

Ueber die

B l o k a d e .

Von

Gustav Manteuffel.

DORPAT 1860.

Druck von Heinrich Laakmann.

1931
Koubt .

IV 1931: 407

Darstellung

der

völkerseerechtlichen Grundsätze

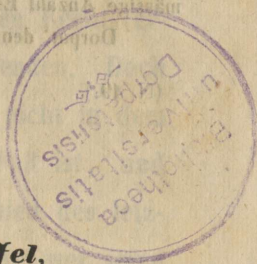
über die

B l o k a d e .

Von

Gustav Baron Manteuffel,

Candidaten der diplomatischen Wissenschaften.



AVI

12031

DORPAT 1860.

Druck von Heinrich Laakmann.

Darstellung

der

völkerechtlichen Grundsätze

über die

B l o k a d e

Der Druck wird unter der Bedingung gestattet, dass nach Beendigung desselben der Abgetheilten Censur in Dorpat die vorschriftmässige Anzahl Exemplare zugestellt werde.

Dorpat, den 28. April 1860.

Abgetheilter Censor de la Croix.

(N. 49.)

Von

Gustav Baron Kuntze

Candidat der diplomatischen Wissenschaften

4 IV A

Tartu Ülikooli
Raamatukogu

15931

DORPAT 1860

Druck von Heinrich Boehmann

E i n l e i t u n g.

Der Krieg ist anerkanntermassen das letzte und äusserste Rechtsmittel zur Schlichtung internationaler Streitigkeiten — der höchste Grad der Selbsthilfe unter den Staaten¹⁾. Als solcher ist er auf die unbedingte Schädigung des Gegners gerichtet²⁾. Er hat daher mannigfachen Einfluss auf die bestehenden Rechtsverhältnisse, zumal auf die der Handeltreibenden. Doch modificirt der Landkrieg dieselben lange nicht in dem Grade, wie dies bei dem Seekriege der Fall ist, und wer mit einigem Ernst über den Unterschied des letzteren mit dem Landkriege nachgedacht³⁾, wer seine

1) Ueber den principiellen Rechtscharakter des Krieges siehe: Kaltenborn „Kritik des Völkerrechts“, Lpz. 1847, S. 300 ff.

Kürzer spricht darüber der Verfasser in seinem bekannten Werke „Grundsätze des practischen europ. Seerechts“, Berlin 1851, II, 384 u. 85.

Heffter „Das europ. Völkerrecht der Gegenwart“, Berlin 1848, S. 203 ff.

Fichte „System der Ethik“, Lpz. 1853, B. II, Abth. 2, § 160.

2) Vergl. Fichte ebendasselbst.

3) Wegen dieses Unterschiedes siehe:

Kaltenborn „Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet“, Hamb. 1850, S. 1 ff. und

Blicke auf die Folgen des Seekrieges gerichtet, dem wird wol kaum der Gedanke entgangen sein, dass unter den Mitteln, die zur Beendigung desselben zu Gebote stehen, das schnellste und wirksamste die Vernichtung der feindlichen Handelsschiffahrt ist.

Lässt man nun die Anwendung dieses Mittels nur da eintreten, wo ein gerechter, billiger Friede erreicht werden soll, und übt man es auch dann nur so lange aus, bis den gerechten Forderungen Genüge geleistet und der Friede erreicht ist, — so hat man dazu ein unstreitiges Recht, das auf das Recht der äussersten Selbsthilfe zurückgeführt werden kann, von welcher schon oben⁴⁾ gesagt ward, dass sie „auf unbedingte Schädigung des Gegners gerichtet sei“. Es wird aber die Vernichtung der feindlichen Handelsschiffahrt ohne Schwierigkeit erreicht werden können, wenn es in der Macht des angreifenden Staates steht, sämtliche das feindliche Gebiet umgebenden Gewässer in der Weise zu besetzen, dass das Aus- und Einlaufen der Schiffe in die einzelnen Häfen unmöglich gemacht und überhaupt der Seeverkehr abgeschnitten wird. Solches kommt bei der Blokade in Ausführung, der diese Blätter gewidmet sind. Da aber in den einzelnen völker- und

Georg Fr. v. Martens „*Essai concernant les armateurs*“, Gött. 1795, S. 37 ff.

4) Vergl. S. 1. Vergl. auch Fichte a. a. O. II, 2, § 160.

seerechtlichen Werken⁵⁾ die Grundsätze über dieselbe theils höchst unvollständig, theils zerstreut, wenigstens in keinem übersichtlichen Zusammenhange vorliegen, so wage ich es, die vorliegende Darstellung einigermaßen übersichtlich zu machen, bemüht, folgenden Weg einzuschlagen.

- 5) Hugonis Grotii „*De jure belli ac pacis libri tres, in quibus jus naturae et gentium, item juris publici praecipua explicantur*“, Lausannae 1751 cum notis variorum, lib. III, cap. 5.
- Cornelius van Bynkershoek „*Quaestionum juris publici*“, lib. I, cap. 10 et sequentis (Lugduni B. 1737).
- B. S. Nau's „Grundsätze des Völkerseerechts“, Hamb. 1802, § 200 ff.
- Fr. J. Jacobsen „Seerecht des Krieges und des Friedens“, Altona 1815, S. 677 ff.
- Klueber „*Droit des gens*“, Stuttg. 1819, § 297 u. 98.
- Meno Poehls „Seerecht“, Hamb. 1833, 4. Th., S. 1142 ff.
- Azuni „*System universel de principes du droit maritime de l'Europe traduit de l'italien par Digeon*“, Paris an VI, 5 II, S. 96 ff.
- Saalfeld „Handbuch des posit. Völkerrechts“, Tübingen 1833.
- Conte Lucchesi-Palli „*Principii di dritto publico maritimo e storia di molti trattati sugli stessi*“, Napoli 1840, cap. VII.
- Jose Maria de Pando „*Elementos del Dereche International*“, Madrid 1843, S. 497—532.
- Ortolan „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“, Paris 1845, II, S. 287 ff.
- Heffter l. c. § 112, 121, 154—58.
- Kaltenborn „Grundsätze des pract. europ. Seerechts“, Berlin 1851, II, S. 398 ff.
- Wheaton „*Elemens du droit international*“, Lpz. 1852, II, 172 ff.
- C. W. Harder „Das Schiffs- und Seerecht“, Lpz. 1855 (besonderer Abdruck aus dem Rechtslexicon), S. 67—69.
- Le Baron Ferd. de Cutty „*Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*“, Lpz. 1856, I, 215—219.

Zuerst gehe ich auf den Begriff und das Recht der Blokade ein, bei welcher Gelegenheit ich auf die übermässige Ausdehnung des Blokaderechts und die Nichtigkeit der Papierblokade aufmerksam machen zu dürfen glaube. Hierauf widme ich einige Blätter dem Anfang der Blokade. Sodann wende ich mich zur Fortdauer des Blokadestandes, woselbst ich auch die Bedingungen, unter welchen der Blokadestand verletzt werden kann, nebst Strafe für Blokadebruch erörtere. Endlich gehe ich zu dem Ende der Blokade über, und suche, hier angelangt, einen kurzen Rückblick des Ganzen zu geben.

In wiefern der genannte Zweck hiermit erreicht ist, darüber mögen die nachsichtigen Beurtheiler dieser Abhandlung entscheiden.

Der Umstand, dass unsere Bibliotheken bekanntlich in völkerseerechtlicher Hinsicht nur karg ausgestattet sind, so wie auch der bei Weitem wichtigere, dass meine Abhandlung eigentlich nur eine Erstlingsschrift zu nennen ist, werden hoffentlich manchen Mangel derselben entschuldigen.

Erster Abschnitt.

Begriff und Recht der Blokade.

Schon in dem gewöhnlichen Sprachgebrauche, bedient man sich bekanntlich im Französischen des Ausdrucks „*place bloquée*“¹⁾, um hiermit irgend einen Ort (nicht gerade einen Seeplatz) zu bezeichnen, welcher dermassen besetzt ist, dass niemand weder hinein noch hinaus kann, ohne sich der sicheren Gefahr ausgesetzt zu sehen, gefangen zu werden, woraus auf eine entsprechende Besatzung geschlossen werden muss.

Das Wort „*bloquer*“, obgleich es allgemein als echt französisch gilt, ist der althochdeutschen Sprache entlehnt worden, in welcher Biloh (Bloch) einen Verschluss bedeutet, „*clausura*“, wie es Graff in seinem berühmten Wörterbuche²⁾ lateinisch wiedergiebt.

Später ging es aus dem Französischen wieder ins

1) Vergl. M. Ménage „*Dictionnaire etymologique de la langue française*“, Paris MDCCL, B. I, S. 204, woselbst *bloquer* und *blocus* näher erörtert werden.

2) Vergl. Graff's „*Althochdeutscher Sprachschatz*“, Berlin 1836, II, 137. Der Verfasser leitet das Wort Biloh (bloc, bloch, Block) von loh, dieses wiederum von liuchan und endlich liuchan von der Wurzel Luch oder Luh ab.

Deutsche über und entstand blokiren, Blokade aus *bloquer, blocus*³⁾.

Wie nun im Französischen schlechthin *bloqué* einen derartig gesperrten Ort bezeichnet, dass man sich in denselben nicht hineinwagen kann, ohne sich dem Gefangenwerden auszusetzen; — so heissen auch aus demselben Grunde feindliche Häfen, Flussmündungen, Festungen, ganze Küsten und Länderstrecken blokirt, wenn sie durch eine Kriegspartei gegen den Verkehr theilweise oder gänzlich gesperrt sind.

Eine wesentliche Bedingung einer derartigen Sperrung ist aber die Macht, eine unausweichbare Gefahr allen denjenigen zu bringen, die es wagen sollten, dieselbe zu vereiteln. In der That geben denn auch die meisten über die Blokade handelnden Verträge als Haupterforderniss an, dass der blokirte Platz durch stationirte Kriegsschiffe oder Landbatterien dermassen eingeschlossen werden müsse, dass kein Schiff, ohne sich einer Kanonade auszusetzen, in denselben einlaufen könne⁴⁾. Es wird sogar in den verschiedenen Verträgen die Zahl der zu einer Blokade erforderlichen Schiffe mitunter genau angegeben, und zwar gewöhnlich, zumal in den älteren Verträgen, zwischen zwei und sechs.

So heisst es in dem, im Jahre 1742 zwischen Frankreich und Dänemark abgeschlossenen Handels-

3) Vergl. Grimm „Deutsches Wörterbuch“, Lpz. 1854, II, 135, wo es unter Bloch heisst: „Deutlich ist das daherstammende französische *bloquer*, das wir von ihnen in blokiren zurücknehmen.“

4) Vergl. Saalfeld „Handbuch des positiven Völkerrechts“, Tübingen 1833, S. 325.

traktate⁵⁾ im zwanzigsten Artikel ausdrücklich, dass kein Hafen für blokirt angesehen werden solle, wenn sein Eingang nicht wenigstens von zwei Schiffen oder einer Landbatterie dermassen eingeschlossen sei, dass sich Schiffe in denselben ohne sichere Gefahr nicht hineinwagen können. Ferner verlangt in derselben Weise der Artikel IX des zwischen Spanien und Oestreich am 1. Mai 1795 abgeschlossenen Traktats⁶⁾ wenigstens zwei Schiffe zur Blokade eines Hafens.

Der Handelstraktat vom 27. August 1753 (abgeschlossen zwischen dem Könige beider Sicilien und den vereinigten Niederlanden) verlangt in dem Art. XXII die Gegenwart von wenigstens sechs Kriegsschiffen in der Entfernung einer Kanonenschussweite, oder so grosse Batterien und Werke auf der Landseite, dass der Eingang in den blokirten Platz von ihnen vollkommen beherrscht werden könne⁷⁾. Dagegen ist die Zahl der

5) Vergl. Ortolan „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“, II, 291, Note I.

6) Vergl. Du Mont „*Corps universel diplomatique etc.*“ Tome VII, partie II, page 114.

Eine ähnliche Bestimmung enthält auch der zwischen Preussen und Dänemark im Jahre 1818 abgeschlossene Handelstraktat. Unter Art. XVIII heisst es in demselben: „*Un port pour être réputé bloqué doit être investi par deux vaisseaux au moins du côté de la mer ou par une batterie de canons du côté de la terre.*“ Vergleiche darüber Ortolan „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“, II, 291 und 92.

Aehnliche Bestimmungen findet man auch in dem Handelstraktate Dänemarks mit Sicilien 1748 im Art. XIX und Frankreichs mit Dänemark 1742 Art. XX.

