



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

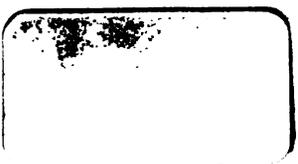
- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



3 2044 103 264 198



22 April 1916

(1734)

Oliver

NUM. OBRAS	488
” VOL.	367

4734

18
n. 5

u 3

ÜBER DIE RÄUMLICHE UMGRENZUNG
DES
NOTARIELLEN WIRKUNGSKREISES
UND ZWAR
AUF DEM FESTEN LANDE, DEM WASSER UND IM LUFTRAUM

DAS NOTARIAT UND INTERNATIONALES RECHT BETREFFENDE FRAGEN
VON
DR. VLADIMIR PAPPFAVA
ADVOCAT IN ZARA

(ÜBERSETZUNG VON PROF. M. LEESBERG)



INNSBRUCK
VERLAG DER WAGNER'SCHEN UNIVERSITÄTS-BUCHHANDLUNG
1901.

DRUCK DER WAGNER'SCHEN UNIVERSITÄTS-BUCHDRUCKEREI.

Über die räumliche Umgrenzung des
notariellen Wirkungskreises, und zwar
auf dem festen Lande, dem Wasser und
im Luftraum.

Bemerkung: Die den fremdsprachigen Citaten in () beigetzten lateinischen und beziehungsweise griechischen Buchstaben weisen auf die im Anhang wiedergegebene bezügliche Verdeutschung hin.

Das Notariat und internationales Recht betreffende Fragen.

Von Dr. Vladimir Pappafava, Advocat.

Seit dem Mittelalter, oder genauer gesagt seit dem achten Jahrhundert, in welchem aus dem Amte des „Notars“ und „Tabellio“ ein einziges gebildet wurde und das Privattabellionat in dem öffentlichen Notariate aufgehen und verschwinden musste, oder vielmehr das Notariat im modernen Sinne — d. h. das öffentlich bestätigte Notariat, durch dessen Intervention den Urkunden der Charakter der Authenticität verliehen wird, sie zu „öffentlichen Urkunden“ werden — sich zu entwickeln hatte, waren Anzahl und Wohnsitz der Notare immer oder doch fast immer begrenzt und festgelegt, wie wir dies wenigstens in Bezug auf den Wohnsitz derselben schon in alten Ordonanzen durch die Worte ausgedrückt finden: „dicti notarii in locis certis, villis seu castris residebunt“. (a)

An diesem Princip der Begrenzung der Zahl der Notare, sowie der Festlegung ihrer Amtssitze sehen wir auch den grössten Theil der modernen Notariatsgesetzgebung festhalten, so namentlich z. B. bei uns in Österreich, ferner in Ungarn, Italien, Frankreich, Belgien, Holland, Spanien, Portugal, in den verschiedenen Staaten des Deutschen Reiches, in Russland u. a. m.

Und zwar liegen hiefür die begründetsten Ursachen vor.

Thatsächlich ist das Notariat seinem ganzen Sein und Wesen nach ein öffentliches Amt, welches zu gleicher Zeit dem Privatmann wie der Gesellschaft Schutz bietet, die Vertragstreue und die Ruhe im Besitz aufrecht erhalten hilft, und

welches, da in dem grössten Theile der Länder, in denen dieses Institut eingeführt ist, seine Intervention auch bei anderen, der eigentlichen richterlichen Thätigkeit und Autorität eigenthümlichen Handlungen in der gesetzlich zugestandenen Umgrenzung zulässig ist, als eine Art Behörde der Honorar-Gerichtsbarkeit anzusehen ist. (Hierzu vergleiche man die französischen Schriftsteller, so unter Anderen: Domat, Droit public, I. II, sect. I Nr. 29; Boncenne, Procédure civile, Introd., chap. 19; Bonnier, Eléments de procédure, tome I, chap VI). Daher könnte auch das Notariat, als ein solch unabhängiger Zweig der richterlichen Gewalt, niemals eine andere als eine der behördlichen analoge Organisation haben, und darum müssen auch, gleich wie für die Behörden die Anzahl der Beamten bestimmt, ihre Ernennung der Regierungsgewalt übertragen und der Amtssitz und Jurisdictionbezirk eines jeden einzelnen derselben gesetzlich festgelegt ist, in Hinsicht der Notare analoge Verhältnisse bestehen.

Die Begrenzung der Zahl der Notare und die Festlegung ihrer Amtssitze war übrigens auch durch das Bedürfnis bedingt, in jeder Stadt oder Gemeinde von einiger Bedeutung für die Anwesenheit solcher öffentlicher Functionäre zu sorgen, da ja vom Gesetze ihre Intervention in einigen Fällen als unumgänglich gefordert ist (siehe Gesetz vom 25. Juli 1871 Nr. 76).

Ein weiterer und nicht minder wichtiger Grund für die genannten Bestimmungen lag in der Nothwendigkeit, den Notaren einen angemessenen Unterhalt zu sichern, einmal als Ersatz und Ausgleich für die grossen von ihnen in der Studien- und Vorbereitungszeit bis zur endlichen Zulassung zu dem Berufe aufgewandten Kosten, für ihre tägliche mühevollen Arbeit, für die auf ihnen lastende moralische und oft auch gesetzliche Verantwortlichkeit, und für alle die Mühen und Opfer, denen sie beständig unterworfen sind, ein andermal aber auch, um ihnen die Aufrechthaltung des Ansehens und der Würde sowie der Unabhängigkeit ihres Standes zu ermöglichen und dadurch der Öffentlichkeit das nothwendig erforderliche, volle Vertrauen zu demselben einzuflössen. „A toutes les époques“, sagt Dalloz (Répertoire de législation,

unter dem Stichwort „Notariat“ Nr. 19). „la limitation du nombre a dû exister et une loi qui proclamerait l'entière liberté de la profession de notaire, aurait pour effet inévitable d'altérer ou de détruire même la juste confiance qu'on accorde à cette classe de fonctionnaires, en y appelant une foule avide de travail et de fortune, qui ne trouvant bientôt plus dans leurs fonctions, de quoi suffire à leurs besoins, seraient forcés d'y ajouter d'autres professions, où viendrait échouer le talent, la réputation et quelquefois l'honneur. — En sorte que, dans la réalité la limitation du nombre des notaires constitue moins un privilège pour ceux qui sont investis qu'une garantie pour la société toute entière.“ (b) — „Une profession“, sagt ferner mit Recht Rolland de Villargues, „ne peut être bien remplie qu'autant que celui qui s'y adonne trouve dans son exercice honnête, intelligent et assidu, des moyens d'existence pour lui et sa famille. — Il vaut mieux faire quelques pas pour aller chercher un notaire occupé et instruit, ou l'attendre quelques moments, que d'en avoir plusieurs à sa porte, dont le désœuvrement traîne à sa suite l'ignorance, la misère et les vices“. (c). Ohne die Residenzpflicht der Notare, d. h. ohne ihre Verpflichtung den bestimmten und gewohnten Aufenthalt an den ihnen zur Ausübung ihrer Amtsthätigkeit angewiesenen Orten festzuhalten, und ohne entsprechende, die Erzwingung dieser Verpflichtung ermöglichende Bestimmungen würden die als Wohnsitz weniger angenehmen und dem Notar nur in geringerem Masse Gelegenheit zur Ausübung seiner Thätigkeit bietenden Orte ohne Notare bleiben, letztere sich statt dessen aber in überschüssiger Anzahl in den Städten und bedeutenderen Gemeinden, wo sie Hoffnung auf eine zahlreiche Clientel und reichlicheres Einkommen hätten, zusammendrängen. „Si le notaire pouvait transférer à son gré sa résidence“, bemerkte Favard de Langlade im Tribunate Frankreichs, „on verrait la majeure partie des notaires abandonner les campagnes, et venir habiter les villes pour la résidence desquelles d'autres notaires auraient payé un cautionnement plus considérable“. 1) (d)

1) Nach unserer Gesetzgebung kann der Notar ungeachtet seiner Residenzpflicht auf Verlangen auch innerhalb des ganzen Spre-

Wenn nun, dies vorausgeschickt, vernünftigerweise vom achten Jahrhundert an fast alle alten, geschweige denn die modernen Gesetzgebungen die Begrenzung der Notare und die Festlegung ihrer Amtssitze aussprachen und enthielten, mussten sie ebenso vernünftigerweise auch die Grenzen festsetzen — und setzten sie auch fest —, innerhalb deren der Notar seines Amtes walten kann, ausserhalb deren er seinen öffentlichen Charakter verliert, nur mehr Privatperson ist.

Die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises findet ihre Nothwendigkeit in dem Umstande, dass man den Notar sein Amt nicht an Orten ausüben lassen darf, wo seine Person, seine Rechtschaffenheit und sein Charakter nicht hinlänglich bekannt sind, wodurch überdies auch die Notare selbst vor etwaigen wechselseitigen Eingriffen geschützt sind.

Nach § 8 des österreichischen Notariatsgesetzes ist der Wirkungskreis des Notars auf den Sprengel desjenigen Gerichtes erster Instanz beschränkt, für welches er ernannt ist. Nach Artikel 26 des Testa Unico vom 25. Mai 1879, Nr. 4900 des Gesetzes über die Neuordnung des italienischen Notariates „il notaio non può prestare il suo ministero fuori del distretto del collegio notarile cui è ascritto“ (e) ¹⁾ —; und da nach

gels des Gerichtes erster Instanz, für welches er ernannt ist, seine Thätigkeit ausüben, eine ständige Amtskanzlei ausserhalb seines Wohnsitzes darf er jedoch nicht halten: eine Bestimmung, welche, abgesehen von anderen Erwägungen, schon durch die Ueberlegung gerechtfertigt ist, dass oftmals Rechtsgeschäfte, die an einem Orte verhandelt werden, ihre Consequenzen an anderen Orten desselben Notariatssprengels finden; dass es ferner behufs Erreichung vollständiger Übereinstimmung im Einzelnen und besonderen zweckmässig ist, nicht zu verhindern, dass alle auf eine Angelegenheit bezüglichen Massnahmen und Acte in demselben Sinne, d. h. also von demselben Beamten ergriffen und errichtet werden; und dass man schliesslich den Btrger doch nicht hindern kann, ein Vertrauensmandat eben seinem natürlichen Geschäftsvertrauten zu übertragen, da dies die persönliche Freiheit gar zu sehr stringieren würde.

¹⁾ Die Notariatsgesetze, welche in den einzelnen Landestheilen vor dem 1. Jänner 1876, — mit welchem Zeitpunkte das Gesetz vom 25. Juli 1875 in Kraft trat, welches späterhin durch das oben genannte Gesetz vom 25. Mai 1879 ersetzt wurde — in Geltung waren, bestimmten, und zwar: Das italienische Reglement vom 17. Juni 1806, welches für die

Art. 3 des genannten Gesetzes in jedem Bezirk, in welchem das Civil- und Correctional-Gericht seinen Sitz hat, auch ein solches Notarencollegium (Notariatskammer, Notarenkörperschaft) besteht, so folgt daraus, dass die Grenzen des territorialen Wirkungskreises des Notars mit denjenigen des Sprengels des Civilgerichtes seines Amtssitzes zusammenfallen.

Das französische Gesetz vom 25. Ventöse XI theilt die Notare nach der Wichtigkeit und Bedeutung ihres Amtssitzes bekanntlich in drei Classen, deren erster die innerhalb des Jurisdictionbezirkes des Apellhofes thätigen Notare bilden, während zur zweiten die Notare am Sitze eines Gerichtes erster Instanz gehören und zur dritten endlich diejenigen,

Lombardei und Venetien: „Fuori del dipartimento in cui ha la sua residenza è proibito al notaio di ricevere alcun atto“ (art. 6) (f); das Decret vom 9. August 1808, Nr. 37, für das Herzogthum Lucca: „È proibito ad ogni notaio di ricevere istrumenti fuori della sua giurisdizione“ (art. 6) (g); das Gesetz vom 11. Februar 1815 für Toscana: „I notai potranno esercitare le funzioni di notaio in tutta la giurisdizione della Ruota alla quale appartengono“ (cap. I, 56) (h); das Gesetz vom 23. November 1819, Nr. 1767, für Beide Sicilien: „Fuori della provincia o valle in cui ha la sua residenza, è proibito al notaio di ricevere alcun atto“ (art. 6) (i); der päpstliche Cabinetsbefehl vom 31. Mai 1822 für den ehemaligen Kirchenstaat: „I notai di Roma sono abilitati a stipulare in tutto lo Stato; quelli del capoluogo, ove risiedono gli Eminentissimi Legati o i Monsignori Delegati, esercitano le loro funzioni in tutta la legazione o delegazione; quei che dimorano nelle città distrettuali nell'intero distretto; tutti gli altri nel rispettivo circondario di ciascun governo (art. 6). È proibito al notaio di fare qualunque atto notarile fuori del circondario assegnatogli“ (art. 7) (k); das Gesetz vom 7. Jänner 1821 für Parma: „È vietato ai notai di rogare atti dove a termini dell'articolo precedente“ (in welchem die Grenzen der einzelnen Notariatsbezirke bestimmt werden) „non possono esercitare l'ufficio loro“ (art. 6) (l); das Gesetz für Modena: „Resta a chiunque notaio proibito di ricevere e rogare atti fuori del circondario del proprio archivio“ (art. 4) (m); das Edict vom 23. Juli 1822 Nr. 1366 für Piemont und Ligurien: „I notai, che stipuleranno fuori del distretto loro assegnato, incorreranno irremissibilmente nella pena della destituzione“ (art. 3) (n); der Codice Feliciano vom 17. Jänner 1827 für Sardinien enthält keine derartigen Bestimmungen, da die Notare Sardiniens auf dem ganzen Inselgebiete ihr Amt ausüben konnten; das Reglement vom 15. December 1859 für Massa und Carrara gleicht in dieser Hinsicht in seinem art. 2 dem oben angeführten Artikel 4 des modenesischen Gesetzes.

welche ihr Amt im Bezirke eines Friedensgerichtes ausüben. Die Amtsthätigkeit der Notare umfasst dementsprechend den Sprengel des Appellhofes beziehungsweise des Gerichtes erster Instanz beziehungsweise Friedensgerichtes.

Das preussische Gesetz enthaltend Bestimmungen über das Notariat und über die gerichtliche oder notarielle Beglaubigung von Unterschriften oder Handzeichen vom 15. Juli 1890 (Ges.-Samml. Nr. 35 pro 1890, S. 229) bestimmt in seinem § 2: „Der Geschäftsbezirk eines Notars umfasst den ganzen Oberlandesgerichtsbezirk, in welchem ihm der Wohnsitz angewiesen ist“ und sagt im folgenden Paragraphen (§ 3): „In Städten von mehr als 100.000 Einwohnern kann dem Notar bei der Anweisung des Wohnsitzes die Verpflichtung auferlegt werden, in einer bestimmt begrenzten Gegend der Stadt zu wohnen und seine Geschäftsräume zu halten“, für welche letztere Bestimmung die von uns oben für die Anweisung des Wohnsitzes im allgemeinen angeführten Gründe auch in jeder Hinsicht als massgebend und gültig anzusprechen sind. Es sei übrigens mit Bezug auf den angeführten § 2 des Gesetzes vom 15. Juli 1890 hier bemerkt, dass sich bis zum Erlass desselben der territoriale Wirkungskreis der Notare in den Oberlandesgerichtsbezirken Cöln und Celle sowie in den Hohenzollernschen Landen der Regel nach nur auf den Landesgerichtsbezirk des Wohnsitzes erstreckte. (Art. 4. Rhein. Not.-Ord.; § 1 der Hannov. Not.-Ord.; Allg. Verf. vom 27. März 1880 im Justiz-Ministerialblat pro 1880/61). Es versteht sich, dass da, wo der Bezirk des Oberlandesgerichtes Gebietstheile nicht preussischer Bundesstaaten umfasst, der Geschäftsbezirk der preussischen Notare auf die zu Preussen gehörigen Theile beschränkt ist.

In Spanien kennt das Gesetz, abgesehen davon, dass der Justizminister als solcher der „Oberste Notar des Königreiches“ ist und in dieser Eigenschaft für den König und die königliche Familie functioniert, zwar nur eine einzige Classe von Notaren, theilt sie aber nach ihrem Amtssitze in vier Kategorien: die erste bilden die Notare am Sitze einer „Audiencia“, die zweite diejenigen der Provinzhauptstädte, während zur dritten die Notare der Bezirkshauptstädte und zur vierten

diejenigen aller übrigen Orte gehören. Diese Kategorien, für welche auch die zu stellenden Cautionen verschieden hoch normiert sind, bezeichnen jedoch keinen persönlichen Rangunterschied der Notare, sondern nur einen eben in der Höhe der Caution schon zum Ausdruck kommenden, durch die mehr oder weniger ausgedehnten Geschäftskreise bedingten Unterschied des Einkommens und der Anzahl der Agenden. Der Notar darf sich in Spanien nach seiner Ernennung nicht, wie etwa z. B. in England, seinen Niederlassungsort gewissermassen selbst wählen, sondern wird für einen bestimmten Amtssitz ernannt, und es erfolgt die Versetzung in eine höhere Kategorie z. B. nur auf Bewerbung oder als Belohnung seitens der Regierung, und zwar stets auf Grund eines neuen Titels und Ernennung, (nur bei einer Versetzung auf Grund der Bewerbung des Notars innerhalb derselben Kategorie und desselben Notariatsdistrictes bedarf es einer solchen nicht). Nach der Demarkation vom 9. November 1874 wurde — nachdem 1870 die verkäuflichen Notariate abgelöst worden waren, man mit diesen also nicht mehr zu rechnen hatte — wurde die Anzahl der Notariatsstellen für die fünfzehn Notariatsdistricte Spaniens, welche mit den Bezirken der einzelnen Audiencia's zusammenfallen, mit ihnen identisch sind, neu festgestellt und auf im Ganzen 2361 beschränkt (gegenüber früher 3131). Entsprechend also dem Sitze der Notare — ob am Orte einer Audiencia, ob in einer Provinz- oder Bezirkshauptstadt oder anderem kleineren Orte — ist auch der territoriale Wirkungskreis abgegrenzt.

In der Türkei finden wir — Gesetz vom 15 Chaban 1296 (Juli 1879) — den Geschäftskreis des einzelnen Notars auf den Sprengel des Gerichtes erster Instanz beschränkt, für welches er von dem Justizminister ernannt worden ist.

In Japan — um auch einige Beispiele des Auslandes anzuführen — bildet den Wirkungskreis des Notars der Bezirk des Landesgerichtes, „Chiho saibuscho“, innerhalb dessen ihm bei seiner Ernennung durch den Justizminister sein Wohnort angewiesen wird.

In Ecuador — hier bildet sect. 3 des Tit. II des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 8. April/11. Mai 1897, welches mit

dem 1. Juli 1897 in Kraft trat, die zwölf umfangreichen Artikel (nämlich Art. 123—135) umfassende Notariatsordnung — sind in jeder Cantonshauptstadt entsprechend der Grösse der Bevölkerung nach dem Gutachten des bezüglichen Obergerichtshofes ein bis sechs Notarstellen systemisiert und ihr territorialer Wirkungskreis fällt mit dem Bezirk des Gerichtshofes erster Instanz zusammen, für welches die betreffende Notariatsstelle creiert ist.

In England, — um schliesslich auch noch ein Land anzuziehen, in denen eine Beschränkung der Anzahl der Notare sowie eine Festlegung ihrer Amtssitze und somit eine Abgrenzung des territorialen Wirkungskreises nicht oder doch in so weiten Grenzen vorgesehen ist, dass man füglich von einer solchen im eigentlichen Sinne nicht mehr sprechen kann [cfr. Act 41 Georg III. vom 27. Juni 1801; Act $\frac{3}{4}$ Wilhelm IV. vom 28. August 1833; Act $\frac{3}{6}$ Wilhelm IV. vom 9. September 1835] — erfolgt die Ernennung der Notare durch den Facultätengerichtshof des Erzbischofs von Canterbury, der ihn „in die Zahl und den Verband der Notare aufnimmt und ihm das Recht gewährt, von nun an an allen Orten, ausgenommen innerhalb des Bezirkes der Gesellschaft der scriveners ¹⁾ in London, das Amt eines Notars auszuüben“. Der Facultätengerichtshof, court of faculties, welcher übrigens kein eigentlicher Gerichtshof in unserem Sinne ist, sondern mehr eine Behörde des Erzbisthums Canterbury darstellt, ist bei den Ernennungen an eine bestimmte Anzahl von Notaren nicht

¹⁾ Die Gesellschaft der scriveners, in ihren Anfängen eine den Namen „die Schriftgelehrten des Gerichtshofes der Londoner City“ führenden Bruderschaft, wurde am 28. Jänner 1616 durch Jakob I. gegründet, und erhielt ihre Rechte durch Verordnung des Stadtrathes vom 6. Mai 1752 festgelegt, welche jedoch in neuerer Zeit wesentlich beschränkt wurden. Diese scriveners waren Anfangs nur Verfertiger von Rein- und Abschriften von Urkunden und bildeten sich im Laufe der Zeit auch dergestalt zu selbständigen Abfassern derselben heraus, dass bis zu der durch Act 41 Georg III. erfolgenden Organisation des Notariates jeder scrivener auch Notar war. Heute sind die scriveners wieder nur Fertiger von Reinschriften von Urkunden und Handelsagenten. Es muss aber jeder Candidat, welcher zum Notar für London ernannt werden will, noch heute vorher Mitglied der Gesellschaft der scriveners werden.

gebunden, er ernennt dieselben ohne Rücksicht auf ein etwa vorhandenes Bedürfnis. Will der Notar in London mit Westminster, Southwark und dem Gebiete, welches den Postrayon von zehn Meilen von der Königlichen Bank in der city an gerechnet umfasst, seinen Beruf ausüben, so muss er also Mitglied der Gesellschaft der scriveners sein und sein Diplom ermächtigt ihn, „als in London wohnend und die Rechte und Freiheiten eines Mitgliedes der Gesellschaft der scriveners geniessend als öffentlicher Notar von nun an an allen Orten“ — also offenbar auch ausserhalb des privilegierten Bezirkes von London — „das Amt auszuüben.“

Wir haben also mit anderen Worten in England gewissermassen zwei grosse Notariatssprengel oder besser gesagt einen Haupt- und einen Untersprengel, ersterer das gesammte englische (europäisch-englische) Gebiet umfassend, letzterer dasselbe mit Ausschluss Londons und des privilegierten Gebietes; in beiden ist die Anzahl unbeschränkt, die Wahl des Wohnsitzes dem Notar überlassen, nur muss er alljährlich an dem Orte, an welchem sich seine Notariatskanzlei befindet — dieselbe muss sich also nicht nothwendiger Weise auch an dem Wohnsitze des Notars befinden; wenn er auch mehrere Kanzleien, wie man, auf diese Bestimmung gestützt, leicht glauben könnte, nicht etwa halten darf — sein Patent lösen. Doch genug hiervon sowohl, als auch der Anziehung einzelner Notariatsgesetze in dieser Hinsicht, kehren wir zu dem Beruf unserer Untersuchung der räumlichen Begrenzung des notariellen Wirkungskreises im allgemeinen wieder zurück.

Fast in allen diesen genannten Gesetzgebungen, — natürlich mit Ausnahme von England, wenn man nicht etwa den von uns sogleich zu erwähnenden Fall der Inventaraufnahme von in verschiedenen Notariatssprengeln belegener, zur selben Erbschaftsmasse gehörenden Gegenstände beziehungsweise Güter auf die beiden oben genannten grossen Sprengel derart anwenden wollte, dass ein in dem von uns als „Untersprengel“ bezeichneten Gebiet patentierter Notar die Inventuraufnahme in das privilegierte Gebiet hinüber fortsetzte — ganz besonders aber in den drei zuerst genannten Gesetzgebungen ist die fragliche Bestimmung von so strenger Ob-

servanz, dass ein Notar nicht ein Inventar in dem Sprengel, für welchen er zuständig ist, beginnen und dasselbe nachher in einem anderen Sprengel, in welchem vielleicht weiteres zur selben Erbschaftsmasse gehöriges Hab und Gut vorhanden ist, beenden könnte. — Man würde vergebens hiergegen anführen können, dass es sich doch um einen und denselben Act handle und dass die Fortführung des Inventars in einem anderen Sprengel nur die Zubehör und Folge einer vorher gesetzmässig begonnenen Handlung sei, da, wie der Advocat Napolitani treffend bemerkt, ein Grundsatz des öffentlichen Rechtes und der Vernunft nicht wegen des zufälligen Eintretens besonderer Umstände aussetzen kann und die Gründe der Zusammengehörigkeit und Zubehör nicht über die Autorität der Grundsätze für die Zuständigkeit als leitend gesetzt werden dürfen.

Jede Art Urkunde, vom Notar ausserhalb seines eigenen Sprengels aufgenommen, würde als öffentliche Urkunde nichtig sein; sie würde aber übrigens, mit Ausnahme derjenigen Fälle, für welche, wie z. B. durch die österreichische Gesetzgebung, ausdrücklich die Aufnahme eines Notariatsactes gefordert ist (siehe Gesetz vom 25. Juli 1871, Nr. 76), als Privaturkunde Kraft haben. (Man vergleiche die Artikel 1315 und 1316 des italienischen bürgerlichen Gesetzbuches und die Artikel 26 und 49, Nr. 4, des Testa Unico vom 25. Mai 1879, Nr. 4900, des Gesetzes über die Neuordnung des italienischen Notariats.)

Die amtliche Thätigkeit des Notars in den mit dem Meere grenzenden oder ihm benachbarten Orten erstreckt sich in der dem Zuständigkeitskreise des Notars entsprechenden Zone auf dem Meere soweit, als das Eigenthumsrecht des betreffenden Staates am Meere reicht.

Aber wie weit reicht dieses Eigenthumsrecht am Meere, oder aber wie weit erstreckt sich die Herrschaft auf dem Meere?

Auf das hohe Meer, auf den weiten zwischen den Continenten liegenden Ocean kann, wie wir vorausschicken wollen, kein Staat Eigenthums- oder Herrschaftsrechte haben, wofür vor allem anderen die Unmöglichkeit spricht, dasselbe thatsächlich unter eigener Bootmässigkeit und Gewalt zu halten

und andere von seinem Besitz auszuschliessen. „Quis dixerit“, ruft Cocceii, „gentem mare naturaliter tenere? Qua ratione asserere populus poterit se oceano, quem immensum, infinitum ac coelo conterminum antiquitas vocat, insistere?“ (o) — „Décuplez, centuplez“, sagt Professor Ortolan (Règles internationales de la mer, liv. II. chap. VII.) „toutes les flottes du monde réunies, mettront elles la mer à la discretion d'un peuple? Les sophistes feront ils par leurs raisonnements que Xerses devienne maître de la mer en la chargeant de chaînes, ou en la faisant battrede verges sur un petit coin de l'Héllespont?“ (p)

Ein anderer Grund hiefür liegt in der Unermesslichkeit des hohen Meeres und darum in seiner Unerschöpflichkeit in allem Nutzen, den es gewähren kann. „Eodem labore“, sagt Puffendorf, „venti quicquid est ubique navium propellunt, quam unicam. — Nec quo naves ducunt sulcos, secuturis asperius reddunt iter. — Non deterius patet tibi in continentem, alterum iter, licet caeteri eandem viam usurpent. Ante caeteros per locum aliquem iter fecisse; haud quidquam in eundem dominium dat, aut reliquis idem iter intercludit. — Imprudens autem est jactare interdicta caeteris navigatione, unum solum lucro inde proveniente potiri; ad quod quemque intentum esse debere. — Quasi vero iniquissimo monopolio caeteri omnes sint premendi. ut unius inexplebilis avaritia alatur; aut quasi reliquis omnibus iugum ultro sit subeundum, quia unius ambitio improbo voto totius orbis imperium complectitur. Ea fuit Numinis erga mortales liberalitas, ut, quae necessitatibus ipsorum inserviunt, abunde suppeditaverit. Eos autem possidendi fines ratio hominibus praescrpsit, ut contenti sint adquisivisse, quae suis suorumque usibus probabiliter sufficerent.“ (Puffendorf, De jure naturae et gentium, lib. IV, cap. V, de obiecto domini, § 9 (q). — Wenn übrigens heutigen Tages die Freiheit des Meeres und die Allgemeinbenutzung desselben bei allen Völkern je einen Grundsatz des öffentlichen Seerechtes bilden, so waren sie doch zu anderer Zeit der Gegenstand einer der schwerwiegendsten Fragen im öffentlichen und Handelsrecht, welche nicht immer nur mit der Feder, sondern häufig mit dem Schwerte entschieden wurden.

Die alten Phönicier und die Karthager nahmen die Herrschaft, das dominium auf dem Mittelländischen Meere, wenigstens für den grösseren Theil desselben, in Anspruch, und so auch später die römischen Kaiser, trotz der entgegengesetzten Doctrin ihrer Rechtsgelehrten: „et quidem mare commune omnium est et litora sicuti aer“ (Just. 5. 10. De ver. div. L. 13. § 7 ff. De inj. et. fam. lib. L. 2. § 9 ff. Ne quid in loc. pub.) (r)

Im Mittelalter, sowie noch einige Zeit darüber hinaus, rühmte sich die Republik Venedig der Herrschaft über das adriatische Meer, Genua derjenigen über das ligurische, Dänemark über das baltische, später die Türkei über das ägäische und Marmara-Meer.

Die Portugiesen und Spanier, wetteifernd in der Er-schliessung neuer Verbindungswege mit Indien (XVI. Jahrh.), nahmen die Oberhoheit über die von ihnen entdeckten Meere je für sich in Anspruch. — Und wer erinnert sich nicht noch mit Schmerz, wie diese Streitfrage besonders von England und Holland in jenem blutigen, mit der berühmten Navigation-Acte veranlassten Kriege behandelt wurde? Auf dem Felde der Feder erstanden Grotius und Selden, ersterer ein Holländer und letzterer ein Engländer; beider Spuren folgten später viele andere Schriftsteller von bedeutendem Rufe. Grotius (*De mari libero, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia*) hielt an der Freiheit der Meere fest, gab aber die Möglichkeit der Zueignung eines kleinen Theiles (*pars maris*) der das bezügliche Territorium bespülenden Gewässer zu. Seiner Ansicht folgten insbesondere Vattel (*Droit des gens*, liv. 1^o, chap. XXII p. 264 ff.), Wheaton (*Elementi di diritto internazionale*, pag. 113, § 10 ff.), Ortolan (*op. cit.* vol. I, p. 123—126), Burlamacchi (*Principii del diritto internazionale*, tomo III, cap. 8), Helié (*Trattato d'istruzione criminale*, p. 370), Massé (*Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens*, vol. I, p. 105 ff.), Klüber (*Droit des gens*, p. 165, § 132 ff.), Slanker (*Traité des mers*), Graswinkell (*Vindiciae maris liberi*), Bynkershoek (*Dissertatio de dominio maris*), Zuarius (*De usu maris et navibus transversis*), Graverus (*Dissertatio de mari natura libero, pactis clauso*), Groenengius (*Navigatio libera*), Pontanus (*Discussiones histo-*

ricae de mari libero), Azuni (Diritto marittimo dell'Europa), Galliani (Dei doveri dei principi neutrali), Martens (Compendio dell'odierno diritto delle genti dell'Europa, § 153) und zahlreiche andere mehr. — Im Gegensatz hierzu erkannte Albericus Gentilis in der *Advocatio hispanica* (Hanau, 1613) die Rechtmässigkeit der englischen Herrschaft über die vier die britannische Insel umgebenden Meere an. Und Giovanni Selden, der übrigens, wie Troplong sagt, ein Söldling der Stuart war und seine Söldlingsfeder für jeden bezahlten Satz herlieh, bekämpfte in seiner Abhandlung: *Mare clausum seu de dominio maris libri duo* (Londini, 1635, Fol. 1636; 8°, Lugduni Bataavorum, 1637.) mit viel Gelehrsamkeit, aber nur schwachen Gründen die von Grotius aufgestellten Grundsätze, und mass den Engländern das *Dominium* über den grössten Theil des Oceans bei; seine Anhänger waren Wolf, Eineccius und Paolo Sarpi.¹⁾

¹⁾ Zu der obenberregten Frage sowohl, als auch zu der im folgenden berührten über das *Dominium* über das Küstenmeer können ausser den oben genannten Werken und Arbeiten noch folgende zu Rathe gezogen werden: Barrère, *La liberté des mers*; Berger, *Succincta commentatio de imperio maris adriatici*; Borek, *Dissertatio de imperio maris*; Bourough, *The Sovereignty of the British Seas in the year 1633 proved by records, history and the municipal law of this Kingdom*; — *Imperium maris britannici ex monumentis historicis, legibusque Anglia demonstratum*, London, 1686; Boxhorn, *Apologia pro navigationibus Hollandorum adversus Pontum Heuterum, qua praecedentium saeculorum navigationes earumque jura et instituta, ex Tabulis praesertim publicis asseruntur*; Burgus, *De dominio Reipublicae Genuensis in mari Ligustico*; Cancrin, *Abhandlung vom Wasserrecht*; Champagne, *La mer libre, la mer fermée*; Corving, *Consilium de maris mediterranei dominio et commerciis Regi Christianissimo vindicandis*; Dubroca, *Mémoires pour servir à l'histoire des attentats du Gouvernement Anglais contre la France depuis le commencement de la révolution jusqu'à ce jour*; Frangipane, *Allegazione in jure per la vittoria navale contro Federico I. Imperatore ex atto del Papa Alessandro III per il dominio della repubblica Veneta del suo Golfo contro alcune scritture dei Napolitani*; Gallet, *Examen analytique et raisonné de la déclaration du Roi d'Angleterre avec les développements relatifs à la justification de la France*; Galath, *Spec. juris publici Universalis commodis et juribus, quae situs et conditio civitatum maritimarum naturalis ad commercia in iisdem exercenda indulgent*; Günther, *Völkerrecht*, II. § 25; Heffter, *Völkerrecht*, § 13; Henkel, *Tractatus de belli praetextione Gustavi Adolphi*:

Die Schriftsteller sind nun zwar einmüthig in Anerkennung des Grundsatzes der Souveränität über das „territoriale“, d. h. hier das an der Küste liegende Meer, das Küstenmeer,

Klüber, Völkerrecht, § 130; Marien, Oresunds Fold-Rolle. tilligemed Gisteremedsen af andre Udgivter ved Karten igennem Sundet, samt Udtrog af de Tractater vom desanganende ere blevne sluttede imellen Dannemark og de ande Europäische Magter; Mattheacius, De jure Venetorum et jurisdictione maris adriatici; Maurier, Dissertatio super Austriacorum proposito occupandi maris baltici; Monbrion, De la prépondérance maritime et commerciale de la Grande Bretagne; Morisote, Orbis maritimi seu rerum in mari et litoribus gestarum historia; Neufchateau, Tableau des vues, que se propose la politique angloise dans toutes les parties du monde; Pacius a Beriga, De dominio maris adriatici, dissertatio inter regem Hispaniae ob regnum Neapolitanum et rempublicam Venetam; Palatius, Leo maritimus sive de dominio maris; Pappafava, De la mer territoriale (Traduction de M. Charles Antoine, Président du Tribunal civil de Doullens); Pestel, De dominio maris mediterranei Romanis temere adscripto; Peysonnel, Sur le commerce de la mer noire; Poncet, Le Tocsin maritime contre la prétention du Roi d'Angleterre à l'empire des mers; Scheid, Dissertatio de jure regis Daniae prohibendi navigationem et piscationem exterorum in mari boreali contra novissimas Batavorum praetensiones; Schweder, Theatrum praetensionum illustr. (t. II, p. 595); Sibrand, Dissertatio de dominio maris; Tellegen, De jure in mare; Wegelin, Dissertatio de dominio Maris Suevici vulgo lacus Bodanici; ebenso auch folgende Arbeiten unbekannter Verfasser, nämlich: General Treatise of the Dominion of the Sea, containing what is most valuable upon that subject in ancient and modern authors; — Über die Freiheit der Meere und Flüsse (in Europens politischer Lage und Staatsinteresse, 1798, Heft VIII Abh. I, und Heft IX, Abh. I); — Gedanken über die Herrschaft der See; Appel aux puissances maritimes du Nord sur l'ambition démesurée du Cabinet de St. James relativement à la Suprematie des mers, avec des notes intéressantes par un citoyen de la commune de Millau; — Betrachtungen über die Beherrschung der Meere der ältesten und neuesten Völker (Handelsmagazin, 1805, Heft I, Abh. I.); — Mare balticum i. e. historica deductio, uti regum Daniae ne an Poloniae praedictum mare se desponsatum agnoscat? Poloni cujusdam nuper typis excuso discursui necessaria opposita; Anti-Mare balticum seu recapitulatio Tractatus, cui titulus: Mare balticum, scilicet an ad Reges Daniae an ad reges Poloniae pertineat? — Anmerkinger i Anledning af Hr. Mariens vel Hrn. Alstrup af Fransk i Danske oversette oy forragende Oresunds—Told—Rolle; — Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer noire, ou voyage et entreprise pour établir des rapports commerciaux et maritimes entre les ports de la mer noire et ceux de la Méditerranée u. dgl. m.

wie wir es im Gegensatze zu dem offenen, hohen Meere nennen wollen,¹⁾ gehen aber in ihren Ansichten über die Ausdehnung derselben weit aus einander.

