

**England und die österreichische Handelschiff-fahrt im Suezkanal.**

Von Universitätsprofessor Dr. Adolf Lenz.

Graz, 29. September.

Als England im Jahre 1904 die Rivalität Frankreichs in Ägypten durch Ueberlassung Marokkos befeitigte und damit den Einspruch dieser Macht gegen die rechtswidrige, andauernde Besetzung Ägyptens nicht mehr zu besorgen hatte, schrieb Lord Cromer: „Es ist ein besonderer Vorteil für eine Nation, die durch öffentliche Moral und eigenes Interesse an die gewissenhafte Erfüllung internationaler Pflichten gebunden ist, daß sie nicht länger mehr einer anscheinenden Mißachtung solcher Pflichten beschuldigt werden kann.“ Wie sehr seitdem politische Leidenschaft diese Tradition verleugnen ließ, beweist die englische Preisengerichtsbarkheit.

Durch die Urteile des Londoner Appellgerichtshofes für Preisfachen (Judicial Committee of the Privy Council) vom 13. und 14. April 1916 sind zwei wertvolle Dampfer der österreichischen Handelsmarine, der „Marquis Bacquehem“ und der „Concadoro“, die in Unkenntnis des Kriegsausbruches ihren letzten Hafen verlassen hatten und unter dem Schutze internationaler Abkommen die Eingangshäfen des Suezkanals angelaufen waren, als gute Preise erklärt, das heißt eingezogen worden. Die großen Handelsinteressen, die Oesterreich am maritimen Verkehr mit Ägypten besitzt, und die Unverhülltheit, mit der sich ein Oberster Gerichtshof Englands über klare Bestimmungen des internationalen Rechtes hinwegsetzt, fordern die öffentliche Kritik geradezu heraus.

Am 4. August 1914, somit lange vor dem erst am 12. August mitternachts eingetretenen Kriegszustande zwischen Großbritannien und Oesterreich-Ungarn, verließ der dem Oesterreichischen Lloyd gehörige Handelsdampfer „Marquis Bacquehem“, ein Schiff von 4400 Bruttotonnen, Karachi (Vorderindien) mit einer Ladung Baumwolle für Triest und einer Ladung Getreide für Aden. Auf der Fahrt durch das Rote Meer wurde der Dampfer durch ein britisches Kriegsschiff angehalten, aber nicht aufgebracht, weil er sich noch in Unkenntnis des Kriegsausbruches befand. Der Kommandant des Kriegsschiffes begnügte sich, in das Logbuch des „Marquis Bacquehem“ die Mitteilung vom Kriegsausbruche einzutragen, und gestattete ihm, die Fahrt fortzusetzen. Er fügte sich dazu durch die internationale, von England im Verhältnis zu Oesterreich-Ungarn ausdrücklich anerkannte Gepflogenheit verpflichtet, Handelsunternehmen in ihrer Ausführung zu schützen, die vor dem Kriegsausbruche in gutem Glauben begonnen hatten. Artikel 3 des 6. Abkommens der zweiten Haager Konferenz verbietet in solchen Fällen, das auf hoher See angetroffene Schiff einzuziehen, und gestattet nur die Beschlagnahme während des Krieges gegen Rückgabe oder Entschädigung nach dem Kriege. Der „Marquis Bacquehem“ fuhr bei Aden vorbei, weil eine unmittelbar vor Abfahre des Schiffes eingegangene Depesche der Lloyd-direktion den Auftrag enthielt, direkt nach Triest zu fahren. Der Kapitän lief den Hafen von Suez in der Meinung an, daß es sich um einen neutralen Hafen handle, konnte aber infolge Maschinendefektes die Weiterfahrt durch den Suezkanal nicht antreten und blieb im Eingangshafen liegen. Am 27. Oktober wurde der „Marquis Bacquehem“ von der Hafenbehörde mit Beschlagnahme belegt und der Fall vor den Obersten Gerichtshof in Alexandrien gebracht. Dieses englische Preisengericht erster Instanz erkannte nur auf Beschlagnahme während des Krieges, weil der Dampfer von dem Kriegsschiffe auf offener See die Erlaubnis zur Weiterreise erhalten hatte und somit nicht in eine schlechtere Lage geraten könne. Der Kapitän sei zum Anlaufen des Hafens von Suez ermutigt und in dem Glauben bestärkt worden, daß er dort in Sicherheit sei. Dies durchaus billige Urteil wurde vom Appellhofe in London infolge Berufung der Krone umgestoßen und der „Marquis Bacquehem“ für eingezogen erklärt, weil der Hafen von Suez ein feindlicher Hafen sei, der nicht als Zufluchtsort benützt werden könne, um der Wegnahme auf hoher See zu entgehen. Ähnlich lag der zweite Fall.

Am 1. August 1914 verließ der einer Triester Firma gehörige „Concadoro“, ein Schiff von 1813 Bruttotonnen, Cardiff (Wales) mit einer Ladung Kohlen für Port Sudan. Am 18. August lief er den Hafen von Port Said an, ohne vom Kriegsausbruche Kenntnis erlangt zu haben, konnte aber die Fahrt mangels ausreichender Geldmittel nicht fortsetzen. Da die Kohlenladung von den Empfängern in Port Sudan reklamiert wurde, bot die Hafenbehörde dem Kapitän im Auftrage der englischen Regierung einen Geleitschein nach Port Sudan unter Bedingungen an, die mit dem Auftrage seiner Geschäftsherren im Widerspruche standen. Aus diesem Grunde weigerte sich der Kapitän, die Fahrt fortzusetzen, worauf der „Concadoro“ von der Hafenbehörde einem englischen Kriegsschiffe übergeben wurde. Dieses ließ durch seine Schiffsbesatzung den Kohlen-transport nach Port Sudan durchführen, und der Oberste Gerichtshof in Alexandrien erklärte das Schiff für eingezogen. Der Appellhof in London wies die Berufung der Schiffseigentümer als unbegründet ab.