Vergl. darüber Meno Poehls „*Seerecht*“, S. 1144.

7) Vergl. „*Mercurie historique et politique*“, vom Jahre 1753, B. II, S. 243; ferner:

Schiffe in dem Traktate der ersten bewaffneten Neutralität nicht genauer angegeben⁸⁾. Es werden aber daselbst zu einer Blokade im Allgemeinen festliegende und nahe genug befindliche Schiffe verlangt, so dass für jeden Neutralen eine offenbare Gefahr beim Einlaufen in den blokirten Platz vorhanden sei.

Derartig gesperrte Orte müssen von den Neutralen als in der Macht der blokirenden Kriegspartei stehend, angesehen werden und hat die Krieg führende Partei das Recht, jeglichen Verkehr mit derselben zu untersagen⁹⁾.

Moser's „Versuch des neuesten Europäischen Völkerrechts in Friedens- und Kriegszeiten etc.“, B. VIII, S. 588.

M. Pöhls „Seerecht“, S. 1144.

Nau „Grundsätze des Völkerseerechts“, Hamb. 1812, S. 277.

8) Vrgl. Martens „*Recueil*“, Th. III, Convention zwischen Russland und Dänemark vom 9. Juli 1780 (abgedruckt auf der Seite 189), woselbst es unter Art. III, N. 3 heisst: *„Qu'on regarde comme un fort bloqué celui dans lequel aucun bâtiment ne peut entrer sans un danger évident à cause des vaisseaux de guerre stationnés pour former de près le blocus effectif.“*

Die Convention vom 16. Dec. 1800 wiederholte dieselbe Bestimmung unter Art. III, N. 3. Sie wird auch in den Accessionen zu beiden Conventionen ausgesprochen, so wie auch in folgenden Traktaten:

1) zwischen Russland und Sicilien 1787, Art. XVIII.

2) „ „ „ Schweden 1801, Art. XXIV.

3) „ „ d. Verein. Staaten und Brasilien 1828, Art. XVII.

Vergl. ad 1) Martens „*Rec.*“, IV, 229.

„ 2) „ „ VII, 315.

„ 3) „ „ *Nouv. R.* IX, 54.

9) Vrgl. Klueber „*Droit des gens*“, S. 463, woselbst es heisst: *„Un pareil endroit (nehmlich ein endroit bloqué) en tant qu'il est censé d'être bloqué, doit être regardé par les neutres comme étant au pouvoir de la puissance belligérante qui le tient bloqué.“* Weiter heisst es auf derselben Seite: *„cette puissance est en droit d'exclure à volonté les états neutres et leurs sujets de tout commerce, soit navigation, soit commerce proprement dit avec ce même lieu.“*

Dieses Recht ist nun weder in dem Interesse der blokirenden Macht zu suchen (wie es von manchen angenommen wird¹⁰⁾), da ja die Rechte einer dritten Macht dem Interesse der Krieg führenden durchaus nicht aufgeopfert werden können, noch auch in der von Ortolan¹¹⁾ aufgestellten, von Heffter¹²⁾ aber angefochtenen, Substitution der Souveränität, da z. B. auf offenem Meere, auf dessen freie Benutzung allen Nationen und Individuen ein gleichmässiges Recht zusteht¹³⁾, von keiner Souveränität die Rede sein kann; — sondern lediglich in dem Akte der Besitznahme eines Theils des feindlichen Gebiets, auf offener See aber in dem Akte der Praevention¹⁴⁾, der von einem später Kommenden ohne Verletzung nicht gestört werden kann.

Eben deshalb, weil das Recht auf freie Benutzung

Vergl. auch Ferd. Baron de Cussy „*Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*“, Lpz. 1856, 5, I, 217.

10) Vattel „*Droit des gens*“ livre III, Chap. VII, § 117 und Lucchesi-Palli „*Principii di dritto publico maritimo e storia di molti trattati sugli stessi*“, Napoli 1840 im 7. und letzten Cap.

11) „*Règles internationales et diplomatique de la mer*“, II, 297.

12) „Das europ. Völkerrecht der Gegenwart“, Berlin 1848, S. 268, Note 1.

13) Vergl. Heffter a. a. O. S. 136, woselbst er sagt: „Zu den des Privateigenthums unfähigen Sachen gehört anerkanntermassen der Luftzug und das fließende Wasser, namentlich das Meer, indem eine ausschliessliche, dauernde Besitzergreifung wenigstens für einzelne unter die Unmöglichkeiten zu rechnen ist.“ „Wegen gleichmässiger Wichtigkeit für alle Menschen schreibt man daher auch allen Individuen ein gleichmässiges Recht der freien Benutzung daran zu, so dass nur der augenblicklich sie nutzende, für jetzt jeden anderen ausschliesst.“ Vergleiche ferner:

Ulpian 1, 13, § 7 D, „*De injuriis*“ und auch

Clueber „*Droit des gens*“, in dem § 47.

14) Vergl. Heffter a. a. O., S. 268.

des Meeres allen Nationen gleichmässig zusteht, darf keine Nation der anderen, ohne sich einer Verletzung der Rechte der früher daselbst stationirten Seemacht zu Schulden kommen zu lassen, das Recht der augenblicklichen freien Benutzung des Meeres absprechen, und zu derselben Zeit in eben denselben Gewässern ihre Schiffe durchziehen lassen.

Seit dem Augenblicke also, wo ein Seeplatz in der Weise von einer Seemacht besetzt worden ist, dass dieselbe seine Ein- und Ausgänge beherrschen, somit das Recht der Occupation an den Küsten, auf offener See aber das Recht der Prävention geltend machen kann, hat sie auch die Befugniss, allen anderen Nationen jeden Durchzug durch den von ihr augenblicklich gesperrten Meerestheil streitig zu machen, somit den Verkehr mit dem blokirten Platz zu verhindern¹⁵⁾, ohne Unterschied, ob demselben friedliche oder feindliche Zwecke zu Grunde liegen, da sie ja in den ihr augenblicklich gehörenden Gewässern nach eigenem Gutdünken Regeln und Gesetze vorschreiben kann.

Hieraus ersieht man schon, dass sich die Blokade nicht nur auf befestigte Plätze, sondern auch auf unbefestigte Häfen etc. ausdehnen kann. Weil aber Letz-

15) Vergl. Azuni „*Système universel de principes du droit maritime des nations de l'Europe*“ traduit de l'italien par Digeon. Paris an VI, T. II, p. 97, Note. Ferner:

Joanni Gottl. Heineccii dissert. „*De navibus ob'mercium illicitorum vecturum commissis*“. Hallae 1721, § 12 und

Cornelius van Bynkershoek „*De his quae ad amicorum nostrorum hostes non recte advehuntur*“. (*Quaest. jur. publico*. Lib. I, cap. X.)

teres mitunter¹⁶⁾ bezweifelt wird, so soll hier die Rechtmässigkeit einer derartigen Ausdehnung der Blokade in kurzen Worten dargelegt werden.

Es besteht darüber bekanntlich nicht der mindeste Zweifel im Kriegerrechte, dass die Krieg führende Partei ihren Feind in denjenigen Punkten angreifen darf, die sie dazu geeignet findet, und dass die Neutralen, die durchaus nicht berechtigt sind, der Kriegspartei den Plan ihrer militärischen Operationen vorzuschreiben, in der Wahl des beliebigen Angriffs-Ortes kein Unrecht sehen können. Aus eben demselben Grunde, dünke ich, sollte auch die Sperrung unbefestigter Orte, wenn von der Kriegspartei für nöthig erachtet, als rechtmässig gelten. Dagegen wird aber von dem unter Nota 16 angeführten Schriftsteller eingewandt: „es sei nicht der Zweck der Blokade, den Handel zu stören, denn wenn es“, meint er, „gestattet werden sollte, unbefestigte Handelsplätze, in denen sich kein Feind aufhalte, zu blokiren, würde es bald Blokaden geben, die keinen anderen Zweck hätten, als die Störung des Handels der

16) z. B. Graf Lucchesi-Palli a. a. O., S. 167, indem er sagt: „*I dritto delle genti permetta di sottomettere al blocco le sole piazze forti; et è perciò chè dovrebbero essere essenti da ogni blocco, le città, i porti di commercio non fortificati, le rade e le imbocciature de fiumi non armate. In dritto nessuno può dichiarare bioccato un luogo, ove non esistono fortificazioni, non vi abitamo nemici, e non vi è alcun leguo da guerra. Un abuso co tanto orribile si è veduto messo in pratica nelle ultime guerre dalle nazioni le più civilizzate.*“

Auch Napoleons „*Décret donné à Berlin le 21. Nov. 1806*“ macht den Engländern zum Vorwurf, dass sie unbefestigte Plätze blokirten. Vergl. darüber:

M. Poehls a. a. O., S. 1149.

Neutralen mit den feindlichen Unterthanen, nebst Herfallen über Privatvermögen, das doch von dem Rechte der Krieger gänzlich befreit werden sollte¹⁷⁾“.

Allerdings ist es nicht unmöglich, dass die Anwendung der Blokade bei unbefestigten Plätzen wol manchen Missbrauch nach sich zieht. Indessen ist dieses kein hinreichender Grund, um dieselbe bei derartigen Plätzen gänzlich aufzuheben. Denn auch im friedlichen und unparteiischen Handel der Neutralen wird es wol kaum an Missbräuchen fehlen, auch er kann indirect den grössten Schaden den Kriegführenden zufügen. Wird dieses aber als ein triftiger Grund angesehen werden können, die Neutralen zum Einstellen ihres Handels zu zwingen? — Keineswegs. — Vielmehr müssen die Neutralen, dieses der Kriegspartei indirect widerfahrenden Schadens ungeachtet, im Besitze ihrer Handelsrechte bleiben, es sei denn, sie führten Kriegscontrebande ein, was aber in ein anderes Gebiet gehört und hier aus vielfachen Gründen nicht näher erörtert werden kann, auch übrigens hier ein friedlicher und unparteiischer Handel vorausgesetzt ward. Sie müssen sich aber auch, falls sie durch die Ausübung der Rechte der Kriegspartei zu leiden haben, sich ihrem Schicksal ruhig fügen, und anderer Rechte achten, damit auch die ihrigen geachtet werden.

So könnte es z. B. im Interesse der Kriegspartei liegen, eine unbefestigte feindliche Seestadt zu blokiren,

17) A. a. O., S. 7. und letztes Cap.

um ihren Kriegsoperationen mehr Nachdruck zu geben und sich den Erfolg eines Planes zu sichern, von welchem sie niemandem Rechenschaft abzulegen verpflichtet ist. Wird man ihr das Recht dazu absprechen wollen? — Ich bezweifle es. Sie greift ja doch damit nur feindliches Gut, feindliches Territorium an. Der zufällige Schaden, der hierbei dem Privatvermögen zugefügt werden könnte, wäre ebensowenig ein plausibler Grund, die Kriegspartei von ihrem Vorhaben abzuhalten, als er kein Grund sein kann das Bombardiren einer Festung aus Rücksichten für das daselbst etwa aufgehäuften Privateigenthum, unterlassen zu wollen.

• Noch deutlicher wird man die Rechtmässigkeit der Blockade unbefestigter Orte aus nachstehenden Worten des berühmten Protokollisten aller Congresse des ersten Viertels unseres Jahrhunderts, Herrn von Gentz¹⁸⁾, ansehen können, die ich mir wegen ihrer vorzüglichen Klarheit hier wiederzugeben erlaube¹⁹⁾. Es heisst in seinen Mémoires²⁰⁾: „*Si un belligérant ne pouvait*

18) Vergl. R. v. Mohl „Geschichte und Literatur der Staatswissenschaften“, 2. B., Erlangen 1856, S. 488, woselbst es in einer biographischen Notiz über Fr. v. Gentz heisst: „Anfänglich mehr in freier geistiger Thätigkeit als zu laufenden Geschäften benützt, war er später jedoch und bis zu seinem Ende einer der hauptsächlichsten Gehilfen Metternichs in Besorgung der auswärtigen Angelegenheiten des Kaiserstaates, namentlich oberster Schriftführer bei allen Fürsten und Minister-Congressen seit 1814.“

19) Bekanntlich war die Elastizität seiner Feder so anerkannt, dass sich die verschiedensten Mächte bei ihm Memoires und Auseinandersetzungen bestellten. Vergl. darüber Dr. Theodor Mundt „Geschichte der Literatur der Gegenwart“, Lpz. 1853, S. 331.

