

6. II. 1917

11  
M7

## Oesterreich - Ungarn in Amerika

warnungslose Vernichtung nicht nur dann zulässig ist, wenn das Schiff flieht oder Widerstand leistet. Es scheint ihr, um nur ein Beispiel anzuführen, auch der Charakter des Schiffes selbst in Betracht gezogen werden zu müssen: Handels- oder sonstige Privatschiffe, welche sich in den Dienst der Kriegführung stellen, etwa als Transport- oder Avisoschiffe, oder welche militärische Besatzung oder Waffen an Bord führen, um Feindseligkeiten irgendwelcher Art zu begehen, dürfen nach geltendem Recht wohl ohne weiteres vernichtet werden. Des Falles, daß der Kriegführende jeder Rücksicht auf Menschenleben entbunden ist, wenn sein Gegner feindliche Handelsschiffe ohne jede vorgängige Warnung versenkt, wie dies in den bereits wiederholt gerügten Fällen der Schiffe „Elektra“, „Dubrovnik“, „Zagreb“ usw. zutraf, braucht die k. u. k. Regierung nicht zu gedenken, da sie in dieser Hinsicht trotz ihres unbestreitbaren Rechtes niemals Gleiches mit Gleichem vergolten hat. Im ganzen Verlauf des Krieges haben österreichisch-ungarische Kriegsschiffe nicht ein einziges feindliches Handelsschiff ohne vorherige, wenn auch generelle Warnung vernichtet.

Die mehrerwähnte These der Bundesregierung läßt auch mehrere Deutungen zu, insofern nämlich, als danach fraglich ist, ob, wie von manchen Seiten behauptet wird, nur ein bewaffneter Widerstand die Vernichtung des Schiffes mit den Personen an Bord rechtfertigt, oder auch ein Widerstand anderer Art, wie er etwa dann gegeben ist, wenn die Besatzung geflistentlich unterläßt, die Passagiere auszubooten (Fall „Ancona“), oder wenn die Passagiere selbst die Ausbootung verweigern. Nach der Meinung der k. u. k. Regierung ist auch in den Fällen der letzten Art die Vernichtung des gewarnten Schiffes ohne Rettung der Personen an Bord zulässig, da es andernfalls in die Hände jedes Fahrgastes geleg wäre, das dem Kriegführenden zustehende Recht der Versenkung zum Scheitern zu machen. Uebrigens darf auch darauf hingewiesen werden, daß nicht einmal darüber Einmütigkeit besteht, in welchen Fällen die Vernichtung feindlicher Handelsschiffe überhaupt zulässig ist.

**Die Haltung gegenüber den Neutralen.**

Die Verpflichtung, die Warnung unmittelbar vor dem Versenken des Schiffes zu erteilen, führt nach Ansicht der k. u. k. Regierung einerseits zu Härten, die vermieden werden könnten, andererseits ist sie aber auch unter Umständen geeignet, berechtigten Interessen der Kriegführenden Abbruch zu tun. Zunächst ist nämlich nicht zu verkennen, daß die Rettung der Personen auf See fast allemal dem blinden Unglück anheimgestellt ist, da nur die Wahl bleibt, sie entweder an Bord des jeder feindlichen Einwirkung ausgesetzten Kriegsschiffes zu nehmen oder in kleinen Booten den Gefahren der Elemente preiszugeben, und daß es daher den Grundsätzen der Menschlichkeit weit besser entspricht, die Personen durch eine rechtzeitig erlassene Warnung von der Benutzung gefährdeter Schiffe abzuhalten. Des weiteren aber konnte sich die k. u. k. Regierung trotz reichlicher Ueberprüfung aller in Betracht kommenden Rechtsfragen nicht davon überzeugen, daß Angehörige neutraler Staaten einen Anspruch darauf besitzen, auf feindlichen Schiffen unbehelligt zu reisen.

Der Grundsatz, daß die Neutralen auch in Kriegszeiten die Vorteile der Meeresfreiheit genießen, gilt nur für neutrale Schiffe, nicht auch für neutrale Personen an Bord feindlicher Schiffe. Denn die Kriegführenden sind bekanntlich berechtigt, den feindlichen Schiffsverkehr, soweit sie es vermögen, zu unterbinden. Im Besitz der erforderlichen Kriegsmittel dürfen sie hiebei, wenn sie es zur Erreichung ihrer Kriegsziele für nötig erachten, den feindlichen Handelsschiffen das Befahren der See bei sonstiger sofortiger Vernichtung untersagen, wenn sie nur diese ihre Absicht vorher ankündigen, damit jedermann, ob Feind oder Neutraler, in die Lage komme, eine Gefährdung seines Lebens zu vermeiden. Selbst wenn sich aber über die Berechtigung eines derartigen Vorgehens Zweifel ergeben sollten und der Gegner etwa mit Vergeltung drohen würde, so wäre dies eine Angelegenheit, die unter den Kriegführenden allein auszutragen ist, die anerkanntermaßen berechtigt sind, die hohe See

zum Schauplatz ihrer militärischen Unternehmungen zu machen, jede Störung dieser Unternehmungen abzuwehren und souverän zu entscheiden, welche Maßnahmen wider die feindliche Schifffahrt zu ergreifen seien. Die Neutralen haben in einem solchen Falle kein anderes legitimes Interesse und daher keinen andern Rechtsanspruch, als daß ihnen der Kriegführende das an den Feind gerichtete Verbot rechtzeitig bekanntgibt, damit sie vermeiden können, ihre Personen und ihr Eigen feindlichen Schiffen anzuvertrauen.