Nach Paolo Sarpi (*Del dominio del mare Adriatico, e sulle ragioni per il jus belli della serenissima repubblica di Venezia*) kann eine absolute Regel hiefür nicht gegeben werden, und es sind nach ihm die Städte als Gebieter über einen so grossen Theil des Meeres zu betrachten, als sie zur Benutzung nothwendig brauchen, ohne Beeinträchtigung anderer, also etwa einhundert Meilen nach seiner Meinung. — Aber, fragen wir den berühmten Verfasser der Geschichte des trientinischen Concils, nach welchem Kriterium soll sich feststellen lassen, ob die Benutzung eines doch unbestimmten Theiles des Meeres Dritte beeinträchtigt oder nicht? Dieses Kriterium dürfte doch wohl nur Willkür und freies Belieben sein!

Den Gedanken einer Herrschaft des Uferstaates über das Küstenmeer finden wir das erstemal bei Bartolus de Sassoferato, den man wohl als den bedeutendsten unter den Postglossatoren ansehen darf, welcher in seinem *Tractatus Tyberiadis* (Bartolus operae vol. VI. Lugdunum, 1552 p. 146) das dem Uferstaat zustehende imperium auf hundert Meilen oder zwei Tagereisen feststellt. Noch weiter, wie er, gieng sein Bruder Angelus, der den Uferstaaten die Jurisdiction über das Küstenmeer so weit zugestand, als sie nicht dadurch etwa wechselseitig ihre Herrschaftssphären verletzten. Auch Fulgosius, Castro, Caepolla, Felinus, Postglossatoren des XV. Jahrhunderts, welche wir bei Tellegen (*Disputatio de iure in mare imprimis in proximum*. Groningen, 1857, S. 13) angeführt finden, vertreten die gleiche Ansicht. Die Lehre des Bartolus blieb in der italienischen Staatenpraxis lange Zeit die herrschende, besonders da auch Baldus de Ubaldis mit ihm übereinstimmte.

¹⁾ Dieser Grundsatz war schon von den Alten anerkannt. — So erzählt in der That Plutarch in dem Leben des Cimon, dass sich die Flotte des Perserkönigs der Küste Griechenlands nicht über die Länge eines Pferdesprunges nähern, auch nicht jenseits der *Κόιναι πέτραι* und der Chelidonischen Inseln segeln durfte (die *Κόιναι πέτραι* = Schwarzfelsen am pontischen Ausgange des Bosphorus gelegen).

Ein Urtheil des piemontesischen Gerichtshofes aus der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts, welches sich auf diese Autoritäten stützt, erklärte es für unzulässig, dass ein von Spanien nach Neapel segelndes Schiff fünfzig Meilen vom Hafen von Monaco entfernt „ob non solutam gabellam“ von einem savoi-schen Kriegsschiff aufgehalten wurde (Cacheranus, Decisiones Senatus Pedemontani. Dec. 155). Nach v. Raumer (Die Insel Wollin, 1851, S. 144) wurde im Jahre 1594 die Ostsee nur auf eine halbe Meile vom Strande aus als dem Herzog von Pommern gehörig betrachtet; 1652 aber gibt Stypmann (De iure maritimo. Gryphw. 1652, S. 56) die Grenze von hundert Meilen als allgemein anerkannt an. Zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts vertritt wohl nur noch Oetinger (Tractatus de iure et controversiis limitum. Hannover, 1715, I. Buch, XII. cap., Note 7) des Bartolus Ansicht.

Loccenius (De iure maritimo, lib. I, cap. IV, § 6) — welcher sich selbst übrigens mit seiner Ansicht wiederum auf Bodinus stützt, — stellte die Grenze auf zwei Tagereisen vom Gestade ab fest; — Casaregis (De Comm. Disc. 136, Nr. 1—2, Disc. 174, Nr. 1, 2 und ff.), Solorzano (De iure Indiar. t. 1. lib. 2, cap. 6, Nr. 22), Felice De Abreun (De las presas del mar, cap. 5, Nr. 5) und Franchi auf eine gleichmässige Entfernung von einhundert Meilen vom Gestade aus; — Baldus (De rer. divis. ff. und L. 3 Cod. de naut. foenore), Bodinus (De repressaliis, cap. ult.) und Targa (Ponderazioni marittime, cap. 2, Nr. 3) auf sechszig. Nach Valin (Comment. sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août Nr. 81) ist das Meer als zum Lande gehörig bis zu dem Punkte zu betrachten, an welchem mit der Bleiwage oder dem Senkblei noch Grund gefunden wird. — Gerhard von Rayneval, welcher nach Grotius und Bynkershoek schrieb, meinte, der Streifen des Küstenmeeres müsse so breit sein, als man vom Gestade aus blicken könne, d. h. also bis an den Horizont gehen. Die Annahme Rayneval's für den Standpunkt des Sehenden und für die daraus resultierende Sehweite von sechs Meilen ist aber ebenso willkürlich und so sehr von dem Belieben abhängig, dass man eben auch zu jeder anderen gewünschten Ausdehnung des Küstenmeeresstreifen gelangen kann, jenachdem man eben den Standpunkt für den diesen

Horizont bestimmenden Beobachter wählt und schliesslich auch je nachdem die Sehschärfe desselben eine grössere oder geringere ist. Diese Art des Versuches, die Grenzen des Küstenmeeres festzustellen, ist ebenso unsicher und willkürlich, wie die auch hie und da gemachten Vorschläge, die Schallweite zum Kriterium für die Ausdehnung des Küstenmeeresstreifen zu machen, oder einen so grossen Theil des Meeres als Küstenmeer des betreffenden Uferstaates anzusehen, als dieser durch eine fortlaufende Tonnen- und Balkenkette abstecken könne!

Diese so grosse Verschiedenheit der Ansichten hat ihren Grund darin, dass die Schriftsteller die der Beherrschung des Meeres zu Grunde liegenden Principien ausser Acht liessen und sich bei ihren Feststellungen auf rein willkürliche, oder im Interesse einzelner besonderer Staaten ausgeklügelte Kriterien beschränkten, Kriterien, welche in einer Zeit, da im internationalen Recht allein List, Gewalt und Glück den Ausschlag gab, gern Annahme fanden.

Um die Ausdehnung, das Gebiet des Küstenmeeres in unanfechtbarer Weise festzulegen, ist es nothwendig, auf die Ursachen und Gründe zurückzugehen, auf welchen sich die Suprematie des betreffenden Küstenstaates aufbaut und gründet. Es ist kein eigentliches Eigenthumsrecht, welches der Staat an diesem Meerestheil hat, er hat eben nur die Suprematie, die Oberhoheit über dieses Gebiet, um sein Staatsgebiet und seine am Gestade wohnenden Unterthanen zu schützen nach jeder Richtung hin; die freie Durchfahrt durch seine Küstengewässer kann der Staat Schiffen fremder Nation daher auch nie völlig verschliessen, solange dieselben seine Interessen nicht schädigen.¹⁾ Er muss aber in der Lage sein können, zu verhindern, dass fremde Schiffe in seinen Küstengewässern sich aufhalten, um etwa Pläne von seinen Küstenvertheidigungswerken aufzunehmen; er muss rechtlich in der Lage sein, zu verhindern, dass fremde Nationen ihre Seeschlachten

¹⁾ Der Bosphorus, die Dardanellen, der Hafen von Antivari und alle zu Montenegro gehörigen Häfen sind Kriegsschiffen bekanntlich verschlossen, so dass die Genehmigung des bezüglichen Staates in jedem einzelnen Falle für die Durchfahrt bezw. das Einlaufen eines solchen Schiffes in diesen Gewässern vorher nachzusuchen ist.

etwa innerhalb des zu seinem Staatsgebiete gehörenden Küstenmeeres schlagen und die Ufer oder gar Gut und Leben der Uferbewohner gefährden oder schädigen; er hat ein Staatsinteresse daran, dass die friedliche Schifffahrt in seinem Küstenmeergebiet nicht gestört werde, und muss in der rechtlichen Lage sein können, die Befolgung der nothwendigen sanitären Massregeln und der Bestimmungen, welche er auf Grund seines Zollsystems zum Schutze des Handels und der Industrie oder Landwirtschaft erlassen hat, zu controlieren und zu beaufsichtigen; er muss die Küstenfrachtfahrt an seiner Küste als sein ausschliessliches Recht in Anspruch nehmen können und die Meeresnutzung durch Dritte, die leicht zur Raubnutzung werden und so die Existenz seiner von dieser Meeresnutzung lebenden Unterthanen gefährden und in Frage stellen könnte, verhindern dürfen. Die Beherrschung des Meeres wird daher auch bis zu einem gewissen Grade oder Punkte zugelassen, da dasselbe bis zu einem gewissen Punkte einen thatsächlichen und beständigen Besitz und Occupation ermöglicht und verträgt; da es ferner, wenn zeitweilig die Vertheidigung der Grenzen nöthig ist, auch vertheidigt werden kann und da endlich die Erzeugnisse dieses begrenzten Meeresstreifens ausschliesslich von einem Volke genossen und dauernd zum Nutzen anderer erhoben und entnommen werden können. Durch Beherrschung dieses Meeresstreifens verletzt auch der Küstenstaat keines Dritten Gebiet, was sofort der Fall wäre, wenn man nun analog diesem Rechte auf einen Streifen des an sein Staatsgebiet grenzenden Meeres etwa für die Festlandsgrenzen gegen andere benachbarte Staatsgebiete hin das Gleiche fordern wollte, und aus dieser Unmöglichkeit wiederum auf das Küstenmeer zurückschliessend das Recht des Staates auf die Souveränität über dieses zu leugnen versuchte.

Dies vorausgeschickt und zugegeben, ist es leicht die Grenzen für das Dominium auf dem Küstenmeere aufzufinden und zu ziehen. Ein solches Dominium reicht eben bis zu dem Punkte, wo der beständige Besitz aufhört, wo der besitzende Staat seine Macht nicht mehr ausüben, die Fremden nicht mehr fernhalten kann, wo er endlich auch kein Interesse mehr an ihrer Fernhaltung oder Abwehr hat, weil ihre An-

wesenheit seine eigene Sicherheit nicht mehr gefährdet. Es wird also der Punkt, wo die Umstände, welche den privaten Besitz des Meeres ermöglichen, thatsächlich aufhören, durch die effective Macht des Küstenstaates festgelegt, die Grenzen von der Macht und Tragweite der Kriegsgeschütze gezogen. Der ganze durch die vom Gestade aus entsandten Geschosse bestrichene, durch die Thätigkeit dieser Kriegsgeschütze vertheidigte und beschützte Meeresstreifen gehört zur Küste, ist „territorial“ und der Herrschaft des Küstengebieters unterworfen; mit anderen Worten: Die grösste Schussweite der am Ufer aufgestellten Kanonen bestimmt gleichzeitig die wahre Grenze des Küstenmeeres. „Infatti“, sagt Casanova,¹⁾ jene Koryphäe in der italienischen Rechtswissenschaft, „questo spazio solamente é sottoposto al potere dello Stato della riva; là solamente essa può far rispettare ed eseguire le sue leggi, punire i contravventori, ed allontanare quelli che non le piace di ammettere. — In questo spazio la presenza di navi straniere può minacciare la sua pace; al di là riesce indifferente, né può cagionarle inquietudine, perché al di là della portata del cannone non può recare nocumento.“ (s)

Diese Lehre der Kanonenschussweite verdrängte die oben genannte Lehre des Bartolus und war im XVII. Jahrhundert praktisch und theoretisch allgemein anerkannt. Im XVIII. Jahrhundert finden wir dieselbe schon als Grenze angeführt: in Art. 21 des Vertrages zwischen Frankreich und Holland vom Jahre 1739; Art. 28 des Vertrages zwischen Frankreich und Russland vom Jahre 1787; Art. 25 des Vertrages zwischen Frankreich und England vom Jahre 1794; in dem Vertrage zwischen Frankreich und Tunis aus dem Jahre 1797; in Art. 16 des Vertrages zwischen dem Königreich Beider Sicilien und Russland aus 1787; in Art. 25 des Vertrages zwischen den Vereinigten Staaten und England aus 1794; in den Edicten der Republik Genua vom 1. Juli 1779, der Republik Venedig vom 9. September 1779 und des Grossherzogs von Toscana vom 1. August 1778; und endlich in der russischen Allerhöchst bestätigten Regate für Privatkörper vom 31. December

¹⁾ Lezioni di diritto internazionale, I, p. 129.

1787. Aber auch theoretisch vertreten sehen wir die Kanonenschussweite als Kriterium für die Abgrenzung des Dominiums des Küstenstaates über das Küstenmeer in zahlreichen Lehrbüchern des vorigen Jahrhunderts, so bei Surland (Grundsätze des europäischen Seerechts. Hannover, 1750. S. 88); Moser (Grundsätze des europäischen Völkerrechtes. Tübingen, 1752. IV. Buch, I. cap. § 3); Fischer, (Lehrbegriff sämtlicher Kameral- und Polizeirechte. Frankfurt, 1785, III. Bd. S. 6); Günther (Europäisches Völkerrecht. Altenburg, 1792. II. Band, S. 52/53) u. a. mehr.

Doch da die Tragweite der verschiedenen Geschütze natürlich äusserst verschieden und je nach den Fortschritten der Wissenschaft und Technik veränderlich ist und somit eine absolute Grenze für das Küstenmeer nie gegeben wäre,¹⁾ so kam man schon Ende des XVII. Jahrhunderts auf Festlegung dieser Weite auf drei Seemeilen (zu je 1852 m), eine Abgrenzung, welche wir das erstmal in einem Schreiben des Generals Jefferson an den englischen Minister vom 8. November 1793 ausgesprochen bzw. vorgeschlagen finden. An dieser drei Seemeilen-Grenze halten eine Unzahl von Gesetzen, Verordnungen und Erlassen — so auch Art. II der Haager Convention vom 6. Mai 1882 über die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee — zwar fest, deswegen aber die Kanonenschussweite mit dieser drei Seemeilenweite zu identifizieren, wie dies Calvo, Phillimore, Kent, Twiss, Wheaton, Woolsey thun, halten wir für verfehlt; die drei Meilenweite ist nicht allgemein angenommen, im Grunde gilt doch überall die Kanonenschussweite und Krupp'sche Kanonen reichen jetzt schon über 11 Seemeilen und weiter! So behauptet denn auch Spanien eine Zone von sechs Meilen als Küstenmeer, Norwegen von wenigstens vier Meilen (vergleiche die norwegischen Gesetze vom 4. October 1686, 10. Februar 1747; 7. Mai 1756; 23. Februar und 20. April 1759; 24. und 25. Fe-

¹⁾ Was auch thatsächlich nie der Fall sein wird und kann auf Grund der Kanonenschussweite, wofür auch im allgemeinen kein Bedürfnis vorliegt. Etwaige Sonderverträge können demungeachtet eine stabile Grenze in bestimmten Fällen normieren.

bruar und 10. März 1812; 13. September 1830; 6. October 1869; 6. Juni 1878; 28. Mai 1881; 9. September 1889 u. a. m.); England und die Vereinigten Staaten dehnen ihre Zoll-controlle auf zwölf Seemeilen aus, und ersteres verlangt auch auf die gleiche Entfernung Quarantänesignale. Ferner sprechen von der Kanonenschussweite: die Instruction des italienischen Marineministers vom 20. Juni 1866; die kaiserlich österreichische Verordnung vom 20. Mai 1866, sowie der zwischen England und Portugal 1892 geschlossene Vertrag; endlich bestimmt eine Verordnung des österreichischen Finanzministers vom 23. März 1881 als Grenze für Zollmassregeln die Weite von vier Meilen. Wir müssen also auch jetzt noch die Kanonenschussweite als das allgemein giltige und anerkannte Kriterium für Abmessung der Ausdehnung des Dominiums des Uferstaates über das Küstenmeer bezw. eben für die Grenze des letzteren ansehen. Schücking, welcher in seiner ausgezeichneten, von der juristischen Facultät der Universität Göttingen als Preisschrift gekrönten Abhandlung: Das Küstenmeer im internationalen Rechte [im Völkerrechte, wie im internationalen Privat- und Strafrechte]. Göttingen, 1897, das Princip der vollen Souveränität des Uferstaates über das Küstenmeer vertritt, will mit v. Martens und Wharton die Grenze der Kanonenschussweite dahin präcisieren. „dass jeder Uferstaat das Recht hat, seine Grenzen soweit in das Meer hinauszuschieben, als er es zu seiner Sicherheit gegen Einschleppung von Krankheiten, Schmuggel u. s. f. für nothwendig befindet, dass er jedoch die durch die Kanonenschussweite bestimmte Linie nicht überschreiten darf.“ Dass er diese Linie nicht überschreiten dürfe im allgemeinen, ist eine heute jedenfalls allgemein anerkannte Norm, und zwar umsomehr, als der Uferstaat heute diese Linie eben auch dauernd nicht überschreiten und seine Souveränität über dieselbe hinaus dauernd nicht aufrecht erhalten kann nach dem vorher Gesagten, selbst wenn er eine Ausdehnung seiner Gebietshoheit auf die jenseits dieser Grenze liegenden Meerestheile aus irgend einem besonderen Grunde beabsichtigen sollte. Wir kommen hierauf weiter unten noch einmal kurz zurück.

Hierbei braucht wohl nicht erst besonders bemerkt zu werden, dass die Inanspruchnahme und Erhaltung der Herrschaft über das Küstenmeer den Küstenstaat nun nicht zwingt, seine Küsten durch feste Batterien bleibend besetzt und die Kanonen ständig zur Beschiessung aller Theile dieses seines Küstenmeeres bereit zu halten. „L'absence de ces moyens de coercition,“ sagt Hautefeuille (Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime, lib. I, chap. III, sect. I), „le désarmement, soit temporaire, soit même perpétuel d'une partie des rivages de la mer, car il existe, dans tous les pays, certains points des côtes qui n'ont jamais été armés, ne nuit en rien au droit lui même, ne change pas les limites que nous venons de lui assigner. — La nation souveraine de la terre baignée par les flots, est, par cela seul, souveraine de la mer territoriale; et exerce ses droits sur le dernier de ces domaines, comme sur le premier, de la manière qu'il convient à ses intérêts, sans que le mode d'exercice par elle adopté, puisse diminuer la réalité du droit.“ (t) Es werden ja doch auch die Landgrenzen von keinem Staate in Friedenszeiten so voll armiert, dass jeder Punkt derselben zu jeder Zeit vertheidigt wäre, führt ja doch schon jede grössere Truppenconcentration eines Staates an seinen Grenzen zu Anfragen des bezüglichen Nachbarstaates über den Zweck derselben und dergleichen mehr, ohne dass es jemand einfallen möchte, die nicht voll armierte Grenze des Staates auf dem Lande deswegen als solche nicht anzuerkennen.

Die Gestade bieten nun ziemlich selten eine gerade, regelmässige Linie dar, sind im Gegentheil fast stets von Baien, Buchten, Caps und Vorgebirgen oder dergleichen mehr zerschnitten und zerklüftet, so dass wir zur Vermeidung der Übelstände, welche sich sofort erheben würden, wenn man das Dominium zur See von jedem einzelnen Punkte des Gestades aus abmessen wollte, mit dem schon oben angeführten Hautefeuille den jetzt allgemein eingeführten Brauch anerkennen wollen, nämlich von einem Vorgebirge zum anderen eine gedachte Linie zu ziehen und diese Linie zum Ausgangspunkte der Kanonen zu nehmen, — ein System, welches natürlich nur auf kleine Baien und Buchten etc. anzuwenden ist,

nicht aber auf Golfe von grosser Ausdehnung, welche eben dem hohen Meere gleich zu achten sind.

Diese kleinen Baien, Buchten, Meerengen etc. gehören nach dem heutigen Stande der Wissenschaft zu dem Territorium des Staates selbst, zu seinen territorialen Gewässern, aber nicht zu dem nur seiner Souveränität unterworfenen Küstenmeer, wie Schücking (a. o. c. O.) es in seiner These I. ausdrückt: „Unter Küstenmeer im Sinne der deutschen Völkerrechtswissenschaft ist nur derjenige Theil des offenen Meeres zu verstehen, der eine Küste bespült, nicht Häfen, Buchten und Meerengen“.

Besitzen verschiedene Nationen oder Staaten die Gestade derselben Meerenge oder eines Golfes gemeinschaftlich, ohne dass in der bezüglichen Convention das gemeinschaftliche Dominium über den in Frage kommenden Meeresstreifen geregelt ist, so erstreckt sich die Herrschaft einer jeden Nation oder Staates bis an die erwähnte Grenze in Gemässheit der Breite und Ausdehnung des eigenen Landbesitzes (Puffendorf, lib. 4, cap. 5, § 8; Selden, lib. 2, cap. 20; Vattel, Droit des gens, liv. 1—13, § 295).

Es braucht wohl nicht erst bemerkt zu werden, dass, wenn schwerwiegende Interessen ein Volk veranlassen, einen über das Übliche hinausgehenden Meeresstreifen oder Gürtel als „territorial“ zu erklären, so bedarf diese Ausnahme zu ihrer Verbindlichkeit einer ausdrücklichen schriftlichen Vereinbarung, welche ausserdem stets in einer auf das in ihr behandelte Sonderinteresse eingeschränkten und begrenzten Weise auszulegen ist. Dies findet gleicherweise rücksichtlich der Verträge statt, in Ansehung deren zwei oder mehr Staaten zwar durch Abkommen ihre Grenzen zur See hinauschieben oder nach rückwärts verlegen bezw. einschränken können, die Vereinbarungen selbst aber nur zwischen den Vertragschliessenden Recht schaffen, ohne dass dieselben es per analogiam anwenden oder gar etwa anderen Staaten gegenüber geltend machen könnten (vgl. hierzu einen Theil der oben genannten Verträge und Abkommen).

Wir glauben an dieser Stelle die Beschlüsse des Congresses des „Institut de droit international“ in Paris vom

31. März 1894 ¹⁾, welche sich mit dieser Frage befassen, nicht unbeachtet lassen zu dürfen, und geben die von demselben genehmigten diesbezüglichen Vorschläge nachstehend wörtlich wieder:

Résolutions relatives à la définition et au régime de la mer territoriale adoptées par l'Institut de droit international à Paris le 31 mars 1894.

art. I. L'État a un droit de souveraineté sur une zone de la mer qui baigne la côte, sauf le droit de passage inoffensif réservé à l'article V.

art. II. La zone de mer territoriale s'étend à six milles marins (60 au degré de latitude) de la laisse de basse marée sur toute l'étendue des côtes.

art. III. Pour les baies la mer territoriale suit les sinuosités de la côte sauf qu'elle est mesurée à partir d'un ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'ouverture vers la mer, ou l'écart entre les deux côtes de la baie est de douze milles marins de largeur à moins qu'un usage continu et séculaire n'ait consacré une largeur plus grande.

art. IV. En cas de guerre l'État riverain neutre a le droit de fixer par la déclaration de neutralité ou par notification spéciale sa zone neutre au delà de six milles jusqu'à portée des canons des côtes.

art. V. Tous les navires sans distinction ont le droit de passage inoffensif par la mer territoriale, sauf le droit des belligérants de réglementer et dans un but de défense de barrer le passage dans ladite mer pour tout navire et sauf le droit des neutres de réglementer le passage dans ladite mer pour les navires de guerre de toutes nationalités.

¹⁾ Die Vorläufer für diesen Congressbeschluss bilden die Verhandlungen von 1888 in Lausanne, 1891 in Hamburg, 1892 Genf; der bezüglichen Commission gehörten an: Asser, Aubert, Barclay, Beirao, Brusa, Chrétien, Den Beer-Portugael, Desjardins, Feraud-Giraud, Geffken, Harburger, Hartmann, Heimbürger, Holland, Jellinek, Kleen, Lueder, v. Martens, Martens-Ferrao, v. Martitz, de Montluc, More, Marquis d'Olivart, Olivi, Perels, Lord Reay, Renault, Stoerk, Strisower, S. Travers Twiss und Westlake.

art. VI. Les crimes et délits commis à bord de navires étrangers de passage dans la mer territoriale par des personnes qui se trouvent à bord de ces navires sur des personnes ou des choses à bord de ces mêmes navires sont comme tels en dehors de la juridiction de l'État riverain, à moins qu'ils n'impliquant une violation des droits ou des intérêts de l'État riverain ou de ses ressortissants ne faisant parti de l'équipage ni des passagers.

art. VII. Les navires de toutes nationalités par le fait seul qu'ils se trouvent dans les eaux territoriales, à moins qu'ils n'y soient seulement de passage sont soumis à la juridiction de l'État riverain.

art. VIII. L'État riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis un infraction dans les limites de ses eaux. En cas de capture sur la haute mer le fait sera toutefois notifié sans délai à l'État dont le navire porte le pavillon. La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance. Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce puissance.

art. IX. Est réservée la situation particulière des navires de guerre et de ceux qui leur sont assimilés.

art. X. Les dispositions des articles précédents s'appliquent aux détroits, dont l'écart n'excède pas douze milles sauf les modifications et distinctions suivantes.

Les détroits dont les côtes appartiennent à des États différents font partie de la mer territoriale des États riverains qui y exerceront leur souveraineté jusqu'à la ligne médiane. Les détroits dont les côtes appartiennent au même État et qui sont indispensables aux communications maritimes entre deux ou plusieurs États autres, que l'État riverain, font toujours partie de la mer territoriale du riverain, quelque soit le rapprochement des côtes. Les détroits qui servent de passage d'une mer libre à une autre ne peuvent jamais être fermés.

art. XI. Le régime des détroits actuellement soumis à des conventions ou usages spéciaux demeure réservé. (u)

Wenn in diesen Resolutionen auch eben nur Vorschläge enthalten sind, und wenn dieselben auch nicht einstimmig von der Commission, bezw. dem Congress gefasst sind, so dürfen wir dieselben doch als einen Spiegel, und zwar einen getreuen, der heute giltigen diesbezüglichen Rechtsanschauungen betrachten und glaubten daher dieselben hier wiedergeben zu müssen.

Die von uns oben dargelegten Grundsätze für den Umfang des Eigenthumsrechtes der Staaten am Meere entsprechen der durch das Völkerrecht geheiligten Maxime: „terrae potestas ibi finitur, ubi finitur armorum vis“ (c), werden von den angesehensten Schriftstellern des internationalen Rechtes gelehrt und von den Staaten allgemein angewandt und beachtet.

Befindet sich daher ein österreichisches Handels- oder Kriegsschiff im Umkreise des dem Bezirke des Amtssitzes eines Notars entsprechenden Küstenmeeres, so wird derselbe dort amtlich thätig sein können.

Ob jedoch dem Notar innerhalb der genannten Zone dieses Recht auch hinsichtlich fremder Schiffe zukommt, ist unter den Schriftstellern eine Streitfrage.¹⁾

Das internationale Recht hat seit Jahrhunderten den Grundsatz anerkannt, dass ein Schiff, welches das Land, dem es angehört, verlässt, als ein von dem Boden des Heimatlandes gelöster Theil desselben, als ein Bruckstück des Ursprungslandes, als eine Fortsetzung oder Verlängerung des

¹⁾ Die Erfindung der Schiffe geht, wie beiläufig erwähnt sein mag, bis in die ältesten, fernsten Zeiten zurück. Es wird erzählt, dass die Söhne Japhets, eines Sohnes Noahs, die Meeresgestade von Cypern in Jonien und dem Bosporus bewohnt und nach dem Vorbilde der ehemals von ihrem Grossvater erbauten Arche kleine Schiffe konstruirt hätten. — Appollonius und Plinius gaben nach den Denkwürdigkeiten des Philostephanus dem Jason den Ruhm, als erster mit der Argo, einem den Galeeren ähnlichen langgebauten Schiffe, zur See gefahren zu sein. — Darum rechnet Herodot zu den ersten Seefahrern die Phenizier, und die Hebräer, Ägypter, Perser, Griechen, Karthager, Römer hatten, dem Kriege und dem Handel zugewandt und ergeben, demgemäss auch in der Folge Schiffe und Flotten (Piantanida, Dissertazione storico-politica della navigazione e commercio di tutti i popoli, § 5; Plinius, Hist. nat., lib. 7, cap. 56).

heimatlichen Gebietes angesehen werden müsse, und zwar ohne hierbei einen Unterschied zwischen Handels- und Kriegsfahrzeugen ¹⁾ zu machen, solange dieselben sich auf hoher See befinden.

Von der Billigkeit dieses Grundsatzes kann man sich leicht Rechenschaft geben und überzeugen.

Wenn, wie Prof. Schiattarella (*Del territorio nelle sue attinenze colla legge penale*, p. 21) treffend bemerkt, das Meer

¹⁾ Der Ausdruck „Kriegsfahrzeuge“ oder „Kriegsschiffe“ im Gegensatz zu „Handelsschiffen“, wie er allgemein und so auch von uns im Folgenden angewandt und beibehalten werden soll, ist nicht ganz correct, d. h. zu wenig umfassend; es wäre vielleicht die Bezeichnung „Staatsschiff“ bezeichnender. Denn in dem hier gebrauchten Sinne sind im Gegensatz zu den Handelsschiffen den Kriegsschiffen auch alle zur Kriegsmarine eines Staates gehörenden Transportschiffe, Avisos und Fender gleichzustellen; ferner alle allgemein wissenschaftlichen Zwecken dienenden, im Staatsdienste stehenden Schiffe (wie z. B. diejenigen zur Tiefseeforschung); die mit Kabellegung beauftragten oder zur Postbeförderung dienenden Schiffe, endlich auch alle dem Staate selbst nicht gehörenden, von ihm aber zu genannten Zwecken (Kriegsmaterial-, Post- etc. Beförderung) gecharterten, unter seiner Flagge segelnden Schiffe, oder solche, auf welchen sich der Souverän eines Landes befindet. Alle diese Schiffe also sind unter dem Begriff des von uns gebrauchten Ausdruckes „Kriegsschiff“ mitzuverstehen, wie dies bei Geffcken, Perels (bei beiden a. a. O.) und Mittelstein („Arrestierbarkeit und Arrestfreiheit der Schiffe“ in Bd. II der Zeitschrift für internationales Privat- und Strafrecht) des Näheren ausgeführt ist. Sobald ein Staatsschiff jedoch nur der Verfolgung rein privater Handelsgeschäfte dient, wird es natürlich auch in jeder Beziehung allen sonstigen Handelsschiffen gleich zu stellen sein, den Anspruch auf Genuss der den „Kriegsschiffen“ zustehenden Exterritorialität — wie wir dies oben weiter sehen werden — verlieren. — „Finalmente“, sagt Manduca (*La responsabilità penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria*, Roma, 1891, pag. 4) „in quanto ai vapori postali crediamo corretti i concetti che risultano dalla convenzione postale consentita fra l'Italia e la Francia nel 4 sett. 1860. — In detta convenzione si è stabilito che se l'Amministrazione delle poste adoperasse pel suo servizio un bastimento dello Stato, o un bastimento noleggiato per conto dello Stato o da esso medesimo sovvenzionato, tale bastimento dovrebbe essere ricevuto come una nave da guerra.

Nell'ordine scientifico poi crediamo che le stesse teorie relative alle navi mercantili si hanno d'attuare ai vapori postali; poichè non troviamo nessuna differenza nell'ordine marittimo tra le navi mercantili ed i vapori postali appartenenti ad una data Società nazionale“. (v)

seinem Wesen nach frei ist, wenn also alle Völker ein gleiches Recht auf seine Benutzung haben, so ist es nur eine billige Forderung der Vernunft, dass diese Benutzung gerade auf Grund der ihr innewohnenden Eigenschaft, des Charakters der Gemeinschaftlichkeit durch allgemein zugelassene Gesetze und Grundsätze geleitet und geregelt wird, um jedem einzelnen Volke die Ausübung seines Rechtes zu gewährleisten und etwaigen Eingriffen in dasselbe zuvorzukommen oder Einhalt zu thun. Eine wesentliche Bedingung für die Sicherheit der Seeschifffahrt besteht demnach darin, dass die Schiffe von einer Nation abhängen, welche durch sich selbst die für die anderen Nationen nothwendigen Garantien bietet und, im Falle, dass die Grundsätze des Völkerrechtes zum Schaden ihrer Marine verletzt werden, letztere schützt. Aber ausser für die allgemeinen Interessen aller Völker ist es auch für das besondere Interesse des Schiffes selbst von Wichtigkeit, dass es einer eigenen, deutlich erklärten Nationalität angehört: ein Schiff, welches keinen nationalen Charakter trüge, würde nicht allein keinerlei sichere Garantie für seine Achtung des Völkerrechtes bieten, welches die gemeinsame Benützung des hohen Meeres für alle Völker der Erde regelt, sondern auch in der Zeit selbst rechtmässig keinerlei Schutz anrufen können. (Man vergleiche: Cauchy, *Le droit maritime international*, vol. II, pag. 152 ff.; Calvo, *Le droit international*, vol. I, § 337).

