

Die Quellen und Studien zur Geschichte und Dogmatik des Seekriegsrechts sollen in zwangloser Folge in einzelnen Heften erscheinen. Jedes Heft bildet ein selbständiges Ganzes, erscheint unter besonderem Titel und mit besonderer Seitenzählung und ist einzeln käuflich. Jedoch werden eine Anzahl Hefte im Gesamtumfange von etwa 40 Bogen zu einem Bande zusammengefaßt; dem letzten Hefte werden Bandtitel und Inhaltsverzeichnis beigelegt.

QUELLEN UND STUDIEN ZUR GESCHICHTE UND DOGMATIK DES SEEKRIEGSRECHTS

HERAUSGEGEBEN

VON

Dr. **HEINRICH TRIEPEL**
PROF. DER RECHTE IN BERLIN

UND

Dr. **HEINRICH POHL**
PROF. DER RECHTE IN ROSTOCK

BAND I, HEFT 4

Dr. **ADOLF SCHEURER**
BEWAFFNETE HANDELSCHIFFE
IM WELTKRIEGE

BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1919

BEWAFFNETE HANDELSCHIFFE IM WELTKRIEGE

EINE DENKSCHRIFT UNTER BENUTZUNG
AMTLICHEN MATERIALS

VERFASST VON

Dr. ADOLF SCHEURER
RECHTSANWALT IN BREMEN



BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1919

ISBN 978-3-642-47278-7
DOI 10.1007/978-3-642-47698-3

ISBN 978-3-642-47698-3 (eBook)

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsangabe.

Bewaffnete Handelsschiffe im Weltkriege	Seite : 7
---	--------------

Anlagen.

Anlage A: Denkschrift der Kaiserlich deutschen Regierung über die Behandlung bewaffneter Kauffahrtschiffe vom 8. Februar 1916 nebst Anlage 1—12	35
Anlage B: Instruktion der englischen Admiralität vom 20. Oktober 1915	64
Anlage C: Auszug aus der Instruktion des französischen Marine-Ministeriums für Handelsschiffe	66
Anlage D: Auszug aus den von der italienischen Regierung ausgegebenen Instruktionen für Handelsschiffe .	67
Anlage E: Erlaß des englischen Board of Trade vom 17. April 1916 über die Straffolgen, die für Kapitäne englischer Handelsschiffe aus der Nichtbefolgung der erlassenen Instruktionen sich ergeben können . .	68
Anlage F: Bericht über die Begegnung des französischen Dampfers Mississippi mit einem deutschen U-Boot	69
Anlage G: Bericht über die Begegnung des englischen Dampfers Kashgar mit einem deutschen U-Boot	70
Anlage H: Amerikanisches Memorandum vom 18. Januar 1916	71
Anlage J: Amerikanisches Memorandum vom 25. März 1916	74

Bewaffnete Handelsschiffe im Weltkriege.

I.

Bewaffnete Handelsschiffe, die noch in den napoleonischen Kriegen eine nicht ungewöhnliche Erscheinung waren, hat es in den späteren Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts nicht mehr gegeben. In den in dieser Zeit geführten Kriegen sind auch Fragen des Rechts zur Widerstandsleistung nicht praktisch geworden, und es war sogar so sehr in Vergessenheit geraten, daß der englische Bevollmächtigte auf der II. Haager Konferenz, Sir Edward Fry, ausführen konnte: „Le Délégué américain que nous venons d'entendre avec tant d'intérêt a beaucoup parlé de la cruauté de l'exercice du droit de capturer la propriété privée. A mon avis, c'est un mal-entendu. Il est vrai que dans toutes les opérations de la guerre, il y a quelque chose de barbare, mais de toutes les opérations il n'y en a pas une qui soit aussi humaine que l'exercice de ce droit. Considérez, je vous prie, ces deux cas: l'un, la capture d'un vaisseau marchand sur mer; l'autre, les opérations d'une armée ennemie. **Dans le premier cas, vous voyez une force majeure contre laquelle il est impossible de combattre; personne n'est tué, même personne n'est blessé; c'est une affaire pacifique.**“ Wie die Staatenpraxis, so kannte auch das Völkerrecht, soweit es seine Herkunft aus Verträgen internationalen Charakters herleitet, das bewaffnete Handelsschiff und das Recht zur Widerstandsleistung feindlicher Handelsschiffe gegen die Ausübung des Wegnahmerechts durch gegnerische Kriegsschiffe nicht mehr. Jedenfalls enthält keines der Haager Abkommen und besonders auch der Text des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Umwandlung von Kaufahrteischiffen in Kriegsschiffe irgend etwas über diese Fragen. Lediglich in den Verhandlungen zu diesem Abkommen ist eine Äußerung des englischen Vertreters, des Kapitäns Otley, gefallen, die, wenn überhaupt, so doch nur den Schluß zuläßt, daß es nach Meinung der Konferenz ein Recht zur Bewaffnung von Handelsschiffen nicht

mehr gab.¹⁾ In einem gewissen Gegensatz zu dieser Staatenpraxis stehen die Gesetze und Prisenreglements einzelner Staaten aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in denen sich noch Bestimmungen über Widerstandsleistung von Handelsschiffen befinden. Diese Bestimmungen regeln aber meist nur das Verhalten eigener Handelsschiffe für den Fall, daß sie angegriffen werden²⁾, andere wieder regeln nur die Folgen, welche sich für ein feindliches Handelsschiff, seine Ladung und Besatzung aus dem geleisteten Widerstand ergeben sollen.³⁾ Keine dieser Bestimmungen läßt aber einen sicheren Schluß darüber zu, welches der grundsätzliche Standpunkt dieser Staaten zu dem Widerstandsrecht ist. Auch die ältere Literatur gibt hierüber keinen sicheren Aufschluß. Abgesehen davon, daß, wie so oft in völkerrechtlichen Fragen, meist ein Schriftsteller dem andern ohne eigene Begründung seines Standpunktes folgte, behandeln diese durchweg ebenfalls nur die Folgen, welche der Widerstand für die Mannschaft und die neutrale Ladung des überwundenen feindlichen Handelsschiffs hat. Die Schriftsteller berufen sich für ihre Ansichten meist auf die Praxis der Zeit vor und während der napoleonischen Kriege und auf Prisengerichtsentscheidungen dieser Zeit. Dabei werden aber weder die von Grund auf geänderten Verhältnisse der Neuzeit berücksichtigt, noch besteht einheitliche Auffassung über das Schicksal der neutralen Ladung. In dieser Frage vertreten vielmehr amerikanische Schriftsteller den in amerikanischen Prisengerichten aufgestellten Grundsatz, daß das Schicksal der neutralen Ladung durch den geleisteten Widerstand nicht berührt wird, während auf englischer Seite der englische Standpunkt vorherrscht, wonach die neutrale Ladung eines bewaffneten feindlichen Schiffes auf jeden Fall das Schicksal des Schiffes teilt. Niemals aber wird die während dieses Krieges im Vordergrund stehende Frage behandelt, die nämlich, welche Grundsätze für das Verhalten eines Kriegsschiffes maßgebend sind, das ein Schiff antrifft, welches bewaffnet ist, ebenso wie auch die Frage nicht berührt wird, was als Verteidigungshandlung eines Schiffes anzusehen ist und wo der Angriff beginnt.

In der Staatenpraxis, und durch diese angeregt, auch in der Literatur, beginnt erst mit dem Jahre 1913 eine neue Periode. Am 26. März 1913 hatte die englische Regierung durch den derzeitigen Ersten Lord der Admiralität, Winston Churchill, erklären lassen, daß sie eine Anzahl von Liniendampfern gegen die in Kriegszeiten von Hilfskreuzern anderer Mächte drohenden Gefahren bewaffnen würde.

¹⁾ Vergl. Actes et Documents, Bd. III, S. 1010:

„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 canon à bord.“

²⁾ Z. B. Artikel 209 des italienischen Codice per la marina mercantile von 1865/1874 und Artikel 15 des russischen Prisenreglements von 1895. Vgl. Zeitschrift für Völkerrecht VIII, S. 395

³⁾ Z. B. Manual of Naval Prize Law von 1888, Artikel 145 ff.

Der Widerhall, den diese Maßnahme in der öffentlichen Meinung fand, zeigte sofort, daß das Recht zur Bewaffnung feindlicher Handelsschiffe keineswegs mehr Grundsatz des allgemein anerkannten Völkerrechts war. Selbst in England wurde das Bestehen eines solchen Grundsatzes zum Teil bestritten¹⁾, durchweg verworfen wurde er von der deutschen öffentlichen Meinung. Auch in der Literatur wurde nunmehr, und zwar zum ersten Male, die Frage des Widerstandsrechtes und der Berechtigung zur Bewaffnung feindlicher Handelsschiffe wissenschaftlich untersucht. Dabei stellten sich deutsche Schriftsteller auf den Standpunkt völliger Verneinung, ein englischer Schriftsteller, Prof. Oppenheim, bejahte die Frage.

Auch das Institut de droit international beschäftigte sich auf der Tagung zu Oxford im Jahre 1913 mit der Frage und faßte einen Beschluß dahin, daß es einem Handelsschiffe gestattet sei, sich gegen einen Angriff gewaltsam zur Wehr zu setzen. Obgleich dieser Beschluß schon dadurch, daß er nicht einstimmig gefaßt worden ist, zeigt, daß der in ihm ausgesprochene Grundsatz keineswegs ein Grundsatz allgemein anerkannten Völkerrechts war, zeigt sich seine Bedeutung erst dann richtig, wenn man die Verhandlungen nachprüft. Aus diesen geht nämlich hervor, daß selbst unter denjenigen, die sich für grundsätzliche Anerkennung des Verteidigungsrechtes aussprachen, die Ansicht vertreten wurde, daß das Verteidigungsrecht nicht etwa gegen einen in Übereinstimmung mit dem völkerrechtlichen Brauch durch Anhaltung eingeleiteten Versuch der Wegnahme bestehe, sondern nur gegen widerrechtliche Akte des feindlichen Kriegsschiffes.²⁾

Wie aber der Beschluß des Institut de droit international auch aufgefaßt werden mag, jedenfalls steht fest, daß über die Frage der Zulässigkeit der Verteidigung und Bewaffnung von Handelsschiffen noch kurz vor dem Kriege keine einheitliche Meinung bestand, daß vielmehr in der Wissenschaft, soweit sie sich in Einzeluntersuchungen ernstlich mit der Frage befaßt hatte, sich die Meinungen für und wider schroff gegenüberstanden.

Der Kriegsausbruch 1914 zeigte, daß auch die kriegführenden Mächte zu der Frage einen voneinander verschiedenen Standpunkt einnahmen. Die englische Regierung nahm in Übereinstimmung mit ihrem Verhalten seit dem Jahre 1913 das Recht zur Verteidigung und Bewaffnung von Handelsschiffen für sich in Anspruch und verlangte

¹⁾ Vergl. Times, 10. November 1913; englische Zeitschrift „Concord“, Juli-Nummer von 1914; Manchester Guardian, Februar 1914; Rhodes' Shipping Manual and Directory of Passenger Steamers in einem Aufsatz: „Armed Merchantmen and Mr. Winston Churchill's New Scheme“.

²⁾ So hat der Berichtstatter erklärt, die Kommission habe mit dem beschlossenen Satz nur zum Ausdruck bringen wollen, „qu'un navire de guerre ne doit pas se conduire vis-a-vis d'un navire de commerce, comme il se comporterait vis-a-vis d'un autre navire de guerre“. (Vergl. Annuaire de l'Institut de droit international 26. 1913. S. 520.) Anträge, die bezweckten, die oben erwähnte Ansicht auch in dem Wortlaut des Beschlusses zum Ausdruck zu bringen, sind gestellt worden von dem Italiener Fusinato, dem Norweger Hagerup sowie von deutscher Seite. (Vergl. Annuaire S. 516 ff. und Zeitschrift für Völkerrecht Bd. VIII, S. 380, Anm. 4.)

infolgedessen von den neutralen Staaten, daß diese bewaffnete Handelsschiffe unbehindert in ihre Häfen zulassen sollten.¹⁾ Die deutsche Regierung vertrat in einem an die neutralen Staaten gerichteten Memorandum vom 13. Oktober 1914 grundsätzlich den entgegengesetzten Standpunkt. Die deutsche Regierung hatte aber, wie eine Anlage zu der am 3. August 1914 veröffentlichten deutschen Prisenerordnung ergibt, der gegnerischen Auffassung insoweit Rechnung getragen, als sie Befehle an die deutschen Seestreitkräfte gegeben hatte, wonach Mannschaften eines bewaffneten Schiffes, das bewaffneten Widerstand gegen prisenerrechtliche Maßnahmen geleistet hat, nicht als Piraten, sondern als Kriegsgefangene behandelt werden sollten. Hiervon ist die deutsche Regierung niemals abgegangen. Bis zum Jahre 1916 sind ferner deutsche Kriegsschiffe gegenüber bewaffneten feindlichen Handelsschiffen nicht anders verfahren, wie gegenüber unbewaffneten feindlichen Schiffen, d. h., sie haben zunächst den Versuch zur Anhaltung gemacht.

