



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Vr.: Die Donau und die Freiheit der Flußschiffahrt.

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

Die Donau und die Freiheit der Flußschiffahrt.

Fünf Briefe über die Freiheit der Flußschiffahrt und über die Donauacte vom 7. Nov. 1857 von C. F. Wurm. Leipzig, G. Mayer. —

Wir haben hier eine völkerrechtliche Monographie vor uns, welche durch eingehende und feine Behandlung die Interessen der Wissenschaft wie die praktischen Ansprüche des Tages in gleichem Maße fördert. Nicht auf neue Systeme kommt es für das Völkerrecht an, in welchen das Alte in veränderter Form wiederholt wird, sondern auf Austiefung und Aufklärung einzelner wichtiger bestrittner Fragen, und wie ist dies besser zu erreichen als indem man den Maßstab völkerrechtlicher Sätze an Aufgaben legt, mit deren Lösung die Gegenwart beschäftigt ist? Wir sagen indeß noch zu wenig, wenn wir die vorliegende Schrift als eine glückliche Vereinigung der wissenschaftlichen und praktischen Auffassung empfehlen; trotz aller ernststen Unparteilichkeit ist sie von einem lebendigen, warmen und doch nüchternen Patriotismus durchdrungen; sie stellt Deutschlands Interessen in den Vordergrund, scheut sich nicht zu zeigen, wie sehr auch auf diesem Felde Sonderinteressen und Verzagtheit das allgemeine Beste beeinträchtigt haben. Diese Wahrnehmungen und die Schlüsse, die aus ihnen folgen, sind nicht erfreulicher Natur, aber sie sind nicht zu vermeiden, denn um bessere Zustände für die Zukunft anzubahnen, muß man über die Gegenwart klar sehen.

Der Anlaß der Schrift ist die von den Donauuferstaaten am 7. Nov. 1857 unterzeichnete Schiffahrtsacte. Herr Wurm hatte im Anfang 1855, als die Freiheit der Donauschiffahrt einen der vier Punkte für die wiener Conferenzen bildete, in einer lichtvollen Auseinandersetzung (Fünf Briefe über die freie Donauschiffahrt. Leipzig, G. Mayer. 1855) ausgeführt, wie Rußland in thesi die Freiheit der Donauschiffahrt stets behauptet, in der Wirklichkeit aber sie sehr wirksam gehindert hatte, um seine Häfen des schwarzen Meeres zu heben. Seitdem hat sich die Lage der Sache geändert; bis zum pariser Frieden war Rußland einer der drei Uferstaaten für die untere Donau, seit dem 30. März 1856, wo es die Grenzberichtigung unterzeichnet hat, ist es von dem Strome zurückgetreten, nur Oestreich und die Türkei sind Uferstaaten geblieben. Auf den wiener Conferenzen wurde die Abtretung des Gebietes Grenzboten II. 1858.