20) Vergl. Fr. v. Gentz in dem von G. Schlesier herausgegebenen Werke: „*Mémoires et lettres inédites du Chevalier de Gentz*“, Stuttgart. 1841, S. 432.

jamais bloquer un port non fortifié, les puissances qui par l'infériorité de leurs forces navales seraient exposées à des attaques de ce genre, n'auraient qu'à raser leurs côtes et détruire toutes leurs fortifications pour rendre nulle toute espèce de blocus maritime,“ — eine lächerliche, aber unvermeidliche Folge, die auf das Schlagendste die Unrichtigkeit desjenigen Grundsatzes nachweist, nach welchem nur befestigte Plätze blokirt werden dürften²¹⁾.

Dass aus den oben²²⁾ angeführten Gründen auch andere Plätze, so z. B. Küsten, Länderstrecken, Flussmündungen und Meerengen blokirt werden können, wird wol kaum eines Beweises bedürfen. Es könnte z. B. die Ausführung eines Kriegsplanes das Blokiren einer ganzen Küste erheischen. Hat nun eine Kriegspartei die zur Occupation derselben erforderlichen Kräfte aufgestellt, so werden die Neutralen durchaus mit keinem Grunde ihnen das Recht einer derartigen Blokade absprechen können, weshalb auch Kaltenborn in einem seiner verdienstvollen Werke²³⁾ höchst treffend bemerkt, dass die Neutralen mit Anerkennung des Krieges überhaupt auch die Blokade respectiren, und die etwaigen

21) Eine Wiederlegung der vom Grafen Lucchesi-Palli in Form eines Theorems aufgestellten Ansicht ist auch bei Ortolan a. a. O., II, 295—97 zu finden. Ortolan hält sich hierbei wesentlich an Massé. Vergl. auch dessen „*Droit commercial*“, I, 284 ff.

22) Vergl. S. 13—15.

23) „Handbuch des pract. europ. Seerechts“, II, 398. Vergl. auch M. Poehls „Seerecht“, IV, 1147 und Ortolan a. a. O., II, 295 „*Rien ne s'oppose à la légitimité du blocus effectif d'une grande étendue de côtes ennemies* u. s. w.“.

Beschränkungen ihres Verkehrs sich durchaus gefallen lassen müssen.

Allein beim gänzlichen Blokiren von Flussmündungen könnten dennoch mitunter Bedenklichkeiten eintreten.

Gesetzt, die Kriegspartei blokire eine Flussmündung, deren Gebrauch nicht allein dem an der Mündung selbst wohnenden Feinde, sondern, als Servitut, auch den weiter oberhalb wohnenden Völkern offen stände. — Die Kriegspartei, welche sich der Mündung des Flusses bemächtigt hat, nimmt natürlich seit dem Augenblicke dieser Occupation auch die Stelle des Feindes ein. Sind nun neutrale Völker zum Befahren des ganzen Stromes berechtigt, so wird sich auch jene Kriegspartei verpflichtet halten müssen, die so eben genannte Berechtigung durchaus zu respectiren, da das Recht des Siegers wol kaum bis zur Aufhebung der Rechte der Neutralen wird ausgedehnt werden dürfen²⁴⁾.

Wenn also entweder die Lage des Orts oder Verträge neutrale Völker zum Durchsegeln von Flussmündungen berechtigen, so wird die Kriegspartei bei dem Blokiren derartiger Orte den Verkehr nicht gänzlich abbrechen dürfen, sondern vielmehr den Durchzug den Neutralen durchaus zu gestatten haben.

Hieraus folgt, dass das Blokiren von grossen

24) Vergl. Ortolan a. a. O., II, 294, woselbst es heisst: „*Seulement il faut faire cette observation générale qui a trait surtout aux embouchures des fleuves: c'est que les droits du belligérant sur l'espace qu'il bloque ne peuvent aller au delà des droits que son ennemi avait sur le même espace avant l'occupation.*“

Flüssen oder auch Meerengen (es sei denn, dass beide Ufer dem Feinde gehören) nicht mit Wirkung auszuführen ist, indem sonst, zumal bei Meerengen, der Verkehr nur an einem der Ufer verhindert werden kann.

Aber selbst in den so eben geschilderten weitesten Grenzen des Blockaderechts ist die Seepraxis einzelner Länder nicht stehen geblieben, sondern sie hat noch zu verschiedenen Zeiten unternommen, demselben eine Ausdehnung zu geben, welche über den natürlichen und festgehaltenen Charakter desselben hinausgeht.

So hat man ganze Küsten und Länderstrecken schon dadurch in Blockadestand erklären zu dürfen gemeint, dass man jede Zufuhr dahin und von dorthier untersagte, einige Kreuzer in der Nähe derselben aufstellte und damit eine Notification an die neutralen Staatsgewalten verband; — eine Maxime, welche freilich wol nur als eine ausserordentliche bezeichnet worden ist, jedoch den Neutralen unendlichen Nachtheil zufügte, und zum Theil das System der bewaffneten Neutralität hervorrief²⁵⁾.

So versuchten die Schweden um das Jahr 1560 durch Gewalt und Unterhandlungen die Hanseaten, die Dänen und Niederländer zur Unterlassung des Handels mit Russland zu vermögen²⁶⁾. England hielt im Jahre

25) Vergl. Heffter a. a. O., S. 273 u. 74.

Ortolan a. a. O., II, 398.

Kaltenborn a. a. O., II, 407.

Klueber a. a. O., II, 464.

26) Vergl. Robinson „*Collectanea maritima*“, p. 162.

Wheaton „*Histoire des progrès du droit des gens*“, p. 90.

1859 sechszig hanseatische Schiffe, mit Korn und Schiffsb Baumaterialien beladen, an, die nach Spanien segeln wollten, und nahm die Ladung ohne Ersatz weg, indem es vorgab, die Schiffe brächen den Blockadestand, in welchen es ganz Spanien erklärt hätte²⁷⁾).

Eine derartige Absperrung versuchte auch Holland 1652 gegen Grossbritannien, wie man es aus den Worten Bynkershoek's ersehen kann, der uns in seinen „*Quaestiones Juris Publici*“, nachstehende Zeilen giebt, indem er sich über die Inconsequenz Hollands ausspricht, welches, nachdem es damit vielfach geprahlt hatte, dass es im Jahre 1652 den Engländern jeglichen Verkehr abzuschneiden gewusst hätte, bald darauf, 1663, den Spaniern ebendasselbe Recht der Absperrung abzusprechen suchte, das es kurz vorher, den Engländern gegenüber, selbst in Ausführung gebracht hatte. Es heisst bei Bynkershoek: „*Relatum quidem est, eosdem ordines (Generalstaaten) anno 1652, quod ad Anglos, tale quid jactitasse, omnibus sic interdicto cum Anglis commercio sed quo jure jactitarunt nunc non quaero, contentus monere, eosdem ordines anno 1663 Hispanis, cum hi Lusitaniam obsessum habere videri vellent, id ipsum negasse, quod contra Anglos antea sibi arrogaverunt, sic enim proditum est in annalibus*²⁸⁾).

27) Vergl. Nau a. a. O., S. 282.

28) Cornelius van Bynkershoek *Quaestionum Juris Publici* liber 1, cap. 4: „*Res mobiles et praesertim naves an et quousque recuperatori cedant?*“

Grossbritannien erklärte im Jahre 1698 (und nicht 1798 wie bei Heffter gedruckt steht²⁹⁾) alle Häfen und Mündungen der Gewässer Belgiens für blokirt. Um aber dieser Erklärung auch Nachdruck zu geben, schloss es mit den Generalstaaten einen Tractat, dessen Beweggründe schon in dem Eingange desselben hinlänglich gezeigt sind. Es heisst in demselben: „dass dem Könige von Grossbritannien und den Generalstaaten sehr daran gelegen sei, allen möglichen Schaden dem gemeinsamen Feinde zu thun, um ihn zu einem gerechten und billigen Frieden, und zu solchen Bedingungen, welche die Ruhe der Christenheit wiederherstellen könnten, zu zwingen, und es zu dem Ende nöthig werde, alle Macht anzuwenden, und solche Massregeln zu nehmen, damit aller Handel und Gewerbe mit den Unterthanen des Allerchristlichsten Königs unterbrochen und untersagt werde, um besagtem Könige und seinen Unterthanen die Mittel zu den Kosten eines Krieges zu nehmen, der sonst durch seine Dauer sehr schädlich werden, und die Vergiessung vieles Christenblutes verursachen könnte³⁰⁾.“

Nach diesem Eingange heisst es: „Wenn während dieses Krieges die Unterthanen eines andern Königs, Fürsten oder Staats mit den Unterthanen des Allerchristlichsten Königs handeln werden, oder wenn man ihre Schiffe auf der Fahrt nach den unter der Herr-

29) „Das europ. Völkerrecht der Gegenwart“, S. 273, Note 3.

30) Dumont „Corps diplomatique“, B. VII, Th. 2, S. 238.

schaft des Allerchristlichsten Königs stehenden Häfen, oder Rheden, mit der augenscheinlichen Vermuthung, dass sie mit den Unterthanen des gedachten Königs handeln wollen, antreffen, oder wenn man die den Unterthanen eines andern Königs, Fürsten oder Staats zugehörigen Schiffe mit Ladungen, die nach Frankreich, oder für die Unterthanen des Allerchristlichsten Königs bestimmt sind, an irgend einem Orte, es sei, wo es wolle, finden wird; — so sollen sie von den Kriegsschiffen oder Kapern des Königs von Grossbritannien und den Generalstaaten weggenommen, und für eine gute Beute betrachtet werden.“

„Der gedachte König von Grossbritannien und die Generalstaaten werden diesen Vertrag mit dem ehesten allen Königen, Fürsten und Staaten in Europa, die nicht Krieg wider Frankreich führen, bekannt machen, um sie zugleich zu unterrichten, dass, wenn ihre, oder ihrer Unterthanen vor dieser Bekanntmachung in See gegangenen Schiffe auf ihrer Fahrt nach französischen Häfen oder Rheden gefunden werden, sie von den Kriegsschiffen des Königs von Grossbritannien und der Staaten genöthigt werden sollen, unverzüglich umzukehren, und dass, wenn solche Schiffe auf ihrer Fahrt aus den gedachten Häfen mit Ladungen französischer Waaren angetroffen werden, — sie genöthigt werden sollen, nach solchen Häfen zurückzukehren, und daselbst die gedachten Waaren, bei Strafe ihrer Verwirkung, zu lassen; dass ferner, wenn die Schiffe der vorgedachten Könige, Fürsten und Staaten oder ihrer Unterthanen, die nach

besagter Bekanntmachung in See gegangen wären, auf der Fahrt nach französischen Häfen oder Rheden oder aus denselben gefunden würden, sie weggenommen, und mit ihren Waaren als eine gute Beute eingezogen werden sollen³¹⁾.“

Nur mit Widerwillen nahm Holland den vorstehenden Artikel seines Bündnisses mit England an. Lange sträubten sich dagegen die holländischen Bevollmächtigten, indem ihnen die ganze Illegalität der darin enthaltenen Massregeln vor Augen schwebte, und, wenn sie sich endlich zur Unterschrift entschlossen, so geschah es mehr, um den fortwährenden Bitten und Ueberredungen des britischen Königs Genüge zu leisten, als in Folge innerer Ueberzeugung³²⁾.

Bald darauf wurden auch die Bestimmungen des Tractats in Erfüllung gebracht, und zwar auf's Strengste. Man hörte fortwährend von Fällen, wo Schiff und Ladung genommen und als gute Prise nach England gebracht waren, unter dem Vorwande, sie hätten den Blokadestand vereitelt, der doch nur ein fingirter war, mit Recht in allen Sprachen Cabinet- oder Papierblockade, *blocus sur le papier*, *blocco sulla carta*, genannt. — Auch erhoben sich dagegen nicht wenig Klagen, welche Repressalien von Seiten Schwedens und Dänemarks zur Folge hatten. Denn es kam zwischen den beiden genannten Mächten ein Bündniss am 17.

31) Dumont „*Corps diplomatique*“, B. VII, Th. 2, S. 238.

32) Vergl. Ortolan a. a. O., II, 327.

März 1693³³⁾ zu Stande, dessen einziger und alleiniger Zweck der war, die Rechte der in den Krieg nicht verwickelten Staaten zu wahren. So gaben Schweden und Dänemark bei dieser Gelegenheit das erste Beispiel einer bewaffneten Neutralität, wie sie erst später (1780) unter diesem Namen entstand. Dieses Auftreten der beiden nordischen Mächte hatte die Befreiung manchen Schiffes zur Folge, das nebst Ladung in die habsüchtigen Hände der Engländer bereits gefallen war³⁴⁾.

