

19. / 1. 1916

Die Rohstoffzufuhr in und nach dem Kriege.

Die Staaten Mitteleuropas sind in diesem Kriege wider das überlieferte Völkerrecht auf zweifache Weise bedroht worden: durch die physische Aus-
hungerung infolge unterbundener Lebensmittel-
zufuhr und durch die industrielle Aus-
hungerung im Wege der Abschneidung von
überseeischer Rohstoffzufuhr. Während die erste Gefahr
die gesamte Bevölkerung in ihrer Ernährung betrifft,
ergreift die zweite zunächst die industrielle Arbeiterschaft
in ihrem Arbeitsverhältnis. Denn sie bedroht sie mit
Arbeitslosigkeit. Die Rohstoffzufuhr beansprucht im
Kriege wie im Frieden die volle Beachtung des
Proletariats. Die Seeherrschaft, die England und
Frankreich im Kriege über ganz Europa, über Kriegs-
führende und Neutrale in gleicher Weise ausüben,
scheint vielen weder auffällig noch unerwartet. Trotzdem
ist ihr Maß ganz neu und unerhört, ihre Handhabung
in der Geschichte beispiellos. Besonders jene, die den
freien Verkehr nicht durch Waffen, sondern durch
Verträge garantiert wissen wollen, können an der
Zerstörung des bisherigen Völkerrechtes nicht achtlos
vorübergehen.

Unseren Lesern eine Anschauung von der Ver-
wüstung zu geben, die das Völkerrecht erfahren hat,
diene eine einzige geschichtliche Erinnerung. Als Eng-
land im achtzehnten Jahrhundert gegen seine amerika-
nischen Kolonien, die sich unabhängig erklärt und die
„Vereinigten Staaten“ begründet hatten, einen lang-
wierigen Krieg führte, suchte es die amerikanischen
Kolonisten in ihrem noch industriellen Lande industriell
auszuhungern und zu diesem Zwecke jede Zufuhr durch
die Schifffahrt der neutralen Staaten zu unterbinden.
Die Neutrale lehnten sich gegen eine solche völker-
rechtswidrige Annäherung auf; die damalige russische
Kaiserin Katharina II. sendete am 10. März
1780 an alle Höfe Europas eine Erklärung
über den wahren Rechtszustand zur See; die
Erklärung fand allseitige Billigung und acht See-
mächte (Rußland, Dänemark, Schweden, Niederlande,
Preußen, Oesterreich, Portugal und Sizilien)
schlossen ein Bündnis, um den Handel der Neutrale
gegen die Uebergriffe der Kriegführenden, wenn nötig,
mit Waffengewalt zu sichern und die Rechtsätze jener
Erklärung durchzusetzen. Diese sogenannte „bewaffnete
Scenutralität“ ließ die Handelsschiffe der Verbündeten
zu kleinen Flottillen zusammenstoßen und durch Kriegs-
schiffe begleiten (Convoi) und behauptete tatsächlich die
freie Schifffahrt. Von Interesse ist heute der Inhalt
jener Erklärung, der uns verrät, was einmal Rechtens
war und wie weit heute Gewalt das alte Recht be-
einträchtigt, von dem nicht etwa bloß Ehren- und
Fahnenfragen der Staaten, sondern Brot und Arbeit
der Massen abhängen. Die Erklärung faßt das Recht
des „freien Meeres“ in vier Punkte zusammen:

1. Neutrale Schiffe können ungehindert
von Häfen zu Häfen und die Küsten der Krieg-
führenden Staaten entlang fahren — heute schleppt
man neutrale Handelsschiffe von hoher See weg zur
Untersuchung in Kriegshäfen und hält sie dort zurück
nach Belieben. Nach dem alten Rechtszustand dürften
neutrale Schiffe alle Rohstoffe der Welt ungestört
in die Häfen der Ostsee verfrachten.

2. Waren und Güter, die den Untertanen
der Kriegführenden gehören, sind auf neutralen Schiffen
frei — ausgenommen Bannwaren (Konterbande). Es
galt die Rechtsregel: Frei Schiff, frei Gut,
auch für das feindliche Privateigentum, die neutrale
Flagge deckte die feindliche Ware. Heute ist weder das
Schiff der Neutrale noch, die feindliche Ware auf
ihm, ja nicht einmal die neutrale Ware frei. Entente-
schiffe beschlagnahmen das griechische Getreide auf

griechischen Schiffen und geben es nur nach Be-
lieben frei.