an den Donaumündungen nur noch als beste, aber entfernte Möglichkeit genannt, um die Freiheit der Donauschiffahrt zu garantiren, der eigentliche Vorschlag war ein europäisches Syndicat, die Verhandlungen zerschlugen sich, in den Friedenspräliminarien nahm Rußland die Abtretung der Donaumündung an, die Freiheit des Stromes und seiner Mündungen sollte durch europäische Institutionen, in welchen jede der vertragschließenden Mächte gleichmäßig vertreten sein würde, und durch Stationirung leichter Kriegsfahrzeuge an den Mündungen wirksam gemacht werden. Nachdem der pariser Friede diese Concessionen bestätigt, ist Rußland natürlich in weit geringerem Maße an der Donauschiffahrt interessirt, Oestreich, auf diesem Gebiete wie auf andern sein Rival, tritt in den Vordergrund, seine Stellung wird vor allem wichtig. Oestreich hatte ganz besonders von den Hindernissen zu leiden gehabt, welche Rußland durch Quarantäneplackereien und systematische Vernachlässigung der Mündungen der Schiffahrt bereitet hatte, von dem Wiener Cabinet war die Freiheit des Stromes als eine der Friedensbedingungen bezeichnet, sehen wir nun, wie es sich selbst, als Rußland nachgab, dazu stellte. Die Denkschrift, welche der Freiherr v. Prokesch auf den wiener Conferenzen vorlegte (am 21. März 1855), spricht nur von der untern Donau, für dieselbe soll das europäische Syndicat eingesetzt werden, unter dem Namen: Commission für die Schiffahrt der untern Donau, die Zuziehung Baierns, welche Fürst Gortschakoff beantragte, ward von Hr. Prokesch abgelehnt, weil über die Schiffahrt auf dem obern Theile zwischen Oestreich und Baiern besondere Verabredungen beständen. Das wiener Cabinet war hier in seinem Rechte, in der Basis der Unterhandlungen war nur vom untern Laufe des Stromes und seinen Mündungen die Rede. Oestreich betonte also auf den wiener Conferenzen die Beschränkung der europäischen Controle auf die untere Donau, für diese aber wollte es dieselbe, weil sie ihm gegen Rußland nothwendig war. Auf dem pariser Congreß hatte sich die Lage der Sache geändert, Rußland war nicht mehr Uferstaat, Oestreich war der Hauptuferstaat geworden, es hatte also das Interesse, die europäische Betheiligung so sehr als möglich einzuschränken und den Uferstaaten die wichtigste Thätigkeit bei der Regulirung dieser Verhältnisse zuzuweisen. Auf dem pariser Congreß setzte Graf Buol seinen Widerstand gegen jede europäische Einnischung in die Angelegenheiten der obern Donau fort und wollte sogar die Anwendung der wiener Congreßacte nur für die untere Donau ausgesprochen wissen (Sitzungen des 3. und 12. März.) Er muß eingesehen haben, daß sich diese Beschränkung im Princip nicht durchführen lasse, denn am 18. März erklärte er, daß Oestreich der vollen Anwendung der wiener Grundsätze, sowol für die obere als für die untere Donau zustimmen werde, vorausgesetzt, daß diese Maßregel mit den früher von den Uferstaaten bona fide übernommenen Verpflichtungen in Ein-

klang gebracht werde. Oestreich wich hier zurück, aber es gelang ihm nur zu gut, die thatsächliche Einwirkung der allgemeinen europäischen Controle abzuschwächen. Schon auf den wiener Conferenzen war die Idee entwickelt, zwei Commissionen für die Regelung der Donauschiffahrtsverhältnisse einzusetzen, eine europäische, welche die Hinwegräumung der Hindernisse berathen sollte, und eine Commission der Uferstaaten für die Strompolizei; ihre Attribute waren in dem Entwurfe des H. v. Protesch nicht scharf geschieden, aber die Sanction der Flußschiffahrtsgesetze, welche die Uferstaaten aufstellen würden, war ausdrücklich den vertragschließenden Mächten vorbehalten. Der pariser Congreß begrenzte die Linie für die Thätigkeit der beiden Commissionen schärfer, die europäische hatte sich nur mit Hinwegräumung aller Hemmnisse der Schiffahrt an den Mündungen und den angrenzenden Meeresantheilen zu beschäftigen, die Uferstaaten mit der Stromgesetzgebung für den ganzen Lauf der Donau. Es leuchtet ein, daß namentlich unter den obwaltenden Umständen die Uferstaaten den ungleich wichtigern Theil der Arbeit zu vollführen hatten, und hier wußte Oestreich einen sehr unscheinbaren und unschuldig klingenden Artikel in den Friedensvertrag zu bringen, wobei es mit völligem Stillschweigen übergangen ward, ob das Resultat der Arbeit der Uferstaaten den Congreßmächten zur Genehmigung vorzulegen sei. Es wird nur gesagt, daß die europäische Commission ihre Thätigkeit in zwei Jahren beendet haben wird und die Mächte ihre Auflösung aussprechen werden, worauf die ständige Ufercommission in ihre Vollmachten eintritt. Juristisch sind danach die Donauuferstaaten berechtigt, auf ihre eigne Hand eine Schiffahrtsacte auszuarbeiten und zu unterzeichnen, das haben auch die englischen Kronjuristen, gewiß widerwilligen Herzens, nach dem pariser Vertrage erklären müssen. Es war ohne Zweifel ein großer Fehler der Mächte, diese Fassung des Art. anzunehmen, indeß, wenn man dies vom formell rechtlichen Standpunkte aus auch zugeben muß, eins bleibt doch unzweifelhaft, der pariser Congreß hat in dem Friedensvertrage gewisse Bestimmungen als künftighin maßgebend für die Donauschiffahrtsgesetzgebung aufgestellt, welche von den beiden hauptsächlichsten Uferstaaten, Oestreich und der Türkei, gebilligt und unterzeichnet sind. Diesen Bestimmungen darf die künftige Donauacte doch gewiß nicht widersprechen, und wer soll entscheiden, ob sie es thut oder nicht, wenn nicht der Congreß der Mächte, welcher jene Bestimmungen aufgestellt hat. So sieht man, daß, wenn man die formelle Seite der Frage bei Seite setzt, sich von dem materiellen Gesichtspunkte die Sache fast von selbst entscheidet, wenn nach Art. 19 des Friedensvertrages jede der vertragenden Mächte das Recht hat, jederzeit zwei leichte Fahrzeuge an den Donaumündungen zu halten, um die Ausführung des Reglements, welche nach den obigen Bestimmungen festgesetzt werden, zu sichern, wie viel mehr müssen sie vereint das Recht haben, darauf zu

