



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Emminghaus, A.: Nothwendige Reformen in Seekriegsrecht : (Schluß.)

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

nimmt die Zahl und Güte der Schweine zu. Die starke Geflügelzucht bildet den Gegenstand ansehnlichen Handels und Selbstverbrauchs.

Bei allen Mängeln im Einzelnen steht doch die Landwirthschaft des Elsaß in ihren meisten Zweigen erheblich über dem Durchschnitt von ganz Frankreich, so weit das Klima nicht unüberwindliche Schwierigkeiten für die Bemühungen der Menschen darbietet. (Fortsetzung folgt.)

## Nothwendige Reformen im Seekriegsrecht.

(Schluß.)

Frankreich würde um 100 Millionen Franken reicher aus diesem Kriege hervorgehen, wenn es das ihm diesseits am 18. Juli 1870 gegebene Beispiel befolgt hätte, ganz dessen zu geschweigen, daß die seinerseits beliebte Proclamation des Prisenrechtes auch seiner eigenen Rhederei die tiefsten Wunden geschlagen hat. Erklärte doch bei Beginn des Krieges die Handelskammer von Marseille in einer Eingabe an den Handelsminister unumwunden, die französische Rauffahrteiflotte habe keine Hoffnung, während des Krieges dem nationalen Handel irgend welche Dienste zu leisten; schon die Thatsache allein, daß Frankreich eine kriegführende Macht sei, habe seine Flagge in Mißcredit gebracht; die Verfrachter zögerten mehr und mehr, ihre Güter französischen Schiffen anzuvertrauen; französische Schiffe und Güter müßten gegen Kriegsgefahr versichert werden; englische Banken, im Besitze von Connossementen auf französische Waaren in französischen Schiffen verlangten Versicherung gegen Kriegsmolest. So wendet sich in der That der Stachel dieser barbarischen Maßregel gegen Den, der sie verhängte. So erweist sich diese letztere in der That eher als eine Erschwerung, wie als eine Hülfe der Kriegführung. Die französische Regierung wird seiner Zeit schwer zu bereuen haben, daß sie den am 9. Juli von Garnier-Pagès im corps législatif gestellten und mit so großem Beifall begrüßten Anträgen, daß sie den Rathschlägen Edouard Raboulaye's, Michel Chevaliers, der Handelskammern von Marseille, Havre, Fécamp, daß sie den Lehren des in Frankreich preisgekrönten völkerrechtlichen Werkes von G. Cauchy kein Gehör geschenkt hat. Aber je empfindlicher sie sich durch ihre eigene Verblendung strast, je augenscheinlicher es aller Welt wird, daß die Aufrechterhaltung des Prisenrechtes eine barbarische und zugleich für den, der sie führt, gefährliche Waffe ist, um so sicherer darf man hoffen,

es werde dieser Krieg der letzte sein, in welchem noch davon Gebrauch gemacht wurde. Das Ziel der Reformbestrebungen besteht in der Abschaffung der Caperei und des offiziellen Prisenrechtes, also in der allgemeinen Anerkennung der Unverletzlichkeit des Privateigenthumes zur See, also in der Erhebung des ersten Satzes der Pariser Declaration mit dem amerikanischen (Pierce-Marcy'schen) Amendement zu einem völkerrechtlichen Gesetz. Dieses Gesetz wird selbstverständlich nicht den Sinn haben, daß Privateigenthum zur See im Kriege genau so behandelt werden müsse, wie im Frieden. Wenn ein feindliches Handelsschiff Güter führt, deren das Kriegsschiff dringend zur Fortführung der kriegerischen Action bedarf, wenn es irgendwie der kriegerischen Action im Wege ist, wenn es zum Schaden des Gegners Kundschafterdienste versieht, dann wird der Kriegführende zur See das Recht der Requisition, das Recht der Disposition oder der Zerstörung feindlichen Privateigenthums so gut haben, wie der Kriegführende zu Lande in analogen Fällen. Und es wäre dringend zu wünschen, daß jene Ausnahmsbefugnisse gehörig umschränkt, etwa so wie es in der ersten Bremer Resolution geschehen ist, in die Formulirung des neuen Seerechtsatzes mit aufgenommen würden.

