

Schweizerisches Bundesblatt.

XVI. Jahrgang. III.

Nr. 51.

26. November 1864.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.
Einzulungsgeld der Zeile 15 Rp. — Inserate sind frankirt an die Expedition einzusenden
Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei (G. Hünerwabel) in Bern.

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Ermächtigung zum Gebrauch der eidgenössischen Flagge.

(Vom 25. November 1864.)

Tit. I

53 Schweizer in Triest wendeten sich in einer vom 10. August 1864 datirten Petition an den Bundesrath mit dem Gesuche, daß die nöthigen Schritte gethan werden möchten, um die von allen Mächten garantirte schweizerische Neutralität auch auf die Schifffahrt erstrecken zu lassen, welche auf dem Meere, wie auf Flüssen unter der schweizerischen Flagge erfolge.

Veranlaßt durch die genannten Petenten erfolgten sodann weitere unterstützende Eingaben von 17 Schweizern in Smyrna und 14 Schweizern in Petersburg. Ebenso sollen nach mündlichen Mittheilungen unsers frühern außerordentlichen Gesandten nach Japan die Schweizer im Orient, insbesondere in China, die Autorisation der schweiz. Flagge lebhaft wünschen.

Diese Wünsche und Begehren waren dem Bundesrathe nicht ganz neu. Die Frage der Zulässigkeit der schweiz. Flagge auf dem Meere war schon im Jahre 1862 durch eine schweizerische Gesellschaft angeregt worden, welche sich mit Kolonisationsplänen beschäftigte, und es wurde

demzufolge vom Handels- und Zolldepartement Material zum Entscheide der Frage gesammelt.

Im Laufe des gegenwärtigen Jahres wurde die nämliche Frage, abgesehen von den vorbezeichneten Petenten, neuerdings zu drei Malen zur Sprache gebracht. Der deutsch-dänische Krieg beeinträchtigte den Handelsverkehr im Norden beträchtlich und ließ die Wünschbarkeit zu Tage treten, eine neutrale Flagge zu besitzen, um von dieser geschützt den Handelsverkehr ungestört betreiben zu können. Hiedurch veranlaßt kamen zwei verschiedene Gesuche beim Bundesrath ein, er möchte die Autorisation zum Gebrauche der schweiz. Flagge ertheilen. Beide Gesuche gingen von Bremen aus. Der Bundesrath wies indefß beide Gesuche ab aus Gründen, die in der Folge klar werden.

In einem andern Falle war die schweiz. Flagge wirklich gebraucht, aber nicht respektirt worden. Ein in den Vereinigten Staaten ansässiger Schweizer wollte auf zweien seiner Schiffe, welche die eidg. Flagge trugen, aus einem blokirten Hafen eines sonderbündischen Staates Baumwolle ausführen. Die Schiffe wurden indefß von den bündischen Kreuzern weggenommen. Der Bundesrath wies ein Gesuch des betreffenden Schweizer, sich für ihn bei der nordamerikanischen Regierung zu verwenden, ebenfalls gänzlich von der Hand. Die Gründe dieser Abweisung werden gleichfalls im Laufe der weitem Erörterung zu Tage treten.

Die Thatsache, daß diese Flaggenfrage fast gleichzeitig in den Gewässern von Asien und Amerika, wie auch in Europa selbst sowol an der Nordsee, wie am mittelländischen Meere zur Sprache kam, mußte nothwendigerweise die erhöhte Aufmerksamkeit des Bundesrathes auf diese Frage lenken; denn es wollte ihm scheinen, daß ohne das Vorhandensein erheblicher Interessen eine Frage der Art schwerlich so vielfach auftauchen könnte. Der Bundesrath beauftragte daher das politische Departement, die Frage auch nach den rechtlichen und politischen Gesichtspunkten einer nähern Prüfung zu unterwerfen, und er gibt sich nunmehr die Ehre, das Resultat dieser Untersuchung der h. Bundesversammlung zur weitem Schlußfassung vorzulegen.

Es schien dem Bundesrath vor Allem aus nothwendig, über die dem Völkerrechte angehörende Frage: ob der Schweiz die rechtliche Befugniß zum Gebrauche ihrer Flagge auf dem Meere zustehe, ins Klare zu kommen. Das vorhandene Aktenmaterial enthielt über diese Frage viel Widersprechendes.

Für die Bejahung sprach zwar der Umstand, daß die schweiz. Flagge sowohl auf den internen schweizerischen Seen, wie auch auf denjenigen, welche ihr mit andern Staaten gemein sind (Genfer-, Bodens- und Langensee), schon lange im Gebrauche und von diesen angrenzenden Staaten (Frankreich, Italien, Oesterreich u. s. f.) stets anerkannt worden ist.

Auch könnte auf eine jüngste Erfahrung über förmlichste offizielle Anerkennung der schweiz. Flagge auf dem Meere hingewiesen werden. Als nämlich unser schweiz. Gesandter in die Häfen von Japan einfuhr, trug das Schiff, welches ihn geleitete, die schweiz. Flagge, welche von den Schiffen aller dort repräsentirten Seemächte mit dem üblichen Ceremoniell salutirt wurde.

Allein es sollen uns diese beiden Beispiele nicht abhalten, die Rechtsfrage für sich noch ganz genau zu erörtern. Wir bemerken hierüber Folgendes:

Es gibt keinen völkerrechtlich so allgemein anerkannten Satz wie den, daß das Meer Gemeingut ist, „Mare liberum“. Aus diesem durch Hugo Grotius entwickelten Satze der Freiheit des Meeres folgt insbesondere, daß das Meer auch nicht bloß den angrenzenden Staaten zugehört. Die Schiffe Englands sind im Mittelmeer, die Frankreichs in der Ostsee, die von Holland in der Südsee ganz so vollberechtigt, wie diejenigen der betreffenden Grenzstaaten. Der Ozean kann so wenig wie die Luft und das fließende Wasser von Jemandem ausschließlich okkupirt werden; jede lebende Nation, sei ihr Wohnort, wo er wolle, hat Theil an ihm, wie an der Luft. Der Ozean ist Gemeingut aller Nationen, und es ist die Flagge jedes Staates auf ihm gleich- und vollberechtigt.

Die Schweiz hat daher so gut das Recht, ihre Flagge auf dem Ozean zu führen, wie jede andere selbstständige Nation. Sie bedarf hiefür von keiner andern Macht Erlaubniß; ja, keine Macht könnte ihr eine solche Erlaubniß ertheilen, da keine ein Verfügungsrecht über das freie Meer hat. Die Benutzung der Flagge ist nur das äußere Zeichen, daß die Schweiz von einem Hoheitsrechte Gebrauch macht, daß ihr schon so lange zugestanden hat, als sie eine unabhängige Nation ist, und so lange zustehen wird, als sie diese Unabhängigkeit bewahrt. Das Recht der Flagge ist kein neues Recht, sondern bloß ein bisher nicht benutztes, dessen Benutzung oder Nichtbenutzung aber ganz ins Ermessen jeder Nation selbst gestellt ist.

Die Schweiz bedarf auch keiner besondern Anerkennung ihrer Flagge; denn die Schweiz als Staat ist schon anerkannt und für die Ausübung eines ihr zustehenden einzelnen Hoheitsrechtes bedarf sie nicht noch besonderer Anerkennung. Höchstens mag in dieser Beziehung etwa eine Notifikation am Plage sein, daß die Schweiz in Zukunft von dem ihr zustehenden Hoheitsrechte Gebrauch zu machen gedenke.

Die bezeichneten Sätze sind übrigens keine bloßen subjektiven Konsequenzmachereien, sondern sie sind auch in der völkerrechtlichen Praxis ganz anerkannt. Es gibt mehrere Staaten, welche unter eigenem Pavillon Schifffahrt treiben, ohne an das Meer unmittelbar anzustoßen. So ist heutzutage noch die Flagge von Jerusalem auf dem Meer allgemein anerkannt, obschon dasselbe bekanntlich eine Binnenstadt ist.

Wenn wir richtig berichtet sind, so ist es der Prior von Jerusalem, welcher die Autorisation zum Gebrauche der Flagge gewährt.

Ein anderes Beispiel ist das der Moldau und der Wallachei. Beide Staaten gränzen nirgends ans Meer, und doch ist ihr Pavillon allgemein anerkannt.

