

2. II. 1917

zurückzuführen und still zu liegen, bis der Friede kommt.

Das eine steht nun vorweg fest: die Neutralen erleiden Unrecht. Die alte Ordnung zur See hat ihnen die Freiheit der Meere und die Sicherheit ihrer Fahrten samt Ladung auch im Kriege — einige Sonderfälle ausgenommen — garantiert. Und nicht nur den neutralen Völkern, auch dem Privatmann und Privatbesitz eines kriegsführenden Staates bot die alte Seerechtsordnung Schutz, seitdem der Rechtsatz durchgedrungen war, daß nur der Staat mit dem Staat, der Soldat mit dem Soldaten, nicht aber der freie Bürger mit dem Bürger auf dem Boden des Privatrechtes Krieg führe.

Dieser humane Rechtsatz stand unmittelbar vor diesem Kriege seiner abschließenden Vermittlung nahe in der Londoner Seerechtsdeklaration. Der Krieg hat all diese Ansätze zerstört und im Seekriegsrecht uns hinter den Zustand des achtzehnten Jahrhunderts zurückgeworfen.

Stück für Stück wurde abgetragen. Noch am 20. August 1914 hatte England erklärt, sich an die Bestimmungen der Deklaration halten zu wollen, und anfänglich schien sie — obschon durch die Schuld des englischen Oberhauses noch nicht geltendes Recht — sich durch ihre innere moralische Autorität zu erhalten. Da die Westmächte den Aushungerungskrieg gegen Deutschland beschlossen, wurde zuerst vorsichtig, später immer fühner in das alte System Bresche gelegt. Die Westmächte beherrschten die See mit ihren Kriegsfahrzeugen und nützten diese Uebermacht aus. Vorerst wurde der Begriff Bannware (Konterbande, die auch auf neutralem Schiff weggenommen werden kann) auf Waren ausgedehnt, die früher als Kriegsmittel niemals gegolten hatten. Alles und jedes war nun Bannware und konnte beschlagnahmt werden, wenn es für den Feind und an einen feindlichen Hafen bestimmt war. Diese Maßregel blieb jedoch wirkungslos, da die Mittelmächte — damals noch — auf allen Fronten an neutrale Kleinstaaten grenzten und neutrales Gut auf neutralem Schiffe mit einer neutralen Bestimmungstation früher ganz unbehelligt bleiben mußte. Da halfen sich die Westmächte mit der Theorie der „fortgesetzten Reise“. Die Ware wurde in Bann getan, wenn sie nur im Verdacht war, später die Reise in Feindesland fortzusetzen. Unter diesem Vorwand zwang man den neutralen Staaten die englische Kontrolle ihres inländischen Verkehrs und Konsums auf. Niemals früher hätten sich souveräne Staaten das gefallen lassen; die Neutralen trugen es dennoch und erduldeten die Einschränkung ihres Handels nach der einen Seite, da dieser wenigstens nach der anderen überreich und höchst lohnend beschäftigt war.

Je falscher sich die britischen Berechnungen über die Frist, in der Deutschland ausgehungert sein müsse, erwiesen, desto schärfer zog England den umgürtenden Ring an. Am 3. November 1914 erklärte die britische Admiralität die Nordsee als Kriegsgebiet und als blockiert, dehnte also den Begriff der Blockade ganz ungebührlich aus. Nach altem Rechte konnten nur Häfen und Küstenstriche blockiert werden und diese Blockade mußte effektiv sein. In den blockierten Häfen hat überhaupt kein Schiff Zutritt, einerlei wem es gehört und was es verfrachtet. Diese Maßregel kann selbst von dem wohlwollendsten Beurteiler mit irgend einem Rechte nicht mehr in Beziehung gebracht werden. Denn England verbot die Nordsee, also ein offenes Meer, allen Schiffen schlechtweg und zwang die neutralen Schiffe, den Svermelkanal, also eine enge, dem Feinde nähere Straße, in einer schmalen Rinne zu durchfahren, um sie leichter zu kontrollieren. Die Neutralen — auch Amerika — ließen sich das gefallen, diese Maßregel erwies sich eben darum auch als sehr wirksam und diese widerrechtliche Absperrung wurde Deutschland auch in hohem Grade fühlbar. Von Anfang November 1914 bis Mitte Februar 1915 zögerte Deutschland mit Abwehrmaßregeln. Das tatsächlich erfahrene Unrecht konnte durch kein Mittel beiseitigt werden und Mitte Februar entschlossen sich die Mittelmächte zu dem einzig offenen Wege der Wiedervergeltung: in einer Erklärung, die sich selbst im Wortlaut ganz an die britische Nordseeerklärung anlehnt, wurde das ganze Gebiet um Groß-