Dann hätte aber ohne Zweifel jener Satz gerade jetzt größere Aussicht auf allgemeine Zustimmung denn je. Die maßgebenden englischen Staatsmänner und Organe der öffentlichen Meinung waren ja schon 1856 dem Pierce-Marcy'schen Amendement geneigt und haben neuerdings unzweideutig kundgegeben, daß von einer Sinnesänderung bei ihnen nicht die Rede ist. In Nordamerika wird Buchanan's Weigerung noch heute als ein entschiedener faux-pas angesehen; Frankreich zwar in allen Stücken unberechenbar, wird doch dem Drange der Ereignisse nachgeben müssen, und vom deutschen Reiche wird die Initiative zu der großen Reform so gewiß ausgehen, als hier die maßgebenden Gewalten schon längst erkannt haben, daß der Verzicht auf jedes Prisenrecht, selbst beim Mangel der Gegenseitigkeit, kein Opfer involvirt.

Wird Satz 1. der Pariser Declaration so modificirt, wie es den jetzt herrschenden Anschauungen entspricht, so sind Satz 2. und 3. überflüssig. Denn wenn mit der Privat-Caperei das Prisenrecht der Kriegsschiffe beseitigt ist, steht dem Seeverkehr, soweit er der Kriegführung nicht hinderlich ist, kein Hinderniß mehr im Wege, einerlei ob er sich der feindlichen oder der neutralen Flagge bedient. Der Führer des Kriegsschiffes, dem ein Handelsschiff begegnet, hat dann nicht mehr nach der Flagge zu fragen, sondern nur nach der Qualität des Gutes, welches das Kauffahrteischiff führt, und zwar nicht, ob dieses Gut den Angehörigen eines feindlichen oder eines neutralen Staates gehöre, sondern, ob es feindliches Staats-eigenthum sei oder nicht. Man kann sagen, es sei nur eine weitere Gelegenheit zur Schifanirung des Verkehrs, wenn man den Kriegführenden das Recht lasse, feindliches Staats-eigenthum

in neutralen \*) oder feindlichen Handelsschiffen für gute Preise zu erklären; denn bei Mischladungen von Privat- und Staats-eigenthum leide unter der Nehrnung des letzteren auch das Interesse der Privatablader. Aber der kriegsführende Staat kann die Privatablader vor solcher Behelligung behüten, und der Rheder kann seinen Befrachtern gegenüber dasselbe thun; er braucht nur nicht Staats-eigenthum und Privateigenthum zusammen zu laden.

Man kann sagen, sobald den Kriegsführenden die Nehrnung feindlichen Staatsguts zur See zugestanden werde, werde ihnen auch das lästige Durchsuchungsrecht belassen, welches Handelsfahrzeuge oft sehr erheblich beschädige. Aber einmal ist ein Verzicht auf die Nehrnung feindlichen Staatsguts zur See, so wünschbar er immer sein mag, schon um deswillen nicht zu erwarten, weil die Schwächung der feindlichen Staatsmacht mit allen Mitteln allerdings innerhalb der Aufgaben des Krieges liegt, und von dem Durchsuchungsrecht wird man auch um deswillen nicht ablassen können, weil man als Kriegsführender das Interesse hat, sich zu überzeugen, ob das Handelsfahrzeug, dem man begegnet, wirklich lediglich im Dienste des friedlichen Verkehrs fährt. Ist aber nur die Behelligung von Privatgut ausgeschlossen, so kann für den Kriegsführenden nur in seltenen Fällen ein Interesse vorliegen, vom Durchsuchungsrechte Gebrauch zu machen. Und überdies läßt sich dieses Recht formell und materiell in so enge Schranken fassen, daß seine Handhabung um der Schifane willen so gut wie gar nicht mehr zu befürchten steht. Beispielsweise mag man das Durchsuchungsrecht nur auf dem Seeterritorium der Kriegsführenden gestatten; man mag bestimmen, daß die Durchsuchung von dem Momente des gegebenen Signales ab innerhalb einer gewissen Maximalfrist vollendet sein müsse, und daß nach Verlauf dieser Frist das Handelsschiff unter allen Umständen frei zu geben, auch innerhalb einer weiteren Frist vor einer zweiten Durchsuchung gesichert sei. Man wird so nicht alle vergeblichen Verkehrsstörungen beseitigen; aber, was die Hauptsache ist, so eingeschränkt und lediglich gestattet zu dem oben angedeuteten Zwecke, wird das Durchsuchungsrecht keinen Befrachter hindern, Güter aus den Häfen oder nach den Häfen von Kriegsführenden zu senden, wird es die Rhederei der Kriegsführenden so wenig brach legen, wie der Landkrieg den friedlichen Frachtverkehr auf den Binnenstraßen, wird es nicht einmal eine Versicherung wegen Kriegsgefahr nöthig machen.

