

BERICHTE UND URKUNDEN

VÖLKERRECHT

Die Sperrung der chinesischen Küste durch die Japaner

Bald nach Ausbruch der Kämpfe bei Schanghai (13. August 1937) gingen die japanischen Streitkräfte dazu über, die See- und Flußschiffahrt der Chinesen zu unterbinden. Am 25. August 1937 erließ der Befehlshaber der in den chinesischen Gewässern stationierten 3. japanischen Flotte, Vizeadmiral Kiyoshi Hasegawa, in Schanghai folgende Bekanntmachung ¹⁾:

»I hereby proclaim that, beginning at 6 : 00 p. m., August 25, 1937, the sea coast of China from 32°4' north latitude and 121°44' east longitude, to 23°14' north latitude and 116°48' east longitude is closed to the traffic of Chinese government and private vessels by the naval force under my command.

The present closure shall be valid against all Chinese vessels.

Traffic of vessels of third powers as well as those of Japan in the area closed by the present proclamation will not be interrupted.

Done on August 25, 1937.

Vice-Admiral Kiyoshi Hasegawa

Commander-in-Chief of the Third Fleet.«

Die gesperrte Zone umfaßt die mittelchinesische Küste von dem nördlichen Ufer der Yangtze-Mündung bis zu einem Punkt südlich von Swatow, reicht also nicht bis zu der englischen Kolonie Hongkong. Diese teilweise Sperrung der chinesischen Küste erwies sich als ungenügend. Die japanische Flotte dehnte daher am 5. September 1937 durch folgende Erklärungen ²⁾ die Sperrung auf die gesamte chinesische Küste aus, von der mandschurischen bis zur indochinesischen Grenze:

»I hereby proclaim that, beginning at 6 : 00 p. m., September 5, 1937, the Chinese sea coast from 40° north latitude and 119°54' east longitude to 34° 30' north latitude and 119° 55' east longitude, except Tsingtao, is closed to traffic of Chinese government and private vessels by the naval force under my command. The present closure shall be valid against all Chinese vessels, and there will be no interference with vessels of third Powers as well as those of Japan.

Done on September 5, 1937.

Vice-Admiral Zengo Yoshida.

Commander-in-Chief of the Second Fleet.«

¹⁾ Tokyo Gazette No. 3, September 1937, S. 30.

²⁾ Tokyo Gazette a. a. O.; ferner North-China Daily News v. 6. 9. 1937.

»I hereby proclaim that, beginning at 6:00 p. m., September 5, 1937, the Chinese sea coast from 34° 30' north latitude and 119° 55' east longitude to 21° 33' north latitude and 108° 03' east longitude, except leased territories of third Powers, is closed to traffic of government and private vessels of China.

The present closure shall be valid against all Chinese vessels, and there will be no interference with vessels of third Powers as well as those of Japan.

This proclamation supersedes the proclamation issued by me on August 25, 1937.

Done on September 5, 1937.

Vice-Admiral Kiyoshi Hasegawa.

Commander-in-Chief of the Third Fleet.«

Die Sperrung erfolgte, wie die Erklärungen ergeben, für den nördlichen Teil der chinesischen Küste durch den Befehlshaber der 2. japanischen Flotte, Vizeadmiral Yoshida, für die mittel- und südchinesische Küste wiederum durch Hasegawa. Der Punkt, an dem die beiden Sperren aneinanderstoßen, liegt an der Küste der Provinz Kiangsu, etwa 100 km südlich der Provinz Schantung. Als später die 2. und die 3. japanische Flotte zu der China Sea Fleet unter dem Kommando von Hasegawa vereinigt wurden, übernahm dieser durch folgende Bekanntmachung¹⁾ auch die Durchführung der Sperre der nordchinesischen Küste:

»I hereby announce that the prohibition of navigation of Chinese shipping, both government-owned and private, in Chinese territorial waters, which was proclaimed on September 5 by Vice-Admiral Zengo Yoshida, Commander-in-Chief on the Third Fleet of the Imperial Japanese Navy, will be enforced on and after 6 p. m. of November 20, 1937, by the naval forces under my command.«

(Signed) »Vice-Admiral Kiyoshi Hasegawa, Commander-in-Chief of the China Sea Fleet of the Imperial Japanese Navy.«

Die Erklärungen der japanischen Marine über die Sperrungen wurden in Schanghai durch Benachrichtigung der örtlichen Presse bekanntgemacht. Die Bekanntmachung erfolgte gleichzeitig mit der Inkraftsetzung der Sperrmaßnahmen, eine vorherige Ankündigung fand also nicht statt. In Tokyo wurden die ausländischen Vertreter davon in Kenntnis gesetzt und zwar sowohl vom japanischen Auswärtigen Amt wie vom Marineamt. Diese Benachrichtigung ist aber, wie aus dem Beispiel der Benachrichtigung der amerikanischen Botschaft zu schließen ist, erst am Tage nach der Verhängung der ersten Sperre erfolgt. Am 26. August, also am Tage nach der ersten Verhängung der Sperre, sagte Staatssekretär Hull in Washington, die amerikanische Regierung habe noch keine amtliche Benachrichtigung erhalten²⁾. Erst am 27. August

¹⁾ Oriental Affairs Vol. VIII, No. 6 (Dez. 1937), S. 344. Die Bezeichnung »Third Fleet« im Text beruht offenbar auf einem Versehen.

²⁾ North China Daily News v. 28. 8. 1937; New York Times v. 27. 8. 1937, S. 2.

bestätigte Hull den Empfang der Mitteilung, die offenbar am vorhergehenden Tage in Tokyo übergeben worden war. Diese Mitteilung sei durch Überreichung einer Abschrift der in Tokyo am 26. August an die Presse gegebenen Erklärung erfolgt, was von dem State Department in Washington als ausreichende Benachrichtigung von der Inkraftsetzung der Sperre angesehen werde¹⁾. Die vom Auswärtigen Amt in Tokyo ausgegebene Erklärung trägt das Datum vom 26. August 1937 und hat folgenden Wortlaut:

»Although Japan has been forced to adopt measures of self-defence in the face of lawless attacks upon her forces by Chinese armies and their wanton disregard of Japanese lives and property and violations of Japan's rights and interests in China, it has always been the desire of the Japanese Government to minimize the scope of the present affair. However, the Chinese armies by their repeated outrages and provocations have intensified still further the gravity of the situation.

In these circumstances, with a view to prompting China's reconsideration and to effecting a speedy settlement, the Japanese naval authorities found it necessary to close to traffic of Chinese vessels the Chinese sea coast from 32°4' north latitude and 121° 44' east longitude, to 23° 14' north latitude and 116° 48' east longitude, beginning at 6 p. m., August 25, 1937.