Die obigen Beispiele zeigen, daß die Praxis eben so wenig als die Theorie das Recht zur Führung der Flagge auf dem Meere von dem Angränzen an dasselbe abhängig machen. Ein noch viel schlagenderer Beweis ist aber der, daß, als im Jahre 1856 die bekannten vier Kardinalsätze über die Stellung der Neutralen zur See in Kriegszuständen auf der Konferenz in Paris festgestellt wurden, die Schweiz zum Beitritte zu derselben ausdrücklich miteingeladen wurde, und in der That auch beitrug. Jene Einladung der Mächte zum Beitritt war eine richtige Konsequenz des Grundsatzes, daß das Meer Gemeingut aller Nationen sei, und somit völkerrechtliche Verpflichtungen, betreffend das Seerecht, von allen Nationen gleichmäßig übernommen werden sollen. Mit den Verpflichtungen korrespondirt aber nothwendig auch das gleiche Recht zur Benutzung des Meeres.

Ebenso ist es durchaus unnöthig, daß die Neutralität der Flagge noch besonders anerkannt werde. Die Flagge zu Meer hat wie die Heerfahne zu Land keine Politik für sich, sondern sie folgt einfach der Politik des Landes, dessen Zeichen sie ist. Ist das Land in einem Kriege neutral, so ist es auch seine Flagge; ist aber das Land in einen Krieg verwickelt, so theilt die Flagge das nämliche Schicksal.

Wenn es über das Recht zur Benutzung des Meeres und Führung der Flagge, so wie über die Neutralität dieser Flagge keinerlei Verhandlungen mit andern Mächten bedarf, so ist dieß dagegen bis auf einen gewissen Grad der Fall bezüglich zweier anderer Punkte.

Wenn nämlich erstlich das Meer auch Gemeingut aller Nationen ist, so ist das Gleiche nicht der Fall hinsichtlich der Meerhäfen. Diese gehen ins Privateigenthum des betreffenden Landes über. Aus diesem Eigenthumsrechte folgt, daß jede Nation zu bestimmen berechtigt ist, welche Schiffe sie in ihre Häfen aufnehmen will, und unter welchen Bedingungen. Die Regel ist natürlich die Zulassung der Schiffe aller befreundeten Nationen, und eine Verweigerung der Zulassung ihrer Schiffe dürfte mit Recht von der Schweiz als eine Kränkung betrachtet werden; es wäre gerade so, wie wenn ihren Bürgern der Zutritt in ein anderes Land verschlossen werden wollte. Obschon nun der freie Zutritt in die dem Handel geöffneten Häfen als Regel vorausgesetzt werden darf, so erfordert es doch die Schifflichkeit, das Begehren um Zulassung auch noch förmlich zu stellen. Dagegen wäre kein Grund vorhanden, den grundsätzlichen Entscheid um deswillen zu verschieben. Es unterliegt nämlich keinem Zweifel, daß die Mehrzahl der seefahrenden Nationen schweizerische

Schiffe mit Vergnügen bei sich empfangen wird; es liegen hiefür schon jetzt eine Reihe offiziöser Zusicherungen vor. Sollte daher auch noch die eine oder andere Regierung Anstände erheben wollen, so lassen sich diese in der Folge austragen, und es wird eine günstige Erledigung der Anstände um so eher zu erwarten sein, wenn die Flagge bereits im Gebrauche ist und somit ihr Bestand selbst sich durch etwaige Hätteleien nicht mehr gefährden läßt.

Ein zweites Verhältniß macht sodann mit einigen Staaten förmliche Unterhandlungen nothwendig. Die seefahrenden Nationen haben namentlich in früherer Zeit im Interesse der Entwicklung ihrer Schifffahrt gesetzgeberische Bestimmungen getroffen, durch welche sie die Einfuhr von Waaren auf eigenen Schiffen erleichterten und auf fremden Schiffen erschwertten. In der Folge tauschten die Nationen im Vertragswege jene Erleichterungen gegenseitig aus: die eine Nation ließ auch die Schiffe der andern und die von ihnen speidirtten Waaren unter den gleichen Bedingungen zu, wie die Waaren auf eigenen Schiffen, gegen Zusicherung des Gegenrechts. Andere Nationen sind endlich noch weiter gegangen: sie machen grundsätzlich keinen Unterschied mehr zwischen Waaren, die auf fremden oder eigenen Schiffen zu ihnen gelangen, und gewähren also den Schiffen aller Nationen unbedingt freien Zutritt. Mit denjenigen Ländern, wo letzterer Grundsatz noch nicht gilt, muß nun durch Vertragsunterhandlungen Gleichstellung mit den eigenen Schiffen oder mindestens Gleichstellung mit den Schiffen der begünstigtesten Nation zu erzielen gesucht werden. Würde dies nicht erlangt, so hätte natürlich der Handel mit solchen Staaten unter eigener Flagge keinen Sinn, denn der Gebrauch dieser Flagge wäre unvortheilhaft. Da es sich indeß hier nicht um ein Rechtsverhältniß, sondern nur um mehr oder weniger vortheilhafte Benutzung der Flagge handelt, so liegt darin abermals kein Grund zur Verschiebung des grundsätzlichen Entscheides, da die schweiz. Flagge jedenfalls bei einer Reihe von Staaten sofort in die gleiche Rechtsstellung mit den Flaggen anderer Nationen eintreten kann. Auch diese Unterhandlungen werden eher ein günstigeres Resultat haben, wenn sie nicht mit der Rechtsfrage vermengt werden.

So viel über die völkerrechtliche Seite dieser Frage. Wir resumiren unser Raisonnement auf folgende Sätze:

Das Recht der Schweiz zur Mitbenutzung des Meeres ist unbestreitbar; die Flagge selbst folgt der Politik des Landes. Einer besondern Anerkennung der Flagge oder des Rechts zu ihrer Führung von Seite anderer Nationen bedarf es nicht. Wohl aber erfordert erstlich die Höflichkeit eine Notifikation, daß die Schweiz von ihrem Rechte fortan Gebrauch machen wolle; zweitens ist ein Gesuch um Zulassung schweizerischer Schiffe in den Häfen der andern Nationen durch die Schicklichkeit geboten, und es sind drittens Unterhandlungen nothwendig mit einzelnen Nationen, um der schweizerischen Flagge mindestens die Rechte

derjenigen der begünstigtesten Nation zu verschaffen. Die Unterhandlungen bezüglich des zweiten und dritten Punktes brauchen indes dem Entscheide der Bundesbehörden über die Autorisation der Flagge nicht voranzugehen, sondern es machen praktische Rücksichten es wünschenswerth, jenen Entscheid voranzugehen zu lassen.

Wir schreiten nun zu einer zweiten Rechtsfrage vor, welche sorgfältig von der erstern unterschieden werden muß. Gesezt nämlich, es entschließen sich die Bundesbehörden zur Autorisirung des Gebrauchs der schweizerischen Flagge, so entsteht die Frage: Welche Schiffe sollen dazu autorisirt werden?

Man hat schon behaupten wollen, es sei diese Frage mit den andern seefahrenden Staaten zu vereinbaren. Dem ist aber durchaus nicht so. Die vorliegende Frage gehört keineswegs ins Gebiet des Völkerrechtes, sondern in dasjenige des innern Staatsrechtes jedes Landes. Sie steht genau auf gleicher Linie mit der Frage, welchen Personen ein Staat das Recht der bürgerlichen Angehörigkeit zugestehen wolle. Das entscheidet jeder Staat nach seinem eigenen freien Ermessen, weshalb darüber in den verschiedenen Staaten die verschiedenartigsten Normen gelten. Ganz gleich verhält es sich mit der Autorisirung der Flagge. Auch in dieser Beziehung haben die verschiedenen Nationen ganz verschiedene Normen, und diese haben bei ein und derselben Nation vielfach gewechselt. Während in früherer Zeit Bedingungen aller Art gehäuft wurden für die Naturalisation eines Schiffes (z. B. Bau desselben im betreffenden Lande, Landesangehörigkeit des Schiffeigenthümers, des Kapitäns und der Mannschaft), sind die Bedingungen im Laufe der Zeit in vielen Staaten gelockert worden, und das entscheidende Moment wird in neuester Zeit mehr darin erblickt, daß das Schiff Eigenthum eines Nationalen sei. Unter keinen Umständen aber läßt sich die Gesetzgebung eines Staates hierüber von Seite anderer Staaten Vorschriften gefallen, und es würde schwer halten, einen Staatsvertrag aufzuweisen, welcher hierüber Bestimmungen enthielte. Die Bedingung, unter welcher einem Schiffe die Naturalisation zugestanden wird, ist und bleibt eine Frage des innern Staatsrechtes und der innern Gesetzgebungspolitik.