In der Haltung der deutschen Regierung ist erst eine Änderung mit der am 8. Februar 1916 veröffentlichten deutschen Denkschrift²⁾ über die Behandlung bewaffneter Kauffahrteischiffe eingetreten. Die Denkschrift teilte mit, daß die deutschen Seestreitkräfte nach einer kurzen, den Interessen der Neutralen Rechnung tragenden Frist den Befehl erhalten würden, feindliche bewaffnete Handelsschiffe als Kriegführende zu behandeln. Begründet war dieser Entschluß mit dem in der Denkschrift geführten Nachweis, daß von den feindlichen Regierungen geheime Instruktionen erlassen worden waren, die den bewaffneten Handelsschiffen befahlen, ihre Waffen zum Angriff zu gebrauchen. Der Entschluß der deutschen Regierung bedeutete also keine Abweichung von ihrer seit Ausbruch des Krieges eingenommenen Haltung gegenüber bewaffneten Schiffen, die von ihrer Waffe **verteidigungsweisen** Gebrauch machen, er ist vielmehr hergeleitet aus dem Gebrauch der Waffe **zum Angriff**, ein Gebrauch, der auch nach der Meinung derjenigen, die das Recht zur Verteidigung anerkennen, nicht gerechtfertigt werden kann. Es kann sich also nur darum handeln, zu untersuchen, ob die während des Krieges erfolgte Bewaffnung feindlicher Handelsschiffe und ihr Gebrauch der Verteidigung oder dem Angriff diene, und welches Vorgehen für gegnerische Seestreitkräfte gerechtfertigt war durch Umstände, wie diejenigen, unter denen während des Krieges die Bewaffnung erfolgte, und durch Regeln, wie sie für den Gebrauch der Waffe aufgestellt waren.

II.

A. Die Bewaffnung der feindlichen Handelsschiffe ist während des Krieges auf Anordnung der feindlichen Regierungen erfolgt. Nicht die Eigentümer der Schiffe, sondern die **Regierungen** bestimmten darüber, ob ein Schiff Geschütze erhalten sollte.

¹⁾ Vergl. englische Noten an die Regierung der Vereinigten Staaten, beginnend 9. August 1914.

²⁾ Anlage A

B. Für den Gebrauch der Waffen feindlicher bewaffneter Handelsschiffe galten besondere Instruktionen, die von den feindlichen Regierungen erlassen worden waren. Die Instruktionen waren geheimer Natur. Auf ihre Geheimhaltung hatte insbesondere die englische Regierung so großen Wert gelegt, daß sie angeordnet hatte, daß nur der Kapitän des Schiffes von ihrer Existenz und ihrem vollen Inhalt Kenntnis erhalten sollte. Die Instruktionen haben verschiedenen Änderungen unterlegen. Auch ist der Wortlaut der in den verschiedenen Staaten erlassenen Instruktionen verschieden, während ein sachlicher Unterschied nicht besteht. Der Inhalt der hauptsächlichsten englischen Befehle ist folgender:

Instruktion vom 25. Februar 1915.¹⁾

Das bewaffnete Schiff soll das Feuer auf ein U-Boot eröffnen, wenn dieses das Schiff offensichtlich verfolgt, und wenn dem Kapitän augenscheinlich ist, daß es feindliche Absichten hat. Das Feuer soll in diesen Fällen eröffnet werden, auch wenn das U-Boot noch keine feindliche Handlung, wie z. B. Abfeuern eines Geschützes oder eines Torpedos, begangen hat.

Instruktion vom 20. Oktober 1915.²⁾

Die U-Boote Englands und seiner Verbündeten haben Befehl erhalten, sich keinem Handelsschiffe zu nähern. Deshalb kann der Kapitän annehmen, daß U-Boote, die auf das Handelsschiff zufahren oder es verfolgen, dies in feindlicher Absicht tun. In solchen Fällen kann der Kapitän Feuer eröffnen.

Aus den entsprechenden französischen Instruktionen³⁾ sind folgende Anweisungen für das Verhalten der bewaffneten Schiffe maßgebend:

Das Feuer soll eröffnet werden, sobald das U-Boot sich in guter Schußweite befindet.

Und ferner wörtlich:

„Wenn ein **getauchtes** U-Boot auf nahe Entfernung bemerkt wird, bringe man seine Maschine zur Entwicklung größter Geschwindigkeit und drehe auf das U-Boot zu oder von ihm ab, je nachdem man es in weniger oder mehr als 6' von vorn peilt. Wenn man ihm den Bug zudreht, bemühe man sich, es zu überlaufen.“ (Anweisung Nr. 29.)

Aus den italienischen Instruktionen⁴⁾ lauten die entsprechenden Anweisungen wie folgt:

„Bemerkt das Schiff ein U-Boot gerade vor sich und in geringer Entfernung, sei es unter Wasser oder im Begriff aufzutauchen, dann tut man am besten, gerade darauf loszugehen; dann wird das Unterseeboot entweder in den Grund gebohrt, oder wenigstens, wie das schon vorgekommen ist, seine Besatzung gegen die Schiffswand geschleudert und ganz oder zum Teil getötet.“

¹⁾ Anlage A.

²⁾ Anlage B.

³⁾ Anlage C.

⁴⁾ Anlage D.

C. **Zur Bedienung der Geschütze befanden sich an Bord der bewaffneten Schiffe aktive Marinemannschaften** ¹⁾; sie trugen Uniform, außer in neutralen Häfen, in denen sie befehlsgemäß Zivilkleider zu tragen hatten. Sie bildeten einen geschlossenen militärischen Verband, der an Bord seine eigene Messe hatte; sie unterstanden nicht der Disziplinargewalt des Kapitäns und waren auch zu gewöhnlichen Schiffsdiensten, die in keiner Beziehung zur Geschützausrüstung stehen, nur in Notfällen verpflichtet. Befehlen des Kapitäns und der Schiffsoffiziere hatten sie zu gehorchen, doch hatten sie ein direktes Beschwerderecht an die Admiralität.

D. Der Kapitän des Schiffes war für die Eröffnung des Feuers verantwortlich.

E. **Es sind Belohnungen für diejenigen Schiffsmannschaften ausgesetzt worden, die nachweisen konnten, daß sie die erlassenen Instruktionen erfolgreich ausgeführt hatten.** Aus den englischen Parlamentsverhandlungen ergibt sich, daß solche Belohnungen nicht nur von Privaten, sondern auch von den Regierungen ausgesetzt waren. Angemeldete Ansprüche auf eine Belohnung wurden von staatlichen Organen nachgeprüft. Die Belohnung erfolgte nur dann, wenn die Nachprüfung zur Zufriedenheit der Regierung ausgefallen war. Die Belohnung bestand meist in Geld, bisweilen bestand sie in einer goldenen Uhr oder in der Verleihung eines militärischen Offiziersranges.

F. Die Nichtbefolgung der Instruktionen wurde bestraft. So berichtete „Daily Chronicle“ vom 8. September 1915, daß der Kapitän eines bewaffneten Handelsschiffes, Ernest Alfred Sheldon, ein Angehöriger der Royal Naval Reserve, durch Urteil des Kriegsgerichtes Davenport aus der Marine ausgestoßen worden sei, weil er ein deutsches U-Boot nicht angegriffen hatte. Wo infolge Fehlens eines militärischen Verhältnisses dem Staate eine ähnliche Strafgewalt nicht zustand, griff der Board of Trade ein. Dies beweist ein Runderlaß der „The Standard Steamship Owner's Mutual War Risks Association“ vom 19. April 1916²⁾, in der ein Brief des Board of Trade enthalten ist, der folgende Stelle enthält: „There can, unfortunately, be no doubt that in some cases ships have been lost solely because the officer in charge failed to carry out the explicit instructions given by the Admiralty. The cases are not numerous, but if a ship is lost at the present time through a cause of this kind, it must necessarily raise the question whether the officer concerned can be again allowed to take charge of a ship, and whether his certificate should not be dealt with.“

III.

Erkennt man das Recht zur Verteidigung eines feindlichen Handelsschiffes an, so kann es nur gedacht werden als Gegenrecht des Schiffes, hergeleitet aus dem Recht des Kriegführenden zur Weg-

¹⁾ Anlage A.

²⁾ Anlage E.

nahme feindlichen Eigentums auf See, dem Seebeuterecht. Das Verteidigungsrecht ist also nur ein abgeleitetes Recht. Verteidigung kann es mithin nur geben gegenüber dem in Erscheinung getretenen Versuch der Wegnahme, dem „Angriff“, wie er gewöhnlich genannt wird.

Dies war auch der Standpunkt der englischen Regierung bei Kriegsausbruch, wie er insbesondere in dem Schreiben des englischen Botschafters in Washington an die Regierung der Vereinigten Staaten vom 25. August 1914 mit folgenden Worten zum Ausdruck kam: „I have at the same time been instructed by his Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs to give to the United States Government the fullest assurances that British merchant vessels will never be used for purposes of attack.... **that they will never fire unless first fired upon**, and that they will never under any circumstances attack any vessel.“¹⁾

Die Worte: „first fired upon“ lassen zwei Auslegungen zu. Einmal können sie bedeuten, daß ein Handelsschiff erst dann von der Waffe Gebrauch machen darf, wenn das Kriegsschiff das Handelsschiff zur Anhaltung aufgefordert hat, dieses aber der Aufforderung nicht nachkommt, sondern etwa flieht, und das Kriegsschiff nunmehr die Übergabe durch Beschießung zu erzwingen versucht. Die andere Auslegung ist die, daß die englische Regierung in der Meinung, ein Kriegsschiff dürfe gegen ein bewaffnetes Handelsschiff sofort Waffengewalt anwenden²⁾, mit Rücksicht auf den Verteidigungscharakter der Bewaffnung des Handelsschiffes diesem die Feuereröffnung erst dann erlauben zu können glaubte, wenn durch die Feuereröffnung des Kriegsschiffes dessen Angriffsabsicht klar zutage getreten war. Wie man aber die Worte auch auslegen mag, jedenfalls zeigen sie, daß es die Ansicht der englischen Regierung war, daß ein Handelsschiff nur der Anwendung von Gewalt bei Ausübung des Seebeuterechts Gewalt zu seiner Verteidigung entgegensetzen darf.

Wenn die englische Regierung, die als erste Regierung wieder die seit fast einem Jahrhundert aufgegebene Bewaffnung von Handelsschiffen eingeführt hat, das Recht zum Gebrauch der Waffe so klar umgrenzt, so ist sicher, daß dies in voller Überlegung geschah und in der Erkenntnis, daß jeder andere Gebrauch der Waffe mit dem Rechte der Verteidigung nicht im Einklang stehen würde. Ein Zweifel kann auch deswegen nicht bestehen, als es gerade der Zweck der Mitteilung der englischen Regierung war, durch eine Umgrenzung der Rechte

¹⁾ Anlage A.

²⁾ Vergl. Triebel in Kohler's Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht VIII, S. 405 :

„Und ich bin weiter der Meinung, daß wer den Privatpersonen auf See gestattet, sich mit den Waffen in der Hand den nach Völkerrecht erlaubten Akten der Kriegsmarine zu widersetzen, die Humanisierung der Kriegführung nicht fördert, sondern vereitelt. Denn darüber darf man sich nicht täuschen; der Kommandant eines Kriegsschiffes, der mit dem Verteidigungsrechte des verfolgten Kauffahrteischiffs rechnen muß, wird angesichts eines armierten Handelsschiffs nicht abwarten, ob dieses von seinen Geschützen Gebrauch macht oder nicht.“

bewaffneter Handelsschiffe diese von solchen bewaffneten Schiffen, die ihre Waffen zu anderen Zwecken als zu ihrer Verteidigung tragen, zu unterscheiden.

Die englische Regierung ist bei diesem Standpunkt nicht geblieben.

Schon bald, und insbesondere im Jahre 1915, haben deutsche U-Boote die Erfahrung gemacht, daß englische und auch französische bewaffnete Handelsschiffe sich nicht darauf beschränkten, das Feuer zu erwidern, wenn sie durch Beschießung zur Übergabe gezwungen werden sollten. Sie machten vielmehr von ihrer Waffe schon Gebrauch, sobald sie zur Anhaltung aufgefordert worden waren, und selbst dann wurde das Feuer schon eröffnet, wenn das U-Boot noch gar keinen Versuch zur Anhaltung gemacht oder einen sonstigen feindlichen Akt begangen hatte.¹⁾

Dieses Vorgehen stand also offensichtlich im Widerspruch zu den feierlichen Zusicherungen, die die englische der amerikanischen Regierung gegeben hatte. Die Erklärung für dieses Vorgehen ergab sich aus den auf bewaffneten feindlichen Schiffen von deutschen U-Booten erbeuteten Instruktionen der feindlichen Regierungen. Nach den Anweisungen dieser Instruktionen braucht der Kapitän des bewaffneten Handelsschiffes mit der Eröffnung des Feuers nicht zu warten, bis sein Schiff gewaltsam angegriffen worden ist; er darf das Feuer vielmehr auf jedes in Sicht kommende U-Boot eröffnen, sofern er der Meinung ist, daß das U-Boot sich seinem Schiff nähert.

Nach der Ansicht der englischen Regierung, wie sie in dem erwähnten Schreiben an die Regierung der Vereinigten Staaten vom 25. August 1914 zum Ausdruck gebracht worden war, waren Anordnungen dieser Art nicht in Einklang mit dem Recht der Verteidigung zu bringen. Wäre es anders, so wäre es unverständlich, warum die englische Regierung so großen Wert auf die Geheimhaltung der Instruktionen gelegt hat. Rechtmäßige Maßnahmen brauchen kein Licht zu scheuen, und ihre Geheimhaltung wäre um so weniger notwendig gewesen, als die Regierung der Vereinigten Staaten in der Frage, ob ein Handelsschiff Waffen zu seiner Verteidigung gebrauchen darf, grundsätzlich derselben Meinung war, wie die englische Regierung.

IV.

Ein Handelsschiff darf, wenn überhaupt, sich nur verteidigen gegen einen Versuch der Wegnahme, nicht aber darf es angreifen. Hält man es für notwendig, dem Schiffskapitän besondere Anweisungen zu geben, so müssen diese jedenfalls so unzweideutig gefaßt sein, daß sie die Möglichkeit selbst unbeabsichtigter Angriffshandlungen ausschließen. Diese Möglichkeit war wohl bei Befehlen, die in Übereinstimmung mit der englischen Zusicherung vom 25. August

¹⁾ Der erste Fall dieser Art hat sich bereits am 1. Februar 1915 im Bristol-Kanal ereignet.