sehen, daß auch jene Reglements d. h. die Schiffahrtssacte wirklich mit dem vom Friedensvertrag aufgestellten Grundsätzen stimme. Entweder ist die Acte vom 7. Nov. denselben entsprechend, dann wird der Congreß der Mächte sie gewähren lassen, oder nicht, dann wird er über Unzuträglichkeiten oder Zweifel entscheiden. Dieselben Gründe, welche die freie Donauschiffahrt zu einer der Friedensbedingungen gemacht haben, fordern, daß jede Verletzung der mühsam errungenen Grundsätze verhindert werde.

Die zweite und wesentliche Frage, wodurch die erste formelle erst praktisch wird, ist die: entspricht die Acte vom 7. Nov. 1857 den Bestimmungen des pariser Friedens? Schwerlich wird man dies behaupten können. Der Vertrag vom 30. März 1856 erklärt, daß die Grundsätze der wiener Congreßacte über die Ströme, welche verschiedne Staaten trennen oder durchschneiden, künftighin gleichfalls auf die Donau und ihre Mündungen angewendet werden sollen. Es fragt sich nun, was sind die wiener Grundsätze? Jedermann, der mit vorurtheilsfreiem Auge sieht, wird H. Wurm beistimmen müssen, wenn er sagt: „Man hat in ihnen ein Minimum aufstellen wollen von Zugeständnissen der Uferstaaten an die Interessen der Schiffahrt und des Verkehrs auf jenen Strömen, und zwar hat man dies gewollt aus dem europäischen Standpunkt, nicht aus dem der Uferstaaten.“ — Durch den ersten pariser Frieden 30. März 1814 ward Art. 5. die Rheinschiffahrt vollständig frei erklärt und die Anwendung dieses Grundsatzes auf alle die übrigen Flüsse in Aussicht gestellt, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchschneiden. Die Verwirklichung dieses Versprechens sollte auf dem wiener Congresse stattfinden; wir finden in den Art. 108—117 der Congreßacte das Ergebniß der Berathungen niedergelegt. Wirft man einen Blick auf ihre Entstehungsgeschichte, so sieht man zuerst, daß der Gedanke einer europäischen Behandlung der Frage festgehalten ist, es ward zur Berathung eine Commission, bestehend aus einem österreichischen, einem preußischen, einem englischen und einem französischen Congreßgesandten von dem Ausschuß der 8 Mächte eingesetzt, der auch ihre Arbeiten förmlich sanctionirte, Lord Clancarty, der Vertreter eines Landes, das nirgend Uferstaat war, saß in der Commission und befürwortete die liberalste Fassung der Bestimmungen. Eine Vergleichung derselben mit dem Art. 5 des pariser Friedens zeigt zwar eine Abschwächung in manchen Beziehungen, aber es blieb doch noch genug übrig; freilich die Ausführung entscheidet erst über die Brauchbarkeit allgemeiner Grundsätze. Wir können uns nicht versagen, hier einen kleinen Zug einzuschalten, welcher die feine Art der Behandlung des Verfassers zeigt. Indem er den Art. 5 des pariser Friedens mit den entsprechenden der Congreßacte vergleicht, sagt er: „Man erzählt, der verewigte Bürgermeister Smidt sei mit einer und derselben unzerbrochenen Thonpfeife von Paris zum wiener Congreß gereist. Die Mythenbildung bemächtigt sich

solcher Persönlichkeiten sehr rasch. Nun, er war aber ein Mann von seltner Consequenz des Willens und Vollbringens in kleinen Dingen wie in großen. Sonst aber, wie Vieles ist 1814 auf dem Wege von Paris nach Wien zu Schaden gekommen!“