Die Schweiz kann dormalen unmöglich Bedingungen für die Naturalisation eines Schiffes aufstellen, wie solche in einem Theile der andern Staaten üblich sind. Für den Anfang wenigstens wird sie von allen Bedingungen abstrahiren müssen bezüglich der Nationalität der Schiffsmannschaft und des Kapitäns, was übrigens auch von einer Anzahl anderer Staaten schon gesehen ist, z. B. von Preußen und Holland. Wenn in der Folge durch die Praxis eigene Kräfte nachgezogen sind, so können die Bedingungen in dieser Beziehung vielleicht verschärft werden.

Dagegen wird die Schweiz dann um so strenger an dem Nachweis festhalten müssen, daß das zur Flagge berechnete Schiff schweizerisches

Eigenthum sei; denn die Autorisirung der schweizerischen Flagge an nicht schweizerische Schiffe wäre eine Unloyalität und zugleich eine Gefahr für die Schweiz; sie stünde ganz auf gleicher Linie mit der Ausstellung falscher Pässe an Nichtschweizer.

Der Regel nach wird das Verlangen, daß das Schiff Eigenthum von Schweizern sein müsse, wenig Schwierigkeiten haben. Indes ist es doch gut, sich über einige Komplikationen von vornherein ins Klare zu setzen. Ein Schiff ist oft Miteigenthum Mehrerer, oder was besonders häufig vorkommt, Eigenthum einer Firma, die aus Schweizern und Ausländern gebildet ist. Wir wären der Ansicht, daß in einem solchen Falle die Flagge nur ausnahmsweise gewährt werden solle.

Es kann aber auch der Fall eintreten, daß ein oder mehrere Schiffe einer Aktiengesellschaft zugehören. Wie soll es da gehalten werden? Wir wären der Ansicht, daß die Autorisation nur zu ertheilen wäre, wenn die betreffenden Aktiengesellschaften ihren Hauptsitz in der Schweiz selbst haben und die Verwaltungsbehörden in ihrer Mehrheit aus Schweizern bestehen.

In gleicher Weise wird es nöthig sein, die Ausweise für das ausschließliche schweizerische Eigenthum eines Schiffes recht streng zu nehmen. Wir wären der Ansicht, daß dieser Beweis in erster Linie durch Urkunden über den Erwerb oder die Selbstkonstruktion des Schiffes zu leisten wäre, daß aber zur Ergänzung dieses immerhin trügliehen Beweises noch der Eid des Schiffeigenthümers, analog dem Bürgereide, hinzutreten müßte.

Es entsteht sodann die weitere Frage, wer die Autorisation zu ertheilen habe und in welcher Form diese ertheilt werden solle? Unserer Ansicht nach soll nur der Bundesrath die Matrifel ertheilen dürfen, da die Gefahr allzugroß wäre, daß in Spezialfällen ein Druck auf die Konsulate geübt würde, um sie zu bewegen, es mit den Bedingungen nicht so genau zu nehmen. Eine Ausnahme würden wir nur gestatten für diejenigen Erdtheile, welche sehr weit entfernt sind und wo deshalb den schweizerischen Konsuln wenigstens zu provisorischer Autorisation der Flagge das Recht ertheilt werden müßte. Aber auch in diesen Fällen hätte die definitive Ertheilung des Rechts durch den Bundesrath zu erfolgen.

Der formelle Gang der Sache würde somit folgender:

Auf einem der Departemente des Bundesrathes, am passendsten wohl auf dem Handels- und Zolldepartement, würde ein großes Buch geführt, in welches die Namen aller schweizerischen Schiffe mit ihrer nähern Beschreibung, Tonnengehalt u. s. f. eingetragen würden.

Wer ein Schiff in dieses Buch eintragen zu lassen wünschte, hätte sich, sofern er im Inland wohnt, an seine Kantonsregierung, sofern er

im Auslande wohnt, an den betreffenden schweizerischen Konsul zu wenden. Dem Gesuche wären beizulegen: ein gehöriges Signalement des Schiffes mit dem Certifikate über die amtliche Messung desselben (für diese Schiffsbeschreibung und Messung sind in den verschiedenen Häfen beeidigte Experten vorhanden; mangelndenfalls müßten sie vom betreffenden Konsul ad hoc ernannt werden); ferner die Eigenthumsausweise und die Bescheinigung über den geleisteten Ergänzungsseid. Diese gehörig beglaubigten Belege würden nun im einen Falle von der Kantonsregierung, im andern Falle vom betreffenden Konsul mit einem Gutachten ans Handels- und Zolldepartement eingesendet, welches nach vorgenommener Prüfung dem Bundesrathe seinen Antrag zu stellen hätte. Hätte der Bundesrath die Autorisation erteilt, so würde das Schiff vom Departemente ins große Buch eingetragen; es hätte die Publikation im Bundesblatt zu erfolgen, und es würde dem Schiffe sein gehöriger eidgenössischer Paß zugesertigt. Dieser Paß wäre jeweilen beim Auslaufen des Schiffes vom betreffenden schweizerischen Konsul sammt der Equipagerolle (Mannschaftsverzeichniß) und dem Manifeste (Generalfrachtbrief), welchem die Connossements (Einzelfrachtbriefe) beigeheftet zu werden pflegen, zu visiren. Der Kapitän wäre bei Uebernahme des Schiffes besonders in Pflicht zu nehmen.

Ginge das Schiff an einen Nichtschweizer über oder ginge es zu Grunde, so hätte dessen gehörige Löschung im großen Buch mit entsprechender Publikation im Bundesblatt zu erfolgen. Ebenso wäre jeder Eigenthumsübergang unter Schweizern selbst neu zu registriren und zu publiziren. Die Konsuln hätten auf alle derartigen Statusveränderungen eines schweizerischen Schiffes ein wachsamcs Auge zu halten.

Von den Schiffseigenthümern wären natürlich den Konsuln für ihre diesfälligen Bemühungen angemessene Gebühren zu entrichten und die für Beschreibung und Messung des Schiffes gehaltenen Auslagen zu ersetzen; ebenso wären die Ausfertigungs- und Publikationskosten dem Bunde zu vergüten.

Es ist wohl zu bemerken, daß nur diejenigen Schiffe, welche auf solche Weise mit eidgenössischem Paß versehen werden, zur Führung der schweizerischen Flagge berechtigt wären. Es sind bis jetzt schon hier und dort Schiffe unter eidgenössischer Flagge gefahren. So erhielt der Bundesrath Kunde, daß ein Schiff mit Namen *Paradox*, befehligt von einem indischen Kapitän und bedient von malayischer Mannschaft, aller Wahrscheinlichkeit nach aber einem Schweizer zugehörig, lange Jahre unter eidgenössischer Flagge in den indischen Meeren gefahren sei. Ein österreichischer Professor benutzte dasselbe auf einer Weltumseglungstour. Die Flagge soll in jenen Gewässern immer respektirt worden sein. Allein dies sind individuelle Liebhabereien, die außer dem Gesetze stehen. Wer aber auf Schutz seiner Flagge durch sein Heimatland Anspruch machen will, muß sich vorher autorisiren lassen durch die ordentlichen Behörden der

Heimat, und wer sich ohne solche Ermächtigung der schweizerischen Flagge bedient, hat auf Schutz der Schweiz keinerlei Anspruch. Ebenso versteht es sich von selbst, daß die schweizerischen Schiffe sich den gleichen völkerrechtlichen Gesetzen wie alle andern neutralen Schiffe zu fügen haben, so daß sie z. B. im Falle einer Blockade keineswegs freie Zufahrt und Abfahrt aus einem Hafen beanspruchen können. Hieraus erklären sich denn die bisherigen abweisenden Entscheidungen des Bundesrathes in dieser Materie. Der betreffende Schweizer in Nordamerika hatte keinerlei Autorisation zum Gebrauche der schweizerischen Flagge, und respektirte auch die Blockade nicht. In Bremen aber handelte es sich mehr darum, die schweizerische Flagge für nichtschweizerische Schiffe zu benutzen, wozu der Bundesrath keine Handbieten wollte. Die Beschränkung des Rechts zur Führung der Flagge auf besonders hiezu autorisirte Schiffe wird vielleicht manche Illusion zerstören; allein gleichzeitig wird sie wohl auch viele Besorgnisse vor allem möglichen Mißbrauch mit dieser Flagge beseitigen.