1914 gestanden hätten, ausgeschlossen, nicht aber bei den tatsächlich erlassenen Instruktionen.

Nach der Instruktion vom 25. Februar 1915 soll der Kapitän Feuer eröffnen, wenn ein U-Boot das Schiff offensichtlich verfolgt und es augenscheinlich ist, daß es feindliche Absichten hat. Als Anlaß zur Eröffnung des Feuers genügt also die Tatsache, daß ein U-Boot im Kielwasser des Schiffes erscheint, denn das Vorliegen feindlicher Absicht des U-Bootes braucht nicht auf Tatsachen gegründet zu sein, es genügt, wenn sie dem Kapitän „augenscheinlich“ ist. An Stelle von deutlich in die Erscheinung tretenden, Zweifel ausschließenden Tatsachen soll also das subjektive — und daher völlig unkontrollierbare — Ermessen des Kapitäns des Handelsschiffes als hinreichende Begründung für die Annahme des Vorliegens feindlicher Absichten auf Seiten des U-Bootes genügen, um die Eröffnung des Feuers zu einer Verteidigungshandlung gegen einen Angriff zu machen

Mit einer solchen Instruktion ist der Willkür ohne weiteres Tür und Tor geöffnet. Dessen war sich auch die englische Regierung bewußt, wie folgender Ausspruch des Vertreters der englischen Regierung im Oberhaus, Earl of Lytton, vom 3. Mai 1917 deutlich zeigt:

„They (i. e. the instructions) were, he thought, quite clear, but in the interpreting of them a good deal was left to the discretion of the master of the ship.“

Daß Anweisungen solcher Art zu Willkürakten führen müssen, zeigt nichts schlagender als die zweite Ausgabe der englischen Geheimbefehle vom April 1915.¹⁾ In diesem Befehl werden zwei Arten des Vorgehens zur Wahl gestellt, einmal Feuereröffnung auf weite Entfernung, sobald gewiß ist, daß das U-Boot verfolgt, zum anderen Feuereröffnung erst dann, wenn das U-Boot auf nahe Entfernung, etwa 800 Yards, herangekommen ist. Die letzte Art des Vorgehens wird empfohlen unter Hinweis auf die Schwierigkeit der Unterscheidung zwischen feindlichen und eigenen U-Booten auf weite Entfernung, **denn es sei schon vorgekommen, daß ein Handelsschiff ein englisches U-Boot irrtümlich beschossen habe, weil es sich von ihm verfolgt glaubte!** Dieser Vorfall zeigt aber zugleich, daß die auch in diesem Befehl wiederholte Bestimmung, wonach das Feuer erst eröffnet werden soll, nachdem auch die feindliche Absicht eines verfolgenden U-Bootes „augenscheinlich“ ist, für die Praxis völlig ohne Bedeutung war. Die Anweisung führte vielmehr mit Notwendigkeit dahin, daß Feuer auf jedes U-Boot, das sich in der Nähe zeigte, eröffnet wurde.

Hatten die Instruktionen vom 25. Februar und April 1915 die Eröffnung des Feuers noch von der Feststellung des Kapitäns abhängig gemacht, daß das sich nähernde U-Boot ein feindliches, mit augenscheinlich feindlichen Absichten war, so ersetzte die letzte bekannt

¹⁾ Anlage A.

gewordene Instruktion vom 20. Oktober 1915 die Notwendigkeit dieser Feststellung durch Vermutungen. Der Schiffskapitän darf nunmehr annehmen, daß jedes in Sicht befindliche U-Boot ein feindliches ist, das feindliche Absichten hat, wenn es seinem Schiffe näher kommt. Die Berechtigung zu dieser Annahme wird daraus abgeleitet, daß U-Boote der Entente angeblich Befehl hatten, sich Handelsschiffen nicht zu nähern. Es ist also keine tatsächliche Feststellung mehr notwendig, ob das in Sicht befindliche U-Boot ein feindliches ist, und ebenso wenig ist notwendig, die Tatsache festzustellen, ohne die ein Verteidigungszustand des Schiffes überhaupt nicht gedacht werden kann, die Tatsache nämlich, ob das U-Boot Angriffsabsichten, d. h. die Absicht zur Wegnahme des Schiffes, hat!

Abgesehen hiervon zeigt schon die einfache Überlegung, daß es außer U-Booten der kriegführenden Mächte auch solche neutraler Mächte gab, und daß deutsche U-Boote auch andere Aufgaben, als Handelskrieg zu führen, haben konnten, z. B. die Aufgabe des Minenlegens, wie willkürlich die Aufstellung derartiger Vermutungen war. Aus dem Recht der Verteidigung, dessen Ausübung begrifflich überhaupt erst in Frage kommen kann, wenn ein Angriff vorliegt, können Vermutungen solcher Art nicht abgeleitet werden. Instruktionen dieser Art mußten auch unbedingt zu Angriffen führen. Daß dies in vielen Fällen geschehen ist, haben die Erfahrungen deutscher U-Boote immer erneut gezeigt. Beispiele für solche Fälle sind auch in der feindlichen Presse in großer Anzahl veröffentlicht worden. Besonders bezeichnend ist der Fall des französischen Dampfers „Mississippi“.¹⁾ ²⁾ Dieser Dampfer hat am 8. November 1916 im englischen Kanal ein deutsches U-Boot, das in weitem Abstand und ohne, wie der Bericht des Dampferkapitäns ausdrücklich hervorhebt, Kampfabsichten zu zeigen, passierte, mit seinem Geschütz angegriffen. Daß es aber die mit den Instruktionen verbundene Absicht war, deutsche U-Boote zu vernichten, und nicht etwa die, sich gegen deren Angriff zu verteidigen, ist festgestellt durch eine Äußerung des Vertreters der englischen Regierung im Oberhause, Lord Crewe, die in der Times vom 16. November 1916 folgendermaßen wiedergegeben wurde:

„The German submarine is an enemy, which it is permissible and proper to destroy, if you could, at sight. He agreed it was not to be expected that those whose lives were imperilled should be meticulously careful as to the precise and exact ascertainment of the nationality of the submarine before taking steps against it.“

Die deutsche Regierung ist in ihrer Denkschrift vom 8. Februar 1916 zu dem Schluß gekommen, daß feindliche bewaffnete Handelsschiffe den amtlichen Auftrag hatten, deutsche U-Boote überall, wo sie in ihre Nähe gelangen, heimtückisch zu überfallen und rücksichts-

¹⁾ Anlage F.

²⁾ Vergl. u. a. auch den Bericht der North China Daily News vom 3. Jan. 1916 über das Zusammentreffen des P. & O.-Dampfers „Kashgar“ mit einem U-Boot. Anlage G.

los gegen sie Krieg zu führen. Dieser Schluß gründete sich damals auf die Praxis der bewaffneten Handelsschiffe aller Ententemächte und auf die englischen Instruktionen vom 25. Februar und April 1915. Wenn es noch weiterer Beweise bedurft hätte, um die Berechtigung dieser Schlußfolgerung der deutschen Denkschrift darzutun, so sind diese durch die Instruktion der englischen Regierung vom 20. Oktober 1915 sowie die Instruktionen der französischen und italienischen Regierungen und die oben erwähnten Äußerungen englischer Regierungsmitglieder erbracht. Die unzweideutige Absicht der Instruktionen war nicht die, Handelsschiffen die Verteidigung gegen den Versuch der Wegnahme zu ermöglichen, sondern vielmehr die, Anweisungen zum Angriff und zur Vernichtung deutscher U-Boote zu geben.

Besonders deutlich hat dies die italienische Regierung in ihrer Verordnung über die Ausübung des Prisenrechts vom 25. April 1917 ausgesprochen, wonach es den italienischen bewaffneten Handelsschiffen erlaubt wird, anderen Schiffen zu Hilfe zu eilen und zu diesem Zweck das feindliche Kriegsschiff anzugreifen. Artikel 4 dieser Verordnung lautet:

„Handelsschiffen ist es erlaubt, sich zu verteidigen und angegriffenen italienischen oder alliierten Schiffe zu Hilfe zu eilen; für diesen Fall sind die Pflichten und die Rechte von Kriegsschiffen gemäß den bestehenden Regeln anwendbar.

Zu diesem Zweck können die italienischen Schiffseigentümer von der Regierung die Erlaubnis erhalten, an Bord über den gewöhnlichen Bestand hinaus Waffen, Munition und Mannschaften zu nehmen.“¹⁾

Es ist ohne weiteres klar, daß solche Maßnahmen nicht mehr mit einem Recht zur Verteidigung in Einklang gebracht werden können. Verteidigen kann sich ein Schiff nur dann, wenn es **selbst** angegriffen wird. Gebraucht also das Schiff seine Waffe gegen ein feindliches Kriegsschiff, um einem anderen, von dem Kriegsschiff angegriffenen Schiffe zu Hilfe zu eilen, so geschieht dies nicht zum Zwecke der Verteidigung des eigenen Schiffes, sondern es erfüllt eine Tätigkeit, die nur einem Kriegsschiff der eigenen Flagge zukommt.

V.

Nach der Veröffentlichung der deutschen Denkschrift hat die Regierung der Vereinigten Staaten ihre Ansicht zur Frage der bewaffneten Handelsschiffe in einem ausführlichen Memorandum vom 25. März 1916 niedergelegt.²⁾

¹⁾ Art. 4 :

„E lecito alle navi mercantili difendersi e accorrere in soccorso di navi nazionali od alleate aggredite; nel qual caso, durante l'attacco e la difesa, sono loro applicabili i doveri ed i diritti propri delle navi da guerra, secondo le presenti norme.

A questo effetto potranno gli armatori delle navi nazionali ottenere dal Governo l'autorizzazione per la sistemazione a bordo e per l'aumento di armi, di munizioni e di equipaggi oltre il consueto.“

²⁾ Anlage J.

Das Memorandum geht aus von folgender Begriffsbestimmung des Kriegsschiffes:

„Kriegsschiff eines Kriegführenden ist jedes Schiff, das auf Grund einer von der Regierung ausgehenden Bestallung oder eines Befehles, durch welche Strafen festgesetzt oder die Berechtigung zu Prisengeldern ausgesprochen werden, zum Aufsuchen oder Zerstören feindlichen oder verbotenen neutralen Eigentums auf See bewaffnet ist.“

Hiernach wäre Kriegsschiff nicht nur dasjenige Fahrzeug, über dessen Charakter als Kriegsschiff kein Zweifel besteht, sondern auch jedes bewaffnete Schiff, das im Auftrage der Regierung selbständig Handelskrieg führt und zu Prisengeldern berechtigt ist, also der Kaper! Die Kaperei ist aber nach der Pariser Deklaration verboten. Die Pariser Deklaration ist zwar von der Regierung der Vereinigten Staaten nicht unterzeichnet worden. Ihre Sätze sind aber trotzdem Bestandteil allgemein anerkannten Völkerrechts geworden. Wenn daher auch die Regierung der Vereinigten Staaten in ihren bei Ausbruch des Krieges erlassenen Neutralitätserklärungen den Kaper noch berücksichtigt und ihn mit Kriegsschiffen auf eine Stufe gestellt hat, so kann doch irgendein ernsthafter Zweifel darüber nicht bestehen, daß nach Völkerrecht und dem Rechtsempfinden aller anderen Mitglieder der Völkerrechtsgemeinschaft ein Schiff, das Handelskrieg führt, ohne in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des VII. Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe in ein Kriegsschiff umgewandelt worden zu sein, als Pirat behandelt werden kann.

Abgesehen hiervon ist aber die Institution der Prisengelder auch nur in den Vereinigten Staaten sowie einigen wenigen anderen Ländern bekannt. Sie ist also keineswegs eine allgemein gebräuchliche Institution und kann daher auch nicht als Kriterium für die Aufstellung des völkerrechtlichen Begriffs des Kriegsschiffes dienen.

Im übrigen hat nach amerikanischer, auch heute noch vertretener Ansicht nicht nur das sogenannte „commissioned-ship“ die Berechtigung zur Wegnahme feindlichen Eigentums auf See, sondern jedes feindliche Schiff.¹⁾ Mithin wäre auch die sogenannte „commission“ nichts, was das Kriegsschiff vom Handelsschiff unterscheiden würde.

Ausgehend von der Begriffsbestimmung des Kriegsschiffes kommt das amerikanische Memorandum zu der Feststellung, daß ein bewaffnetes Schiff nur dann seinen Charakter als friedliches Handelsschiff verliert, wenn die Merkmale dieser Begriffsbestimmung auf dasselbe

¹⁾ Vergl. Story, Notes on the Principles and Practice of Prize Courts, London 1854: „To enable a vessel to make captures, it is necessary that she should have a commission of prize. But non-commissioned vessels of a belligerent nation may not only make captures in their own defence, but may at all times capture hostile ships and cargoes without being deemed by the law of nations to be pirates.“ Die in diesen Sätzen niedergelegte Auffassung wird in dem Report of the Committee on International Law, presented at the meeting of the American Bar Association at Cleveland, Ohio, August 28, 29, 30, 1918 als auch noch heute dem Völkerrecht entsprechend bezeichnet, vergl. International Law Notes, Vol. III Nr. 27 vom Dezember 1918.

zutreffen. Die Folge ist, daß ein bewaffnetes Handelsschiff, das keinen Anspruch auf Prisengelder hat, feindliche Kriegsschiffe, die es nicht aufgesucht, sondern lediglich angetroffen hat, ohne weiteres bekämpfen und zerstören oder wegnehmen darf, ohne dadurch zum Kriegsschiff zu werden. Mit anderen Worten: Ein solches bewaffnetes Handelsschiff kann begrifflich nur dann von seiner Waffe **angriffsweisen** Gebrauch machen, wenn es den Gegner besonders aufsucht und für die Niederkämpfung Prisengelder erhält; oder umgekehrt ausgedrückt: Es befindet sich in allen anderen Fällen in der Verteidigung, ohne Rücksicht darauf, aus welchen Gründen und unter welchen Umständen es von der Waffe Gebrauch macht.