Ausser auf dem hohen Meere können sich die Schiffe nun auch in den Küstengewässern eines fremden Volkes befinden; müssen dieselben auch in diesem letzteren Falle alsdann als Fortsetzung des Gebietes desjenigen Staates angesehen werden, dessen Flagge sie führen?

Wenn einerseits alle Publicisten in der Annahme einig sind, dass alle Schiffe, also Kriegs- wie Handelsschiffe, als Fortsetzung des Gebietes des Staates, dem sie angehören, betrachtet werden müssten, und zwar, wenn sie sich auf dem hohen Meere befinden, so liegt anderseits bei dem Küstenmeere der Fall doch anders, indem von den meisten Publicisten hierbei zwischen Handels- und Kriegsschiffen ein Unterschied gemacht wird, und letztere allein als eine Fortsetzung des Territoriums, zu welchem sie gehören, betrachtet werden.

Rocco bekämpft diese Unterscheidung von Kriegs- und Handelsschiffen und erklärt dieselbe für unlogisch und im Widerspruch zu sich selbst stehend. Er sagt: „Benché più non si dubitasse oggidì tanto dai giuristi, quanto secondo gli usi nautici delle nazioni, della esterritorialità dei bastimenti di proprietà dello Stato che fossero in qualunque punto del territorio marittimo di una potenza estera; quanto è poi ai bastimenti di proprietà dei privati non vedesi il principio medesimo accettato senza contraddizione. . . . Ma, disaminato un cotal punto dal lato delle regole che emanano dal diritto primitivo delle genti, é agevole divisare come il principio della esterritorialità comune in alto mare ai bastimenti da guerra e ai bastimenti mercantili non debba venir meno quanto a questi ultimi nel mare territoriale di una potenza straniera. — Ritenuto una volta che il bastimento é una prorogazione del territorio della nazione, il cui vessillo sventola su di esso, non si potrebbe infra il territorio continentale del paese e questo territorio galleggiante del paese medesimo ammettere alcuna distinzione senza menomare l'indipendenza territoriale dello Stato. — O che la nave mercantile fosse in alto mare, ovvero stanziata in un porto o in una baja di una nazione straniera, lo stesso principio dell'incolumità territoriale dello Stato adomanda che si rimanga quella sotto la giurisdizione e sotto l'imperio delle leggi del proprio paese“ (Diritto civile internazionale, vol. III, pag. 347 e 348) (x).

Auch Hautefeuille (Storia del diritto marittimo, pag. 59) ist gleicher Ansicht mit Rocco. — Er sagt nämlich: „allorché un bastimento si trova in un paese straniero è una colonia del suo paese, una porzione fluttuante del suo territorio; gli uomini che vi sono per entro non hanno abbandonato il territorio della patria; eglino restano sottomessi al proprio sovrano, nè possono riconoscere altra giurisdizione che la sua, ed è inconferente che si tratti di navi da guerra o mercantili, mentre fra tali legni non vi ha altra differenza se non che in quelli da guerra si trova una porzione molto più notevole del potere sovrano, ed un maggior numero di abitanti, che nelle navi mercantili. — I primi, so fährt genannter Autor fort, rassomigliano a una grande città, che racchiude nel suo seno autorità

superiori e tribunali completi, mentre i secondi possono paragonarsi ad un villaggio di poco conto, amministrato da autorità che hanno poteri molto limitati, ma si la città che il villaggio fanno parte del territorio dello Stato, e tanto la prima che il secondo devono avere e conservare questa qualità, poiché se cessassero di possederla, lo Stato non avrebbe più su di essi verun diritto di protezione e di giurisdizione, non potendosi tali diritti esercitare che entro i confini del proprio territorio. (y)

Buzzati (L'urto di navi in mare; Padova-Verona, 1889), welcher auch einen Unterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiff in dieser Hinsicht nicht aufstellt, macht folgende interessanten Ausführungen, welche wir ihres hohen Gehaltes wegen hier in extenso noch wiedergeben wollen, obschon wir seinen Standpunkt, was die Handelsschiffe in fremden Küstengewässern anbetrifft, ja nicht theilen. Er sagt (S. 8 u. ff.): „L'applicazione della legge della bandiera ¹⁾ è universalmente ammessa per la nave che si trovi in alto mare, fuori cioè delle acque territoriali di uno Stato qualunque.“ Notre prétension est, scrive giustamente il Lyon-Caen (Études de droit int. privé. Introd. 3, pag. 480, 1877), que l'application de la loi du pavillon ne doit pas être restreinte à ce cas, qu'elle doit être adoptée même quand un navire se trouve dans un port étranger. Le navire français ou étranger, en quelque lieu qu'il voyage, conserve toujours sa qualité de chose française ou étrangère et doit rester, selon nous, toujours soumis aux lois de son pays d'origine, en tant qu'elles ne sont pas contraires à des lois d'ordre public du pays dans lequel il se trouve.“ — § 3. La nave, infatti, non può essere considerata come ogni altra cosa mobile: benché dichiarata bene mobile nella classificazione legale, ha però tali specialità da richiedere un trattamento tutto proprio: essa ha un nome, un domicilio nel porto d'immatricolazione, un atto di nazionalità, un vero stato civile, senza dei quali non è ammessa a navigare; gode di diritti

¹⁾ D. h., wie Buzzati vorher erklärt, della „legge del paese in cui la nave ha la sua sede legale (port d'immatricule, Heimatshafen), della sua nazionalità, di cui la bandiera è il simbolo“. (x)

speciali, è capace di obbligarsi, e col proprio valore garantisce le obbligazioni incontrate; può esser quindi considerata quasi come una persona (vedi in proposito Lyon-Caen-Op. cit.-loc. cit.; Lebano, Il congresso int. di Dir. Comm. di Anversa, Cap. II § 2. — Grasso, L'urto di navi, vol. XXXIX, pag. 211—12. — Actes du Congrès int. de Droit Comm. d'Anvers, pag. 104—5. — Gianzana, Risposta, pag. IX e X. — Questions et solut. pratiques de droit int. privé. I. D. I. P. 1882, pag. 179—80); ciò anzi è ammesso nella legislazione inglese in cui la nave è considerata come parte viva responsabile, è persona standi in judicio; la Corte d'ammiragliato ha per le navi una speciale procedura che è detta in rem e non in personam appunto perché l'ordine (writ) o citazione è notificato alla nave stessa (vedi Phillimore-Compet. de cours angl. en matière d'abordage entre nav. angl. et étrang. pag. 129).

Le persone sono, dovunque si trovino, soggette per il loro stato e capacità giuridica alla loro legge personale; le navi che, come vedemmo, possono, sotto un certo aspetto, parificarsi alle persone, sieno pure soggette allo statuto personale, alla legge della bandiera; (Cosi si esprime in proposito il Fiore — La nave comm. nei suoi rapp. col. dir. int. — pag. 230 „La legge nazionale forma una specie di statuto personale. Essa, infatti, attribuisce alla nave il suo stato giuridico come tale e determina le condizioni per la costruzione e per la demolizione della stessa e ne accerta l'identità registrandola negli atti pubblici sotto il nome designato e colle indicazioni della portata e del tonnellaggio: essa la pone in grado di navigare coprendola colla bandiera dello Stato: essa riconosce e tutela la proprietà della stessa: è quindi naturale che la detta legge debba continuare a regolare e tutelare dovunque i diritti di proprietà acquisiti, e a regolare pure i diritti che potrebbero esser acquisiti sulla nave stessa da coloro che divenissero creditori di essa, per averle somministrato quanto occorreva per metterla in grado di navigare o per conservarla“). — § 4. Alla stessa conclusione si arriva e nuovo fondamento si trova all'applicazione della legge della bandiera se si voglia ricordare l'altra finzione giuridica, quella cioè che fa considerare la nave, sia essa da guerra o commerciale,

come una parte staccata e galleggiante del territorio nazionale. A questo brano di territorio non possono esser applicate che le leggi vigenti nel territorio da cui si calcola separata e cui un doppio vincolo, legale e politico, la avvince; sotto questo secondo aspetto la nave può quindi esser considerata come un immobile, e poichè l'immobile è soggetto alla legge del paese, è chiaro che anche per questa seconda ragione, la legge della bandiera è quella che deve regolare i rapporti giuridici della nave, anche all'estero. Così, come giustamente osserva il Grasso, „lo statuto reale si identifica al personale, poichè se la nave dovunque vada è sempre chez soi, è chiaro che la sua legge nazionale è anche lo stato loci rei sitae“. (2)

Manduca endlich sagte in dieser Hinsicht (a. a. O. S. $\frac{3}{4}$): „In quanto alla navi da guerra, desse, le lancie e le imbarcazioni che ne dipendono, e che si trovino in alto mare o nel mare territoriale di un'altra nazione, come nelle rade, porti, ecc., si considerano formar parte del territorio dello Stato, cui appartengono“. . . . „La nave da guerra è una fortezza mobile dello Stato a cui appartiene: rappresenta direttamente la sovranità. Essa gode il privilegio della estraterritorialità. La inviolabilità del bordo è inattaccabile. — Ammettiamo, col Puccioni, una sola eccezione, quando trattasi di violazioni delle leggi sanitarie, di polizia, e della regia finanza. In tali ipotesi la nave da guerra è soggetta alla legge territoriale. — Per le navi mercantili, quando trovansi in alto mare, allora si considerano come parte del territorio dello Stato al quale appartengono. — I giuristi sono scissi quando trovansi nel mare territoriale di un'altra nazione. — Taluni le equiparano alle navi da guerra, altri come appartenenti alla nazione alla quale appartengono, altri dividono l'opinione negativa, perchè non si possono considerare come una parte della potenza pubblica del loro paese, e come una rappresentanza della sua sovranità.

Noi, con l'Ortolan, con l'Hubner, col Rayneval, col Calvo, col Fiore opiniamo che, considerate una volta, quando trovansi in alto mare, come parte del territorio dello Stato al quale appartengono, non perdono tal prerogativa quando entrino nelle acque territoriali di uno Stato, o gettino l'ancora

nel porto; tanto più, che il conflitto tra i diritti delle due sovranità è più apparente che reale. — Tal principio soffre solo eccezione quando ha da provvedersi alla sicurezza e alla tranquillità del porto; perchè le leggi di polizia e di sicurezza pubblica obbligano tutti coloro i quali, anche accidentalmente, si trovano ove lo Stato esercita giurisdizione (Marshall, Phillimore, Story, Clunet, Fiore, ecc.)“ (β)

Im Gegensatz hierzu führen diejenigen Publicisten — und zwar ist dies, wie wir schon sagten, die Mehrzahl unter ihnen, — welche den genannten Unterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiffen aufrecht halten, wonach die Kriegsschiffe allein einen Theil des Gebietes desjenigen Staates bilden, dessen Flagge sie führen, und demgemäss von der Jurisdiction des Hafens, in welchem sie sich befinden, frei bleiben, folgendes aus: Das Kriegsschiff, welches doch einen Theil der öffentlichen Gewalt des Staates, dem es angehöre, und einen aus Officieren und Vertretern dieser Macht bestehenden Verwaltungs- und Militärkörper mit sich führe, könne nicht wohl den Gesetzen und der Autorität desjenigen Landes, in dessen Gewässern es sich befände, unterstellt werden, ohne dass die eine dieser beiden Mächte sich der anderen unterordne. — Die Handelsschiffe besässen nicht, wie die Kriegsschiffe, einen Theil der öffentlichen Gewalt ihres Landes oder einen Officierverband, sie seien nicht Beauftragte oder Vertreter ihres Landes und es seien daher diese Schiffe, wengleich unter fremder Flagge fahrend, den Gesetzen desjenigen Fürsten, bezw. derjenigen Regierung unterworfen, welcher die Herrschaft über das Küstenmeer, in welchem sie sich befinden, zustände, und zwar in ganz derselben Weise, wie dies etwa mit den Reisenden der Fall sei, welche das Land durchkreuzten, in dem sie sich zeitweilig aufhielten. — „Navis portum ingrediens, cum per hunc ingressum jurisdictionem portus profiteatur, legibus portus convenienter est agat necesse erit“ (Strick, De jure portuum, cap. III, M. 8). (γ)

Dass die Handelsschiffe aus den vorstehend angeführten Gründen nicht als eine Fortsetzung des Staatsterritoriums, zu welchem sie gehören, betrachtet werden können, ist eine Ansicht, welche nicht nur von Grotius, Bynkershoek, Wattel,

Wheaton, Lampredi, von Prof. Neumann und den ausgezeichneten Bearbeitern des internationalen Rechtes aufrecht erhalten wird, sondern sich auch durch die Gerichtspraxis gestützt findet in zahlreichen Urtheilen; wir begnügen uns hier auf die besonders bemerkenswerten Entscheidungen des Tribunals zu Livorno vom 15. October 1869 und des Cassationshofes zu Florenz vom 21. November 1870 hinzuweisen, welche in Band IV, Theil I, Seite 96 und folgende der „Annali di giurisprudenza italiana“ vollständig wiedergegeben sind.

Dass man dieser Schlussfolgerung, die uns auf das beste begründet erscheint, aufrecht erhalten kann, wird sofort einleuchtend und noch klarer, wenn man das ihr zu Grunde liegende Princip näher untersucht und betrachtet. Dieses Princip ist, wie Schiattarella (op. cit. p. 25) bemerkt, in dem Unterschiede zwischen Staat und Gesellschaft, einer Errungenschaft der modernen Rechtsphilosophie, zu suchen.

Der Staat, gleichwie das Recht, welches ihm sein Daseinsgrund und seine Autorität verleiht, ist nur eine besondere Einrichtung, eine Sonderordnung der Socialordnung, d. h. der Gesellschaft. Es ist allerdings wahr, dass es seine Aufgabe und sein Zweck ist, alle anderen Zweige der socialen Thätigkeit, Wissenschaft, Industrie, Handel, Erziehung, Unterricht, die schönen Künste u. s. w. durch Erlass der Gesetze für ihr Mit- und Nebeneinander-Bestehen und durch Beförderung und Begünstigung ihrer Entwicklung im Interesse der Gemeinheit zu organisieren, so dass er die ganze Gesellschaft insgesamt vereint und umfasst; aber es ist auch nicht weniger wahr, dass diese verschiedenen Zweige der socialen Thätigkeit, wenn gleich dieselben in dieser doppelten Thätigkeit des Staates ihre natürliche Umgrenzung, ihren gemeinsamen Organismus finden, gleichwohl immer ebensoviele unterschiedliche Organismen darstellen, von denen jeder einzelne ein besonderes Ziel und Absehen verfolgt. Mit anderen Worten: die Gesellschaft ist die ganze sociale Ordnung, sie ist die Gesammtheit der culturellen Elemente eines Volkes, der Staat hingegen jener besondere Organismus, der die Verwirklichung und Durchführung des Rechts bezweckt. Daher kann man wohl sagen, dass die Gesellschaft sowohl in dem Staate als auch ausser-

halb des Staates bestehe: in dem Staate, insoferne alle Einrichtungen und Zweige des socialen Lebens seiner organischen Einwirkung und Thätigkeit unterworfen sind; ausserhalb des Staates, insofern alle diese Zweige ihre eigenen Aufgaben und Endzwecke haben, welche sie auf Antrieb ihrer inneren Gesetze erreichen müssen. Diese Unterscheidung zwischen Staat und Gesellschaft einmal richtig erfasst, wird man nun auch leicht den Unterschied verstehen, welcher die Handelsschiffe von den Kriegsschiffen scheidet in Hinsicht der Befreiung von der Jurisdiction des fremden Staates, in dessen Küstengewässer sie sich befinden. Da die Kriegsschiffe einen unmittelbaren und wesentlichen Theil des Rechtsorganismus eines Volkes, also dessen, was wir Staat nennen, bilden und da kein Staat um des Princips seiner souveränen Unabhängigkeit willen dulden darf, dass ein fremder Staat über ihn Gewalt und Autorität übt, versteht es sich ohne weiteres und unbestreitbar, dass diese Schiffe ihrem Wesen nach frei sind von obengenannter Jurisdiction. Die Handelsschiffe wiederum können im Gegentheil, — da sie ja nur eine Fortsetzung des Territoriums der Nation sind, deren Flagge sie führen, und da sie daher nur auf dem, allen Völkern gemeinsamen, hohen Meere den heimatlichen Gesetzen unterliegen, — sobald sie in die Küstengewässer einer fremden Macht gelangen, auf Befreiung von der örtlichen Jurisdiction keinen Anspruch erheben, da sie einfach nur ein *privates* Eigenthum mit Einzelinteressen vertreten, und man auch hinsichtlich dieser Schiffe nicht von einem fremden Staate, sondern einfach als von fremden Privatleuten gehörigen Sachen spricht.

Nachdem wir daher gesehen haben, dass nach der hauptsächlich begründeten und auch annehmbaren Ansicht die Handelsschiffe auch unter fremder Flagge der Jurisdiction des Souveräns unterstehen, in dessen Küstengewässern sie sich aufhalten, während die absolute Befreiung von der localen Jurisdiction allein den Kriegsschiffen zusteht, welche als ein Theil der öffentlichen Gewalt in gewisser Weise als Repräsentanten des Staates, dessen Flagge sie führen, angesehen werden, folgern und behaupten wir, dass in jedem Falle die Zuständigkeit des Notars für fremde Kriegs-

schiffe ¹⁾ ausgeschlossen ist, dass sie hinsichtlich der Handelschiffe aber zu gelten hat, solange diese sich in einem Bezirke des Küstenmeeres befinden, welcher mit dem Sprengel des Gerichtes erster Instanz zusammenstösst, in welchem der Notar seinen Amtssitz hat.

Wir müssen an dieser Stelle kurz auf eine Bemerkung Schückings („Das Küstenmeer im internationalen Rechte“, Göttingen, 1897) zurückkommen, welche dieser in dieser Beziehung in seiner genannten trefflichen Abhandlung macht, indem er wörtlich sagt: „Pappafava (S. 441 und 577, Jhg. 1887 Journal du droit international privé) hat jedoch die Frage aufgeworfen, ob zu dergleichen“ (d. h. notariellen) „Acten auch ein Notar des Küstenstaates auf fremden Schiffen befugt sei ²⁾. Von seinem Standpunkte der vollen Unterwerfung des Schiffes fremder Flagge unter die Jurisdiction des Uferstaates muss

¹⁾ Diese Incompetenz des Notars besteht aus gleichen Gründen auch hinsichtlich eines fremdländischen Heereskörpers, welcher den Sprengel, für welchen der Notar ernannt ist, durchzieht oder sich in demselben zeitweilig aufhält. — Gestattet der Landessouverän der Kriegsmacht eines fremden Fürsten den Durchzug oder zeitweiligen Aufenthalt in seinem Gebiete, so wird angenommen, dass er einen Theil seiner territorialen Jurisdiction abgetreten habe, und der von diesem Heere jeweils besetzte Platz gilt als eine Fortsetzung des Territoriums desjenigen Staates, welchem genanntes Heer angehört und dessen Hoheit es vertritt. — Bekannt ist ja der Grundsatz: „Frankreich ist da, wo seine Fahne weht“, ein Grundsatz, welcher auf denselben Gründen beruht, wie sie für die Aufrechterhaltung der Landeshoheit der Kriegsschiffe angeführt werden, und seine Bestätigung und Kraft in den nämlichen Gefühlen findet, welche das Prestige der Flagge im Herzen der Seeleute erzeugt. Welche Energie, ruft Schiattarella aus, verleiht nicht thatsächlich dem Soldaten diese Verehrung seiner Fahne, dem Sinnbilde der edlen Gefühle, welche seinen Muth erhöhen, der theuren Erinnerungen, welche sein Herz höher schlagen lassen! Durch sie werden das Vaterland, die Heimatstadt, selbst die Familie gegenwärtig und gleichsam aller Orten sichtbar. — Die Ehren, welche ihr erwiesen werden, und die Privilegien, mit welchen man sie umgibt, sind ebensoviele Bande, welche sich zwischen jedem einzelnen Soldaten und der Nation, welcher er angehört, knüpfen oder festigen.

²⁾ De la mer territoriale et de la soumission des navires étrangers a la juridiction locale: Étude du Dr. Vladimir Pappafava (Traduction de M. Charles Antoine, Président du Tribunal civil de Doullens.).

er diese Frage natürlich bejahen. Mit Recht weist v. Bar (Lehrbuch des internationalen Privat- und Strafrechts. 1892. S. 615) aber darauf hin, dass die Bejahung dieser Frage unabhängig davon ist, ob man das Schiff der Jurisdiction des Küstenstaates unterwirft. Kommt bei der Beantwortung der Frage doch niemals die eventuelle, bestrittene Zwangsgewalt des Uferstaates, sondern immer nur eine erbetene Rechtshilfe in Betracht. Einwendungen gegen die Zulässigkeit derselben und die volle Giltigkeit ihrer Beurkundungen müssen völlig unbegründet erscheinen.“ Wir können uns von der Richtigkeit dieses Einwurfes nicht überzeugen, und können demselben nur unsere bisherigen und noch folgenden Ausführungen entgegenhalten. Wir können aber auch keinen Grund ausfindig machen, warum „die Bejahung dieser Frage unabhängig davon ist, ob man das Schiff der Jurisdiction des Küstenstaates unterwirft“. Abgesehen davon, dass in immerhin noch vielen Staaten die Notare Gerichtsbeamte sind, bzw. die notariellen Agenden mit zum Wirkungskreise der Gerichte gehören, so also doch gewiss einen Bestandtheil der Gerichtsbarkeit, wenn auch nur der freiwilligen, bilden, besteht doch eben auch in den allermeisten Staaten, welche sich einer freien, selbständigen, von der richterlichen Gewalt und Gerichtsbarkeit gewissermassen getrennten Notariatsinstitutes erfreuen (wodurch aber unserer Ansicht nach das Notariat nicht aus dem ganzen Rechts- und Justizorganismus herausgelöst wird, sondern als der der Rechtssicherung und Begründung dienende Stand im Rechtsstaate stets und immer ein Glied, und zwar ein wichtiges Glied dieses Organismus bleibt und bleiben wird), die gesetzliche Forderung für notarielle Aufnahme gewisser Urkunden und Rechtsgeschäfte und Besorgung einzelner sonst der richterlichen Gewalt zugehöriger Handlungen durch einen Notar — wie wir dies Eingangs vorstehender Betrachtung des weiteren schon ausführten —, so dass man füglich diesen Zweig der Rechtsthätigkeit auch hier nicht von den für die Jurisdiction und Zuständigkeit in Civil- und Straf-Gerichtsbarkeit geltenden Bestimmungen wird ausnehmen können; es kommt hinzu, dass die meisten Gesetzgebungen den Notar verpflichten, die von ihm erbetene Rechtshilfe der Partei zu gewähren, dass

er sich der Leistung seiner erbetenen amtlichen Thätigkeit nur in bestimmten Fällen entziehen darf bezw. muss, wenn er z. B. durch verwandtschaftliche Verhältnisse zur Partei unzuständig ist, wenn es sich um ein Rechtsgeschäft strafgesetzlich verbotenen, unsittlichen Inhaltes handelt u. dgl. mehr), und dass anderseits die von ihm ausserhalb seines territorialen Wirkungskreises aufgenommenen Urkunden und Acte ungiltig sind bezw. doch nicht den Charakter öffentlicher Urkunden geniessen. Der Notar wird nicht zuständig durch das Erbitten seiner Rechtshilfe seitens der Partei, nicht der Auftrag derselben begründet seine Zuständigkeit in unserem Sinne, sondern die gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen Rechtsnormen. Der Notar des Küstenstaates kann auf einem in den zu seinem Notariatssprengel gehörigen Küstenmeer befindlichen fremdstaatlichem Schiffe, sofern man für dieses die Exterritorialität annimmt und es damit von der Jurisdiction des bezüglichen Küstenstaates als befreit ansieht und gelten lässt, gültige Beurkundungen und sonstige notarielle Handlungen nicht aufnehmen, wie wir dies oben ausführten, der Umstand, dass seine Rechtshilfe stets erbeten sein muss, dass er nur auf Ansuchen der Partei in Thätigkeit tritt, kann hieran unseres Erachtens nach gar nichts ändern.

Eine wichtige Frage, welche wir noch bei keinem Schriftsteller abgehandelt gefunden haben, ist die, ob und in wie weit der Notar für die Aufnahme von Urkunden auf einem seinem Staate angehörigen Schiffe zuständig sei, welches nicht in den zu seinem, d. h. des in Rede stehenden Notars, Jurisdictionbezirk gehörenden Küstengewässern schwimmt, sondern sich auf dem hohen Meere oder in den Küstengewässern eines anderen Staates befindet.

Mit Rücksicht auf den Grundsatz, dass die Handelsschiffe, solange sie sich in den Küstengewässern eines anderen Staates befinden, aufhören, als Theile desjenigen Staatsgebietes zu gelten, dessen Flagge sie führen, und dass sie in solchem Falle der Jurisdiction des Souveräns dieses Staates unterstehen, hat hierbei unfehlbar als ausgeschlossen zu gelten, dass der Notar etwa zur Urkundsaufnahme auf Handelsschiffen seines Staates zuständig sei, welche sich in den Küsten-

gewässern eines anderen Staates befinden, da solche Schiffe, solange sie in genannten Gewässern schwimmen, zweifellos zu seinem Jurisdictionbezirke, seinem territorialen Wirkungskreise nicht gehören. Von den Handelsschiffen auf dem hohen Meere und von den auf dem hohen Meere oder in den Küstengewässern eines anderen Staates schwimmenden Kriegsschiffen kann das Gleiche nicht gesagt werden; diese werden als eine Fortsetzung, eine Verlängerung des Territoriums des Staates betrachtet, dem sie angehören.

Die österreichischen Schiffe, und zwar sowohl Handels- und Kriegsschiffe auf dem hohen Meere als auch Kriegsschiffe in den Küstengewässern eines anderen Staates, müssen daher als Theile des österreichischen Staatsgebiets angesehen werden.

Und wenn dieselben also einen Theil des österreichischen Territoriums bilden, so muss es auch möglich sein, dass auf ihnen Notariatsacte errichtet werden, da einerseits das gesammte österreichische Staatsgebiet in der Jurisdiction irgend eines Notariatsamtes unterstellte Bezirke eingetheilt ist, andererseits aber auch kein Gesetz irgend welchen Theil des österreichischen Gebietes von der so wohlthätigen Einrichtung des Notariats ausschliesst.

Dass die Möglichkeit, auf diesen Schiffen Notariatsacte aufzunehmen, zugelassen werden muss, ist auch aus der Ueberlegung zu folgern, dass das österreichische Gesetz in bestimmten Fällen die Aufnahme des Actes bei Vermeidung seiner Nichtigkeit in Form einer notariellen Urkunde fordert, und dass also, wenn auf österreichischen Schiffen, mögen es nun Handels- oder Kriegsschiffe auf dem hohen Meere oder Kriegsschiffe in den Küstengewässern eines anderen Staates sein, Notariatsacte von österreichischen Notaren nicht aufgenommen werden könnten, sich als Folge hiervon ergeben würde, dass es thatsächlich Theile des österreichischen Gebietes gäbe, in denen das Gesetz den Notaren die Aufnahme von Notariatsacten nicht gestattete, gleichwohl aber von den Parteien verlangt, dass die bezüglichen Urkunden in notarieller Form errichtet würden.

Überdies würde in solchem Falle der Staat, welcher gleichwohl seine Souveränität und territoriale Gerichtsbarkeit

über die seine Flagge führenden Handels- und Kriegsschiffe, welche sich auf dem hohen Meere befinden, und über die in den Küstengewässern eines anderen Staates schwimmenden Kriegsschiffe aufrecht erhalten wissen will, ganz ungerechtfertigter Weise einen Theil seiner Unterthanen oder Bewohner des Rechtes, sich der Form der öffentlichen Beurkundung zu bedienen, berauben und ihnen die Möglichkeit entziehen, die Wohlthaten eines der wichtigsten öffentlichen Institute, wie es nun doch das Notariat ist, zu genießen.

So würde z. B. ein österreichischer Bürger, welcher auf einem österreichischen Kriegsschiffe schwerkrank in einen fremden Hafen gelangte, ohne an Land geschafft werden zu können, und seine letztwilligen Bestimmungen in öffentlich-notarieller Form treffen wollte, dies in keiner Art und Weise thun können, da weder ein Notar des Staates, in dessen Küstengewässer das betreffende österreichische Kriegsschiff sich aufhielte, noch irgend eine andere Behörde dieses fremden Staates zur Aufnahme dieses Actes an Bord des österreichischen Kriegsschiffes zuständig sein würde, und da ferner der bezügliche Testator eben, wenn ein österreichischer Notar auf österreichischen Schiffen, — seien es Handels- oder Kriegsschiffe auf dem hohen Meere, seien es Kriegsschiffe in den Küstengewässern eines fremden Staates, — Notariatsacte nicht aufnehmen dürfte, ohne jeglichen Grund sich des für jeden Einwohner des österreichischen Staates giltigen Rechtes, nämlich der Dienste eines Notars sich zu bedienen, beraubt sehen würde, selbst wenn an Bord dieses Kriegsschiffes alle Notare Oesterreichs versammelt wären oder von ihm dahin berufen würden.

Ausserdem liesse sich auch kein irgendwie annehmbarer Grund finden, demzufolge auf dem hohen Meere und überhaupt auf österreichischen Schiffen, solange dieselben nur den Charakter österreichischer Territorialität bewahren und der österreichischen Jurisdiction unterworfen bleiben, die Zuständigkeit irgend eines beliebigen österreichischen Notars und die Möglichkeit einen Notariatsact zu errichten, ausgeschlossen wäre.

Des Weiteren wird die Abgrenzung des Zuständigkeitsgebietes der österreichischen Richter durch dieselben Grundsätze gebildet, wie dieselben in dieser Beziehung für die Notariatsämter massgebend sind. Auch was den richterlichen Wirkungskreis betrifft, ist nämlich das gesammte österreichische Gebiet in Sprengel eingetheilt und jedem einzelnen Gerichte ein bestimmter Sprengel zugewiesen, in welchem allein dasselbe zur Ausübung seiner Jurisdiction zuständig ist. Und doch unterliegen, wenn auch in keinen Gerichtsbezirk ausdrücklich dieses oder jenes Schiff einbeschlossen ist, gleichwohl Instruction und Urtheil in Strafsachen, welche an Bord eines auf hohem Meere schwimmenden, österreichischen Handels- oder Kriegsschiffes, oder aber auf einem in den Küstengewässern eines fremden Staates befindlichen österreichischen Kriegsschiffe begangen sind, zweifellos der Competenz der österreichischen Richter, und nur von Fall zu Fall kann etwa die Frage zu entscheiden sein, welches von den verschiedenen Gerichten zur Aburtheilung des einzelnen Falles zuständig sei. So wird auch, wenn die Erfüllung eines Vertrages an Bord eines österreichischen Handels- oder Kriegsschiffes auf dem hohen Meere oder an Bord eines österreichischen Kriegsschiffes in den Küstengewässern eines anderen Staates zu erfolgen hat, als das Vertragsforum eines der verschiedenen österreichischen Gerichte zu bestimmen sein.

Aus den gleichen Gründen wird sich nun auch die Zuständigkeit des Notars, welche derjenigen des Richters parallel läuft und dessen Wirkungskreis in räumlicher Hinsicht in derselben Art und Weise umgrenzt ist wie der jenes, auch auf die auf hohem Meere befindlichen österreichischen Handels- und Kriegsschiffe und die in den Küstengewässern eines anderen Staates schwimmenden Kriegsschiffe erstrecken müssen.

Dies kann logischerweise nicht zweifelhaft sein.

Da aber nun andererseits ein österreichischer Notar nicht an jedem Punkte des österreichischen Gebietes zur Aufnahme notarieller Acte zuständig ist, sondern nur für seinen Sprengel, handelt es sich nunmehr darum, festzustellen, welcher Notar im einzelnen Falle zur Aufnahme von Notariatsacten auf einem bestimmten, auf dem hohen Meere schwim-

menden österreichischen Handels- oder Kriegsschiffe oder auf einem in den Küstengewässern eines fremden Staates befindlichen Kriegsschiffe als zuständig anzusehen ist. Mit Rücksicht darauf, dass ein Notar seine Amtsverrichtungen nur in seinem Sprengel vornehmen darf, wird zur Vornahme von notariellen Handlungen auf diesen Schiffen daher derjenige Notar als zuständig anzusehen sein, als zu dessen Sprengel gehörig die Schiffe gelten müssen.

Behält man diesen cardinalen Grundsatz im Auge, so könnten, nach meiner Art zu sehen wenigstens, hierbei nur zwei Ansichten in Frage kommen, und zwar könnte genau bestimmt nur als zuständig betrachtet werden:

1. entweder derjenige Notar der Küstengewässer, aus dessen Sprengel das österreichische Schiff auslief, als es die Küstengewässer des österreichischen Staates verliess, u. zw. so lange, als es nicht an irgend einem anderen Punkte oder Orte der Küstengewässer desselben Staates zurückgekehrt ist;

2. oder derjenige Notar, in dessen Sprengel der Hafen mit liegt, zu welchem das betreffende österreichische Schiff gehört oder in dessen Registern es eingetragen ist.

Erstere Ansicht würde ihre Begründung in folgenden Erwägungen finden:

Das Schiff, welches das Land, dem es angehört und dessen Flagge es führt, verlässt, muss als ein von dem Boden des Heimathlandes losgelöster Theil desselben, als ein Bruchstück, eine Fortsetzung oder Verlängerung des Territoriums seines Staates angesehen werden. Ist das Schiff ein Kriegsschiff, so behält es diese seine Eigenschaft, wo immer es sich auch aufhält; ist es ein Handelsschiff, wenigstens so lange, als es sich auf hohem Meere befindet. Wenn nun alle Schiffe (ausschliesslich der fremden Kriegsschiffe natürlich), welche sich in den zu dem Sprengel eines österreichischen Notars gehörigen Küstengewässern befinden, in seinen Jurisdictionsbezirk einbegriffen sind, das heisst also an dem seinen Sprengel bildenden österreichischen Territorium Theil haben und er selbst zur Aufnahme notarieller Acte auf denselben zuständig ist, und wenn die österreichischen Schiffe, welche die Küstengewässer des österreichischen Staates verlassen, als Theile,

als Bruchstücke oder Verlängerungen des österreichischen Gebietes betrachtet werden, welche sich von demselben loslösen, dann werden diese Schiffe natürlich auch als Theile, als Bruchstücke oder Verlängerungen des die Küstengewässer, aus denen sie ausliefen, umfassenden Abschnittes des österreichischen Gebietes angesehen werden müssen, und darum auch desjenigen Notariatssprengels, von welchem die in Frage kommenden Küstengewässer Theile bilden.