The above measure is solely one of self-defence against the lawless acts of the Chinese, and applies only to Chinese vessels. It may be added that peaceful commerce carried on by third Powers will be fully respected, the Japanese navy having no intention of interfering with it.«²⁾

In der gleichzeitigen Verlautbarung des japanischen Marineamts in Tokyo heißt es in teilweiser Abweichung von der Erklärung des Auswärtigen Amts:

»The blockade is intended chiefly to weaken Chinas fighting strength and the Japanese Navy has no intention of unnecessarily seizing Chinese ships and cargoes. It will confine its measures to self-defence, in accordance with international justice. The navy will respect the peaceful trade of the countries and has no intention of interfering with it.«³⁾

Bei der Ausdehnung der Sperre auf die gesamte chinesische Küste erließ das japanische Auswärtige Amt folgende Erklärung 4):

»The Japanese Government, with a view to speedily settling the present affair and restoring the stability of the situation, have previously closed a part of the Central and South China Coast to the traffic of Chi-

1) New York Times v. 28. 8. 1937 S. 1; v. 29. 8. 1937 S. 1 und v. 31. 9. 37 S. 1.

2) Contemporary Japan Vol. VI S. 559; China Yearbook 1938 S. 365; The Times v. 27. 8. 1937 S. 11; New York Times v. 28. 8. 1937 S. 4, wo es aber im 2. Abs. »to stop the traffic of Chinese vessels« statt »to close to traffic ...« heißt.

3) New York Times v. 28. 8. 1937 S. 4.

4) China Year Book 1938, S. 368; s. auch Manchuria Vol. 2 No. 19 S. 655; The Times v. 6. 9. 1937; New York Times v. 6. 9. 1937 S. 3.

nese vessels. They have now decided to extend this area and to close to Chinese vessels, as from noon of September 5, 1937, the rest of the Chinese coast, namely from 40° north latitude and 119° 54' east longitude, to 21° 33' north latitude and 108° 3' east longitude, excluding Tsingtao and the leased territories of third Powers. As this measure is solely designed to bring about a prompt reconsideration on the part of the Chinese Government, the Japanese Government will pay due respect to the peaceful commerce of third Powers, with which they have no intention of interfering.»

Diese Erklärungen der japanischen Behörden in Tokyo enthalten über die Mitteilung der Sperrung hinaus Ausführungen über Veranlassung und Ziele der japanischen Maßnahmen. Übereinstimmend berufen sie sich als Begründung für das japanische Vorgehen auf das Recht der Selbstverteidigung zum Schutze der japanischen Bevölkerung und des japanischen Eigentums. Ziel der japanischen Maßnahmen sei, die chinesische Regierung zur Besinnung zu bringen und eine rasche Beilegung der Kämpfe herbeizuführen. Das japanische Marineamt spricht unmittelbar davon, Japan beabsichtige mit der Blockade, die chinesische Kampfkraft zu schwächen¹⁾.

Es fällt auf, daß die amtlichen japanischen Erklärungen das Wort »Blockade« vermeiden und Ausdrücke wie »to close« benutzen. Eine Ausnahme macht lediglich die angeführte Mitteilung des Marineamts in Tokyo, von der jedoch nur die Wiedergabe in der amerikanischen Zeitung vorliegt. Dagegen haben der Rechtsberater der japanischen Flotte Shinobu und die Sprecher des Auswärtigen Amts in Tokyo den Ausdruck Blockade wiederholt benutzt.

Die Ankündigungen und Maßnahmen der Küstensperre wurden von japanischen Stellen verschiedentlich erläutert. Von größtem Interesse war dabei die Frage der Behandlung der neutralen Schifffahrt. Am 26. August, im Anschluß an die erste Verkündung, führte der der 3. japanischen Flotte beigegebene juristische Berater, Professor Jumpei Shinobu²⁾, in Schanghai aus³⁾, es handele sich um die erste Friedens-

¹⁾ Vgl. die obige Erklärung des Marineamts v. 26. 8. 1937. Ähnlich heißt es in der Darstellung des Publicity Bureau des Navy Department:

»Since the situation has assumed serious proportions the adoption of all effective measures to destroy the fighting power of China appears to be the sole means of making China reconsider . . .« (Tokyo Gazette No. 3, Sept. 1937, S. 29).

²⁾ Verfasser des Buches *International Law in the Shanghai Conflict*, Tokyo 1933. Shinobu war bereits während des Schanghai-Zwischenfalls von 1932 in gleicher Eigenschaft bei der japanischen Flotte tätig. Die Einrichtung von Rechtsberatern bei militärischen Aktionen scheint in Japan nicht selten zu sein. Shinobu weist z. B. im Vorwort zu seinem Werk auf seinen Lehrer N. Ariga hin, der während des chinesisch-japanischen Krieges von 1894/5 und des russisch-japanischen Krieges von 1904/5 Rechtsberater im japanischen Heer unter Marschall Ohyama gewesen ist.

³⁾ North China Daily News v. 27. 8. 1937; Shanghai Evening Post v. 26. 8. 1937.

blockade seit 1917, als die Alliierten Mächte die einheimische Schifffahrt an der Küste von Montenegro verboten hätten. Für Japan sei es überhaupt das erste Mal, daß es eine Blockade verhängte. Die Institution der Friedensblockade stamme aus dem Jahre 1827, als sie gegen Griechenland verhängt worden sei, und sei im Völkerrecht seit 1887 anerkannt¹⁾. Die Form der Friedensblockade sei von Japan gewählt worden, weil weder von Japan noch von China bisher ein Ultimatum gestellt oder eine Kriegserklärung erfolgt sei. Die Folge der Blockade sei, daß chinesische Schiffe innerhalb der Blockadezone festgehalten (detained) würden, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie Waffen oder sonstige militärische Ausrüstung an Bord hätten. Fremde Schiffe dagegen könnten weder beschlagnahmt (seized) noch festgehalten (detained) oder gezwungen werden, ihre Fahrtrichtung zu ändern; sie seien aber verpflichtet, zu dulden, daß japanische Amtspersonen an Bord kämen, um in Zweifelsfällen ihre Nationalität zu prüfen. Da es sich nicht um eine Kriegsblockade handele, könnten fremde Schiffe auch nicht gehindert werden, Waffen nach China zu bringen. Jedoch bestehe die Möglichkeit, bei Waren, die in Kriegszeiten als Konterbande anzusehen seien, eine privilege of pre-emption auszuüben²⁾.