Hiernach würden also Instruktionen für bewaffnete Handelsschiffe den Kapitän lediglich dahin anzuweisen haben, für den Fall, daß er ein gegnerisches Kriegsschiff antrifft, die gegenseitige Kampfkraft abzuschätzen, und je nach dem Ausfall dieser Abschätzung entweder den Kampf zu meiden, oder ihn in dem für ihn günstigen Zeitpunkt und unter den für ihn günstigen Verhältnissen zu beginnen. Damit wäre allerdings auch klargestellt, daß der Waffengebrauch eines bewaffneten Handelsschiffes sich nicht nach dem Gesichtspunkt der Verteidigung gegen den Angriff eines Kriegsschiffes regelt, sondern nach denjenigen militärischen Gesichtspunkten, die für die Durchführung oder Vermeidung eines Begegnungsgefechtes zwischen zwei Kriegsschiffen maßgebend sind.¹⁾

Man könnte solchen Gebrauch der Waffe auch nicht mit dem Recht des Angriffs zur Verteidigung begründen. Der Angriff zur Verteidigung ist nur dann erlaubt, wenn er einem Angriff von anderer Seite zuvorkommt. Er setzt also voraus, daß dieser Angriff sicher erfolgen wird. Nur unter dieser Bedingung ist ein Angriff zur Verteidigung zulässig. Gerade diese Voraussetzung braucht aber, wenn man die volle Konsequenz aus der amerikanischen Anschauung zieht, für die Eröffnung des Feuers nicht vorzuliegen, es sei denn, daß man der Ansicht wäre, daß das Handelsschiff schon aus der Gegenwart eines feindlichen Kriegsschiffes auf dessen sicher bevorstehenden Angriff schließen kann. Das aber wäre eine durch nichts begründete Schlußfolgerung, wie sich schon daraus ergibt, daß ein Kriegsschiff auch andere Aufgaben haben kann, als Handelsschiffe wegzunehmen. In der Tat hat denn auch das amerikanische Memorandum diesen Standpunkt nicht eingenommen. Es stellt vielmehr als Regel auf, einmal, daß ein Handelsschiff sich verteidigen dürfe, wenn ein feindliches Kriegsschiff **versucht**, es zu nehmen, an einer anderen Stelle wird dem Handelsschiff dieses Recht schon zugesprochen, wenn ein feindliches Kriegsschiff sich **nähert** und an einer dritten Stelle wird

¹⁾ C. Rob. Reports, Vol. I. S. 375 :

What is hostility? It is violence where you can use violence with success; — and where you cannot, it is submission and striking your colours. Nothing can be more clear, upon the perusal of these attestations, than that this gentleman abandoned his purpose merely as a subdued person in an unequal contest. The resistance is carried on as far as it can be; and when it can maintain itself no longer, tigit indignata.

dieses Recht wieder dahin eingeschränkt, daß das Handelsschiff sich verteidigen dürfe, wenn es des Angriffs des Kriegsschiffes **sicher** sei. Diese Regeln zeigen andererseits aber auch, daß die Regierung der Vereinigten Staaten die volle Konsequenz aus dem von ihr aufgestellten Kriegsschiffsbegriff für den Gebrauch der Waffe bewaffneter Handelsschiffe nicht gezogen hat, denn es soll nach ihnen der Gebrauch der Waffe nicht schon aus militärischen Zweckmäßigkeitsgründen zulässig sein, sondern erst bei Vorliegen eines Angriffs oder angriffsähnlicher Handlungen. Im übrigen hat sich die amerikanische Regierung mit dem von ihr aufgestellten Kriegsschiffsbegriff und dem notwendig aus ihm sich ergebenden Folgerungen auch mit ihrem eigenen Vorgehen bei Ausbruch des Krieges in Widerspruch gestellt. Damals hatte sie nämlich unter anderem bestimmt, daß bewaffnete Schiffe dann als Kriegsschiffe anzusehen seien, wenn Geschütze auf den vorderen Teilen des Schiffes aufgestellt wären oder wenn die Geschütze ein größeres Kaliber als 6 Zoll hätten. Durch solche Regeln wird aber der Gebrauch und die Wirksamkeit der Waffe beschränkt. Damit wird dann aber auch die Befugnis zur Anwendung der Waffe, wie sie nach dem Memorandum völkerrechtlich zulässig sein soll, notwendigerweise eingeschränkt. Das aber ist vom Standpunkt der amerikanischen Regierung unverständlich, denn wenn sie es für zulässig hält, einem Handelsschiff eine so weitgehende Befugnis zum Gebrauch der Waffe zuzusprechen, wie es in ihrem Memorandum geschieht, dann muß sie auch zugestehen, daß in der Aufstellung und dem Kaliber der Geschütze so verfahren werden darf, wie es für die Ausnutzung der Waffe am zweckmäßigsten ist.

Sieht man nun aber von all diesem ab, und betrachtet nur die Regeln, wie sie das Memorandum für den Gebrauch der Waffe eines bewaffneten Handelsschiffes aufstellt, so gilt von diesen dasselbe, wie von den Geheiminstruktionen der Ententemächte. Ebenso wie diese lassen sie den Gebrauch der Waffe zu, ohne daß für einen Angriff Tatsachen in die Erscheinung getreten sind. Es wird die Angriffsabsicht des Kriegsschiffes lediglich vermutet, und zwar in Form einer praesumptio juris et de jure, aus der alsdann das Recht zum Gebrauch der Waffe gegen jedes in Sicht kommende feindliche Kriegsschiff hergeleitet wird. Die Regeln des Memorandums müssen daher bei praktischer Anwendung in gleicher Weise wie die Geheiminstruktionen der Ententemächte dahin führen, daß in den meisten Fällen in dem Gebrauch der Waffe ein Angriff im technischen Sinne liegt, wenn auch die Absicht des Angriffes Verteidigung sein mag. Das aber verstößt gegen die Grundsätze des Rechtes der Verteidigung, nach denen Widerstand nur gegen tatsächlich gemachten Versuch der Wegnahme zulässig ist.

VI.

Ungleich wichtiger als die Frage, ob die Geheiminstruktionen der Entente-Mächte Regeln für den angriffsweisen oder verteidigungsweisen Gebrauch der Waffe eines bewaffneten Handelsschiffes auf-

stellen, ist die Frage nach den Grundsätzen, die sich aus dem Vorhandensein solcher Befehle für gegnerische Kriegsschiffe ergeben.

A. Nach englisch-amerikanischer Auffassung darf ein feindliches Handelsschiff auf See ohne weiteres weggenommen werden, wenn seine feindliche Eigenschaft irgendwie festgestellt ist. Es ist jedoch nach dieser Auffassung völkerrechtlicher Brauch geworden, das angetroffene feindliche Handelsschiff vor der gewaltsamen Wegnahme zur Übergabe oder zur Gestattung der Durchsuchung aufzufordern. Die Entstehung dieses Brauches wird einmal damit begründet, daß ein feindliches Schiff zu den Schiffen gehören könne, denen gegenüber — wie z. B. wissenschaftlichen Zwecken dienenden oder lediglich Küstenschiffahrt betreibenden Schiffen — kein Recht zur Wegnahme besteht, zum andern damit, daß nicht ohne weiteres anzunehmen sei, daß das angetroffene feindliche Handelsschiff sich seiner Wegnahme widersetzen werde, und daß es deshalb den Gesetzen der Menschlichkeit widerspreche, Schiff und Mannschaft den Gefahren auszusetzen, die mit einem Angriff notwendigerweise verbunden sind.

Was zunächst den erstgenannten Grund anlangt, so scheidet er im Verhältnis zwischen bewaffnetem Handelsschiff und Kriegsschiff ohne weiteres aus. Schiffe, denen gegenüber kein Recht zur Wegnahme besteht, haben naturgemäß auch kein Recht zur Verteidigung und damit auch nicht zur Bewaffnung. Bewaffnung ist also immer ein unbedingter Beweis, daß das Schiff nicht zur Klasse der privilegierten Schiffe gehört.

Bleibt also nur der zweite Grund. Dieser Grund stützt sich auf die Gesetze der Menschlichkeit. Sich auf die Gesetze der Menschlichkeit zu berufen mag unter gewöhnlichen Umständen und unbewaffneten Schiffen gegenüber seine Rechtfertigung haben.¹⁾ Mit diesen Gesetzen steht aber die Bewaffnung von Handelsschiffen in direktem Gegensatz. Durch die Bewaffnung und die dadurch geschaffene Möglichkeit des Kampfes zwischen Kriegsschiff und Handelsschiff werden alle Menschenleben auf dem Handelsschiff in die ernsteste Gefahr gebracht. Die Bewaffnung schafft also von sich aus wieder einen Zustand der sicheren Gefährdung der an Bord befindlichen Menschenleben und wirkt damit gerade in entgegengesetzter Richtung wie der völkerrechtliche Brauch, der Anhaltung vor dem Angriff vorschreibt, um die Gefährdung der Menschenleben zu beseitigen. Der Grundsatz der Berechtigung zur Widerstandsleistung und Bewaffnung ist mithin schon dann nicht mit den der Menschlichkeit sich ergebenden Forderungen der Humanisierung der Kriegführung in Einklang zu bringen, wenn der Widerstand erst zulässig ist, nachdem das Kriegsschiff nach erfolgter Aufforderung zur Übergabe zur Gewaltanwendung schreitet. Forderungen auf Grund der Gesetze der Menschlichkeit können aber

¹⁾ Vergl. die bekannte Äußerung von Lord Loreburn in seinem Brief an die Times vom 14. Oktober 1915 in Act. et Doc. Bd. III, S. 771:

„. . . indeed no operation of war inflicts less suffering than the capture of unarmed vessels at sea.“

dann überhaupt nicht mehr zugunsten bewaffneter Handelsschiffe geltend gemacht werden, wenn für den Gebrauch der Waffe Instruktionen erlassen werden, wie dies in diesem Kriege geschehen ist. Denn diese Instruktionen beseitigen praktisch die Möglichkeit der Anwendung des völkerrechtlichen Brauchs der Anhaltung und der Aufforderung zur Übergabe, weil sie vorschreiben, der Anhaltung oder der Aufforderung zur Übergabe durch selbständiges Vorgehen gegen das in Sicht befindliche feindliche Kriegsschiff zuvorzukommen. Der Schutz von Menschenleben, und, wie das erwähnte amerikanische Memorandum als weiteren Grund hinzufügt, Schutz der etwa an Bord befindlichen neutralen Ladung, wird durch Instruktionen solcher Art also künstlich und von vornherein unmöglich gemacht. Hinzukommt, daß der Flaggenstaat des Kriegsschiffes auch auf den Schutz seiner eigenen Kriegsschiffbesatzung Rücksicht zu nehmen verpflichtet ist.¹⁾ Die Gesetze der Menschlichkeit gelten nicht nur im Verhältnis zum Gegner, sondern auch zu Gunsten der eigenen Angehörigen und sie fordern, daß der Kriegführende alles tut, um seine Angehörigen vermeidbaren Gefahren nicht unnötig auszusetzen. Das würde aber der Fall sein, wenn er seinen Kriegsschiffen das Festhalten an einem völkerrechtlichen Brauch befähle, der infolge des zu erwartenden Verhaltens des Gegners nicht mehr seinen Zweck, den Schutz der Menschenleben des gegnerischen Handelsschiffes, erreichen würde, sondern lediglich eine erhöhte Gefahr für seine eigenen Angehörigen zur Folge hätte.

Die Gesetze der Menschlichkeit können also jedenfalls nicht mehr als Grund dafür angerufen werden, daß ein Kriegsschiff ein bewaffnetes Handelsschiff, für dessen Waffengebrauch Instruktionen gelten, wie sie während dieses Krieges erlassen sind, anzuhalten verpflichtet ist. Da aber nach dem völkerrechtlichen Brauch die Anhaltung auch deswegen gefordert wird, weil nicht ohne weiteres anzunehmen sei, daß das bewaffnete Schiff sich widersetzen werde, so ist noch zu untersuchen, wie weit diese Annahme gegenüber den Handelsschiffen der Entente, die während dieses Krieges Waffen trugen, zutraf.

B. In dem des öfteren erwähnten Memorandum der Regierung der Vereinigten Staaten wird als Regel aufgestellt, daß nicht lediglich auf Grund des Vorhandenseins von Geschützen an Bord eines Handelsschiffes eine allgemeine Vermutung aufgestellt werden dürfe, daß das Handelsschiff Befehle zum Angriff habe und daß es deswegen ohne weiteres angegriffen werden dürfe. Das Memorandum folgert weiter, daß durch schlüssige Beweise die Absicht des Handelsschiffes festgestellt werden müsse, die Bewaffnung zum Angriff zu gebrauchen, bevor das Kriegsschiff zur Vornahme eines Angriffes ohne Rücksicht auf die Rechte der Personen an Bord des Handelsschiffes schreiten dürfe.

Diese letztere Forderung ist eine unmögliche, weil praktisch nicht zu erfüllende Forderung, wenn, wie dies das Memorandum verlangt,

¹⁾ Charity begins at home!

die Feststellung der Angriffsabsicht **auf See**, also bei der Begegnung, erfolgen soll. Auf See kann doch das Kriegsschiff, bevor es selbst zur Gewaltanwendung schreitet, nur feststellen, ob das Verhalten des angetroffenen bewaffneten Schiffes Angriffs- oder Verteidigungshandlung im technischen Sinne ist. Ob nun aber eine so festgestellte Angriffshandlung im technischen Sinne auch eine Angriffshandlung im Sinne der in dem Memorandum niedergelegten Auffassung ist, ist damit noch nicht festgestellt.

