwendig. Hat das Schiff in der festgesetzten Frist nicht auslaufen können, so darf es für die Kriegszeit mit Beschlag belegt und festgehalten aber nicht ohne Entschädigung weggenommen werden. Das letztere gilt auch von Handelsschiffen, die auf offener See ohne Kenntnis der Feindseligkeiten angetroffen werden. Ebenso sind feindliche Waren zu behandeln, die sich an Bord solcher feindlichen Handelsschiffe befinden.

Für Handelsschiffe, deren Bau ersehen läßt, daß sie zur Umwandlung in Kriegsschiffe bestimmt sind, gilt das Vorgesagte nicht. Es ist damit ein Kapitel voller Unsicherheit für Schnelldampfer offen geblieben, die irgendwelche Einrichtung als Hilfskreuzer haben. (Gültig auf unbegrenzte Zeit; kündbar.)

## 5. Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe. (VII der H. K.)

Dies Kapitel schließt sich inhaltlich unmittelbar an den Schluß des vorigen.

Ein Handelsschiff, das in ein Kriegsschiff umgewandelt ist, gewinnt erst dann die mit dieser Eigenschaft verbundenen Rechte und Pflichten, wenn es dem direkten Befehl, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht, deren Flagge es führt, unterstellt ist. Es muß alsdann die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe seines Heimatsstaates tragen. Der Befehlshaber muß im Staatsdienst stehen und von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt sein. Die Mannschaft muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein. Das Schiff hat die Gesetze und Gebräuche des Krieges zu beobachten. Möglichst bald muß es durch den kriegführenden Heimatsstaat auf der Liste seiner Kriegsschiffe vermerkt werden.

Es hätte ein ferneres Kapitel dazu gehört, nämlich die Regelung der Frage, ob und unter welchen Umständen die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See geschehen darf. Man hatte dies der Londoner Konferenz vorbehalten, doch hat sie sich nicht darüber einigen können. Der letzte konkrete Vorfall dieser Art fiel in den russisch-japanischen Krieg. Rußland hatte sich wohl im Jahre 1870 durch seine Erklärung von der 1856 übernommenen Verpflichtung, im Schwarzen Meer keine Kriegsflotte zu unterhalten, unabhängig gemacht, aber seine eigentlichen Kriegsschiffe durften auf Grund der 1841 beschlossenen und 1856, 1871 und 1878 immer von neuem bestätigten Sperre des Bosphorus und der Dardanellen diese Meerengen nie passieren. Daher unterhielt Rußland seit Jahrzehnten die sogenannte freiwillige Flotte, die aus unbewaffneten Kriegsschiffen bestand, welche des Dekorums halber alljährlich eine Reise als Frachtschiffe machten. Sie konnten sehr leicht in Kriegsschiffe umgewandelt werden.

Im Sommer 1904 liefs Rußland zwei dieser Schiffe als Handelsschiffe durch die Meerengen gehen. Draußen waren sie plötzlich in die Kreuzer „Peterburg“ und „Smolensk“ verwandelt, die alsbald ins Rote Meer gingen und das Seepolizeirecht gegen englische und deutsche Handelsschiffe ausübten. Sie nahmen dem

deutschen Dampfer „Prinz Heinrich“ die Post weg; der deutsche Dampfer „Scandia“ mußte bis nach Suez und der englische Dampfer „Malacca“ gar bis Algier folgen, ehe die russische Regierung auf Grund von Protesten ihre Kreuzer anwies, die Prisen nicht in einen russischen Hafen zu geleiten, sondern frei zu lassen.

Ob die Proteste sich allein darauf gestützt haben, daß die Kreuzer unter Verschweigung ihrer Eigenschaft als Kriegsschiffe die verbotene Fahrt durch die Dardanellen gemacht haben, ist nicht bekannt geworden. Genug, die Frage, ob Handelsschiffe auf offener See in Kriegsschiffe umgewandelt werden dürfen, ist auch jetzt ungelöst geblieben.

Die Tendenz der beiden vorerwähnten Kapitel ist die, es möglichst auszuschließen, daß Schiffe einen zweideutigen Charakter haben und bald als friedliche Kauffahrer, bald als Kriegsschiffe auftreten. Damit wären sie etwas Ähnliches geworden, wie die Franktireurs, die heute friedliche Bürger sind, morgen die Waffe nehmen, um den Feind hinterrücks zu morden, und dann die Waffe fortwerfen, um wieder die Rechte der Bürger in Anspruch zu nehmen.

Das freilich ist unverkennbar, daß die strikte Forderung, daß Handelsschiffe nur in einem ihrem Staat unterworfenen Hafen in Kriegsschiffe verwandelt werden dürfen, am meisten England zugute kommt, das überall auf dem Erdenrund Häfen in Menge besitzt, wo das geschehen kann. (Der Vertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen und kündbar.)

## **6. Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen.** (VIII. der H. K.)

Die Legung unterseeischer Minen hat in den Vorbereitungen für den Krieg Jahrzehnte lang eine Rolle gespielt, ohne Ursache zu erheblichen seerechtlichen Kontroversen gegeben zu haben. Diese entstanden im russisch-japanischen Kriege, als man begann, freitreibende, unverankerte Kontaktminen auszulegen, die nicht nur den Schiffen kriegführender Mächte, sondern auch Neutralen, auch friedlichen Handelsschiffen aller Flaggen gefährlich werden konnten. Unglücksfälle dieser Art sind denn auch

in ostasiatischen Gewässern nicht wenige erfolgt. Es taten sich unabsehbare Perspektiven auf, für den Fall, daß Kriegführende in den belebten europäischen Gewässern solche freischwimmenden Vulkane aufs Geratewohl den Wellen und Strömungen überliefsen. Es liegt auf der Hand, daß die freischwimmenden Minen eine furchtbare Waffe in der Hand der schwächeren, mehr auf die Defensive beschränkten Macht sind. Wenn z. B. Deutschland aus der Elbe und Weser viele freischwimmende Minen aussendete, würde es für den mächtigsten Feind nicht ratsam sein, sich seiner Nordseeküste zu nähern. Aber dadurch würde zugleich die Handelsschiffahrt aller Flaggen auf vorläufig unabsehbare Zeit der größten Gefahr ausgesetzt, die mit dem Kriege noch gar nicht einmal ihr Ende nähme.

Die Regelung der Frage hat auf der Haager Konferenz zu den lebhaftesten Debatten geführt. Es gelang jedoch nicht, die Gegensätze auszugleichen. Deutschland hatte sich, um durch Zeitgewinn eine möglichst gründliche Lösung herbeizuführen, erboten, auf fünf Jahre die Legung frei schwimmender Minen überhaupt zu verbieten, damit jedoch keine Anerkennung gefunden.

Der Inhalt der Vereinbarung ist hinter weitgehenden Wünschen zurückgeblieben. Gegenüber der bestehenden Unbeschränktheit in der Anwendung dieses Mittels ist er aber doch ein Gewinn. Er lautet wörtlich:

Art. 1. Es ist untersagt: 1. unverankerte selbsttätige Kontaktminen zu legen, aufser wenn diese so eingerichtet sind, daß sie spätestens eine Stunde, nachdem der sie Legende die Aufsicht über sie verloren hat, unschädlich werden.

Ein sehr großes Zugeständnis Deutschlands, da hiernach kaum die Mündungen unserer großen Ströme durch frei schwimmende Minen unsicher gemacht werden können.

2. Verankerte selbständige Minen zu legen, wenn diese nicht unschädlich werden, sobald sie sich von ihrer Verankerung losgerissen haben.

3. Torpedos zu verwenden, wenn diese nicht unschädlich werden, nachdem sie ihr Ziel verfehlt haben.

Art. 2. Es ist untersagt, vor den Küsten und den Häfen des Gegners selbsttätige Kontaktminen zu legen zu dem alleinigen Zweck, die Handelsschiffahrt zu unterbinden.

Da der Kriegführende nur einen anderen Zweck anzugeben braucht, um die Anwendung dieser Bestimmung illusorisch zu

machen, so hat laut ihrer Denkschrift die deutsche Regierung einen Vorbehalt gemacht; wie er lautet, sagt sie nicht.

Art. 3. Bei der Verwendung von selbsttätigen verankerten Kontaktminen sind für die Sicherheit der friedlichen Schifffahrt alle möglichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen. Die Kriegführenden verpflichten sich, nach Möglichkeit dafür zu sorgen, daß diese Minen nach Ablauf eines begrenzten Zeitraums unschädlich werden; auch verpflichten sie sich falls ihre Überwachung aufhört, die gefährlichen Gegenden den Schifffahrtskreisen, sobald es die militärischen Rücksichten gestatten, durch eine Bekanntmachung zu bezeichnen, die auch den Regierungen auf diplomatischem Wege mitzuteilen ist.