Gegenstand einer weiteren Erörterung wird es nun sein, die Rechtsstellung zu bezeichnen, in welche ein schweizerisches Schiff zu seinem heimatlichen Staate tritt.

Das Schwierigste dieser Verhältnisse ist die Handhabung der Justizhoheit von Seite der Schweiz. In civilrechtlicher Beziehung entstehen zwar keine erheblichen Schwierigkeiten. Der Beklagte, sei es nun der Schiffseigentümer oder der Kapitän oder der Befrachter eines schweizerischen Schiffes, wird einfach verlangen, daß man ihn vor dem ordentlichen Gerichte seines Wohnsitzes suche, und der betreffende Richter wird das Gesetz seines Landes anwenden. Wohnt der Beklagte in Frankreich, so wird er nach dem *code de commerce*, in Deutschland nach dem deutschen Handelsgesetzbuch beurtheilt u. s. f. Wenn der Beklagte in der Schweiz selbst wohnt, so werden zwar gewöhnlich gesetzgeberische Bestimmungen fehlen. Allein der Richter hilft sich in diesem Falle, wie in einer Reihe von andern, mit Herbeiziehung der *s. g.* allgemeinen Rechtsgrundsätze, d. h. der Regeln der Wissenschaft. Es hätte übrigens keine Schwierigkeit, gelegentlich einen schweizerischen Codex über diese Materie zu erstellen. Dringlich ist die Sache indeß nicht.

Viel schwieriger ist das Gebiet der Strafrechtspflege. Hier entsteht zuerst die Frage, nach welchem Strafgesetze Verbrechen, die auf dem Schiffe verübt wurden, behandelt werden sollen. Darüber wird man bald im Klaren sein, daß ein auf schweizerischen Schiffen verübtes Verbrechen, und sei es in den Gewässern des stillen Oceans begangen worden, nach schweizerischem Gesetze beurtheilt werden soll. Aber welches schweizerische Gesetz soll maßgebend sein? Die bestehenden Bundesstrafgesetze wären ungenügend. Das Einfachste schiene uns das zu sein, in Fällen, wo ein unter die eidg. Gesetzgebung fallendes Verbrechen zur Sprache käme, diese, in allen andern Fällen aber das Strafgesetz

des Kantons, welchem der Schiffseigenthümer angehört, als maßgebend zu erklären. Ergäben sich in der Folge daraus Uebelstände, was indeß unwahrscheinlich ist, so gibt Art. 106 der Bundesverfassung die Mittel an die Hand zu einheitlicher Regulirung dieses Verhältnisses.

Daraus würde dann von selbst folgen, daß, wo nicht die eidg. Gerichtsbarkeit einträte, auch die Gerichte des betreffenden Kantons den Straffall zu beurtheilen hätten, und daß die Strafvollziehung ebenfalls den Behörden dieses Kantons anheim zu geben wäre.

Man sieht, daß sich bei gutem Willen diese Schwierigkeiten beseitigen lassen; allein jetzt bleibt noch die schwierigste Frage zurück: Wie kann man die eines Verbrechens Angeeschuldigten vor den Richter stellen? Für Staaten, die ans Meer gränzen, hat das natürlich keine Schwierigkeiten, und es läßt sich nicht läugnen, daß es gerade aus diesem Grunde für die Schweiz einigermaßen wünschbar wäre, einen Hafen zu besitzen, in welchem gerichtet und die Strafen vollzogen werden könnten. Indesß läßt sich in Ermanglung eines solchen doch auch auf andere Art helfen. Zu diesem Behufe ist es nöthig, sich mit den Regierungen eines oder mehrerer Nachbarstaaten zu verständigen, daß sie sich zur Uebernahme des Transportes von Gefangenen verpflichten, welche von einem schweizerischen Schiff mit der Bestimmung nach der Schweiz ihnen übergeben werden. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß einige benachbarte Regierungen ohne Schwierigkeit diesen Transport zulassen werden, wie es ohnehin unter befreundeten Staaten üblich ist. Das ganze Verfahren wird allerdings etwas weitzläufiger und kostspieliger werden, als es unter andern Umständen zu sein pflegt; allein da Straffälle der Art gewiß zu den großen Seltenheiten gehören werden, so fällt am Ende dieser Punkt nicht so schwer in die Waagschale. Sicher ist, daß auch da kein unübersteigliches Hinderniß vorhanden ist.

Im Anschluß an das Verhältniß der Justizhoheit entsteht eine weitere Frage über die Stellung des Kapitäns, über seine Pflichtordnung, über seine Disziplinargewalt gegenüber der Mannschaft, auch über das von ihm zu beobachtende Seeceremoniell. Diese Fragen werden sich aber am allereinfachsten dadurch erledigen, daß man die Usancen adoptirt, welche in demjenigen Lande gelten, in dessen Hafen das Schiff seinen regelmäßigen Ein- und Auslauf, quasi sein Domizil hat. Das von Triest regelmäßig ausgehende Schiff beobachtet die österreichischen Vorschriften, das gewöhnlich in Ancona stationirte die italienischen u. s. f. Kapitän und Mannschaft werden damit am besten vertraut sein und ein dringendes Bedürfniß einheitlicher Bestimmungen ist nicht vorhanden. Mit der Zeit läßt sich indeß auch hierin etwas Nationales schaffen, wenn bei jenem Verfahren sich Uebelstände ergeben sollten.

Ein drittes Verhältniß ist die Steuerhoheit des heimathlichen Staates. Ein schweizerisches Schiff kann natürlich von keinem andern

Staate besteuert werden, sondern es steht das Besteuerungsrecht der Heimat zu. Es ist nur billig, daß gegenüber den Verpflichtungen, welche die Schweiz durch Autorisation ihrer Flagge übernimmt, auch das korrespondirende hoheitliche Rechtsverhältniß beachtet werde.

Der Bezug der Steuern hat sehr geringe Schwierigkeiten; er kann durch Vermittlung der schweizerischen Konsuln erfolgen.

Die Form der Steuer läßt sich ebenfalls leicht feststellen. Das Natürlichste und Einfachste ist, die Steuer nach dem Tonnengehalte des Schiffes zu berechnen. Bei den Dampfschiffen sind üblicherweise 40% Raum in Abzug zu bringen, der zum Maschinenraum verwendet wird. Dagegen wird der doppelte Aufsatz per Tonne von ihnen bezogen werden, da sie wenigstens doppelt so viele Fahrten zu machen pflegen als die Segelschiffe.

Die Größe der Steuer würden wir nach gemachten Erhebungen für einmal auf 50 Rp. bis 1 Fr. per Tonne für das Segelschiff, auf 1 Fr. bis 2 Fr. per Tonne für das Dampfschiff festsetzen. Ein Segelschiff von 400 Tonnen wird demnach eine Jahressteuer von 2—400 Franken zu bezahlen haben, was jedenfalls eine mäßige Taxation ist.

Es wird sich nun noch fragen, wem die diesfällige Einnahme zukommen soll, dem Bunde oder den Kantonen? Wir würden indeß für passend erachten, diese Frage einstweilen außer Erörterung zu lassen in der Meinung, daß die diesfälligen Einnahmen zu einem Separatfonde zusammengelegt werden sollen, über welchen erst nach einiger Zeit Verfügungen zu treffen wären. Es will uns nämlich scheinen, daß sich im jetzigen Momente noch nicht mit hinreichender Klarheit übersehen lasse, ob nicht auch Ausgaben und Verwendungen für die Ehre und den größern Nutzen der Flagge erforderlich seien. Es ist unter solchen Umständen gewiß am Platze, mit der Verfügung über die von daher fließenden Gelder noch etwas zuzuwarten, zumal sich später auch die Bedeutung dieser Einnahmsquelle besser übersehen lassen wird.

Wir haben bis dahin die Frage mehr aus dem Rechtsstandpunkte erörtert, um einen klaren Einblick in alle für den Fall der Bejahung wichtigen völkerrechtlichen und staatsrechtlichen Verhältnisse und Beziehungen zu gewinnen. Wir haben gefunden, daß die Bejahung der Frage möglich ist, und daß trotz mancher anscheinender Schwierigkeiten der Ausführung durchaus keine unüberwindlichen Hindernisse im Wege stehen. Allein damit ist immerhin bloß eine Seite der Frage erörtert. Eine zweite nicht minder wichtige Seite derselben ist die politische im weitern Sinne des Wortes. Der Besitz eines Rechtes entscheidet noch nicht über dessen Gebrauch. Es fragt sich noch, ob dieser Gebrauch für die Schweiz Werth hat und ob nicht etwaige Nachteile die vorhandenen Vortheile überwiegen?