Nach dem Memorandum entscheiden über den Charakter des Waffengebrauchs eines bewaffneten Schiffes nicht die tatsächlichen Umstände, unter denen er erfolgt, sondern es entscheidet allein das Rechtsverhältnis, in welchem das Schiff zu der Regierung des Flaggenstaates steht. Abgesehen von dem aus seiner Bauart schon erkennbaren Kriegsschiff wird nun zwischen dem nach dem Memorandum noch zulässigen Kaper sowie zwischen dem in ein Kriegsschiff umgewandelten Handelsschiff und dem bewaffneten Handelsschiff ein äußerer Unterschied nicht bestehen. Ein Unterschied wird sich erst dann zeigen, wenn der Kampf eröffnet ist. Denn erst in diesem Zeitpunkt muß das Kriegsschiff die Kriegsflagge setzen und damit seinen Charakter zu erkennen geben. Kaper aber und bewaffnetes Handelsschiff sind zur Führung der Kriegsflagge nicht berechtigt, ihr Charakter ist mithin auch nach Eröffnung des Kampfes noch nicht erkennbar. Ebenso läßt sich aus den Umständen, unter denen ein bewaffnetes Schiff zur Eröffnung des Feuers schreitet, sein Charakter nicht erkennen, da die in dem Memorandum aufgestellten Regeln dem bewaffneten Handelsschiff den Angriff im technischen Sinne in gleicher Weise gestatten wie dem Kaper und dem Kriegsschiff. So ist also die Feststellung einer Angriffsabsicht im Sinne des Memorandums auf seiten des bewaffneten Schiffes für das gegnerische Kriegsschiff überhaupt nicht erreichbar. Das einzige, was bei einem der Forderung entsprechenden Verhalten erreicht würde, wäre eine Benachteiligung des gegnerischen Kriegsschiffes. Denn dieses müßte, wenn es ein bewaffnetes, nach der Bauart nicht sofort als Kriegsschiff erkennbares bewaffnetes Schiff antrifft, sich aller Vorteile, die bei der Begegnung zu seinen Gunsten bestehen, aufgeben, obwohl es sich dabei der Gefahr aussetzt, ein in ein Kriegsschiff umgewandeltes Handelsschiff oder einen Kaper vor sich zu haben. Das ist eine Konsequenz, die kein Kriegführender als berechtigt anerkennen wird, denn er wird nie zugeben, und es widerspricht dies auch aller Vernunft, daß seine eigenen Kriegsschiffe gegenüber den feindlichen Kriegsschiffen in bezug auf das gegenseitige Verhalten benachteiligt werden.

Es ist aber auch eine Verkennung des Wesens der Kriegshandlung, wenn man das Verhalten der sich gegenübertretenden Gegner von anderen Bedingungen abhängig machen will, als von den tatsächlichen für jeden Gegner auf der Gegenseite in die Erscheinung tretenden Umständen. Die Gründe oder Motive, die das Verhalten eines Gegners bestimmen, sind für das Verhalten des Gegners während

der Kriegshandlung nicht maßgebend, zumal sie lediglich vermutet werden können.

Die in dem Memorandum geforderte Feststellung, daß das Handelsschiff die Absicht hat, seine Waffe zum Angriff zu gebrauchen, ist also nur dann erfüllbar, wenn unter Angriff ein Angriff in technischem Sinne verstanden wird. Daß diese Feststellung aber auf See und in dem Moment des Anichtigwerdens noch besonders erfolgen müßte, ist ein durch nichts begründetes Verlangen. Vom Standpunkt derjenigen Staaten, die das Verteidigungsrecht von Handelsschiffen anerkennen, muß es vielmehr genügen, wenn diese Feststellung zwar vor dem Angriff des Kriegsschiffes, aber zu irgend einer Zeit erfolgt ist. Denn damit ist das Recht der Verteidigung voll und ganz gewahrt, und das ist alles, was vernünftigerweise verlangt werden kann.

C. Das Recht zur Wegnahme feindlicher Schiffe auf See und das Recht zur Verteidigung sind, wenn letzteres überhaupt anerkannt wird, gleichwertige Rechte.¹⁾ Diese Gleichwertigkeit ist aber nur solange gewahrt, als der Gebrauch der Waffe auf dem Handelsschiff nur zulässig ist zur Verteidigung gegen einen **tatsächlich erfolgten** Angriff eines Kriegsschiffes, also zur Abwehr eines in die Erscheinung getretenen Versuches der Wegnahme. Geht man aber soweit, für das Vorliegen der Angriffsabsicht des angetroffenen Kriegsschiffes eine praesumptio juris et de jure aufzustellen und gibt man dementsprechend dem Handelsschiff die Befugnis zum Waffengebrauch gegenüber jedem in Sicht befindlichen feindlichen Kriegsschiff, so muß man letzterem, will man seine Rechte nicht zu Rechten minderen Charakters herabdrücken, die Befugnis geben, sein Verhalten entsprechend einzurichten. Die in dem amerikanischen Memorandum aufgestellte Regel, daß es nicht zulässig sei, gegenüber jedem bewaffneten Handelsschiff die allgemeine Vermutung aufzustellen, es werde von seiner Waffe angriffsweisen Gebrauch machen, ist daher auch nur dann richtig, wenn für die Angriffsabsicht des Kriegsschiffes ebenfalls keine allgemeinen Vermutungen und erst recht keine solchen, die den Charakter einer praesumptio juris et de jure haben, aufgestellt werden. Wobei aber nicht außer Acht gelassen werden darf, daß die Ansicht der amerikanischen Regierung jedenfalls nicht mit der englischen Ansicht über die Zulässigkeit der Aufstellung von Vermutungen in Fällen übereinstimmt, in denen auf Grund eines gewissen Tatbestandes eine von den allgemeinen Regeln abweichende Behandlung Platz greifen soll. So hat z. B. der englische Prisenrichter Sir Evans in seiner am 29. Oktober 1914 gefällten Entscheidung über das Fischerfahrzeug „Berlin“ in der Frage, wie lange Fischerfahrzeuge einen Anspruch auf die nach dem XI. Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über gewisse Beschränkungen in der Ausübung

¹⁾ Vergl. Memorandum, Washington, March 25, 1916, II, (7), S. 696:
 „. . . „The right to capture and the right to prevent capture are recognized as equally justifiable.“ (Anlage J)

des Beuterechts im Seekriege der Küstenfischerei zustehende Immunität haben, entschieden: „The immunity would disappear, and it would be open to the naval authorities under the Crown to **exclude from such immunity all similar vessels, if there was reason for believing, that some of them were utilised for aiding the enemy**“. Und Sir Travers Twiss rechtfertigt in seinem Buche: „The Law of Nations“: (Bd. II., S. 187) das Urteil des englischen Prisenrichters Lord Stowell in der Sache „Fanny“, in der das neutrale Gut auf einem **bewaffneten Schiff** als verfallen erklärt wird, mit der ausdrücklichen Begründung: „**for it is a praesumptio juris et de jure that an armed ship will resist visitation and search.**“

Tatsächlich haben nun aber die Ententemächte in ihren Geheiminstruktionen nicht nur eine praesumptio juris et de jure dafür aufgestellt, daß bei jedem angetroffenen feindlichen U-Boot Angriffsabsichten anzunehmen und demnach ohne weiteres das Feuer auf das in Sicht befindliche U-Boot eröffnet werden kann, sondern die praesumptio juris et de jure geht sogar dahin, daß **jedes** angetroffene U-Boot **ohne weitere Feststellungen** als ein feindliches mit Angriffsabsichten angesehen und dementsprechend behandelt werden darf. Nach diesen Instruktionen waren also nicht nur solche deutsche U-Boote, die tatsächlich die Absicht hatten, das in Sicht befindliche feindliche Handelsschiff wegzunehmen, der sofortigen Beschießung durch das bewaffnete Handelsschiff ausgesetzt, sondern auch solche U-Boote, die diese Absicht nicht hatten, weil sie andere Aufgaben hatten. Rechtfertigt aber das Recht der Verteidigung die Aufstellung solcher Vermutungen, so folgt daraus notwendigerweise, daß dann auch eine Vermutung dafür spricht, daß jedes bewaffnete Handelsschiff sich nicht nur dem Versuch der Wegnahme mit Waffengewalt widersetzen, sondern diesem Versuch durch Angriff zuvorzukommen versuchen wird. Daraus folgt dann aber auch, daß der Gegner das Verhalten seiner Seestreitkräfte dieser Sachlage anpassen und demgemäß seinen Seestreitkräften anbefehlen darf, feindliche bewaffnete Handelsschiffe bei Antreffen ohne weiteres durch Gewaltanwendung zur Übergabe zu zwingen.

Mit diesen Grundsätzen steht das Verhalten der deutschen Regierung vollauf in Einklang. Die Erklärung, daß deutsche Seestreitkräfte feindliche bewaffnete Handelsschiffe als Kriegführende behandeln, sie also nicht mehr wie friedliche Handelsschiffe vor der Wegnahme anhalten und untersuchen würden, ist nicht schon dann erfolgt, als die Tatsache der Bewaffnung feindlicher Handelsschiffe bekannt wurde, nicht auch schon dann, als die Praxis zeigte, daß das Verhalten feindlicher bewaffneter Handelsschiffe ein anderes war, als es nach den der Regierung der Vereinigten Staaten seitens der englischen Regierung gegebenen feierlichen Zusicherungen zulässig war, obgleich nach englischer Ansicht schon dann eine solche Erklärung berechtigt gewesen wäre. Die Erklärung ist vielmehr erst dann erfolgt, als die deutsche Regierung in den Originalen der für englische bewaffnete Handelsschiffe erlassenen Instruktionen den positiven Be-

weis hatte, daß die englische Regierung durch Geheiminstruktionen an ihre bewaffneten Handelsschiffe, das in der Praxis bereits festgestellte, mit ihren feierlichen Zusagen in Widerspruch stehende Verhalten hervorgerufen hatte, indem sie die sofortige Eröffnung des Feuers auf Grund einer von ihr aufgestellten Vermutung der Angriffsabsicht jedes in Sicht befindlichen U-Bootes befohlen hatte. Nicht also eine Vermutung, die sich auf die bloße Tatsache der Bewaffnung stützte, sondern schlüssige Beweise sind es gewesen, die die deutsche Erklärung hervorgerufen haben.

VII.

Man könnte nun einwenden, daß trotz der für **alle** bewaffneten Handelsschiffe erlassenen Instruktionen das Kriegsschiff auf See doch noch in jedem Einzelfall feststellen müßte, ob das angetroffene Handelsschiff die Anweisungen der Instruktion auch tatsächlich ausführen werde. Abgesehen davon, daß, wie bereits ausgeführt, hierin eine nicht zu rechtfertigende Benachteiligung des Kriegsschiffes läge, läßt eine solche Einwendung zunächst die neuen Verhältnisse außer Acht, die durch das Auftreten des U-Bootes als rechtmäßiges Mittel des Seehandelskrieges entstanden sind.

Vor hundert Jahren, als bewaffnete Handelsschiffe noch eine nicht ungewöhnliche Erscheinung waren, war die Bewaffnung dieser Schiffe derjenigen der Kriegsschiffe weit unterlegen. Es bestand damals also keine Gefahr, daß das Handelsschiff seine Waffen zu Angriffen auf Kriegsschiffe benutzen würde. Ihr Gebrauch war vielmehr durch die Natur der Dinge auf ausschließlich verteidigungsweisen Gebrauch beschränkt.

Der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt, die immer mehr gesteigerte Schnelligkeit der Dampfer auf der einen Seite und die Einstellung von U-Booten in die Kriegsflotte auf der andern Seite, haben die Verhältnisse von Grund auf verändert. Während des Krieges war das bewaffnete Handelsschiff, besonders wenn es größere als mittlere Geschwindigkeit hat, dem U-Boot fast immer überlegen. Schon der Gebrauch der Waffe zur Abwehr gegen ein U-Boot, daß das Recht der Anhaltung ausüben will, brachte dieses also, anders als das Kriegsschiff vor hundert Jahren, in die Gefahr vernichtet zu werden. Die Wirkung der Verteidigung geht also weit über den der Verteidigung nur zuzubilligenden Zweck hinaus, den Angriff des Kriegsschiffes abzuweisen. Damit aber hat die Waffe an Bord eines Handelsschiffes an sich schon nicht mehr nur Defensivcharakter, sondern Offensivcharakter, weil sie zur Vernichtung des Gegners führt und damit eine Aufgabe erfüllt, die nur den bewaffneten Streitkräften zukommt. Erläßt aber der Flaggenstaat der bewaffneten Handelsschiffe außerdem noch Instruktionen, nach deren Anweisungen die Waffe nicht nur zur Abwehr eines tatsächlichen Angriffs des U-Bootes verwendet werden soll, so tritt der Offensivcharakter der Bewaffnung der Handelsflotte noch deutlicher hervor. Der Zweck der Verteidigung, nämlich der Schutz des Schiffes, tritt dann offensichtlich zurück hinter dem Zweck,

durch Vernichtung angetroffener gegnerischer U-Boote die eigenen Seestreitkräfte, denen allein völkerrechtlich diese Aufgabe zufällt, bei Ausführung dieser Aufgabe zu unterstützen.