Aber wie steht es mit der Kriegscoutrabande?

Die Bremer Seerechts-Resolutionen von 1859 gingen nicht so weit, auch

\*) In neutralen Schiffen verladenes feindliches Staatsgut dürfte selbstverständlich nur auf feindlichem oder eigenem Territorium der Nehrnung ausgesetzt sein. Denn auf dem freien Meere schwimmend, es aus neutralem Schiffe zu nehmen, hieße die Neutralität verletzen. Freilich bedarf das Völkerrecht auch in Betreff des See-Territoriums gar sehr einer Revision.

die Freiheit des Verkehrs mit Kriegscontrebände zu fordern. Denn im ersten Satze jener Resolutionen heißt es: „Die Unverletzlichkeit der Person und des Eigenthums zur See . . . soweit die Zwecke des Krieges sie nicht nothwendig beschränken, ist eine unabweißliche Forderung u.“ Wenn man nichts weiter will, als die Barbarei des Seekrieges auf das Maaß derjenigen des Landkrieges zurückführen — und Weiteres zu fordern ist zunächst aussichtslos — so wird man allerdings dem Kriegführenden das Recht nicht versagen dürfen, mit allen Mitteln zu verhüten, daß der Gegner sich zur See mit neuen Werkzeugen der Kriegführung versehe, ebenso wie man ihm das Recht nicht bestreitet, feindliche Munitions- und Proviant-Colonnen, denen er begegnet, für gute Preise zu erklären. Und es läßt sich nicht leugnen, daß die Entziehung der Mittel zur kräftigeren Fortführung oder Erneuerung der kriegerischen Action sogar zu den allerhumansten Operationen der Kriegführung gehört. Ich glaube deshalb, daß weder irgend welche Aussicht vorhanden ist, die Seemächte zur Verzichtleistung auf das Recht der Nehrung von Kriegscontrebände zu bestimmen, noch daß einer solchen Verzichtleistung, wie feierlich immer sie sein möge, jemals gewissenhaft Folge gegeben würde, noch endlich, daß bei unseren modernen Verkehrsverhältnissen der Krieg nicht noch viel grausamer sich gestalten würde, wenn man nicht den Kriegführenden das Recht gewähren wollte, sich gegenseitig mit allen Mitteln der Werkzeuge der Kriegführung zur See wie zu Lande zu berauben.