Art. 4. Jede neutrale Macht, die vor ihren Küsten selbsttätige Kontaktminen legt, soll dieselben Regeln beobachten und dieselben Vorsichtsmaßregeln treffen, wie sie den Kriegführenden zur Pflicht gemacht sind. Die neutrale Macht muß durch eine vorgängige Bekanntmachung die Gegenden, wo selbsttätige Kontaktminen gelegt werden sollen, zur Kenntnis der Schifffahrtskreise bringen. Diese Bekanntmachung soll den Regierungen schleunigst auf diplomatischem Wege mitgeteilt werden.

Art. 5. Die Vertragsmächte verpflichten sich nach Beendigung des Krieges alles, was an ihnen liegt, zu tun, um, jede auf ihrer Seite, die gelegten Minen zu beseitigen. Was die verankerten selbsttätigen Kontaktminen betrifft, welche einer der Kriegführenden längs den Küsten des anderen gelegt hat, so soll deren Lage von derjenigen Macht, die sie gelegt hat, der anderen Partei mitgeteilt werden, und jede Macht soll in kürzester Frist zur Beseitigung der in ihren Gewässern befindlichen Minen schreiten.

Art. 6. Die Vertragsmächte, die noch nicht über vervollkommnete Minen, sowie sie dieses Abkommen vorsieht, verfügen und mithin zur Zeit die in den Art. 1 und 3 aufgestellten Regeln noch nicht befolgen können, verpflichten sich, ihr Minenmaterial möglichst bald umzugestalten, damit es den erwähnten Vorschriften entspricht.

Das Abkommen gilt für sieben Jahre, bleibt aber in Kraft, wenn es nicht gekündigt wird.

## **7. Beschießung unverteidigter Häfen, Städte, Dörfer, Wohnstätten oder Gebäude durch Seestreitkräfte. (IX. der H. K.)**

Über diesen Gegenstand ist erst vor etwa dreißig Jahren eine Kontroverse entstanden und zwar durch den französischen Admiral Aube und die jüngere französische Marineschule. Im Landkrieg hatte die Gesittung es aus sich selbst heraus bewirkt, daß offene und unverteidigte Wohnplätze nicht beschossen werden durften.



Man war geneigt, dies ohne weiteres auch auf den Seekrieg zu übertragen. Dem trat jene Schule mit der Lehre entgegen, daß solche Verbote für die Seestreitkräfte nicht vorhanden seien, schon weil im Seekriege das Privateigentum nicht heilig sei und konfisziert werden könne, und daß es für diese daher heißen müsse: „Zerstört, bombardiert, brandschatzt was ihr könnt.“ Das war noch aus der Zeit der Überlegenheit der französischen Flotte über die deutsche. Seitdem diese verschwunden ist, hat man wenig mehr davon gehört und so kam denn die Vereinbarung zustande, die der Einführung einer obsolet gewordenen Barbarei in den Seekrieg vorbeugt. Was Deutschland angeht, so kommt seine Nordseeküste wenig in Betracht, weil sie überall durch weit vorgelagerte Sand- und Schlickbänke geschützt ist. Nur Cuxhaven macht eine Ausnahme. Man liest wohl, daß auch Hamburg und selbst Bremen nicht sicher gewesen wären. Das ist ein Irrtum, denn durch verankerte Minen und selbst durch versenkte Steinschiffe wäre deren Fahrwasser leicht unpassierbar zu machen. Anders steht es an der Ostsee; manche Orte liegen der Küste so nahe, daß sie von der See aus beschossen werden können.

Die neue Vereinbarung schafft klares Recht. Sie stellt als Grundsatz auf, daß offene, unverteidigte Orte nicht beschossen werden dürfen und stipuliert zugleich die Ausnahme, wann dies doch geschehen darf.

Art. 1. Es ist untersagt, unverteidigte Häfen, Städte, Dörfer; Wohnstätten oder Gebäude durch Seestreitkräfte zu beschiefen. — Eine Ortschaft darf nicht aus dem Grunde allein beschossen werden, weil vor ihrem Hafen unterseeische selbsttätige Kontaktminen gelegt sind.

Man erfährt aus der deutschen Denkschrift, daß gegen den zweiten Satz eine Reihe von Großmächten, darunter auch Deutschland, Vorbehalte gemacht haben, da sich schon das Legen von Minen als eine Verteidigungsmaßregel darstelle. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Verhältnisse sind demnach in den beiden folgenden Artikeln zwei Ausnahmen zugelassen:

Art. 2. In diesem Verbote sind jedoch nicht einbegriffen militärische Werke, Militär- oder Marineanlagen, Niederlagen von Waffen oder von Kriegsmaterial, Werkstätten und Einrichtungen, die für die Bedürfnisse der feindlichen Flotte oder des feindlichen Heeres nutzbar gemacht werden können, sowie im Hafen befindliche Kriegsschiffe. Der Befehlshaber einer Seestreitmacht kann sie nach Aufforderung mit angemessener Frist zerstören, wenn jedes andere Mittel ausgeschlossen ist und die

Ortsbehörden nicht innerhalb der gestellten Frist zu der Zerstörung geschritten sind.

Ihn trifft in diesem Falle keine Verantwortung für den nicht beabsichtigten Schaden, der durch die Beschiesung etwa verursacht ist.

Wenn zwingende militärische Gründe, die ein sofortiges Handeln erfordern, die Bewilligung einer Frist nicht gestatten, so versteht es sich, daß das Verbot der Beschiesung der unverteidigten Stadt ebenso wie im Falle des Abs. 1 bestehen bleibt und daß der Befehlshaber alle erforderlichen Anordnungen zu treffen hat, damit daraus für die Stadt möglichst wenig Nachteile entstehen.

Art. 3. Nach ausdrücklicher Ankündigung kann zur Beschiesung unverteidigter Häfen (usw.) geschritten werden, wenn die Ortsbehörde, nachdem sie durch eine förmliche Aufforderung in Verzug gesetzt ist, sich weigert, einer Anforderung von Lebensmitteln oder Vorräten nachzukommen, die für das augenblickliche Bedürfnis der vor der Ortschaft liegenden Seestreitmacht benötigt werden.

Die angeforderten Leistungen müssen im Verhältnis zu den Hilfsquellen der Ortschaft stehen. Sie sollen nur mit Ermächtigung des Befehlshabers der Seestreitmacht gefordert und so viel wie möglich bar bezahlt werden; andernfalls sind dafür Empfangsbescheinigungen auszustellen.

Art. 4. Es ist untersagt, unverteidigte Häfen (usw.) zu beschieseln, weil sie Auflagen in Geld nicht bezahlt haben. (Der französische Text sagt: *pour le non paiement*. Richtiger hätte daher die deutsche Übersetzung lauten müssen: wegen Nichtbezahlung.)

Rauzionierungen dürfen also gemacht werden, notfalls unter Androhung von Gewalt; das ist auch im Landkriege der Fall. Kontributionen dürfen aber nicht zwangsweise durchgeführt werden.

Art. 5 macht dem feindlichen Befehlshaber zur Pflicht, gemeinnützige Häuser usw., die nicht gleichzeitig militärischen Zwecken dienen, zu schonen. Die Ortschaften müssen für deutliche Kenntlichmachung sorgen. Nach Art. 6 soll der Angreifende die Behörden benachrichtigen.

Art. 7. Es ist untersagt, Städte oder Ortschaften, selbst wenn sie im Sturm genommen sind, der Plünderung preiszugeben.

Abgeschlossen auf unbestimmte Zeit. Kündbar.

## 8. Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg (X. der H. K.).

Über diesen Gegenstand war auf der ersten Haager Friedenskonferenz am 6. Juli 1899 eine Vereinbarung geschlossen. Sie wird ersetzt durch die neue, spezialisiertere. Die ersten acht

Artikel regeln nur das Verhalten der Angehörigen der Kriegsflootten und können daher hier übergangen werden. Hervorzuheben ist, daß die von neutralen Privatpersonen oder Gesellschaften ausgerüsteten Hospitalschiffe sich einem der Kriegführenden anschließen müssen. Einige Artikel gehen auch das nicht militärische Publikum an.

Art. 9. Die Kriegführenden können den Wohltätigkeitssinn der Führer neutraler Kauffahrteischiffe, Jachten oder Boote anrufen damit sie Verwundete oder Kranke an Bord nehmen und versorgen.