Stellt man sich trotz dieser Sachlage und trotz der Tatsache, daß infolge der für alle bewaffneten Handelsschiffe erlassenen Instruktionen diese Sachlage bei jedem angetroffenen bewaffneten Handelsschiff zu treffen wird, auf den Standpunkt, daß das U-Boot dennoch einen Versuch der Anhaltung machen muß, so hat dies zur Folge, daß der Kriegführende nicht nur in der rechtmäßigen Kriegführung benachteiligt würde, sondern daß er U-Boote im regelrechten Handelskrieg tatsächlich nicht verwenden kann. Das wäre ein Verlangen, das der Kriegführende nicht anzuerkennen braucht, denn wenn es völkerrechtlich erlaubt ist, daß sein Gegner sein Vorgehen veränderten Verhältnissen anpaßt, so ist es auch ihm gestattet, dasselbe zu tun. Die Konsequenz muß also die sein, daß es entweder dem Kriegführenden zugebilligt werden muß, seine U-Boote entsprechend dem Vorgehen des Gegners zu verwenden, ein Konsequenz, die die deutsche Regierung gezogen hat, oder aber, daß der Gegner das Verhalten seiner bewaffneten Handelsschiffe so regelt, daß ihnen gegenüber der völkerrechtliche Brauch der Anhaltung durchführbar ist. Letztere Schlußfolgerung hat die Regierung der Vereinigten Staaten in dem Vorschlage des Staatssekretärs Lansing vom 18. Januar 1916¹⁾ gezogen. In diesem Vorschlag, der zeitlich vor der Veröffentlichung der deutschen Denkschrift vom 8. Februar 1916, also bevor die in dieser Denkschrift mitgeteilten englischen Geheiminstruktionen bekannt gegeben waren, erfolgte, war die Regierung der Vereinigten Staaten auf Grund ähnlicher Überlegungen, wie sie vorangehend angestellt sind, zu dem Resultat gekommen, daß jede Bewaffnung von Handelsschiffen Offensivcharakter trage, wenn sie gegen U-Boote Verwendung finde. Wenn die Regierung der Vereinigten Staaten später, und nachdem die Ententemächte den Vorschlag des Staatssekretärs Lansing abgelehnt hatten, die Regeln des Memorandums vom 25. März 1916 aufgestellt hat, in der der Standpunkt des Vorschlages vom 18. Januar 1916 wieder aufgegeben worden ist²⁾, so kann dies doch nichts an der Berechtigung (der in dem Vorschlage niedergelegten Schlußfolgerung ändern, daß jede Bewaffnung auf Handelsschiffen Offensivcharakter hat, wenn, wie die Geheiminstruktionen der Ententemächte ergeben, ihr Zweck der ist, gegen U-Boote Verwendung zu finden.

1) Anlage H.

2) Die Times schreiben in ihrer History of the War, Vol. VII S. 426 über den Vorschlag folgendes: „The halfhearted suggestion by Mr. Lansing that merchantmen should disarm, and that if they did not they ran the risk of being treated as ships of war in American ports, deceived no one with the possible exception of a German Foreign Office that wished to be deceived.“

und in Vol. XI S. 362 folgendes: „The period of the State Department's aberration was short. The surprise, not to say the indignation, of the Allies was conveyed to the President so authoritatively from London that he instructed Mr. Lansing to abandon his suggestion.“

VIII.

Abgesehen von diesen allgemeinen Überlegungen, die ein U-Boot berechtigten, in jedem bewaffneten Handelsschiff ein zu offensiven Zwecken ausgerüstetes Fahrzeug zu sehen und es dementsprechend zu behandeln, führt eine Betrachtung der besonderen Umstände, unter denen während dieses Krieges die Ausrüstung von Handelsschiffen mit Waffen und die Handhabung der Waffen erfolgte, zu demselben Ergebnis.

A. Hervorzuheben ist hier zunächst die Tatsache, daß die Geschützmannschaften bewaffneter Schiffe aus Mitgliedern der **Kriegsmarine** bestand.

Es mag dahingestellt bleiben, ob dies mit der Auffassung derjenigen Staaten, die ein Verteidigungsrecht von Schiffen anerkennen, in Einklang zu bringen ist. Jedenfalls hat die Regierung der Vereinigten Staaten kurz nach Ausbruch des Krieges in einem Memorandum vom 19. September 1914 erklärt, ein bewaffnetes Handelsschiff nur dann als ein friedlichen Zwecken dienendes Handelsschiff anzusehen, wenn es mit seiner gewöhnlichen Mannschaft besetzt sei. Die englische Regierung aber hat in ihren Geheiminstruktionen ausdrücklich angeordnet, daß die Geschützmannschaften in neutralen Gewässern Zivilkleidung tragen sollten. Hielt die englische Regierung diese Täuschung für notwendig, so bewies sie damit, daß die Besatzung der Schiffe mit aktiven Marinemannschaften nach ihrer Ansicht jedenfalls nicht unbestreitbares Recht war.

Wichtiger aber ist die Frage, welche Rechte dem Gegner gegenüber einem so besetzten Schiffe zustehen. Die Geschützmannschaften befanden sich nicht als Passagiere an Bord, auch nicht als Teile der Schiffsbesatzung. Sie bildeten vielmehr einen geschlossenen militärischen Verband, dessen Bestimmung ausschließlich die war, gegen feindliche U-Boote mit den an Bord befindlichen Waffen zu kämpfen. Feindliche Kampftruppen aber darf der Gegner überall, wo er sie antrifft, und ohne Rücksicht auf den Zweck, dem sie kämpfend dienen sollen, angreifen. Vor diesem Angriff vermag sie auch die Tatsache nicht zu schützen, daß sie sich auf einem sonst nicht ohne weiteres angreifbaren Schiff befinden, ebensowenig, wie der Angriff auf Truppen, die sich in einem Gebäude zu dessen Verteidigung befinden, unzulässig ist, weil durch den Angriff das Gebäude zerstört werden könnte. Im Gegenteil ist es vielmehr ein elementarer Grundsatz der Kriegsgesetze und des Völkerrechts, daß Gebäude, die von Truppen verteidigt werden, ohne weiteres angegriffen und zerstört werden dürfen, um die in ihnen befindlichen Truppen zu vernichten oder sie wenigstens außer Kampf zu setzen. Ein gleiches aber gilt für Schiffe, zu deren Geschützbedienung sich Marineformationen an Bord befinden, denn die Tatsache, daß der Gebrauch der Geschütze lediglich zur Verteidigung des Schiffes dienen soll, vermag weder das Schiff noch die Geschützmannschaft vor dem sofortigen Angriff zu schützen.

Ein feindliches Schiff darf mithin, wenn festgestellt ist, daß sich eine Formation der Kriegsmarine zu Kampfzwecken an Bord befindet,

ohne weiteres zu dem Zwecke angegriffen werden, diese Kampftruppen zu vernichten. Diese Feststellung ist aber stets dann erfolgt, wenn an Bord eines feindlichen Schiffes Geschütze festgestellt werden, weil während dieses Krieges zugleich mit der Bewaffnung des Schiffes von den feindlichen Regierungen Geschützmannschaften zur Handhabung der Waffen an Bord kommandiert wurden.

B. Hierzu kommt folgendes:

Die Verteidigung eines Handelsschiffes kann, wenn man ihre Berechtigung anerkennt, nur erlaubt sein. Sie ist höchstens ein Recht des Handelsschiffs gegenüber dem Gegner, keine Pflicht gegen den Flaggenstaat. Ist zur Durchführung der Verteidigung die Ausrüstung des Schiffes mit Geschützen oder anderen Waffen erforderlich, so ist es Sache der Schiffseigentümer, sich solche zu beschaffen, oder sich wegen der Beschaffung von Waffen an die Regierung zu wenden, und es kann nichts dagegen eingewandt werden, wenn die Regierung solchem Ersuchen nachkommt. Auf diesem Standpunkt hat die englische Regierung auch im Jahre 1913, als sie den Plan kundgab, englische Handelsschiffe mit Geschützen zu versehen, noch gestanden¹⁾.

Dieser Standpunkt ist während des Krieges von den Entente-Mächten verlassen worden. Die Regierungen haben die Bewaffnung der Handelsschiffe durchgeführt, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob die Schiffseigentümer damit einverstanden waren, oder nicht. Aus dem Recht zur Bewaffnung war somit eine Verpflichtung geworden, die Ausrüstung mit Waffen zu dulden.

C. Aus dem Recht zur Verteidigung folgt weiter aber auch, daß es dem freien Willen des Schiffseigentümers und des Kapitäns eines Schiffes überlassen werden muß, ob er von dem Recht zur Verteidigung, ob er von der Möglichkeit, Waffen zur Verteidigung des Schiffes zu benutzen, Gebrauch machen will. Diese Willensbildung darf und kann von nichts anderem abhängig sein, als von dem Bestreben, das Schiff zu verteidigen. Jeder Eingriff in dieses Recht der freien Willensbildung wird aber bewirken, daß der Gebrauch der Waffe nicht mehr nur von dem Bestreben, das angegriffene Schiff zu schützen, geleitet wird, sondern daß bei der Willensbildung auch andere Motive mitsprechen.

Auch in dieses Recht der freien Willensbildung ist während des Krieges eingegriffen worden, und zwar zunächst durch Aussetzung von Belohnungen.

Die Fassung des Wortlautes der Geheiminstruktionen brachte schon ohnedies die Gefahr mit sich, daß sie falsch ausgelegt wurden und daher zum Mißbrauch der Waffe führen mußte. Daß diese Gefahr insbesondere von der englischen Regierung voll erkannt worden war, ist durch die bereits oben erwähnte Mitteilung des Earl of Lytton erwiesen, und daß sie zum Mißbrauch tatsächlich geführt hat, ist nicht nur durch die Erfahrungen deutscher U-Boote, sondern auch zum

¹⁾ Vergl. Rede von Winston Churchill vom 26. März 1913 im englischen Unterhaus.

mindesten eines englischen U-Bootes festgestellt, wie der ebenfalls bereits erwähnte, in der englischen Geheiminstruktion vom April 1915 angeführte Fall der Beschießung eines englischen U-Bootes zeigt. Zu dieser bereits bestehenden Gefahr ungewollten — d. h. vom Kapitän ungewollten — Mißbrauchs der Waffe wird durch die Aussetzung von Belohnungen die Gefahr des gewollten Mißbrauchs hinzugefügt, hervorgerufen durch Ehrsucht oder Gewinnsucht. Diese Gefahr war um so größer, als infolge der durch die Anweisungen der Geheiminstruktionen zulässigen weitgehenden Befugnis zum Mißbrauch der Waffe niemals nachprüfbar war, ob die Verwendung der Waffe zur Verteidigung des Schiffes notwendig war oder nicht.

Überdies gewinnen die Belohnungen eine ganz besondere Bedeutung, wenn man folgendes berücksichtigt: Die Belohnungen wurden nicht nur von Privatpersonen, sondern auch von den Regierungen ausgesetzt. Die mit der Aussetzung dieser Belohnungen verfolgte Absicht aber trat besonders dadurch deutlich in die Erscheinung, daß die Regierungen erhobene Ansprüche auf Belohnungen durch staatliche Organe nachprüfen ließen, und daß die Belohnungen in Fällen, in denen die Bekämpfung von U-Booten durch Rammversuch behauptet wurde, erst dann erteilt wurde, wenn durch Untersuchung des Handelsschiffes im Dock nachgewiesen werden konnte, daß der Schiffskörper Spuren des Rammstoßes aufzuweisen hatte. Die mit den Belohnungen verfolgte Absicht war also weniger die, den Kapitän zur Abwehr von Angriffen zu veranlassen, als ihn vielmehr zur Vernichtung von U-Booten zu ermuntern. Diese Absicht deckt sich mithin vollkommen mit der bei der Aussetzung von Prisengeldern verfolgten Absicht. Auf die Absicht aber kommt es allein an, nicht auf die äußere Bezeichnung. In Form von Belohnungen sind also von der englischen Regierung in Wirklichkeit Prisengelder in verschleierte Form festgesetzt worden. Ganz deutlich ergibt sich dies aus den von der italienischen Regierung getroffenen Maßnahmen. Nach einer italienischen Verordnung vom 22. Oktober 1916 soll nämlich ein Fonds geschaffen werden, gebildet aus einer vom Staat zu erhebenden Abgabe sämtlicher italienischen Dampfer von über 500 Tonnen, aus dem Prämien an Besatzungen solcher italienischen Schiffe gezahlt werden sollen, die ihre Schiffe mit Mut und Tapferkeit gegen die Angriffe feindlicher Schiffe verteidigt haben.“ Nach den von der italienischen Regierung erlassenen Instruktionen besteht aber kein Zweifel darüber, daß insbesondere diejenigen Besatzungen italienischer Schiffe einen Anspruch auf solche Prämien haben, die deutsche U-Boote **angegriffen** haben.

Die englische Regierung hat sich aber nicht nur darauf beschränkt, durch Aussetzung von Belohnungen den freien Willen des Kapitäns zum Gebrauch der an Bord befindlichen Waffen in unzulässiger Weise zu beeinflussen, sie hat vielmehr diesen freien Willen ganz und gar zu beseitigen gesucht. Die Befolgung der Geheiminstruktionen ist den Kapitänen der Schiffe durch Androhung von Strafen zur Pflicht gemacht worden. Stand ein Kapitän infolge eines militärischen Ver-

hältnisses unter der Strafgewalt englischer Militärbehörden, so wurde er von diesen wegen Nichtbefolgung der Instruktionen zur Verantwortung gezogen; stand der Kapitän nicht in einem militärischen Verhältnis, so griff der englische Board of Trade ein, wie die oben mitgeteilten Angaben beweisen. Hinzu kommt, daß die an Bord befindlichen Geschützmannschaften Mitglieder der Kriegsmarine blieben, und als solche ohne weiteres den militärischen Strafgesetzen unterstanden. Somit standen also alle diejenigen Personen der Besatzung, denen die Durchführung der Geheiminstruktionen und die Handhabung der Waffen oblag, unter Strafwang!