Aber fordern muß man, daß die Ausübung des Rechtes zur Nehrung von Contrebände nicht zu einer Hinterthür werde, durch welche der Seeraub wieder hereinschlüpfen könne. Dagegen bietet die oben befürwortete Einschränkung des Durchsuchungsrechtes schon einige Gewähr. Eine weitere Schutzwehr wird in der Definition des Begriffes der Contrebände zu suchen sein. Diese Definition hat erfahrungsmäßig ihre großen Schwierigkeiten. Aber doch nur so lange man annimmt, es sei besser, in der Beschränkung des Gegners zu weit, als zu wenig weit zu gehen. Sobald man dem Gegner gönnt, was ihn nicht unbedingt und unmittelbar kriegstüchtiger macht, sobald hat jene Definition keine Schwierigkeiten. Es giebt, von Kanonen- und Geschützkegeln, von Armaturstücken und militärischen Hand- wie Feuerwaffen einerseits, und von gewissen feineren Luxusartikeln abgesehen, allerdings nicht viele Gegenstände, welche nicht ebenso gut dem friedlichen Verkehr, wieder kriegerischen Action dienen können. Zu einem gewissen Zeitpunkt würde es den deutsch-französischen Krieg vielleicht haben verlängern können, wenn Paris sich mit Brennholz, wollenen Decken und Nahrungsmitteln solcher Art versehen konnte, wie sie nie Jemand für Kriegscontrebände erklärt hat. Dagegen würde es Frankreich eben damals vielleicht sehr wenig genützt haben, wenn möglich wurde, den Pariser Belagerten viele Batterien von Feldgeschützen und große Massen von

Pferdegeschirren zuzuführen. Pferde können zum Aekern so gut wie zum Kanonenziehen und für die Cavallerie, Pulver zum Sprengen so gut wie zum Schießen auf den Feind, Mehl so gut zur Verproviantirung von Festungen, wie zur Versorgung der Haushaltungen benutzt werden. Wenn man der Nehrung zur See nur aussetzt, was unbedingt nur kriegerischen Zwecken dienen kann, und etwa kriegsfähige Mannschaften hinzunimmt, so ist man zur See weniger rigoros als zu Lande, und erreicht doch den Zweck im Wesentlichen. Aber für die Interessen des friedlichen Verkehrs ist es viel wichtiger, daß überhaupt eine völkerrechtlich sanctionirte Definition des Begriffes der Kriegscontrebände be-  
stehe, als daß diese sonderlich eng sei.

Daher wird als eine weitere wichtige Reform des Seekriegsrechtes anzusehen sein, daß der Begriff der Kriegskontrebände auf dem Wege des internationalen Vertrages festgestellt und so den Schwankungen, welche sich bei der Individual-Feststellung für jeden einzelnen Fall ergeben, entrückt werde.

Es bleibt mir noch übrig, ein Wort über den 4. Satz der Pariser Seerechts-Declarationen, welcher von der Blokade handelt, beizufügen.

Das Analogon der Blokade im Landkriege bildet die Cernirung. Kriegsführende werden auf jenes Mittel der kriegerischen Action so wenig verzichten, wie auf dieses. Aber die Entwicklung des Völkerrechtes zeigt die Tendenz, sie zum Verzicht auf dieses Mittel insoweit zu zwingen, als es zu einem außerhalb des Krieges liegenden Zwecke angewendet wird. Man kann auf Privat- und Staatscaperei verzichten, aber die Küsten des feindlichen Staates in Blokadezustand erklären, und jedes Fahrzeug, dem man auf der Fahrt nach feindlichen Häfen innerhalb der Blokadelinie oder auf der Fahrt von einem feindlichen Hafen irgendwo begegnet, der Nehrung aussetzen, d. h. die über den Kriegszweck hinausgehende Verletzung des Privateigenthums in der einen Form sich versagen, um sie in der anderen Form um so bequemer üben zu können. Auf diese Weise würde die feindliche Rhederei und der feindliche Handel nur im fremden Dienst respectirt, im heimischen Dienst aber nur um so sicherer vernichtet. Der vierte Satz der Pariser Seerechts-Declarationen hat die sogenannte Papier-Blokade ausschließen wollen. Das wäre schon ein unzweifelhafter Gewinn. Aber mit wie unzureichenden Mitteln dieß geschehen, zeigt wiederum recht deutlich der gegenwärtige Krieg. Die Definition des Begriffes der effectiven Blokade, wie sie der vierte Pariser Satz enthält, ist so dehnbar, daß die Franzosen behaupten und beweisen können, die Blokade, welche sie von Mitte August bis Anfang September über die gesammten deutschen Nord- und Ostseeküsten verhängt hatten, sei eine effective Blokade gewesen. Wenn aus den Verklarungen damals aus- und eingegangener Handelsschiffe sich ergeben sollte, daß auf ihrer ganzen Fahrt von fran-