britannien als Kriegsgebiet erklärt und die neutrale Schifffahrt gemahnt, es zu befahren. Unrecht, wenn kein anderes Mittel geboten ist, durch Unrecht zu verwalten ist seit jeher das Recht des Verletzten, ein trauriges und verhängnisvolles Recht, aber immerhin sein Recht.

Wie aber wollte Deutschland die Blockade durchführen, da seine Kriegsfahrzeuge keineswegs hinreichend, Großbritannien effektiv zu blockieren? Hier trat nun die neue Waffe des Unterseebootes im Handelskrieg zum erstenmal auf den Plan. Nicht als Mittel des Angriffs, sondern als Mittel der Wiedervergeltung, wie die deutsche Note an die Vereinigten Staaten vom 17. Februar 1915 sagt, als „eine lediglich durch Deutschlands Lebensinteressen erzwungene Gegenwehr gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung Englands“.

Für jeden Kenner des Rechtes ist nun klar, daß Handlungen der Wiedervergeltung zu ihrem Tatbestand objektives Unrecht haben, das durch die Umstände subjektiv gerechtfertigt wird. Daß Aushungerung ein Boll in seinem Dasein bedroht, ans Leben geht und, zumal wenn sie mit rechtswidrigen Mitteln versucht wird, zur Wiedervergeltung zwingt und müßte sie selbst mit sonst verbotenen Mitteln erstrebt werden, wird das natürliche Rechtsbewußtsein ebenso wie die Rechtslehre bejahen müssen. Soweit, was den Streit zwischen den Kriegsführenden selbst betrifft. Anders aber steht es im Verhältnis zu den Neutralen, denn diese sind jedenfalls als kaum beteiligte Dritte schuldlos getroffen und tatsächlich setzten sich die Vereinigten Staaten sofort und sehr wirksam zur Wehr, insbesondere nach der Besetzung der „Lusitania“. Die Verhandlungen, die im Frühsommer 1915 zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten stattfanden, sind noch in aller Erinnerung.

Bei der rechtlichen Beurteilung der Frage darf demnach nicht übersehen werden, daß es sich vor allem dabei um das Recht Dritter handelt — das Recht der Mittelmächte gegen die feindlichen Kriegsführenden ist unbestreitbar. Am 4. Mai 1915 gab denn die deutsche Regierung insoweit nach, daß sie die Wiedervergeltung durch die Tauchboote einschränkte auf die im Kreuzerrieg seit jeher üblichen und völkerrechtlich zulässigen Kampfhandlungen, das ist auf die Anhaltung des feindlichen Dampfers durch Warnungsschuss, ordnungsmäßige Durchsuchung der Fracht, Aufbringung in einen Heimatshafen und Versenkung nur, wenn eine solche untunlich ist, endlich nach Möglichkeit Bergung der Mannschaften. Diesen Kreuzerrieg mit U-Booten hat seitdem Deutschland geführt.