Wenn daher diese Schiffe, genau begrenzt, als Bestandtheile desjenigen Theiles des österreichischen Gebietes betrachtet werden, welcher den Notariatssprengel für die Küstengewässer darstellt, aus welchem die Schiffe ausliefen um das österreichische Gebiet zu verlassen, so ist es nur eine logische Folge hiervon, dass zur Aufnahme von Notariatsacten auf denselben der Notar dieses Sprengels zuständig ist, solange dieselben als Handelsschiffe auf dem hohen Meere schwimmen und als Kriegsschiffe sich auf dem hohen Meere oder auch in den Küstengewässern eines anderen Staates befinden.

Eine Folge dieses Grundsatzes würde andererseits sein, dass die angedeutete ausschliessliche Zuständigkeit des Notars, aus dessen Sprengel beziehungsweise zu diesem Sprengel gehörigen Küstengewässern das Schiff auslief, um das österreichische Gebiet zu verlassen, stets solange bestehen bliebe, als das Schiff selbst nicht in zu einem anderen Notariatssprengel zu rechnende österreichische Küstengewässer zurückkehrte, in welchem Falle dann seine Competenz aufhören und die desjenigen Notars an ihre Stelle treten würde, in dessen Sprengel beziehungsweise zu diesem gehörige Küstengewässer das Schiff eingetreten wäre.

Die zweite der oben genannten Ansichten würde durch folgende Gründe gestützt werden:

Jedes österreichische Schiff muss zu einem bestimmten österreichischen Hafen gehören und muss in die Register der Hafenbehörden eingetragen sein.

Seine Aichung, seine Schiffahrtslicenz sowie der überwiegende Theil seiner Schiffspapiere, welche es legitimiren, rühren von der Hafenbehörde des Hafens her, zu welchem dasselbe gehört. Aenderungen im Besitze oder in seinen Ge-

brauchsbestimmungen werden in den Registern derjenigen Hafenbehörde vermerkt, bei welcher es eingetragen ist. Und nur, weil das Schiff zu einem bestimmten österreichischen Hafen gehört, hat es auch das Recht, die österreichische Flagge zu führen, welche es unter den Schutz und Jurisdiction des österreichischen Staates stellt und dasselbe zugleich als einen Theil des österreichischen Gebietes erscheinen lässt.

Wenn daher einem Schiffe das Recht zusteht, die österreichische Flagge zu führen und unter dieser Flagge als Theil des österreichischen Gebietes zu gelten, nur weil es zu einem österreichischen Hafen gehört, muss hieraus natürlich gefolgert werden, dass dasselbe, wo immer es sich auch aufhält, zu diesem Hafen gehört und dass es als ein schwimmender Theil des an diesem Hafen gelegenen österreichischen Gebietes anzusehen ist, weswegen als zuständig für die Vornahme notarieller Handlungen auf diesem Schiffe derjenige Notar zu gelten haben wird, in dessen Sprengel der betreffende Hafen inbegriffen ist.

Wenn schon beide genannten Ansichten gleicherweise auf einer juristischen Fiction, wie es doch einmal die Schiffsterritorialität ist, beruhen, möchten wir uns gleichwohl für die letztere von beiden entscheiden, und zwar nicht allein deshalb, weil sie uns als die positivere, zuverlässigere erscheint, sondern auch weil sie einen sicheren Anhalt für die Feststellung der Zuständigkeit des einzelnen Notars im einzelnen Falle gewährt. Thatsächlich genügt auf Grund dieser letzteren, von uns oben sub Nr. 2 angeführten Ansicht die Feststellung des Hafens, zu welchem das in Frage kommende Schiff gehört, um sofort feststellen zu können, welcher Notar als zuständig zu erachten sei.

Hält man hingegen an der ersten Ansicht fest, so wird die Feststellung, welches der zuständige Notar für den einzelnen Fall sei, bei weitem schwieriger sein, weil hier nicht nur das für die Zuständigkeit Ausschlag gebende Moment an und für sich schon in bedeutenderem Masse veränderlich und unsicher ist, sondern weil auch diese Veränderlichkeit und Unsicherheit noch durch den Umstand erhöht werden, dass ein Schiff auf seiner Route, besonders wenn es seinen Weg

der Küste entlang nimmt, abwechselnd auf das hohe Meer und in die Küstengewässer verschiedener Notariatssprengel gelangen kann.

Ein höchst wichtiger, in der Praxis ebenso leicht möglicher als äusserst schwer zu entscheidender Fall, ist — welcher von beiden Meinungen man auch hinneigen mag — folgender:

Ein österreichisches Schiff, welches zu einem in einen Notariatssprengel einbegriffenen Hafen gehört, lauff nach eigener Bestimmung mit dem Notar dieses Sprengels an Bord aus. Dieses Schiff gelangt auf das hohe Meer, aber, während es seine Route nach seinem Bestimmungshafen einhält, durchkreuzt es zwar einige Theile oder Streifen des hohen Meeres, durchfährt aber auch einzelne Punkte in zu anderen Notariatssprengel gehörenden österreichischen Küstengewässern oder in dem Küstenmeer eines fremden Staates.

Es fragt sich nun, ob der mit diesem Schiffe reisende Notar zur Aufnahme von Notariatsacten zuständig ist und überhaupt seines Amtes walten darf, sobald das Schiff die zu anderen Notariatssprengeln gehörigen österreichischen Küstengewässer oder die Küstengewässer eines anderen Staates passiert, und ob die auf der Reise und Durchfahrt aufgenommenen Notariatsactes gültig sind.

Hält man stricte an dem Grundsätze fest, dass ein Notar Amtsverrichtungen in dem Sprengel eines anderen Notars nicht obliegen dürfe, würde man selbst für fremdes Territorium auf diese Frage verneinend antworten müssen. Erwägt man aber andererseits, dass die Anwesenheit des Schiffes in diesen Gewässern ihrer ganzen Natur nach doch nur eine vorübergehende ist, sodass man ganz und gar nicht behaupten kann, das Schiff bilde da einen Theil des Gebietes, dessen Gewässer es passiert, aus denen es sich vielmehr von seinem ersten Eintritt in dieselben an zu entfernen strebt; erwägt man weiter, dass der Notar die Aufnahme des Notariatsactes auf einem einen Theil seines Sprengels bildenden Gebiete vornimmt, und dass er, wenn er dieselbe während der Durchfahrt durch die Küstengewässer eines anderen Sprengels fortsetzt, hiermit den territorialen Wirkungskreis dieses anderen Notars nicht zu verletzen beabsichtigt; erwägt man ferner,

dass man vernünftigerweise nicht annehmen kann, die Giltigkeit eines von dem betreffenden Notar allen gesetzlichen Vorschriften entsprechend auf einem einen Theil seines Sprengels bildenden Gebiete aufgenommenen Notariatsactes werde durch die einfache Thatsache aufgehoben, dass der Notar im Verlaufe der Errichtung des Actes die Küstengewässer eines anderen Notariatssprengels nur passiert hat, nicht nur ohne in denselben Aufenthalt zu nehmen, sondern sogar ohne auch nur die Absicht zu haben, in denselben anzuhalten; und erwägt man endlich, dass es sich in zweifelhaften Fällen stets empfiehlt, sich der praktischen, natürlichen Ansicht anzuschliessen, möchten wir für unseren Theil die Aufgabe lieber in bejahendem Sinne lösen und beantworten. Wollte man sich mit den Beweisen hierfür noch weiter beschäftigen und dieselben ausführen, so könnte man natürlich diese uns beschäftigende Frage noch weitläufig hin und her wenden und besprechen, es würde dies aber die bescheidenen Grenzen vorliegender Arbeit allzusehr überschreiten, wir wollen aber doch hier wenigstens anfügen, was Schücking (a. a. O.) in dieser Hinsicht sagt, nämlich: „Ehe wir von der Betrachtung der Rechtsstellung der Kauffahrer in fremden Küstenmeeren scheidend, sei noch zunächst kurz der freiwilligen Gerichtsbarkeit an Bord derselben gedacht. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Beamte des Heimatstaates des Schiffes, die sich auf dem Schiffe befinden, innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse nach dem Gesetze des Heimatstaates auch während der Durchfahrt durch fremdes Küstenmeer auf dem Schiffe gültige Rechtsacte, z. B. der Notar die Beglaubigung einer Unterschrift vornehmen können. Soweit das Gesetz des Heimatstaates dem Capitän derartige Befugnisse einräumen sollte, würden dieselben durch Eintritt in ein fremdes Küstengewässer ebensowenig erlöschen“. Letzteres kann für Kriegsschiffe natürlich nicht bestritten werden, trifft aber für Handelsschiffe unseres Erachtens eben nur zu, sofern dieselben sich auf der Durchfahrt befinden, wie wir dies soeben auseinandersetzen.

Es braucht wohl übrigens nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass der Notar entsprechend den Vorschriften des § 68 der österreichischen Notariatsordnung das Schiff, auf

welchem die Urkunde aufgenommen wurde, sowie auch den Namen des Meeres oder Golfes, in welchem sich das Schiff zur Zeit der Errichtung des Notariatsactes befand, in dem Acte anzugeben hätte.

Diese bisher auseinandergesetzten Grundsätze müssen auch aus gleichen Gründen auf die grossen für international erklärten Ströme Anwendung finden sowie für diejenigen, deren Strombett zwischen mehreren benachbarten Staaten getheilt ist.

Hinsichtlich der ganz auf österreichischem Gebiete belegenen Ströme und Seen ist für die Aufnahme notarieller Acte auf einem auf diesen schwimmenden Schiffe derjenige Notar competent, zu dessen Sprengel der Theil des Sees oder Stromes gehört, auf welchem sich das Schiff befindet.

Auch können in Eisenbahnzügen und auf sonstigen Land-Beförderungsmitteln Notariatsacte aufgenommen werden.

Befinden sich diese Züge oder sonstigen Beförderungsmittel in Ruhe, so ist es klar, dass für Aufnahme von Notariatsacten auf ihnen derjenige Notar competent ist, in dessen Sprengel dieselben stille stehen. Befinden sie sich hingegen in Bewegung, so wird zur Vornahme notarieller Handlungen jeder einzelne Notar zuständig sein, dessen Sprengel sie passieren, und zwar so lange, als sie sich auf dem Boden dieses seines Sprengels aufhalten. Falls die Züge oder sonstigen Vehikel während der Errichtung des Actes durch verschiedene Ortschaften des Notariatsprengels kommen, muss der Notar dieselben in der Urkunde ersichtlich machen und in Sonderheit denjenigen Ort bezeichnen, an welchem mit der Aufnahme des Actes begonnen und an welchem derselbe geschlossen wurde.

Eine andere ebenso interessante Frage, welche wir in gleicher Weise auch noch nicht behandelt gefunden haben, ist diejenige der Zuständigkeit des Notars im Luftraume.

Und doch ist diese Frage nicht müssig oder verfrüht, nachdem die Aeronautik besonders in letzter Zeit so gewaltige Fortschritte gemacht hat, und die Aufmerksamkeit der Rechtsgelehrten auf sich zieht, wie dies in ähnlicher Weise bei anderen wichtigen in das sociale und wirtschaftliche, private

und öffentliche Leben tief einschneidenden Erfindungen und Entdeckungen, wie z. B. der Dampfmaschine und besonders in ihrer Anwendung im Dampfschiffe und Eisenbahnzuge, des Telegraphen, der Photographie, des Telephon und anderer mehr.

Jede derselben bedeutete und bedeutet auch gleichzeitig einen grossen Schritt vorwärts für die Rechtswissenschaft, „welche ebensowenig an irgend welche festen Grenzen gebunden ist, als die fortschreitende Entwicklung der Menschheit.“

Die Luftschiffahrt, die ja noch in ihren Kindheits- und Entwicklungsjahren liegt, obschon ihre Geschichte sich entsprechend dem den Menschen von Anbeginn an gleichsam eingeborenen Streben, über die Scholle hinaus in ein unbegrenztes Reich der Freiheit zu dringen, bis in die frühesten Zeiten zurückführen lässt, wird, wenn erst einmal ihr grosses Problem, d. h. das der Lenkbarkeit der Luftfahrzeuge gelöst sein wird, die gesammte Welt in Handel, Verkehr, in Wissenschaft und Kunst und auf jedem anderen Gebiete, das menschlicher Thätigkeit und menschlicher Forschung und Erkenntnis offen oder erreichbar ist, von Grund aus umbilden, u. zw. tiefer gehend, als alle bisherigen Erfindungen und Entdeckungen dies zu thun im Stande waren.

Die Lösung dieses Problems ist aber in der Gegenwart, — wo, um nur ein Beispiel anzuführen, jener von aller Welt genannte, und mit Wünschen für einen günstigen Ausgang seines kühnen Unternehmens begleitete Ingenieur Andrée es unternehmen konnte, mit einem durch eine von der Wissenschaft, wenn auch nicht unbestritten, auf sechs Monate berechneten Fahrtmöglichkeit und mit einer durch Schleppseile vermittelten Lenkbarkeit ausgestatteten Luftballon eine der Erforschung des Nordpols gewidmete Luftfahrt anzutreten, — derartig vor Augen gerückt, dass die Rechtswissenschaft mit den neu gegebenen Verhältnissen schon jetzt zu rechnen hat, sich ihrer Betrachtung, wie wir schon oben sagten, auch schon gewidmet hat, so dass ein Einbeziehen des Luftraumes auch in gegenwärtige, das Notariat und Fragen des internationalen Rechtes behandelnde Betrachtung nicht als müssig bezeichnet werden dürfte.

Die Anfänge der Luftschiffahrt, oder, sagen wir besser, der menschlichen Fortbewegung in der Luft, finden wir schon in den Mythen und Sagen grauer Vorzeit, dem Spiegelbilde des Volksbewusstseins, des Volksstrebens und Wünschens, wenn auch nicht praktisch zum Ausdruck gebracht und versucht, so doch eben in jenem Bewusstsein und Drange schlummernd.

Oder sollte es als unsinnig oder wenigstens nicht im Zusammenhang mit diesem Volksbewusstsein von der Möglichkeit menschlicher Fortbewegung in der Luft stehend betrachtet werden, wenn wir hier auf die altnordische Mythe von Wieland hinweisen, welcher in einem selbstgefertigten Flügelkleide vom Hofe des Königs Nidung floh; wenn wir an Dädalus und Icarus erinnern, welche auch von jenem Streben nach unbegrenzter Freiheit über die Erde sich in den Luftraum mit selbstgefertigten Flügeln erhoben, bezw. von der Sage getragen wurden; wenn wir an die doch aus dem Volksbewusstsein hervorgegangenen, aus schlummernden Ideen herausgewachsenen Märchen und Sagen von „den sechs Schwänen“, dem „Fischers Vogel“, dem „Fundervogel“ u. dgl. mehr, wie sie uns von den Brüdern Grimm gesammelt und nacherzählt sind, denken und an jenes „Venedigermännlein“ aus den Rheinsagen, welches einen Mantel besass, auf dem es, wenn er ausgebreitet war, die Lüfte durchsegeln konnte, und welcher überdies mit einer Lenkbarkeit durch einen dazugehörigen Stecken ausgestattet war, wie die Luftfahrzeuge unserer Zeit dieselbe allerdings noch nicht erreichen konnten. Die Feder, als das Sinubild des Fluges, der Fortbewegung in der Luft führt der Götterbote in der griechischen und römischen Mythologie; Federflügel hat das christliche Bewusstsein den Sendboten Gottes, den Schutzengeln der Kinder, ja wohl ausnahmslos allen Engeln und Seelen in jener Welt beigelegt.

Ein Factor in dem Bewusstsein der Menschheit ist also die Möglichkeit der Fortbewegung in der Luft auch für den Menschen wohl von jeher gewesen, seine Übertragung in die Praxis, d. h. in die durch die Geschichte verbürgte Wirklichkeit liess nicht allzulange auf sich warten.

Einen Übergang, weil geschichtlich nicht nachweisbar bisher und ohne weitere sichtbare Folgen geblieben bildet in

der Geschichte der Luftschiffahrt aus jenen Zeiten der Sage und des Märchens in die geschichtlich festgestellten und wissenschaftlich begründeten Anfänge derselben für uns jene hölzerne Taube des Mathematikers Archytas von Tarent, vierhundert Jahre vor Christo Geburt, welche mit „aura spiritus“ gefüllt, einige Minuten in der Luft geschwebt haben soll, sowie auch jener Magier Simon, welcher im Jahre 66 zu Rom von einem Gebäude auf ein andere geflogen sein soll.

Sicherer begründet erscheint schon die Nachricht aus der Zeit des Kaisers Emanuel Comnenus; unter dessen Regierung sich ein mit einem Flugapparat versehener Sarazen von dem Thurme des Hippodroms zu Constantinopel herabgeschwungen haben soll. Jedenfalls treten wir jedoch, unter Übergehung vieler anderer, da wir hier nur die Hauptmomente in der fortschreitenden Entwicklung der Luftschiffahrt hervorheben wollen und können, auf den Boden der Geschichte mit jener Erfindung des Franziskanermönches Roger Bacon, welcher im XIII. Jahrhundert eine geflügelte Maschine fertigte, welche ein darin stehender Mensch mit Kurbeln in Bewegung setzte.

Giovanni Battista Danti, Mathematiker zu Perugia, soll Ausgangs des XV. Jahrhunderts vermittelst künstlicher Flügel über den Trasimenischen See gelangt sein.

Es folgten des Weitern die Vorschläge und Versuche des Olivier von Malmesburg, Goldwin's 1638, Wilkins und des Cyrano von Bergerac. Der Jesuit Francisco Lana in Brescia schlug in seinem „Prodrómo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove premesso all'arte maestra (Brescia 1670)“ als Luftfahrzeug ein von luftleergepumpten Metallblechkugeln getragenes Schiff vor, und thatsächlich gelang es auch, wenn auch natürlich mit geringem Erfolge, dem Lourenco Don Gusmao in einem solchen Gefährt 1709 zu Lissabon aufzusteigen.

Auch Sturm in Altdorf forderte 1678 zur Herstellung schiffartiger kupferner Ballons mit Segeln auf. Einen ausserordentlichen Fortschritt bedeutete für die Aeronautik der Ausspruch des Pater Galien zu Avignon im Jahre 1755, dass die Hohlkugeln mit einer leichteren Luftart (nämlich leichter als die atmosphärische Luft) gefüllt sein müssten. Es folgten die Ver-

suche und Vorschläge von Besnier, Allard, de Gusman, Desforjes, de la Folie, Bacqueville und andere mehr.

Bald trat eine vollständige, bis auf den heutigen Tag nachwirkende Umgestaltung in dem Princip des Triebmittels für die Luftballons ein, indem die einen als solches erhitzte Luft, die anderen, nach Erfindung des Wasserstoffgases durch Cavendish im Jahre 1766, dem von Black 1767 in Edinburg aufgestellten Satze, dass eine mit Wasserstoff gefüllte Blase von selbst in die Luft steige, folgend Gas zur Füllung und als Auftriebsmittel für den Ballon anwandten, d. h. es trat die umwälzende Entstehung und Scheidung der Charlières (1783) und der Montgolfières (1782) in die Wirklichkeit.

Am 21. November 1783 steigen als erste Luftschiffer Pilâtre de Rozière und der Marquis von Arcandl in einer Montgolfière auf; ihnen folgen als nächste am 15. December des gleichen Jahres Charles und Robert.

Die Gebrüder Joseph und Stephan Montgolfier stiegen selbst in Lyon am 5. Juni 1784 auf, ein Jahr, in welchem neben diesen beiden schon fünfzig Luftschiffer zu zählen sind.

In England waren es zwei Italiener, welche sich zuerst mit der Luftschiffahrt beschäftigten, nämlich der Physiker Tiberius Cavallo und der Staatsmann Vincent Lunardi, welche 1784 zu London aufstiegen.

Die erste, gerade für unsere Materie so ausserordentliche Wichtigkeit in sich schliessende Luftfahrt von einem Staate bezw. Lande nach dem andern, und noch dazu eine Luftfahrt zwischen zwei durch ein Meer getrennte Länder, machten am 7. Januar 1785 Blanchard und Jefferies, welche in einem in dem Museum zu Calais noch heute aufbewahrten Ballon von Dover in England nach Guisnes in Frankreich gelangten, woselbst noch heute eine Säule mit der Inschrift:

„Regnante Ludovico XVI.

Anno MDCCLXXXV

Joannes Petrus Blanchard, Gallus,

Comite Joanne Jefferies Britanno

Die VII. mensis Januarii

Hora II. postmeridiana

Ex arce Dutvenci
Machina aerostatica
In sublime evectus
Fretum Britanniam inter et Galliam
Primus superavit
Et post horas duas aerii cursus
Hoc in loco consedit
Audaciam mirati novam
Cives Guisnenses hocce monumentum
Posuerunt.“ (8)

rührendes Zeugnis von ihrer bahnbrechenden kühnen That auf dem Gebiete der Luftschiffahrt ablegt.

Es folgten 1803 die Aufstiege von Zambeccari, Andreoli und Grassi zu Bologna und am 18. Juli des gleichen Jahres von Robertson und Lhrect.

Aus 1804 erwähnen wir die Fahrt von Gay-Lussac und das am 16. December im genannten Jahre erfolgte Auflassen eines Ballons in Paris, welcher die Krönung Napoleons durch Pius VII. meldete und durch einen merkwürdigen Zufall in der Campagna unweit Roms niederfiel.

Es folgte eine verhältnismässig lange Zeit der Ruhe in der Geschichte der Aeronautik, nämlich von 1804 bis etwa 1850, aus welcher Zeit wir nur den ersten Aufstieg Green's, der übrigens im Ganzen etwa 1400 Ballonfahrten ausführte, nennen wollen, sowie 1805 Jungius in Berlin, 1806 Broschio in Neapel. 1850 giengen die Auffahrten von Barval und Bixio in Paris vor sich, und wurden auch schon sogenannte Pilotenballons aufgelassen, um eventuell Franklin Nachrichten zu kommen zu lassen.

Mit diesem Zeitpunkte nahm die Wissenschaft der Luftschiffahrt theoretisch und praktisch einen neuen Aufschwung und erreichte damals noch nicht gehante, geschweige denn erhoffte Erfolge. Wir müssen uns hier genügen lassen, dieselben nur durch Hervorheben der wichtigsten Aufstiege und Fahrten anzudeuten, da uns eine eingehendere Darstellung zu weit ab von unserem Thema führen würde und nennen nur folgende: 1852/55 machte Giffard's „lenkbares“ Luftschiff mit

Dampfmaschine in Paris gerechtes Aufsehen; 1862 J. Glaisler; 1867 Flammarion und Godard, die am 14. Juli dieses Jahres auf eine von Paris aus unternommene Fahrt bei Solingen im Regierungsbezirke Düsseldorf landeten; in demselben Jahre W. von Fonvielle, G. Tissandier und Nadar; 1868 Tissandier und Durnof.

Waren alle diese Aufstiege — bis auf die zu Ende des XVIII. Jahrhunderts von Napoleon zu Erkundigungszwecken mit bestrittenem Erfolge verwandten Ballons — bis dahin theils nur zu wissenschaftlichen Zwecken, theils zu Schaustellungen und Belustigung des Publicums erfolgt, so erzielten dieselben in dem deutsch-französischen Kriege bekanntlich schon bedeutende praktische Erfolge. Aus dem belagerten Paris stiegen in der Zeit vom 23. September 1870 bis zum 22. Januar 1871 im Ganzen 65 theils der Personen-, theils der Depeschen- und Briefbeförderung dienende Ballons auf, und zeigten die hohe Bedeutung, welche die Luftschiffahrt schon da für die kriegführenden Parteien hatte. Es gelang allerdings nicht allen diesen Ballons, ihren Zweck zu erfüllen, d. h. in Frankreich selbst unbeschädigt zu landen, für unsere Untersuchung bieten aber gerade diese „Irrläufer“ unter den Ballons viel Interessantes, eben weil sie auf fremdem Staatsgebiete zur Landung kamen. So gieng der am 12. October 1870 aufgelassene „Louis Blanc“ bei Beclerc im belgischen Hennegau nieder; „Jules Favre“ am 16. October 1870 bei Foix-Chapelle in Belgien; „Lafayette“ am gleichen Tage bei Dinaut in Belgien; „Garibaldi“ am 22. October 1870 bei Quincy-Segy in Holland; „Montgolfier“ am 25. October bei Holigenberg in Holland; „Stadt Orléans“ bei Liffjeld, sechzig Meilen von Christiania entfernt, in dessen Museum dieser Ballon noch heute zu sehen ist; „Stadt Paris“ gieng bei Wetzlar nieder; „Général Chanzy“ gar bei München, und so noch einige mehr.

Jedenfalls gaben die Erfolge der im genannten Kriege verwandten Ballons im allgemeinen einen neuen Anstoss zur wissenschaftlichen und practischen Weiterausbildung der Luftfahrzeuge, und man richtete das Hauptaugenmerk wiederum auf Erreichung der Lenkbarkeit der Ballons, ein Problem, welches, wenn auch noch nicht gelöst, so doch in seiner

Lösung seit dieser Zeit bemerkenswerte Fortschritte gemacht hat.

Aus der ungezählten Menge hervorragender Namen auf dem Gebiete der Luftschiffahrt und bemerkenswerter Aufstiege und Ballonfahrten nennen wir sprungweise nur einige wenige, da wir auf die eine oder andere derselben im Verlaufe dieses Theiles unserer Abhandlung zurückzugreifen haben werden. So war es Dupuy de Lôme, der am 2. Februar 1872 in Vincennes ein aerostatisches Luftschiff eigener Erfindung benutzte, und als erster eine gewisse Lenkbarkeit des Ballons erreichte; des weiteren nennen wir Hänlein in Brünn 1872; aus 1878 den berühmten Fesselballon Giffard's in Paris und die grossen Erfolge von Renard und Krebs aus dem Jahre 1884 mit ihrem Luftschiff „La France“.

Wenn wir noch die Fahrten von Gross und Berson aus 1891 bis 1894 erwähnen, an die in neuester und allerneuester Zeit auf Grundlage der scharfsinnigsten mathematisch-physikalischen Berechnungen und reicher praktischer Erfahrungen und mit vielem Scharf- und Erfindersinne construierten, wenn auch das Problem der Lenkbarkeit nicht lösenden, so doch ihr mehr oder weniger nahe kommenden, zum mindesten ihr vorarbeitenden Luftballons mit Flugmaschinen, Luftzweirädern (so z. B. das von Karl E. Myers erfundene „Skicicle“), und wie ihre Namen alle sein mögen, erinnern, so können wir diese Darlegung der Entwicklung und Bedeutung der Luftschiffahrt bis auf unsere Tage wohl nicht schliessen, ohne des am 11. Juli 1897 von der Dänen-Insel aus erfolgten Aufstieges des schon oben genannten schwedischen Helden der Wissenschaft, Ingenieur Andrée, zu gedenken, welcher mittelst der von ihm erfundenen, an seinem Ballon angebrachten Schleppseil-Lenkvorrichtung seinen Ballon nach dem Nordpol zu dirigieren hoffte, und beim Gelingen seines Unternehmens die beiden grössten Probleme der Wissenschaft, nämlich das der Lenkbarkeit der Luftballons und das der Entdeckung des Nordpols gelöst hätte. Nachrichten von ihm sind bisher ausgeblieben, und, wenn sich im allgemeinen die Brauchbarkeit seiner Lenkvorrichtung durch Schleppseile bei den von den Aeronauten Spencer und Swinburne bei ihrer Luftreise über den Canal

la Manche im December 1898 vorgenommenen Versuchen auch herausgestellt hat in gewissem Grade, so schwinden bei der Länge der Zeit die Hoffnungen, dass ein glückliches Gelingen das Unternehmen des kühnen Forschers gekrönt habe, immer mehr. Oder sollte es diesem Jahrhundert, dass schon so reich an epochemachenden Erfindungen auf allen Gebieten ist, beschieden sein, der Menschheit auch noch die Lösung dieser genannten Probleme zu bringen?

Jedenfalls ist, wie wir zugestehen müssen, die Luftschiffahrt schon zu einer Höhe der Entwicklung gelangt, die Beachtung auch seitens der Rechtswissenschaft verdient und fordert, und die ihr auch, wie gesagt, schon im hohen Masse zutheil geworden ist ¹⁾).

¹⁾ In allerneuester Zeit ist in Lösung des Problems des lenkbaren Luftballons oder Luftschiffes ein Riesenschritt vorwärts gethan durch das von dem Grafen Zeppelin construierte und mit glücklichem Erfolge vorgeführte Luftschiff. Die Bedeutung dieses Erfolges lässt sich in ihrer Tragweite im Augenblick noch gar nicht absehen, aber das kann heute schon als feststehend betrachtet werden, dass der richtige Weg nunmehr gefunden ist, auf welchem allein die endgiltige Lösung des Problems der Luftschiffahrt erreicht werden kann und auch, wenn diesen ersten Zeppelin'schen Versuchen naturgemäss auch noch nicht sofort die Ueberwindung aller Schwierigkeiten gelungen ist, erreicht werden wird. Die epochemachende Wichtigkeit der Zeppelin'schen Fahrten rechtfertigt es, wenn wir in dieser Anmerkung dem von ihm construierten Ballon und der ersten Auffahrt einige Worte widmen.

Nach mehr als dreissigjähriger practischer und theoretischer Arbeit und Forschung auf dem Gebiete der Wissenschaft — wie man wohl sagen kann — der Luftschiffahrt und unter den grössten persönlichen pekuniären Opfern glaubte Graf Zeppelin die Lösung des Problems der Lenkbarkeit des Ballons gefunden zu haben, und scheute keine Mühe, Arbeit und weitere Geldopfer, um das nach seiner Ansicht, Erfahrung und Berechnung die Möglichkeit der Lenkbarkeit bietende Luftfahrzeug herzustellen. Nach jahrelanger Arbeit, welche auf die Ausführung verwandt werden musste — in diesen Jahren arbeiteten durchschnittliche 100 Personen an und über den verschiedenen Theilen —, war das Werk soweit gediehen, dass im Juni 1900 zur Anstellung von Probefahrten geschritten werden konnte.

Wie die meisten Luftfahrzeuge, welche lenkbar sein sollen, hat auch das des Grafen Zeppelin nicht die bekannte Form des Ballons, der Kugel, sondern diejenige einer Cigarre, eines Conus. Allerdings eines etwas grossen Formates einer Cigarre, denn bei einer Länge von 128 Meter

Da wir uns im Folgenden aber auch vornehmlich mit dem Verhältnis der einem Staate gehörigen Ballons zu beschäftigen haben werden, können wir es nicht unterlassen, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, wie die „Militär-Aeronautik“ schon zu einem gewissermassen besonderen Zweige der Aeronautik geworden ist und praktisch augenblicklich wohl am meisten in Frage kommt, da sonstige Aufstiege von

besitzt dasselbe den Durchmesser von 11·651 Meter, also immerhin ganz beträchtliche Maasse.

Diese aus Aluminium hergestellte Riesenhülse hat man sich in 17 Quertheile getheilt zu denken, von denen die an den beiden spitzen Enden liegenden je 4 Meter, die mittleren fünfzehn aber je 8 Meter lang sind, und von welchen ein jeder einen Ballon für sich enthält. An den beiden Enden des Conus stehen die beiden etwa $1\frac{1}{4}$ Meter langen Steuerruder und durch eine eigenartige Anordnung rollender Gewichte wird der Körper im Gleichgewicht gehalten. Auf diese und die Mechanik und Technik der Steuerung etc. können wir hier natürlich nicht näher eingehen, — das ist Sache der Fachleute —, wir wollen hier nur das äussere Bild dieses Luftfahrzeuges zu geben suchen nebst einigen Daten über sein Gewicht etc.

In einem Abstände von zwei Metern läuft an der Unterseite des Körpers eine mit diesem durch Riegel verbundene, gleichfalls aus Aluminium gefertigte Gallerie von 92 Meter Länge, an deren beiden Enden wiederum je eine aus Aluminium hergestellte Gondel, in Form eines Bootes hängt; die Communication zwischen beiden Booten findet durch die Gallerie statt. In jedem der Boote befindet sich ausser den Luftfahrern je ein Benzinmotor, — welche per Stunde 12 Kilogramm Benzin verbrauchen, — von je 16 Pferdekraften; ihr Gewicht beträgt 650 Kilogr.

Das Gesamtgewicht des Fahrzeuges mit voller Ausrüstung beträgt 10.000 Kilogramm, die Tragkraft 11.300 Kilogramm, sodass eine Differenz von 1300 Kilogramm für Ballast — als solcher dient übrigens Wasser — restiert.

Zur Vornahme der Flugversuche war der Bodensee gewählt und gewährt worden und auf demselben ein aus 51 Pontons bestehendes Riesenfloss — die Pontons waren je 15 Meter hoch, 4 Meter breit, 6 Meter lang — mit einem Tiefgange von 30 Centimeter erbaut; auf diesem Floss erhob sich die Ballonhalle, und von ihm aus also wurde die Reise angetreten. Allein die Herstellung des Flosses und des Wetterdaches erforderte 200.000 Mark Kosten, und um den Begriff von den Dimensionen des Flosses noch schärfer hervorzuheben, sei erwähnt, dass dasselbe, obwohl sonst freischwimmend, der auf dem Bodensee häufig herrschenden Unwetter wegen verankert werden konnte an einem Cementblock von 40 Cubikmeter mit vier Ankern von je 5000 Kilogramm Gewicht. Das

Ballons und ihre Fahrten heute immer nur noch entweder im Dienste der Wissenschaften — als Versuche in dem der Luftschiffahrt, oder aber in dem der Naturwissenschaften — stehen, oder zur Befriedigung der Schaulust oder dem Sportinteresse eines mehr oder minder grossen Publicums dienen; Handel und Verkehr im alltäglichen Leben kommen noch nicht in Frage. Frankreich hatte schon 1794—1797 seine Militärschiff-

Floss stand in der Nähe von Manzell, dicht bei Friedrichshafen, und als der 28. und 29. Juni 1900 für Füllung der Ballons und demnächste Auffahrt vorgesehen war, strömte ausser einem die Coryphäen der Wissenschaft darstellenden Publikum von allen Seiten der Welt eine schaulustige Menge an den Ufern des Sees und auf den Dampfern zusammen, welche auf über 40.000 Köpfe geschätzt wurde.

Zur Füllung der Ballons dienten 2500 schwere eiserne Flaschen mit je fünf Kubikmeter Wasserstoffgas, widriges Wetter verhinderte aber wiederholt die Füllung, sodass es erst am 30. Juni zum ersten Aufstiegsversuche kam — welcher vollständig misslang. Derselbe wurde am 1. Juli wiederholt, aber auch ohne Erfolg. Ein Dampfer zog die Unterlage heraus und es traten auch, nachdem dieselbe freie Seefläche hatte, die Propeller in Thätigkeit und genügten völlig, ohne Bootshülfe, für die Ausführung von allerlei Drehungen; zu einem eigentlichen Aufstiege kam es jedoch auch jetzt nicht.