Vorerst muß man sich darüber ins Klare setzen, welche Vortheile denn eigentlich für den schweizerischen Verkehr aus dem Gebrauche der

schweizerischen Flagge resultiren würden? Man hat um so mehr Grund zu näherer Prüfung dieser Frage, als in den Akten mehrfach von schweizerischen Konsuln angedeutet wird, es handle sich mehr um eine Befriedigung nationaler Eitelkeit, als um positiv nachweisbare Interessen. Der Bundesrath hat daher gerade dieser Frage ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet.

Der Mangel einer schweizerischen Flagge hat bis dahin hauptsächlich einen positiven Nachtheil erzeugt, der aber ziemlich schwer ins Gewicht fällt: es ist der Schweizer als solcher vom Betrieb des Ahdereisgeschäftes gänzlich ausgeschlossen. Setzen wir nämlich voraus, es wolle ein Schweizer jetzt ein eigenes Schiff besitzen: in welche Lage kommt er? Die Flagge seines Landes kann er nicht führen; die Flagge des Staates, in welchem er domicilirt ist, kann ihm aber auch nicht gewährt werden, weil er ein Fremder ist. Der Schweizer darf also entweder keine eigene Schiffe erwerben, weil er sie nicht gebrauchen könnte, oder er muß sich im Lande seines Domizils naturalisiren, wie solches nach zuverlässigen Berichten aus diesem Grunde mehrfach geschehen ist und doch jeden Schweizer sehr hauer ankommt, oder endlich er muß mittelst fingirter Geschäfte das Schiff unter dem Namen eines Dritten eintragen lassen, was natürlich auch seine sehr mißliche Seite hat und Gefahren mancher Art erzeugt.

Dieser Umstand, daß der Schweizer als solcher vom Ahdereisgeschäft ausgeschlossen ist, fällt nicht nur um deswillen schwer ins Gewicht, weil dieses Geschäft zu den einträglichsten gehört, sondern er hat auch seine schädlichen Rückwirkungen auf den Betrieb der übrigen kaufmännischen Geschäfte selbst. Gewisse Geschäfte, wie z. B. die Fischerei, lassen sich natürlich überhaupt ohne eigene Schiffe gar nicht betreiben. Aber es läßt sich auch manche Spekulation größerer Art auf eigenen Schiffen viel besser ausführen als auf fremden. Ja, es muß wegen Mangels eigener Schiffe manches vortheilhafte Geschäft ganz unterbleiben. So wissen wir z. B. aus bester Quelle, daß die Schweizer im fernsten Orient auf das Recht zur Führung der eigenen Flagge hauptsächlich deswegen einen großen Werth setzen würden, um den Bedarf von Seide und andern Rohstoffen auf den geeigneten Punkten der Küste selbst holen zu können, woran sie wegen Unmöglichkeit des Besizes eigener Schiffe zur Zeit verhindert sind. Die Schweizer im Orient sollen deshalb den Entscheid der Bundesbehörden über die Flaggenfrage mit großer Spannung erwarten.

Neben der Beseitigung dieses Nachtheils kommen folgende positive Vortheile in Erwägung:

Erstlich gewährt die schweizerische Flagge im Falle eines Krieges dem schweizerischen Handel so zu sagen absolute Sicherheit. Zwar kann auch die Schweiz in Kriege verwickelt werden; allein ihre neutrale Stellung bringt es mit sich, daß solche Fälle sehr selten vorkommen werden. Kriege zwischen dritten Mächten würden aber um der Neutralität ihrer Flagge

willen den schweizerischen Handel gar nicht affiziren. Diese Sicherheit des schweizerischen Handels zu Meer wie zu Land müßte natürlich der Entwicklung desselben sehr günstig sein.

Man hat zwar eingeworfen, es finden sich in Kriegsfällen immer genug neutrale Schiffe zur Versorgung des schweizerischen Handels vor. Allein das ist ein offener Irrthum. Es mag Jenes theilweise noch der Fall sein bei kleinern Kriegen, obschon ja z. B. im deutsch-dänischen Kriege der große Mangel an solchen neutralen Schiffen die Sehnsucht nach der schweizerischen Flagge erweckte. Uebrigens werden auch bei kleinen Kriegen momentane Lücken, die doch den regelmäßigen Betrieb des Handels stören und unter Umständen bedeutende Verluste veranlassen können, kaum je ausbleiben. Allein bei größern Kriegen, wo z. B. mehrere größere Seemächte theilhaftig sind, ist jene Annahme geradezu handgreiflich unrichtig. Die Verhältnisse können sich ganz leicht so gestalten, daß es fast gar keine neutrale Schiffe mehr gibt, und daß der schweizerische Handel in die größten Verlegenheiten geräth.

Die Sache hat indeß ihre Bedeutung nicht nur für den schweizerischen Handel allein, sondern in fast noch höhern Grade für den Handel der übrigen Staaten, an dessen Gedeihen die Schweiz ebenfalls interessiert ist. Im Pariservertrag von 1856, dem auch die Schweiz beigetreten, ist nämlich in Ziffer 2 der Satz sanktionirt worden, daß die neutrale Flagge auch das feindliche Gut (Kriegskonterbande ausgenommen) deckt. Die natürliche Folge dieser Bestimmung wird die sein, daß sich in Kriegsfällen und sogar schon bei drohenden Kriegssequentialitäten der Handel der bedrohten Länder auf neutrale Schiffe flüchtet. Die Einführung einer neuen neutralen Flagge ist daher im Grunde im Interesse aller Staaten oder im Interesse des gesammten Welthandels. Es gilt im Kriegsvrecht zur See noch die eigenthümliche und im Grunde barbarische Bestimmung, daß das feindliche Schiff, wenn es auch ein ganz inoffensives Handelsschiff ist, sammt dem feindlichen Gute auf demselben, trotzdem daß es Privaten zugehört, von feindlichen Kriegsschiffen als gute Preise weggenommen werden darf. Beim Landkriege hat man diese Verabung der Privaten schon längst abgeschafft oder wenigstens auf den Kriegsbedarf eingeschränkt. Beim Seekriege aber brachte man es noch nicht weiter als bis zur Verpönnung der Kaperei, welche den ersten Satz jenes zitierten Pariservertrags bildet. Dagegen ist durch den zweiten Satz des Vertrags, betreffend das Recht der neutralen Flagge, die Möglichkeit eines Fortschritts zur Gessittung eröffnet, und es kann allen Staaten, welche jenen Fortschritt angebahnt, gewiß nur lieb sein, wenn eine Flagge, deren ewige Neutralität von ihnen selbst verbürgt worden ist, für alle Kriegsfälle das bedrohte Privateigenthum unter ihren Schutz nimmt. Der Handelsstand der ganzen Welt muß hiefür der Schweiz erkenntlich sein, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß er aus diesem Grunde den schweizerischen Schiffen vielfach zusprechen wird. Es ist selbstverständlich, daß günstige Mitwirkungen auch in Friedenszeiten und auf das Mutterland selbst nicht ausbleiben werden.

Aus dieser zuversichtlich zu erwartenden Entwicklung einer dem eigenen und dem übrigen Welthandel nützlichen schweizerischen Handelsmarine erzeugen sich dann von selbst eine Reihe weiterer Vortheile, von denen wir nur zwei noch besonders herausheben wollen.

Der Bau und die Ausrüstung der schweizerischen Schiffe wird der Natur der Dinge nach eine Anzahl schweizerischer Etablissements im In- und Auslande beschäftigen. Es gibt schon jetzt gerade in Triest ein schweizerisches Etablissement, das sich mit dem Bau und der Ausrüstung von Schiffen beschäftigt, das aber natürlich gegenwärtig noch große Schwierigkeiten hat, um zu seiner vollen Entwicklung zu gelangen. Es gibt ferner schon jetzt in der Schweiz selbst Etablissements, welche größere Maschinen für Meeresschiffe liefern. Da der Bedarf für schweizerische Schiffe durch die umliegenden Länder nur transitiren würde und somit wenigstens zu einem beträchtlicheren Theile von der Einrichtung von Eingangszöllen an die zwischenliegenden Staaten befreit wäre, so ließe sich kein genügender Grund denken, warum unsere Etablissements nicht für viele Ausrüstungsgegenstände mit in Konkurrenz treten könnten. Der Schiffsbau und die Ausrüstung würde jedenfalls eine größere Anzahl von schweizerischen Händen beschäftigen.