zöfischen Kriegsschiffen nichts zu sehen gewesen sei, so würde dieser Gegenbeweis die von einem Blokadegeschwader wirklich ergriffenen Fahrzeuge nicht vor dem Verdict des Prisengerichtes schützen. Denn die blokirenden Kriegsschiffe werden doch wohl das Recht haben, das und jenes Fahrzeug durchschlüpfen zu lassen. Bei der großen Verschiedenartigkeit der Küsten- und Häfen-Configuration wird nicht möglich sein, eine überall zutreffende allgemeine Definition des Begriffes der effectiven Blokade zu geben. Aber, wenn man sich erinnert, daß die Blokade ihrem heutigen Begriffe nach eigentlich viel mehr als eine Erleichterung des Seeraubes, wie als ein Mittel der Schwächung des Gegners sich darstellt, daß aber die Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See der Grundsatz ist, dem alle Reformbestrebungen der neueren Zeit auf diesem Gebiet sich zuwenden, so wird es einleuchten, daß viel wichtiger ist, sich mit den Wirkungen des Blokadebruchversuches, als mit der Definition des Begriffes der effectiven Blokade zu beschäftigen. Dieß festgehalten, kommt man zu dem Resultate, daß dem Interesse der Kriegführung vollkommen genügt und ein voller Einklang mit den anderen anzustrebenden Reformen hergestellt wird, wenn man den Satz zu einem Grundsatz des Völkerrechts erklärt, die Wirkung des Versuches des Einlaufens in einen oder des Auslaufens aus einem blokirten Hafen sei nicht die Nehmung, sondern die Zurückweisung, und wenn man weiter dieses Recht der Zurückweisung auf das Seeterritorium des Gegners beschränkt. Dann in der That ist dem Privateigenthum zur See alle mögliche Rücksicht geschenkt und gleichzeitig die Erreichung der Kriegszwecke nicht gefährdet; dann in der That ist eine Definition des Begriffes der effectiven Blokade ganz überflüssig; dann hat die Papier-Blokade eben für den Kriegführenden keinerlei Zweck. Und gleichzeitig ist die Wirkung der effectiven Blokade doch eine vollständige. Nur daß sie nicht als ein Mittel der Bereicherung des Blokirenden auf dem Wege des Seeraubes, sondern als ein Mittel der Schwächung des Gegners sich darstellt, also ein Mittel der Kriegführung wie alle anderen. Daß die Zurückweisung an gewisse Formen gebunden, daß dem Blokirenden das Recht der Nehmung für den Fall, daß seiner Ordre keine Folge gegeben wird, zugestanden werden muß, versteht sich von selbst. Und ebenso braucht nicht ausdrücklich hervorgehoben zu werden, daß auch bei der hier vorgeschlagenen Gestaltung des Blokaderechts die feierliche vorgängige Notification der Blokade mit Fristen zum ungehinderten Aus- und Einlaufen unerlässlich ist.

Ich verhehle mir nicht, daß Fälle eintreten können, wo dem im Einlaufen in einen blokirten Hafen begriffenen Fahrzeuge die Rückfahrt in Folge der Zurückweisung, z. B. wegen mangelnden Proviantes, mangelnder Kohlen u. s. w.

unmöglich wird. Und ich verhehle mir ferner nicht, daß auch bei der hier befürworteten Gestaltung des Blockaderechtes der Handel der Neutralen und der Kriegführenden noch empfindliche Verluste erleiden wird. Aber gegen den Verlust des Privateigenthums im ersteren Falle wird man entsprechende Vorkehr treffen können. Und ohne Nachtheile für die gesammte Weltwirthschaft vollzieht sich nun einmal überhaupt kein Krieg. Die Nachtheile im Gefolge eines Blockaderechtes, wie es hier empfohlen ist, sind nicht nur unvergleichlich viel geringer, als die des jetzt geltenden, sondern sie sind auch viel geringer, als die des analogen Zustandes im Landkriege.