Da brachte der nächste Versuch am 3. Juli, ein Tag, der, wenn nicht alle Erwartung täuscht, in der Geschichte der Luftschiffahrt nicht bloss, sondern in der Entwickelung des ganzen künftigen Verkehrslebens, für alle Zeiten ein Merkstein sein wird, einen Erfolg, wie man ihn nicht mehr erwartet hatte.

Am genannten Tage 7½ Uhr abends, während ein kräftiger Südwest wehte, wurde der Ballon aus der Halle gezogen, die Spitze in der Richtung nach West und ein Dampfer nahm das Luftschiff und das ganze grosse Pontongerüst sammt circa 100 Mann ins Schlepptau, machte eine Drehung nach links und führte den Ballon etwa 300 Meter weiter von der Halle hinweg. Jetzt wird verankert, der Ballon an 18 Stricken festgehalten, bis die Luftschiffpassagiere — Graf Zeppelin, Ingenieur Kuebler, der bekannte Baron von Bassus-München und zwei Motor bedienende Mechaniker — in den beiden Gondeln Platz genommen hatten, und auf das Commando „Los!“ erhob sich das lange Ungethüm erst langsam einen Meter und nach kurzer Pause einen weiteren Meter. Um 8 Uhr 3 Minuten erschallt ein weiteres Commando, die Haltestricke fallen, — eine Sekunde reckt sich die Riesencigarre, will sich nach vorn neigen, aber schon rollt das schwere ausgleichende Gewicht an seinen Ort, die Motore haben eingesetzt, rauschend drehen sich die Propeller, und majestätisch steigt der Ballon frei empor, und zwar bis zur Höhe von

fahrts-Schule zu Mendon, welche 1877 wieder ins Leben gerufen wurde, unter gleichzeitiger Creierung einer Militär-Luftschifferabtheilung; ihm folgte England 1879, Deutschland 1884, Italien und Russland 1885, Bayern 1890 u. s. w. Es ist also auch von den Staaten die Bedeutung der Luftschiffahrt anerkannt und in den Dienst derselben gestellt.

Da es sich aber heutzutage, wie wir gesehen haben, nicht mehr um blosse Aufstiege handelt, sondern auch schon um lenkbare Ballons, und da das Ziel der Luftschiffahrt dasselbe

400 Meter. Erst nach Süden, dann wieder mit einer halben Wendung nach Norden gehend, manövriert der Ballon langsam eine Schleife, etwa den oberen Theil einer Acht beschreibend. Das Luftschiff gleicht in dieser Höhe einem gewaltigen Walfische. Der Ballon macht noch einige Wendungen, dann geht er plötzlich in der Richtung Nordwest direct dem Ufer zu; um 8 Uhr 20 Minuten macht der Ballon mit seiner Spitze wieder eine energische Wendung seeeinwärts, sinkt aber gleichzeitig ziemlich rasch etwa 400 Meter vom Dampfschiffsteg Immenstadt entfernt auf dem badischen Gebiete zum Sec ab. Man sieht, wie die Luftschiffer auf der Gallerie zwischen den Gondeln hin und hereilen, da fallen die beiden Boote direct ins Wasser und halten an der Gerüstung den Ballon über sich, der allerdings an einem Pfahle unbedeutend beschädigt wird. Der Ballon wurde in fast dreistündiger Arbeit als dann wieder auf die Pontonbrücke in die Schwimmhalle geschleppt.

Die Ballonfahrt selbst hatte genau $17\frac{1}{2}$ Minute gedauert, der Ballon in dieser Zeit die Strecke von 6 Kilometer in einer Höhe von 400 Meter durchlaufen, bei einer Schnelligkeit des Windes von 8 Meter in der Secunde.

Aus den officiellen Mittheilungen über die Fahrt geht hervor, dass das Luftschiff im allgemeinen tadellos functionierte; die Schraubenvirkung war eine grosse, die Stabilität vorzüglich, die Steuerfähigkeit desgleichen. Im ersten Theile der Fahrt gehorchte das Luftschiff völlig den Wirkungen des Steuerruders und der Schrauben, sodass gegen den Wind und mit dem Winde bequem gefahren werden konnte. Ebenso glückten die Versuche, die Stellung der Längsachse zur Horizontale zu ändern und hierdurch die Verticalbewegung zu erzielen. Als die eine Steuervorrichtung in Unordnung geriet, sodass nur eine einseitige Steuerung möglich war, beschloss Baron Bassus, der aëronautische Führer, die Landung, welche unbedingt auf der Seeoberfläche vorgenommen werden musste, sofort auszuführen, und vollführte dieselbe auch glatt und geschickt; die Ballongondeln setzten völlig in horizontaler Stellung auf der Seeoberfläche auf, ohne irgendwie Wasser zu schöpfen, so dass der Ballon als riesiges Luftschraubenboot auf der Seeoberfläche in völligem Gleichgewichte Gleichgewichte schwamm.

ist, wie das der Seeschifffahrt, so fragt es sich, ob die für diese geltenden internationalen Rechtsnormen auch auf jene werden anzuwenden sein.

Zweifellos wird dies zu geschehen haben; denn es ist ausser den hiebei nebensächlichen Unterschieden des Beförderungsmediums oder vielmehr des Ortes und Raumes, auf welchem bezw. in welchem die Beförderung vor sich geht, — nämlich Luftraum und Wasserfläche — und dem Vehikel, auf welchem die Beförderung stattfindet, — nämlich Ballon und Schiff — ein wesentlicher Unterschied zwischen beiden bei gleichem Zweck und Ziel nicht festzustellen oder auffindbar; die mehr oder minder grosse Lenkbarkeit der Ballons kann hiebei nicht in Frage kommen; kann doch auch das Schiff unter gegebenen Verhältnissen seine Lenkbarkeit ver-

Das Gelingen dieses Aufstieges dürfte in der ganzen technischen und wissenschaftlichen Welt eine tiefe Wirkung hervorbringen. Wohl ist es, wie wir wissen, nicht das erste Mal, dass der Luftballon bis zu einem gewissen Grade lenkbar gemacht wurde. Die beiden französischen Luftschiffer Renard und Krebs haben vor mehreren Jahren mit ihrem Luftballon insofern recht gute Resultate erzielt, als sie bei Windstille in der That jede beliebige Bewegung auszuführen vermochten. Alle Constructionen aber und aller aufgewendeter Scharfsinn scheiterten, wenn es galt, den Ballon gegen den Wind zu steuern. Der Winddruck machte alle Manövrierkunst zu nichts, und alle Apparate erwiesen sich als wirkungslos. Wie weit das Zeppelin'sche Fahrzeug der gewaltigen Kraft des Windes widerstehen können, kann erst die Zukunft lehren. Durch den gelungenen Aufstieg ist jedoch ein anderes wichtiges Moment erwiesen; es sind nämlich die Zweifel widerlegt, die fast von allen Seiten in die Construction des Fahrzeuges gesetzt wurden. Es wurde direct behauptet, dieses Riesenfahrzeug würde überhaupt nicht aufsteigen und besten Falles sich nicht in der Höhe halten können; vor allem sei von einer Manövrierfähigkeit nicht die Rede. Alle diese Zweifel sind durch die glückliche Fahrt widerlegt. Ein neues System hat — wenn sich auch bei der Füllung ein offener Mangel bei der Gasfrage geltend machte — einen vollen Sieg errungen, und die Luftschiff-Wissenschaft und Technik wird fortan mit diesem System, mit der vom Grafen Zeppelin erdachten Construction rechnen müssen, einerlei ob sich die weitgehenden Pläne des genialen Constructeurs verwirklichen oder nicht (eine Schnelligkeit von 30 Kilometer in der Stunde in einer 1000 Meter übersteigenden Höhe, bei einer Tragfähigkeit von 2000 Kilogramm Ballast und der Möglichkeit eines ununterbrochenen Aufenthaltes bezw. Fahrt im Luftraum während der Dauer einer Woche).

lieren, ein Umstand, der auf den einmal von der Wissenschaft festgestellten Rechtsstatus keinen Einfluss üben kann.

Ebenso wie Kriegs- und Handelsschiffe, werden also auch Staats- und Privat-Luftballons den oben besprochenen internationalen Grundsätzen der Territorialität und Exterritorialität unterliegen und ebenso wie jene der Jurisdiction des Staates, welchem sie angehören, oder bezw. desjenigen, in dessen Luftraum sie sich befinden.

Wie weit das Recht der Staaten am Meere geht, d. h. wie weit das Meer der Souveränität des Uferstaates unterliegt, haben wir oben darzustellen versucht; es fragt sich nun, ob ein Recht des Staates am Luftraum besteht und wenn, wie weit dasselbe gehe, als dem Cardinalpunkte unserer Betrachtung in diesem Theile; dieses festgestellt, wird sich die Territorialität oder Exterritorialität für jeden Luftballon leicht feststellen lassen, und demgemäss auch die Zuständigkeit des Notars.

Nach dem bekannten, sowohl im bürgerlichen als auch im internationalen Recht allgemein angenommenen Rechtsprincip: „Qui dominus est soli dominus est coeli et inferorum“ gehört die ganze über dem Boden befindliche Luftsäule zu dem Boden selbst.

„Die Lehre“, sagt Erythropel in seiner ausgezeichneten Inaugural-Dissertation „Das Recht am Luftraum“ (Göttingen, 1898), welcher wir im Nachstehenden wiederholt folgen, „dass dem Eigenthümer eines Grundstückes nicht nur an dem Grund und Boden, sondern auch in dem diesen Grund und Boden bedeckenden Luftraum ein gewisses ausschliessliches Herrschaftsrecht zustehe, ist eine der bedeutsamsten Lehren des Privatrechts. Sie findet sich nicht nur im gemeinen Recht und in den Gesetzgebungen der Neuzeit, sie findet sich überall, wo der Begriff des Eigenthums am Grund und Boden als der ausschliesslichen Herrschaft des Einzelnen über Theile der Erdoberfläche sich entwickelt hat und rechtlich anerkannt ist. Der weite, die Erdoberfläche bedeckende Luftraum soll so wenig, wie jene selbst, der allgemeinen Benutzung, der Benutzung jedes beliebigen Individuums freistehen. Seine Benutzung wird in erster Linie demjenigen zugesprochen, welcher

Eigenthümer des Grund und Bodens ist, über dem sich der Luftraum befindet. So lässt sich von einem Rechte des Grundeigenthümers am Luftraum sprechen und es lässt sich dieses Recht des Grundeigenthümers definieren als die rechtliche Befugnis, den über seinem Grundstück befindlichen Luftraum frei zu benützen und die Benützung desselben seitens dritter Personen bis zu einem gewissen Grade ausschliessen zu können.

Die gemeinrechtliche und allgemein anerkannte Lehre (vgl. Ihering, „Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigenthümers“ im Jahrb. f. Dogm. Bd. VI, S. 85; die bei Pampaloni, Sulla condizione giuridica dello spazio aereo del sottosuolo in Arch. giur. Bd. 48, S. 33 Nr. 1, für das französische und italienische Recht citierten; — Blackstone, Commentaries on the Law of England ed. by Kerr 4th ed. [1876] Bd. II, S. 15), welcher wir auch die neue Gesetzgebung folgen sehen (Oest. Bürgerl. Gesetzbuch § 297; Deutsches Bürgerl. Gesetzbuch § 905; Cod. Civ. Ital. art. 440; Cod. civ. Franç. art. 552; Sächs. Bürgerl. Gesetzbuch § 218; Cod. Oland. art. 626; und andere mehr), lässt also den über einem Grundstücke befindlichen Luftraum im Eigenthum des Grundeigenthümers stehen.¹⁾

„La necessità di una tale estensione del diritto di proprietà“, sagt Coviello im Arch. giurid. Bd. 49, S. 14, „è naturalissima: il godimento del suolo non sarebbe possibile, se il proprietario non potesse godere dello spazio sovrastante ad esclusione di altri che vi volesse affacciare delle pretese.“ (ε) Es ist auch thatsächlich eine Ausnutzung des Grund und Bodens seitens des Eigenthümers undenkbar, wenn er auf Benutzung des darüber liegenden Luftraumes keinen Anspruch hätte, der, wenn auch körperlos, so doch eine Sache in der juristischen

¹⁾ Dafür, dass auch die Römer schon dieser Ansicht waren, werden folgende Sätze angeführt: 1. 21 D. quodviant clam 43, 24: In opere novo soli quam coeli mensura facienda est (Pomponius); 1. 22, § 4. D. eod. . . . quia sepulchri sit non solum is locus, qui recipiat humationem, sed omne supra id coelum (Venuleius); 1. 1 pr. 6. de servit. praed. urb. 8, 2: . . . quia coelum, quod supra id solum intercedit, liberum esse debet. (Paulus).

Bedeutung des Wortes ist ¹⁾ (Öst. Bürgerl. Gesetzbuch, § 297). Ist nun also auch das Recht des Grundbesitzers an dem über seinen Grund und Boden befindlichen Luftraum als allgemein anerkannt zu betrachten, so gehen doch die Meinungen über die Grenze dieses Rechtes noch heute ziemlich weit auseinander, wenn auch die Lehre von der Unbegrenztheit desselben wohl überall fallen gelassen ist (in der argentinischen

¹⁾ Unbestritten ist die Lehre vom Eigenthum am Luftraum jedoch keineswegs. Schon Roberts leugnete dasselbe im XVI. Jahrhundert, indem er sich auf verschiedene Stellen der Bibel (so: Psalmen 113; zweites Buch Mosis cap. 11) als Beweismittel stützte (cfr. seine: *Controversiae cum Cujaceo libri IX.* (Marburg, 1592), lib. III, cap. 19, besonders *Notae ad Notata Mercatoris lib. III. ad cap. 19* [pag. 958], wo es heisst: . . . „nec qui solum possidet, propterea et circumfusum aerem possidere dici potest.“) — Andere leugnen das Eigenthumsrecht am Luftraum, weil der Raum als solcher körperlos und keine Sache sei. Gesterding (in: *Ausbeute von Nachforschungen Bd. III: „Das Märchen von der Luftsäule“* pag. 448) trennt die Luft, welche *res communis omnium* sei, vom Raume, welcher keine Sache sei. Das Recht des Grundbesitzers an diesen Raum sei keine Folge des Eigenthumsrechtes am Raume, sondern eine Folge des Grundbesitzes; ihm schliessen sich u. A. an: Freund. „Die gesetzlichen Beschränkungen des Grundeigenthums im römischen Recht“, Berlin, 1883, S. 27; Voigt, „Die zwölf Tafeln“, Leipzig, 1883, Bd. II, § 147, S. 618, welcher nur ein Nutzungsrecht am Raume zulässt. — Noch andere leugnen das Eigenthumsrecht, weil eben das Eigenthum am Grundstücke die ausschliessliche, rechtliche Verfügung über den senkrecht oberhalb befindlichen Raum in sich begriffe, von einem Rechte am Luftraum aber anders keine Rede sein könne; so: Böcking, „Pandecten des römischen Privatrechts“, 1855, § 134 ff.; Randa, „Das Eigenthumsrecht nach österreichischem Recht“, 2. Aufl. 1893, S. 15, § 1, Note 26 und S. 39, § 3, Note 6. — Weremberg endlich („Über die Collision der Rechte verschiedener Grundstückseigenthümer“ im *Jahrb. f. Dogm. Bd. VI, S. 17 ff.*) lässt, ähnlich wie Panda und Böcking, das Verfügungsrecht über den Luftraum inhaltlich zum Wesen des Grundeigenthums gehören. — Die oben angedeutete Frage der Trennung der Luft von dem von ihr eingenommenen Raum ist unserer Ansicht nach für die Frage ganz unwesentlich und nicht Ausschlag gebend. Ein Recht an der stets in Bewegung befindlichen, hin und her fliessenden, sich stets erneuernden freien Luft ist nicht zu construieren, sie ist eine *res communis omnium* im allerweitesten Sinne des Wortes. „Hätte man ein Mittel sich die Luft anzueignen“, sagt Fonvielle bei Masius: „Luftreisen von J. Glaisher, C. Flammarion etc.“, Leipzig, 1872, „dann dürfte kein Mensch mehr athmen dürfen, ohne eine Abgabe dafür zu zahlen“.

Gesetzgebung soll nach Erythropel an dem Princip der Unbegrenztheit streng noch festgehalten sein.). „Usque ad coelum, usque ad sidera“ gieng schon bei den Alten die Grenze des Rechtes am Luftraum (nach Abignente, „La proprietà del sottosuolo“, Roma, 1888, S. 111 ff. soll dieser Satz zuerst von dem Glossator Cino von Pistoia (1270—1336) aufgestellt worden sein) und es wurde an ihr lange Jahrhunderte festgehalten. Auch in Gesterding fand dieselbe noch einen Anhänger, welcher (a. a. O. Band III, S. 398) sagt: „(Dem Eigenthümer) gehört die Erdfäche und alles, was darüber . . . ist, . . . bis in den Himmel erstreckt sich sein Reich. Mit Freiheit herrscht er über sein Grundstück, darf es nach Gefallen benutzen, darauf bauen, so hoch er will, Anlagen machen, welche er will, u. s. w. So lange er sich damit auf seinem Gebiete hält, kann der Nachbar ihn daran nicht hindern, sollten auch nachtheilige Folgen sich daraus ergeben.“ Nun, dieser Standpunkt ist, wie gesagt, in der Rechtswissenschaft ein überwundener; dass das Recht nach oben hin begrenzt sein muss, darüber ist man sich heute einig, nur die Gesichtspunkte, von denen aus man diese Grenze sucht, sind verschieden und demgemäss auch natürlich diese Grenze selbst verschieden weit gezogen.

Meili, welcher in seiner rechtsvergleichenden Abhandlung „Das Telephonrecht“, Leipzig, Duncker und Humblot, 1885, sich auch mit der Frage um das Eigenthumsrecht am Luftraume beschäftigt, sagt als Ergebnis seiner Betrachtung: „Zur wirklichen Ausübung des Eigenthumes gehört selbstverständlich auch der Luftraum über dem Terrain. — Aber das Recht am Luftraume hat eine Schranke, und gesetzt sogar, dieselbe könnte nicht scharf und exact fixiert werden, so kann der Gedanke doch nicht abgewiesen werden, dass es, wie jedes Recht, nicht unbegrenzt sein kann“. Er stellt alsdann als Grenze dieses Rechtes im allgemeinen jenen Punkt auf, an welchem das Interesse der Besitz- und Rechtsausübung endet; jenseits jener Grenzlinie müsste der Raum der Allgemeinheit zu Gebote stehen. Allerdings wendet er auch auf das Recht am Luftraum den Satz Randa's („Eigenthumsrecht“ Bd. I. S. 4): „Das Eigenthum ist die der Idee nach schrankenlose, aber

durch das positive Recht mit Rücksicht auf das Gemeinwohl begrenzte rechtliche Macht über eine Sache“ an und kommt zu der Forderung, dass der Grundeigenthümer das Ziehen von Telephondrähnen als Servitut zu dulden habe. Wie nun aber, wenn der Grundeigenthümer selbst auf seinem Grundstücke Telephondrähne zieht und eine solche Fernsprechanlage herstellt und die Leitungen einander stören? (Und dies kann er z. B. nach dem Gesetze über das Telegraphenwesen des deutschen Reiches vom 6. April 1892,¹⁾ inhaltlich dessen allerdings der Telegraphenbetrieb und der Telephonbetrieb gleichgestellt und beide Betriebe zum Monopol des Reiches und bezw. Bayerns und Württembergs erklärt und erhebliche Strafen auf etwaige Eingriffe in dieses Monopol gesetzt werden, welches aber doch Telegraphen- und Telephonlinien innerhalb der Grenzen eines Grundstückes ausnimmt von dem Monopol und mit Rücksicht auf das Recht des Grundeigenthümers oder den landwirtschaftlichen und gewerblichen Betrieb auch Anlagen zwischen mehreren einem Besitzer gehörigen Grundstücken bis auf die Entfernung von 25 km Luftlinie frei gibt, wobei jedoch nur ein der Benutzung der Grundstücke entsprechender unentgeltlicher Verkehr gestattet ist und der Fiscus die Frage, ob andere Wege oder Grundstücke durch diese Leitungen überspannt werden dürfen oder nicht, als ihn hiebei nicht angehend, unbeachtet lässt.) Eine solche Collision zwischen Leitungen des Fiscus und solchen Dritter (z. B. städtischer Behörden, Communen, welche das Recht eigener Telephonanlagen im Dienste ihrer Verwaltung auch haben,) ist nicht nur sehr leicht möglich, sondern wiederholt auch vorgekommen. Da eine gegenseitige räumliche Störung wohl nur selten vorkommen oder aber dann leicht vermieden werden kann, und die Stromleitungen durch Rückleitung in sich selbst leicht geschützt werden können, so wird bei so entstehenden Collisionen die ältere Leitung Anspruch darauf haben, dass von der Neuanlage der Selbst-

¹⁾ Vergleiche: „Das Gesetz über das Telegraphenwesen des deutschen Reiches“ von L. v. Bar, 1893.

schutz hergestellt werde, oder es wird durch Verlegung der Leitung unter den Boden ein Ausweg zu schaffen sein.¹⁾

Weremberg (a. a. O.) stellt die Grenze soweit fest, als es für die ordentliche regelmässige Benutzung des Grundstückes erforderlich ist.

¹⁾ Meili behandelt in dieser seiner Abhandlung auch die vielfach erörterte Frage, ob durch telephonische Correspondenzen ein Vertrag *inter absentes* oder *inter praesentes* entstehe, und kommt zu dem Ergebnis: *inter praesentes*. (Vergleiche übrigens zu dieser Frage noch besonders: Vidal, *le téléphone au point de vue juridique*. Paris, Rousseau, 1886; — Maas, *Der Vertragsschluss auf elektrischem Wege*. Berlin, 1889; „Über Vertragsschluss durch Telephon. Inaugural-Dissertation von Oscar Philippi. Breslau, Eduard Trewendt, 1896).

Es mögen hier übrigens noch einige Bemerkungen über die Beziehungen von Telegraph und Telephon zum Notariate ihren Platz finden; beide, der Telegraph sowohl — in dessen Entwicklung die Namen Sommering 1808, Gauss und Weber 1838, Steinheil 1837, Wheatstone 1840, Morse 1837, Caselli 1858, die bedeutendsten Etappen bezeichnen — als auch das vom Lehrer Reis aus dem Nassauischen 1863 erfundene Telephon haben einen so rapiden, umfassenden Aufschwung genommen, sind so schnell ein Bedürfnis des Verkehrs und des alltäglichen Lebens geworden, dass es Heute wohl keinen nur einige Zeit amtierenden Notar gibt, welcher nicht schon in Ausübung seines notariellen Berufes Telegramme empfangen und abgesandt hat, und welcher nicht einen Telephonanschluss besitzt. Und es ist gewiss von Wichtigkeit, in wie weit er sich beider rechtlich in seiner Notariatspraxis bedienen kann. Hinsichtlich des Telegraphen bestimmt § 86 der öst. Not.-Ord. vom 25. Juli 1871 schon, dass die telegraphische Requisition — worunter wir natürlich hier nicht das bloss Herbeirufen des Notars zur Vornahme einer Amtshandlung verstehen, sondern das Begehren der Partei um eine bestimmte Amtshandlung, den Auftrag selbst — sowie die briefliche da zulässig sei, wo das Gesetz eine schriftliche Requisition verlangt (wie z. B. bei der Bekanntmachung einer Erklärung etc.). Das Telegramm, dessen rechtliche Natur ja reichlich umstritten worden ist und wird, ist zum mindesten doch immer ein Auftragsausweis, welchen der Notar in Händen hat, bei sich aufbewahrt und mit welchem er sich hinsichtlich des ihm dadurch gewordenen Auftrages decken kann. Ganz anders liegt der Fall aber beim Telephon! Der durch das Telephon dem Notar werdende Auftrag sichert ihn nicht einmal darüber, ob der durch das Telephon Sprechende mit dem berechtigten Auftraggeber identisch ist; man wird also das Telephon nicht nur da nicht zulassen dürfen, wo das Gesetz für den Notar als Urkundsperson die schriftliche Requisition fordert, sondern auch nicht in den Fällen, wo die mündliche Requisition nur von dem Berechtigten

Andere, wie Randa (a. a. O.), erklären, die Grenze sei eben da, wo die Technik aufhöre; das Interesse des Besitzers im speciellen sei nicht massgebend für Festsetzung dieser Grenze. Gleicher Ansicht ist Dernburg (Pandecten I, § 198, Note 4), gibt aber zu, dass das Recht auf diesen Luftraum doch auch gewissen Beschränkungen unterliege, denn die Wege durch

bezw. den von ihm dazu Legitimierten auszugehen hat. Der Notar wird also z. B. den Auftrag, einen bei ihm hinterlegten Wechsel Mangels Zahlung zu protestieren, ein Auftrag, welcher mündlich gegeben werden kann, aber gemäss Art. 36 der Wechsel-Ordnung nur von einem dazu Berechtigten, nicht annehmen dürfen zur Ausführung, sofern ihm derselbe durch das Telephon übermittelt wird, da er nicht in der Lage ist, mit vollkommener Sicherheit festzustellen, ob der Berechtigte selbst am Telephon spricht, oder aber etwa ein die Stimme dieses nachahmender Dritter. Legt das Gesetz keinen Wert darauf, festzustellen, wer die notarielle Handlung begehrt, z. B. bei der Beglaubigung der Abschrift einer beim Notare befindlichen Original-Privaturkunde, bei der Anfertigung der Übersetzung eines bei ihm befindlichen Schriftstückes u. dgl. mehr, so wird die Requisition ohne Bedenken durch das Telephon geschehen können.

Dass der Notar die Willensforschung der Partei, die etwaige Rechtsbelehrung ebensowenig wie die Zustimmung der Parteien zum Inhalte eines aufgesetzten Actes durch das Telephon vornehmen bezw. einholen kann, oder dass er auf diesem Wege einer Partei nicht eine Erklärung mittheilen oder eine Antwort auf die Aufforderung, einen zu protestierenden Wechsel zu zahlen oder sicherzustellen, eine Prima oder das Original eines Wechsels herauszugeben, verlangen kann, braucht wohl nicht erst des Weiteren ausgeführt zu werden.

Tritt der Notar als Gerichtscommissär in Function, so wird ihm das Telephon ebenso verschlossen sein; er hat sich dann eben an das für die Gerichtsbeamten geltende Verfahren zu halten, das, soweit es ein mündliches ist, eben stets ein Verhandeln Auge in Auge mit der Partei sein wird.

Als Vertheidiger in Strafsachen wird der Notar sowohl als die Partei sich des Telephons bedienen können, soweit beide dies eben mit den Interessen der Partei für vereinbar halten.

Handelt es sich endlich um die Abfassung von Privaturkunden und Eingaben im Verfahren ausser Streitsachen gemäss § 5 der Notariatsordnung vom 25. Juli 1871, so sind dem Notare besondere Formen für den Verkehr mit dem seine Dienste in Anspruch nehmenden Publicum gesetzlich nicht vorgeschrieben; derselbe wird also das Telephon sehr wohl, wenn auch mit gebotener Vorsicht, benutzen dürfen, um eine derartige Requisition seitens einer Partei entgegenzunehmen, nach telephonischen Mittheilungen derselben den Urkundenentwurf fertigen, der

denselben müssen doch als frei gelten, so insbesondere für Vögel, Luftballons u. s. w., einer Ansicht, welcher wir auch zuneigen. Denn es ist doch ein Unterschied, ob der Nachbar oder sonst ein Dritter durch den mein Grundstück überragenden Luftraum z. B. Drähte zieht, in denselben hineinragende Bauten auführt oder nach demselben übergreifende Pflanzungen anlegt, und so bleibende Anlagen und Beeinträchtigungen dieses zu den Gerechtsamen des Grundbesitzers oder Pächters gehörenden Luftraumes schafft, oder ob ein Vogel, der geschaffene Bewohner der Luft, dieselbe durchfliegt; da, wo die Landesgesetze den Vogelfang oder das Töden von Vögeln verbieten, wird der Grundeigenthümer, der gestützt

Partei denselben auf gleichem Wege verlesen und sie zur Vollziehung desselben zu sich berufen können.

Ein interessanter Fall über die Benützung des Telephons bei Abgabe einer Erklärung zu notarieller Beurkundung findet sich übrigens bei Proffatt (*A treatise on the law relating to the office and duties of notaries public throughout the United States; San Francisco, 1892*) pag. 118/119 wiedergegeben, wie sich derselbe im Staate Californien (in den Vereinigten Staaten von Amerika) zugetragen hat. Dort ist es, wie in allen Staaten der Union, zur Rechtsgiltigkeit einer liegenden Besitz betreffenden Privaturkunde nothwendig, dass dieselbe von dem Aussteller vor einem Urkundsbeamten anerkannt wird (oder aber von einem Unterschriftenzeugen bewiesen). In Californien nun hatte eine verheiratete Frau dem Notaren, dessen Amtskanzlei von dem Wohnort der Frau drei Meilen entfernt war, ihre Anerkennung der Urkunde telephonisch ausgesprochen, d. h. unseren Verhältnissen entsprechend, also die Beurkundung auf diesem Wege abgemacht. Der Gerichtshof, welcher sich mit der Angelegenheit (*Banning 7 a Banning, 18 Cal. 271*) zu befassen hatte, erklärte, dass, wenn das über die von einer verheirateten Frau abgegebene Anerkennung eines Kaufbriefes ausgestellte Notariatscertificat die gesetzlich vorgeschriebene Form aufweise und nicht wegen Fälschung, Schreibfehler oder sonstigen Irrthums angefochten würde, es auch über die darin von dem Notar erwähnten Thatsachen entscheide und nicht durch den Nachweis oder die Angabe, dass die Anerkennung bei dem Notar vermittels des Telephons vorgenommen worden sei, angefochten werden könne. — Doch steht auch diese Entscheidung vereinzelt da, und wird von der Mehrzahl der Rechtsgelehrten des Landes als mit den bezüglichen Beurkundungsbestimmungen nicht im Einklange stehend bezeichnet, da das Gesetz verlangt, dass die Ehefrau ausser Hörweite ihres Ehemannes von dem Notar befragt werden, ihm bekannt sein muss und persönlich vor ihm zu erscheinen hat.

auf sein Recht auf den Luftraum die denselben durchfliegenden vom Gesetze geschützten Vögel nur deswegen, weil sie den sein Eigenthum bildenden Raum betreten, tödten wollte, nicht straffrei bleiben. Und was die Luftballons betrifft, so werden auch diese, solange sie ohne Schädigung und Belästigung des Grundstückes und der auf demselben befindlichen Anlagen und ihrer Bewohner den Raum durchziehen, dies ungehindert thun dürfen; die Frage des Schadenersatzes kommt ja für unsere Materie ebensowenig in Betracht, als etwa die sehr wichtige und erwägenswerte Frage nach dem Landungsrechte der Luftschiffer; und die Frage, ob fremde Luftballons den zu einem anderen Staate gehörenden Luftraum in jedem Falle unbeanständet durchziehen dürfen, gehört nicht in diesen Theil der Betrachtung, auf sie kommen wir weiter unten kurz zurück. Jedenfalls ist aber auch diese Ansicht, dass dem Luftschiffer die Benutzung des Luftraumes ohne Genehmigung des bezüglichen Grundbesitzers ohne Weiteres freistehe, für die Durchfahrt — anders natürlich liegt ja die Frage dann, wenn z. B. ein Fesselballon, auf dem einen Grundstück gefesselt, nun ständig oder doch lange Zeit in geringer Höhe in den Luftraum des Nachbargrundstückes schweben würde, welche Belästigung der Besitzer dieses Grundstückes auf die Dauer zu dulden nicht nöthig haben würde —, nicht unbestritten und unangefochten, und muss der schon oben genannte W. von Fonvielle doch diesbezügliche, unangenehme Erfahrungen gemacht haben, wenn er (a. a. O.) sagen kann: „Auch gibt es jenseits des Canals wundersam empfindliche Leute, welche dem Luftballon den Process machen wollen, sintemal ohne Erlaubnis der Eigenthümer des Bodens kein Aeronaut das Recht habe, darüber hinweg zu schiffen“.

Ihering (a. a. O.) mit vielen anderen (so Arndts, Pandecten, § 130; Baron, Pandecten, § 127) stellt für die Abgrenzung des Rechtes am Luftraum das praktische Interesse in den Vordergrund; Hesse sagt (S. 393): „Der Luftraum gehört zum Grund und Boden in solcher Höhe, als er für die menschliche Kraft erreichbar und für das Eigenthum von Interesse ist.“

Pampaloni (a. a. O.) stellt als Grenze den Punkt fest, „wo jegliches Interesse des Grundeigenthümers hinsichtlich der nach Stand der Technik und Industrie möglichen Benützung eines Grundstückes aufhöre“.

Jedenfalls steht also die heutige Rechtswissenschaft auf dem Standpunkte, dass sie dem Grundeigenthümer ein allerdings gewissen Grenzen unterliegendes Recht auf den sein Besitzthum überlagernden Luftraum zugesteht.

Deswegen muss vor allem zweifellos angenommen werden, dass der gesammte über dem Territorium eines Staates befindliche Luftraum zu diesem selbst gehört.

„Zum Landgebiete“ — sagt Dr. Franz von Holtzendorff in der Abhandlung „Das Landgebiet der Staaten“ im Bande II S. 230 seines „Handbuches des Völkerrechts“ „innerhalb dessen das staatliche Herrschaftsverhältnis seine intensivste Gestaltung gewinnt, wird auch nach Analogie der Grundrechtsverhältnisse der darüber befindliche Luftraum als Pertinenz zu rechnen sein.“

Über die Definition des Wortes „Territorium“ sind sich die Schriftsteller allerdings nicht einig: Doch die verschiedenen Ansichten mit ihrer bezüglichen Begründung, wie wir sie von Carrara, Calvo, Lyon-Caen, Clunet, Couchy, Contuzzi, Binkershoek, Dana, Bernard, Billot, Fiore, Esperson, Grotius, Gatteschi, Heffter, Hans, Hélie, Klüber, König, Martens, Massé, Majno, Ortolan, Olin, Puffendorf, Petit, Rossi, Romagnosi, Roscher, Scherer, Wattel, Wheaton, Vidari und wie die einschlägigen Rechtsgelehrten alle heissen mögen, hier alle anzuführen und kritisch zu gruppieren, würde den Rahmen unserer Aufgabe weit überschreiten. Wir lassen uns daran genügen, noch die diesbezüglichen Ausführungen Manduca's anzuführen, welcher (a. a. O. S. 1/2) folgendes sagt: „La commissione del 1866 osservò che per territorio del regno doveva intendersi il territorio legale compreso nella giurisdizione del regno. Tutta quella regione occupata da un popolo soggetto alla stessa sovranità, e che è separata dai popoli vicini mediante i limiti o le frontiere, direbbe il Fiore. Così, formano parte del territorio del regno, non solamente l'estensione geografica del regno, cioè la terra ferma, le isole, i laghi, i fiumi, il mare

territoriale, compresi i golfi, le baie, i porti, le rive, il mare chiuso (— Si dice mare chiuso quello che è contenuto interamente nel territorio di uno Stato e che non comunica col l'Oceano. Il mare Morto ce ne dà un esempio. Il mar Caspio ci dà poi l'esempio di un mare chiuso situato fra sponde appartenenti a diversi Stati —), il suolo straniero occupato con le forze nazionali, ma pure le navi da guerra, le navi mercantili e tutti quei luoghi sui quali la sovranità ha il diritto di giurisdizione e d'impero e che sono denominati adiacenze del territorio dello Stato.