Fahrzeuge, die diesem Aufruf nachkommen, ebenso wie solche, die unaufgefordert Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige aufgenommen haben, genießen einen besonderen Schutz und bestimmte Vergünstigungen. In keinem Falle können sie wegen einer solchen Beförderung weggenommen werden; sie bleiben jedoch, sofern ihnen nicht ein anderes versprochen ist, im Falle von Neutralitätsverletzungen, deren sie sich etwa schuldig gemacht haben, der Wegnahme ausgesetzt.

Art. 10. Das geistliche, ärztliche und Lazarett-Personal weggenommener Schiffe ist unverletzlich und kann nicht kriegsgefangen gemacht werden. Es ist berechtigt, beim Verlassen des Schiffes die Gegenstände und chirurgischen Instrumente, die sein Privateigentum sind mit sich zu nehmen. — Es soll jedoch seine Dienste so lange weiter leisten, wie es notwendig erscheint und kann sich erst dann zurückziehen, wenn der oberste Befehlshaber es für zulässig erklärt. — Die Kriegführenden sind verpflichtet, diesem Personal, wenn es in ihre Hände fällt, dieselben Bezüge und dieselbe Löhnung zuzusichern wie dem Personal gleichen Dienstgrades der eigenen Marine.

Es ist nicht ersichtlich, ob sich diese Bestimmungen auch auf Prisen, auf neutrale Blockadebrecher und Konterbandeführer beziehen.

Art. 11. Jedes Kriegsschiff einer Kriegspartei kann die Herausgabe der Verwundeten, Kranken oder Schiffbrüchigen verlangen, die sich an Bord von militärischen Lazarettschiffen, von Lazarettschiffen einer Hilfsgesellschaft oder einer Privatperson, von Kauffahrteischiffen, Jachten und Booten befinden, welches auch die Nationalität dieser Fahrzeuge sei.

Die folgenden Art. 13 bis 28 sind entweder rein militärischen Charakters oder bilden die üblichen Schlußbestimmungen. Das Abkommen gilt für unbestimmte Zeit, ist aber kündbar.

## 9. Beschränkungen in der Anwendung des Beuterechts im Seekriege (XI. der H. K.).

A. Briefpostsendungen. Die Wegnahme der an Bord des im Roten Meere von dem russischen Kreuzer „Smolensk“ ange-

haltenen deutschen Postdampfers „Prinz Heinrich“ befindlichen Post, soweit sie für Japan bestimmt war, erregte seinerzeit großes Aufsehen. Die Russen waren so rücksichtsvoll gewesen, nur die für Japan bestimmten 31 Säcke Briefpost und 24 Säcke und Kisten Paketpost an sich zu nehmen und nachdem sie den Inhalt genau durchsucht hatten, den Rest einem nach Bombay fahrenden englischen Postschiff mitzugeben. Den deutschen Dampfer hatten sie sogleich wieder freigelassen. Nach dem Eigentümer der Postsendungen hatten sie gar nicht gefragt; sie nahmen auch das neutrale Eigentum lediglich aus dem Grunde, daß es nach Japan bestimmt war und fügten den Neutralen schon durch die Verzögerung großen Schaden zu. Ein englischer Postdampfer war schon längere Zeit zuvor nach der für Japan bestimmten Post durchsucht worden; man hatte sie so gut versteckt, daß sie nicht gefunden war. England hatte darob kaum Klage geführt. Jetzt ist eine Vereinbarung getroffen, die ein gleiches Verfahren verbietet.

Art. 1. Die auf See auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefpostsendungen der Neutralen oder der Kriegführenden, mögen sie amtlicher oder privater Natur sein, sind unverletzlich. Erfolgt die Beschlagnahme des Schiffes, so sind sie von dem Beschlagnehmenden möglichst unverzüglich weiter zu befördern.

Die Bestimmungen des vorstehenden Absatzes finden im Falle des Blockadebruchs keine Anwendung auf die Briefsendungen, die nach dem blockierten Hafen bestimmt sind oder von ihm kommen.

Art. 2. Die Unverletzlichkeit der Briefpostsendungen entzieht die neutralen Postdampfer nicht den Gesetzen und Gebräuchen des Seekrieges, welche die neutralen Kauffahrteischiffe im allgemeinen betreffen. Doch soll ihre Durchsuchung nur im Notfall unter möglichster Schonung und mit möglichster Beschleunigung vorgenommen werden.

Die deutsche Denkschrift hebt hervor, daß die Maßregeln zugunsten der Post einem deutschen Antrag entsprechen.

## B. Befreiung gewisser Fahrzeuge von der Wegnahme.

Art. 3. Die ausschließlich der Küstenfischerei oder den Verrichtungen der kleinen Lokalschiffahrt dienenden Fahrzeuge, sowie ihr Fischereigerät, ihre Takelage, ihr Schiffsgerät und ihre Ladung sind von der Wegnahme befreit. — Die Befreiung hört auf, sobald sie in irgend welcher Art an den Feindseligkeiten teilnehmen. — Die Vertragsmächte versagen es sich, den harmlosen Charakter dieser Fahrzeuge auszunutzen, um sie unter Beibehaltung ihres friedlichen Aussehens zu militärischen Zwecken zu verwenden.

Im Grunde ist damit der Gedanke, daß das Seebeuterecht dazu diene, den Gegner wirtschaftlich so zu schwächen und so zu belästigen, daß er zum Frieden gedrängt werde, durchbrochen.

C. Behandlung der Besatzung der von einem Kriegführenden weggenommenen feindlichen Kauffahrtschiffe.

Es handelt sich hier um Handelsschiffe unter feindlicher Flagge, nicht um neutrale; die letzteren werden von einer anderen Vereinbarung (IV der L. K.) betroffen. Die einem neutralen Staate angehörige Mannschaft darf nicht kriegsgefangen gemacht werden; auch die neutralen Offiziere und der Kapitän nicht, jedoch müssen diese schriftlich versprechen, während des Krieges auf keinem feindlichen Schiffe Dienst zu nehmen. Gehören der Kapitän, die Offiziere und die Mannschaft dem feindlichen Staate an, so sollen sie gleichfalls nicht kriegsgefangen werden, wenn sie eine derartige schriftliche Erklärung abgeben. Die Namen der solcherart freigelassenen Personen werden der feindlichen Kriegsmacht mitgeteilt und diese darf solche Personen wissentlich nicht verwenden. Zugunsten von Schiffen, die an den Feindseligkeiten teilnehmen, gelten diese Erleichterungen nicht.

Die Bestimmungen sind neu und als großer Fortschritt zu begrüßen. Bisher konnten die Besatzungen der weggenommenen Handelsschiffe in Kriegsgefangenschaft gebracht werden.

## 10. Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege (XIII. der H. K.).

Dies ist ein sehr inhaltreiches Kapitel von 27 Artikeln, ungerechnet die Schlusartikel mit dem üblichen allgemeinen Inhalt. Es enthält sehr verschiedenartige Gegenstände, so daß uns kaum etwas anderes übrig bleibt, als die Artikel der Reihe nach hier wiederzugeben und uns auf kurze Bemerkungen zu beschränken.

Art. 1. Die Kriegführenden sind verpflichtet, die Hoheitsrechte der neutralen Mächte zu achten und sich in deren Gebiet und Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf seiten der Mächte, die sie dulden, eine Verletzung ihrer Neutralität darstellen würde.

Art. 2. Alle von Kriegsschiffen der Kriegführenden innerhalb der Küstengewässer einer neutralen Macht begangenen Feindseligkeiten, mit Einschluß der Wegnahme und der Ausübung des Durchsuchungsrechts, stellen eine Neutralitätsverletzung dar und sind unbedingt untersagt.

Art. 3. Ist ein Schiff innerhalb der Küstengewässer einer neutralen Macht weggenommen worden, so hat diese Macht, sofern sich die Prise noch in ihrem Hoheitsbereiche befindet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft herbeizuführen und die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten.

Befindet sich die Prise außerhalb des Hoheitsbereichs der neutralen Macht, so hat auf Verlangen dieser Macht die nehmende Regierung die Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft freizugeben.

Art. 4. Von einem Kriegführenden darf auf neutralem Gebiet oder auf einem Schiffe in neutralen Gewässern kein Prisengericht gebildet werden.

Art. 5. Den Kriegführenden ist es untersagt, neutrale Häfen oder Gewässer zu einem Stützpunkte für Seekriegsunternehmungen gegen ihre Gegner zu machen, insbesondere dort funkentelegraphische Stationen oder sonst irgend eine Anlage einzurichten, die bestimmt ist, einen Verkehr mit den kriegführenden Land- oder Seestreitkräften zu vermitteln.