D. Nach dem amerikanischen Memorandum verlieren aber bewaffnete Handelsschiffe dann ihren Charakter als friedliche Handelsschiffe, und sie werden zu Kriegsschiffen, wenn sie auf Grund von Befehlen zur Aufsuchung und Zerstörung feindlicher Kriegsschiffe verpflichtet oder unter Gewährung eines Anspruches auf Prisengelder berechtigt sind. Berücksichtigt man die vorangehenden Feststellungen so ergibt sich, daß alle diese Merkmale auf bewaffnete Handelsschiffe der Ententemächte zutrafen, mit der einzigen Ausnahme, daß diese bewaffneten Schiffe nicht ausdrücklich zur Aufsuchung feindlicher U-Boote berechtigt waren, sondern diese nur im Falle der Begegnung zu zerstören versuchen durften. Aber diese Ausnahme ist nur eine scheinbare. Nach der oben angeführten italienischen Verordnung zur Ausübung des Prisensrechts vom 25. April 1917 haben italienische bewaffnete Schiffe auch das Recht, solche U-Boote anzugreifen, die den Versuch machen, ein anderes Handelsschiff einer der Ententemächte wegzunehmen. Mithin sind sie berechtigt, von ihrem Kurse abzuweichen, sobald sie z. B. durch drahtloses Signal von einem Angriff eines U-Bootes auf ein anderes Handelsschiff erfahren. Italienische bewaffnete Schiffe sind hiernach also auch zur Aufsuchung feindlicher U-Boote berechtigt. Gleiches gilt für die englischen bewaffneten Handelsschiffe. Auch sie dürfen ein anderes Schiff aufsuchen, um seiner Mannschaft Hilfe zu bringen. Zwar schreiben die Geheiminstruktionen vor, daß in solchem Fall das Handelsschiff nur dann zum Kampf schreiten soll, wenn es selbst angegriffen wird. Nach den selben Geheiminstruktionen befindet sich aber das bewaffnete Handelsschiff schon dann im Zustande des Angegriffenseins, wenn es ein U-Boot in Sicht bekommt. Wenn also der Kapitän des bewaffneten Schiffes seinen Kurs ändert, um die Mannschaft eines anderen angegriffenen Schiffes aufzusuchen, so wird er, wenn er die Geheiminstruktionen richtig durchführen will, zunächst das Feuer auf das in Sicht kommende U-Boot eröffnen müssen, bevor er sich um die Leute kümmert.

Hiernach sind also die bewaffneten Handelsschiffe Kriegsschiffe im Sinne des amerikanischen Memorandums. Diese Feststellung gilt aber für alle bewaffneten Handelsschiffe, denn sie alle haben dieselben Instruktionen an Bord, deren Anweisungen sie zu befolgen verpflichtet und unter Gewährung eines Anspruchs auf Prisengeld in Form einer Belohnung berechtigt sind.

Daß die Verfolgung kriegerischer Zwecke nicht die alleinige Bestimmung dieser bewaffneten Schiffe war, diese Bestimmung vielmehr neben der hauptsächlichlichen Bestimmung, der Betätigung im Handelsverkehr, bestand, kann an dem Kriegsschiffscharakter dieser Schiffe nichts ändern. Dies ergibt sich aus der Entscheidung des englischen Prisenrichters Sir W. Scott in dem Falle „Fanny“ [vergl. I. Dodson, S. 443 (448)]: „The ship being furnished with a letter of marque, is manifestly a ship of war, **and is not otherwise to be considered, because She acted also in a commercial capacity.** The mercantile character being superadded, does not prédominate over or take away the other“.

Diese Ansicht entspricht auch dem in dem Memorandum der Regierung der Vereinigten Staaten vom 25. März 1916 am Schluß niedergelegten Standpunkt, der in folgenden Sätzen Ausdruck gefunden hat¹⁾:

„A vessel engaged intermittently in commerce and under a commission or orders of its government imposing a penalty, in pursuing and attacking enemy naval craft, possesses a status tainted with a hostile purpose which it cannot throw aside or assume at will. It should therefore be considered as an armed public vessel and receive the treatment of a warship by an enemy and by neutrals.“



¹⁾ Anlage J.

Anlagen.

Denkschrift der Kaiserlich Deutschen Regierung über die Behandlung bewaffneter Kauffahrteischiffe.

I.

1. Schon vor Ausbruch des gegenwärtigen Krieges hatte die Britische Regierung englischen Reedereien Gelegenheit gegeben, ihre Kauffahrteischiffe mit Geschützen zu armieren. Am 26. März 1913 gab der damalige Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, im britischen Parlament die Erklärung ab (Anlage 1), daß die Admiralität die Reedereien aufgefordert habe, zum Schutze gegen die in gewissen Fällen von schnellen Hilfskreuzern anderer Mächte drohenden Gefahren eine Anzahl erstklassiger Liniendampfer zu bewaffnen, die dadurch aber nicht etwa selbst den Charakter von Hilfskreuzern annehmen sollten. Die Regierung wollte den Reedereien dieser Schiffe die notwendigen Geschütze, die genügende Munition und geeignetes Personal zur Schulung von Bedienungsmannschaften zur Verfügung stellen.

2. Die englischen Reedereien sind der Aufforderung der Admiralität bereitwillig nachgekommen. So konnte der Präsident der Royal Mail Steam Packet Company, Sir Owen Philipps, den Aktionären seiner Gesellschaft bereits im Mai 1913 mitteilen, daß die größeren Dampfer der Gesellschaft mit Geschützen ausgerüstet seien; ferner veröffentlichte im Januar 1914 die britische Admiralität eine Liste, wonach 29 Dampfer verschiedener englischer Linien Heckgeschütze führten.

3. In der Tat stellten bald nach Ausbruch des Krieges deutsche Kreuzer fest, daß englische Liniendampfer bewaffnet waren. Beispielsweise trug der Dampfer „La Correntina“ der Houlder-Linie in Liverpool, der am 7. Oktober 1914 von dem deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ aufgebracht wurde, zwei 4,7 zöllige Heckgeschütze. Auch wurde am 1. Februar 1915 ein deutsches Unterseeboot im Kanal durch eine englische Jacht beschossen.

II.

1. Was den völkerrechtlichen Charakter bewaffneter Kauffahrteischiffe betrifft, so hat die Britische Regierung für die eigenen Kauffahrteischiffe

den Standpunkt eingenommen, daß solche Schiffe so lange den Charakter von friedlichen Handelsschiffen behalten, als sie die Waffen nur zu Verteidigungszwecken führen. Demgemäß hat der Britische Botschafter in Washington der Amerikanischen Regierung in einem Schreiben vom 25. August 1914 (Anlage 2) die weitestgehenden Versicherungen abgegeben, daß britische Rauffahrteischiffe niemals zu Angriffszwecken, sondern nur zur Verteidigung bewaffnet werden, daß sie infolgedessen niemals feuern, es sei denn, daß zuerst auf sie geseuert wird. Für bewaffnete Schiffe anderer Flaggen hat dagegen die Britische Regierung den Grundsatz aufgestellt, daß sie als Kriegsschiffe zu behandeln seien; in den Prize Court Rules, die durch die Order in Council vom 5. August 1914 erlassen worden sind, ist unter Nr. 1 der Order I ausdrücklich bestimmt: „ship of war shall include armed ship“.

2. Die Deutsche Regierung hat keinen Zweifel, daß ein Rauffahrteischiff durch die Armierung mit Geschützen kriegsmäßigen Charakter erhält, und zwar ohne Unterschied, ob die Geschütze nur der Verteidigung oder auch dem Angriff dienen sollen. Sie hält jede kriegerische Betätigung eines feindlichen Rauffahrteischiffs für völkerrechtswidrig, wenn sie auch der entgegenstehenden Auffassung dadurch Rechnung trägt, daß sie die Besatzung eines solchen Schiffes nicht als Piraten, sondern als Kriegsführende behandelt. Im einzelnen ergibt sich ihr Standpunkt aus der im Oktober 1914 der Amerikanischen Regierung und inhaltlich auch anderen neutralen Mächten mitgeteilten Aufzeichnung über die Behandlung bewaffneter Rauffahrteischiffe in neutralen Häfen (Anlage 3).

3. Die neutralen Mächte haben sich zum Teil der britischen Auffassung angeschlossen und demgemäß bewaffneten Rauffahrteischiffen der kriegsführenden Mächte den Aufenthalt in ihren Häfen und Reeden ohne die Beschränkungen gestattet, die sie Kriegsschiffen durch ihre Neutralitätsbestimmungen auferlegt hatten. Zum Teil haben sie aber auch den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen und bewaffnete Rauffahrteischiffe kriegsführender den für Kriegsschiffe geltenden Neutralitätsregeln unterworfen.

III.

1. Im Laufe des Krieges wurde die Bewaffnung englischer Rauffahrteischiffe immer allgemeiner durchgeführt. Aus den Berichten der deutschen Seestreitkräfte wurden zahlreiche Fälle bekannt, in denen englische Rauffahrteischiffe nicht nur den deutschen Kriegsschiffen bewaffneten Widerstand entgegensetzten, sondern ihrerseits ohne weiteres zum Angriff auf sie übergingen, wobei sie sich häufig auch noch falscher Flaggen bedienen. Eine Zusammenstellung solcher Fälle findet sich in der Anlage 4, die nach Lage der Sache nur einen Teil der wirklich erfolgten Angriffe umfassen kann. Auch geht aus der Zusammenstellung hervor, daß sich das geschilderte Verhalten nicht auf englische Rauffahrteischiffe beschränkt, vielmehr von den Rauffahrteischiffen der Verbündeten Englands nachgeahmt wird.

2. Die Aufklärung für das geschilderte Vorgehen der bewaffneten englischen Rauffahrteischiffe enthalten die in den Anlagen 5—12 photographisch*) wiedergegebenen geheimen Anweisungen der britischen Admiralität, die von deutschen Seestreitkräften auf weggenommenen Schiffen gefunden worden sind. Diese Anweisungen regeln bis ins einzelne den artilleristischen Angriff englischer Rauffahrteischiffe auf deutsche Unterseeboote. Sie enthalten genaue Vorschriften über die Aufnahme, Behandlung, Tätigkeit und Kontrolle der an Bord der Rauffahrteischiffe übernommenen britischen Geschützmannschaften, die z. B. in neutralen Häfen keine Uniform tragen sollen, also offenbar der britischen Kriegsmarine angehören. Vor allem aber ergibt sich daraus, daß diese bewaffneten Schiffe nicht etwa irgendeine seekriegsrechtliche Maßnahme der deutschen Unterseeboote abwarten, sondern diese ohne weiteres angreifen sollen. In dieser Hinsicht sind folgende Vorschriften besonders lehrreich:

- a) Die „Regeln für die Benutzung und die sorgfältige Instandhaltung der Bewaffnung von Rauffahrteischiffen, die zu Verteidigungszwecken bewaffnet sind“ (Anlage 5, 6) bestimmen in dem Abschnitt „Gefecht“ unter Nr. 4: „es ist nicht ratsam, das Feuer auf eine größere Entfernung als 800 Yards zu eröffnen, es sei denn, daß der Feind bereits das Feuer vorher eröffnet hat“. Grundsätzlich hat hiernach das Rauffahrteischiff die Aufgabe, das Feuer zu eröffnen, ohne Rücksicht auf die Haltung des Unterseeboots.
- b) Die „Anweisungen, betreffend Unterseeboote, herausgegeben für Schiffe, die zu Verteidigungszwecken bewaffnet sind“ (Anlage 9, 10) schreiben unter Nr. 3 vor: „Wenn bei Tage ein Unterseeboot ein Schiff offensichtlich verfolgt, und wenn dem Kapitän augenscheinlich ist, daß es feindliche Absichten hat, dann soll das verfolgte Schiff zu seiner Verteidigung das Feuer eröffnen, auch wenn das Unterseeboot noch keine entschieden feindliche Handlung, wie z. B. Abfeuern eines Geschüzes oder eines Torpedos, begangen hat.“ Auch hiernach genügt also das bloße Erscheinen eines Unterseeboots im Kielwasser des Rauffahrteischiffs als Anlaß für einen bewaffneten Angriff.

In allen diesen Befehlen, die sich nicht etwa nur auf die Seekriegszone um England beziehen, sondern in ihrem Geltungsbereich unbeschränkt sind (vergl. für das Mittelmeer Anlage 12), wird auf die Geheimhaltung der größte Nachdruck gelegt, und zwar offenbar deshalb, damit das völkerrechtswidrige und mit den britischen Zusicherungen (Anlage 2) in vollem Widerspruch stehende Vorgehen der Rauffahrteischiffe dem Feinde wie den Neutralen verborgen bleibe.

3. Hiernach ist klargestellt, daß die bewaffneten englischen Rauffahrteischiffe den amtlichen Auftrag haben, die deutschen Unterseeboote überall, wo sie in ihre Nähe gelangen, heimtückisch zu überfallen, also rücksichtslos gegen sie Krieg zu führen. Da die Seekriegsregeln Englands von seinen Verbündeten ohne weiteres übernommen werden, muß der Nachweis auch für die bewaffneten Rauffahrteischiffe der anderen feindlichen Staaten als erbracht gelten.

*) Hier nur im Druck wiedergegeben.

IV.

1. Unter den vorstehend dargelegten Umständen haben feindliche Rauffahrteischiffe, die mit Geschützen bewaffnet sind, kein Recht mehr darauf, als friedliche Handelsschiffe angesehen zu werden. Die deutschen Seestreitkräfte werden daher nach einer kurzen, den Interessen der Neutralen Rechnung tragenden Frist den Befehl erhalten, solche Schiffe als Kriegsführende zu behandeln.

2. Die Deutsche Regierung gibt den neutralen Mächten von dieser Sachlage Kenntnis, damit sie ihre Angehörigen warnen können, weiterhin ihre Person oder ihr Vermögen bewaffneten Rauffahrteischiffen der mit dem Deutschen Reiche im Kriege befindlichen Mächte anzuvertrauen.