Die k. u. k. Regierung darf wohl annehmen, daß das Washingtoner Kabinett den vorstehenden, ihrer vollen Ueberzeugung nach unanfechtbaren Ausführungen zustimmt, da eine Bestreitung ihrer Richtigkeit ohne Zweifel darauf hinauslaufen würde, daß es — was der Ansicht der Bundesregierung sicher nicht entspricht — den Neutralen freistünde, sich in die militärischen Operationen der Kriegführenden einzumengen, ja letzten Endes sich geradezu zum Richter darüber aufzuwerfen, welche Kriegsmittel gegen den Feind in Anwendung gebracht werden dürfen. Auch schiene ein schreiendes Mißverhältnis gegeben, wenn eine neutrale Regierung, nur um ihren Angehörigen zu ermöglichen, auf feindlichen Schiffen zu reisen, während sie ebenso gut, ja mit weit größerer Sicherheit neutrale Schiffe benützen könnten, einer kriegführenden Macht, die vielleicht um ihr Dasein kämpft, in den Arm fiele. Nicht zu sprechen davon, daß den schwersten Mißbräuchen Tür und Tor geöffnet würde, wollte man einen Kriegführenden zwingen, die Waffen vor jedem Neutralen zu senken, dem es gerade beliebt, sich auf seinen Geschäfts- oder Vergnügungsreisen der feindlichen Fahrzeuge zu bedienen. Niemals ist auch nur der leiseste Zweifel darüber wach geworden, daß neutrale Staatsangehörige allen Schaden selbst zu tragen haben, den sie dadurch erleiden, daß sie zu Lande ein Gebiet betreten, wo kriegerische Operationen stattfinden. Es liegt augenscheinlich keinerlei Grund vor, für den Seekrieg eine andre Form gelten zu lassen, zumal die zweite Friedenskonferenz den Wunsch geäußert hat, die Mächte mögen bis zur Zeit, da der Seekrieg eine verträgliche Regelung gefunden haben werde, das für den Landkrieg geltende Recht so weit als möglich auch im Seekrieg anwenden.

Im Sinne des Vorausschickten erleidet die Regel, daß die Warnung an das zu versenkende Schiff selbst zu richten ist, Ausnahmen verschiedener Art: unter gewissen Umständen, wie beispielsweise in den vor der Bundesregierung angeführten Fällen der Flucht und des Widerstandes, darf das Schiff ohne jede Warnung vernichtet werden, in andern bedarf es einer Warnung vor Ausfahrt des Schiffes. Die k. u. k. Regierung darf sonach feststellen, daß sie, wie immer sich das Washingtoner Kabinett zu einzelnen der hier aufgeworfenen Fragen stellen mag, doch gerade was den Schutz der Neutralen gegen Gefährdung ihres Lebens anlangt, mit der Bundesregierung im Wesen eines Sinnes ist. Sie hat sich aber nicht daran genügen lassen, im Verlauf des jetzigen Krieges die von ihr vertretene Auffassung in die Tat umzusetzen, sondern, darüber hinausgehend, ihr Verhalten mit peinlicher Sorgfalt der vom Washingtoner Kabinett aufgestellten These angepaßt, obwohl die von ihr erteilte Zusicherung nur dahin gelaute hatte, daß sie der Anschauung der Bundesregierung „im wesentlichen beizupflichten vermag“. Mit besonderer Gemüthsregung würde es die k. u. k. Regierung begrüßen, wenn sich das Washingtoner Kabinett geneigt fände, sie in ihrem von wärmster Menschenfreundlichkeit getragenen Bestreben, amerikanische Bürger vor Gefährdung auf See zu bewahren, durch Belehrung und Warnung seiner Schutzbefohlenen zu unterstützen.