Wenn eine neutrale Macht dergleichen doch duldet, wie China angeblich zugunsten der Russen, so setzt sie sich der Selbsthilfe des geschädigten Teils aus. Eine ausdrückliche Sanktionierung der letzteren hat die Konferenz nicht ausgesprochen. Man würde dadurch auch in die Defnirung zu vieler ähnlicher Fälle geraten.

Art. 6. Die von einer neutralen Macht an eine kriegführende Macht aus irgendwelchem Grunde unmittelbar oder mittelbar bewirkte Abgabe von Kriegsschiffen, Munition oder sonstigem Kriegsmaterial ist untersagt.

Das entspricht wohl nur der bisherigen Auffassung. Italien konnte vor Ausbruch des ostasiatischen Krieges seine beiden neuen Kreuzer an Japan verkaufen. Viel ist geredet worden über die beiden von Brasilien in England bestellten Dreadnoughts; ob sie insgeheim einen anderen Besteller hätten? ob England sie im Falle eines Krieges mit einer anderen Macht gegen Entschädigung in Beschlag nehmen könne? Letzteres ist vor der Kriegserklärung ganz zweifellos. Auch nach der letzteren eben so zweifellos, wenn die Schiffe noch nicht abgeliefert sind. Nach der Ablieferung und gar nach erfolgter Besetzung durch brasilianische Mannschaften wäre die Beschlagnahme die Vergewaltigung einer neutralen Macht, welch letztere solches nicht hindern könnte, ein Akt, der das Völkerrecht genau so verletzte wie die Kriegführung auf neutralem Gebiet.

Art. 7. Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, die für Rechnung des einen oder des anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, von Munition sowie überhaupt von allem, was einem Heere oder einer Flotte von Nutzen sein kann, zu verhindern.

Alter Rechtsgrundsatz ist, daß die Lieferung von Waffen an einen Kriegführenden nicht an sich strafbar ist, daß der Liefernde sein Eigentum jedoch der Gefahr der Wegnahme aussetzt.

Art. 8. Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um in ihrem Hoheitsbereiche die Ausrüstung oder Bewaffnung jedes Schiffes zu verhindern, bei dem sie triftige Gründe für die Annahme hat, daß es zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen gegen eine Macht, mit der sie in Frieden lebt, bestimmt ist. Sie ist ferner verpflichtet, dieselbe Überwachung auszuüben, um zu verhindern, daß aus ihrem Hoheitsbereich irgend ein zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen bestimmtes Schiff ausläuft, das innerhalb ihres Hoheitsbereichs ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauche hergerichtet worden ist.

Damit wird die Rechtsanschauung bestätigt, auf Grund deren England im Alabama-Fall 1872 zu 15 Millionen Dollars Entschädigung an die Vereinigten Staaten verurteilt wurde. England wäre also verpflichtet, die Auslieferung der auf seinen Werften gebauten Dreadnoughts an Brasilien zu verhindern, sobald Brasilien in einen Kriegszustand eingetreten.

Art. 9. Eine neutrale Macht muß die Bedingungen, Beschränkungen oder Verbote, die sie für die Zulassung von Kriegsschiffen oder Prisen der Kriegführenden in ihre Häfen, Reeden oder Küstengewässer aufgestellt hat, auf beide Kriegführende gleichmäÙig anwenden

Doch kann eine neutrale Macht den Zutritt zu ihren Häfen und ihren Reeden einem Kriegsschiffe untersagen, das sich den von ihr ergangenen Aufforderungen und Anweisungen nicht gefügt oder die Neutralität verletzt hat.

Art. 10. Die Neutralität einer Macht wird durch die bloÙe Durchfuhr der Kriegsschiffe und Prisen der Kriegführenden durch ihre Küstengewässer nicht beeinträchtigt.

Die bloÙe Durchfuhr durch Küstengewässer ist noch kein feindseliger Akt, den eine neutrale Macht nicht dulden dürfte. Nach Art. 13 kann diese sogar den Aufenthalt von Kriegsschiffen einer kriegführenden Macht in ihren neutralen Häfen eine gewisse Zeit dulden. Die Durchfuhr von Kriegsschiffen durch die Dardanellen und den Bosphorus, welche Gewässer als weniger denn das Doppelte von drei Seemeilen an Breite messend unzweifelhaft

in türkischer Hoheit sind, ist durch die bekannten Verträge in Friedenszeiten verboten. Von Kriegszeiten sprechen die Verträge nicht. Die Türkei kann in den letzteren Kriegsschiffe durchlassen, aber zweifellos würde der dadurch geschädigte Teil das nach der Besonderheit des Falles als einen Neutralitätsbruch ansehen.

Art. 11. Eine neutrale Macht darf zulassen, daß die Kriegsschiffe der Kriegführenden sich ihrer bestellten Lotsen bedienen.

Art. 12. Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, ist es den Kriegsschiffen der Kriegführenden, abgesehen von den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen, untersagt, sich innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer einer solchen Macht länger als vierundzwanzig Stunden aufzuhalten.

Die Gesetzgebung ist verschieden. Frankreich gestattet längeren Aufenthalt und gewährte 1904 den Russen einen solchen. England erlaubt nur 24 Stunden; auch Deutschland stellte einem in Kiautschou einlaufenden russischen Kriegsschiff die Alternative: Abfahrt innerhalb 24 Stunden oder Entwaffnung. Die Russen zogen die Entwaffnung vor. Der Neutrale muß die beiden Parteien gleichmäßig behandeln.

Art. 13. Erfährt eine Macht, die vom Beginne der Feindseligkeiten benachrichtigt ist, daß sich innerhalb ihrer Häfen, Reeden oder Küstengewässer ein Kriegsschiff eines Kriegführenden aufhält, so hat sie das Schiff aufzufordern, binnen vierundzwanzig Stunden oder in der durch das Ortsgesetz vorgeschriebenen Frist auszulaufen.

Art. 13 steht mit Art. 12 offenbar in Widerspruch, insofern Art. 12 noch einen längeren Aufenthalt zuläßt, falls die Gesetzgebung der neutralen Macht anderweitige besondere Bestimmungen enthält. Deutschland hat einen Vorbehalt gemacht und betont, daß die 24-Stundenregel der bisherigen Übung des Kontinents nicht entspreche.

Art. 14. Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen ihren Aufenthalt in einem neutralen Hafen über die gesetzliche Dauer hinaus nur aus Anlaß von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See verlängern. Sie müssen auslaufen, sobald die Ursache der Verzögerung fortgefallen ist.

Die Regeln über die Beschränkung des Aufenthalts innerhalb neutraler Häfen, Reeden und Gewässer gelten nicht für Kriegsschiffe, die ausschließlich religiösen, wissenschaftlichen oder menschenfreundlichen Aufgaben dienen.



Art. 15. Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, dürfen sich höchstens drei Kriegsschiffe eines Kriegführenden zu gleicher Zeit innerhalb eines ihrer Häfen oder einer ihrer Reeden befinden.

Art. 16. Befinden sich innerhalb eines neutralen Hafens oder einer neutralen Reede gleichzeitig Kriegsschiffe beider Kriegführenden, so müssen zwischen dem Auslaufen von Schiffen des einen und des anderen Kriegführenden mindestens vierundzwanzig Stunden verfließen sein.

Die Reihenfolge des Auslaufens bestimmt sich nach der Reihenfolge der Ankunft, es sei denn, daß sich das zuerst angekommene Schiff in einer Lage befindet, wo die Verlängerung der gesetzlichen Aufenthaltsdauer zugelassen ist.

Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen einen neutralen Hafen oder eine neutrale Reede nicht früher als vierundzwanzig Stunden nach dem Auslaufen eines die Flagge ihres Gegners führenden Kauffahrteischiffs verlassen.

Art. 17. Innerhalb neutraler Häfen und Reeden dürfen die Kriegsschiffe von Kriegführenden ihre Schäden nur in dem für die Sicherheit ihrer Schifffahrt unerläßlichen Maße ausbessern, nicht aber in irgendwelcher Weise ihre militärische Kraft erhöhen. Die neutrale Behörde hat die Art der vorzunehmenden Ausbesserungen festzustellen, die so schnell wie möglich auszuführen sind.

Art. 18. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen die neutralen Häfen, Reeden und Küstengewässer nicht benutzen, um ihre militärischen Vorräte oder ihre Armierung zu erneuern oder zu verstärken, sowie um ihre Besatzung zu ergänzen.

Art. 19. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen innerhalb neutraler Häfen und Reeden nur soviel Lebensmittel einnehmen, um ihren Vorrat auf den regelmäßigen Friedensbestand zu ergänzen.