Wenn Shinobu die Äußerung, es sei die erste von Japan jemals verhängte Blockade, in dieser von den Zeitungen wiedergegebenen Form getan hat, so hat er doch zweifellos damit nur Friedensblockaden gemeint. Denn Japan hat im Kriege mit Rußland 1904/5 eine Blockade über den südlichen Teil der Kuantung-Halbinsel verhängt³⁾, die zunächst zum Ziel hatte, den durch chinesische Dschunken aufrechterhaltenen Nachrichtendienst zwischen dem belagerten Port Arthur und dem in Schan-

¹⁾ Shinobu nimmt hier offenbar darauf Bezug, daß sich das Institut de Droit International auf seiner Heidelberger Tagung im Jahre 1887 grundsätzlich für die Zulässigkeit der Friedensblockade ausgesprochen hat (Annuaire Bd. 9 (1888) S. 300).

²⁾ »However we can take such effective measures as exercising the privilege of pre-emption towards foreign bottoms found to be carrying cargo which in wartime should constitute contraband«. North-China Daily News und Shanghai Evening Post a. a. O. Nach der Wiedergabe des Interviews in New York Times v. 27. 8. 1937 S. 1 soll Shinobu erklärt haben: However we exercise the privilege usw. Der in den Schanghaiern Zeitungen wiedergegebene Bericht dürfte aber richtig sein, denn tatsächlich wurde das angebliche privilege of pre-emption bisher nicht ausgeübt. Vgl. auch die Erläuterungen dazu in Shanghai Evening Post v. 28. 8. 1937, bei denen es aber nicht eindeutig ist, ob sie von Shinobu stammen. Dort heißt es, pre-emption bedeute nach Völkerrecht, daß Waren, deren Natur als Konterbande unsicher oder wechselnd sei, beschlagnahmt werden könnten, wobei der Eigentümer aber entschädigt werden müsse; die japanischen Marinebehörden seien daher nicht berechtigt, das fremde Schiff aufzubringen, wohl aber dürfe die Ladung, soweit sie Konterbande sei, gegen Bezahlung beschlagnahmt werden.

³⁾ Ferner hat Japan 1914 die Küste des Kiautschou-Gebietes blockiert. Siehe Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien, herausgegeben vom Marine-Archiv, Berlin 1935, S. 48.

tung gelegenen Chifu zu unterbinden. Der Wortlaut der Blockadeerklärung¹⁾ ist dem der Erklärungen von 1937 so ähnlich, daß er bei letzteren sicherlich als Muster diene. Als wichtige Abweichung ist zu vermerken, daß 1904 ausdrücklich das Wort Blockade verwandt wurde, das jetzt vermieden ist. Auch die Art der Bekanntgabe durch Mitteilung an die ausländischen Vertreter in Tokyo ist in beiden Fällen die gleiche²⁾, ebenso wie beide Male keine Schonfrist (days of grace) gewährt ist³⁾.

Die Ansicht von Shinobu über die Schifffahrt der Fremdmächte steht im Widerspruch zu den oben wiedergegebenen Ankündigungen der Küstensperre durch die japanischen Marinebehörden in Schanghai. In der Erklärung vom 25. August heißt es, daß der Verkehr der fremden Schiffe nicht unterbrochen werden würde, während in den Erklärungen vom 5. September noch weitergehend in der Fassung gesagt ist, daß fremde Schiffe keinen Störungen (interference) ausgesetzt sein würden. Nicht so günstig für die fremde Schifffahrt sind jedoch die am 26. August und 5. September 1937 vom Auswärtigen Amt in Tokyo herausgegebenen Erklärungen, die den auswärtigen Vertretern mitgeteilt wurden (oben S. 691f.). Danach soll nur der friedliche Handel (peaceful commerce) der Fremdmächte respektiert werden und keinen Störungen unterliegen⁴⁾. Was unter friedlichem Handel zu verstehen ist, war zweifelhaft und wurde in der Presse und in den fremden Schifffahrtskreisen lebhaft erörtert. Der Sprecher des japanischen Auswärtigen Amtes ging auf diese Frage am 30. August ein⁵⁾, als er sagte, die Art der Behandlung des »nicht-friedlichen Handels« würde nach den Umständen der einzelnen Fälle wechseln, der friedliche Handel würde vollkommen respektiert werden; es würde zwischen »bona fide«-Schiffen und solchen, die »non bona fide« seien, unterschieden; chinesische Schiffe seien niemals bona fide, und ebenfalls könne das auf Schiffe dritter Mächte zutreffen; gegen diese

1) Deutsch in: Der japan.-russische Seekrieg 1904/5. Amtl. Darstellung des japan. Admiralstabes. Übersetzt von v. Knorr, Bd. 1 S. 143, Berlin 1911.

Englisch in: S. Takahashi, International Law Applied to the Russo-Japanese War, London 1908, S. 359.

2) Takahashi a. a. O. S. 360.

3) Das wird von Lawrence, War and Neutrality in the Far East, 2. Aufl., London 1904, S. 56 beanstandet, jedoch von Takahashi a. a. O. S. 371 verteidigt.

Weiteres Schrifttum zu der Blockade von 1904/5: C. Leroux, Le droit international pendant la guerre russo-japonaise, Paris 1907/1911, S. 129ff.; Smith and Sibley, International Law as Interpreted During the Russo-Japanese War, London 1907, S. 283, 478. Hurst and Bray, Russian and Japanese Prize Cases, Vol. II Japanese Cases, London 1913; Marstrand-Mechlenburg, Das japanische Prisenrecht in seiner Anwendung im japanisch-russischen Kriege, Berlin 1908.

4) Ebenso in der Erklärung der japanischen Botschaft in London v. 27. August (North-China Daily News v. 28. 8. 1937).

5) Reuter aus Tokyo am 30. 8. 1937 (China Press v. 31. 8. 1937; North-China Herald v. 1. 9. 1937, S. 332).

Schiffe würde so vorgegangen, wie es der Zweck des Verkehrsverbotes erheische; die japanischen Behörden beabsichtigten indessen nicht, Schiffe oder deren Ladung unterschiedslos zu konfiszieren. Auf die Frage, ob sich die Bezeichnung »friedlich« auf die Nationalität der Schiffe oder den Ursprung der Ladung beziehe, antwortete der japanische Sprecher, daß die Blockade sich auf chinesische Schiffe beziehe ¹⁾. Genauer drückte sich Außenminister Hirota in einem Interview am 2. September aus ²⁾, als er sagte, Schiffe, die besonders verwandt würden (specifically used), um Kriegsmunition nach China zu bringen, könnten nicht als friedlichen Handel treibend bezeichnet werden.