Nach meinem Dafürhalten würde die Seerechts-Agitation es als ein hochehrfreuliches Resultat ihrer Bemühungen betrachten können, wenn die Mächte sich über folgende Grundsätze verständigten:

1. Die Kaperei und das Prisenrecht der Kriegsschiffe ist und bleibt abgeschafft.

2. Feindliches Staatseigenthum unterliegt der Nehmung auch zur See.

3. Das Durchsuchungsrecht steht Kriegführenden nur innerhalb des eigenen oder des feindlichen Seeterritoriums zu. Die Durchsuchung ist an gewisse Fristen gebunden und darf auf ein und demselben Schiffe auf derselben Fahrt nicht wiederholt werden.

4. Als Kriegscontrebände werden nur Waffen, Munition und kriegsfähige, als Passagiere fahrende Mannschaften betrachtet.

5. Kriegscontrebände führende und solche Handelsschiffe, welche sich nicht als im Dienst des friedlichen Verkehrs stehend ausweisen können, unterliegen der Nehmung.\*)

6. Im Bereiche eines blockirten Rayons auf feindlichem Seeterritorium angetroffene Handelsfahrzeuge unterliegen der Zurückweisung, außer im Falle des Satzes 5.

Die neuere publizistische Literatur über den hier fraglichen Gegenstand ist ziemlich reich und sie ist rasch angewachsen. Ich erinnere nur an die trefflichen, von dem Syndikus der Bremer Handelskammer, Dr. H. A. Schumacher, herrührenden Aufsätze über „das Seerecht in Kriegszeiten,“ über „Frankreichs Kaperei,“ über „die Freiheit des Meeres,“ in 14 Juli-, October- und November-Nummern der „Weserzeitung;“ ferner an die Schrift des Vorsitzenden des deutschen nautischen Vereins, Herrn H. Tecklenborg, betitelt: „die Freiheit des Meeres. Verbesserungsvorschläge zum Staatsvertrage über das Seerecht in Kriegszeiten“ (Bremen, C. Schünemann's Verlag, 1870), endlich an A. Lammers' Aufsatz („Reform des Seekriegsrechts“) im Dezemberheft der Preussischen Jahrbücher.

\*) Aber durch Satz 3 ist diese Nehmung eben auf das eigene oder feindliche Seeterritorium beschränkt.

In dem Tecklenborg'schen Schriftchen wird für Aufhebung des Prisenrechtes, des Durchsuchungsrechtes, des Begriffes der Kriegscontrebände und für die Beschränkung der Blokade auf Kriegshäfen und Festungen plaidirt. Der dritte unter den erwähnten Schumacher'schen Aufsätzen begründet die folgenden Forderungen: „Aufgabe des Prisenrechtes gegen Kauffahrteischiffe und Anerkennung der Unverletzlichkeit des auf See schwimmenden Privateigenthums; Beschränkung des Blokaderechtes auf wirkliche Sperrung der Seeplätze innerhalb der Rievire der Küstengewässer; Aufhebung des Begriffes „Kriegscontrebände“ und Beschränkung des Visitationsrechtes auf die Befugniß, Kauffahrteischiffe anzuhalten und zu durchsuchen, welche verdächtig sind, im Dienste des Feindes befindliche Personen an Bord zu haben.“

U. Lammers a. a. O. beschränkt sich darauf, die Nothwendigkeit der Beseitigung der Staatskaperei, der Herstellung wirksamer Garantien dafür, daß nichteffective Blockaden in der That auch nicht rechtsverbindlich werden und der gleichmäßigen völkerrechtlichen Legal- Interpretation des Begriffes der Kriegscontrebände darzuthun.

