

Berichtswendung von Schiffsraum seitens der Regierung müsse aufhören. Auch die Waren-Einfuhr, um den Frachtraum nicht noch mehr zu belasten, könne verringert werden.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, dass die Regierung die Befugnis hat, den Frachtraum zu vermindern, wenn es für die Sicherheit der Schiffe notwendig ist. Die Regierung ist verpflichtet, die Befugnis zu verwenden, wenn es für die Sicherheit der Schiffe notwendig ist.

Englands Kampf gegen die deutsche Bunkerkohle

Von Professor Dr. Heinrich Pohl, Greifswald.

Nach der Times vom 18. April 1916 erließ das Foreign Office folgende Warnung an neutrale Schiffseigentümer:

„Um Mißverständnisse zu vermeiden, wünscht die Regierung Seiner Majestät neutrale Schiffseigentümer davon in Kenntnis zu setzen, daß alle auf neutralen Schiffen beförderte Kohle deutschen Ursprungs gleichviel ob sie Ladung oder Bunkerkohle ist, der Wegnahme und Beschlagnahme in der gleichen Weise unterliegt, wie andere Güter auf Grund der Order in Council vom 11. März 1915. Die Kapitäne neutraler Schiffe werden daher in Zukunft gut tun, sich zu vergewissern, daß die ihnen gelieferte Bunkerkohle nicht deutschen Ursprungs ist, und sich mit Bescheinigungen von Konsularbeamten Sr. Majestät zu versehen, daß die auf ihren Schiffen geführte Bunkerkohle mit Zustimmung des Konsuls Sr. Majestät in dem Bunkerhafen eingenommen worden ist.“

Diese englische Warnung vom 18. April 1916 steht in schroffem Widerspruch zu den anerkannten Regeln des internationalen Rechts. Es gibt keinen Völkerrechtsatz, auf den sich England zur Rechtfertigung seines neuesten Gewaltaktes gegen die Neutralen berufen könnte. Die Order in Council vom 11. März 1915, die sich unter Verletzung der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 gegen Waren deutschen Ursprungs oder deutschen Eigentums auf Schiffen irgendwelcher Flagge richtet, gibt sich zwar in ihren Eingangsworten als Vergeltungsmaßnahme gegen die deutsche Kriegsgebietserklärung vom 4. Februar 1915 aus. Demgegenüber braucht kaum daran erinnert zu werden, daß jene deutsche Kriegsgebietserklärung eine gerechte Vergeltung für die zahlreichen englischen Verstöße gegen unbestreitbare Seekriegsrechtsätze darstellte und daß es gegen gerechte Vergeltung kein Vergeltungsrecht gibt. Darüber die Welt hinwegzutäuschen und die Sach- und Rechtslage zu verdrehen, sind die englische Regierung sowie die ihr dienende Presse und Justiz eifrigst bemüht. So hat der Londoner Preisrichter Sir Samuel Evans bei der Verhandlung über die Entschädigungsansprüche der Eigentümer des norwegischen Schiffes „Stigstad“ jene Order in Council als zu Recht bestehend und für das Preisgericht bindend erklärt (The Times vom 15. April 1916). Sir Samuel meinte, die in der Order vom 11. März 1915 angewandten Mittel legten den Neutralen nicht einen Grad von Unbequemlichkeit auf, der — wenn man alle Umstände des Falles in Betracht ziehe — unangemessen erscheine; daher könne nicht gesagt werden, daß durch die angewandten Mittel die Order in Council selber ungesetzlich sei!

Die gegen die deutsche Bunkerkohle angedrohte völkerrechtswidrige Maßnahme rief in den betroffenen neutralen Staaten, insbesondere in Holland, keine geringe Aufregung hervor. Die niederländische Presse entrüstete sich darüber, daß niederländisches Eigentum von niederländischen Schiffen geholt werden soll. Das englische Vorgehen sei im Widerspruch mit allem Recht und aller Billigkeit. Bunkerkohlen gehörten zum Schiffsgerät; ihre Wegnahme sei ebenso ungerechtfertigt wie etwa das Herausbrechen deutscher Maschinen aus einem holländischen Schiff. Die englische Maßnahme sei eine um so schwerer zu ertragende Exzession, als sie nicht die Schädigung des Feindes bezwecke, sondern auf Kosten der Neutralen den englischen Mangel an Frachtraum zu decken bestimmt sei. Die Entente kämpfe angeblich für Recht und Freiheit; um Hollands Recht und Freiheit kümmerne sie sich keinen Pfifferling. England falle aus seiner Rolle als Beschützer der kleinen Nationen. Die Nieuwe Rotterdamse Courant schrieb in ihrem Abendblatt G vom 18. April:

Wenn man weiß, daß z. B. in Rotterdam bei den regelmäßigen, wie bei den andern Linien fast ausschließlich mit deutschen Kohlen geheizt wird, dann begreift man die Tragweite der von dem englischen Minister für auswärtige Angelegenheiten erlassenen Bekanntmachung. Es ist dann wohl begreiflich, daß die „Bereinigten Reedereien“ heute in Amsterdam diese Angelegenheit besprachen, worauf eine Konferenz mit unserer Regierung folgen wird. Um weiter die Schwierigkeiten zu verstehen, die England unserer Schifffahrt macht, nicht so sehr zum Nachteil Deutschlands — dieser Erfolg wird sehr klein sein — als um sich selbst mehr Frachtraum zu verschaffen, sei erwähnt, daß England bereits vor einigen Wochen Forderungen ähnlicher Art stellte. Schiffe, die in England Kohlen nahmen, mußten 30 v. H. Frachtraum freigeben, um die Kohlen zu bekommen. Das Material für in Holland zu bauende oder im Bau begriffene Schiffe kann man seit einigen Wochen nicht mehr von England bekommen, es sei denn unter den gleichen Bedingungen, wobei auch noch andere Forderungen gestellt werden. Es kommt noch hinzu, daß aus England nicht genügend englische Kohlen geliefert werden, und selbst, wenn sie hier liegen, dürfen sie nicht gebunkert werden ohne Erlaubnis des englischen Konsulats . . . mit den daran geknüpften Bedingungen. Der Gebrauch holländischer Kohlen ist nicht zweckmäßig, da sie im Vergleich mit andern Kohlen zu mager sind. Wahrscheinlich wird man jetzt wohl gezwungenermaßen das inländische Produkt gebrauchen müssen, wenn man auch davon mehr nötig hat, und die Bedienungsmannschaften vermehrt werden müssen. Für die Linien, die nach Nord-Amerika fahren, werden die Nachteile, die sich aus dem Beschluß der englischen Regierung ergeben, nicht so groß, wie für die andern sein, da sie in Nord-Amerika bunkern können, was freilich einen Verlust von 10 v. H. an Laderaum gibt, da man tie