Die verschiedenen amtlichen Erläuterungen beseitigten die Unsicherheit in den Kreisen der fremden Schifffahrt nicht. Nach wie vor blieb zweifelhaft, wie Lieferungen von Kriegsgerät behandelt würden. Schließlich gab die japanische Regierung folgende Erklärung ab, die auch auf einer Pressekonferenz in Schanghai bekanntgegeben wurde ³⁾:

»(1) The closing of traffic applies, as clearly stated in the declaration made on August 25 by Admiral Hasegawa, only to Chinese vessels and does not apply to vessels of third Powers. Consequently, arms and ammunition carried on board the latter ships do not come within the scope of the present measure. However, since the above-mentioned declaration was issued, there have been Chinese ships flying foreign flags in order to evade the application of the declaration, and the Japanese Government are faced with the necessity of inspecting suspected ships in order to identify their nationality. The Japanese Government, of course, do not want to create unnecessary misunderstanding with the ships of third Powers, and so, they would find it convenient to have advance notice of ships entering the prescribed area, as to their names, their captains, and matters concerning the capital invested in them.

»(2) As you are aware, the Japanese Government have made it clear, in their statement of August 26, that in the present situation they were forced to adopt this measure with a view to prompting China's reconsideration and bringing about a speedy settlement. In the present circumstances, if large quantities of arms and ammunitions were to be supplied to China from abroad, it would only strengthen both morally and materially her antagonism toward Japan, and thereby prolong and intensify the present conflict. The Japanese Government, therefore, hope that Governments of the third Powers concerned will appreciate the delicate situation, and refrain, as much as possible, from doing anything which is likely to encourage China in this direction.

»(3) The present declaration being as stated above, the Japanese Government do not for the present contemplate taking any action to prevent the importation of arms and ammunition into China by foreign vessels. But in view of the fact that such importation of war supplies is bound to increase Chinese opposition against Japan; future develop-

¹⁾ Manchuria Daily News v. 1. 9. 1937; Manchuria Vol. 2 No. 18 S. 625.

²⁾ The Times v. 3. 9. 1937.

³⁾ North-China Herald vom 8. 9. 1937, S. 373.

ment may compel the Japanese Government to devise more effective and suitable measures to stop all importation of arms and ammunitions into China.«

Damit war klarge stellt, daß fremde Schiffe nur zur Feststellung ihrer Nationalität angehalten werden würden, daß sie oder ihre Ladung, auch wenn diese in Waffen und Munition bestünde, nicht der Beschlagnahme oder Festhaltung unterliegen. Für die Zukunft aber behielt sich Japan freie Hand, die Einfuhr von Waffen und Munition nach China zu unterbinden. Zunächst scheint Japan zu versuchen, seine Bestrebungen, den Waffenhandel nach China zu unterbinden, auf andere Weise als mit der Küstensperre durchzuführen. Es scheint sich an die einzelnen Regierungen der Waffen liefernden Länder gewandt zu haben, um ein Lieferungsverbot an China zu erreichen. Abgesehen von einzelnen Zeitungsmeldungen ist über die Art und den Erfolg dieser japanischen Schritte bisher nichts bekannt geworden.

An mehreren Orten forderten die japanischen Behörden die fremden Konsuln auf, ihnen die voraussichtlichen Schiffsbewegungen mitzuteilen, um die Kontrolle der Nationalität zu erleichtern.

Die chinesische Regierung wandte sich nach der japanischen Blockadeerklärung mit wörtlich übereinstimmenden Noten an die diplomatischen Vertretungen der Fremdmächte ¹⁾, worin sie entsprechende Abwehrmaßnahmen gegen die japanischen Blockade-Schiffe ankündigte, alle anderen Schiffe warnte, sich in die Nähe der japanischen Schiffe zu begeben, und aufforderte, die Landesflaggen deutlich zu zeigen.

Die Stellungnahme der fremden Mächte zu den japanischen Blockademaßnahmen läßt sich, soweit sie bekannt geworden ist, dahin umschreiben, daß den Japanern grundsätzlich die Berechtigung zu ihrem Vorgehen nicht zugestanden wird, daß man sich aber praktisch damit abfand. Die englische Regierung, die die größten Interessen wahrzu-

¹⁾ Wortlaut in North-China Herald v. 15. 9. 1937, S. 410:

»In view of the blockade declared by the Japanese Government of the Chinese coast between Chinwangtao and Pakhoi, the Chinese Air Force and other defensive forces are compelled to take appropriate action against all Japanese naval vessels along the Chinese coast. In order to ensure safety, as far as possible, to life and property of third parties, the Chinese Government request the naval and merchant vessels of all friendly Powers, when approaching the coast of China, to exercise the utmost care in avoiding coming within such a distance of any Japanese naval vessel or any Japanese military transport as will endanger their safety during the operations of the Chinese defensive forces.

»It is further requested that vessels of all third countries, intending to come near the coast of China, have their respective national colours appended on their top decks in such a conspicuous manner as will make them easily recognizable from the air.

»The Chinese Government will feel much obliged if the Embassy (Legation) will immediately transmit the above notification to the parties concerned.«

nehmen hatte, einigte sich ¹⁾ mit der japanischen Regierung über die Handhabung der Durchsuchung englischer Schiffe. Sie hielt an ihrem grundsätzlichen Standpunkt, daß das ganze Verfahren rechtswidrig sei, fest, erklärte sich aber mit folgendem Verfahren einverstanden:

1. Wenn ein britisches Kriegsschiff innerhalb einer Meile anwesend ist, so hat das japanische Kriegsschiff vor der Prüfung eines britischen Handelsschiffes bei dem ersteren die Erlaubnis nachzusuchen.

2. Wenn ein britisches Kriegsschiff nicht innerhalb einer Entfernung von einer Meile anzutreffen ist, so hat das japanische Kriegsschiff sogleich über die Untersuchung, die sich auf die Prüfung der Registrierungs-urkunden beschränken muß, zu berichten ²⁾.