Quindi fanno parte del territorio del regno: *a)* le colonie; *b)* il suolo straniero occupato; *c)* il suolo di quel dato paese dove vigono le capitolazioni; *d)* il territorio di quel dato Stato contraente, dove esistono i cartelli doganali; *e)* il mare territoriale; *f)* le navi da guerra; *g)* le navi mercantili; *h)* le legazioni; *i)* lo spazio aereo.

Tale teoria, costituente ai fini internazionali la proprietà nazionale, è vecchia nella scienza del diritto pubblico internazionale e delle colonie⁴. (C)

Diese Definition des Territoriums eines Staates selbst zugegeben, wird man unserer Ansicht nach den solches Territorium überlagernden Luftraum nicht stets und ohne Weiteres ausnahmslos als zu diesem Staats-Territorium gehörend bezeichnen können. Man wird nicht behaupten können, dass die der Exterritorialität sich erfreuenden, eben Gebiet ihres Staates darstellenden, ständigen Gesandtschaften eines Staates nun auch Anspruch und Recht auf den ihre auf fremdem Staatsgebiet belegenen Gesandtschaftsgebäude überragenden Luftraum haben. Oder zu welchen Konsequenzen würde die Aufstellung einer solchen Behauptung führen müssen, wenn der Staat selbst, bei welchem eine solche Gesandtschaft zugelassen ist, keinerlei Einfluss auf die sich in dem die Gesandtschaftsgebäude überlagernden Luftraum abspielenden Ereignisse ausüben könnte, wenn ihm das Recht auf denselben, d. h. die Jurisdiction in demselben nicht zustände? Es könnten in diesem Falle mitten in seinem Lande ohne seine Genehmigung z. B. von einer Gesandtschaft von ihrem Gebäude aus Fesselballons

zu militärischen Erkundigungszwecken aufgelassen werden, und was derartiger Möglichkeiten mehr sind.

Es wird also unserer Ansicht nach der Staat auf den seine Legationen etc. in fremdem Lande überlagernden Luftraum keinen Anspruch erheben können; dieser Luftraum gehört, wenn auch natürlich zur baulichen Ausnutzung des Grundeigenthümers d. h. also in unserem Falle des betreffenden Staates, so doch zur Jurisdiction des Staates des belegenen Grundes.

Ebenso wird man den die Kriegs- und Handelsschiffe eines Staates überlagernden Luftraum, sobald diese sich auf dem hohen Meere oder den Küstengewässern bezw. dem Küstenmeere eines fremden Staates befinden und soweit sie denselben, d. h. den Luftraum nicht in üblicher Weise eben zur Schiffahrt nöthig haben, nicht zum Staatsgebiet und Jurisdiction ihrer betreffenden Staaten rechnen dürfen.

Analog dem über das hohe Meer und die Küstengewässer und ihre Freiheit, bezw. Zugehörigkeit zu den anliegenden Staatsgebieten Gesagten wird der über dem hohen Meere stehende Luftraum keinem einzelnen Staate gehören, jedem Schiffe also z. B. freistehen, auf dem hohen Meere Luftballons steigen zu lassen oder Fesselballons zu schleppen, der das Küstenmeer und die Territorialgewässer überlagernde Luftraum aber wird zu dem die Jurisdiction in diesen Gewässern ausübenden Staate gehören; es wird das Steigenlassen von Ballons oder Schleppen von Fesselballons von Schiffen fremder Nationalität ohne eventuelle besondere Genehmigung des die Souveränität über den Luftraum besitzenden Staates nicht angängig sein.¹⁾

Wenn nun also nach dem Gesagten der das Gebiet eines Staates oder die zu ihm gehörenden Theile — unter Berücksichtigung der gemachten Ausnahmen — überlagernde Luftraum der Souveränität und Jurisdiction dieses Staates unter-

¹⁾ Die Frage, ob in Kriegs- oder auch Friedenszeiten die Ausübung der Spionage mittelst freier Luftballons als solche anzusehen und zu bestrafen seien von dem betroffenen Staate, ist eine viel bestrittene, auf deren Erörterung wir uns hier nicht einlassen wollen: wir neigen allerdings der bejahenden Beantwortung derselben zu.

steht, mit zu diesem Gebiet als Pertinenz zu rechnen ist, so fragt es sich, gleich wie oben bei Abmessung der Ausdehnung seines Hoheitsrechtes über das Küstenmeer bezw. der Abgrenzung dieses letzteren, und gleich wie bei der Absteckung des Rechtes des Grundbesitzers am Luftraum, ob das Recht des betreffenden Staates auf den sein Gebiet überlagernden Luftraum ein unbegrenztes oder ebenso wie jene oder eines jener Rechte ein begrenztes sei; eine Frage, welche erst mit der vorgeschrittenen Vervollkommnung der Luftballons zu besonderer Wichtigkeit gelangt ist, und daher noch verhältnissmässig wenig ventilirt ist.

Dass für die Abgrenzung des Rechtes, welches der Staat an dem zu seinem Gebiet gehörigen Luftraum hat, die Analogie der Grundrechtsverhältnisse nicht wird als massgebend angezogen werden können, leuchtet ohne Weiteres ein; die Rechte des Staates werden zweifellos ebenso wie seine und die von ihm zu vertretenden Interessen der Allgemeinheit weitere und grössere sein, als die Rechte des einzelnen Grundbesitzers, wenn auch in mancher Hinsicht und im einzelnen Falle die Rechte beider, d. h. des Staates und seines einzelnen Grundbesitzers zusammenfallen werden in ihrer Abgrenzung (soweit man nämlich z. B. die Technik zum Kriterium der Abgrenzung des Rechtes am Luftraum für den Grundeigenthümer nimmt).

Es bleibt also für Bemessung der Herrschaftsgrenze im Luftraum für den Staat nur die Analogie der Abmessung seiner Hoheit über das Küstenmeer, eine Ansicht, welche Holtzendorf (a. a. O.) vertritt, ebenso Twiss, Law of Nations; D. D. Field, Draft Outlines und einige andere. Ein grosser Theil der für die Begründung des Rechtes des Uferstaates auf sein Küstenmeer ins Feld geführten, theilweise ja auch oben durchgesprochenen Gründe und Verhältnisse sind auch auf das Recht am Luftraum und seine Abgrenzung anzuwenden und ausschlaggebend. Ohne dieselben hier nochmals für den Luftraum angepasst zu wiederholen, glauben wir ohne vorausgehende längere Erörterung behaupten und als zugestanden ansehen zu können, dass das Recht des Staates an dem sein Gebiet überlagernden Luftraum so weit zu gehen haben wird,

als er ein Interesse daran hat, fremdes Eindringen in denselben zum Schutz von Gut und Leben seiner Unterthanen und zum Schutze seiner politischen, militärischen und der allgemeinen polizeilichen Sicherheit zu verhindern; und dieses Interesse reicht soweit, als seine Macht reicht, mit welcher er die Durchführung seiner Anordnungen erzwingen kann, bzw. so weit, als Fremde seinem Gebiete und den auf demselben wohnenden Unterthanen bzw. von ihm oder diesen letzteren aufgeführten Anlagen und Baulichkeiten weder durch Anwendung von Gewalt noch durch irgend welche sonstige Weise Schaden zufügen können; der jenseits dieser Interessengrenze liegende Luftraum wird ebenso der Benutzung durch die Allgemeinheit frei und offen stehen müssen, wie das hohe Meer selbst und der dieses überlagernde Luftraum.

Allerdings wird dieser Raum jenseits der Interessensphäre eines Staates bei der Existenzmöglichkeit für den Menschen gezogenen Grenze und bei dem jetzigen, doch immerhin noch unvollkommenen Standpunkte der Luftschiffahrtstechnik, wenigstens hinsichtlich der Lenkbarkeit der Ballons, in der Gegenwart ausser Frage gelassen werden können, und umsomehr wohl die Abgrenzung des Hoheitsrechtes des Staates auf den Luftraum zunächst auf die Tragweite der Geschosse, wie beim Küstenmeere gestützt und auf diese festgesetzt werden können.

„Innanzi tutto“, sagt Manduca a. a. O., „crediamo che lo spazio aereo dominante il territorio nazionale faccia parte del territorio dello Stato sul quale, per dir così, si eleva. Come la scienza conosce il mare territoriale del pari vi sta lo spazio aereo territoriale. . . .“ (7)

Da aber gleich wie die Küste ihre Baien, Buchten, Golfe und Einschnitte besitzt, so auch der Boden Hebungen und Senkungen, Berg und Thal zeigt, wird als Ausgangspunkt für die Schussweite zur Abgrenzung der staatlichen Hoheit unterworfenen Luftregion die höchste Erhebung des bezüglichen Staates angesehen werden müssen im allgemeinen. Und ebenso, wie beim Küstenmeere bei Annahme der Kanonenschussweite die Grenze schwankt je nach dem Stande der Technik der Schusswaffen und Geschütze, wird auch die

Grenzlinie des Luftgebietes eine von dieser Tragweite der Schusswaffen, also der Technik abhängige, d. h. schwankende, mit den Fortschritten letzterer weiter vorschreitende sein (es kommt noch hinzu die Bautechnik mit ihren Fortschritten, welche schon recht ansehnlich hohe Gebilde in die Luft hinein als Standplätze für Geschütze zu errichten im Stande wäre).

Im Kriege mögen, wie zu Lande und zu Wasser, so auch in der Luft die Grenzen zwischen den Kriegführenden fallen, im Frieden mag das freie Durchfahren der Luft mit Ballons oder sonstigen Luftfahrzeugen vom Staate reguliert und kontrolliert werden und analog dem Schifffahrtsverkehr in Küstenmeeren behandelt werden, eine Grenze von 1000 m von der höchsten Bodenerhebung an gerechnet für Friedenszeiten anzunehmen, wie Holtzendorf dies vorschlägt, indem er anführt, dass für die Abmessung wohl nur Handfeuerwaffen in Betracht kommen könnten, da ein senkrechter Schuss mit der Kanone nicht möglich sei, scheint uns, abgesehen von der doch nicht allzugrossen Stichhaltigkeit dieser Begründung einerseits zu niedrig bemessen angesichts der doch bedeutend grösseren Tragweite aller Art von Feuerwaffen, Schusswerkzeugen und Geschützen und der schon jetzt erreichten Höhe verschiedener Luftfahrer (Glaisher erreichte 11.612 m, Berson 9150 m, Welsh 11.000 m, Sivel 8000 m, Gay-Lussac und Biot 7400 m u. s. w.), anderseits aber eben so unnötig als unmöglich in festen Zahlen, sofern nicht etwa internationale Abmachungen getroffen würden, welche für die denselben beitretenden Staaten alsdann verbindlich sein würden.

Dafür übrigens, dass die staatlichen Organe schon vor langer Zeit ihre Jurisdictionsbefugnisse auch auf die das zu ihrem Jurisdictionsbezirke gehörige Luftgebiet durchziehenden Luftballons auszuüben sich berechtigt und verpflichtet glaubten, erzählt Flammarion von seinem oben genannten, mit Eugen Godard als Lootsen 1867 in Paris unternommenen Aufstiege, an welchem auch der bekannte Schriftsteller Victor Meunier theilnahm, folgende amüsante Begebenheit (a. a. O.): „Nachdem wir die Seine passiert, zogen wir in geringer Höhe über dem Boden hin und ich verzeichnete eben die Angaben des Hygrometers, als wir von unten den Ruf vernahmen:

„Ihre Papiere, meine Herren!“ Wer richtete diese plumpe Frage an uns? Sie gieng von zwei Gendarmen aus, welche die nach St. Germain führende Strasse entlang ritten. . . . Da wir aus sehr gutem Grunde dem Wunsche der eifrigen Männer nicht entsprechen konnten, so forderte Godard sie auf, zu uns heraufzukommen, und schüttete einen Sack Ballast aus. Die beiden Diener der öffentlichen Sicherheit setzten jedoch ihren Weg weiter fort und dachten wahrscheinlich über die Rolle nach, welche bei fernerer Entwicklung der Luftschiffahrt der Gendarmerie beschieden sein würde.“ Und um aus allerneuester Zeit auch ein Beispiel dafür anzuführen, dass die Staaten ihr Recht auf den Luftraum und ihre Jurisdiction bethätigen, so gieng bekanntlich in den ersten Tagen des November 1899 bei Hedemünde unweit Kassel ein Luftballon nieder, dessen Insassen französische Officiere waren. Der Magistrat von Hedemünde, der es unterlassen hatte, den persönlichen Reisezweck der Luftschiffer festzustellen, hatte sich wegen dieser Unterlassung sicheren Zeitungsmeldungen zufolge ¹⁾ der Staatsregierung gegenüber zu verantworten.

Doch genug! Fassen wir das Ergebnis unserer vorhergehenden Betrachtung über das Recht des Staates auf den Luftraum kurz nochmals in den Sätzen zusammen:

1. Der über dem Land- und Küstenmeer-Gebiete eines Staates lagernde Luftraum untersteht gleich dem Küstenmeere der Hoheit dieses Staates;

2. zum Begriffe des Landgebietes eines Staates in dieser beschränkten Beziehung sind seine auf dem hohen Meere oder in dem Küstenmeer oder Küstengewässern fremder Staaten befindlichen Schiffe — Kriegs- wie Handelsschiffe —, sowie seine in fremden Staaten befindlichen, der Exterritorialität theilhaften Gesandtschafts- etc. Gebäude nicht zu rechnen, d. h. der über diesen Schiffen und Gebäuden stehende Luftraum wird dadurch nicht seiner Hoheit unterthan, sondern bleibt ein Bestandtheil des fremden bezüglichen Staates;

3. der der Hoheit eines Staates unterworfenen Luftraum ist in seiner Ausdehnung nach oben beschränkt, gleichwie dies

¹⁾ cfr. „Berliner Local-Anzeiger“ vom 4. November 1899.

bei dem Küstenmeer in wagrechter Richtung der Fall ist, und zwar ist das Kriterium für dieselbe bei diesem wie bei jenem die Schussweite;

4. der darüber hinausgehende, d. h. jenseits jener Grenze liegende Luftraum ist zur Benutzung für alle gemeinsam und frei¹⁾;

5. ebenso ist dies der Fall mit dem über dem allen gemeinsamen hohen Meere befindlichen Luftraum;

6. von den Luftballons sind die im Besitze und Dienste des Staates stehenden hinsichtlich ihrer Sonderstellung und Jurisdictionsrechte den Kriegsschiffen gleich zu stellen, alle anderen Ballons den Handelsschiffen;

und nehmen wir diese Sätze als zugegeben an, so lassen sich an der Hand und mit Hilfe unserer Darlegungen in den beiden ersten Theilen dieser Abhandlung auch die verwickeltesten Fälle und Fragen hinsichtlich der Jurisdiction über die Luftballons und in unserem Falle also besonders hinsichtlich der Zuständigkeit des Notars für solche leicht lösen und etwaige Zuständigkeitsconflicte entwirren und aufheben. Wir werden im Folgenden einige solcher Fälle besonders anführen und kurz durchsprechen, und theils der Übersichtlichkeit wegen, theils um Wiederholungen zu vermeiden, zunächst die Fesselballons abhandeln und uns darauf den freifliegenden Ballons zuwenden.

Der gefesselte Ballon, welcher nicht mehr ganz der Erde, aber auch nicht ganz der Luft angehört, kann nun sowohl an dem festen Boden seines Staates, d. h. des Staates, welchem er zugehört, oder auch an dem beweglichen Theile des Gebietes dieses Staates, d. h. eines Schiffes befestigt sein, — der Fall, dass der Ballon eines Staates auf fremdem Staatsgebiete gefesselt ist, könnte wohl möglich, d. h. denkbar sein, kommt aber für uns nicht in Betracht, weil für ihn doch Sonderabmachungen zwischen den in Frage kommenden Staaten nothwendig wären, und er, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes in diesen Abmachungen bestimmt wäre, zweifellos

¹⁾ Dieser Theil des Luftraumes, der in jeder Hinsicht also dann dem auf dem hohen Meere lagernden gleich zu achten ist, bedarf im Nachstehenden daher keiner besonderen Behandlung und Erwähnung mehr; was von jenem gesagt wird, gilt naturgemäss auch für ihn.

nicht der Jurisdiction seines Heimatsstaates, sondern des fremden Staates unterliegen würde, an dessen Boden er gefesselt wäre —, und er kann sich entsprechend der Länge seiner Fesselung auch sehr wohl selbst in nicht zu dem Orte seiner Fesselung, ja sogar in nicht zu demselben Staate gehörigen Luftraum wiegen, oder an ein Schiff — auch hier nehmen wir also nur gleiche Nationalität an, d. h. gleich zwischen Schiff und angefesseltem Ballon — gefesselt, zu verschiedenen Gebieten gehörige Lufträume durchziehen. Demgemäss werden wir auch die zu besprechenden Fälle zu wählen haben. Schliesslich wird auch noch zu beachten sein, dass ein frei aufliegender Ballon im Verlaufe, d. h. am Ende, seiner Fahrt gefesselt werden kann.

Nehmen wir zunächst den einfachsten Fall, nämlich dass ein an dem Boden eines Notariatssprengels seines Staates befestigter Fesselballon sich in dem zu dem betreffenden Sprengel gehörigen Luftraum wiege, so wird zur Actaufnahme für diesen Ballon zweifellos und einzig und allein der Notar dieses Sprengels zulässig sein. Denn wenn der Luftraum, wie wir gesehen haben, in gewisser Hinsicht dem Gebiete des Staates hinzuzurechnen ist, und gewissermassen einen Theil des Landgebietes des Staates bildet, so werden auch die einzelnen Theile dieses Luftraumes, wie zu den einzelnen Grundstücken gehörig, so auch je zu den einzelnen politischen Bezirken des Staates zu rechnen sein, und demgemäss wird auch der je den einzelnen Notariatssprengel überlagernde Luftraum je zur Wirkungssphäre der in dem betreffenden Landsprengel amtierenden Notare gehören. Und da wir auch den Ballon als einen beweglichen Theil des Staatsgebietes betrachten, der in diesem besonderen Falle nach in eine mehr oder weniger feste Verbindung mit dem Boden dieses Staatsgebietes gebracht ist, so ist es nicht denkbar, wie ein anderer Notar, als derjenige des Sprengels, an dessen Boden der Ballon gefesselt ist und in dessen Luftraum er sich wiegt, für diesen Ballon zuständig sein sollte; und in jedem Staate, in welchem das Notariatsinstitut eingeführt ist, muss ja doch für jeden Theil des Staatsgebietes und für jeden innerhalb dieses Staatsgebietes sich aufhaltenden Unterthan ein Notar

zuständig sein, zumal wir gesehen haben, dass fast in allen diesen Staaten für gewisse Fälle das Gesetz die Intervention eines Notars fordert.

Sollte dieser an den Boden des einen Notariatssprengels gefesselte Ballon sich gleichwohl in dem Luftraume eines anderen, zu demselben Staate natürlich gehörigen Notariatssprengels wiegen, so müsste unserer Ansicht nach Folgendes zu erwägen sein: Der Ballon ist ein Theil seines Staatsgebietes, welches sich augenblicklich in dem Luftraume, d. h. also in dem Wirkungsgebiet des zweiten Notars befindet, und derselbe würde zweifellos zuständig für Actaufnahmen in diesem Ballon sein, wenn er von dem Boden seines Sprengels aus nach diesem Ballon gelangen kann, andernfalls, d. h. z. B. wenn der Ballon sich erst nach dem Boden des Notariatssprengels des ersten Notars senken müsste, um diesen zweiten Notar aufzunehmen und sich alsdann mit ihm wiederum in dem zu seinem Sprengel gehörigen Luftraum wiegen würde, halten wir diesen Notar nicht für zuständig. In diesem Falle würde auch einzig und allein der von dem Ballon aufgenommene Notar des Sprengels zuständig sein, an dessen Boden der Ballon gefesselt ist. Dieser wiederum würde nicht in Function treten können für den im Luftraum des etwa benachbarten Notariatssprengels sich wiegenden Fesselballons, wenn er nur durch den Luftraum dieses letztgenannten Sprengels zu dem innerhalb seines Sprengels befestigten Ballon gelangen könnte. Wir halten diese Competenzbestimmung mit unseren bisherigen Ausführungen so in Übereinstimmung und im Übrigen auch als so von selbst sich ergebend, dass wir weitere Erörterungen zur Begründung derselben nicht nöthig zu haben glauben.

Ganz anders wird zu entscheiden sein, wenn der Ballon zwar an den Notariatssprengel seines Heimatsstaates gefesselt ist, sich aber in einem Luftraum wiegt, welcher zu dem Gebiete eines fremden Staates gehört. Nur wird man hier wohl zwischen Staats- oder Militärballons und Privatballons — analog den Kriegs- und Handelsschiffen, wie wir oben darthaten — zu unterscheiden haben. Beide Arten Ballons stellen Theile des Gebietes ihres Heimatstaates dar, aber mit dem

Unterschiede, dass erstere diese Eigenschaft und die damit verbundene Prärogative, d. h. also auch die Jurisdiction ihres Staates stets beibehalten, während letztere, gleich den in den Küstengewässern eines fremden Staates befindlichen Handelsschiffen, dieselbe in dem Luftraum eines fremden Staates einbüßen werden. Für Militärballons in genannter Situation wird also kein Notar des betreffenden fremden Staates zuständig sein, sondern einzig und allein ein Notar des Heimatsstaates. Fragen wir nun, welcher Notar des Heimatsstaates für einen solchen Militär-Fesselballon denn nun in Frage kommen würde, so wird — da auch hier, ebenso wie bei den Kriegsschiffen die Feststellung, den Luftraum welches heimischen Notariatssprengels der Ballon vor Eintritt in den Luftraum des fremden Staates durchflogen habe, niemals sicher oder doch nur mit grössten Schwierigkeiten gelingen wird — es eben auch der Notar des Sprengels sein, an dessen Boden der Ballon gefesselt ist. Man könnte ja den Vergleich zwischen Militärballon und Kriegsschiff noch weiter ziehen, und sagen, gleich wie das Schiff seinen Heimatshafen hat, seinen Stations- oder Registrierungshafen, so hat auch der Militärballon seinen Stationsort, wir meinen aber, dass selbst für den Fall, dass der Stationsort eines solchen Ballons nicht in dem gleichen Notariatssprengel liegen sollte, an dessen Boden der Ballon gefesselt ist, doch diese Fesselung hier ein integrierendes Kriterium ist, welches, solange der Ballon sich in dem Luftraum dieses Sprengels wiegen würde, ausschliesslich auch nur den Notar dieses letzteren zuständig sein lassen würde, so dass derselbe dies also auch bleiben müsste, wenn der Ballon in den Luftraum eines fremden Staates überträte.

Handelt es sich bei dieser Annahme nun um einen Ballon rein privaten Besitzes, wie jede andere private Sache, so würde derselbe der Jurisdiction dieses fremden Staates zu unterstehen haben, und es könnte kein Notar des Heimatstaates auf ihm amtieren, selbst dann nicht, wenn der im Heimatlande für den Ballon zuständige Notar mit ihm aufgestiegen wäre.

Als letzten Fall der Fesselung am festen Boden mag der genannt werden, dass der Ballon sich in dem über dem hohen

Meere befindlichen Luftraum wiegt. Auf dem hohen Meere bewahren alle Schiffe nach unserer Darstellung die Zugehörigkeit zu ihrem Heimatsstaate und gelten als Theile seines Gebietes; auf dem hohen Meere gelten für sie die Gesetze und die Souveränität und die Jurisdiction ihres Staates. Und da der das hohe Meer überragende Luftraum denselben Rechtsnormen wie jenes unterliegt, und die Ballons ohne Unterschied in diesem Luftraum gleich den Schiffen ihre Zugehörigkeit zu ihrem Staatsgebiete bewahren, so wird für den an den Heimatsboden gefesselten im Luftraume über dem hohen Meere sich wiegenden Ballon nur ein Notar des Heimatstaates in Frage kommen können, und zwar gleich den oben gemachten Ausführungen der Notar des Sprengels, an dessen Boden der Ballon befestigt ist.

Wie wir aber schon sagten, kann der Ballon auch an einen beweglichen Theil seines Heimatstaatsgebietes gefesselt sein, nämlich an ein Schiff. Dass diese Möglichkeit auch in der Gegenwart nicht nur denkbar ist, sondern auch thatsächlich schon in die Erscheinung getreten ist und fortwährend tritt, zeigt der von dem bayrischen Hauptmann v. Parseval und dem Premierlieutenant v. Sigsfeld erfundene Drachenballon für die Marine, welcher ein Fesselballon ist und als solcher an Kriegsschiffe oder Torpedos gefesselt zur Beobachtung benützt wird; es wird daher auch die Fesselung eines im privaten Besitz befindlichen Ballons an das Handelsschiff zu den gegebenen Möglichkeiten zu rechnen sein; von den weiteren Combinationen, dass ein Militärballon an ein Handelsschiff oder umgekehrt ein privater Ballon an ein Kriegsschiff gefesselt wird, können wir absehen, da diese Fesselung entweder nur eine ganz ausnahmsweise, durch besondere Verhältnisse gegeben sein würde, deren Besprechung hier zu weit führen müsste, oder aber dadurch entstehen könnte, dass Schiff oder Ballon von dem Staate gechartert würden, wodurch sie aber wiederum die Eigenschaft eines Kriegsschiffes oder Staatsballons erhalten würden. Wenn wir also jetzt ein österreichisches Schiff, an welches ein zum österreichischen Staate gehöriger Ballon befestigt ist, auf seiner Fahrt begleiten wollen, um einige dabei erwägenswerte Constel-

lationen von Schiff und Ballon auf die für sie in Betracht kommende Zuständigkeit des Notars hin zu prüfen, so ist dabei stets nur an ein österreichisches Kriegsschiff mit Militärballon, oder an ein österreichisches Handelsschiff mit einem Privatballon als Fesselballon gedacht.

Solange sich ein solches österreichisches Schiff nun, sei es ein Kriegs- oder Handelsschiff, in den Küstengewässern seines Staates befindet und der zugehörige Ballon über ihm, also in dem zugehörigen Luftraum schwebt, so wird ohne weiteres zuzugeben sein, dass für den Ballon, sowie für das Schiff, der Notar desjenigen Sprengels in Betracht kommt, zu welchem der Theil des Küstenmeeres oder der Gewässer gehört, in welchem sich das Schiff gerade befindet.

Geräth nun der Ballon, während sein Schiff sich noch in zu österreichischem Gebiete gehörigem Gewässer befindet, in den das hohe Meer überragenden Luftraum, so wird sich an der Zuständigkeit des Notars nichts ändern. Beide Schiffe — Kriegs- wie Handelsschiff — repräsentieren im Küstengewässer ihres Staates Theile dieses und gehören zum Sprengel des Notars, in dessen Küstengewässer sie sich aufhalten. Der Ballon, der sich in dem Luftraum über dem hohen Meere wiegt, behält gleicherweise seine Zugehörigkeit zum österreichischen Staat, ganz gleich, ob er in dessen Diensten steht oder einem Privatmanne gehört. Es ist für ihn also auch nur, wie oben, ein österreichischer Notar zuständig, u. zw. wird es, analog dem oben besprochenen Falle, dass ein an den Sprengel eines Notars befestigter Ballon sich über dem hohen Meere wiegt und für ihn der Notar dieses Sprengels competent ist, derjenige Notar sein, welcher für das bezügliche Schiff als zuständig anzusehen ist, nämlich der Notar, in dessen Bezirk das Küstengewässer gehört, in dem das Schiff sich befindet.

Lassen wir dem Schiffe seinen Standplatz im österreichischen Küstengewässer, den Ballon aber in dem Luftraum eines fremden Staates schweben, so wird der Militärballon auch in dieser Lage der Jurisdiction seines Heimatstaates unterstellt bleiben, und für ihn also auch nur ein Notar dieses letzteren in Frage kommen. Was liegt da näher — wenn wir eben auf das zurückgreifen, auf den Stationsort des Ballons

aus den oben genannten Gründen verzichten, umsomehr, als dadurch die sich eventuell ergebenden Conflict der Zuständigkeit verschiedener Notare auf doch in gewisser fester Verbindung stehenden Gebietstheilen desselben Staates zu einem Theile vermieden werden — als dass wir uns die Competenz des für das Kriegsschiff zuständigen Notars auch auf den zugehörigen Fesselballon ausdehnen? In Frage für diesen Ballon könnte ja doch nur noch der Notar des Stationsortes kommen, würde es aber nicht zu den compliciertesten Verwickelungen und schwersten Conflicten kommen, wenn wir die Zuständigkeit dieses für den Ballon annehmen wollten, der durch seine Fesselung an das Kriegsschiff doch in gewisser Weise auch dessen Anordnungen und Directiven als mit ihm verbundenes, von ihm abhängiges Gebiet unterliegt? Wir entscheiden daher schon aus praktischen Gründen diese Frage, wie geschehen.

Wie aber, wenn ein Handelsschiff sich in gleicher Lage befindet? Das Handelsschiff im Küstengewässer seines Staates unterliegt der Jurisdiction dieses, der über dem Gebiete eines fremden Staates schwebende Fesselballon aber derjenigen des letzteren, ganz gleich, ob er an einen festen oder beweglichen Theil seines Heimatstaates gefesselt ist, da er in dem Luft-raum, also in dem Gebiete dieses fremden Staates als Theil seines Heimatstaates nicht mehr betrachtet werden kann. Es wird sich also für diesen Fall die Einheit in der Zuständigkeit des Notars nicht aufrecht erhalten lassen, da die durch das Fesselseil zwischen Ballon und Schiff vermittelte Verbindung nicht hinreicht, um den Ballon dem Schiffe gleichzustellen, und es wird für ihn nur die zuständige Behörde des fremden Staates in Frage kommen.

Begleiten wir beide Schiffe, ein solches Kriegs- und Handelsschiff mit einem Militär- bezw. Privat-Fesselballon, weiter auf das hohe Meer, wo beide Schiffe also ihre Zugehörigkeit zu ihrem Heimatstaate ebenso bewahren, als die beiden Ballons, und der Jurisdiction desselben unterthan bleiben, so wird die Competenz zur Vornahme notarieller Handlungen auf diesen Ballons leicht d. h. in ganz gleicher Weise, wie oben bei Feststellung der Zuständigkeit für die auf hoher See befindlichen Schiffe, demjenigen Notar zuzu-

schreiben sein, welcher für den Heimathafen des betreffenden Schiffes fungiert.

Verlässt jedoch der Ballon seinen Aufenthalt und wechselt denselben, während wir das Schiff selbst auf dem hohen Meere bleibend denken, derart, dass er selbst in den Luftraum über österreichischen Küstengewässern zu schweben kommt, welche zu dem Auslandshafen und dem zugehörigen Notariats-Sprengel nicht gehören, so haben wir nach unseren Ausführungen den gleichen Fall, wie oben schon genannt und entschieden, nämlich dass der Ballon an den Boden eines Notariatssprengels, hier also an das zu dem Heimaths- bzw. Ausgangshafen gehörige Schiff, gefesselt sich in dem Luftraum über dem Sprengel eines anderen Notares wiegt. Und es wird daher die Zuständigkeit, wie oben, zu regeln und festzusetzen sein.

Gehören aber die Küstengewässer, in deren Luftraum — bei sonst unveränderter Stellung der zugehörigen Schiffe, d. h. also während diese sich auf dem hohen Meere befinden — der Fesselballon eingetreten ist, zu der Gebietshoheit eines fremden Staates, so wird beim Kriegsschiff mit seinem Militär-Fesselballon, welcher ja überall seine Exterritorialität bewahrt, sich an der Zuständigkeit des Notars des Heimathstaates nichts ändern; die Thätigkeit des Notars oder der mit notariellen Functionen betrauten Behörde des fremden Staates kommt nicht in Betracht, da es sich bei dem Militärballon eben nicht um seiner d. h. des fremden Staates Jurisdiction zeitweilig unterworfenen Gebiet eines anderen Staates handelt; und auf einen anderen als den Notar des für das bezügliche Schiff zuständigen, mit dem der Ballon ausgelaufen ist und seine Fahrt macht, d. h. also den Notar des Heimathhafens ist unter keiner Voraussetzung nach dem oben Gesagten zurückzugreifen, da wir ja die Ansicht, der Notar des letzt passierten Küstengewässersprengels könne auch als zuständig betrachtet werden, zu Gunsten der Competenz des Notars des Ausgangshafens aus practischen Gründen fallen liessen.

Anders wird die Sache für das Handelsschiff und seinen Ballon liegen. Behält auch ersteres auf dem hohen Meere seine Eigenschaft als Gebietstheil seines Heimathsstaates, so

kann der über den Küstengewässern eines fremden Staates schwebende Fesselballon auf diese Prärogative keinen Anspruch erheben, er untersteht ausschliesslich der Jurisdiction des fremden Staates und für ihn kann also auf jeden Fall auch nur die bezügliche notarielle Behörde des fremden Staates in dieser Zeit als zuständig betrachtet werden.

Tritt das Schiff selbst — also sowohl das Kriegs- als das Handelsschiff — in die Küstengewässer eines fremden Staates ein und wiegen sich die zugehörigen Ballons über ihnen in dem zu diesen Küstengewässern gehörigen Luftraum, so kommt für das Kriegsschiff mit seinem Ballon, welche beide ihre Exterritorialität hier bewahren, eben nur der Notar des Heimathstaates und zwar den bisherigen Ausführungen entsprechend derjenige des Heimathhafens in Frage; das Handelsschiff verliert seine Eigenschaft als Fortsetzung des Gebietes des Staates, dem es zugehört ebenso wie der an dasselbe gefesselte Privatballon, und es wird daher, wie für jenes, so auch für diesen nur der Notar bzw. die mit notariellen Functionen betraute Behörde des fremden Staates in Thätigkeit treten können.