Eine derartige Absperrung versuchte auch 1793 die Coalition gegen das revolutionirende Frankreich, indem man zur Rechtfertigung derselben geltend zu machen suchte, gegen Frankreich könne in seinen damaligen Zuständen das ordentliche Völkerrecht durchaus nicht in Anwendung gebracht werden³⁵⁾. So kamen zu diesem Ende folgende Conventionen zu Stande:

I. Zwischen Grossbritannien und Russland am 25.

März 1793, woselbst es unter Artikel III³⁶⁾ heisst:

„*Leurs dites Majestés* (Kaiser von Russland und König von England) *s'engagent de fermer tous leurs ports aux vaisseaux français, de ne permettre en aucun cas l'expor-*

33) Vergl. Dumont a. a. O., B. VII, Th. 2, S. 325—27 „*Traité entre Charles XI., Roi de Suède, & Chrétien V., Roi de Dannemarc. Fait à Stockholme, le 17. Mars 1693.*“

34) Vergl. Vattel a. a. O., liv. 3, ch. 7, § 112 und auch Wheaton „*Histoire des progrès du droit des gens*“, p. 90 et seq.

35) Vergl. Wheaton „*Histoire des progrès etc.*“, p. 284 et seq. Heffter a. a. O., S. 273.

36) Vergl. v. Martens Rec., T. V, p. 114.

tation pour la France de quelques munitions, bleds, grains etc. et de prendre toutes autres mesures en leur pouvoir, pour troubler le commerce de la France, et pour l'ammener par ces voyes à des conditions équitables de paix.“

Der Art. IV. desselben Bündnisses enthält den Entschluss, auch den Verkehr anderer Mächte mit Frankreich zu verhindern.

II. Zwischen Grossbritannien und Spanien, unterzeichnet in Aranjuez am 25. Mai 1793. Hier heisst es unter dem Art. IV³⁷⁾:

„*Sus dichas Magestadas (König von England und König von Spanien) se obligan reciprocamente á certar todos sus Puertos á los Navios Franceses; á no permitir que en caso alguno se extraigan de sus Puertos para la Francia municiones de guerra, ni navales, ni triogo, ni otros granos, carnes saladas, ni otros provisiones de boca; y a tomar todas las demas medidas que esten en su mano para dannar al comercio de la Francia y reducir la por este medio á condiciones justas de paz*³⁸⁾.“

37) Vergl. v. Martens „*Rec.*“, T.V., p. 151 „*Convenio entre el Rey nuestro Sennor y el Rey de la Gran Bretanna. Firmando en Aranjuez di 25. de Mayo de 1793.*“

38) „Die genannten Majestäten verpflichten sich gegenseitig, alle ihre Häfen französischen Schiffen zu schliessen; unter keiner Bedingung zu gestatten, dass aus ihren Häfen Kriegs- oder Flotten-

Der folgende Artikel (Art. V) enthält ähnliche Bestimmungen wie der vierte Artikel der oben angeführten russisch-englischen Convention.

III. Zwischen Grossbritannien und dem Könige beider Sicilien vom 12. Juni 1793³⁹⁾.

IV. Zwischen Grossbritannien und dem Könige von Preussen, unterzeichnet im Lager vor Mainz am 14. Juli 1793⁴⁰⁾.

V. Zwischen Grossbritannien und Portugal vom 26. September 1793⁴¹⁾.

Die drei zuletzt genannten Conventionen enthalten Artikel ähnlichen Inhalts, wie die ausführlicher hier gegebenen der britisch-russischen und britisch-spanischen.

Indessen, wie auch schon oben bemerkt worden ist, wurde die in den vorstehenden Conventionen enthaltene Maxime nur als eine ausserordentliche bezeichnet. Grossbritannien bemerkt selbst in einer Note vom 3. Juli 1793, „dass sein Betragen gegen Frankreich und die Neutralen, eine von allen bisherigen Grundsätzen des Völkerrechts abweichende Behandlungsweise sei⁴²⁾“. Allein es ist bei dieser Gelegenheit das grossbritannische Betragen gegen Frankreich weder in

munionen nach Frankreich ausgeführt werden, noch Weizen oder andere Korngattungen, auch nicht gesalzenes Fleisch oder irgend welche Mundvorräthe; ferner alle übrigen Massregeln, die in ihrer Macht stehen, zu ergreifen, um dem Handel Frankreichs zu schaden und es hierdurch zu billigen Friedensbedingungen zu zwingen.“

39) Vergl. v. Martens a. a. O., B. V. S. 158.

40) Vergl. v. Martens a. a. Ort., B. V, S. 168.

41) Vergl. v. Martens a. a. O., B. V, S. 211.

42) Vergl. v. Martens „*Nouveau Rec.*“, T. V, p. 597.

seinen Grundsätzen, noch in deren Anwendung neu gewesen⁴³⁾. Ja England ging mitunter so weit, dass es gleichzeitig Frankreich und andere Länder ohne alle Mittel eines effectiven Blokadezustandes dennoch für blokirt erklärte und gegen die Contravenienten, denen man beikommen konnte, die Nachteile der wirklichen Blokade eintreten liess. Denn, um einen schlagenden derartigen Fall anzuführen, so findet sich in dem Urtheil des britischen Admiralitätsgerichts über das holländische Schiff Sibillina Heligonda, von dem Richter James Mariott im Jahre 1780 gesprochen, folgende Beifügung, die in des Herrn v. Martens „Erzählungen merkwürdiger Fälle⁴⁴⁾“ abgedruckt ist:

„Grotius und Bynkershoek gestehen zu, und wer thut es nicht? dass die Noth ein Recht zuwege bringt, alle Sachen anzuhalten, ohne welche eine Nation sich nicht selbst vertheidigen kann. Wie in Hinsicht der Bedürfnisse, im Fall es dem Feinde an Lebensmitteln gebricht, sein Bedürfniss auf der einen Seite, und auf der anderen das Bedürfniss, ihm diese vorzuenthalten, einander sich gleich sind; und, in Hinsicht der Blockaden, jeder feindliche Hafen ist blokirt in Hinsicht dessen, dass das neutrale Schiff, welches Kriegsbedürfnisse geladen hat, angehalten und verhindert wird einzulaufen. Bynkershoek sagt: *Quum eo sunt progressi, unde locus redeundi non est*, um das Placat

43) Vergl. das oben angegebene Beispiel vom Jahre 1689.

44) Georg v. Martens „Erzählungen merkwürdiger Fälle des modernen europäischen Völkerrechts,“ Göttingen 1802, B. II, S. 34 u. 35.

seiner Landsleute vom 27. Juli 1584 zu vertheidigen, *Quaest. jur. publ.*, L. I, c. XI, p. 89, und es kommt wenig darauf an, wo die Blokade gemacht wird, jenseits des Canals zu Douvres, zu Breste oder zu L'Orient.“

„Wenn ihr gefasst werdet, so seid ihr blokirt! Grossbritannien schliesst wegen seiner insularischen Lage natürlich alle Häfen von Spanien und Frankreich! Es hat ein Recht, sich diese Lage als ein Geschenk der Vorsehung zu Nutze zu machen.“ — (!)

Aber erst unserem Jahrhunderte blieb es vorbehalten, Beispiele der allerschrecklichsten Missbräuche des Blokaderechts zu geben. Eine Declaration des britischen Cabinets⁴⁵⁾ erklärte am 16. März 1806 die ganze Küste von der Elbe bis Brest in Blokadezustand. Dieses veranlasste Napoleon I. zur Errichtung des Continentalsystems, welches er in seinem Decret von Berlin⁴⁶⁾ als Retorsion zu rechtfertigen sucht. Bekanntlich wurden durch dieses Decret die britischen Inseln (ohne Schiffe!) in Blokadezustand erklärt.

45) Vergl. Carl v. Martens „*Supplément au rec.*“ T. V, p. 436 u. 37 „*Declaration du conseil Britannique au sujet du blocus de tous les ports depuis Brest jusqu'à l'Elbe adressée au ministre des Etats-Unis à Londres ainsi qu'aux autres ministres et agens des puissances neutres près la Gouvernement Britannique, en date du seize Mai 1806.*“

Durch eine ähnliche Declaration erklärte England am 26. Juli desselben Jahres auch Venedig in Blokadezustand. Vergl. darüber Runde „*Aktenstücke*“, 1806, B. II, S. 58.

46) Vergl. C. v. Martens „*Suppl. au rec.*“ V, 439 „*Décret de l'Empereur des Français donné à Berlin le 21. Nov. 1806 (déclarant les îles Britanniques en état de blocus et portant défense du commerce Anglais etc.)*.“

Schöll „*Histoire des traités*“, B. IX, S. 344 und endlich

„*Polit. Journal*“, 1806, Th. 2, S. 1179.

Nun erst beginnt das strenge englische System, welches sich gleichfalls als Retorsion ankündigt. Der *order in council* vom 7. Januar 1807 untersagt den Neutralen den Handel „nach allen Häfen Frankreichs, seiner Aliirten oder derjenigen Länder, die sich den französischen Massregeln unterworfen hatten“, und unterwirft den Handel nach diesen Häfen denselben Beschränkungen, denen blokirte Plätze unterliegen⁴⁷⁾.

Gegen diese Vorschriften richtete Napoleon das bekannte Decret vom 17. December 1807 aus seinem königlichen Palaste zu Mailand⁴⁸⁾. Hierin erklärte er wiederholt die britischen Inseln in Blokadezustand zu Wasser und zu Lande und für entnationalisirt jedes Schiff, welches sich die Durchsuchung durch ein englisches Schiff gefallen lassen, sich einer Reise nach England unterworfen oder der englischen Regierung eine Abgabe bezahlt hatte⁴⁹⁾.

Wer seine Blicke auf die vorstehenden Bestim-

47) Vergl. C. v. Martens „*Suppl. au rec.*“, V, 444 „*Ordre du Cabinet Britannique concernant le commerce des neutres en date du 7. Janvier 1807.*“

Schöll a. a. O., B. IX, S. 350.

„*Polit. Journal*“, 1807, B. I, S. 81.

48) Vergl. v. Martens „*Suppl. au rec.*“, V, 452 „*Décret de l'Empereur des Français contre les dispositions du D. Anglais du 11. Nov., en date de Milan le 17. Dec. 1807.*“

„*Polit. Journal*“, 1808, Th. 4, S. 99.

49) Der vierte Artikel des Mailander Decrets fügt hinzu, dass diese Verfügungen wegfallen sollten hinsichtlich der Staaten, die die Engländer lehren würden, ihre Flagge zu respectiren, und *ipso jure* aufgehoben sein sollten, sobald England, „welches seine Gesetzgebung derjenigen von Algier assimilire“, zu den Grundsätzen des Völkerrechts zurückkehren würde.

mungen (Früchte des englisch-französischen Krieges) gerichtet, und mit einigem Ernst über die Folgen derselben nachgedacht; — der wird gewiss, auch wenn eine Erörterung des Rechtes der Blokade nicht vorausgeschickt gewesen wäre, zu der Ueberzeugung gelangt sein, dass die Papierblokade, dieses Hauptmittel des Continentalsystems zur Reaction gegen die britische Uebermacht und Ueberhebung, ein blosser Deckmantel ungemessener Handelsverbote ist, ein verschleierter Krieg gegen den Handel des Feindes und der Neutralen überhaupt. Immer ist diese Maxime von allen Nationen, ja selbst von den sie übenden (wie aus dem Vorstehenden erhellt) als einseitige und exorbitante Massregel, als Extrem erkannt worden. Sie ist widerrechtlich, weil sie in der That den neutralen Mächten ein Gesetz vorschreiben will, welches sich selbst verpflichtend sie in ihrer Freiheit beschränken soll⁵⁰). Doch werden hoffentlich die grossartigsten Seemächte nie wieder im Stande sein, so das Recht der Blokade ins Masslose auszudehnen. Die vereinigte Macht der Neutralen wird immer derartige Maximen mit gehörigem Nachdruck zu rügen und den Grundsätzen des Völkerrechts im Seeverkehre ihre Geltung zu verschaffen wissen.

50) Vergl. Heffter a. a. O., S. 274.

Jose Maria de Pando „*Elementos del derecho Internacional*“, Madrid 1843, S. 521.