**Das Vorgehen gegen bewaffnete feindliche Schiffe.**

Was nun die Zirkularverbalnote vom 10. Februar 1916 betreffend die Behandlung bewaffneter feindlicher Rauffahrtschiffe anlangt, muß die k. u. k. Regierung allerdings feststellen, daß sie, wie auch im vorstehenden angedeutet, der Ansicht ist, die Bewaffnung von Handelsschiffen auch nur zum Zweck der Verteidigung gegen die Ausübung des Beuterechtes sei im modernen Völkerrecht nicht begründet. Ein Kriegsschiff ist in aller Regel verpflichtet, einem feindlichen Handels-

fahrzeug in friedlicher Form zu begegnen. Es hat das Fahrzeug mittels bestimmter Zeichen anzuhalten, mit dem Kapitän in Verkehr zu treten, die Bordpapiere zu prüfen, ein Protokoll und gegebenenfalls ein Inventar aufzunehmen usw. Die Erfüllung dieser Pflichten setzt aber wohl als selbstverständlich voraus, daß das Kriegsschiff volle Gewißheit darüber besitzt, daß ihm das Handelsschiff seinerseits friedlich begegne. Eine solche Gewißheit besteht jedoch zweifellos nicht, wenn das Handelsschiff eine Bewaffnung führt, die zur Bekämpfung des Kriegsschiffes hinreicht. Einem Kriegsschiff kann doch schwerlich zugemutet werden, unter den Mündungen feindlicher Kanonen des Amtes zu handeln, mögen die Kanonen zu welchem Zweck immer an Bord gebracht worden sein. Ganz zu geschweigen der Tatsache, daß die Handelsschiffe der Ententemächte trotz aller gegenteiligen Beteuerungen erwiesenermaßen zu Angriffszwecken mit Geschützen versehen sind und sich ihrer zu solchen Zwecken auch bedienen. Auch hieße es, Pflichten der Menschlichkeit verkennen, würde man die Besatzungen der Kriegsschiffe verhalten, sich den Waffen der Feinde ohne Gegenwehr preiszugeben. Kein Staat kann die Pflichten der Menschlichkeit wider die berufenen Verteidiger des Vaterlandes niedriger einschätzen als die Pflichten gegen die Angehörigen fremder Mächte.

Die k. u. k. Regierung hätte daher nach ihrer Ueberzeugung davon ausgehen können, daß sich ihre dem Washingtoner Kabinett gegebene Zusage von vornherein nicht auf bewaffnete Handelsfahrzeuge erstrecke, da diese nach den geltenden Rechtsnormen, welche die Feindseligkeiten auf die organisierten Streitkräfte beschränken, als Freibeuterchiffe zu betrachten seien, die ohne weiteres der Vernichtung unterliegen. Wie die Geschichte lehrt, war es nach allgemeinem Völkerrecht niemals zugelassen, daß sich Handelsschiffe der Ausübung des Beuterechtes durch Kriegsschiffe widersetzen. Selbst wenn aber eine Norm dieses Inhalts aufgewiesen werden könnte, so wäre damit noch nicht dargetan, daß sich die Schiffe mit Waffen versehen dürfen. Es ist auch in Betracht zu ziehen, daß die Bewaffnung der Handelsschiffe die Kriegführung zur See völlig umgestalten muß und daß diese Umgestaltung nicht den Absichten derer entsprechen kann, die bemüht sind, im Seekrieg die Grundsätze der Menschlichkeit zur Geltung zu bringen. In der Tat hat seit der Abschaffung der Kaperei bis vor wenigen Jahren keine Regierung auch nur im entferntesten daran gedacht, Handelsschiffe zu bewaffnen. Im ganzen Verlauf der zweiten Friedenskonferenz, die sich mit allen Fragen des Seekriegsrechtes befaßt hat, wurde der Bewaffnung von Rauffahrtschiffen mit keinem Wort Erwähnung getan. Nur ein einziges Mal und gelegentlich fiel eine Aeußerung, die für diese Frage von Interesse ist, und es ist bezeichnend, daß es ein hoher britischer Seeoffizier war, der unbefangenen erklärte: „Lorsqu'un navire de guerre se propose d'arrêter et de visiter un vaisseau marchand, le commandant, avant de mettre une embarcation à la mer, fera tirer un coup de canon. Le coup de canon est la meilleure garantie que l'on puisse donner. Les navires de commerce n'ont pas de canons à bord.“

Nichtsdestoweniger hat Oesterreich-Ungarn auch in dieser Frage an seiner Zusage festgehalten; in der bezogenen Zirkularverbalnote wurden die Neutralen rechtzeitig davor gewarnt, ihre Person und ihre Habe einem bewaffneten Schiff anzuvertrauen; auch wurde die angekündigte Maßnahme nicht sogleich ins Werk gesetzt, sondern ein Aufschub erteilt, um den Neutralen zu ermöglichen, bewaffnete Schiffe, die sie schon bestiegen hatten, wieder zu verlassen. Endlich sind die k. u. k. Kriegsschiffe angewiesen, selbst im Fall der Begegnung mit bewaffneten feindlichen Handelsschiffen, wenn es nach der Sachlage möglich sein sollte, auf Erlassung einer Warnung und auf die Rettung der Personen an Bord bedacht zu sein.

Die Angabe der amerikanischen Botenchaft, die herkommenden britischen Dampfer „Seydona“ und „Wales Prince“ seien von österreichisch-ungarischen Tauchbooten ohne Warnung versenkt worden, beruht auf einem Irrtum. Der k. u. k. Regierung ist irawischen die Mitteilung