Wiegt sich der Ballon, während das Schiff im Küstengewässer des fremden Staates befindlich ist, in dem über dem hohen Meere befindlichen Luftraum, so ändert sich hinsichtlich Beantwortung der Frage, welcher Notar für den Ballon zuständig sei, für das Kriegsschiff und seinen Ballon nichts Wesentliches, beide besitzen in diesem Falle auch ihre Exterritorialität und es kann der Notar ihres Heimathhafens auf dem Ballon rechtsgiltige notarielle Amtshandlungen allein vornehmen.¹⁾

Das Handelsschiff wiederum untersteht zwar in dem Küstengewässer eines fremden Staates des letzteren Juris-

¹⁾ Auf die von verschiedenen Staaten den Schiffsführern, Befehlshabern etc. verliehene Befugniss zu theilweiser Ausübung notarieller Functionen wird hier, bei diesen doch immerhin juristischen Ficti o n e n , ebensowenig wie oben Rücksicht genommen. Es handelt sich ja hier nur um Feststellung des Notars, welcher rechtsgiltig fungieren kann, und dass der zuständige Notar durch Verleihung notarieller Amtsbefugnisse an andere an seiner Zuständigkeit nichts einbüsst, bzw. einbüssen darf, leuchtet ein.

diction, nicht aber der dem hohen Meere befindliche an jenes Handelsschiff gefesselte Ballon. Andernfalls würde ja ein Staat auf einem allen freistehenden Gebiete, wie es das hohe Meer und der über demselben sich erhebende Luftraum ist, auf in diesem sich aufhaltende Theile eines anderen Staates seine Hoheitsrechte ausüben, für welche jegliche Begründung fehlte und welcher sich kein Staat beugen könnte, ohne auf die Hoheitsrechte über sein Gebiet, von welchem ja diese auf dem neutralen Meere und seinem Luftraum befindlichen Theile, d. h. in unserem Falle, der an das Handelsschiff gekettete Ballon, doch eben immerhin die Eigenschaft besitzende Theile sind und bleiben, zu verzichten. Aus diesen, ja schon oben näher ausgeführten Gründen, wird für den über dem hohen Meere schwebenden Ballon, selbst wenn der Ort seiner Fesselung, also das Handelsschiff, sich fremder Jurisdiction unterwerfen muss, doch nur diejenige seines Heimathstaates in Frage kommen; es wird für ihn nur ein Notar des letzteren zuständig sein, und zwar auch in diesem Falle der bisher als zuständig von uns anerkannte, nämlich der Notar des Ausgangs- bezw. Heimathhafens.

Als letzten Fall dieser Art Fesselung wollen wir das aus Stellung des Ballons und Schiffes sich ergebende Zuständigkeitsverhältniss feststellen, wenn das Schiff zwar in dem Küstengewässer eines fremden Staates verweilt, der Ballon aber über heimischen Land- oder Küstengewässer-Gebiet, also über österreichischem Staatsgebiete selbst sich wiegt. Die Beantwortung und Lösung dieser Frage ergiebt sich aus den bisherigen Ausführungen ganz von selbst handelt es sich um ein Kriegsschiff mit Militärballon, so haben beide ja ihre Zugehörigkeit zum österreichischen Staate niemals, also auch in diesem Falle nicht verloren, das Schiff stellt österreichisches Staatsgebiet dar, der Ballon wiegt sich über österreichischem Staatsgebiet; es löst sich dieser Fall also genau in den oben genannten auf, dass der Ballon an dem Sprengel eines Notars — also dem des Notars des Heimathhafens — befestigt ist und sich über dem Sprengel eines anderen österreichischen Notars wiegt, und wird in gleicher Weise, wie jener, zu entscheiden sein.

Das Handelsschiff in fremdem Küstengewässer unterliegt der Zuständigkeit des fremden Staates in dieser Hinsicht, wie wir wissen; der über dem Heimathboden schwebende Ballon aber, der sich also schon im Bereich der Gebietshoheit und Jurisdiction des österreichischen Staates befindet, zweifellos einzig und allein der letzteren, und es kann für ihn nur der Notar desjenigen österreichischen Notariatssprengels in Frage kommen, in dessen Luftraum er sich wiegt. Oder möchte jemand behaupten, dass der Notar des fremden Staates, welcher für das Handelsschiff zuständig ist, nur weil der Ballon durch ein Fesselseil mit demselben verbunden ist, auf österreichischem Staatsgebiete amtieren dürfe?

In allen diesen bisher genannten Möglichkeiten der Fesselung eines Ballons an ein Schiff des Heimathstaates war angenommen, dass das Schiff mit diesem gefesselten Ballon zugleich ausgelaufen war.

Construieren wir nun aber den Fall, dass ein Ballon auf österreichischem Gebiete frei aufsteigt, im Verlaufe seiner Fahrt über die Küstengewässer dieses seines Heimathlandes geräth, und von einem in diesen Küstengewässern befindlichen österreichischen Schiffe — vielleicht um seine Fahrt auf die offene See zu verhindern — vermittelt eines ausgeworfenen Schleppseiles an den Schiffskörper gefesselt wird. Da sich dieser ganze Vorgang auf österreichischem Gebiete abspielt, kommt der Unterschied zwischen Militär- und Privatballon ebensowenig in Betracht als der zwischen Kriegs- und Handelsschiff. Und da sich der Ballon nach seiner Fesselung an das Schiff eben auch in dem Gebiet des Küstenwassers befindet, so wird er gleich dem Schiffe zu dem Notariatssprengel zu rechnen sein, zu welchem der Theil des Küstenmeeres gehört, in welchem Schiff und Ballon sich befinden, — wobei auch noch die oben genannten Varianten möglich wären, dass Schiff und Ballon sich in zu verschiedenen Notariatssprengeln befindlichen Gebiet bzw. Luftraum befinden —, und es wird der Notar dieses Sprengels offenbar als für den Ballon zuständig zu betrachten sein.

Sollte die Fesselung eines solchen österreichischen, auf österreichischem Staatsgebiet frei aufgestiegenen Ballons an

ein österreichisches Schiff erst erfolgen, während letzteres selbst sich ausserhalb der zum österreichischen Staatsgebiet gehörigen Gewässer befindet, so liegt der Fall, wenn auch leicht zu entwirren, doch etwas verwickelter. Das österreichische Schiff kann sich hierbei auf dem hohen Meere befinden oder in dem Küstenmeere eines fremden Staates. Betrachten wir zunächst die erstere Annahme, und setzen wir voraus, es handeln sich um ein Kriegsschiff und einen Militärballon einerseits und ein Handelsschiff mit Privatballon andererseits. Beide, Schiffe und Ballons, stellen österreichisches Gebiet dar und unterliegen auch auf dem hohen Meere den Gesetzen ihres Heimathstaates, und es bleibt für sie der Notar ihres Heimathhafens bzw. Heimathortes zuständig, d. h. sowie für das Kriegs- und Handelsschiff der Notar seines Hafens in Frage kommt, so für den Ballon derjenige seines Nations- bzw. Aufstieortes, sodass es hier wohl möglich wäre, dass, wenn der Hafen und Aufstieort eben nicht in demselben Notariatssprengel liegen, für den Ballon ein anderer Notar des Heimathstaates zuständig ist als für das Schiff. Es dürfte bei der Lösung der Frage in diesem Sinne mit Ausschlag gebend sein, dass die Verbindung von Schiff und Ballon eben nur eine vorübergehende, in den meisten Fällen auch gar nicht beim Auslaufen beabsichtigte war, und dass sich kein Grund anführen lässt, warum der eine der beiden vorübergehend an einander gefesselten Theile für diese Zeit zu Gunsten des anderen auf seine Zugehörigkeit zu dem politischen Bezirk seines Landes verzichten sollte.

In gleicher Weise werden wir die Frage beantworten, wenn ein auf österreichischem Gebiete frei aufgestiegener Militärballon an ein in dem Küstengewässer eines fremden Staates befindliches österreichisches Kriegsschiff gefesselt wird; sie bleiben auch in dieser Lage, genau wie oben, jeder für sich ein Theil ihres Heimathhafens bzw. Stations- oder Ausgangsortes und somit der Zuständigkeit ihrer diesbezüglichen Heimathsnotare unterworfen.

Haben wir es aber in dieser Situation mit einem Handelsschiffe und Privatballon zu thun, so verlieren ja beide mit dem Augenblicke ihres Eintrittes in fremdes Staatsgebiet, ganz

gleich, ob dies nun Küstenmeer oder Luftraum ist, den Anspruch auf Exterritorialität und unterliegen der Jurisdiction des fremden Staates und somit auch der Competenz der dort zuständigen notariellen Behörde.

Nach allen unseren Ausführungen würden sich in ähnlicher Weise auch weitere Combinationen solcher Fesselungen lösen lassen, z. B. der Fall, dass ein österreichischer Ballon in spanischem Gewässer aus besonderen Gründen an ein französisches Schiff gefesselt wird. Wir glauben aber mit Rücksicht auf das schon Gesagte uns an den vorstehend genannten Fällen genügen lassen zu dürfen.

Was nun die völlig freischwebenden Ballons betrifft, so gelten für sie ganz besonders die gleichen Normen der Territorialität und Exterritorialität; wie sie oben für die Kriegs- und Handelsschiffe entwickelt worden sind, und welche wir kurz, wie folgt, recapitulieren:

Solange der freie Ballon also im Luftraum über österreichischem Gebiete treibt, wird der Notar des Sprengels zuständig sein, in dessen Luftraum der Ballon sich gerade aufhält, ohne dass die Thätigkeit des Notars im Aufstiegsprengel — in dem zu diesem gehörigen Luftraum begonnen — auf der Fahrt durch die Luftgebiete benachbarter österreichischer Notariatssprengel, welche sich nicht einmal genau von einander abgrenzen liessen, als unzuständig eingestellt werden müsste (vgl. auch oben das über die in Fahrt begriffenen Eisenbahnzüge Gesagte).

Gelangt der freie Ballon in das das hohe Meer überlagernde Luftgebiet, in dem er ja seine Staatszugehörigkeit behält, so wird für ihn der Notar des Sprengels zuständig sein, von welchem aus der Ballon aufgestiegen bezw. wo er seinen Stationsort hat, wie wir dies schon bei dem Fesselballon mehrfach besprachen.

Diese Zuständigkeit gilt dann weiter auch für den freien Militärballon, welcher in das Luftgebiet eines fremden Staates, also einschliesslich der zu letzterem gehörigen Küstengewässer, gelangt, nicht aber für einen in diesem Luftraum treibenden Privatballon, welcher gleich dem Handelsschiff unter die Jurisdiction dieses fremden Staates tritt, sodass für ihn also auch

nur der berufene Notar des letzteren zur Vornahme notarieller Handlungen zuständig ist.

Wenn auch die Zuständigkeit des Notars im Luftraum trotz der hohen Stufe der Entwicklung, auf welcher schon heute die Luftschiffahrt und in practischer Hinsicht besonders die militärische steht, thatsächlich noch selten in Frage kommen wird, so konnte dies uns doch nicht abhalten, auch nach dieser Seite hin unsere Betrachtung über die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises auszudehnen, und würden wir es schon für einen Gewinn derselben halten, wenn wir hiermit den Anstoss zu weiterer Behandlung dieser nicht unwichtigen Rechtsfrage gegeben hätten.¹⁾

¹⁾ Mit Rücksicht auf die grossen in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Luftschiffahrt gemachten Fortschritte, und in der Erwägung, dass, wie Manduca sagt, jedem Fortschritte in der Welt- und Gesellschaftsordnung auch ein weiterer Schritt vorwärts in der Rechtswissenschaft entsprechen muss, welche nicht mehr an bestimmte Grenzen gebunden ist, sondern freigelassen in unbestimmte Gesichtskreise, unbestimmt, wie ohne Grenzen das Fortschreiten der Menschheit ist, wünschen wir, dass das wichtige Argument der Luftschiffahrt, des brennenden Sehns des Jahrhunderts, Leute finde, welche dieselbe in ihren vielen, verwickelten und überaus verschiedenen Beziehungen zum Recht gebührend beleuchten, wie dies beim elektrischen Telegraphen geschah, und wie es vielleicht eines Tages bei der Gedankentelegraphie geschehen wird, falls diese grossartige, geniale Entdeckung bestätigt werden sollte, wohl würdig einer Zeit, da ängstlich alle Mittel gesucht werden, welche die Entfernungen kürzen, ja sogar ohne weiteres aufheben können, da durch Marconi's Kunst der Telegraph ohne Drähte functionirt, und da das Telephon auch selbst ohne Drähte den eigenen Umkreis und Umfang in jeder Weise und nach allen Richtungen erweitert. — Die Gedanken-telegraphie! . . . „Keine Postämter noch Postverwaltungen mehr (heisst es in der „Scena illustrata“ 1900 Nr. 14), kein gewaltiges Beamtenheer mehr: heutzutage darf die Menschheit nicht solch strotzende Fülle jungfräulicher Kräfte verschwenden, um unter einander Mittheilungen auszutauschen, um die eigenen Ideen zu verbreiten und diejenigen anderer zu empfangen. — Unausbleiblich ist ein System, welches alle Menschen in den Stand setzt, sich der Person, welche es betrifft, zu Gehör zu bringen, und zwar zu Gehör zu bringen nicht sprung- und bruchstückweise, sondern mit allen Einzelheiten und Besonderheiten, wie man sie nur in einem mit aller möglichen Sorgfalt abgefassten Briefe ausdrücken kann. — Man verlangt einen Apparat, welcher mit lebendigster elektrischer Kraft geladen den Gedanken quer durch Berge und Meere trägt unter

Ueberwindung aller Schranken und aller Hindernisse der Natur, und da in einem bestimmten Zimmer, vor einer bestimmten Person, und nicht vor anderen, wie eine gedruckte Karte zur Ablage kommen lässt.

Der Gedanke, an seinen höchsten Ausdruck von Nervenspannung gebunden, wird eine elektrische Energie mit allen Erfordernissen eines Stromes und setzt unmittelbar zwei Wesen zweier entgegengesetzter Pole in Verbindung, gleich wie wenn das eine von ihnen als Uebermittlungsapparat, das andere als Aufnahme- oder Empfangsapparat diene. Eine Art inneren elektrischen Läutewerkes, ein spasmodisches Schwingen, eine quälende Unruhe wird die zweite Person, welche sich ruhig in ihrem Arbeitszimmer befindet oder eiligst auf der Eisenbahn oder dem Dampfer von einem Ende der Welt nach dem anderen reist, benachrichtigen, dass sie eine Botschaft von jener Person empfangen soll, und in weniger als ein Paar Minuten wird sie alles deutlich, Wort für Wort, lesen. Will sie antworten, kann sie dies auch mit derselben Leichtigkeit thun, ohne sich zu unterbrechen und ohne sich ausschliesslich damit zu beschäftigen. Und dies alles, ohne dass Jemand seine Geschäfte unterbricht, ohne dass er seine Aufmerksamkeit von seiner Umgebung abzieht, ohne dass er einem grösseren Gedankengange sich hingibt, als der es thut, der vermittelt des Telephons aus einem Winkel einer Stadt nach dem anderen spricht und hört.

Es sind die Erscheinungen cerebraler Sympathie, welche, geschärft und in die vorbestimmten Richtungen geleitet, durchweg das Aussehen des Erdballs zu verändern im Begriffe stehen. — Das menschliche Gehirn ist müde, abgehetzt und erschöpft durch zu vieles Schreiben und fühlt das ungestüm von selbst drängende Bedürfniss, durch die Luft die eigenen Eindrücke und sinnlichen Empfindungen, die eigenen Aengste und gegenseitigen Freuden und Freundlichkeiten, ohne sie irgend jemand anzuvertrauen, zu übermitteln. Das menschliche Gehirn ist die mächtigste, die stärkste und lebendigste der in der Natur bestehenden Kräfte, selbst die Elektrizität bei weitem übertreffend und noch mehr als diese mit Entladungen und Funken ausgestattet. Und es wird die Gedankentelegraphie nur das Vorspiel zu einer neuen Wissenschaft bilden, welche die Elektrizität ersetzen wird, hunderte Male nützlicher und wunderbarer als diese letztere.“

Anhang.

Wir lassen nunmehr die deutsche Uebersetzung der in vorstehender Abhandlung angeführten fremdsprachlichen Citate folgen, da wir die angezogenen Stellen verschiedener Werke im Original wiedergeben zu müssen glaubten, und doch auch eine Verdeutschung derselben nicht für unwichtig halten; wir thun dies der Reihe nach an dieser Stelle, da wir durch Uebersetzungsnoten den laufenden Text nicht gar zu sehr beschweren wollten.

a) „Die genannten Notare haben an bestimmten Orten, Flecken oder Castellen Wohnsitz zu nehmen.“

b) „Zu allen Zeiten hat die Begrenzung der Anzahl“ (nämlich der Notare, Bemerkung des Verfassers) „bestehen müssen, und ein Gesetz, welches die vollständige Freiheit des Notarenberufes aussprechen würde, würde die Verringerung oder gar Vernichtung des gerechtfertigten Vertrauens, welches man zu dieser Beamtenategorie hegt, zur unvermeidlichen Folge haben, denn es würde eine nach Arbeit und Verdienst hungrige Menge in den Beruf locken, welche doch bald in demselben nicht mehr die zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse nothwendigen Mittel finden und daher gezwungen sein würde, nebenbei andere Beschäftigungen zu betreiben, woraus ein Vorfall des Talentes, des Ansehens und bisweilen wohl auch der Ehre entstehen würde. — Sodass sich thatsächlich die Begrenzung der Zahl der Notare weniger als ein Privileg

für die amtierenden Notare, denn als eine Garantie für die gesammte Gesellschaft darstellt.“

c) „Ein Beruf kann nur dann richtig und gut erfüllt werden, wenn der, der sich demselben hingiebt, in seiner rechtschaffenen, einsichtsvollen und angestregten Thätigkeit die für sich und seine Familie nöthigen Existenzmittel findet. — Es ist mehr werth, einige Schritte mehr zu machen, um einen beschäftigten, erfahrenen Notar aufzusuchen, oder einige Augenblicke auf ihn warten zu müssen, als mehrere zur Verfügung zu haben, deren Beschäftigungslosigkeit Unwissenheit, Elend und Laster im nothwendigen Gefolge hat.“

d) „Könnte der Notar seine Residenz nach Belieben verlegen, würde man die grosse Mehrzahl der Notare das Land verlassen und in den Städten sich festsetzen sehen, für welche letztere als Amtssitz andere Notare eine beträchtlichere Sicherheitsleistung baar gestellt hätten.“

e) „Darf der Notar sein Amt nicht ausserhalb des Sprengels desjenigen Notarencollegiums ausüben, dem er zugeschrieben (bei welchem er eingeschrieben) ist.“

f) „Ausserhalb des Departements, in welchem der Notar seinen Amtssitz hat, ist es ihm verboten, irgend welchen Act aufzunehmen.“

g) „Es ist jedem Notar verboten ausserhalb seines Jurisdictionsbezirkes Urkunden aufzunehmen.“

h) „Die Notare können ihre Amtsfunctionen in der ganzen Jurisdiction des Kreises, dem sie angehören, ausüben.“

i) „Ausserhalb des Provinzial- oder Thalbezirkes, in welchem der Notar seine Residenz hat, ist es ihm verboten, irgend welchen Act aufzunehmen.“

k) „Die Notare Roms sind berechtigt im ganzen Staate amtlich thätig zu sein; diejenigen der Hauptplätze, an denen die „Eminentissimi Legati“ oder die „Monsignori Delegati“ residieren, üben ihre Amtsverrichtungen im ganzen Bereiche jeder Legation oder Delegation; die in den Districtsstädten wohnenden Notare im ganzen District; alle anderen in dem bezüglichen Sprengel einer jeden Verwaltung. Es ist dem Notar verboten, irgendwelchen Notariatsact ausserhalb des ihm angewiesenen Sprengels aufzunehmen.“

l) „Es ist den Notaren untersagt Acte aufzunehmen, wo sie nach den im vorhergehenden Artikel bezeichneten Bestimmungen ihr Amt nicht ausüben dürfen.“

m) „Es bleibt jedem Notar verboten, ausserhalb des eigenen Archivsprengels Acte zu errichten und aufzunehmen.“

n) „Diejenigen Notare, welche ausserhalb des ihnen zugewiesenen Bezirkes amtieren, verfallen unwiderruflich der Strafe der Absetzung.“

o) „Wer möchte behaupten, dass ein Volk das Meer naturgemäss inne habe? Mit welchem Rechte könnte ein Volk behaupten, dass es des Oceans, den das Alterthum als unermesslich, unendlich und mit dem Himmel grenzend bezeichnet, Herr sei?“

p) „Man verzehnfache, man verhundertfache alle vereinigten Flotten der Welt, wird man mit ihnen dann das Meer dem Belieben eines einzigen Volkes unterstellen können? Werden die Sophisten durch ihre Schlüsse etwa bewirken, dass Xerxes Herr des Meeres wird dadurch, dass er dasselbe mit Ketten belastet oder dasselbe auf einem kleinen Theile des Hellespontes mit Ruthen schlagen lässt?“

q) „Mit gleicher Mühe, wie nur ein Schiff, treiben die Winde, was immer an Schiffen allerwärts vorhanden sein mag. — Nicht machen die Schiffe dadurch, dass sie Furchen nach sich ziehen, den folgenden den Weg uneben und beschwerlicher. — Nicht schlechter wird für Dich in der Folge der Fahrt nach dem Festlande, wenn auch andere denselben Weg ergreifen mögen. Vor allen übrigen durch eine Gegend oder Ort gereist zu sein, verleiht wohl weder das Dominium darüber noch verschliesst es den übrigen denselben Reiseweg. Unklug aber wäre die Behauptung, einer allein dürfe unter Ausschluss aller übrigen von der Schifffahrt sich des aus derselben fliessenden Gewinnes bemächtigen und ein jeder müsse darauf bedacht sein. — Als ob etwa alle übrigen durch ein mehr als unbilliges Monopol zu drücken seien, nur damit eines einzigen unersättlicher Hunger Nahrung erhalte; oder als ob alle übrigen sich freiwillig unter das Joch zu beugen hätten, nur weil eines einzigen Ehrgeiz in trügerischem Schlusse

die Herrschaft über den ganzen Erdkreis anspricht. Darin bestand ja gerade der Gottheit freigebige Güte gegen die Sterblichen, dass sie, was der letzteren Nothdurft dient, reichlich gewährte. Und dahin hat die Vernunft den Menschen die Grenzen des Besitzes vorgeschrieben, dass sie sich begnügen, was für sie und der ihrigen Gebrauch billiger Weise genügt, zu erwerben.“

r) „Ist doch das Meer sowohl als die Gestade gleich der Luft allen gemeinsam.“

s) „Thatsächlich ist allein dieser Raum der Macht des Uferstaates unterstellt; da allein kann er seinen Gesetzen Achtung verschaffen und sie zur Durchführung bringen, die Uebertreter strafen und entfernen, wen er nicht zulassen will. — In diesem Raume kann die Anwesenheit eines fremden Schiffes seinen Frieden bedrohen; darüber hinaus bleibt sie ihm gleichgültig und kann ihn nicht beunruhigen, da dieselbe über die Tragweite der Kanonen hinaus ihm keinen Schaden zufügen kann.“

t) „Das Fehlen dieser Zwangsmittel, die zeitweilige oder selbst beständige Nichtarmierung eines Theiles der Meeresufer — und es giebt doch in allen Ländern gewisse Küstenpunkte, welche niemals armiert gewesen sind — beeinträchtigt weder in irgend welcher Hinsicht das Recht selbst, noch ändern sich dadurch die von uns aufgestellten Grenzen desselben. — Die Nation, welche die Hoheit über das von den Wogen bespülte Land besitzt, besitzt dieselbe schon auf Grund dieser Thatsache allein auch über das Küstenmeer, und übt seine Rechte über letzteres wie über ersteres ganz wie es ihren Interessen entspricht, ohne dass die von ihr gewählte Art der Ausübung das thatsächliche Bestehen des Rechtes selbst beeinträchtigen könnte.“

u) „Von der Gesellschaft für internationales Recht zu Paris am 31. März 1894 angenommene Beschlüsse betreffend Definition und Behandlung des Küstenmeeres.

Art. I. Der Staat besitzt ein Souveränitätsrecht auf einen Streifen des seine Küste bespülenden Meeres, mit Ausnahme des im Artikel V vorbehaltenen Rechtes ungehinderter Durchfahrt.

Art. II. Der Küstenmeeresstreifen hat von der Ebbelinie an der ganzen Ausdehnung der Küsten entlang eine Breite von sechs Seemeilen (60 auf den Breitegrad).

Art. III. Hinsichtlich der Baien folgt das Küstenmeer den Krümmungen der Küste, wird aber von einer graden Linie aus gemessen, welche in dem der Oeffnung nach dem Meere am nächsten liegenden Theile der Bai da quer durch dieselbe gezogen gilt, wo der Abstand zwischen den beiden Küsten der Bai zwölf Seemeilen breit ist, sofern nicht eine grössere Breite durch ständigen, hundertjährigen Brauch eingeführt und anerkannt ist.

Art. IV. Im Kriegsfall hat der neutrale Uferstaat das Recht, seine neutrale Zone über sechs Seemeilen hinaus bis zur Kanonenschussweite von den Küsten aus durch die Neutralitätserklärung oder durch besondere Notification festzusetzen.

Art. V. Alle Schiffe ohne Unterschied haben das Recht ungehinderter Durchfahrt durch das Küstenmeer, vorbehaltlich des Rechtes der Kriegführenden, die Durchfahrt für das bezügliche Meer für jedes Schiff zu regeln und zum Zwecke der Vertheidigung zu sperren, und vorbehaltlich des Rechtes Neutraler die Durchfahrt für die Kriegsschiffe aller Nationen zu regeln.

Art. VI. Verbrechen und Vergehen, an Bord von auf der Durchfahrt durch das Küstenmeer begriffenen fremden Schiffen begangen von an Bord dieser Schiffe befindlichen Personen an Personen oder Sachen, welche sich an Bord eben dieser Schiffe befinden, unterliegen gleich ihnen nicht der Jurisdiction des Uferstaates, wofern dieselben nicht eine Verletzung der Rechte oder Interessen des Uferstaates oder seiner Angehörigen in sich schliessen, vorausgesetzt dass letztere nicht etwa zu der Schiffsmannschaft oder den Passagieren gehören.

Art. VII. Die Schiffe aller Nationen sind durch die blosse Thatsache, dass sie sich in den Küstengewässern befinden, sofern sie nicht etwa blos auf der Durchfahrt in denselben begriffen sind, der Jurisdiction des Uferstaates unterworfen.

Art. VIII. Der Uferstaat hat das Recht, die in dem Küstenmeer begonnene Verfolgung eines Schiffes, welches innerhalb

der Grenzen seiner Gewässer eine Uebertretung begangen haben sollte, auf dem hohen Meere fortzusetzen, das Schiff anzuhalten und abzurtheilen. Im Falle der Ergreifung auf dem hohen Meere ist jedoch die Thatsache unverzüglich dem Staate, dessen Flagge das Schiff führt, mitzuthellen. Die Verfolgung wird ausgesetzt, sobald das Schiff in das Küstenmeer seines Landes oder einer dritten Macht eintritt. Das Recht zur Verfolgung hört auf, sobald das Schiff in einen Hafen seines Heimathlandes oder einer dritten Macht eingetreten ist.

Art. IX. Vorbehalten ist die besondere Stellung der Kriegsschiffe und der diesen gleich geachteten Schiffe.

Art. X. Die Bestimmungen vorstehender Artikel finden auf die Meerengen Anwendung, deren Abstand zwei Meilen nicht übersteigt, mit Ausnahme nachstehender Modificationen und Unterschiede:

Diejenigen Meerengen, deren Küsten verschiedenen Staaten angehören, gelten als Küstenmeer der Uferstaaten, welche ihrerseits auf demselben ihre Souveränität bis zur Mittellinie ausüben haben. Die Meerengen, deren Küsten demselben Staate gehören und welche für die Seeverbindungen zweier oder mehrerer anderer Staaten ausser diesem Uferstaate unerlässlich nothwendig sind, gelten stets als Küstenmeer des Uferstaates, wie gross auch die Nähe der Küsten sein mag. Die Meerengen, welche die Durchfahrt aus einem freien Meere nach einem anderen darstellen, können niemals geschlossen werden.

Art. XI. Die Behandlung der gegenwärtig unter besonderen Conventionen oder Bräuchen stehenden Meerengen bleibt vorbehalten.“

v) „über das Land hört die Herrschaft da auf, wo die Wirkung der Waffen aufhört.“

w) „Was endlich die Postdampfer betrifft, so halten wir die Ansichten, welche aus der zwischen Italien und Frankreich unter dem 4. September 1860 geschlossenen Postconvention resultiren, für richtige. In dieser Convention ist bestimmt, dass, wenn die Postverwaltungen ein Staatsschiff, oder ein für Rechnung des Staates gemiethetes oder von demselben subventionirtes Schiff für ihren Dienst verwenden sollten, ein solches Schiff einem Kriegsschiffe

gleichgeachtet werden solle. In der Wissenschaft jedoch, glauben wir, dass dieselben auf die Handelsschiffe bezüglichen Theorien auch auf die Postdampfer anzuwenden seien, weil wir auf dem Meere keinen Unterschied zwischen den Handelsschiffen und den zu einer bestimmten nationalen Gesellschaft gehörigen Postdampfern finden können.“

x) „Wenn schon man heutzutage sowohl seitens der Juristen als auch nach den Seegebräuchen der Nationen an der an jedem Punkte des Seegebietes einer fremden Macht bestehenden Exterritorialität der im Besitze des Staates befindlichen Schiffe nicht mehr zweifelt, sieht man doch denselben Grundsatz hinsichtlich der in Privatbesitz befindlichen Schiffe nicht ohne Widerspruch angenommen Untersucht man aber eine solche Frage auf Grund der aus dem ursprünglichen Völkerrecht sich ergebenden Regeln, so wird man leicht darstellen können, wie das für das hohe Meer für Kriegs- und Handelsschiffe gemeinschaftlich giltige Princip der Exterritorialität nicht minder hinsichtlich dieser letzteren, auch wenn sie sich in dem Küstenmeere einer fremden Macht befinden, gelten müsse. — Hält man einmal daran fest, dass das Schiff eine Fortsetzung des Gebietes derjenigen Nation ist, deren Flagge über ihm weht, so wird man zwischen dem Festlandsgebiete des Landes und diesem schwimmenden Gebiete desselben Landes nicht wohl einen Unterschied zulassen dürfen, ohne damit die territoriale Unabhängigkeit des Staates herabzusetzen. — Mag das Handelsschiff auf dem hohen Meere sein, mag es sich in einem Hafen oder einer Bai einer fremden Nation aufhalten; dasselbe Princip der territorialen Unverletzbarkeit des Staates verlangt, dass dasselbe unter der Jurisdiction und der Herrschaft der Gesetze des eigenen Landes bleibe.“

y) „Befindet sich ein Schiff in einem fremden Lande, so ist es eine Colonie seines Landes, ein schwimmender Theil dessen Gebietes; die auf demselben befindlichen Menschen haben das Gebiet ihres Vaterlandes nicht verlassen; sie bleiben dem eignen Souverän unterthan und können keine andere Jurisdiction anerkennen als die seinige, wobei es keinen Unterschied macht, ob es sich um ein Kriegs- oder Handelsschiff handelt, da

zwischen diesen Schiffen höchstens der Unterschied besteht, dass sich auf den Kriegsschiffen eine bei weitem beträchtlichere Menge souveräner Macht und eine grössere Anzahl Personen befinden, als auf den Handelsschiffen. — Erstere gleichen einer grossen Stadt, welche in ihrem Innern eine vorzügliche Macht und Obrigkeit und vollständige Tribunale enthält, während letztere einem Dorfe von geringer Bedeutung gleichgestellt werden können, welches von Obrigkeiten mit bedeutend eingeschränkteren Machtbefugnissen verwaltet wird; aber Stadt wie Dorf bilden Theile des Staatsgebietes und sowohl erstere wie letzteres müssen diese Eigenschaft besitzen und festhalten, weil, wenn sie dieselbe nicht mehr besässen, der Staat keinerlei Schutz- oder Jurisdictionrecht mehr über sie haben würde, da diese Rechte nur innerhalb der Grenzen des eigenen Gebietes geltend gemacht und ausgeübt werden können.“

z) „Die Anwendung des Flaggengesetzes“ — hierunter ist das Heimathsgesetz verstanden, siehe unter dem folgenden α) — ist allgemein für das Schiff zugelassen, welches sich auf dem hohen Meere befindet, d. h. also ausserhalb der Territorialgewässer irgend welchen Staates. „Unser Verlangen und Behauptung geht dahin, schrieb sehr richtig Lyon-Caen, dass die Anwendung des Flaggengesetzes nicht auf diesen Fall beschränkt bleiben darf, dass dieselbe vielmehr auch Statt haben muss, wenn sich ein Schiff in einem fremden Hafen befindet. Das französische oder fremde Schiff bewahrt, wo immer es sich auf der Reise befinden mag, stets seine Eigenschaft als französische oder eben fremde Sache und muss, unserer Ansicht nach stets den Gesetzen seines Heimathlandes unterworfen bleiben, soweit dieselben nicht den Gesetzen der öffentlichen Ordnung des Landes, in welchem es sich gerade befindet, zuwider sind.“ — § 3. Das Schiff kann thatsächlich nicht wie jede andere bewegliche Sache betrachtet werden: wenn schon es wohl in der gesetzlichen Classification als bewegliches Gut erklärt ist, hat es doch solche Besonderheiten an sich, dem eine ganz eigene Behandlung zu erfordern: es besitzt einen Namen, ein Domicil in dem Heimathshafen, eine Nationalitätsurkunde, einen richtigen Civilstand, ohne welche

Erfordernisse und Eigenschaften es zur Schifffahrt nicht zugelassen wird; es genießt Sonderrechte, ist fähig Verpflichtungen einzugehen und bürgt mit seinem eigenen Werthe für die eingegangenen Verpflichtungen; es kann daher gewissermaßen als Person aufgefasst werden: dies ist auch in der englischen Gesetzgebung zugestanden, in welcher das Schiff als verantwortliche, lebende Partei betrachtet wird, eine *persona standi in judicio* ist; der Admiraltätsgerichtshof hat für die Schiffe ein besonderes Verfahren, welches in *rem* und nicht genau in *personam* erklärt wird, obwohl die Klageschrift (*writ*) oder Vorladungsbefehl dem Schiffe selbst notificiert wird.