... (Während des englisch-französischen Krieges) ...
... geschichtl. was mit einem Ernst über die Folgen der ...
... selbstmachtend ... der wird gewiss auch wenn ...
... eine Förderung des Rechtes der Blokade nicht voraus ...
... geschickt gewesen wäre zu der Erreichung gelangt ...
... sein ...

Zweiter Abschnitt.

Anfang der Blokade.

Wenden wir uns nunmehr zu dem Anfang der Blokade, so ist die Frage: von welchem Moment an der Blokadezustand den Neutralen gegenüber als wirklich vorhanden anzunehmen sei, vielfach besprochen worden. „Der Natur der Sache nach,“ sagt Heffter¹⁾, „gehört dazu die wirkliche Einschliessung des blokirten Ortes, wodurch jeder Zugang von Aussen her, es sei nun auf derjenigen Seite, von woher die Annäherung eines neutralen Transportmittels erfolgt, wenn auch nicht unmöglich gemacht, doch aber so erschwert wird, dass die Verbindung mit dem blokirten Orte nicht bewirkt werden kann, ohne die Blokadelinie zu zerschneiden, und ohne sich der Gefahr auszusetzen, von der Blokademacht aufgehalten oder mit Kriegsgeschossen betroffen zu werden.“

In der That enthalten auch viele Staatenverträge Bestimmungen in diesem Sinne, wie aus den im vorigen Abschnitt zum Theil abgehandelten zu ersehen ist.

1) A. a. O., S. 269.

Die bewaffnete Neutralität von 1800 liess denjenigen Hafen als blockirt gelten: *où il y a par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches un danger évident d'entrer*²⁾.

Es setzte aber die russisch-englische Convention vom 17. Juni 1801 an die Stelle des Ausdrucks „*vaisseaux arrêtés et suffisamment proches*“ den scheinbar nur unbedeutend veränderten „*vaisseaux arrêtés où suffisamment proches*³⁾“. Dieses ist eine wichtige Einräumung, denn es ist unmöglich, eine Escadre immer so nahe zu halten, dass der Eingang in den Hafen gefährdet ist, und ausser diesem Fall hörte der Hafen nach den vorhergegangenen Bestimmungen auf, blockirt zu sein. Auch wird wol kaum zu bemerken nöthig sein, dass die handelnden Mächte mit Hilfe der kleinen conjunctiven Partikel *ou*, welche das frühere *et* ersetzen sollte, in der grossen Frage über die Seeblokade Englands Grundsätze⁴⁾, gegen die bis-

2) Vergl. v. Martens „*Rec.*“, T. VII, p. 176.

3) Vergl. darüber:

Kaltenborn „*Seerecht*“ II, 400, Note 90, auch

Wheaton „*Histoire des progrès du droit des gens*“, p. 326 u. 27.

Ortolan „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“, II, 293.

Heffter „*Das europäische Völkerrecht der Gegenwart*“, S. 269, N. 4.

Poehls a. a. O., IV, 1143 u. 1144.

Saalfeld „*Handbuch des positiven Völkerrechts*“, Tübingen 1833, S. 326.

Nau „*Völkerseerecht*“ S. 279.

4) Die Engländer nahmen bekanntlich zwei Arten von Blockaden an, nemlich eine Blokade durch die That und eine Blokade, deren Verhängung den fremden Gesandten in England bekannt gemacht ist. Vergl. darüber:

her so sehr gefochten war, in ihrer ganzen Ausdehnung feststellen.

In welcher Nähe sich die blokirende Macht bei dem blokirten Platze befinden müsse, wird von den Umständen abhängen⁵⁾. Gewiss wird es schon genügen, wenn sie dergestalt stationirt ist, dass sie den Zugang zu dem blokirten Orte gehörig beobachten und einem sich annähernden fremden Schiffe mit einiger Wahrscheinlichkeit noch zuvor- oder beikommen kann⁶⁾. Verträge enthalten in dieser Beziehung gewöhnlich nur vage Bestimmungen.

Allein es wird die blosse Gegenwart von Kriegsschiffen noch keine Gewissheit darüber geben, dass ihre Aufstellung eine Sperrung gegen Verkehr bezwecke. Aus diesem Grunde ist von den Kriegführenden vor dem Eintritt der Blokade bekannt zu machen, welche Gebietstheile blokirt werden sollen⁷⁾. Gewöhnlich pflegt man solches auf dem Wege diplomatischer Mittheilungen bei sämtlichen neutralen Staatsgewalten zu thun⁸⁾. Dieses geschieht einerseits, um der Blokade mehr Gül-

Wheaton „*Elemens du droit international*“, II, 176—178.

Jacobsen „*Seerecht*“ S. 677.

Ortolan a. a. O., II, 299—302.

Meno Poehls tritt als Vertheidiger des englischen Principis auf und will beweisen, dass das Princip ein vollkommen entgegengesetztes sei. Vergl. darüber Poehls IV, 1145 ff.

5) Kaltenborn „*Seerecht*“ II, 400.

6) Vergl. Heffter a. a. O., S. 270.

7) Vergl. Carl Wilhelm Harder „*Das Schiffs- und Seerecht*.“ Leipzig 1855 (besonderer Abdruck aus dem *Rechtslexicon*), S. 67.

8) Vergl. Jacobsen „*Seerecht des Friedens und des Krieges*“, S. 682. Ortolan a. a. O., S. 298 u. Heffter a. a. O., S. 270.

tigkeit zu verschaffen, da dieselbe die wichtigste Sache von der Welt sein würde, wenn Individuen Unwissenheit vorschützen dürften⁹⁾; andererseits aber auch, um die neutralen Mächte in Stand zu setzen, ihre Unterthanen vor den unangenehmen Folgen zu warnen, welche für dieselben die Fortsetzung des Handels mit blokirten Plätzen haben könnte¹⁰⁾. Zu diesem Zwecke werden auch Kaper und Kriegsschiffe beauftragt, entweder an Ort und Stelle oder auch unterwegs die sich annähernden neutralen Fahrzeuge von dem Vorhandensein der Blokade zu benachrichtigen¹¹⁾. Ist ein Schiff unterwegs von kreuzenden Kapern oder Kriegsschiffen bereits gewarnt, was z. B. bei den Engländern auf den Schiffspapieren mit „*warned off*“ notirt wird¹²⁾, so muss es seine Fahrt nach dem Blokadeorte durchaus aufgeben, wenn es sich nicht eine Blokadeverletzung¹³⁾ zu Schulden kommen lassen will. Andere Arten der Notifikationen, welche nicht entweder durch die neutrale Staatsgewalt oder durch Kreuzer der blokirenden Macht geschehen sind, werden nicht für bindend gehalten¹⁴⁾.

9) Jacobsen „Seerecht des Friedens und des Krieges“, S. 682.

10) Ortolan a. a. O., II, 298.

11) Wheaton „*Elemens du droit international*“, T. I, S. 179 und

Heffter a. a. O., S. 270.

12) Vergl. Meno Poehls a. a. O., IV, 1145 und

Kaltenborn „Seerecht“, II, 401.

13) Die „Blokadeverletzung“ ist im dritten Abschnitt der vorliegenden Abhandlung unter der „Fortdauer der Blokade“ abgehandelt.

14) Heffter „Das europ. Völkerrecht der Gegenwart“, S. 270, Note 3.

Drum sollte man es nie unterlassen, die Blokade den neutralen Staaten in gehöriger Weise zu notificiren, und zwar rügte man französischer Seits bei dem Blokadedecret der Republik Chili vom Jahre 1838¹⁵⁾, dass blösse Bekanntmachungen in den verschiedenen Häfen durch die Kriegspartei, und nicht officiell den neutralen Staatsgewalten oder doch durch Kreuzer den einzelnen Schiffen gemacht seien.

Hieraus ist zu ersehen, dass der Blockadestand von dem Moment der Sperrung an als wirklich vorhanden anzunehmen ist, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass dieselbe zuvor bei den neutralen Staatsgewalten notificirt worden. Denn, sowie einerseits eine Erklärung in Blockadestand, insofern sie nicht durch das Factum der Blokade bekräftigt wird, *de jure* als nicht vorhanden angesehen werden kann; — so kann auch andererseits das Aufstellen von Kriegsfahrzeugen, falls die Absperrung bei den neutralen Staatsgewalten nicht bekannt gemacht worden ist, nicht als wirklich vorhandene Blokade gelten, da ja die Aufstellung der Kriegsschiffe auch andere Zwecke¹⁶⁾ haben kann.

Schliesslich wäre zu bemerken, dass hinsichtlich der Zeit, während welcher der Anfang einer Blokade den Neutralen bekannt sein müsse, es im Allgemeinen

15) Vergl. v. Martens N. Rec., T. XV, p. 507, ferner Kaltenborn „Seerecht“, II, 401 und Heffter a. a. O., S. 270 u. 71.

16) Die aufgestellten Kriegsfahrzeuge könnten z. B. eine einfache Observationsflotte bilden.

überall auf die Umstände ankommen wird¹⁷⁾, weil darüber genaue Bestimmungen nicht existiren¹⁸⁾. Man sieht in England¹⁹⁾ mit Recht dabei auf die Entfernung des Hafens, aus welchem das neutrale Schiff ausgelaufen, von dem blockirten Orte. Aber auch im Allgemeinen wird diese Zeit gewöhnlich nach Entfernung der Häfen bestimmt²⁰⁾.

17) Vergl. Jacobsen a. a. O., S. 681 u. 82, woselbst treffende Beispiele angeführt werden.

18) Vergl. Kaltenborn „Seerecht“, II, 409.

19) Vergl. Jacobsen „Handbuch über das practische Seerecht der Engländer und Franzosen“, Hamb. 1804, B. I, S. 617 ff.

20) Vergl. Jacobsen „Seerecht des Friedens und des Krieges“, S. 680.

Dritter Abschnitt.

Fortdauer der Blokade.

Schon oben ist darauf vielfach hingewiesen, dass an dem Blokadeorte eine Macht stationirt sein müsse, welche hinreicht, den Blokadezustand geltend zu machen, und wird hier wol kaum noch zu bemerken sein, dass eine derartige Macht auch zur Fortdauer der Blokade ein Hauptforderniss ist. Indessen ist es nicht nöthig, dass jeder Punkt des blokirten Ortes von dem Blokade-Geschwader in jedem Augenblicke beherrscht wird¹⁾. Vielmehr ist die Blokademacht gegenüber den Neutralen für gross genug zu erachten, wenn sie von der feindlichen Kriegspartei nicht vertrieben werden kann.

Das Verbot des Verkehrs mit derselben während der Fortdauer der Blokade könnte als gänzlich selbstverstanden erscheinen. Es wird aber nicht selten für nöthig angesehen, ein solches Verbot ausdrücklich zu erlassen.

1) Dieser Ansicht sind Heffter und Kaltenborn, während M. Poehls eine ganz entgegengesetzte Meinung ausspricht. Vgl. darüb. Heffter a. a. O., S. 270.
Kaltenborn „Seerecht“, II, 399.
Poehls a. a. O., IV, 1160.

So erschien in Buenos Ayres am 27. August 1845 ein Decret, das jede Art von Verkehr mit dem daselbst stationirten Blokade - Geschwader untersagte. Selbst nachdem am 11. Januar 1848 die Blokade aufgehoben war, wurde die Gültigkeit des Verbots am 15. Juli desselben Jahres aufs Neue bestätigt, und nur erst als die freundlichen Beziehungen wieder ganz hergestellt waren, das Decret ausser Kraft gesetzt²⁾.

Die Dauer des Blokadestandes, da sie von den Kriegszufällen nicht wenig abhängig ist, wird wol kaum bestimmt werden können. Jedoch unterbricht ein zeitweiliges Verlassen der Station von kurzer Dauer, zumal aus zufälligen Ursachen, z. B. wegen Unwetters, Mangels an Proviand und dergleichen, eine legale Blokade von Rechtswegen nicht³⁾, und ist hiergegen ein erhebliches Bedenken weder nach juridischen Analogien, noch nach der wirklichen Staatenpraxis zu erheben⁴⁾. Dagegen ist vielfach darüber gestritten, unter welchen Bedingungen die Blokade als verletzt gelten kann.

Als erste Bedingung erscheint hierbei die Existenz einer wirklichen Blokade⁵⁾ nebst Kenntniss von dem

2) Vergl. darüber „*Archivo Americano*“ (Buenos Ayres 1850), Neue Serie, Nr. 18, S. 44.