Das Gleiche wäre wohl auch der Fall hinsichtlich der Bemannung der schweizerischen Schiffe. Man könnte zwar glauben, daß die Schweizer als Bergvolk für den Schiffsbienst wenig tauglich wären. Indes scheint dies nicht richtig zu sein. Es ist wenigstens Thatsache, daß schon gegenwärtig eine ziemlich große Zahl von Schweizern in den Marinen aller möglichen Staaten angestellt sind, darunter sogar solche in sehr hervorragenden Stellungen. Es mag dies von dem großen Reichthum der Schweiz an Seen und Flüssen herrühren, welche die Liebhaberei eines großen Theils der Bevölkerung auf Beschäftigungen dieser Art lenkt. Im Uebrigen ist es eine irrige Vorstellung, wenn man glaubt, die Marine rekrutire sich am besten nur durch Meeranwohner. Man versichert z. B., daß ein großer Theil der österreichischen Matrosen und Marinesoldaten auf den Bergen von Istrien, Illyrien und Dalmatien rekrutirt werde, und daß diese in Wind und Wetter gehärteten Bergbewohner in kurzer Zeit so viel Geschick zeigen wie die Meeranwohner selbst. Es unterliegt keinem Zweifel, daß ein guter Theil Schweizer, in denen ohnehin ein innerer Drang nach großen Weltfahrten zu stecken scheint, diese Berufsart ergreifen werden, um in die Welt hinaus zu kommen, und es ist dies gewiß eine viel ehrenhaftere und zugleich zweckentsprechendere Art, ihren Drang zu befriedigen, als wenn sie hinausziehen, um in Algier, Batavia oder Rom vor fürstlichen Pallästen Wache zu stehen. Aber auch in den höhern Schiffschargen wird sich manche Gelegenheit finden, um gebildeten Mechanikern, Ingenieuren u. s. f. eine schöne Carriere zu eröffnen, insbesondere wenn auf unsern vaterländischen Lehranstalten auf derartige Bedürfnisse einige Rücksicht genommen wird.

Wir bleiben hiebei stehen. Es kann danach wohl keinem vernünftigen Zweifel unterliegen, daß es an reellen und positiven Interessen für die Bejahung der Frage nicht mangelt. Die Privatinteressen der Einzelnen und des schweizerischen Gewerbs- und Handelsstandes im Ganzen können wohl nur gewinnen. Dagegen bleibt jetzt noch die Frage zu untersuchen übrig, wie sich die großen Gesamtinteressen des Landes zu dieser Frage stellen?

Es läßt sich bei unbefangener Betrachtung nicht verkennen, daß in dieser Beziehung sich Manches für und wider die Autorisation der Flagge sagen läßt.

Da wider lassen sich besonders zwei Dinge sagen: erstlich, daß die Flagge mißbraucht werden und zweitens, daß die Schweiz sie vor Verletzung nicht oder nur ungenügend schützen kann. Diese beiden Punkte bedürfen noch einer etwas nähern Betrachtung.

Die Flagge kann mißbraucht werden. Ein dem Bundesrathe zugekommener anonymer Brief warnt aus diesem Grunde vor deren Autorisation, indem er namentlich den Mißbrauch mit Kriegskontrebande und durch Sklavenhandel hervorhebt. Die Möglichkeit dieses Mißbrauchs der Flagge läßt sich allerdings nicht bestreiten. Es ist möglich, daß ein schweizerischer Schiffsbesitzer sein Schiff zum Schmuggel von Kriegskontrebande einsetzt. Ein solches Verfahren kann für den Betreffenden sehr verdrüßliche Folgen haben; allein die Schweiz als solche kann die Handlung eines solchen Privaten gewiß eben so wenig berühren als ein beliebiger anderer Schmuggelakt auf ihren Grenzen. Sofern mit solchem Schmuggel andere neutralitätswidrige Handlungen verbunden würden, so wären selbstverständlich die eidg. Strafgesetze ganz in gleicher Weise in Anwendung zu bringen, als ob die betreffende Handlung unmittelbar vom Schweizergebiete ausgegangen wäre. Verlegenheiten von Bedeutung können aber nach unserer Ansicht aus solchen Akten einzelner Privatpersonen, so sehr dieselben zu mißbilligen wären, dem Lande selbst nicht erwachsen. Dies wäre nur dann möglich, wenn ein Einverständnis jener Schmuggler mit schweizerischen Behörden und offene oder heimliche Begünstigungen von Seite der Letztern stattgehabt hätten. Das gefährdende Objekt wäre aber in solchem Falle nicht die Flagge, sondern die Haltung der Behörden.

Ganz ähnlich verhielte es sich, wenn ein schweizerisches Schiff so ehrlos wäre, sich zum Sklavenhandel herzugeben. Das Vaterland würde allerdings mit Abscheu auf ein solches Verfahren blicken, und seine Strafgewalt würde solches im Betretungsfalle nach Verdienen züchtigen und brandmarken. Allein durch solche Schlechtigkeit eines Einzelnen wäre das Land doch nicht mehr und nicht weniger befehlt, als durch ähnliche Verbrechen vornehmer Söhne im Innern, und vollends wäre es undenkbar, daß dem Lande selbst ein solcher vereinzelter Mißbrauch der Flagge zugerechnet werden könnte.

Ueberhaupt sind solche Argumente, die aus der Möglichkeit des Mißbrauchs einer an sich guten Sache geschöpft sind, selten von erheblichem Werth. Mit solchen Anschauungen wäre die Welt zu keiner einzigen Freiheit und zu keinem einzigen Rechte gelangt; denn ihrer alle sind sehr dem Mißbrauch ausgesetzt. Die öffentliche Meinung ist aber gerade in diesen Stücken in der Schweiz so stark, daß Akte der genannten Art von schweizerischen Schiffen gewiß viel weniger zu besorgen wären, als von den Schiffen irgend einer andern Nation. Sobald nur besonders autorisirte Schiffe das Recht zur Führung der Flagge besitzen, fällt ohnehin ein großer Theil der befürchteten Gefahren in diesem Stücke von selbst dahin.

Von größerer Bedeutung scheint der zweite Einwurf zu sein, daß die Schweiz ihre Flagge vor Mißachtung und Verletzung nicht genügend zu schützen vermöge. Dieser Einwurf läuft indeß im Grunde darauf hinaus, daß ohne gleichzeitige Erstellung einer Kriegsflotte der nöthige Schutz für die Handelsflagge nicht vorhanden sei.

Dieses Raisonement ist insoweit richtig, als keinem Zweifel unterliegen kann, daß der Besitz einer Kriegsmarine die Machtstellung eines Volkes bedeutend hebt, indem sie die Möglichkeit gewährt, seinen Ansprüchen in allen Theilen der Welt Nachdruck zu verschaffen. Indeß abgesehen davon, daß fast bei allen Seemächten die Kriegsmarine erst später aus der wachsenden Handelsmarine hervorgegangen ist, läßt sich denn doch nicht behaupten, daß eine Kriegsmarine absolutes Bedürfniß sei und, daß eine Handelsmarine ohne jene keinen Grund zu existiren habe. Es gibt eine große Zahl von Staaten, die ohne Kriegsmarine unter eigener Flagge Handel treiben; ja es ist fast die überwiegende Zahl der Flaggen, die auf dem Meere in Gebrauch sind, in dieser Lage, z. B. nur in Europa: Hamburg, Lübeck, Bremen, Mecklenburg, Dänemark, Hannover, Belgien, der Kirchenstaat, Serbien, die Moldau, die Wallachei, früher Toscana u. s. f. Es ist nicht bekannt geworden, daß der Mangel einer Kriegsflotte diesen Staaten große Verlegenheiten bereitet habe.