Dementsprechend riet das Board of Trade in London, unter Berufung darauf, daß chinesische Schiffe fremde Flaggen geführt hätten und daß daher eine Feststellung der Nationalität der Schiffe nötig sei, den britischen Schiffen in Ostasien an, auf Verlangen japanischer Kriegsschiffe und wenn kein britisches Kriegsschiff zugegen sei, zu gestatten, daß japanische Seeoffiziere an Bord kämen und die Registrierungs-urkunden prüften; sei aber ein britisches Kriegsschiff in der Nähe, so würde dieses auf japanisches Verlangen die Prüfung der Identität des Handelsschiffes vornehmen ³⁾. Von englischer Seite wird hervorgehoben ⁴⁾, daß sich die mit Japan getroffene Vereinbarung jeder Bezugnahme auf die Schiffsladung enthalte, sie könne daher nicht dahin ausgelegt werden, daß das Recht zugestanden sei, die Ladung zu untersuchen. Als nach englischen Meldungen derartige Untersuchungen vorkamen, erging von den englischen Marinebehörden die Anweisung an die Handelsschiffe, solche Durchsuchungen nicht mehr zu gestatten, denn zur Durchsuchung der Ladung oder zur Prüfung anderer Dokumente, wie Passagierlisten,

¹⁾ Hierüber fand in Tokyo zwischen dem britischen Botschafter und dem Auswärtigen Amt ein Notenaustausch statt. Vgl. The Times v. 21. 9. 1937, S. 14. Die britische Note datiert vom 11. September und enthielt den Vorschlag, der dann von den Japanern angenommen wurde.

²⁾ Reutermeldung aus London v. 13. 9. 1937 (North-China Daily News v. 15. 9. 1937), aus Tokio v. 21. 9. 1937 (ebenda v. 22. 9. 1937 und Shanghai Evening Post v. 22. 9. 1937). Am 24. 11. erließ anlässlich eines Vorfalles, bei dem ein englisches Schiff den Signalen eines japanischen Kriegsschiffes nicht richtig nachgekommen war, der englische Generalkonsul in Schanghai nochmals eine Warnung an die britischen Schiffe, den japanischen Signalen bereitwillig und genau nachzukommen. Er führte dabei aus, die Gegenwart eines britischen Kriegsschiffes könne die Lage zwar ändern, berühre aber nicht die Notwendigkeit, in erster Linie den japanischen Signalen nachzukommen. (North-China Daily News v. 25. 11. 1937.)

³⁾ Reutermeldung aus London v. 13. 9. 1937 (North-China Daily News v. 15. 9. 1937).

⁴⁾ The Times v. 21. 9. 1937 S. 14.

seien die Japaner nicht berechtigt¹⁾. Daraufhin haben britische Schiffe gelegentlich die Durchsuchung ihrer Ladung verweigert²⁾.

Offenbar im Anschluß an die britisch-japanische Übereinkunft erfolgte auch eine französische Stellungnahme. Danach hätten die französischen Schiffe, die in die gesperrten Küstenstrecken einzufahren beabsichtigten, den französischen Admiral in den ostasiatischen Gewässern zu benachrichtigen, der seinerseits den japanischen Admirälen die Namen der französischen Schiffe sowie ihrer Eigentümer und Kapitäne mitteilen werde. Diese Maßnahmen erfolgten jedoch nur, um Zwischenfälle zu vermeiden; die japanischen Marinebehörden seien, auch wenn aus irgendeinem Grunde eine vorherige Benachrichtigung nicht möglich sei, nicht berechtigt, die französische Schifffahrt zu stören³⁾.

Es ist nicht bekannt geworden, daß sich die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika in ähnlicher Weise wie England⁴⁾ mit der japanischen Sperre einverstanden erklärt oder ein ähnliches Verfahren wie Frankreich eingeschlagen hat. Die japanischen Erklärungen lösten zunächst erneut Erörterungen über die Anwendung der amerikanischen Neutralitätsgesetze aus⁵⁾. Dabei stellte man häufig auf die Art der Anwendung und Durchführung der japanischen Maßnahmen ab, wobei offensichtlich mitunter der Wunsch mitspielte, Japan zu einem vorsichtigen Vorgehen gegen amerikanische Schiffe zu veranlassen und vor allem von einer Beschlagnahme von Waffensendungen an China abzuhalten; denn letzteres würde, so wurde argumentiert, bedeuten, daß Japan die Rechte einer kriegführenden Macht in Anspruch nehme und daß ein Kriegszustand zwischen Japan und China bestehe. Senator Pittman führte am 25. August als Hauptgrund gegen die Anwendung des Neutralitätsgesetzes an, daß die neutrale Schifffahrt nicht gestört worden sei⁶⁾. Zur Anwendung des Gesetzes ist es bisher nicht gekommen. Am 10. September 1937 verkündete das State Department eine Warnung an alle amerikanischen Handelsschiffe vor der Gefährlichkeit der

1) Deutsche Allgemeine Zeitung Nr. 295 v. 28. 6. 1938.

2) North-China Daily News v. 27. 7. 1938, S. 144.

3) Meldungen aus Paris v. 21. 9. 1937 (North-China Daily News v. 22. 9. 1937; The Times v. 22. 9. 1937 S. 11).

Kam Frankreichs amtliche Stellungnahme den japanischen Wünschen auf Prüfung der Schiffe nicht so weit entgegen wie die britische Regierung, so scheint sie auf dem Gebiete des Waffenembargos nachgiebiger gewesen zu sein. Nach Zeitungsmeldungen, die sogar von einem japanischen Ultimatum sprechen, hat Frankreich die Beförderung von Waffen nach China durch Indochina untersagt. — Shanghai Evening Post v. 17. 11. 1937; Peiping Chronicle v. 18. 11. 1937 u. a. m. Vgl. Tokyo Gazette No. 18, S. 46.

4) Nach Zeitungsmeldungen haben sich beide Staaten aber über die Blockade unterhalten.

5) New York Times v. 26. 8. 1937 S. 1: 6; v. 27. 8. 1937 S. 2: 2; v. 29. 8. 1937 S. 31: 1.

6) New York Times v. 26. 8. 1937 S. 1: 7. Ebenso Staatssekretär Hull New York Times v. 28. 8. 1937 S. 1: 8.

chinesischen Küste, indem es auf die japanische Blockadeerklärung, die von China angedrohten Gegenmaßnahmen und die Schließung einiger chinesischer Flüsse durch die chinesische Regierung verwies¹⁾. Am 15. September ging Präsident Roosevelt noch weiter und erließ für regierungseigene Handelsschiffe ein Verbot, Waffen, Munition oder Kriegsgerät, wie sie in der Proklamation des Präsidenten vom 1. Mai 1937 aufgeführt seien, nach China oder Japan zu befördern; gleichzeitig warnte er die in Privatbesitz befindlichen Handelsschiffe unter amerikanischer Flagge, indem er erklärte, sie führten derartige Transporte auf eigene Gefahr aus²⁾. Das Verbot Roosevelts wurde sogleich praktisch für den regierungseigenen Dampfer »Wichita«, der sich bei Erlaß des Verbots mit einer Ladung von Flugzeugen und Stacheldraht in San Pedro auf dem Wege nach China befand. Nach einer Meldung aus San Pedro wurde das Verbot auf den bereits unterwegs befindlichen Dampfer angewandt und die betroffene Ladung ausgeladen³⁾. In Japan wurde die Anordnung Roosevelts begrüßt, da sich jede Beschränkung zugunsten Japans und zuungunsten Chinas auswirke und da von ihr allgemein eine abschreckende Wirkung für alle Munitionsvers Schiffungen zu erwarten sei⁴⁾. Dagegen drückte der chinesische Botschafter in Washington am 17. September Staatssekretär Hull die tiefe Enttäuschung Chinas über das teilweise Embargo aus⁵⁾.