Ebenso dürfen diese Schiffe nur so viel Feuerungsmaterial einnehmen, um den nächsten Hafen ihres Heimatlandes zu erreichen. Sie können übrigens das zur vollständigen Füllung ihrer eigentlichen Kohlenbunker erforderliche Feuerungsmaterial einnehmen, wenn sie sich in neutralen Ländern befinden, die diese Art der Bemessung des zu liefernden Feuerungsmaterials angenommen haben.

Wenn die Schiffe nach den Gesetzen der neutralen Macht erst vierundzwanzig Stunden nach ihrer Ankunft Kohlen erhalten, so verlängert sich für sie die gesetzliche Aufenthaltsdauer um vierundzwanzig Stunden.

Art. 20. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden, die in dem Hafen einer neutralen Macht Feuerungsmaterial eingenommen haben, dürfen ihren Vorrat in einem Hafen derselben Macht erst nach drei Monaten erneuern.

Art. 21. Eine Prise darf nur wegen Seeuntüchtigkeit, wegen ungünstiger See sowie wegen Mangels an Feuerungsmaterial oder an Vorräten in einen neutralen Hafen gebracht werden.

Sie muß wieder auslaufen, sobald die Ursache, die das Einlaufen rechtfertigte, weggefallen ist. Tut sie dies nicht, so muß ihr die neutrale Macht eine Aufforderung zum sofortigen Auslaufen zukommen lassen; sollte sie dieser nicht nachkommen, so muß die neutrale Macht die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft herbeizuführen, sowie um die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten.

Art. 22. Die neutrale Macht muß ebenso die Befreiung solcher Prisen herbeiführen, die bei ihr eingebracht worden sind, ohne daß die im Art. 21 vorgesehenen Voraussetzungen vorliegen.

Art. 23. Eine neutrale Macht kann Prisen, sei es mit, sei es ohne Begleitung, den Zutritt zu ihren Häfen und Reeden gestatten, wenn sie dorthin gebracht werden, um bis zur Entscheidung des Prisengerichts in Verwahrung gehalten zu werden. Sie kann die Prise in einen anderen ihrer Häfen führen lassen.

Wenn die Prise von einem Kriegsschiffe begleitet wird, so sind die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegten Offiziere und Mannschaften befugt, sich auf das begleitende Schiff zu begeben.

Führt die Prise allein, so ist die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung in Freiheit zu lassen.

Art. 24. Wenn Kriegsschiffe von Kriegführenden einen Hafen, wo sie zu bleiben nicht berechtigt sind, trotz der Aufforderung der neutralen Behörde nicht verlassen, so hat die neutrale Macht das Recht, die ihr erforderlich scheinenden Maßnahmen zu treffen, um ein solches Schiff unfähig zu machen, während der Dauer des Krieges in See zu gehen; der Befehlshaber des Schiffes soll die Ausführung dieser Maßnahmen erleichtern.

Werden Kriegsschiffe von Kriegführenden durch eine neutrale Macht festgehalten, so werden die Offiziere und die Mannschaft gleichfalls festgehalten.

Die so festgehaltenen Offiziere und Mannschaften können auf dem Schiffe gelassen oder auf einem anderen Schiffe oder an Land untergebracht werden; sie können beschränkenden Maßregeln, deren Auferlegung nötig erscheint, unterworfen werden. Doch sind auf dem Schiffe immer die zu seiner Instandhaltung notwendigen Leute zu belassen.

Die Offiziere können freigelassen werden, wenn sie sich durch Ehrenwort verpflichten, das neutrale Gebiet nicht ohne Erlaubnis zu verlassen.

Art. 25. Eine neutrale Macht ist verpflichtet, nach Maßgabe der ihr zur Verfügung stehenden Mittel die erforderliche Aufsicht aus-

zuüben, um innerhalb ihrer Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung der vorstehenden Bestimmungen zu verhindern.

Art. 26. Die Ausübung der in diesem Abkommen festgestellten Rechte durch eine neutrale Macht darf niemals von dem einen oder dem anderen Kriegführenden, der die in Betracht kommenden Artikel angenommen hat, als unfreundliche Handlung angesehen werden.

Art. 27. Die Vertragsmächte werden einander zu gegebener Zeit alle Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen über die Behandlung der Kriegsschiffe von Kriegführenden in ihren Häfen und ihren Gewässern mitteilen, und zwar mittels einer an die Regierung der Niederlande gerichteten Benachrichtigung, die von dieser unverzüglich allen anderen Vertragsmächten übermittelt wird.

Durch dieses Kapitel ist ein ganzer Komplex streitiger Fragen geklärt, die während des ostasiatischen Krieges viel Gezänk und beiderseitige Beschuldigungen herbeiführten. Wäre es auch zu sanguinisch, fortan deren völligen Wegfall zu erwarten, so darf man doch annehmen, daß die Beteiligten selbst schon die festere Umgrenzung ihrer Rechte und Pflichten als einen Gewinn ansehen werden.

Das Abkommen gilt auf unbestimmte Zeit und ist kündbar.

Dieses Kapitel ist das letzte auf seerechtlichem Gebiet, das die Haager Konferenz erledigt hat. Wir haben nun noch sieben meist sehr kurze Kapitel der Londoner Konferenz zu betrachten.

## 11. Neutralitätswidrige Unterstützung (III. der L. K.)

Die Beförderung von Personen, die an einem Kriege einen tätigen Anteil nehmen wollen, zu Kriegszeiten durch neutrale Schiffe, ist eine streitige Sache. Mit einem radikalen Verbot kann gar nicht vorgegangen werden, schon weil solche Personen als harmlose Reisende, unbewaffnet und in Zivilkleidung auftreten können, so daß auch der sorgsamste Kapitän nicht erkennen kann, wen er vor sich hat. Die L. K. hat eine gemäßigtere Entscheidung getroffen, indem sie den Nachteil der Behandlung als Konterbande-Schiff einem Schiff nur für den Fall der drastisch erkennbaren Böswilligkeit auferlegt, nämlich (nach Art. 45):

1. Falls es die Reise eigens zum Zweck der Beförderung einzelner in die feindliche Streitmacht eingereichter Personen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes ausführt;

2. falls es mit Wissen des Eigentümers, des Charterers oder des Kapitäns eine geschlossene feindliche Truppenabteilung oder eine oder mehrere Personen, die während der Fahrt die Operationen des Feindes unmittelbar unterstützten, an Bord hat.

In solchen Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörigen Waren gleichfalls der Wegnahme. Zu gunsten des Schiffes werden dieselben Ausnahmen gemacht, wie in dem Konterbande-Kapitel, wenn es den Ausbruch der Feindseligkeiten noch nicht hat kennen, oder die beförderten Personen noch nicht hat ausschiffen können.

Art. 46. Ein neutrales Schiff wird eingezogen und unterliegt überhaupt der Behandlung, die es als feindliches Kauffahrteischiff erfahren würde,

1. falls es sich unmittelbar an den Feindseligkeiten beteiligt; 2. falls es sich unter dem Befehl oder unter der Aufsicht eines von der feindlichen Regierung an Bord gesetzten Agenten befindet; 3. falls es von der feindlichen Regierung gechartert ist; 4. falls es derzeit ausschließlich zur Beförderung feindlicher Truppen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes bestimmt ist. — In den in diesem Artikel bezeichneten Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörigen Waren gleichfalls der Einziehung.

Der Absatz 3 des Art. 46 regelt für die Zukunft das Recht in Fällen wie dem des deutschen Dampfers „Thea“ im ostasiatischen Kriege. Ein russischer Kreuzer hatte ihn im Stillen Ozean angetroffen und zwar beladen mit Fischöl und Fischdünger, bestimmt für Japan. Er erklärte ihn für gute Prise, weil das Schiff an die japanische Regierung verchartert gewesen sei und deshalb das Recht der Küstenfahrt gehabt habe. Ob auch der Grund geltend gemacht ist, daß die genannten Waren Kriegskonterbande seien, mag zweifelhaft sein, da nur Zeitungsberichte vorliegen. Er nahm die Mannschaft an Bord und zerstörte den Dampfer, ohne ihn vor ein Prisengericht gebracht zu haben. Die Mannschaft wurde nach Wladiwostock gebracht und mit der Eisenbahn nach Deutschland befördert. Die deutsche Regierung erhob Protest und erreichte in Petersburg die Entschädigung der deutschen Reederei für den vernichteten Dampfer. Später soll aber doch das Oberprisengericht in Petersburg die Wegnahme des Dampfers (oder nach der nicht ganz klaren Zeitungsmeldung: nur der Ladung?) ausgesprochen haben, weil die „Thea“ von der japanischen Regierung gechartert gewesen sei. — So viel ist aber

klar, daß nach dem Art. 46 der L. K. die Wegnahme des Schiffes samt der Ladung zulässig gewesen wäre, weil die „Thea“ an die japanische Regierung verchartert war. Jedenfalls dürfen Neutrale ihre Schiffe nicht mehr an Kriegführende verchartern. — Von der Zerstörung neutraler Prisen handelt das folgende Kapitel.