Die Personen sind, wo immer sie sich befinden, durch ihren Status und Gerichtsfähigkeit ihrem Personalgesetz unterworfen; die Schiffe, welche, wie wir sahen, in gewisser Hinsicht den Personen gleich gestellt werden können, unterstehen auch dem Personalstatut, dem Flaggengesetz. (Wie Fiore sich über den Gegenstand S. 230 in seinem Werke: *La nave comm. nei suoi rapp. col. dir. int.* äussert: „Das nationale Gesetz stellt eine Art Personalstatut dar. Es gewährt thatsächlich dem Schiffe als solchem seinen Gerichts-, seinen Rechtsstand, und stellt die Bedingungen für Entstehen und Vergehen desselben fest, und sichert ihm die Identität durch seine Registrierung in öffentlichen Urkunden unter dem bestimmten Namen und unter Angabe von Ladung und Tonnengehalt: es setzt es in den Stand zu See zu fahren, indem es dasselbe mit der Staatsflagge deckt: es anerkennt und schützt das Eigenthum desselben: es ist deswegen natürlich, dass das Gesetz auch fortdauernd überall die erworbenen Eigenthumsrechte regeln und schützen muss und auch ebenso die etwa von Gläubigern durch Darlehen erworbenen Rechte an das Schiff selbst zu regeln hat, soweit es nöthig ist, um seine Seefahrt zu ermöglichen oder aufrecht zu halten“). — § 4. Zu dem gleichen Schlusse gelangt man und erhält noch eine neue Begründung für die Anwendung des Flaggengesetzes, wenn man sich der anderen juristischen Fiction zuwendet, welche nämlich das Schiff, mag es nun ein Kriegs- oder Handelsschiff sein, als einen losgelösten, schwimmenden Theil des Heimathbodens betrachtet. Auf dieses Bodenstück können

nur diejenigen Gesetze angewandt werden, welche für das Gebiet in Kraft stehen, von welchem man es als los getrennt betrachtet, mit welchen es ein doppeltes Band, ein gesetzliches und ein politisches verknüpft; nach diesem letzteren Gesichtspunkte kann daher das Schiff als ein unbewegliches Gut, eine Immobilie betrachtet werden, und da nun die Immobilie dem Landesgesetze unterliegt, ist es klar, dass auch aus diesem zweiten Grunde es das Flaggengesetz ist, welches die Rechtsverhältnisse des Schiffes auch in der Fremde zu regeln hat. So ist, wie Grasso richtig bemerkt, „der Realstatus gleichbedeutend mit dem Personalstatus, da, wenn das Schiff überall und immer chezvi ist, es einleuchtet, dass auch sein Heimathsgesetz den Status loci rei sitae bildet.“ —

α) „Des Gesetzes des Landes, in welchem das Schiff seinen gesetzlichen Sitz hat (port d' immatricule Heimathshafen), seiner Nationalität, deren Symbol die Flagge ist.“ —

β) „Was die Kriegsschiffe betrifft, nimmt man an, dass diese sowohl wie die zugehörigen Boote und Kähne, sei es dass sie sich auf dem hohen Meere oder in dem Küstenmeere einer andern Nation oder deren Reeden, Häfen u. dgl. befinden, einen Theil des Gebietes des Staates bilden, dem sie angehören.“ — „Das Kriegsschiff ist eine bewegliche Festung des Staates, welchem es gehört: es repräsentiert unmittelbar die Souveränität. Es genießt das Privileg der Exterritorialität. Die Unverletzbarkeit des Bords ist unanfechtbar. — Wir lassen mit Puccioni eine einzige Ausnahme zu, nämlich sobald es sich um Verletzungen sanitärer, polizeilicher oder Zollregie-Gesetze handelt. In solchen Fällen ist das Kriegsschiff dem bzw. Landesgesetze unterworfen. — Handelsschiffe, solange sie sich auf dem hohen Meere befinden, werden als Theil des Gebietes des Staates angesehen, welchem sie zugehören. — Getheilte Ansicht sind in dieser Hinsicht jedoch die Juristen, sobald sich die Handelsschiffe in dem Küstenmeere einer andern Nation befinden. — Die einen stellen sie den Kriegsschiffen gleich, andere als zugehörig zu der Nation, welcher sie angehören, andere verneinen dies, da sie nicht als ein Theil der öffentlichen Gewalt ihres Landes und als eine Vertretung der Souveränität desselben betrachtet werden könnten. — Wir

sind mit Ortolan, Hubner, Rayneval, Calvo, Fiore der Ansicht, dass, betrachtet man erst einmal die Handelsschiffe, solange sie sich auf dem hohen Meere befinden, als Theil des Gebietes des Staates, welchem sie angehören, dieselben diese Prærogative auch nicht verlieren, wenn sie in die Küstengewässer eines Staates eintreten, oder in dem Hafen Anker werfen; umsomehr, als der Conflict zwischen den beiden in Frage kommenden Hoheitsrechten ein mehr scheinbarer als thatsächlicher, wesentlicher ist. — Dieser Grundsatz erleidet eine einzige Ausnahme, nämlich sobald es sich darum handelt, für die Sicherheit und Ruhe des Hafens zu sorgen; da die Polizeigesetze und Gesetze der öffentlichen Sicherheit für alle verbindlich sind, welche sich, wenn auch nur zufällig, da aufhalten, wo der Staat Jurisdiction übt.“ —

γ) „Ein in einen Hafen einlaufendes Schiff wird, da es durch sein Einlaufen die Hafenjurisdiction anerkennt, nothwendiger Weise den Hafengesetzen entsprechend handeln müssen.“ —

δ) „Während der Regierung Ludwigs XVI. im Jahre 1785, stieg der Franzose Jean Pierre Blanchard mit dem Briten James Jefferies am 7. Januar nachmittags 2 Uhr in Dover mit einer Luftmaschine auf und setzte so als Erster über die zwischen Frankreich und Grossbritannien befindliche Meerenge, und landete nach zweistündiger Luftfahrt an dieser Stelle. In Bewunderung über die Kühnheit und Neuheit des Unternehmens haben die Bewohner von Guisnes dieses Denkmal errichtet.“ —

ε) „Die Nothwendigkeit einer solchen Ausdehnung des Eigenthumsrechtes ist durchaus natürlich: Die Benutzung des Bodens würde nicht möglich sein, wenn der Eigenthümer nicht den überstehenden Raum unter Anschluss anderer, welche darauf Ansprüche machen wollten, benutzen könnte.“

ζ) „Die 1866 er Commission erklärte, dass unter dem Territorium des Staates das gesetzlich unter der Jurisdiction des Staates stehende Territorium zu verstehen sei. Jedes einzelne von einem Volke occupierte, unter derselben Oberhoheit stehende Gebiet, und welches von den Nachbarvölkern durch Grenzen oder Fronten getrennt sei, würde Fiore sagen.

So bilden Theile des Staatsterritoriums nicht nur die geographische Ausdehnung des Staates, d. h. das feste Land, die Inseln, Seen, Buchten, das Küstenmeer einschliesslich der Golfe, Baien, Häfen, die Flüsse, das geschlossene Meer, (geschlossen heisst dasjenige Meer, welches vollständig in dem Gebiete eines Staates liegt und mit dem Ocean in keiner Verbindung steht. Ein Beispiel hiefür ist das Tote Meer, das Caspische Meer ist ein Beispiel für ein geschlossenes Meer, welches zwischen verschiedenen Staaten gehörigen Gestaden liegt), der mit Nationalwehr besetzte fremde Boden, sondern auch die Kriegsschiffe, die Handelsschiffe und alle Orte, über welche die Landeshoheit das Jurisdictions- und Herrschaftsrecht besitzt und welche „Adjacenzen“ des Staatsgebietes genannt werden.

Daher bilden Theile des Staatsterritoriums: a) die Colonien; b) der occupierte fremde Boden; c) der Boden eines Landes, da die Capitulationen in Kraft stehen; d) das Territorium des contrahierenden Staates, wo die Zollcartelle bestehen; e) das Küstenmeer; f) die Kriegsschiffe; g) die Handelsschiffe; h) die Legationen; i) der Luftraum.

Diese das nationale Eigenthum nach internationalen Grenzen festsetzende Theorie ist in dem öffentlichen internationalen und Colonialrechte keine neue.“ —

η) „Vor allem glauben wir, dass der das nationale Territorium beherrschende Luftraum zu dem Gebiete des Staates gehört, über welchem er sich, so zu sagen, erhebt. — Sowie die Wissenschaft das Küstenmeer anerkennt, ist es auch mit dem „Küsten-Luftraum“ in gleicher Weise der Fall . . .“

Litteratur.

(Die mit einem *) bezeichneten Werke sind unbekanntem bzw. anonymen Verfassers, in der alphabetischen Reihenfolge jedoch mit dem ersten Titelworte aufgeführt). — (Die Zeitschriften etc. sind am Schluss besonders genannt).

Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers. Brüssel-Paris, 1886.

Attemayr, Die Elemente des internationalen Seerechts. Wien, 1892.

Azuni, Diritto marittimo dell'Europa.

* Appel aux puissances maritimes du Nord sur l'ambition démesurée du Cabinet de St. James relativement à la Suprematie des mers, avec des notes intéressantes par un citoyen de la commune de Millan.

* Anti-Mare balticum seu recapitulatio Tractatus, cui titulus: Mare balticum, scilicet an ad Reges Daniae an ad Reges Poloniae pertineat?

* Anmerkinger: Anledning af Hr. Marieus vel Hrn. Alstrup af Fransk i Danske oversette oy forragende Ovesnuds-Told-Rolle.

Abreun (Felice De), De la presas del mar.

Abignente, La proprietà del sottosuolo. Roma, 1888.

Arndt, Pandecten.

Asser et Rivier, Elements de droit international privé ou du conflit des lois, par T. M. C. Asser. (Traduit, completé et annoté par Alphonse Rivier.) Paris, 1884.

Auoc, De la délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières (Annales de l'École libre des sciences politiques, 15 Janvier 1877.

Autran, Code international de l'abordage maritime.

v. Bar, Lehrbuch des internationalen Privat- und Strafrechts. 1892.

— Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts. Hannover, 1889.

— Das Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches. 1893.

So bilden Theile des Staatsterri-
graphische Ausdehnung des Sta-
Inseln, Seen, Buchten, das
Golfe, Baien, Häfen, die Flüs-
schlossen heisst dasjenige
Gebiete eines Staates lieg-
bindung steht. Ein Bei-
Caspische Meer ist ein
welches zwischen ver-
liegt), der mit Nati-
auch die Kriegsschiffe
welche die Land-
recht besitzt u-
nannt werden

Berlin, 1853.
lage des nav-

droit f-
he ye-
thi-
:

de imperii romano

s juris publici. Lugdunum Batavorum,

Daher die a delle leggi straniere relative alla forma degli
nien; b) regit actum). Torino, 1894.

Landes, in mare. Padova/Verona, 1889.

torium (éd de), De la règle „Locus regit actum“ et du conflit des
relatives à la forme des actes en droit maritime. Paris, 1895.

stehe- nus (Joan.), De republica libri sex, latine ab auctore redditi, multo
schiff quam antea locupletiores. Francof. 1622.

Bartolus de Saxoferrato, Tractatus repressaliarum. 1354.

Boncenne, Procedure civile.

Bonnier, Eléments de procédure.

Burlamacchi, Principii del diritto internazionale.

Berger, Succincta commentatio de imperio maris adriatici.

Borck, Dissertatio de imperio maris.

Bourough, The Sovereignty of the British Seas in the year 1633
proved by records, history and the municipal law of this Kingdom.

Boxhorn, Apologia pro navigationibus Hollandorum adversus Pontum
Heuterum, qua praecedentium saeculorum navigationes earumque
jure et instituta, ex Tabulis publicis asseruntur.

Burgus, De dominio Reipublicae Genuensis in mari Ligustico.

*Betrachtungen über die Beherrschung der Meere der ältesten und
neuesten Völker.

Bartolus de Saxoferrato, operae vol. II. Lugdunum, 1552.

Baldus, De rer. divis. ff. und L. 3. Cod. de naut. foenore.

Bodinus, De repressaliis.

Blackstone, Commentaries on the Law of England. 1876.

Böcking, Pandecten des röm. Privatrechts. 1855.

Baron, Pandecten.

Borchard (Oscar), Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs, ge-
sammelt und in das deutsche übertragen. Berlin, 1885/87.

- Scher, Cours de droit
 de la mer, Die Normen
 des Handelsrechts,
 I, Grundriss des
 Handelsrechts,
 1868.
 II, Das
 Handelsrecht,
 1872.
 Scher, Handelsrecht
 des Handelsrechts,
 1870.
 Scher, Le droit maritime
 de la mer, 1870.
 Caumont, Dictionnaire universel
 de la mer, 1874.
 Cussy, Phases et causes célèbres du
 droit de la mer,
 1856. en temps
 Cocceii (S. de) cfr. unter Grotius.
 Cancrin, Abhandlung vom Wasserrecht.
 Chalvet, Législation des bords de la mer.
 Champagne, La mer libre, la mer fermée.
 Corving, Consilium de maris mediterranei dominio et commercio
 Christianissimo vindicandis. 1668.
 Cacheranus, Decisiones Senatus Pedemontani.
 Casa regis, De comm. Disc. 136 und 174.
 Casanova, Lezioni di diritto internazionale.
 Caen, siehe unter Lyon-Caen.
 Coviello, La superficie (im Arch. giurid. Band 49).
 Clercq, Allgeméene Verhandeling van de Herrschappy de Zee.
 Clunet, Abordage dans les eaux étrangères entre un navire de guerre
 et un navire marchand de nationalité différente.
 Courcy, Questions de droit maritime.
 Donle (Friedrich), Der Phonograph und seine Stellung zum Recht.
 Erlangen, 1897.
 Domat, Droit public.
 Dalloz, siehe Répertoire de législation unter „Notariat“.
 Dubroca, Mémoires pour servir à l'histoire des attentats du Gouverne-
 ment Anglais contre la France depuis le commencement de la
 révolution jusqu'à ce jour.
 Dernburg, Pandecten.
 Desjardins, Traité de droit commercial maritime. Paris, 1878/86;
 Aperçu historique sur les embouchures du Rhône.
 Deloynes, Questions pratiques en matière d'abordage maritime.
 Demangeat, De la compétence des tribunaux français dans les con-
 testations entre étrangers en matière commerciale.

- Barrière**, La liberté des mers.
- Berner**, Der Wirkungskreis des Strafgesetzes. Berlin, 1853.
- Beauchet**, Du dommage provenant de l'abordage des navires dans le droit allemand.
- Bona**, Du rivage de la mer en droit romain et en droit français.
- Brough**, The sovereignty of the British seas in the year 1663 proved by records, history and the municipal law of this Kingdom; Imperium maris britannici ex monumentis historicis legibusque Angliae demonstratum.
- Borck**, Dissertatio de imperio maris.
- Boselli**, Le droit maritime en Italie.
- Brandeburgh**, De dominio aeris et maris.
- Bunau**, Dissertatio de jure imperatoris atque imperii romano germanici circa maria.
- Bynkershoek (van)**, Quaestiones juris publici. Lugdunum Batavorum, 1737.
- Buzzati (G. C.)**, L'autorità delle leggi straniere relative alla forma degli atti civili (Locus regit actum). Torino, 1894.
- L'urto di navi in mare. Padova/Verona, 1889.
- Bévolte (René de)**, De la règle „Locus regit actum“ et du conflit des lois relatives à la forme des actes en droit maritime. Paris, 1895.
- Bodinus (Joan.)**, De republica libri sex, latine ab auctore redditi, multo quam antea locupletiores. Francof. 1622.
- Bartolus de Saxoferrato**, Tractatus repressaliarum. 1354.
- Boncenne**, Procedure civile.
- Bonnier**, Eléments de procédure.
- Burlamacchi**, Principii del diritto internazionale.
- Berger**, Succincta commentatio de imperio maris adriatici.
- Borck**, Dissertatio de imperio maris.
- Bourough**, The Sovereignty of the British Seas in the year 1633 proved by records, history and the municipal law of this Kingdom.
- Boxhorn**, Apologia pro navigationibus Hollandorum adversus Pontum Heuterum, qua praecedentium saeculorum navigationes earumque jure et instituta, ex Tabulis publicis asseruntur.
- Burgus**, De dominio Reipublicae Genuensis in mari Ligustico.
- ***Betrachtungen über die Beherrschung der Meere der ältesten und neuesten Völker.**
- Bartolus de Saxoferrato**, operae vol. II. Lugdunum, 1552.
- Baldus**, De rer. divis. ff. und L. 3. Cod. de naut. foenore.
- Bodinus**, De repressaliis.
- Blackstone**, Commentaries on the Law of England. 1876.
- Böcking**, Pandecten des röm. Privatrechts. 1855.
- Baron**, Pandecten.
- Borchard (Oscar)**, Die geltenden Handelsgesetze des Erdballs, gesammelt und in das deutsche übertragen. Berlin, 1885/87.

- Brocher**, Cours de droit international privé. Paris/Genève, 1883.
- Binding**, Die Normen. 2. Auflage. 1890.
- Bischof**, Grundriss des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. Graz, 1868.
- Bluntschli**, Das moderne Völkerrecht der civilisirten Staaten. 2. Auflage. 1872.
- Böhm**, Die räumliche Herrschaft der Rechtsnormen. Erlangen, 1890.
- Buret**, L'abordage maritime. (Faculté de droit de Paris.) Paris, 1868.
- Burgh (De)**, The elements of maritime international law. London, 1868.
- Bynkershoek (van)**, De dominio maris bei S. de Cocceii: Grotius illustratus. 1747—1752. pass quarta.
- Calvo**, Le droit international théorique et pratique. Deuxième éd. Paris, 1870.
- Cauchy**, Le droit maritime international. Paris, 1862.
- Caumont**, Dictionnaire universel de droit maritime.
- Cussy**, Phases et causes célèbres du droit maritime des nations. Paris, 1856.
- Cocceii (S. de)** cfr. unter Grotius.
- Cancrin**, Abhandlung vom Wasserrecht.
- Chalvet**, Législation des bords de la mer.
- Champagne**, La mer libre, la mer fermée.
- Corving**, Consilium de maris mediterranei dominio et commercii Regi Christianissimo vindicandis.
- Cacheranus**, Decisiones Senatus Pedemontani.
- Casa regis**, De comm. Disc. 136 und 174.
- Casanova**, Lezioni di diritto internazionale.
- Caen**, siehe unter Lyon-Caen.
- Coviello**, La superficie (im Arch. giurid. Band 49).
- Clercq**, Allgeméene Verhandeling van de Herrschappy de Zee.
- Clunet**, Abordage dans les eaux étrangères entre un navire de guerre et un navire marchand de nationalité différente.
- Courcy**, Questions de droit maritime.
- Donle (Friedrich)**, Der Phonograph und seine Stellung zum Recht. Erlangen, 1897.
- Domat**, Droit public.
- Dalloz**, siehe Répertoire de législation unter „Notariat“.
- Dubroca**, Mémoires pour servir à l'histoire des attentats du Gouvernement Anglais contre la France depuis le commencement de la révolution jusqu'à ce jour.
- Dernburg**, Pandecten.
- Desjardins**, Traité de droit commercial maritime. Paris, 1878/86; Aperçu historique sur les embouchures du Rhône.
- Deloynes**, Questions pratiques en matière d'abordage maritime.
- Demangeat**, De la compétence des tribunaux français dans les contestations entre étrangers en matière commerciale.

- Erythropel (Hermann), Das Recht am Luftraum. Göttingen, 1898.
- *Essai historique sur le commerce et la navigation de la mer noire, ou voyage et entreprise pour établir des rapports commerciaux et maritimes entre les ports de la mer noire et ceux de la Méditerranée.
- Feraud-Giraud, De la compétence des tribunaux français pour connaître des contestations entre étrangers.
- Fischer, Lehrbegriff sämtlicher Kameral- und Polizeirechte. Frankfurt, 1785.
- Field (D. D.), Draft Outlines.
- Fonvielle (W. v.), Luftreisen, siehe auch unter Masius.
- Fonvielle (De), Le siège de Paris ou à vol d'oiseau. Paris, 1895.
- Flammariou (C.), Luftreisen, siehe unter Marius.
- Fonvielle (De), Manuel pratique de l'aéronaute. Paris, 1894.
- Fiore (P.), Trattato di diritto internazionale pubblico.
- Fiore (P.), Effetti internazionali delle sentenze penali.
- Frangipane, Allegazione in jure per la vittoria navale contro Federico I. Imperatore ex atto del Papa Alessandro III. per il dominio della repubblica Veneta del suo Golfo contro alcune scritture dei Napolitani.
- Fiore, La nave comm. nei suoi rapporti. col. dir. int.
- Freitas, De justo imperio Lusitanorum Asiatico adversus Grotii mare liberum.
- Freund, Die gesetzlichen Beschränkungen des Grundeigenthums im röm. Rechte. Berlin, 1852.
- Fresquet, Des abordages maritimes.
- Forster, The case of the Franconia (American law review, juillet 1877).
- Fournier, De la domanialité publique maritime (V. Revue maritime et coloniale, 1878, t. LVII).
- Gabba, De la compétence des tribunaux à l'égard des Souverains et des États étrangers.
- Gallet, Examen analytique et raisonné de la déclaration du roi d'Angleterre avec les développements relatifs à la justification de la France.
- Gessner, Droit des neutres sur mer. Berlin, 1876.
- Godey, La mer cotière. Paris, 1896.
- Grotius, De jure pacis et belli. Ausgabe von S. de Cocceii (cf. Bynkershoek).
- Günther, Europäisches Völkerrecht. Altenburg, 1792.
- Gentilis (Albericus), Advocatio hispanica. Hanau, 1603.
- Glaisher (J.), Luftreisen: siehe unter Masius.
- Graffigny (De), Die Luftschiffahrt und die lenkbaren Ballons. (Deutsch von Schulze. Leipzig, 1883.)
- Grotius, De mari libero, seu de jure quod Batavis competit ad indica commercia.
- Graswinkel, Vindiciae maris liberi.

- Graverus, *Dissertatio de mari natura libero, pactis clauso.*
Groenengius, *Navigatio libera.*
Galliani, *Dei doveri dei principi neutrali.*
Gralath, *Spec. juris publici Universalis de commodis et juribus, quae situs et conditio civitatum maritimarum naturalis ad commercia in iisdem exercenda indulgent.*
*General Treatise of the Dominion of the Sea, containing what is most valuable upon that subject in ancient and modern authors.
*Gedanken über die Herrschaft der See.
Grasso, *L'urto di navi.*
Gianzana, *Risposta.*
Gesterding, *Das Märchen von der Luftsäule (in Ausbeute von Nachforschungen Bd. III).*
Guerin, *De la mer et de ses rivages.*
Harburger, *Der strafrechtliche Begriff Inland.* 1882.
Hartmann, *Institutionen des practischen Völkerrechts.* 1874.
Hautefeuille, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre marit.* Paris, 1848.
Hautefeuille, *Histoire des origines, des progrès et des variations de droit marit. internat.* Paris, 1858.
Hautefeuille, *Questions de droit maritime international.* Paris, 1868.
Heimburger, *Der Erwerb der Gebietshoheit.* 1888.
Heffter-Geffken, *Völkerrecht.* 1880.
v. Holtzendorff, *Handbuch des Völkerrechts.* 1385—1839.
Hélié, *Trattato d'istruzione criminale.*
Henckel, *Tractatus de belli praetextione Gustavi Adolphi.*
Hoechstet et Sacré, *Manuel de droit maritime français et étranger.*
Hognovii, *Binae dissertationes de imperio in mare.*
Jacobsen, *Seerecht des Friedens und des Krieges.* Altona, 1815.
Jettel, *Handbuch des internationalen Privat- und Strafrechts.* Wien-Leipzig, 1893.
Jellinek, *Die Lehre von den Staatenverbindungen.*
Ihering, *Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigentums (in Jahrb. f. Dogm. Bd. VI).*
v. Kaltenborn, *Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet.* Hamburg, 1850.
— *Seerecht.* 1851.
Kent, *Commentaries on American law.* 1854.
Klüber, *Europäisches Völkerrecht.* Schaffhausen, 1851.
Kirchmayer, *Ἐπιτομὴ τῆς ἱστορίας τῆς Μινωτικῆς* Minos.
Latour, *La mer territoriale au point de vue théorique et pratique.*
Liszt, *Lehrbuch des Strafrechts.* 1896.
Loccenius, *De iure marit. in Heineccii scriptores rei marit.* 1740.
Lana (Francisco), *Prodromo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove premesso all'arte maestra.* Brescia, 1670.
Lilienthal, *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst.* 1889.

- Lyon-Caen**, Études de droit int. privé.
- Lebano**, Il congresso int. di Dir. Comm. di Anversa.
- Laurent**, Le droit civil international.
- Leikherr**, Domini maritimi descriptio.
- Lenthéric**, Deutsche Seerecht.
- Libbrecht**, La guerre maritime.
- Macri**, Teoria del diritto internazionale.
- Marsden**, Treatise on the law of Collisions at sea.
- Martens-Bergbohm**, Völkerrecht. 1883.
- Meyer (Hugo)**, Lehrbuch des Strafrechts. 1895.
- Moser**, Grundsätze des europäischen Völkerrechts. Tübingen, 1752.
- Manduca (Filippo)**, La responsabilità penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttoria. Teoria di diritto penale internazionale. Estratto dal „Foro penale“. Roma, 1891.
- Mittelstein (Dr. jur. Max)**, Arrestirbarkeit und Arrestfreiheit der Schiffe (in Bd. II der Zeitschrift für internat. Privat- und Strafrecht).
- Meili (Dr. F.)**, Das Telephonrecht, eine rechtsvergleichende Abhandlung. Leipzig, 1885.
- Maas**, Der Vertragschluss auf electrischem Wege. Berlin, 1889.
- Masius (Hermann)**, Luftreisen von J. Glaisher, C. Flammarion, W. von Fonvielle und G. Tissandier. (Frei aus dem Französischen eingeführt durch . . .). Leipzig, 1872.
- Modow**, Observations concerning the dominion and sovereignty of the Seas.
- Monbrion**, De la préponderance maritime et commerciale de la Grande-Bretagne.
- Massé**, Le droit commercial considéré dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil. 3^e ed. Paris, 1874.
- Moedebeck**, Die Luftschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Verwendung. Leipzig, 1886.
- Martens**, Compendio dell'odierno diritto delle genti dell'Europa.
- Marien**, Oresunds Fold-Rolle, tilligemed Gisteremedsen af andre Udgivter ved karten ig gennem Sundet, samt Udtrog af de Tractater vom desangående ere blevne sluttete imellen Dannemark og de ande Europaische Magter.
- Mattheacius**, De jure Venetorum et jurisdictione maris adriatici.
- Maurier**, Dissertatio super Austriacorum proposito occupandi maris baltini.
- Merlin**, Questions de droit.
- Morisote**, Orbis maritimi seu rerum in mari et litoribus gestarum historia.
- ***Mare balticum**, i. e. historica deductio, uti regum Daniae ne an Poloniae praedictum mare se desponsatum agnoscat? Poloni cujusdam nuper typis excuro discursui necessaria opposita. (Anti-Mare balticum siehe unter A.)

- Nau, Grundsätze des Völker-Seerechts. 1802.
- * „Neue Ideen über die Beschiffung der Luft.“ Offenbach a/M. Brede-
sche Buchhandlung. 1833.
- Neufchateau, Tableau des vues, que se propose la politique angloise
dans toutes les parties du monde.
- Oetinger, Tractatus de iure et controversiis limitum. Hannover, 1715.
- Olshausen, Commentar zu den Strafgesetzen des deutschen Reichs.
1892.
- Oppenheim, System des Völkerrechts. 1866.
- Ortolan, Règles et diplomatie de la mer. Paris, 1864.
- Ortolan, Règles internationales de la mer.
- Perels, Das internationale öffentliche Seerecht. Berlin, 1882.
- Phillimore, Commentaries upon international law. II. ed.
- Pölitz, Die Staatswissenschaften im Lichte unserer Zeit. 1828.
- v. Püttingen, Handbuch des in Oesterreich geltenden Privatrechtes.
Wien, 1860.
- Philippi (Oscar), Ueber Vertragschluss durch Telephon. Breslau, 1896.
- Perels, Die Rechtstellung der Kriegsschiffe in fremden Hoheitsge-
wässern (in: Archiv für öffentliches Recht. Bd. I J. 1886).
- Puffendorf, De iure naturae et gentium.
- Pontanus, Discussiones historicae de mari libero.
- Pacius a Beriga, De dominio maris adriatici, dissertatio inter regem
Hispaniae ob regnum Neapolitanum et rempublicam Venetam.
- Palatius, Leo maritimus sive de dominio maris.
- Pestel, De dominio maris mediterranei Romanis temere adscripto.
- Peysonnel, Sur la commerce de la mer noire.
- Poncet, Le Tocsin maritime contre la prétention du Roi d'Angleterre
à l'empire des mers.
- Plutarch, vitae parallelae.
- Piantanida, Dissertazione storico-politica della navigazione e com-
mercio di tutti i popoli.
- Plinius, Hist. nat. lib. 7.
- Pampaloni, Sulla condizione giuridica dello spazio aereo del sotto-
suolo (in Arch. giur. B. 48).
- Paulmier, Des abordages maritimes.
- Pavitt, De la compétence des Cours anglaises, particulièrement à l'égard
des étrangers.
- Pertile, Elementi di diritto internazionale.
- Picard et Bonnevie, Droit maritime.
- Plocque, De la mer et de la navigation maritime.
- Poncet, Le toncsin maritime contre la prétention du roi d'Angleterre
à l'empire des mers.
- v. Raumer, Die Insel Wollin. 1851.
- Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. 1889.
- Principes du droit des gens. Paris, 1896.

- Rossi (De). I palloni postali. Lanciano, 1894.
- Rocco, Diritto civile internazionale.
- Roberti, Controversiae cum Cujaceo libri IX. Marburg, 1592.
- Randa, Das Eigenthumsrecht nach österreichischem Rechte. 2. Aufl. 1893.
- Rayneval, Institutions du droit de la nat. et des gens.
- Renault, De l'exercice de la juridiction criminelle d'un Etat dans la mer territoriale (Journ. du dr. int. pr. 1879).
- Ridolfi, Il diritto marittimo della Germania settentrionale.
- Roetenbecci, Disputatio an mare dominii sive imperii sit capax?
- Rohrensee, Dissertatio de jure regis Daniae prohibendi navigationem et piscationem exterorum in mari boreali contra novissimas Bata-
vorum praetentiones.
- Rossi, Note relative au règlement de juridiction en matière d'abordage en pleine mer entre navires de différentes nationalités.
- Saalfeld, Handbuch des Völkerrechts. Tübingen, 1833.
- Selden, Mare clausum seu de dominio maris Lugduni Batavorum. 1637. Londini, 1635.
- Schmid, Die Herrschaft der Rechtsnormen nach ihren räumlichen und zeitlichen Grenzen. Jena, 1863.
- Schotani, Dissertatio de jure maris seu navigiorum.
- Stypmann, De iure maritimo. Gryphw., 1652.
- Surland, Grundsätze des europäischen Seerechts. Hannover, 1750.
- Sacerdoti (M. Ad.), Unification des législations en matière d'abordages maritimes (in Revue de droit intern. Bd. XX. p. 349 ff.; 487 ff.).
- Schücking (Walther), Das Küstenmeer im internationalen Rechte (im Völkerrechte, wie im internationalen Privat- und Strafrechte). Eine von der jurist. Facultät in Göttingen gekrönte Preisschrift. Göttingen, 1897.
- Sarpi (Paolo), Del dominio del mare Adriatico. Venezia, 1676.
- Stoerk, Die Jurisdiction in Küstengewässern. Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
- Scheid (D.), De ratione belli (Hafniac, 1744).
- Slanker, Traité des mers.
- Scheid, Dissertatio de jure regis Daniae prohibendi navigationem et piscationem exterorum in mari boreali contra novissimas Bata-
vorum praetensiones.
- Schoochii, Jus et imperium maritimum.
- Schweder, Theatrum praetensionum illustr. (t. II. p. 595).
- Sibrand, Dissertatio de dominio maris.
- Solorzano, De jure Indiar. t. I.
- Strauch, De imperio marit.
- Strick, De jure portuum.
- Surland, Grundsätze des europäischen Seerechts.
- Stypmannus, De jure maritimo.

- Tellegen, Disputatio de iure in mare imprimis in proximum. Groningen, 1857.
- Twiss, The law of nations. London, 1861.
- Tissandier (G), Luftreisen, siehe unter Masius.
- Tissandier, Histoire des ballons et des aéronautes célèbres. (Paris, 1887—1890).
- Tissandier, La navigation aérienne. 1886.
- Tissandier, Les ballons dirigeables. 1885.
- Tissandier (Gaston), En ballon! pendant le siège de Paris. 1871.
- Targa, Ponderazioni maritime.
- *Ueber die Freiheit der Meere und Flüsse (in Europens politischer Lage und Staatsinteresse 1798. Heft VIII Abh. I und Heft IX. Abh. I.).
- Vattel, Le droit des gens. Leide, 1758.
- Vidal, Le téléphone au point de vue juridique. Paris, Rousseau 1886.
- Van Lantwoord, Limitation of the liability of shipowners under the laws of the United-States.
- Valin, Comment. sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août. 1681.
- Voigt, Die XII Tafeln. Leipzig, 1883.
- Valroger, Droit maritime.
- Vincent et Pinaud, Dictionn. du dr. int. priv.
- Weiss, Code du droit maritime international. Paris, 1858.
- Wheaton, Elements du droit international. Leipzig, 1874 (5. Auflage).
- Welwood, De dominio maris.
- Wollheim da Fonseca, Der deutsche Seehandel und die französischen Prisengerichte. Berlin, 1873.
- Wharton, A Digest of international Law of the United-States.
- Wolsey, Introduction in the study of international law. London, 1879.
- Wegelin, Dissertatio de dominio Maris Suevici vulgo lacus Bodamici.
- Weremberg, Ueber die Collision der Rechte verschiedener Grundstückseigenthümer (in Jahrb. für Dogm. Band VI).
- Zorn, Reichsstaatsrecht. 1880 u. 1883.
- Zuarius, De usu maris et navibus transversis.

Zeitschriften, Journale u. dgl. m.

- Annuaire de l'institut de droit intern. Bruxel, 1877 ff.
- Journal de droit international privé. Paris, 1873 ff.
- Revue de droit international et de législation comparée. Brussel, 1868 ff.
- Revue générale de droit intern. public. Paris, 1894.
- Zeitschrift für internationale Privat- und Strafrecht. 1890 ff.
- Guttentag'sche Sammlung deutscher Reichsgesetze. Nr. 1 ff.
- Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft von Bernhöft & Cohn. Band I ff.
- Zeitschrift des deutschen Vereins zur Förderung der Luftschiffahrt. (Angerstein.) 1882 ff.

Pappafava, Das Notariat.

- Zeitschrift für Luftschiffahrt und Physik der Atmosphäre. Berlin, 1881 ff.
- Annual Reports of the Aeronautical Society of Great Britain. London, 1865—1893.
- L' Aéronaute. Paris, 1868 ff.
- Revue de l'aéronautique. 1888—1893.
- L' Aéroophile, Paris, 1893 ff.
- Berliner Local-Anzeiger, Nummern vom 25. December 1898 und 4. November 1899.
- „L' Illustration“, Paris, 1895.
- „Répertoire de législation.“
- Sammlungen (amtliche) der Gesetze Italiens, Oesterreichs, das deutsche Reich, Preussens etc., sofern solche angeführt sind.
- Europens politische Lage und Staatsinteresse. 1798.
- Handelsmagazin. 1805.
- Annali di giurisprudenza italiana. Band IV.
- Archivio giuridico diretto da Filippo Serafini. Pisa-Bologna.

Ex. 12. 20.
1-15 18.



HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY

OF

**RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART
MARQUÉS DE OLIVART**

RECEIVED DECEMBER 31, 1911