Wie stellt sich nun die Donauacte von 7. Nov. 1857 zu den Forderungen der wiener Congreßacte und den auf ihr fußenden Art. 15—19 des pariser Friedens von 1856? Wir glauben, sie verstößt dagegen in drei Punkten: 1) durch die Bestimmungen über die Uferschiffahrt; 2) durch die Vorschriften über den Durchfuhrverkehr; 3) durch die vorgeschriebenen Schiffsabgaben. 1) Die wiener Acte sagt, die Schiffahrt auf dem ganzen Laufe der Ströme, von dem Punkte, wo sie schiffbar werden, bis zur Mündung, solle vollkommen frei sein und dürfe für den Handel niemand untersagt werden. Ist es nun dem entsprechend, wenn die Donauacte die Uferschiffahrt, d. h. die Fahrt von einem Punkte des Flusses zum andern, den Fahrzeugen der Uferstaaten vorbehält? Gewiß nicht, und der pariser Friede sagt Art. 16 außerdem noch ausdrücklich, „in diesem Punkte (den Abgaben) wie in allen andern werden die Flaggen aller Nationen auf dem Fuße der vollkommensten Gleichheit behandelt werden.“ Freilich hat in den Verhandlungen der Commission zu Wien ein Mitglied bemerkt, es könne nicht die Absicht sein, jedem Unterthan eines Nichtuferstaates dasselbe Recht der Schiffahrt wie den Unterthanen der Uferstaaten zu ertheilen, ein Recht, für welches es keine Gegenseitigkeit gebe. Indes eine solche Aeußerung ist unmaßgeblich und in den Text des Vertrages ist nichts davon gekommen; außerdem war damals die Küstenschiffahrt noch durchweg den Nationalen vorbehalten, während dies jetzt fast durchgängig aufgehoben ist; Länder, wo es noch nicht geschehen ist, lassen sich jedoch in Verträgen immer die Clausel gefallen, daß es nicht als Küstenschiffahrt betrachten werden soll, wenn ein fremdes Schiff successive in verschiedenen Häfen seine Ladung löschet oder einnimmt. Aber auch von dieser Liberalität finden wir in den Art. 5 und 8. der Donauacte keine Spur, und thatsächlich wird dadurch die Lage der Schiffahrt schwieriger als sie es früher war; denn auf der untern Donau gestattete bisher die Türkei ausdrücklich oder stillschweigend die Uferschiffahrt für alle Flaggen. Bei manchen andern Strömen würde der Streit bloß principiell sein; wenn auch z. B. auf der Elbe die Uferschiffahrt für alle Nationen frei wäre, so würden doch schwerlich englische oder russische Fahrzeuge sich mit diesem Verkehr befassen. Mit der Donau aber ist es anders. Der Hauptartikel ist für sie Getreide, das von ihrem obern Laufe und den Nebenflüssen in kleinern Fahrzeugen nach dem untern Strome gebracht wird und in Seeschiffen von den Häfen unterhalb Disowas weiter befördert wird. Da nun Seeschiffe nicht auf der obern Donau fahren können und jene kleinern Fahrzeuge nicht die See halten, so werden offenbar die Rheder, welche Schiffe beider Gattungen be-

sigen, den Donauhandel am vortheilhaftesten betreiben können. Durch den Vorbehalt der Uferschiffahrt für die Uferstaaten wird es den Fremden unmöglich gemacht, solche Flußfahrzeuge zu besigen und den Uferstaaten ist ein Monopol gegeben, welches sie auszubeuten nicht ermangeln werden. 2) Der Art. 22 der Donauacte sagt: „Die Schiffsführer haben jene Vorschriften zu befolgen, welche in jedem Ufergebiete zur Sicherung der Einhebung der Zoll- und anderer Staatsgefälle und zur Verhinderung des Schleichhandels bestehen oder bestehen werden, sei es, daß diese Vorschriften aus der innern Gesetzgebung der Uferländer oder aus besondern Conventionen hervorgehen.“ Infolge dieser Vorschrift wird die Durchfuhr jedes Artikels, der durch den Tarif eines oder des andern Uferstaates verboten ist, unmöglich, und doch haben beide europäische Congressse die directe Durchfuhr vom Meer bis zu dem Punkt, wo ein Strom schiffbar wird und umgekehrt für vollständig frei erklärt. 3) Die Uferstaaten haben sich durch die Acte Art. 21 und 36 das Recht vorbehalten, Schifffahrtsabgaben zu erheben, welche sie für etwaige Unkosten der Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau entschädigen sollen. Dies ist in offenbarem Widerspruch mit dem Art. 15 des pariser Friedens, nach welchem auf der Donau keine Schifffahrtsabgabe erhoben werden soll, außer denen, welche nach Art. 16 die europäische Commission für die Schifffahrt an den Mündungen feststellen wird.