Art. 47. Jede in die feindliche Streitmacht eingereichte Person, die an Bord eines neutralen Kriegsschiffes betroffen wird, kann zum Kriegsgefangenen gemacht werden, auch wenn dieses Schiff der Beschlagnahme nicht unterliegt.

Nicht einmal gestreift hat die L. K. die Frage der Kohlenversorgung von Kriegsschiffen, die auf einer Kriegsfahrt befindlich sind, durch neutrale Handelsschiffe in neutralen Gewässern. Als 1904 die große russische Flotte auszog, um Japans Seemacht zu vernichten, war ein ganzes System von Kohlenversorgung durchgeführt. Zuerst nahm sie Vorräte in dem spanischen Hafen Coruña und in Tanger ein. Von dort segelte ein Teil um das Kap der Guten Hoffnung, ein anderer durch den Suezkanal nach einer Bucht am Nordgestade von Madagaskar, also einem französischen Gewässer. Hier lag die ganze Flotte Monate lang, um sich militärisch vorzubereiten. Sie wurde mit allem Notwendigen versorgt, namentlich auch mit Kohlen; die letzteren lieferten zur Hauptsache deutsche Schiffe, später auch englische. Die Kohlen wurden in Cardiff gekauft. Noch einmal geschah ein gleiches, als die russische Flotte an der Küste von Französisch-Hinterindien angekommen war und der Zusammenstoß bevorstand. Aus Japan kamen wohl Proteste gegen eine solche „neutralitätswidrige Unterstützung“, aber nach der für Japan so glücklich verlaufenen Schlacht in der Korea-Straße ist von ihnen öffentlich nichts mehr verlautet. In Deutschland waren die Meinungen geteilt; man erinnerte daran, daß Deutschland 1870 gegen die Versorgung französischer Kriegsschiffe bei Helgoland durch englische Handelsschiffe erfolgreich protestiert hatte. England hatte von Anfang an keine Einwendungen erhoben gegen die Verladung englischer Kohle für die russische Flotte; man wisse ja noch gar nicht einmal, für welchen Zweck die Kohlen dienen sollten. Englische Schiffe beteiligten sich anfangs gar nicht, nachher taten sie es auch, als gegen die sehr gewinnbringende Tätigkeit der Deutschen nichts ernstliches unternommen wurde.

Blieb die Sache damals unausgetragen, so kann man jetzt nur sagen, daß der Vorgang von 1904 den Rang eines maßgebenden Präzedenzfalles erlangt hat. Denn wenn die Seerechtskonferenz ein Kapitel über neutralitätswidrige Unterstützung vereinbart und den ganzen so bemerkenswerten Vorgang mit Stillschweigen übergeht, so bedeutet das, daß sie keine Einwendungen zu erheben hat. Einen Aufenthalt von Kriegsschiffen einer kriegführenden Macht länger als 24 Stunden, nachdem sie von ihm erfahren hat, darf eine neutrale Macht allerdings in ihren Gewässern nicht mehr dulden (Art. 13 des Abkommens der H. K. über Rechte und Pflichten der Neutralen). Und doch sagt in offenbarem Widerspruch damit der Art. 12 desselben Abkommens: „Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält“, dürfen Kriegsschiffe sich in den neutralen Häfen nur 24 Stunden aufhalten. Die französische Gesetzgebung erlaubte längeren Aufenthalt, die englische nicht. Damit suchte man das Verweilen der russischen Flotte in französischem Bereich zu rechtfertigen; und ähnlich kann man wieder argumentieren.

## 12. Zerstörung neutraler Prisen (IV. der L. K.)

Diese Frage hat während des ostasiatischen Krieges viel Staub aufgewirbelt, da namentlich die Russen eine Anzahl neutraler Schiffe zerstört hatten, ohne sie vorher vor ein Prisengericht zu stellen. Die Forderung, daß die Verhandlung vor einem Prisengericht (bisher also einem nationalen) voraufgehen müsse, ist alt und ziemlich allgemein vertreten, aber doch nicht als ganz unbedingt angesehen. Unter gewissen Umständen sind Prisen auch wohl ohne weiteres auf offener See vernichtet worden. Manche deutsche Stimmen legten den Schwerpunkt darauf, daß es vom Standpunkt Englands erklärlich sei, wenn das vorherige Verdikt eines Prisengerichts als unerläßlich bezeichnet werde, denn England habe auf der ganzen Erde so viele Häfen und beherrsche außerdem die See; ihm mache es keine Schwierigkeiten, die genommenen Schiffe irgendwo unterzubringen. Die meisten anderen Staaten ständen naturgemäß ganz anders dazu und müßten daran festhalten, daß Prisen im Notfall auch ohne gerichtlichen Spruch zerstört werden könnten.

Die Londoner Konferenz hat sich auf den letzteren Standpunkt gestellt.

Art. 1 des Abkommens der Haager Konferenz über den internationalen Prisenhof bestimmt, daß „die Rechtmäßigkeit der Wegnahme eines Kauffahrteischiffes oder seiner Ladung, wenn es sich um neutrales oder feindliches Eigentum handelt, vor einer Prisengerichtbarkeit . . . darzutun“ ist, und zwar in erster Instanz einer nationalen. Also die Rechtmäßigkeit der Wegnahme ist stets vor einem Prisengericht zu erweisen und von dem nationalen Prisengericht kann an das internationale appelliert werden, auch bei feindlichem Eigentum, sofern hierfür besondere Gründe vorliegen (z. B. Unkenntnis des ausgebrochenen Krieges). Und selbstverständlich bei neutralem. Aber die Stipulation der Haager Konferenz sagt nicht, daß die Prise vor einer Zerstörung vor die Prisengerichtbarkeit gebracht werden müsse. Dies ist aber eine sehr wesentliche Sache, schon weil vor der Zerstörung die Mannschaft des genommenen Schiffes noch zur Zeugnisablage beisammen zu sein pflegt, nachher nicht.

Das Kapitel IV der L. K. bringt nun die Regelung der Zerstörung neutraler Prisen und bezieht sich daher nicht auf weggenommenes feindliches Eigentum. Es sagt nichts darüber, daß die Wegnahme feindlichen Eigentums vor dessen Zerstörung einem Prisengericht vorgelegt werden muß; demnach kann diese nach Ermessen des Nehmenden erfolgen, nur ist er genötigt, überhaupt ein Prisengericht eintreten zu lassen.

Art. 48 bestätigt noch einmal bezüglich des neutralen Schiffes die Notwendigkeit des prisengerichtlichen Spruches:

„Ein beschlagnahmtes neutrales Schiff darf von der nehmenden Kriegsmacht nicht zerstört, sondern muß in einen Hafen gebracht werden, wo gehörig über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme entschieden werden kann.“

Art. 49. Ausnahmsweise (ein sehr undeutlicher Ausdruck) darf ein von einem Schiffe des Kriegführenden beschlagnahmtes neutrales Schiff, das der Einziehung unterliegen würde, zerstört werden, wenn die Befolgung des Art. 48 das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen ist, beeinträchtigen könnte.

Der „Thea“-Fall wird hierdurch im folgenden berührt: Japanische Schiffe waren nicht in der Nähe; Gefahr für den nehmenden Kreuzer wäre mit der Einbringung nach Wladiwostock

nicht vorhanden gewesen. Aber was heißt: „Der Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen, hätte beeinträchtigt werden können?“ Will man schon die Störung des feindlichen Handels, die Ausübung des Seebeuterechts gegen feindliche Handelsschiffe als „Operation“ ansehen, die durch die Notwendigkeit, die feindliche Prise nach Wladiwostock einzubringen, „beeinträchtigt worden wäre?“ Wenn das zulässig sein soll, so wird jeder Nehmende hinreichende Gründe finden, um auch die neutrale Prise vor der Einbringung in einen Prisengerichtshafen zu zerstören. Es ist zu fürchten, daß der Wortlaut des Art. 49 die Zerstörung vor dem prisengerichtlichen Urteil nicht einschränkt sondern noch gar verallgemeinert.