Welches Interesse ist überhaupt vorhanden, die Flagge eines inoffensiven Handelsschiffes zu verletzen? In Friedenszeiten gar keines. Gegenüber etwaigem vereinzeltem Muthwillen reichen die gewöhnlichen diplomatischen Reklamationen aus. In Kriegszeiten kann sich die Sache etwas anders gestalten, namentlich wenn eine Flagge des Schmuggels mit Kriegskontrebande verdächtig wird. In solchen Zeiten wird es allerdings erhöhter Vorsicht und loyaler Haltung bedürfen. Wer in solchen Zeiten aus Gewinnsucht sich nicht scheut, das Vaterland in Verlegenheit zu bringen, soll von diesem auch offen desavouirt werden. Auf der andern Seite ist gerade in Kriegszeiten bei den kriegsführenden Nationen das Gelüste auch nicht so groß, sich durch bloßen Muthwillen einen Feind mehr zu schaffen, der in Verbindung mit dem andern Feinde nicht zu verachten sein wird, und der unter Umständen auch in seiner Landmacht noch Mittel in der Hand hätte, um Beleidigungen zu rächen.

Es läßt sich überhaupt zwar nicht bestreiten, daß nicht beim Verkehr zur See wie bei demjenigen zu Land da und dort Uebergriffe oder Reibungen entstehen werden. Allein wie die Schweiz trotz ihrer bescheidenen Machtverhältnisse in solchen Streitigkeiten ihre Stellung noch immer zu wahren gewußt hat, selbst wenn der Ausgang des Streites für sie weniger günstig war, so wird sie wohl auch bei etwaigen Verletzungen der Flagge ihre Würde zu behaupten wissen. Sie wird zu deren Schutze thun, was sie kann; zu Unmöglichem ist sie nicht verpflichtet. Um deswillen aber ein Recht von vornherein preisgeben, weil es der Mißachtung eines Andern ausgesetzt sein könnte, sieht am Ende doch dem Verfahren jener Conscriptirten etwas ähnlich, welche sich verstümmeln, um den Gefahren des Militärdienstes zu entgehen.

Man hat zur Beseitigung von derartigen Gefahren schon den Gedanken ausgesprochen, die Schweiz müßte ihre Flagge unter den Schutz einer großen Seemacht stellen. Der Bundesrath erklärt jedoch offen, daß ihm um diesen Preis dann allerdings der Werth einer eignen Flagge zu theuer erkauft schiene. Der Bundesrath wird unzweifelhaft auch in Zukunft, wie es bisher schon oft geschehen ist, die guten Dienste dieser oder jener Großmacht in Anspruch nehmen in Ländern, wo er keine Vertretung hat, oder wo seine diplomatischen Hilfsmittel zur Erreichung eines gewünschten Zieles nicht ausreichen, und er anerkennt dankbar die ihm in solchen Fällen von jenen Staaten geleistete Beihilfe. So kann er in gleicher Weise vielleicht auch in Zukunft die guten Dienste einer Großmacht zum Schutze seiner Flagge in Speziellfällen in Anspruch zu nehmen in den Fall kommen. Dagegen könnte er der Bundesversammlung die Begründung eines dauernden Schutzverhältnisses niemals vorschlagen, weil dadurch unter allen Umständen die Neutralität, ja möglicherweise sogar die Selbstständigkeit und Unabhängigkeit des Vaterlandes gefährdet werden könnte. Der Bundesrath nimmt keinen Anstand, sich hierüber schon im gegenwärtigen Stadium der Sache ganz bestimmt auszusprechen.

Wenn der Bundesrath unter solchen Umständen anerkennen muß, daß die Autorisation einer eigenen Flagge auch gewisse Inkonvenienzen für die Gesamtstellung der Schweiz erzeugen kann, so läßt sich andererseits nicht verkennen, daß deren Bedeutung in andern Beziehungen sich durch die Aufpflanzung der eigenen Flagge auch wieder erhöht.

Die Schweiz hört sich gerne als industrielle Großmacht betiteln, und sie hat nach Seiten ihrer Gewerbsthätigkeit auf diesen Ehrentitel wirklich einigen Anspruch. Nach Seiten des Handels aber ist sie bei weitem weniger entwickelt, wobei indeß durch manche der neuern Zeit angehörige Einrichtungen, wie insbesondere die Gründung der schweizerischen Exportgesellschaft, allerdings das Fundament für eine viel größere Gesamtentwicklung gelegt worden ist. Aber eine Handels-Großmacht wird sie unter allen Umständen niemals sein oder werden können, so lange sie keine

eigenen Schiffe besitzt. Die Schweiz bezieht einen großen Theil des Rohstoffes für ihre Gewerbsthätigkeit aus überseeischen Ländern, und eben dahin geht ein großer Theil der Produkte ihres Gewerbsfleißes. Sie ist aber wegen Mangels an eigenen Schiffen gegenwärtig gehindert, den Rohstoff aus erster Hand zu beziehen und ihr Produkt direkt in die Hand der Konsumenten abzuliefern. Das ist die jezige Sachlage, aus deren Betrachtung wohl klar hervorgeht, daß die Selbstständigkeit des schweizerischen Handels als Großhandel zur Zeit noch keineswegs vorhanden ist, sondern erst mit dem Augenblicke beginnen wird, wo er nicht mehr absolut von fremden Schiffen und von der fremden Politik, welche die Flaggen jener Schiffe leitet, abhängig ist. Die schweizerische Flagge bringt daher dem Lande das Geschenk seiner vollen Unabhängigkeit und Selbstständigkeit auf dem Gebiete des Handels, ein Geschenk, vielleicht von geringem Werthe in Zeiten politischer Ruhe, aber unschätzbar für Zeiten politischer Stürme.

Die Schweiz hat gegenwärtig vielleicht mehr Grund als früher, dieser Selbstständigkeit erhöhten Werth beizulegen. Sie wird in aller nächster Zeit das einzige europäische Land sein ohne eigene Handelsmarine. Durch die Unifikation Italiens ist auf der Südseite der Schweiz nicht nur eine bedeutende neue Landmacht, sondern auch eine nicht unbeachtliche neue Seemacht entstanden. Und ganz ein ähnlicher Prozeß bereitet sich auf ihrer Nordseite vor. Durch den deutsch-dänischen Krieg ist der deutsche Bund in den Besitz des Kieler Hafens gelangt, welcher schon jetzt einer der schönsten Häfen der Welt sein soll, und durch die projektierte Kanalbaute zwischen der Ost- und Nordsee noch bedeutend an Werth gewinnen würde. Es ist unter solchen Umständen nicht daran zu zweifeln, daß der schon lange gehegte Wunsch Deutschlands nach Selbstständigkeit zur See in nächster Zeit seine Verwirklichung finden wird. Die Schweiz hat keinerlei Grund, eifersüchtig auf diese Bestrebungen im Süden und Norden zu blicken; allein sie wird nichts desto weniger gut thun, sich im Augenblicke, wo es noch Zeit ist, auch ihre Hände frei zu machen und sich für alle Eventualitäten unabhängig zu stellen.

An dieses Bedürfnis der Unabhängigkeit unseres Handels schließt sich ein zweites unmittelbar an, welches wir als ein Bedürfnis nach Fortentwicklung bezeichnen können. Es gibt in der schweizerischen Politik ein altes Sprichwort, das freilich bisher vornehmlich zur Verschönerung der Militärkapitulationen dienen mußte, dessen ungeachtet aber eine gewisse Wahrheit enthält: „Die Schweiz muß ein Loch haben“. Das Loch der Militärkapitulationen ist heutigen Tages verstopft; aber das Bedürfnis nach einem Loch ist in der Schweiz zurückgeblieben. Wir haben schon oben angedeutet, daß das Aufziehen der schweizerischen Flagge diesem Bedürfnis individuell eine vollere und reichere Befriedigung verschaffen wird, als der fremde Kriegsdienst zu gewähren vermochte. Hier wollen wir aber weniger mehr von diesem individuellen Bedürfnis als vielmehr vom entsprechenden Landesbedürfnis reden.

Unser Land ist und wird bei den in unsern Nachbarstaaten im Schwange gehenden Centralisationsbestrebungen immer mehr zwischen eine Anzahl von Staaten ersten Ranges eingereiht, welche eine weitere erhebliche Ausdehnung der Schweiz in nächster Nähe undenkbar machen. Den Grundsätzen der europäischen Politik gemäß soll die Stellung der Schweiz ferner zugleich inaktiv sein. Auf der andern Seite haben wir im Innern ein stetes Anwachsen der Bevölkerung mit dem schon geschilderten und durch jene Bevölkerungszunahme einer- und das Verbot andererseits noch verstärkten natürlichen Drang nach einem Ausgang oder anderweitiger politischer Kraftentwicklung. Die hiedurch herbeigeführte, schon in allerlei Symptomen zu Tage getretene Spannung hat sich in jüngster Zeit noch vermehrt durch die in Folge des nordamerikanischen Bürgerkrieges entstandene Krisis in den Geld- und Arbeitsverhältnissen.