Wir haben hier nur die drei Hauptbedenken gegen die Acte vom 7. Nov. 1857 hervorgehoben; und übergehen die Bestimmung, daß die Uferstaaten sich für künftig vorbehalten, ausführlichere Reglements der Flußpolizei zu entwerfen und daß die Quarantainemaßregeln (wodurch grade früher Rußland den Verkehr hemmte) ebenfalls der Zukunft überlassen bleiben. Wir wollen nur noch auf einen wichtigen Punkt kommen, welchen die Uferstaaten nicht ermangeln werden für sich anzuführen. Ihr beklagt euch, werden sie sagen über jene Vorbehalte und Einschränkungen, sind sie aber nicht gradeso in den Stromacten der Flüsse zu lesen, welche anerkanntermaßen kraft und infolge der wiener Art. 108—117 verhandelt und festgestellt wurden, wie Rhein und Elbe? Sagt nicht die Elbacte von 1821 Art. 1 ausdrücklich, daß die Schifffahrt von einem Uferstaat zum andern den Uferstaaten vorbehalten bleiben soll? und heißt es nicht in der Rheinacte von 1831 Art. 62, daß nur den Schiffen der Uferstaaten ein Patent gegeben werden solle? Ist der Transit auf den beiden Strömen etwa frei? Sind nicht die Flußzölle dort sehr beträchtlich? — *Hinc lacrimae*, die Antwort ist eben, daß jene Verträge, welche den wiener Artikeln zufolge und gemäß zu Stande gekommen sein sollten, ihnen auf das directeste widersprechen. So weit ist die Achtung für jene Grundsätze bei Seite gestellt, daß auf der letzten Elbschifffahrtsrevisionscommission der mecklenburgische Bevollmächtigte gradezu erklären durfte, nicht nach der

wiener Congressacte, sondern ausschließlich nach den unter den Uferstaaten aufgerichteten Staatsverträgen sei für die Elbe zu fragen. Es bestreitet nun niemand, daß die Uferstaaten als souveräne Staaten die Möglichkeit hatten, einen Vertrag aus eigenem Antriebe zu schließen, die Verträge aber, welche wirklich geschlossen sind und welche doch allein in Betracht kommen, existiren nur kraft der wiener Congressacte und kann einer der Unterzeichner dieser Acte beweisen, daß sie derselben widersprechende Bestimmungen enthalten, so ist er an solche nicht gebunden und kann dagegen alle Mittel gebrauchen, welche die Verletzung eines Vertrages völkerrechtlich an die Hand gibt. Der nassauische Bevollmächtigte, Hr. Marschall, sagt in einer von H. Wurm citirten Denkschrift vom 23. Febr. 1815 „daß für diesen Fall man keinen andern Gang zu nehmen habe, als den in jedem andern Fall einzuschlagenden, wenn ein Staat die Ausführung bestehender Verträge verweigerte.“