Art. 50. Vor der Zerstörung müssen die an Bord befindlichen Personen in Sicherheit gebracht, auch sämtliche Schiffspapiere und sonstige Beweisstücke, die nach Ansicht der Beteiligten für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme von Wert sind, auf das Kriegsschiff herüber genommen werden.

Im „Thea“-Fall ist das geschehen, soweit man von Sicherheit harmloser Privatpersonen an Bord eines auf kriegerischer Fahrt befindlichen Schiffes sprechen kann. Auch sind die Personen baldigst in Wladiwostock an Land gebracht, wohin übrigens auch die „Thea“ hätte laufen können, da sie noch 120 Tonnen Kohlen an Bord hatte.

Art. 51. Die nehmende Kriegsmacht, die ein neutrales Schiff zerstört hat, muß vor jeder Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme den tatsächlichen Nachweis führen, daß sie nur ausnahmsweise angesichts einer Notwendigkeit der im Art. 49 bezeichneten Art gehandelt hat. Führt sie diesen Nachweis nicht, so ist sie gegenüber den Beteiligten zum Schadensersatz verpflichtet, ohne daß es einer Untersuchung darüber bedarf, ob die Wegnahme rechtmäßig war oder nicht.

Das ist wieder eine Einschränkung des im Art. 49 verliehenen Rechtes jedoch abermals mit dem unbestimmten Ausdruck „ausnahmsweise angesichts einer Notwendigkeit.“ Wenn es noch bei den Rücksichten auf die eigene Sicherheit geblieben wäre! Aber „den Erfolg der Operationen beeinträchtigen?“

Art. 52. Wird die Wegnahme eines neutralen Schiffes, dessen Zerstörung gerechtfertigt worden ist, später für nichtig erklärt, so muß die nehmende Kriegsmacht den Beteiligten an Stelle der von ihnen zu beanspruchenden Rückgabe Schadensersatz leisten.



Art. 53. Sind neutrale Waren, die der Einziehung nicht unterlagen, mit dem Schiffe zerstört worden, so hat der Eigentümer dieser Waren Anspruch auf Schadenersatz.

Das sollte füglich auch ausdrücklich stipuliert sein für neutrale Waren, die etwa durch Wegnahme und Zerstörung eines feindlichen Handelsschiffes zugrunde gehen. Eigentlich liegt die Entschädigungsverpflichtung sowohl für neutrales wie für feindliches Eigentum, falls ohne zureichenden Grund weggenommen, schon in der Vereinbarung der Pariser Konferenz von 1856: „neutrales Eigentum unter feindlicher Flagge ist frei“, und „feindliches Eigentum unter neutraler Flagge ist frei“, in beiden Fällen Kriegskonterbande und Blockadebruch ausgenommen. Nur ist dieser Anspruch des Geschädigten damals nicht so bestimmt formuliert worden. Hinsichtlich des neutralen Eigentums stellt der Art. 53 ihn jetzt völlig klar; er ist vor dem internationalen Prisenhof vertretbar. Hinsichtlich des feindlichen Eigentums mangelt es an Deutlichkeit.

Art. 54. Das nehmende Kriegsschiff kann die Übergabe einziehbarer Waren, die an Bord eines der Einziehung selbst nicht unterliegenden Schiffes gefunden werden, verlangen oder zu ihrer Zerstörung schreiten, wenn solche Umstände vorliegen, die nach Art. 49 die Zerstörung eines der Einziehung unterliegenden Schiffes rechtfertigen würden.

Der Rest des Artikels ordnet die Formalitäten und stellt fest, das nach ihrer Erledigung dem Kapitän die Weiterfahrt gestattet werden muß.

Da nach Art. 51 die nehmende Kriegsmacht, wenn sie den Nachweis einer Notwendigkeit sofortiger Zerstörung des Schiffes nicht liefern kann, auch bei im übrigen berechtigter Wegnahme Schadenersatz leisten muß, so ist dies auch für Waren am Schluß des Art. 54 noch ausdrücklich festgelegt.

### 13. Flaggenwechsel (V. der L. K.).

Ein Kapitel, das von jeher bei drohendem Ausbruch eines Krieges die Reeder lebhaft interessierte. Durch Flucht unter die neutrale Flagge suchen sie der Gefahr der Wegnahme vorzubeugen und die Schiffe ruhig in der Fahrt zu halten. 1864 gingen deutsche Schiffe auf Grund von fingierten oder wirklichen Verkäufen viel unter die Flagge Rußlands, das damals sehr kulante

Rechtsformen dafür hatte. Damals war die kleine dänische Kriegsflotte noch imstande, dem Namen nach die Weser- und Elbmündung zu blockieren. Seitdem sind überall die Bedingungen verschärft worden. Nunmehr kommt auch das Seekriegsrecht und stellt Normen auf, die weit rigorosere sind, aber wenigstens den Vorzug größerer Klarheit haben. Bisher mangelte es hieran gänzlich. Perels widmet der Frage des Flaggenwechsels in Kriegszeiten keine nähere Darstellung. Er führt nur die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen an, die das deutsche Flaggenrecht regeln (§ 8) und die „Papiere, betreffend die Nationalität und Identität des Schiffes“. Er erachtet die gewöhnlichen Schiffspapiere (Seepatent, Seebrief, Seepost, Flaggenzeugnis, Flaggenattest, Flaggenschein u. dergl. für ausreichend zum Nachweis der Identität und spricht gar nicht von der Frage, wie es mit Schiffen gehalten werden soll, die erst am Vorabend eines Krieges unter eine neutrale Flagge flüchten. Da setzt die L. K. mit ganz neuen Bestimmungen ein, und zwar wesentlich zugunsten des stärkeren Kriegführenden. Die neue Flagge braucht nur anerkannt zu werden, wenn nach dem Eigentumsübergang noch eine gewisse Frist bis zum Ausbruch des Krieges verstrichen ist, überhaupt wenn dem neutralen Eigentümer nicht nachgewiesen werden kann, daß er das früher unter feindlicher Flagge fahrende Schiff nicht bona fide erworben hat. Das gilt nicht nur vom Handelsschiff, sondern auch vom Kriegsschiff: eine schwächere Macht könnte sonst ihre Kriegsflotte durch Scheinverkauf oder auch wirklichen Verkauf an eine neutrale Macht in Sicherheit bringen. Das Flaggenwechselkapitel spricht nur von „Schiffen“.

Art. 55. Der vor Beginn herbeigeführte Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist gültig, falls nicht bewiesen wird (die Beweislast liegt dem Nehmenden ob!), daß dieser Übergang herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen. Indes spricht die Vermutung für die Nichtigkeit, sofern sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet und das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren hat; der Gegenbeweis ist zulässig. (Hier liegt also dem Geschädigten die Beweislast ob!)

Eine unwiderlegliche (!) Vermutung spricht für die Gültigkeit eines Überganges, der mehr als dreißig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführt ist, wenn er unbedingt und vollständig ist, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entspricht und zur Folge hat, daß

die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung nicht in denselben Händen wie vor dem Übergange bleiben. Hat jedoch das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als sechzig Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren und befindet sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord, so kann die Beschlagnahme des Schiffes nicht zum Schadensersatz Anlaß geben.

Sehr viel Kasuistik und doch keine vollständige Klarheit. Der Grundgedanke ist natürlich, daß nur eine gutgläubige Eigentumsübertragung die Sicherheit gegen Wegnahme verleihen soll. Daher das Verlangen, daß die Übertragungsurkunde an Bord sein soll. Man will damit verhindern, daß etwa bloß der Reeder mit einem Geschäftsfreunde im neutralen Lande einen Scheinkontrakt abschließt, der nur im Fall der Wegnahme plötzlich ans Licht gebracht würde, um das Eigentum als neutral zu reklamieren. Aber wunderlich ist, daß im zweiten Absatz des Art. 55 erst die Übertragung als gültig vorausgesetzt wird, wenn sie mehr als 30 Tage vor Ausbruch des Krieges geschehen und hernach wieder als ungültig, wenn sie vor weniger als 60 Tagen geschehen. Die einsetzenden Bedingungen können zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben. Glücklicherweise bleibt der internationale Prisenhof.

Art. 56. Der nach Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Übergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist nichtig, falls nicht bewiesen wird, daß dieser Übergang nicht herbeigeführt ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen.

Jedoch spricht eine unwiderlegliche Vermutung für die Nichtigkeit: 1. wenn der Übergang herbeigeführt ist während sich das Schiff auf der Reise oder in einem blockierten Hafen befand; 2. wenn ein Rückkaufs- oder Rückfallsrecht vorbehalten ist; 3. wenn die Bedingungen nicht erfüllt sind, von denen das Flaggenrecht nach der Gesetzgebung der geführten Flagge abhängt.