3) Vergleiche:
Wheaton „*Droit intern.*“, II, 175.
Jacobsen „*Seerecht des Friedens und des Krieges*“, S. 680.
Harder „*Schiffs- und Seerecht*“, Lpz. 1855, S. 67.
Kaltenborn „*Seerecht*“, II, 399.
Poehls a. a. O., IV, 1145.

4) Heffter a. a. O., S. 270.

5) Eine wirkliche Blokade existirt aber nur, wenn sie von der competenten Autorität (vom Souverän) declarirt worden.

Dasein derselben von Seiten der für Blokadeverletzung zu verurtheilenden Person. Auch verlangt diesen Punkt zur Constatirung eines Blokadebruchs der weltberühmte englische Admiralitätsrichter Sir William Scott⁶⁾, der bekanntlich Verkündiger, ja vielfach der Schöpfer der englischen Seepraxis war. — Dass dieser Punkt in vielen Beziehungen nur nach Vermuthung zu entscheiden ist, wird ebensowenig bezweifelt werden können, als dass er ein rein thatsächlicher ist. So stimmen denn auch anerkannte Völker- und Seerechtslehrer⁷⁾ mit Recht darin überein, dass hiebei keine Präsumpcion als Regel aufgestellt werden kann, sondern vielmehr die vorwaltenden Umstände jedesmal von billigen Richtern besonders zu erwägen sind. Es wird z. B. nicht wenig darauf ankommen, ob der Schiffer, wenn er nach dem blokirten Hafen steuert, ehe er dem Blokade-Geschwader

Vergl. darüber:

Poehls a. a. O., IV, 1160,

Heffter a. a. O., S. 271 und

Jose Maria de Pando „*Elementos del Derecho Internacional*“, S. 497.

Indessen steht wol nach allgemeinen Grundsätzen und nach englischem Rechte fest, dass ein Commandeur die einmal declarirte Blokade ausdehnen könne, namentlich auf einem sehr entlegenen Kriegsschauplatze. Ueberhaupt scheint es in der Machtbefugniss eines höchst Kommandirenden zu liegen, dergleichen Blokaden besonders in entfernten Weltgegenden selbstständig zu erklären.

Vergl. darüber Kaltenborn a. a. O., II, S. 400 u. 401.

6) Vergl. Wheaton „*Droit intern.*“, II, 174.

Robinson „*Admiralty reports*“, I, 92, *The Betsey*.

M. Poehls a. a. O., IV, 1160.

Kaltenborn a. a. O., II, 399.

7) Vergl. Wheaton „*Droit intern.*“, II, 176 u. 77.

Pestel „*Selecta cap. iur. marit.*“, § 11.

Heffter a. a. O., S. 271 und mehrere andere.

nahe kam, von einem andern Kriegsschiffe oder Kaper gewarnt worden, weshalb auch in manchen neueren Handelstractaten mit den amerikanischen Staaten eine besondere Art der Beglaubigung geschehener Specialnotificationen eingeführt ist. Beispielsweise könnte der Art. XIX des zwischen den hanseatischen Städten und Mexico im Jahre 1828 abgeschlossenen Handelsvertrages⁸⁾ angeführt werden. Auch Frankreich hat in die neueren Handelstractate mit den südamerikanischen Staaten Brasilien, Texas und noch kürzlich mit Neu-Granada so wie auch den Republiken Venezuela und Aequator⁹⁾ folgende zweckmässige Stipulation aufgenommen:

„Dans aucun cas un bâtiment de commerce, appartenant à des sujets ou citoyens de l'un des deux pays, qui sera expédié pour un port bloqué par l'autre Etat, ne pourra être saisi, capturé et condamné, si, préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quel-

8) v. Martens „N. Suppl. (contin. par Murhard),“ I, 687 ff., woselbst der von den Hansestädten mit Mexico am 15. September 1828 geschlossene Vertrag gegeben wird.

9) Mit diesen beiden Republiken wurden bekanntlich Handelsverträge 1843, mit Neu-Granada aber erst 1846 geschlossen.

Vergl. darüber: v. Martens „N. Rec.“, XVI, 987 und Murhard „N. R.“, V, 172 und V, 410 u. 411. Ferner Murhard „N. Suppl.“, I, 681 ff.

Auch sind die Data der genannten Verträge bei Ferd. Baron de Cussy zu finden, jedoch ohne Angabe der Tractatensammlungen denen sie entnommen. Vergl. dessen „Phases et causes célèbres du dr. marit.“, Lpz. 1856, I, 218.

que bâtiment faisant partie de l'escadre ou division de ce blocus. Et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus et que le navire qui aura été dûment averti soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter dans le même port pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui le rencontrera d'abord et fera la notification, devra apposer son visa sur les papiers de ce navire, en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où il l'aura visité et lui aura fait la signification en question (nehmlich la signification de l'existence ou continuation du blocus) laquelle contiendra d'ailleurs les mêmes indications que celles exigées pour le visa¹⁰⁾."

In einigen der genannten Verträge heisst es noch beim Schlusse des citirten Artikels: „*et le capitaine du navire visité lui (dem visitirenden Kriegsschiffe) donnera un reçu de cette signification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa.*“ Auch der Artikel XIII des zwischen den vereinigten Staaten von

¹⁰⁾ Vergl. v. Martens „*N. Rec. (contin. par Murhard)*“, V, 172, Art. 19 des zu Caracas am 15. März 1843 zwischen Frankreich und der Republik Venezuela abgeschlossenen Tractats. Vergl. ferner: v. Martens a. a. O., V, 410 u. 11, Art. XVIII des zwischen Frankreich und der Republik Aequator am 6. Juni 1843 zu Quito abgeschlossenen Tractats. Vergleiche ferner:

Murhard „*Nouv. Suppl.*“, I, 681 ff., „Tractat abgeschlossen zwischen Frankreich und Brasilien am 21. August 1828 zu Rio - Janeiro,“ und Martens „*Nouv. Rec.*“, XVI, 987, „Tractat abgeschlossen zwischen Texas und Frankreich am 25. September 1839 zu Paris.“

Nordamerika und Preussen am 1. Mai 1828¹¹⁾ so wie auch der von Schweden mit den vereinigten Staaten von Nordamerika 1827 geschlossene Tractat setzen fest: dass ein erster Versuch in den blokirtten Platz einzulaufen, nicht gerügt werden sollte, falls der Schiffer nicht unterwegs habe erfahren können und müssen, dass die Blokade (die nemlich zur Zeit seiner Abreise aus dem Abgangshafen schon existirte) fortbestehe. Versucht er aber, nachdem er einmal zurückgewiesen, während derselben Reise und der Dauer derselben Blokade einzulaufen, so verfällt das Schiff.

Als zweite Bedingung zur Constituirung einer Blokadeverletzung erscheint ohne Widerrede ein Act zum Behufe der Durchbrechung der Blokade durch Aus- oder Einlaufen in den gesperrten Ort, und wird auch dieser Punkt von dem berühmten Sir William Scott bei Verurtheilung für Blokadebruch gefordert¹²⁾.

11) Vergl. Martens „Suppl.“, XI, 620: „*Il est convenu qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une des deux Hautes Parties contractantes, qui se trouverait destiné pour un port supposé bloqué au moment du départ de ce bâtiment, ne sera cependant pas capturé ou condamné pour avoir essayé une première fois d'entrer dans le dit port, à moins qu'il ne puisse être prouvé, que le dit bâtiment avait pu et dû apprendre en route que l'état de blocus de la place durait encore: mais les batiments qui, après avoir été renvoyés une fois, essayeraient, pendant le même voyage, d'entrer une seconde fois dans le même port bloqué, durant la continuation de ce blocus, trouveraient alors sujets comme de raison à être détenus et condamnés.*“ (Ch. de Martens „Supplément au Rec.“, Tome XI, page 620 sous l'article XIII).

12) Vergl. Wheaton „Droit intern.“, II, 174.

Poehls „Seerecht“, S. 1160.

Kaltenborn „Seerecht“, II, 399 und endlich

Robinson „Admiralty Reports“, I, 92, *The Betsey*.

Aber auch schon der Versuch eines neutralen Schiffes, die Blokade zu vereiteln, muss als ein derartiger Act angesehen werden, und berechtigt das Blokade-Geschwader zur Aufbringung¹³⁾, falls nicht erhellt, dass jener Versuch aus Unkunde von der eingetretenen Blokade stattgehabt. Allein es ist solcher Versuch nicht schon darin zu finden, dass das neutrale Schiff den Kurs nach dem blokirten Orte steuert¹⁴⁾, oder gar darin, dass die Schiffspapiere die Absicht dahin zu versegeln documentiren¹⁵⁾, selbst wenn dem Schiffer, gleichviel in welcher Weise, das Vorhandensein der Blokade bekannt war. So verlangt auch Vattel zur Constatirung eines eigentlichen Blokadebruches „*actum aliquem, non solum consilium*¹⁶⁾.“

Drum ist dasjenige Fahrzeug, das einer Blokadeverletzung nicht wird überwiesen werden können und ebenso das der Blokade unkundige Schiff als unverschuldet¹⁷⁾ immer nur zurückzuweisen¹⁸⁾, obgleich füglich immer eine Beschwerde bei der Regierung des

13) Vergl. Vattel a. a. O., livre 3, ch. 7, § 117, woselbst es heisst: „*Du moment qu'un fort est effectivement bloqué tout navire neutre qui tente d'enfreindre la prohibition générale de commerce avec ce lieu, commet une infraction au droit des gens, et cet acte autorise le belligérent qui tient le blocus, à traiter ce navire en ennemi etc.*“

14) Harder „Schiffs- und Seerecht“, Lpz. 1855, S. 67.

15) Kaltenborn „Seerecht“, II, 402.

16) A. a. O., III, 177.

17) Vergl. Ortolan a. a. O., I, 298, woselbst es heisst: „*Un navire qui dans l'ignorance du blocus aurait tenté de s'introduire dans la place bloquée etc. n'est coupable d'aucune violation.*“

18) Harder a. a. O., S. 67.

selben stattfinden kann¹⁹⁾). Freilich muss es dabei auch nicht den entferntesten directen Versuch zur Vereitelung des Blockadestand machen, da es ja sonst derselben Strafe mit Recht unterliegen müsste, wie die von den Kapern oder Kriegsschiffen über das Vorhandensein der Blokade bereits benachrichtigten und vor der Durchbrechung derselben oder Durchschlebung gewarnten Fahrzeuge.

Dagegen können alle entfernten anderweitigen Präsumtionen durchaus nicht als genügend angesehen werden, wiewohl Bynkershoek²⁰⁾ und mehrere andere²¹⁾ schon das allzu nahe Heranseheln an die Blokade-Geschwader als evidente Absicht, die Blokade zu vereiteln, erscheinen lassen, und hierbei die neutralen Schiffe nur dann für entschuldigt halten, wenn dieselben durch höhere Gewalt²²⁾ dazu gezwungen sind.

19) Kaltenborn ebendasselbst.

20) „*Quaestionum Juris Publici*“ liber I, cap. XI.

21) Robinson „*Admiralty Reports*“, B. II, S. 128.

Jacobsen a. a. O., S. 682 ff.

Wheaton „*Droit intern.*“, II, 17.

22) Diese entschuldigt immer (selbst in England) den Blockadebruch. Wenn also ein Schiff durch Sturm in den blokirten Fluss hineingeworfen wird, oder eine Havarie es in die Unmöglichkeit setzt, einen andern Hafen zu suchen, so lässt man selbst in England die Folgen des Blockadebruchs durchaus nicht eintreten. Grossbritannien verlangt aber einen unwiderstehlichen Zwang (*an imperative and overruling compulsion*), ehe es die Entschuldigung hingehen lässt, und fordert namentlich, dass ein Schiffer, der Mangel an Provision hat, nicht gerade den blokirten, sondern, wo es geschehen kann, eher einen benachbarten Hafen angehe. Dasselbe gilt auch von dem Falle, wo der Schiffer einen Lootsen sucht. Vergl. Robinson a. a. O., V, 27 u. VI, 101 und Pöehls „*Seerecht*“, S. 1163.