Bei den Beratungen des Dreizehnerausschusses des Völkerbundes im Oktober 1937 und bei den Brüsseler Beratungen der Mächte des Washingtoner Neunmächteabkommens hat die japanische Seesperre keine Rolle gespielt⁶⁾.

1) New York Times v. 11. 9. 1937 S. 8: 2.

2) New York Times v. 15. 9. 1937 S. 1: 8 bringt folgenden Wortlaut: »Merchant vessels owned by the Government of the United States will not hereafter, until further notice, be permitted to transport to China or Japan any of the arms, ammunition or implements of war which were listed in the Presidents Proclamation of May 1, 1937. Any other merchant vessels, flying the American Flag, which attempt to transport any of the listed articles to China or Japan will, until further notice, do so at their own risk. The question of applying the Neutrality Act remains in status quo, the government policy remaining on a twenty-four hours basis.«

3) North-China Daily News v. 18. 9. 1937 (United Press-Meldung).

4) The Times v. 17. 9. 1937 S. 12.

5) Die zunächst verbreitete Nachricht, C. T. Wang, der chinesische Botschafter, habe formellen Protest erhoben, wurde zunächst in China und dann auch in Washington dementiert. Shanghai Evening Post v. 18. 9. 1937; North-China Daily News v. 20. 9. 1937. Die Ausfuhrzahlen Amerikas für die ersten 7 Monate des Jahres 1938 nach Japan werden mit 182 Millionen \$ (87 Mill. \$ mehr als im Vorjahr), nach China mit 37 Millionen \$ (11 Mill. \$ mehr als im Vorjahr) angegeben.

6) In dem ersten Bericht des Konsultativ-Ausschusses vom 5. Oktober 1937 heißt es lediglich in den Conclusions: »... Toutefois, il est incontestable que... le Gouvernement japonais a pris des mesures navales pour interdire la navigation chinoise sur les

Soweit sich aus den Zeitungsmeldungen entnehmen läßt, haben die Japaner Schiffe aller Nationalitäten angehalten. Die Maßnahmen, die bei der Anhaltung und auch nach einer solchen getroffen wurden, sind nicht gleichförmig gewesen. Die über die Einzelheiten vorliegenden Zeitungsberichte sind naturgemäß vorsichtig zu werten. Angehalten wurden sowohl große Passagierdampfer der Linien nach Europa und Amerika wie kleine Küstendampfer auf Strecken zwischen chinesischen Häfen. Die Anhaltung erfolgte gelegentlich auch nachts und durch Unterseeboote. Durch Flaggen- oder andere Signale und mitunter auch durch Schüsse vor den Bug wurde das Schiff zum Stoppen aufgefordert. Als dann kam regelmäßig ein japanischer Offizier an Bord, der die Schiffspapiere einsah. Nach einigen Berichten wurden auch die Passagier- und Ladepapiere geprüft. Wiederholt wurden Dampfer, die für China bestimmte Waffen an Bord hatten, angehalten, aber dann unbehelligt weiterfahren gelassen.

Die japanischen Maßnahmen beschränkten sich nicht auf die hohe See. Auch in den Häfen wurden chinesische Schiffe oder solche, die die Japaner für chinesische hielten, festgehalten. Dabei begaben sich japanische Marinesoldaten oder Offiziere an Bord der Schiffe, holten die Flagge nieder, wenn eine solche aufgezogen war, und hißten dafür die japanische. Handelte es sich um ein neutrales Schiff, so wurden die Verhandlungen über seine Freigabe zwischen dem betreffenden fremden und dem japanischen Konsul geführt ¹⁾. Diese Maßnahmen erstreckten sich mitunter bis auf die kleinsten einheimischen Schiffseinheiten ²⁾; im allgemeinen blieben jedoch Fischerfahrzeuge und Dschunken von der Beschlagnahme frei. Aus Äußerungen der japanischen Sprecher in Schanghai ³⁾ und des Auswärtigen Amtes in Tokyo ⁴⁾ sowie der tatsächlichen Handhabung geht hervor, daß man die Fischer grundsätzlich unbehelligt von der Blockade lassen wollte. Jedoch beklagen die Japaner sich, daß die chinesische Kriegführung durch Freischärler sich auch auf die See ausdehne (guerilla warfare seawards). Gegen bewaffnete Dschunken wurde daher mit großer Schärfe vorgegangen. Viel erörtert wurde die Nachricht, wonach mehrere chinesische Dschunken Ende September

côtes de la Chine«. Der Bericht wurde am 6. Oktober 1937 von der Versammlung angenommen.

¹⁾ Nicht immer führten die Verhandlungen zur Freigabe des Schiffes. So wird die Aufbringung eines Schiffes unter der Flagge von Panama 80 Meilen von Hongkong berichtet, das nach Formosa geführt und nicht freigegeben worden sei. Die Offiziere seien deutscher und dänischer Nationalität gewesen (Shanghai Evening Post v. 3. 12. 1937).

²⁾ Nach einem britischen Bericht aus Amoy (North-China Daily News v. 13. 10. 1937) führten die dortigen japanischen Blockadeschiffe die Fischerboote nach Formosa fort und beschlagnahmten sämtliche Dschunken.

³⁾ North-China Herald v. 8. 6. 1938 S. 409.

⁴⁾ North-China Daily News v. 8. 10. 1937.