Es genügt nicht, ein Reformbegehren damit abzuthun, daß man es für aussichtslos erklärt. Die 300 Bremer Kaufleute, welche im Jahre 1859 den Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigenthums zur See als Parole ausgaben, hatten geringe Aussichten, diesem Grundsatz die allgemeinste Zustimmung zu verschaffen, und heute wird kaum irgend eine Seemacht der Einführung dieses Grundsatzes in die Praxis des Seekriegsrechtes mehr widerstreben. Aber die in der, übrigens sehr lesenswerthen und von einem ausgezeichneten Sachverständigen in der Technik des Seeverkehrs wie in den wirtschaftlichen Bedürfnissen des letzteren herrührenden, an zweiter Stelle genannten Schrift aufgestellten Forderungen scheinen mir über das Ziel hinauszuschießen, weil sie nicht nur den friedlichen Verkehr während des Krieges thunlichst zu begünstigen, sondern auch die Kriegführenden in der Wahl ihrer Kriegführungsmittel übermäßig einzuschränken trachten. Ja, wenn das Völkerrecht auf diesem Wege Kriege verhüten könnte! Aber die Verkürzung in den Mitteln der Kriegführung verhütet nicht den Ausbruch von Kriegen, sondern erschwert nur ihre Durchführung, verlangsamt also die Action.

U. Lammers weist überzeugend nach, daß die, auch von Schumacher geforderte Aufgabe des Begriffes der Kriegscontrebände nur einer Verschärfung der Kriegführung gleichkommen würde, und daß dem friedlichen Verkehr alle Genüge geschieht, wenn nur die Bestimmung dieses Begriffes ein für alle Male fest und nicht in das jeweilige Belieben der Kriegführenden gestellt wird.

Die von Schumacher geforderte Beschränkung des Durchsuchungsrechtes würde sich in der Praxis eben doch niemals als eine Beschränkung erweisen;

jeder Kriegsführende könnte sich, wenn er zur Durchsuchung schreitet, darauf berufen, das Rauffahrteischiff sei ihm verdächtig erschienen.

Rammers und Schumacher — Beide wollen das Blokaderecht nicht aufgegeben wissen; aber sie fordern Garantien für die Effectivität der Blockade. Ueber die Schwierigkeit der Erfüllung dieser Forderung kommt man hinweg, wenn man das Blokaderecht an sich unverändert bestehen läßt, aber es der Bestimmung entkleidet, die es sehr erklärlicher Weise so lange behauptet hat, als die Schädigung des Privateigenthums zur See noch als eine erlaubte Waffe angesehen wurde.

Die oben formulirten Forderungen gehen im Erfolg so weit als man gehen kann, wenn man sich von dem Grundsatz leiten läßt, das Kriegerecht dürfe den Kriegsführenden nur innerhalb des Zweckes der Kriegführung liegende Mittel der Action gestatten. Und doch vermitteln sie wiederum, wie mich dünkt, in einer dem Gange der bisherigen Seerechts-Agitation vollkommen entsprechenden Weise.

Möchte mir gelungen sein, im Vorstehenden ein bescheidenes Scherflein zur Aufklärung der öffentlichen Meinung über den hochwichtigen und zur Zeit vielverhandelten Gegenstand des Themas dieser Abhandlung beigetragen, und vielleicht den Verhandlungen des deutschen nautischen Vereins, dieses angesehenen und verdienstvollen Vertreters deutscher nautischer Interessen, welcher sich vor kurzem mit demselben Gegenstand beschäftigt hat, einiges brauchbare Material dargeboten zu haben.

A. Emminghaus.

## Vom deutschen Reichstage.

Berlin, den 31. März 1871.

Das wiedererstandene Reich und seine Verfassung sind die Frucht so langjähriger und anhaltender Anstrengungen der besten Kräfte des deutschen Volkes und zuletzt so selten großartiger Ereignisse, daß der Glaube so allgemein verbreitet wie berechtigt ist: in den Bahnen, wie sie diese Verfassung einschlägt, werde das deutsche Volksleben während einer unabsehbaren Zeit sich bewegen; es werde sich diese Grundlage seiner Zukunft um keinen Preis und durch keine Gewalt wieder entreißen lassen. Ebenso verbreitet und ebenso berechtigt ist aber das Gefühl, daß diese Grundlage verschiedene Möglichkeiten der künftigen Entwicklung zuläßt. Die wahrhaftige, lebendige und energische Gemeinsamkeit der Entwicklung, wie sie die Reichsverfassung durch die Schaffung der großen Centralorgane gewährleistet, wird das deutsche Volk