Es ist oben ausgeführt, wie für die Flußschiffahrt in Wien wie in Paris der Gedanke einer europäischen Controle festgehalten ist. Daß andere Staaten ihr Recht des Einspruches gegen die die wiener Artikel verletzenden Elb- und Rheinacten nicht geltend gemacht haben, ist eine schlimme Nachlässigkeit, deren Folgen sie durch die neueste Donauacte fühlen, aber ihr Recht ist dadurch nicht aufgehoben. So mögen sie es geltend machen und zeigen, daß es ihnen mit der Freiheit der Flußschiffahrt Ernst ist. Hr. Wurm ist der Ansicht, die nächstens zusammentretende pariser Conferenz solle die wiener Artikel selbst revidiren, wir geben ihm ganz Recht, daß selbst diese Bestimmungen noch nicht die volle Freiheit der Bewegung gewähren, aber wir wollen bescheiden in unsern Wünschen sein, wie es Deutschen geziemt, die so wenig für die Stromschiffahrt gethan. Wir fordern nur, daß die künftige pariser Conferenz die Artikel 109—117 der wiener Acte zu einer Wahrheit mache, nicht bloß für die Donau, sondern für alle europäischen Ströme, und daß die ihnen widersprechenden Bestimmungen der speciellen Flußschiffahrtsacten außer Kraft erklärt werden. In Wien ward gesagt, daß bei dem Flußzolltarif der Gesichtspunkt der Ermunterung des Handels und der Erleichterung der Schiffahrt maßgebend sein solle; wenn man denn hört, daß für den Zentner Zink die ganze Fracht von Breslau nach Hamburg 5 Sgr., der Elbzoll aber für die kurze Strecke von Wittenberg bis Hamburg $8\frac{3}{4}$ Sgr. beträgt, muß man nicht dem Verfasser recht geben, wenn er ruft: „Was ist dergleichen anders, als, wenn man deutsch reden soll, eine himmelschreiende Verletzung europäischer Verträge?“ —

Eine neue Revisionscommission ist zum Juni d. J. für die Elbe, „die Niobe der europäischen Ströme“ (S. 28.) angekündigt, wir hoffen von ihr, trotz der redlichen Bestrebungen Oestreichs, Preußens, Sachsens und Hamburgs, wenig, Mecklenburgs und Hannoverss Finanzinteressen werden gegen

jede wesentliche Erleichterung ihr Veto einlegen, die europäische Behandlung der Frage, die Erklärung der pariser Conferenz, daß die wiener Artikel eine Wahrheit für alle Ströme sein sollen, kann uns unter den obwaltenden Umständen allein aus der Stagnation reißen und die Freiheit der Flußschiffahrt nicht bloß für die Donau, sondern für Elbe, Rhein, Po u. s. w. begründen.
Br.

Das englische Gerichtsverfahren und der Bernardische Proceß.

Am 16. April kommt der Herzog von Malakoff als französischer Gesandter in London an, am 17. wird Simon Bernard von der Anschulldigung einer Beihilfe bei dem am 14. Januar in Paris verübten Attentat freigesprochen, am 18. schreiben officiöse Federn von Paris in alle Welt hinaus, die engen und freundnachbarlichen Gesinnungen der französischen Regierung zur englischen würden durch diesen Zwischenfall nicht gestört. Nur Constitutionnel und Univers machen von dem Rechte eines Bedienten, über die ihrem Herrn widerfahrenen Kränkungen mehr noch zu schimpfen wie dieser, in vollem Maß Gebrauch.

Daß aber Bernard nicht verurtheilt worden, hat auch andere Leute in Erstaunen gesetzt, die sowol, welche nach dem bekannt Gewordenen sich von seiner Schuld überzeugt hielten, als die, welche Bernard gern als Opfer für die Dauer der englisch-französischen Allianz dargebracht gesehen hätten. Wir halten diese letztere Anschauung für mindestens bedenklich; denn für solchen Zweck war das Mittel, die Verurtheilung Bernards, entweder zu groß oder zu klein; zu groß, wenn sie ein Unrecht gegen einen Einzelnen und eine Verletzung der Principien englischer Rechtsprechung in sich schloß, zu klein, weil es mit dieser einzelnen Hingabe doch nicht abgethan war; das Kaiserreich hätte noch mehr solche Beweise der Freundesgesinnung fordern können und müssen. Was aber die Frage von der Schuld Bernards betrifft, so wird man darüber so lange zu keiner festen Meinung kommen können, bis man die Eigenthümlichkeiten des englischen Criminalverfahrens sich vergegenwärtigt hat. Es ist dasselbe nämlich in fast allen wesentlichen Punkten so sehr von den auf dem Continente herrschenden Gewohnheiten abweichend, daß fast nichts als die gleichmäßige Beurtheilung des Angeklagten durch die Geschwornen bleibt, und auch hier noch bestehen sehr wesentliche Unterschiede. Es ist aber jedenfalls der Mühe werth, beide Formen des Criminalverfahrens nebenein-