1937 in der Nähe von Hongkong von einem japanischen Unterseeboot beschossen und versenkt worden seien. Diese Nachricht wurde zunächst von dem japanischen Sprecher in Tokyo bestritten mit der Begründung, es sei den japanischen Kriegsschiffen verboten, chinesische Fischerboote anzugreifen ¹⁾. Später aber wurde in Tokyo erklärt ²⁾ und durch die amtliche englische Untersuchung in Hongkong festgestellt ³⁾, daß die Dschunken kleine Kanonen an Bord hatten. Der japanische Sprecher in Tokyo berief sich später auf ein Abkommen zwischen den britischen Marinebehörden in Hongkong und dem Kapitän des japanischen Patrouillenschiffs Uji in Kanton aus dem Jahre 1927, wonach die Bias-Bucht bei Hongkong wegen der chinesischen Seeräuber überwacht werden sollte ⁴⁾. Die praktischen Schwierigkeiten für die Japaner liegen darin, zu unterscheiden, ob es sich um bewaffnete chinesische Seeräuber handelt, die es an der südchinesischen Küste gibt ⁵⁾, oder um friedliche Fischerfahrzeuge, die zum Schutz gegen Seeräuber teilweise von früher her bewaffnet sind, oder um chinesische Freischärler.

Planmäßig ergriffen die Japaner die Fahrzeuge des chinesischen Seezolldienstes, vor allem in Schanghai und bei Hongkong. Soweit die Schiffe den Signalen der Japaner nicht nachkamen, wurden sie beschossen, wobei auch Verluste an Menschenleben vorkamen. Aus Hongkong wird ein derartiger Vorfall berichtet, bei dem die britischen Kapitäne, von denen mehrere in chinesischen Diensten sind, durch kleine Boote an Land gesetzt, die Schiffe selbst aber mit ihrer chinesischen Mannschaft abgeschleppt wurden ⁶⁾. Die Japaner beriefen sich auch für dieses Vorgehen auf die von ihnen verhängte Sperre. Zu berücksichtigen ist dabei aber auch der von den Japanern grundsätzlich erhobene Anspruch, in den von ihnen militärisch kontrollierten Gebieten und auch in der Fremdenniederlassung in Schanghai alle chinesischen Regierungseinrichtungen zu übernehmen, zu denen außer Post, Telegraph und Gerichten auch der Seezoll gehört. Das Vorgehen gegen den Seezoll wird, obwohl China die Zollautonomie zugestanden worden ist und die chinesische Seezollverwaltung keinen vertraglichen Beschränkungen mehr unterliegt, von den Fremdmächten aufmerksam verfolgt, da noch viele Fremde im chinesischen Zolldienst stehen und die ausländischen Anleihen Chinas durch die Zolleinnahmen gesichert sind.

¹⁾ Domei aus Tokyo v. 29. 9. (North-China Daily News v. 30. 9. 1937.)

²⁾ North-China Daily News v. 8. 10. 1937.

³⁾ The Times v. 19. 10. 1937 S. 15.

⁴⁾ North-China Daily News v. 24. 10. 1937.

⁵⁾ In dem englischen North-China Herald v. 3. 8. 1938 S. 186 wird neuerdings von einem Angriff chinesischer Piraten auf einen englischen Dampfer berichtet.

⁶⁾ Shanghai Evening Post v. 8. 9. 1937. North-China Daily News v. 8. 9. 1937. New York Times v. 7. 9. 1937 S. 11.

Ausgenommen von der Sperrung wurden in den Erklärungen vom 5. September 1937 Tsingtau und die Pachtgebiete dritter Mächte. Die Bedeutung dieser Ausnahmen ist ungewiß. Zunächst ist nicht klar, welche Gebiete als Pachtgebiete anzusprechen sind. Das ursprüngliche Gebiet der britischen Kolonie Hongkong und das portugiesische Macao werden gemeinhin nicht als Pachtgebiete angesehen, wohl aber sind das 1898 hinzugekommene sog. »new territory« von Hongkong sowie das französische Kwang-chou-wan zweifellos Pachtgebiete. Die Gründe für die Ausnahme der eigentlichen Pachtgebiete sprechen in verstärktem Maße für Hongkong und Macao. Ob die japanischen Behörden letztere Gebiete als Pachtgebiete angesehen haben oder ob man sie deshalb nicht erwähnt hat, weil es sich um fremdes Staatsgebiet handle, das man in die Sperre nicht einbeziehen wollte oder konnte, ist nicht ohne weiteres klar. Nach gelegentlichen japanischen Äußerungen ist aber nicht daran zu zweifeln, daß Hongkong und Macao von der Sperre verschont bleiben sollten. Besonders die von Hongkong bekanntgewordenen Fälle zeigen im übrigen, daß den Ausnahmen praktisch wenig Bedeutung zukommt. Wenn bei der Durchführung der Sperrung die zu Hongkong gehörenden Territorialgewässer grundsätzlich von den japanischen Schiffen respektiert wurden, so wurden doch die nach Hongkong fahrenden Schiffe, gleichgültig ob sie aus dem Perlfuß heraus oder von Übersee her kamen, den gleichen Maßnahmen unterworfen wie Schiffe an anderen Stellen der chinesischen Küste. Für die Konzessionen der Fremdmächte in Schanghai und anderen Küstenstädten sind in den japanischen Erklärungen keine Sonderregeln enthalten.

Für die Ausnahme von Tsingtau dürften wirtschaftliche und politische Gründe ausschlaggebend gewesen sein. In Tsingtau befinden sich wertvolle industrielle Anlagen in japanischem Besitz. In Übereinstimmung mit den Wünschen der amerikanischen und britischen Regierung, die ebenfalls industrielle Interessen zu schützen suchten¹⁾, ging das japanische Bestreben dahin, die Stadt Tsingtau und wenn möglich die gesamte Provinz Schantung von den kriegerischen Auseinandersetzungen zu verschonen. Als sich diese Hoffnungen nicht verwirklichten und auch in Tsingtau die Fabriken zerstört waren, wurde der Hafen durch folgende Erklärung Hasegawas in die Sperre einbezogen:

»I hereby announce that the blocking of navigation by Chinese shipping, governmental and private, along the coast of China, which I proclaimed on November 20, 1937, will be enforced against Tsingtao as from 8 o'clock on the morning of December 26, 1937.«²⁾

Nach der Einnahme von Tsingtau durch die Japaner wurde eine allgemeine Regelung getroffen, daß chinesische Schiffe sich dort in ein

¹⁾ S. The Times v. 27. 8. 1937 S. 11 und 6. 9. 1937 S. 12.

²⁾ Manchuria Vol. 3 No. 2 S. 55.

neu eingerichtetes Schiffsregister eintragen lassen können, worauf sie dann unbehelligt von den Sperrmaßnahmen verkehren dürfen¹⁾.