Eines der Mittel zur Abhilfe, welches schon lange auf der Tagesordnung steht, ist das Bestreben nach Begründung schweizerischer Kolonien in fremden Welttheilen, oder überhaupt nach einer gewissen Organisation der Auswanderung. Ohne gerade an einen sehr tief wirkenden Einfluß einer solchen mechanischen Abscheidung eines Theils der Bevölkerung zu glauben, läßt sich nicht läugnen, daß eine solche unter Umständen wenigstens momentan einige Erleichterung gewähren kann. Jedenfalls aber ist das sicher, daß es sehr erwünscht sein müßte, wenn der Auswanderer unter der Flagge und dem Schutze der Heimat an den Ort seiner neuen Bestimmung gelangen und wenn zwischen schweizerischen Kolonien und dem Heimatlande ein fortwährender direkter Verkehr stattfinden könnte. Es ist auf den ersten Blick einleuchtend, daß durch Autorisation der schweiz. Flagge ein großer Schritt in dieser Richtung geschieht. Wir sind nicht der Ansicht, daß der Heimatstaat sich direkt bei jenen Kolonisations- und Auswanderungsbestrebungen betheiligen solle; dagegen ist es gewiß nur zu billigen, wenn er seine schützende Hand so weit als möglich über den scheidenden Bürger ausstreckt. Die bloße Thatsache, daß der Schweizer Schiffe finden kann, die ihn unter schweiz. Flagge führen und ihrem Heimatlande verantwortlich sind, wird ihre bedeutenden Mitwirkungen haben auf dieses leider oft mit so großer Rohheit betriebene Transportgeschäft, und sie wird ebenso unzweifelhaft der Entwicklung neu zu begründender schweiz. Kolonien förderlich sein.

Aber abgesehen von solchen Kolonien und Einzelauswanderungen erschließt sich mit der Gröfßnung des Meeres der Schweiz ein neues unbegrenztes Gebiet der Thätigkeit, und zwar einer Thätigkeit, welche hinwiederum die Blicke der Nation erweitert und die Thatkraft derselben stärkt. Das Gebiet für ihre weitere Entwicklung ist hier ganz frei und schrankenlos. Will sich die Schweiz durch überseeischen Landbesitz vergrößern; will sie sich militärisch weiter entwickeln; will sie Bündnisse mit fremden Ländern schließen; will sie auswandern oder will sie bloß zu Hause fabriciren und handeln: so ist ihr freier Raum gegeben für jede

nützliche Thätigkeit, wie sogar für jede Laune ihrer Phantasie. Die Schweiz findet auf dem Ozean dieselbe Luft der Freiheit, die auf den Alpen weht.

Zu diesem Interesse, dem Schweiz. Handel eine selbstständige Stellung zu verschaffen und dem Lande im Ganzen Luft zu machen, gesellt sich dann noch ein drittes, gewissermaßen gemüthliches Motiv für die Gewährung des Bittgesuches: ein gewisses, dem Schweizerherzen wohlthuedendes Gefühl, das weiße Kreuz im rothen Felde auch auf dem Ozean schimmern zu sehen. Man hat dieses Gefühl nationale Eigenliebe betitelt. Es mag solche mit darin stecken; allein diese Erklärung reicht bei weitem nicht aus. Um sich jenes Gefühl deutlich zu machen, muß der Schweizer in der Heimat sich in Gedanken in einen jener feierlichen Momente versetzen, wo inmitten der festlichen Stimmung einer großen Menge die eidg. Fahne erschienen ist. Das Andenken an das überströmende Nationalgefühl eines solchen Augenblicks gibt ihm ein schwaches Bild der stürmischen Erregung eines Schweizers, der fern von seiner Heimat auf einmal deren geliebtes Zeichen erblickt. Es ist darum keine Phrase, wenn in den Petitionen auch auf diesen Punkt ein gewisser Nachdruck gelegt wird, und wenn man in Betracht zieht, wie die Schweizer in der Fremde stets bereit sind, zu helfen und jedes Leiden und jede Gefahr der Heimat mitzutragen, so wie auch jede nationale Freude zu erhöhen, so darf man wohl auch einem ihrer Herzenswünsche einige Rücksicht schenken.

Selbst auf die Gefahr hin, daß einige Inkonvenienzen nicht ausbleiben werden, finden wir uns deshalb zu dem Antrage veranlaßt, es möchte, in Entsprechung der in den Eingangsgenannten Petitionen enthaltenen Gesuche, der Bundesrath ermächtigt werden, die Autorisation zum Gebrauche der Schweiz. Flagge an schweizerische Schiffe zu ertheilen.

Mit Rücksicht auf die Neuheit des Gegenstandes und das Bedürfnis nach einigen weitem Erfahrungen glaubt dagegen der Bundesrath, Ihnen zur Zeit noch keinerlei gesetzgeberische Maßregeln vorschlagen zu sollen. Er schlägt Ihnen vielmehr vor, ihm die allgemeine Vollmacht zu ertheilen, vor der Hand über alle einschlägigen Verhältnisse von sich aus verfügen zu dürfen. Es scheint dem Bundesrathe wünschbar, daß die Bundesversammlung noch freie Hand in diesen Dingen behalte. Da der Bundesrath ihr über die Anwendung seiner Vollmacht Bericht erstatten wird und sie jeden Augenblick die Vollmacht zurückziehen im Stande ist, so kann wohl die Ertheilung derselben, die aus praktischen Gesichtspunkten gewiß dem Bedürfnisse des Moments am besten entspricht, keinerlei gegründete Bedenken erregen.

Der Bundesrath beehrt sich demzufolge, der h. Bundesversammlung folgenden Beschlusentwurf zur Annahme zu empfehlen:

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

im Hinblick auf Petitionen einer größern Anzahl von Schweizern in Triest, Smyrna, und St. Petersburg,

und nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 25. November 1864,

beschließt:

1. Der Bundesrath wird ermächtigt, den Gebrauch der schweizerischen Flagge auf dem Meere an schweizerische Schiffe zu bewilligen.

2. Der Bundesrath erhält die allgemeine Vollmacht, bis auf weitem Beschluß der Bundesversammlung alle für die Ausführung dieses Beschlusses zweckdienlichen Maßregeln anzuordnen.

Der Bundesrath ergreift auch diesen Anlaß zur Erneuerung der Versicherung seiner vollkommenen Hochachtung und Ergebenheit.

Bern, den 25. November 1864.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiff.

B o t t s c h a f t

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend den
Lozkauf der Brückengelder bei Säckingen und Laufenburg.

(Vom 16. November 1864.)

Tit. I

Durch Schlußnahme vom 15/16. Januar 1863 haben Sie uns ermächtigt:

„Für den Lozkauf aller zur Zeit noch bestehenden konzessionirten „Brückengelder und anderer in das Gebiet der Zollablösung fallenden „Gegenstände mit den betreffenden Kantonsregierungen und der Regierung „des Großherzogthums Baden zu unterhandeln und mit denselben wo „möglich darauf bezügliche Uebereinkommen, unter Vorbehalt der Ratifi- „kationen der Bundesversammlung, abzuschließen.“ *)

Diesem Auftrage nachkommend, haben wir uns mit den betreffenden Kantonsregierungen, auf deren Gebiet noch Brückengelder erhoben wurden, über deren Lozkauf verständigt, und Sie, Tit., haben die bezüglichen Verträge unterm 22. Christmonat 1863 bereits genehmigt. Mit der Regierung des Großherzogthums Baden dagegen konnten die eigentlichen Verhandlungen für Beseitigung der Brückengelder in Säckingen und Laufenburg erst im Sommer 1864 eröffnet werden, nachdem die großherzogliche Regierung sich im Interesse des erleichterten Verkehrs und zur Förderung der freundschaftlichen Beziehungen dazu bereit erklärt hatte.

Die beiderseitigen Bevollmächtigten vereinigten sich in einer zu Säckingen am 5. September lezt hin abgeschlossenen Uebereinkunft, welche

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1863, Band I, S. 442.

Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Ermächtigung zum Gebrauch der eidgenössischen Flagge. (Vom 25. November 1864.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1864
Date	
Data	
Seite	123-144
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 604

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.