Indessen kommt es dennoch in England vor, dass Schiffe confis-

Ueberhaupt muss in derartigen Fällen, wie Kaltenborn²³⁾ mit Recht darauf aufmerksam macht, von den Kriegführenden folgende bekannte juristische Regel zu Gunsten der Neutralen festgehalten werden:

„*Quilibet praesumitur bonus,*

donec probetur contrarium,“

und zwar weil die Absicht immer sein konnte, zu untersuchen, ob die Blokade nicht aufgehoben sei. So ist denn Ortolan²⁴⁾ vollkommen im Rechte, wenn er bemerkt: „*Les forces bloquantes pouvant à chaque moment être dispersées ou détruites par des forces supérieures etc. on conçoit que les sujets des puissances neutres, bien qu'avertis de la notification diplomatique du blocus, se hasardent néanmoins à faire voile pour le lieu bloqué, avec l'espoir d'en trouver l'entrée libre, le blocus ayant pu être levé dans l'intervalle de leur voyage. En principe un pareil fait n'est pas une violation de blocus, et par conséquent n'est pas punissable. On ne peut faire aucun crime à celui qui, parti en destination du port bloqué, et trouvant l'entrée de ce port interdite lorsqu'il se présente, se retire, sur l'injonction des forces bloquantes, de l'intention qu'il a eue d'y pénétrer au cas de la levée du blocus.*“

Gleichwohl ist dieses Princip, dessen Gerechtigkeit

cirt werden wenn sie an die Küste der Kriegführenden verschlagen werden. Vergl. Heffter a. a. O., S. 272.

23) A. a. O., II, 298 u. 99.

24) „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“ II, 298 u. 99.

doch einem jeden einleuchten muss, der mit einiger Andacht über den Gegenstand nachgedacht, nicht von allen Staaten anerkannt. Denn es zeugen davon die britischen Prisengerichtsentscheidungen, dass in England die blosse Versegelung nach einem wissentlich blokirten Orte zur Verurtheilung für Blokadebruch genügt. So heisst es bei Jacobsen²⁵⁾:

„Schon auf den Anfang einer Versegelung nach blokirten Häfen haftet Confiscation. Der Capitain Hempel vom Schiffe Neptunus versegelte im Nov. 1798 von Danzig nach Havre, welches *per notificationem* vom 23. Febr. 1798 für blokirt erklärt war, begegnete der Flotte des Lord Duncan, und erkundigte sich bei dieser, ob Havre noch blokirt sei? Ein Capitain antwortete ihm: Nein. Hierauf wurde er aufgebracht.“

Aber selbst, wenn das Schiff bei dem Blokade-Geschwader vorbeigesegelt ist, so genügt das schon bei den Engländern zur Verurtheilung desselben, ja sogar, wenn es sich auf dem Rückwege befindet oder an die Küste der Kriegführenden verschlagen wird²⁶⁾. Mit Recht ruft Heffter²⁷⁾, empört über die Ungerechtigkeit

25) „Seerecht des Friedens und des Krieges“ S. 687.

26) Derartige Beispiele sind bei Jacobsen a. a. O., S. 682 — 98, zu finden. Auch Ortolan ist der britischen Seepraxis nicht ganz abhold, indem er merkwürdiger Weise an einer anderen Stelle S. 320 sagt: „*Le délit résultant d'une violation du blocus subsiste généralement pendant tout le voyage. Si le navire qui a commis cette violation est capturé avant la fin de son voyage de retour, il est considéré comme pris en flagrant délit.*“ Hierbei sucht er sich durch die Autorität Wheaton's zu schützen. Aber, sagt Heffter, welch ein Recht!

27) „Das europ. Völkerrecht der Gegenwart“, S. 270, Note 2.

eines derartigen Verfahrens, aus: „Welch ein Recht!“ — Es ist die Ausübung eines Strafrechts, wozu man auch nicht die geringste Befugniss aufweisen kann. Denn es ist hierbei nicht allein schon darauf Rücksicht zu nehmen, dass das Schiff nach erreichtem Ziele den Blockadestand aufgehoben finden kann, sondern auch darauf, dass das Anhalten neutraler Fahrzeuge ausserhalb des im Kriege befindlichen Gebietes durchaus unstatthaft ist²⁸⁾).

Auch sind neuere Verträge, wie zum Theil aus dem Vorstehenden bekannt sein muss, hierin viel billiger, und gestatten das Heransegeln bis zum Blockade-Geschwader, zumal wenn die Neutralen aus entfernteren Gegenden kommen. Derartige Bestimmungen, besonders der Entfernung wegen, stipuliren die nord- und süd-amerikanischen Verträge von 1824 und 25²⁹⁾, von 1831, 32 und 36, der Art. XIII des schwedisch-nord-amerikanischen Vertrages vom 4. September 1816 und der Art. XVIII des zwischen den nehmlichen Staaten am 4. Juli 1827 abgeschlossenen Tractats³⁰⁾, auch der Art. XIII des bereits oben citirten preussisch-amerikanischen Vertrages von 1828.

28) Heffter a. a. O., S. 309 sagt: „Kein Schiff kann auf offener See von Kriegführenden angehalten werden, ausgenommen um sich über seine Nationalität, und dass sich kein versteckter Feind darauf befinde, glaubhaft auszuweisen. Wird der Beweis über Letzteres und über eine neutrale Nationalität geführt, so ist das Schiff frei mit Allem, was sich darauf befindet.“

29) Vergl. darüber v. Martens „*N. R.*“, VI, 984 und VI, 740 u. 670.

30) Vergl. v. Martens „*R.*“, IV, 258 und „*N. R.*“ (Murhard's Forts.), VII, 280.

Ferner enthalten derartige und noch zweckmässige Bestimmungen, wie wir sie oben kennen gelernt haben, die französisch-amerikanischen Verträge, der gleichfalls schon oben genannte Tractat der Hansestädte mit Mexico (15. Sept. 1828, Art. XV) und endlich die anderen, theils genannten theils auch näher erörterten, amerikanischen Verträge.

Das Auslaufen aus einem blokirten Hafen wird gewöhnlich nicht weniger, wie das Einlaufen, als Blokadebruch angesehen; nur muss in der Regel vorausgesetzt werden, dass in dem blokirten Orte selbst die Blokade notorisch ist³¹⁾. Von Rechtswegen sollte zuvor immer eine Notification gerade in dem blokirten Orte, namentlich den neutralen Consuln, gemacht und ein Termin zum Auslaufen gesetzt werden, was denn auch häufig geschieht³²⁾, so z. B. in dem letzten dänisch-deutschen Kriege 1848—1850³³⁾.

Gewöhnlich ist das Auslaufen, falls das Schiff vor dem Anfange der Blokade eine Ladung eingenommen, gestattet³⁴⁾. So heisst es bei Ortolan³⁵⁾: „*Un neutre entrée d'avance, peut toujours (also auch während des Blokadestandes) sortir sur lest, ou encore avec une cargaison achetée et délivrée bonâ fide avant*

31) Poehls „Seerecht“, S. 1162.

32) Harder „Das Schiffs- und Seerecht“, Lpz. 1855, S. 67 sagt: „Das Auslaufen aus blokirten Häfen wird in der Regel bis zu einem bestimmten Termine gestattet.“

33) Kaltenborn „Seerecht“, II, 404.

34) Harder ebendasselbst.

35) „*Règles internationales et diplomatie de la mer*“, II, 319.

le commencement du blocus;“ und bei Wheaton³⁶⁾:
Quand un vaisseau marchand neutre transfère la cargaison à un autre vaisseau neutre dans un port bloqué, et sort du port sur l'est, il n'a pas, décidément, violé le blocus³⁷⁾. De même, quand des marchandises ayant été envoyées dans un port bloqué avant le commencement du blocus sont, par ordre du propriétaire neutre, rembarquées comme n'ayant pu être vendues pendant le blocus, elles sont admises à restitution. Car la même règle qui permet aux neutres de retirer leurs vaisseaux d'un port bloqué, s'étend aussi avec une égale justice aux marchandises envoyées dans ce port avant le blocus et retirées bon à fide par le propriétaire neutre.“

Auch enthalten viele neueren Verträge eine diesen billigen Principen entsprechende Stipulation, indem es heisst:

„Les bâtiments étrangers qui se trouveront dans un port au moment de la déclaration du blocus, ne seront point confisqués; ils pourront en sortir avec leur chargement (der Tractat von 1832, abgeschlossen zwischen den vereinigten Staaten von Nordamerika und Chili sagt *sur l'est uniquement*) ou, s'ils y restent jusqu'à la reddition de la place, ils seront libres ainsi que leurs cargaisons.“

In nachstehenden chronologisch geordneten Tractaten ist diese gerechte Stipulation zu finden³⁸⁾:

36) „*Droit international*“, II, 183.

37) Dieser Ansicht ist auch Harder indem er a. a. O., S. 67 sagt: „Das Auslaufen ohne Ladung ist von dem Blokadedeschwader stets zu gestatten.“

38) Vergl. darüber: Ferd. Baron de Cussy „*Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*“, Lpz. 1856, T. I, S. 217 u. 218.

Im Jahre 1800:

Tractat zwischen den verein. Staaten und Frankreich.

In den Jahren 1827 und 28:

a) Tractat zwischen den verein. Staaten und Preussen.

b) " " " " " " Schweden.

c) " " " " Hansestädten und Mexico.

Im Jahre 1832:

Tractat zwischen den verein. Staaten und Chili.

In den Jahren 1836 und 37:

a) Tractat zwischen den verein. Staaten u. Peru.

b) " " " " " " Griechenland.

c) " " " " " " Sardinien.

Im Jahre 1839:

a) Tractat zwischen Griechenland und Preussen.

b) " " " " Frankreich und Texas.

c) " " " " " " Aequator.

Im Jahre 1842:

Tractat zwischen Oestreich und Mexico.

Im Jahre 1843:

Tractat zwischen Frankreich und Venezuela.

" " " " " " Aequator.

" " " " " " Griechenland und den Hansestädten.

Im Jahre 1845:

Tractat zwischen Sardinien und dem deutsch. Zollverein.

Im Jahre 1846:

Tractat zwischen Griechenland und Hannover.

" " " " " " Frankreich und Neu - Granada.

Ueberhaupt sollte aber durchaus von den einzelnen
besondern Umständen abhängig gemacht werden, ob

und in wiefern das Herauskommen eines neutralen Schiffes aus einem gesperrten Orte für einen Blockadebruch zu erklären sei³⁹⁾, und die Entscheidung darüber billigen Richtern anvertraut werden. Nachsicht wird man hierbei immer dann haben müssen, wenn das Auslaufen neutraler Fahrzeuge in keiner Hinsicht mit Störungen der Blockadezwecke verknüpft ist.

Auf die Frage, ob bei einer Seeblokade auch die etwa stattfindende Landcommunication von Rechtswegen verboten werden darf, ist stets mit Nein zu antworten. Denn, da sich die rechtliche Existenz der Seeblokade auf die Absperrung des Landverkehrs factisch nicht erstreckt, — so kann dieselbe dadurch keineswegs verletzt werden, dass man von der Binnenseite her auf Flüssen, Landstrassen u. s. w. aus dem gesperrten Orte Waaren bezieht oder sie in denselben schickt. Dagegen wird es wol kaum der Bemerkung bedürfen, dass dergleichen Transporte auch nicht einmal zeitweilig in den Bereich des Blockadegeschwaders kommen können, ohne dass dadurch ein Blockadebruch veranlasst werde⁴⁰⁾. Auch fehlt es nicht an Beispielen wo derartige Blockadeverletzungen gerügt worden.

So stellte es sich bei mehreren Ladungen, die von Tönning während der Elbblokade von 1806 und 7 verschifft waren, beim Verhör heraus, dass die Waaren von den blokirten Orten Hamburg und Bremen über

39) Heffter a. a. O., S. 272.

40) Vergl. Wheaton's „*Droit intern.*“, II, 184, ferner „Das Seerecht“ von Kaltenborn, II, 405 und Robinson a. a. O., III, 297.

die Watten nach Tönning gesandt, auf der Eyder, ohne dass sie gelöscht, und ohne dass Einfuhrzoll dafür bezahlt sei, verladen wären. Diese Ladungen wurden wegen gebrochener Blokade condemnirt, weil man annahm, dass sie aus den blokirten Häfen verschifft seien und ihre Seereise nicht von Tönning, sondern von Hamburg und Bremen begonnen habe⁴¹⁾. Immer zieht der Blokadebruch, wenn er vor dem Prisengerichte erwiesen ist, die Condemnation des Schiffes nach sich. Hat das Schiff feindliche Ladung, dann verfällt diese von Rechtswegen nur dann, wenn sie entweder aus Contrebande besteht, oder wenn der Ladungsinteressent um den Blokadebruch wusste⁴²⁾. Doch ist man in den Prisengerichten gewöhnlich geneigt, diese Mitwissenschaft von Seiten des Ladungsinteressenten zu präsumiren, worauf dann in der Regel Schiff und Gut confiscirt werden. Uebrigens sind fast keine Gesetze vorhanden, welche Bestimmungen über die Verletzung der Blokade und deren Wirkungen enthalten⁴³⁾. Nur Russland stellt, obgleich nicht eigentlich ausschliesslich, für den Fall eines Blokadebruches die Confiscabilität von Schiff und Ladung auf⁴⁴⁾. Dänemark und Schweden

41) Vergl. die Fälle der Schiffe: Charlotte Sophie, Capitän Müller; Maria, Cap. Mansen; Elisabeth, Cap. Steg; Marquis de Somerueles u. m. a., gegeben bei Robinson a. a. O., S. 204, 387 und bei Jacobsen „Seerecht“, S. 707—709.