Die japanische Sperre der chinesischen Küste ist von keiner amtlichen Seite mit den Sperrungen wichtiger chinesischer Flüsse durch die Chinesen, und zwar auch solcher Flüsse, die vertraglich der fremden Schifffahrt geöffnet sind, in Verbindung gebracht worden. Derartige Flußsperren, die schon vor den japanischen Sperrerkklärungen begannen²⁾, wurden teilweise ohne amtliche Mitteilung tatsächlich angelegt, teilweise erließ die chinesische Regierung auch entsprechende Ankündigungen. Lediglich japanische Zeitungen haben Vergleiche zwischen den chinesischen Flußsperren und der japanischen Küstensperre gezogen³⁾, wobei sie von einem Versuch Japans berichten, die Einlegung eines internationalen Protestes über die Schließung des Yangtze-Flusses bei der chinesischen Regierung herbeizuführen; der gemeinsame Schritt sei an der Weigerung des britischen Botschafters gescheitert.

Zur Durchführung der Sperre besetzten die Japaner mehrere kleine Inseln und Küstenpunkte. Im einzelnen kann aus den spärlichen Nachrichten der Augenzeugen nicht klar entnommen werden, wieweit diese Maßnahmen nicht anderen militärischen Zwecken dienen sollen⁴⁾.

Wiederholt wurde von Fällen berichtet, in denen die Flagge fremder Staaten von chinesischen Schiffen mißbraucht worden sei⁵⁾. Auch wurde in der Öffentlichkeit die Möglichkeit erörtert, Schiffe in fremden, insbesondere britischen Registern eintragen zu lassen, ohne daß der Kapitän oder ein anderes Mitglied der Besatzung die britische Staatsangehörigkeit besitze.

Die Folge der japanischen Sperrmaßnahmen war, daß zahlreiche chinesische Schiffe an Ausländer verkauft wurden, um dann unter fremder Flagge weiterfahren zu können. Vor allem hat sich diese Übung bei den chinesischen Schiffen herausgebildet, die bei den Fremdenieder-

¹⁾ North-China Herald v. 17. 8. 1938 S. 275; China Weekly Review v. 20. 8. 1938 S. 400.

²⁾ Bereits am 13. August 1937 teilte die chinesische Regierung den Vertragsmächten in einer Note mit, der Schiffsverkehr auf dem Yangtze-Fluß unterhalb von Chinkiang (etwa 120 Meilen nordwestlich von Schanghai) sei bis auf weiteres gesperrt. Diese Maßnahme sei als Selbstverteidigung nötig. North-China Daily News v. 14. 8. 1937. Gleichzeitig wurde auch der Whuangpu unmittelbar in Schanghai gesperrt. Später wurden Sperren im Perifuß bei Kanton, im Min-Fluß u. a. m. angelegt.

³⁾ Z. B. die Asahi Shimbun, vgl. New York Times v. 27. 8. 1937 S. 2.

⁴⁾ Nach einem amtlichen japanischen Kriegsbericht wurde z. B. die Yukwan Insel außerhalb von Wenchow für Blockadezwecke besetzt. Vgl. New York Times v. 30. 8. 1937 S. 2: 6; v. 8. 9. 1937 S. 4: 2. Am 3. 9. 1937 besetzte ein japanisches Kriegsschiff die Pratas-Insel, 180 Seemeilen südöstlich von Hongkong (Tokyo Gazette No. 4 (Oktober 1937) S. 46). Auch sonst wurden aus der Umgebung von Hongkong derartige Besetzungen wiederholt berichtet.

⁵⁾ North-China Herald v. 1. 9. 1937 S. 337 und v. 17. 8. 1938 S. 275.

lassungen lagen und von den Japanern nach Ausbruch der Feindseligkeiten nicht ergriffen werden konnten. In diesen Fällen haben sich die japanischen Behörden entgegenkommend und vorsichtig gezeigt. Sie haben derartige Eigentumswechsel auch nach Ausbruch der Feindseligkeiten für gültig gehalten, so daß die Schiffe der Beschlagnahme nicht unterliegen. Zunächst forderten sie jedoch, daß der Eigentumsübergang »bona fide« vorgenommen sei, wobei ungewiß blieb, worauf sich der gute Glaube erstrecken solle. Später scheint man sich aber mit dem Nachweis begnügt zu haben, daß die Registrierung in dem Schiffsregister der betreffenden fremden Macht den Gesetzen dieses Landes genau entspreche. Die Japaner behielten sich jedoch die Prüfung der Rechtmäßigkeit des Eigentumsübergangs vor ¹⁾.

K. Büniger.

¹⁾ Note des japanischen Auswärtigen Amtes an die diplomatischen Vertretungen vom 19. 9. 1937 (Peking Chronicle v. 20. 9. 1937). Vgl. auch die Ausführungen des japanischen Sprechers in Tokyo New York Times v. 21. 9. 1937 S. 14.

Die völkerrechtliche Lage auf dem Balkan

Ein Rückblick auf die Entwicklung der völkerrechtlichen Lage auf dem Balkan bis Mitte September 1938 ist trotz der großen Veränderungen, die Ende September die Ereignisse in der gesamteuropäischen Politik auch für die Politik des Balkans gebracht haben, von Interesse. Das Bild dieser Lage soll aus der Darstellung der Tätigkeit der Kleinen Entente und der Balkanentente sowie ihres Verhältnisses zu Ungarn und Bulgarien, der Beziehungen der Balkanstaaten zu den Großmächten und der Bündnisentwicklungen im Balkan gewonnen werden.

I

Die völkerrechtliche Lage auf dem Balkan kennzeichnen in erster Linie die *Ergebnisse der regelmäßigen Zusammenkünfte der Kleinen Entente und der Balkanentente* sowie die *Beziehungen* dieser beiden Blocks zu den beiden Staaten, gegen die sie gerichtet sind, *zu Ungarn und zu Bulgarien*.

1. Eine Tagung des Ständigen Rates der Kleinen Entente fand am 30./31. August 1937 in Sinaia statt ¹⁾. Ihr Schlußcommuniqué ²⁾ ent-

¹⁾ Kurz vorher hatten sich die Ministerpräsidenten der Tschecho-Slowakei und Rumäniens, Hodža und Tatarescu in den Bergen der Bukowina getroffen (Indépendance Roumaine v. 20. 8. 1937), wobei Hodžas Vorschlag einer engeren diplomatischen Zusammenarbeit der Staaten der Kleinen Entente in Fragen des Donauraumes und der Beziehungen zu Italien und Deutschland sowie die Frage einer polnisch-tschechischen Annäherung und einer engeren wirtschaftlichen Zusammenarbeit der Tschecho-Slowakei und Rumäniens erörtert worden sein soll. Ein Communiqué wurde über dieses Zusammenreffen nicht veröffentlicht (Parole Bulgare v. 24. 8. 1937).

²⁾ Les Balkans, Bd. IX, S. 276 (1937).