Wie wir schon gestern erwähnt haben, enthält diese deutsche Erklärung einen wichtigen Vorbehalt, der im wesentlichen besagt: Auf Einschreiten Amerikas gehen wir zurück auf das alte Recht, wir erwarten zugleich, daß nunmehr die Vereinigten Staaten auch England auf das alte Recht zurückzuführen sich bemühen werden; wäre das nicht der Fall oder erfolglos, so ständen wir vor einer neuen Tatsache, die neue Entschlüsse fordert. Dieser Vorbehalt hat sich tatsächlich als wirkungslos erwiesen. England hat auch nicht einen Schritt zurückgetan, hat vielmehr noch seine Rauffahrtsschiffe bewaffnet. Damit ist neuerlich eine unerträgliche Ungleichheit eingetreten und kein Neutraler kann fordern, daß altes Recht nur für einen der Kampfteile gelte. Pflicht und Interesse hätten den Neutralen längst geboten, sich zur Wiederherstellung der Freiheit der Meere zu einer geschlossenen Macht neben beiden Kriegsführenden zu vereinigen. Das Ausbleiben auch nur eines Versuches dazu, die tatsächliche Ungleichheit und die Verschärfung der Aushungerungsgefahr gegen den Mittelmächten dem Rechte nach völlig freie Hand.

Somit ist die U-Boots-Frage heute keine Rechtsfrage mehr, sondern bloß eine Frage der technischen Wirksamkeit und der politischen Klugheit. In beiden Hinsicht ist sie seit langem viel umstritten. Denn es gibt niemand, der über sie technisch ein völlig zuverlässiges Urteil abgeben könnte, und wenige, die alle politischen Folgen heute schon abschätzen könnten. Ueber aller Technik jedoch und über aller Politik steht das menschliche Gefühl, nur hat es leider im Kriege wenig zu sagen und noch weniger gestaltende Macht.

## Seekrieg und Seerecht.

Die Kampfmethoden zur See, zu der sich der Weltkrieg nach dem Fehlschlagen der Friedensvermittlung jetzt gesteigert hat, ist in ihrer rechtlichen Zulässigkeit höchst umstritten. Während sich die Waffen messen, führen zugleich die Rechtslehrer und die Diplomaten einen juristischen Prozeß um das Tauchboot und der ideale Gerichtshof, vor dem sie Klage und Einrede vorbringen und um den Sieg ringen, sind die neutralen Völker und allen voran die Vereinigten Staaten von Amerika.

Nicht aus bloßer Menschlichkeit oder aus doktrinärer Rechthaberei wird mit solcher Leidenschaft Partei genommen. Menschliche Rücksicht hat überhaupt im dritten Kriegsjahr allen Kurs eingebüßt, zudem sind die Menschenopfer, die diese Kriegsart fordert, im Vergleich zu den Helatomben des Landkrieges — wenigstens bisher — gering, und die Rechthaberei ist mit dem allgemeinen Schwinden des Rechtsbewußtseins in einer Zeit, wo die Macht auch sonst so schonungslos mit den erworbenen Rechten umgeht, mangels eines festen Gegenstandes für ihren Eifer berufslos geworden. Gewichtige Interessen der Neutralen stehen auf dem Spiele, wie der Krieg ja überhaupt immer mehr neutralen Boden, neutrales Gut und neutrales Recht in Mitleidenschaft zieht. Das Kriegsziel des Tauchboot-Lampfes ist die Aushungerung Englands, Frankreichs und Italiens, die physische wie die industrielle Aushungerung: England soll die Brotfrucht und die gesamte Lebensmittelzufuhr, Frankreich und Italien die Kohlenzufuhr entzogen werden. Das Mittel hierzu ist die schonungslose Vernichtung der Handelsschiffe samt ihrer Ladung. Diese Ladung ist überwiegend, der Schiffsparke größtenteils, neutrales Gut. Die Westmächte haben nämlich durch Güte oder durch Gewalt oder vermöge des eigenen Interesses die Handelsschiffahrt der ganzen neutralen Welt in ihren Dienst gestellt. Diese Schiffe sind mit Vernichtung bedroht, wenn sie nicht vorziehen, in die Heimatshäfen