

eine geltende Regel des Völkerrechts ist. Es sei daher kurz der Stand dieser Frage nach der Völkerrechtswissenschaft dargestellt:

Bis zur Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 wurden allgemein Handelschiffe bewaffnet, um sich gegen Kaperschiffe des Feindes, die selbst nichts anderes als bewaffnete Rauffahrtschiffe waren, verteidigen zu können, eventuell, sofern sie überlegen waren, den angreifenden Kaper selbst zu überwältigen und zu kapern. Die Pariser Seerechtsdeklaration erklärte die Kaperei ein für allemal für abgeschafft. Zum Angriff auf feindliche Handelschiffe sind seither nur Kriegsschiffe berechtigt. Es stand daher außer Zweifel, daß ein Widerstand von Handelschiffen gegen die das Kriegsrecht handhabenden Kriegsschiffe nicht zulässig ist. Die Bewaffnung von Handelschiffen kam außer Übung. Das Siebente Abkommen der zweiten Haager Konferenz von 1907 stellte nur Regeln über die Umwandlung von Handelschiffen eines kriegführenden Staates in Kriegsschiffe auf. Gegen solche aus Handels- in Kriegsfahrzeuge verwandelte Schiffe können natürlich Rauffahrtschiffe, wenn man sie genügend bewaffnet, unter Umständen wieder aussichtsreichen Widerstand leisten. Es entstand nun die Frage, ob man wieder die Bewaffnung der Handelschiffe zulassen sollte. Diese Frage hat die englische Admiralität im Jahre 1913 einseitig gelöst, indem sie einen Typ von bestückten Handelschiffen schuf, allerdings mit der ausdrücklichen Bemerkung, daß die Kanonen nur zum Zweck der Verteidigung gegen „Hilfskreuzer“, das ist gegen Handelschiffe, die nach den Haager Regeln den feindlichen Seestreitkräften einverleibt sind, benützt werden. Im Verlaufe dieses Krieges hat jedoch, wie bekannt, England und nach seinem Beispiele die anderen Ententemächte die Handelschiffe auch gegen Unterseeboote, das ist also gegen Kriegsschiffe, bewaffnet. Dies die Praxis auf der Ententeite.

Die Rückkehr zur Bewaffnung der Handelschiffe ist sofort nach Ankündigung der englischen Admiralität im Jahre 1913 aus völkerrechtlichen Gründen, und zwar auch in England, mit großen Bedenken aufgenommen worden. Man machte geltend, daß die neue Praxis der englischen Admiralität in logischer Folge wieder zum Kaperkriege zurückzuführen müsse. Eine Reihe hervorragender deutscher Völkerrechtslehrer haben vor dem Kriege, in den Jahren 1913 und 1914, die Bewaffnung von Handelschiffen, weil dies mit dem neueren Völkerrechte in Widerspruch stehe, auf das schärfste bekämpft. Auf der Oxfordter Tagung des Instituts für Völkerrecht im August 1913 kam die Frage, ob Handelschiffe Widerstand leisten dürfen, zur Sprache. Gegen die Lehre, daß bewaffnete Handelschiffe Widerstand leisten dürfen, haben eine Reihe von Teilnehmern mehr oder minder starke Bedenken und Vorbehalte ausgesprochen. Die Mehrheit sprach sich allerdings für das Widerstandsrecht aus und es wurde ein Satz angenommen, der den Schiffen der Kriegführenden allerdings verbietet, feindselige Handlungen gegen den Feind vorzunehmen, es ihnen jedoch gestattet, zur Verteidigung gegen den Angriff eines feindlichen Schiffes Gewalt zu brauchen.

Es fragt sich nun, welche Bedeutung dem Oxfordter Beschluß zukommt. Eine Regel des vertragsmäßig vereinbarten Völkerrechts stellt er nicht dar, da er bloß die Meinung einer Privater Vereinigung von Gelehrten enthält. Neben dem vertragsmäßigen Völkerrecht gibt es allerdings auch völkerrechtlich Gewohnheitsrecht. Dieses kommt jedoch nur durch die übereinstimmende Praxis der Staaten zustande. Eine solche hat sich in der Frage der bewaffneten Handelschiffe seit der Pariser Seerechtsdeklaration nicht herausgebildet. Von 1856 bis zum Jahre 1913 kamen bewaffnete Handelschiffe in der Praxis der europäischen Staaten nicht mehr vor. Die Frage hat erst in diesem Kriege wieder Bedeutung gewonnen. Hier hat sich aber keine übereinstimmende Praxis herausgebildet, die Auffassungen gehen vielmehr auseinander.

Alle Mächte stimmen darin überein, daß bewaffnete Handelschiffe jedenfalls nicht zum Angriff übergehen dürfen. Theoretisch ist auch England dieser Meinung. Seine Praxis widerspricht aber seiner Theorie und rechtfertigt die vor dem Kriege von den Gegnern der bewaffneten Handelschiffe erhobenen Bedenken, daß der Rauffahrer, einmal

Bewaffnet, nicht bei der Verteidigung stehen bleiben werde. Diese Auffassung teilt in der Theorie auch der amerikanische Staatssekretär Lansing, denn er sagt in seiner Erklärung, der amerikanischen Regierung erscheint das Argument vernünftig, wonach die Vermutung dafür spreche, daß ein Handelschiff für Angriffszwecke bewaffnet ist, wenn es heute eine Bewaffnung führt, die es im Angriff dem Unterseeboot, gegenwärtig einer anerkannten Waffe des Seekrieges, überlegen macht.