42) Vergl. darüber Harder „Das Schiffs- und Seerecht“, Leipzig 1855, S. 67.

43) Vergl. Poehls „Seerecht“, S. 1159.

44) Vergl. v. Martens.

reden in ihren Reglements nur enunciativ davon, dass ihre Schiffer nicht in blokirte Häfen einlaufen sollen, nachdem sie von dem Commandanten des Blokadegeschwaders zurückgewiesen worden.

Ueber den Act der Wegnahme ist ein genaues Protokoll von Seiten des dieselbe vollziehenden Kriegsfahrzeuges aufzunehmen, und ist das aufgebrachte Schiff sobald als möglich in Sicherheit zu bringen.

Die Mannschaft eines solchen Schiffes ist, sofern ihr sonst keine Handlung der Feindseligkeit vorgeworfen werden kann, frei⁴⁵⁾.

45) Vergl. Harder „Schiffs- und Seerecht“, S. 68.

Vierter Abschnitt.

Ende der Blockade.

Wenn die zur Geltendmachung des Blockadestandes angewandten Geschwader von der ihnen an Kräften überlegenen feindlichen Kriegspartei zerstreut oder entfernt werden, — so ist hierdurch die Sperrung nicht allein unterbrochen, sondern ganz aufgehoben. Denn es wird unter diesen Umständen eine Notification an die Neutralen den Verkehr mit dem zuvor eingeschlossenen Orte ebensowenig verhindern können, als es Warnungen von Seiten einzelner Fahrzeuge, denen der gehörige Nachdruck nicht mehr gegeben werden kann, würden bewerkstelligen können. Drum kann es auch zu gänzlicher Aufhebung des Blockadestandes keiner ausdrücklichen Notification an die Neutralen bedürfen. Er dauert, wenigstens für den Verkehr, nicht länger, als die effective Absperrung. Diese ist immer das Substanzielle, die Bedingung zur Wirksamkeit der Notification ¹⁾.

Auch stimmt das eben Gesagte vollkommen mit

1) Vergl. Heffter a. a. O., S. 271.

dem überein, was bei dem Abhandeln des Begriffs und Rechtes des Blokade bereits vorausgeschickt ist²⁾. Denn sowol der Act der Besitznahme eines Theiles des feindlichen Gebiets, als auch (falls die Station auf offener See gewesen) der Act der Prävention verlieren nothwendiger Weise mit der Vertreibung des Blokade-Geschwaders ihre Geltung, — ja, sie hören vollkommen auf, und tritt hiermit das Ende der Blokade von Rechtswegen ein³⁾.

Es sprach sich über diesen Gegenstand der oben vielfach erwähnte englische Admiralitätsrichter Sir William Scott, in dem Falle des Schiffes „Die Hoffnung“ (Capitän Schmidt) folgendermassen aus: „Wenn eine Escadre durch Zufälle der Witterung vertrieben wird, welchen die blokirende Macht nicht entgehen konnte, so hat man keinen Grund anzunehmen, dass dieser Umstand eine Aenderung in dem System veranlassen werde, da es nicht erwartet werden kann, dass eine Blokade Monate lang könne fortgesetzt werden, ohne dass sie solchen temporären Unterbrechungen ausgesetzt würde. Wenn aber eine Escadre durch die Uebermacht vertrieben wird, so beginnt ein neuer Lauf von Begebenheiten, die dazu dienen können, dass das Blokade-Geschwader auf eine ganz andere Weise werde verwandt werden, und ruft daher eine ganz andere

2) Vergl. oben „Erster Abschnitt“.

3) Dass es sich in derselben Weise verhält, wenn die Entfernung des Blokade-Geschwaders freiwillig geschieht, ist zu natürlich, um eines Beweises zu bedürfen, da ja somit der Act der Occupation oder Prävention aufhört.

Reihe von hieraus folgenden rechtlichen Vermuthungen zu Gunsten der gewöhnlichen Freiheit kaufmännischer Speculationen hervor. In einem solchen Falle ist der neutrale Kaufmann nicht verpflichtet, es vorzusehen oder zu vermuthen, dass die Blokade aufs Neue werde fortgesetzt werden, und daher muss sie, falls sie fortgesetzt werden soll, aufs Neue in ihrem gewöhnlichen Laufe beginnen und ohne Rücksicht auf den vorigen Stand der Thatsache, die auf eine so wirksame Weise unterbrochen worden ist⁴⁾.

Nach diesem Grundsätze hielt nun das Gericht dafür, dass die vorige Blokade erloschen gewesen sei, und rieth nun, falls eine Repetition derselben Massregel bei ihrem Wiederanfange vorgenommen werden sollte, sie den neutralen Staaten entweder durch öffentliche Erklärung oder durch die Notorität der Blokade wieder kund zu thun⁵⁾. In derselben Weise hätten die Gerichte auch heut zu Tage zu verfahren, nur müsste natürlich nach den jetzt allgemein geltenden Grundsätzen der Wiederanfang der Blokade nicht allein den Neutralen notificirt, sondern auch zugleich die effective Sperrung bewerkstelligt werden.

Die Frage, ob bei dem Eintritt des Waffenstillstands auch die Blokade aufhören müsse, wird im Allgemeinen zu bejahen sein. Denn es ist eine Hauptbedingung des Waffenstillstands, dass der eine Theil wie

4) Vergl. Robinson „*Reports of cases argued and determined in the high court of admiralty, the Hoffnung, sept. 11-th 1805.*“

5) Robinson ebendasselbst.

der andere, sei es in seinem eigenen Gebiete, oder in den durch den Waffenstillstand festgesetzten Grenzen, zu allem demjenigen berechtigt sein soll, was er in Friedenszeiten auszuüben pflegt⁶⁾).

Da sich aber die Völker in Friedenszeiten des Verkehrs, dieses unablässig ergänzenden Austausches ihrer geistigen und materiellen Mittel, erfreuen, so ist ersichtlich, dass derselbe auch während des Waffenstillstands (wenigstens in den durch denselben festgestellten Grenzen) stets zu gestatten ist, und scheint somit die Unrechtmässigkeit der Blokade während desselben, da sie doch lediglich nur eine Sperrung gegen den Verkehr bezwecken soll, erwiesen.

Schliesslich wäre noch in Erinnerung zu bringen, was schon bei dem angeführten Ausspruche des englischen Admiralitätsrichters gesagt ward, dass eine einmal aufgehobene Blokade nicht ohne Weiteres erneuert werden kann, sondern ihre Erneuerung an dieselben rechtlichen und factischen Voraussetzungen geknüpft ist, die bei dem Eintreten der Blokade vorhanden sein müssen. Dass dieses ebenfalls mit dem oben aufgestellten Rechte der Blokade in vollkommener Uebereinstimmung steht, braucht wol hier nicht bemerkt zu werden.

6) Vergl. Vattel a. a. O., liv. III, ch. XVI, § 245 und auch Wheaton „*Droit intern.*“, II, 61.

Der Kreis, den wir in Beziehung auf die völkerseerechtlichen Grundsätze über die Blokade zu durchgehen uns vorgesetzt hatten, nimmt hiermit sein Ende. Fassen wir nun das bisher Gesagte in kurzen Worten zusammen, so stellt sich uns die Blokade als eine militärische Operation dar, die gegen den Verkehr des gegnerischen Staates gerichtet, und deren Recht lediglich in dem Acte der Occupation eines Theils des feindlichen Gebiets oder in dem der Prävention zu suchen ist. Dieselbe kann, wie wir gesehen, sich eben sowol auf befestigte, wie auf unbefestigte Orte und Häfen, ferner auf ganze Küsten und Länderstrecken, Flüsse und Meerengen ausdehnen, ist jedoch bei letzteren, so wie auch bei grossen Flüssen, nicht mit Wirkung auszuführen, es sei denn dass beide Ufer dem Feinde gehören. Aber, welcher Ort es auch immer sei, es muss vor demselben stets eine entsprechende Macht stationirt sein, um den Blokadestand wirklich geltend machen zu können, da ja sonst der Act der Occupation oder der der Prävention, auf welche das Recht der Blokade lediglich gestützt ist, aufhören würde.

Hieraus ergibt sich denn die vollkommene Nichtigkeit und Unrechtmässigkeit des genannten *blocus sur le papier*, dieser Frucht des englisch - französischen

Krieges und dieses Hauptmittels des Continentalsystems zur Reaction gegen die britische Uebermacht und Ueberhebung.

Wir sahen ferner, dass der Anfang der Blokade von dem Moment der Sperrung an als wirklich vorhanden anzunehmen ist, jedoch unter der Voraussetzung, dass dieselbe zuvor in gehöriger Weise bei den neutralen Staatsgewalten notificirt worden. Hierbei wurde bemerkt, dass die Zeit, während welcher der Anfang des Blokadezustandes bekannt sein müsse, im Allgemeinen nach der Entfernung der Häfen bestimmt zu werden pflegt. Die Fortdauer der Blokade anlangend, sahen wir, dass dieselbe, da sie ja von Kriegszufällen so sehr abhängig ist, durchaus nicht zu bestimmen sei. Jedoch unterbricht ein zeitweiliges Verlassen der Station von kurzer Dauer, zumal aus zufälligen Ursachen, die Sperrung von Rechtswegen nicht, und ist hiergegen ein erhebliches Bedenken weder nach juristischen Analogien, noch nach der Staatenpraxis erhoben worden. Dagegen ward darauf aufmerksam gemacht, dass über die Bedingungen, unter welchen der Blokadestand als verletzt gelten könne, vielfach gestritten worden. Als solche ergaben sich einerseits die Existenz einer wirklichen Blokade nebst Kenntniss von dem Vorhandensein derselben von Seiten des für Blokadeverletzung zu verurtheilenden Individuums, andererseits ein Act zum Behufe der Durchbrechung des Blokadestandes, als welcher schon ein Versuch dieselbe zu vereiteln gilt. Wir sehen aber, dass ein derartiger Versuch nicht schon darin zu

finden ist, dass das neutrale Schiff den Kurs nach dem Blokadeorte steuert u. s. w., und ward darauf aufmerksam gemacht, dass in derartigen Fällen überhaupt die bekannte juristische Regel:

„*Quilibet praesumitur bonus,
donec probetur contrarium,*“

in Anwendung zu bringen ist, so wie auch darauf, dass viele neuere Verträge dem billigen, in dieser Regel enthaltenen, Principe ziemlich entsprechen. Ferner sahen wir, dass der Blokadebruch, wenn er vor dem Prisengerichte erwiesen, gewöhnlich die Confiscabilität des Schiffes nach sich zieht, dass jedoch hierüber fast gar keine Gesetze vorhanden sind.

Sodann wurde bewiesen, dass das Ende der Blokade dann eintritt, wann entweder das Blokade-Geschwader von der ihm an Kräften überlegenen gegnerischen Kriegspartei entfernt wird oder sich freiwillig zurückzieht, — so wie, dass es in beiden Fällen zu einer Aufhebung des Blokadezustandes keiner ausdrücklichen Notification bedarf, weil derselbe, wenigstens für den Verkehr, nicht länger dauert, denn die effective Absperrung, was Alles mit dem bei der Behandlung des Begriffs und Rechts der Blokade bereits Vorausgeschickten in vollkommener Uebereinstimmung ist.

Hierauf ward dargethan, dass die Frage, ob bei dem Eintritt des Waffenstillstands auch die Blokade aufhören müsse, im Allgemeinen durchaus zu bejahen sei, und endlich darauf aufmerksam gemacht, dass eine einmal bereits aufgehobene Blokade nicht ohne Weiteres

erneuert werden könne, sondern vielmehr ihre Erneuerung an dieselben rechtlichen und factischen Voraussetzungen geknüpft sei, die überhaupt bei dem Eintritte der Blokade vorhanden sind.

tbl. - .50

IV

1931:407