Beiden Urteilen muß in erster Linie entgegengehalten werden, daß die Eingangshäfen zum Suezkanal nach internationalem Rechte als neutrale Häfen zu betrachten sind. Ägypten, seit den Firmans von 1841, 1873 und 1879 ein tributärer Vasallenstaat der Türkei, steht nur tatsächlich seit der englischen Okkupation von 1882 unter dem Einflusse des großbritannischen Generalkonsuls. Selbst dann, wenn man der allmählichen Loslösung Ägyptens von der türkischen Oberherrlichkeit Rechnung trägt und die Eingangshäfen zum Suezkanal als Teile eines tatsächlich souveränen Staates betrachtet, sind sie als neutrale Häfen anzusprechen. Erst am 29. Oktober 1914 erklärte Großbritannien der Türkei den Krieg und erst am 18. Dezember 1914 hat es ein Protektorat über Ägypten proklamiert. Dieser einseitige Schritt bedarf erst der Anerkennung durch den Sultan als Oberherrn und der

Zustimmung der Großmächte, die 1856 und 1878 den territorialen Besitzstand der Türkei garantiert haben. Wenn das Ministerium des Regenten Hussein Kuchdi in Abwesenheit des Khediven Abbas II. Hilmi schon am 5. August 1914 Ägypten in den Kriegsschauplatz einbezogen erklärte, so hat es damit nur einen Neutralitätsbruch begangen, der die internationale Rechtslage nicht zu ändern vermag.

Aber selbst dann, wenn man die Eingangshäfen des Suezkanals als feindliche Häfen betrachtet, müßte die Handelschiffahrt durch den Suezkanal nach dem Konstantinopler Abkommen von 1888 allen Handelsflaggen selbst im Kriege freigegeben werden. Nur der Umstand, daß beide Handelschiffe ihre Fahrt nicht fortsetzten und in den Eingangshäfen liegen blieben, gab England einen scheinbaren Anhaltspunkt für sein Eingreifen. Es hatte bereits am 13. Oktober 1914 allen Seemächten mitgeteilt, daß zwar die Schifffahrt durch den Kanal freigegeben sei, nicht aber die Benützung der Häfen als Zufluchtsorten, um der Wegnahme auf hoher See zu entgehen.

Unbegründeterweise haben beide Urteile des Appellhofes die Absicht der Kapitäne als erwiesen angenommen, die Fahrt durch den Suezkanal nicht fortzusetzen. Im Falle „Marquis Bacquehem“ wird dafür angeführt, daß dieser Aden nicht anlief, obwohl die Getreideladung dahin bestimmt war. Der Kapitän wies aber auf den Auftrag der Lloyd-direktion hin, direkt nach Triest zu fahren, und stellte den Maschinendefekt unter Beweis. Im Falle „Concadoro“ wird angeführt, daß der Kapitän trotz des ihm angebotenen Geleitscheines die Fahrt nach Port Sudan nicht fortsetzen wollte. Dieser wies aber darauf hin, daß infolge des Kriegsausbruches, somit infolge „höherer Gewalt“, die erforderlichen Geldmittel ausgeblieben waren und die ihm auferlegten Bedingungen für die Weiterfahrt auftragswidrig seien. In der Tat war der Kohlen-transport im Interesse Englands nach Port Sudan ein neues Handelsunternehmen, das der Kapitän auszuführen nicht verpflichtet war.

Ja sogar dann, wenn man die Absicht der beiden Handelsdampfer, die Fahrt nicht fortzusetzen, als erwiesen annimmt, ist die Einziehung rechtswidrig. Diese ist eine feindselige Handlung, die durch den Konstantinopler Vertrag von 1888 ausgeschlossen ist. Wenn die Dampfer den Handelsverkehr in der See behinderten, so war die Behörde nur zu einer hafenpolizeilichen Maßnahme befugt. Sie konnte die Dampfer aus der See entfernen und bis zum Kriegsende anderswo zurückhalten; auch die Anforderung gegen Entschädigung wäre nach internationalem Brauche zulässig gewesen. Keinesfalls konnte aber eine bloße Verkehrsstörung zur Ausübung des Seebeuterechtes in einem neutralisierten Hafen mißbraucht werden.

Mit diesen rechtswidrigen und unbilligen Urteilen hat die englische Preisengerichtsbarkheit, die sich stets als Rechtsinstitution ausgibt, ihren Charakter verleugnet. Derartige Urteile sind Beugungen des Rechtes und können nur als Akte völkerrechtswidriger Gewalt gewertet werden. Oesterreich-Ungarn, das in Alexandrien unter den außerenglischen Flaggen an erster Stelle stand und eine stetig wachsende Einfuhr an Zucker und Bauholz besaß, wird nach dem Ende des Krieges alles daransetzen müssen, um seinen verletzten Handelsinteressen Ersatz und Sicherheit gegen Rechtsbeugung zu verschaffen.