3. Kriegskonterbande (Banngut) sind nur:
Waffen, Munition mit Einschluß von Schwefel und
Salpeter sowie fertige Ausrüstungsgegenstände für
Soldaten. Heute wird alles als Bann-
gut behandelt, was nur im entferntesten der
Kriegführung nützen kann, nicht nur Salpeter, sondern
so ziemlich alle Metalle, nicht nur Uniformsorten,
sondern auch der letzte Rohstoff der Bekleidung, die
Baumwolle, sowie Getreide, Vieh und Fleisch.

4. Nicht frei war bloß die Einfahrt in
blockierte Häfen. Blockiert ist ein Hafen, wenn
er durch nahestationierte Kriegsschiffe so abgeschlossen
ist, daß die Durchfahrt mit augenscheinlicher Gefahr
verbunden ist. Heute werden nicht bloß Häfen,
nicht bloß Küstenstriche, die tatsächlich und wirksam
mit Kriegsschiffen abgeschlossen sind, sondern ganze
Meeresrteile als blockiert erklärt. Im blockierten Gebiet
kann eben auch das neutrale Schiff aufgebracht werden
und diesen Vorteil erlistet man sich durch solche
Blockadeerklärung.

Diese maßlose Ausdehnung des Begriffes
Konterbande und der Blockade, die sofort nach Kriegs-
beginn von England beliebt wurde, hat die Neutrale
allmählich mürbe gemacht, zumal da die Vereinten
Staaten der Entente zuliebe ihre alte Ueberlieferung
als Güter des Seerechtes preisgaben. Zum Schluß
willigten die neutralen Staaten Europas ein, ihren
gesamten Außenhandel schlechtweg unter die Kontrolle
und Polizei der Entente zu stellen: sie übernahmen
die Verpflichtung, einer Zwangsorganisation heimlicher
Firmen, einem Einfuhrtrust, das Monopol der
Einfuhr zu verleihen und die ganze Sebarung des
Trusts durch englische Funktionäre überwachen zu
lassen. Damit hat nicht nur aufgehört, daß das
Schiff und die Ware auf hoher See, an der Küste,
im Hafen frei ist, vielmehr ist die Ware auch dann,
wenn sie schon auf Inlandsboden weilt, noch immer
unter Kontrolle. Die Freiheit der Meere ist mit
Stumpf und Stiel ausgerottet, wenigstens für die
neutralen Kleinstaaten Europas, außer etwa, man
wollte auch in dem Sittenbuch kontrollierter Mädchen
eine bloße Bescheinigung ihrer persönlichen Freiheit
erkennen. Die Vereinten Staaten allerdings genießen
größere Freiheit; sie leiden hauptsächlich dadurch, daß
auch Baumwolle als Banngut behandelt wird, und
erstreben augenblicklich, daß von ihr der Bann ge-
nommen werde.

Auf den ersten Blick ist für den volkswirt-
schaftlich Geschulten zu erkennen, daß diese Verwüstung
des Seerechtes alle Völker der Welt berührt,
ihre lebendigsten Interessen der Ernährung wie der
Erzeugung angreift und daß dabei mehr auf dem
Spiele steht als bei bloßen Nachbarrfragen
des Völkerrechtes, die zunächst nur zwei
Staaten und ihre künftige Grenze betreffen. Die
Freiheit der Hochseeschifffahrt ist
vielleicht das hervorragendste
internationale Interesse der Gegen-
wart, der Punkt, wo sich die Inter-
nationalität vor allem praktisch
zu bewahren hat. Bei allen großen Friedens-
schlüssen der Vergangenheit hat darum gerade diese
Frage eine erste Rolle gespielt. Die Vertreter der
Friedensbewegung wie die internationale Sozial-
demokratie haben ihr die besondere Aufmerksamkeit
zuzuwenden und mit Recht legt der Völkerrechtslehrer
Franz v. Liszt in der neuesten Auflage seines Völker-
rechtes (Seite 204) diesen Abschnitt „denjenigen Lesern
besonders ans Herz, die für das Werden und Wachsen
des Rechtes Sinn und Interesse haben“.

Leider sind derjenigen noch sehr wenige, denen
die Internationalität nicht bloß ein unbestimmtes Ge-
fühl oder utopische Romantik, sondern die klare positive
Aufgabe ist, über Staaten und Völkern eine verbind-
liche und erzwingbare Rechtsordnung aufzurichten,
welche die einzige denkbare Garantie dauernden Friedens
wäre.

Der für alle Staaten der Welt machende Be-
durf an Einfuhr industrieller Rohstoffe läßt sich durch
das Verede von der anzustrebenden „Autarkie“ nicht
hinwegdisputieren. Das Phantom solcher Selbstgenü-
gsamkeit des Vaterlandes, geboren aus den profit-
schwangeren Gehirnen tollstoller Urproduzenten, wider-
legen nicht nur die toten Zahlen jeder Handelsstatistik.