Schlingen genug!

#### 14. Feindliche Eigenschaft (VI. der L. K.).

Art. 57. Vorbehaltlich der Bestimmungen über den Flaggenwechsel wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist. Der Fall, wo ein neutrales Schiff eine ihm in Friedenszeiten nicht gestattete Schifffahrt betreibt, bleibt außer Betracht und wird durch diese Regel in keiner Weise berührt.

Art. 58. Die neutrale oder feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird durch die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers bestimmt.

Hierzu bemerkt die Regierungsdenkschrift an den Deutschen Reichstag, daß die Frage offen geblieben ist, ob für die feindliche oder neutrale Eigenschaft des Eigentümers der an Bord feindlicher Kauffahrteischiffe befindlichen Ware die Staatsangehörigkeit oder der Wohnsitz des Eigentümers maßgebend ist.

Art. 59. Ist die neutrale Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Ware nicht nachgewiesen, so wird vermutet, daß die Ware feindlich ist.

Art. 60. Die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes verladene Ware bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsort bestehen, ungeachtet eines im Verlaufe der Beförderung nach Beginn der Feindseligkeiten eingetretenen Eigentumswechsels.

Übt jedoch vor der Wegnahme im Fall des Konkurses (also nur in diesem!) des derzeitigen feindlichen Eigentümers ein früherer neutraler Eigentümer ein gesetzliches Rückforderungsrecht in Ansehung der Ware aus, so nimmt diese die neutrale Eigenschaft wieder an.

Das Ganze ist eine zumeist willkommene, klare, verbindliche Erläuterung zu den Pariser Deklarationen von 1856.

### 15. Geleit (VII. der L. K.).

Der Inhalt erschöpft sich vollständig durch die Wiedergabe der beiden Artikel, aus denen er besteht.

Art. 61. Neutrale Schiffe unter dem Geleit ihrer Kriegsflagge sind von der Durchsuchung befreit. Der Kommandant des Geleitschiffes hat dem Kommandanten des Kriegsschiffes eines Kriegführenden auf sein Ersuchen über die Eigenschaft der Schiffe und über ihre Ladung jede Auskunft zu geben, zu deren Erlangung die Durchsuchung dienen würde.

Art. 62. Hat der Kommandant des Kriegsschiffes eines Kriegführenden Ursache anzunehmen, daß der Kommandant des Geleitschiffes getäuscht worden ist, so teilt er ihm seine Verdachtsgründe mit. In diesem Falle steht es allein dem Kommandanten des Geleitschiffes zu, eine Nachprüfung vorzunehmen. Er muß das Ergebnis der Nachprüfung in einem Protokoll feststellen, das in Abschrift dem Offizier des Kriegsschiffes zu übergeben ist. Rechtfertigen die so festgestellten Tatsachen nach Ansicht des Kommandanten des Geleitschiffes der Beschlagnahme eines oder mehrerer Schiffe, so muß diesen der Schutz des Geleits entzogen werden.

## 16. Widerstand gegen die Durchsuchung (VIII. der L. K.).

So lange das Seepolizeirecht nebst Einziehung von Privateigentum (unter den kriegsrechtlich gegebenen Umständen) zulässig ist, muß der Widerstand dagegen geahndet werden. Der Art. 63 setzt dies noch einmal ausdrücklich fest. Er bestimmt, daß das Schiff in allen Fällen der Wegnahme unterliegt; die Waren werden auch auf einem neutralen Schiff behandelt als wäre dieses feindlich; die dem Kapitän oder dem Reeder gehörigen Waren werden als feindliche angesehen.

## 17. Schadensersatz (XIX. der L. K.).

Art. 64. Wird die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren von der (nationalen oder internationalen) Prisengerichtsbarkeit nicht bestätigt oder wird sie ohne gerichtliches Verfahren aufgehoben, so haben die Beteiligten Anspruch auf Schadensersatz, es sei denn, daß ausreichende Gründe für die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren vorgelegen haben.

Daß der internationale Prisenhof notfalls die Höhe der Entschädigung festzusetzen hat, ist nicht ausdrücklich gesagt, aber wohl selbstverständlich.

## Schlussbestimmungen.

Die Bestimmungen der Londoner Konferenz sind im Gegensatz zu der aus lauter einzelnen Abkommen bestehenden Vereinbarungen der Haager Konferenz ein unteilbares Ganzes; die Einzelheiten sind daher auch nur als Kapitel bezeichnet (Art. 65).

Dagegen gelten die Bestimmungen nur für die Unterzeichner, also die acht Großmächte, Holland und Spanien, selbstverständlich nicht für andere Mächte. Man erhofft den Beitritt aller und hat ihn allen anderen offen gehalten. Jede kann durch eine Erklärung beitreten. In einem Kriege, dessen Teilnehmer sämtlich zu den Unterzeichnern gehören, verpflichten sie sich, die gegenseitige Beachtung der Vereinbarungen sicherzustellen, namentlich auch die Beachtung durch die Prisengerichte (Art. 66).

Im Art. 69 ist eine Kündigung vorgesehen. Doch gilt die ganze Vereinbarung zunächst für 12 Jahre und nach deren Ablauf von 6 zu 6 Jahren weiter. Eine Kündigung muß wenigstens

ein Jahr vor Ablauf eines solchen Termins durch Mitteilung an die britische Regierung geschehen.

Art. 71. Diese Erklärung, die das Datum des 26. Februar 1909 tragen wird, kann bis zum 30. Juni 1909 in London von den Bevollmächtigten der auf der Seekriegsrechtskonferenz vertretenen Mächte unterzeichnet werden.

Das letztere ist geschehen. Aber damit ist die Vereinbarung selbst noch nicht in Kraft getreten. Denn es gehört noch die Ratifikation durch die Regierungen dazu, wobei einige Regierungen verfassungsmäßig an die Zustimmung ihrer Volksvertretungen gebunden sind. Demgemäß bestimmt:

Art. 68. Diese Erklärung wird wirksam für die Mächte, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, 60 Tage nach dem Tage, an dem das Protokoll über diese Hinterlegung aufgenommen ist, und für die später ratifizierenden Mächte 60 Tage, nachdem die britische Regierung die Anzeige von ihrer Ratifikation erhalten hat.

Wie es damit steht, ist öffentlich noch nicht bekannt.

---

Vollkommenes wird in der Welt nicht geschaffen. Vollkommen ist auch das neue Seekriegsrecht, das aus den beiden Friedenskonferenzen hervorgegangen ist, nicht. Aber es ist ein Fortschritt, ein Gewinn zu verzeichnen, wie ihn wohl diejenigen nicht als so rasch erreichbar, auch nicht einmal erträumt hatten, die, wie der Verfasser dieser Zeilen, seit dem Burenkriege immer aufs neue internationale Konferenzen zur Kodifikation des Seekriegsrechts verlangt haben. An die Stelle von ein paar ganz dürftigen Vereinbarungen und einem Haufen in der völkerrechtlichen Literatur verstreuter Präzedenzfälle und mehr oder minder autoritativer, mehr oder minder widerspruchsvoller Aussprüche ist ein umfassendes corpus juris getreten, das mit Ausnahme weniger Punkte internationale Anerkennung gefunden hat. Allerdings fehlt ihm noch die staatsrechtlich bindende Kraft. Aber es ist zu hoffen, daß diese nicht ausbleibt. Denn die dissentierenden Mächte — mit Ausnahme Brasiliens zum internationalen Prisenhof — haben nicht endgültig abgelehnt, sondern sind nur mit ihrer Zustimmung im Verzuge. Wenn ihnen die Zusage nicht leicht wird, so wird ihnen doch auch die Ablehnung Schwierigkeiten machen, weil die Beschlüsse auch ihnen wertvolle Errungen-

schaften bringen. So gewinnt z. B. England Grosses durch das Kapitel über die Konterbande.

Und wenn den Vereinbarungen auch die feierliche Inkraftsetzung durch Staatsverträge vorenthalten bleiben sollte: ein Dokument der heutigen seekriegsrechtlichen Anschauungen, festgestellt, formuliert durch die ersten Sachverständigen der Hauptseestaaten, denen ihre Regierungen das Mandat dazu übertragen hatten, bleiben sie immer. Kein Gutachten, kein Präzedenzfall, keine Stellungnahme einer einzelnen Regierung kann sich an Autorität mit ihnen messen. Dem Seehandel und der Seeschifffahrt sind sie ein ähnlicher Segen wie das zur Zeit des deutschen Bundes geschaffene Deutsche Handelsgesetzbuch dem deutschen Handel war.

---