Berlin, den 8. Februar 1916.

Erklärung des Ersten Lords der Admiralität, Winston Churchill, in der Sitzung des britischen Unterhauses vom 26. März 1913.

(Parliamentary Debates, Official Report, 3rd Session of the 30th Parliament,
House of Commons, 1913 Bd. 1 S. 1776 bis 1777.)

I turn to one aspect of trade protection which requires special reference. It was made clear at the second Hague Conference and the London Conference, that certain of the Great Powers have reserved to themselves the right to convert merchant-steamers into cruisers, not merely in national harbours, but if necessary on the high seas. There is now good reason to believe that a considerable number of foreign merchant-steamers may be rapidly converted into armed ships by the mounting of guns. The sea-borne trade of the world follows well-marked routes upon nearly all of which the tonnage of the British mercantile-marine largely predominates. Our food-carrying liners and vessels carrying raw material following these trade routes would in certain contingencies meet foreign vessels armed and equipped in the manner described. If the British ships had no armament, they would be at the mercy of any foreign liner carrying one effective gun and a few rounds of ammunition. It would be obviously absurd to meet the contingency of considerable numbers of foreign armed merchant-cruisers on the high seas by building an equal number of cruisers. That would expose this country to an expenditure of money to meet a particular danger, altogether disproportionate to the expense caused to any foreign Power in creating that danger. Hostile cruisers, wherever they are found, will be covered and met by British ships of war, but the proper reply to an armed merchantman is another merchantman armed in her own defence.

This is the position to which the Admiralty have felt it necessary to draw the attention of leading shipowners. We have felt justified in pointing out to them the danger to life and property which would be incurred if their vessels were totally incapable of offering any defence to an attack. The shipowners have responded to the Admiralty invitation with cordiality, and substantial progress has been made in the direction of meeting it by preparing as a defensive measure to

equip a number of first-class British liners to repel the attack of armed foreign merchant-cruisers. Although these vessels have, of course, a wholly different status from that of the regularly commissioned merchant-cruisers, such as those we obtain under the Cunard agreement, the Admiralty have felt that the greater part of the cost of the necessary equipment should not fall upon the owners, and we have decided, therefore, to lend the necessary guns, to supply ammunition, and to provide for the training of members of the ship's company to form the guns crews. The owners on their part are paying the cost of the necessary structural conversion, which is not great. The British mercantile marine will, of course, have the protection of the Royal Navy under all possible circumstances, but it is obviously impossible to guarantee individual vessels from attack when they are scattered on their voyages all over the world. No one can pretend to view these measures without regret, or without hoping that the period of retrogression all over the world which has rendered them necessary, may be succeeded by days of broader international confidence and agreement, than those through which we are now passing.

**Auszug aus der amtlichen Veröffentlichung des
Staatsdepartements der Vereinigten Staaten von
Amerika**

**“European War No. 2, Diplomatic Correspondence
with Belligerent Governments relating to Neutral
Rights and Duties”. S. 41.**

The British Ambassador to the Secretary of State.

No. 289.

British Embassy,
Washington, August 25, 1914.

Sir: With reference to Mr. Barclay's notes Nos. 252 and 259 of the 4th and 9th of August, respectively, fully explaining the position taken up by His Majesty's Government in regard to the question of armed merchantmen, I have the honour, in view of the fact that a number of British armed merchantmen will now be visiting United States ports, to reiterate that the arming of British merchantmen is solely a precautionary measure adopted for the purpose of defence against attack from hostile craft.

I have at the same time been instructed by His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs to give the United States Government the fullest assurances that British merchant-vessels will never be used for purposes of attack, that they are merely peaceful traders armed only for defence, that they will never fire unless first fired upon, and that they will never under any circumstances attack any vessel.

I have, ect.

Cecil Spring-Rice.

**Aufzeichnung der Deutschen Regierung,
betreffend die Behandlung bewaffneter Kauffahrteischiffe in
neutralen Häfen, vom 13. Oktober 1914.**

Nach einer amtlichen Mitteilung der Westminster-Gazette vom 21. September 1914 hat das Staatsdepartement in Washington die Entscheidung getroffen, daß Schiffe einer kriegsführenden Macht, die mit Bewaffnung und Munition versehen sind, gleichwohl in amerikanischen Häfen als Kauffahrteischiffe behandelt werden sollen, sofern die Bewaffnung ausschließlich Verteidigungszwecken dient. Diese Entscheidung trägt den Grundsätzen der Neutralität nicht genügend Rechnung.

Zweck der artilleristischen Ausrüstung der britischen Kauffahrteischiffe ist der bewaffnete Widerstand gegen die deutschen Kreuzer. Ein solcher Widerstand ist völkerrechtswidrig, weil sich ein Kauffahrteischiff gegen ein Kriegsschiff nicht militärisch verteidigen darf; er würde dem Kriegsschiff das Recht geben, das Kauffahrteischiff mit Mannschaft und Passagieren in den Grund zu bohren. Es kann bezweifelt werden, ob derart bewaffnete Schiffe überhaupt in die Häfen eines neutralen Staates aufgenommen werden dürfen. Jedenfalls können aber solche Schiffe in neutralen Häfen keine bessere Behandlung genießen, wie die zur legitimen Kriegsführung bestimmten eigentlichen Kriegsschiffe; sie würden also mindestens den Regeln unterworfen sein, die der neutrale Staat zur Beschränkung des Aufenthalts der Kriegsschiffe kriegsführender Staaten erlassen hat.

Wenn die Amerikanische Regierung ihrer Neutralitätspflicht dadurch zu genügen glaubt, daß sie die Zulassung bewaffneter Kauffahrteischiffe auf die lediglich zur Verteidigung eingerichteten Schiffe beschränkt, so muß darauf hingewiesen werden, daß es für den kriegsmäßigen Charakter eines Schiffes auf den Unterschied zwischen Angriffs- und Verteidigungswaffen nicht ankommt, daß vielmehr die Bestimmung des Schiffes zu kriegerischer Betätigung irgendwelcher Art entscheidend ist. Überdies bieten Beschränkungen im Umfang der Bewaffnung keine Gewähr dafür, daß derart bewaffnete Schiffe nicht doch gegebenenfalls zu Angriffszwecken verwendet werden.

Zusammenstellung von Fällen, in denen feindliche Kauffahrteischiffe auf deutsche oder österreichisch- ungarische Unterseeboote gefeuert haben.

Datum	Ort	Nationalität und Name des Schiffes	Nähere Angaben über die Begleitumstände
1915 11. IV.	Südlüche Nordsee bei Nordhinder Feuerschiff	Unbekannter Dampfer	Dampfer ohne Flagge. Dampfer hat Sehrohr gesehen, eröffnete auf etwa 3000 m Geschützfeuer und drehte auf U . . . zu. Detonationen der Geschosse in der Nähe des Bootes hörbar (etwa 15 bis 20 Schuß).
28. IV.	Nordsee, etwa 60 sm nordöstlich Lyne- mündung	Unbekannter Dampfer mittlerer Größe	Dampfer kam auf Gegenkurs in Sicht, eröffnete auf etwa 3000 m plötzlich Feuer, ohne Flagge zu setzen. Ob er neutrale Abzeichen führte, war bei der vorliegenden Stellung nicht auszumachen. Geschütz nach Aufschlägen etwa 5 bis 7 cm. U . . . entzog sich dem gut liegenden Feuer durch Schnelltauchen.
29. V.	Besteingang des englischen Kanals bei Duesant	Englischer Dampfer Demerara	U . . . verfolgte den Dampfer und versuchte auf 4500 m Entfernung ihn durch Warnungsschüsse zum Stoppen zu bringen. Dampfer drehte ab und erwiderte das Feuer.
3. VI.	Besteingang des englischen Kanals 50 sm südlich der Scillys	Unbekannter Dampfer	U . . . versuchte den Dampfer nach Warnungsschuß durch Artilleriefeuer zum Stoppen zu bringen. Der Dampfer erwiderte das Feuer mit einem Heckgeschütz.

Datum	Ort	Nationalität und Name des Schiffes	Nähere Angaben über die Begleitumstände
1915 14. VI.	Westlich der Hebriden (etwa 30 sm von Lewis)	2 unbekannte Dampfer	Beide Dampfer fuhren dicht beieinander; auf etwa 4000 m eröffneten beide Feuer auf U . . . mit kleinkalibrigen Heckgeschützen. Aufschläge lagen seitlich sehr schlecht. Schnelltauchen, auf Tiefe gefahren, da Unterwasserangriff aussichtslos.
14. VIII.	Irische See	Großer englischer Dampfer der Royal Mail Co.	U . . . wurde vom Dampfer ohne jede Veranlassung auf 8000 m plötzlich beschossen. Kurzschüsse. Ein Angriff war auf den Dampfer nicht angelegt worden.
18. VIII.	Bristol-Kanal	Unbekannter Dampfer	Dampfer nach Warnung durch Schüsse zum Stoppen zu bringen versucht. Als Dampfer sah, daß U-Boot wartete, eröffnete er plötzlich vom Promenadendeck aus einem Geschütz Feuer.
10. IX.	Westliches Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	Ein Dampfer wurde zum Zeigen der Flagge aufgefordert. Er drehte ab, ohne die Flagge zu setzen, und eröffnete aus einem etwa 10-cm-Heckgeschütz das Feuer auf das U-Boot, das sich durch Schnelltauchen dem Feuer entzog.
7. X.	Mittleres Mittelmeer	Französischer Dampfer „Amiral Hamelin“	U . . . hielt den Dampfer durch Signal an. Er drehte ab und lief mit Zickzackkursen weg. Das U-Boot versuchte den Dampfer durch Artilleriefeuer zum Stoppen zu bringen. Auf etwa 3000 m Entfernung erwiderte er das Feuer. Der Dampfer stoppte erst nach einiger Zeit und wurde später versenkt.

Datum	Ort	Nationalität und Name des Schiffes	Nähere Angaben über die Begleitumstände
1915 3. XI.	Westliches Mittelmeer	Englischer Transport- dampfer „Woodfield“	Der Dampfer stoppte nicht auf den Warnungsschuß. Auf 6 000 m erwiderte er das Feuer mit einem kleineren Geschütz. Er wurde durch Artilleriefeuer zum Stoppen gezwungen und später versenkt. Aus der Mannschaftsliste des Dampfers ging hervor, daß er Geschützführer und Bedienungsmannschaften der Marine unter seiner Befehlsführung hatte.
5. XI.	Westliches Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	Ein großer Dampfer wurde nach vergeblicher Warnung von U . . . verfolgt. Der Dampfer erwiderte das Feuer mit einem größeren Geschütz. Die Verfolgung mußte aufgegeben werden.
6. XI.	Östliches Mittelmeer	Englischer Lanbdampfer „Lumina“	Der Dampfer wurde durch Warnungsschuß zum Stoppen aufgefordert. Er drehte ab, lief weg und erwiderte das Feuer mit einem Heckgeschütz. Er wurde durch Artilleriefeuer zum Stoppen gezwungen und später versenkt.
23. XI.	Westliches Mittelmeer	Englischer Dampfer „City of Marseille“	U . . . versuchte großen Frachtdampfer ohne Flagge nach Warnungsschuß durch Artilleriefeuer anzuhalten. Der Dampfer drehte ab und erwiderte das Feuer aus zwei etwa 10 cm-Geschützen. Das U-Boot mußte die Verfolgung aufgeben, der Dampfer entkam. Ein Zeitungstelegramm aus Bombay vom 14. 1. 16 bestätigte den Vorfall im einzelnen; der Dampfer gab an, das U-Boot versenkt zu haben.

Datum	Ort	Nationalität und Name des Schiffes	Nähere Angaben über die Begleitumstände
1915 30. XI.	Mittleres Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	U . . . versuchte einen großen Dampfer ohne Flagge nach Warnungsschuß durch Artilleriefeuer anzuhalten. Der Dampfer drehte ab und erwiderte das Feuer mit einem kleineren Geschütz.
8. XII.	Östliches Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	Der Dampfer wurde unter Wasser angesteuert. Er feuerte aus einem Heckgeschütz auf das Schrohr, sobald es sich zeigte.
13. XII.	Mittleres Mittelmeer	Unbekannter englischer Dampfer	U . . . versuchte einen großen Dampfer mit Heckgeschützen, der keine Flagge führte, durch Artilleriefeuer anzuhalten. Der Dampfer setzte die englische Flagge und erwiderte das Feuer aus 2 Geschützen.
14. XII.	Mittleres Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	U . . . steuerte den Dampfer an, der beim Sichten des Bootes stoppte, und forderte ihn zum Flaggenzeigen auf. Der Dampfer entfernte sich mit hoher Fahrt, heftig aus einem Heckgeschütz feuernd.
1916 17. I.	Mittleres Mittelmeer	Unbekannter Dampfer	U . . . forderte einen anscheinend in Ballast fahrenden Dampfer, der mit Westkurs in Sicht kam, zum Stoppen auf. Der Dampfer drehte ab, lief weg und feuerte aus einem Heckgeschütz.

Datum	Ort	Nationalität und Name des Schiffes	Nähere Angaben über die Begleitumstände
1916 17. I.	Mittleres Mittelmeer	Englischer Dampfer „Melanie“	<p>U . . . forderte einen unter niederländischer Flagge fahrenden Frachtdampfer von etwa 3000 Tonnen mit glattem Deck, erhöhter Back und Hütte durch Signal auf, zur Prüfung der Schiffspapiere ein Boot zu schicken. Dies geschah nach einiger Zeit. Als U . . ., das sicherheits halber getaucht hatte, in etwa 1000 m Entfernung von dem Dampfer neben dem Schiffsbboot auftauchte, eröffnete der Dampfer aus zwei Geschützen mittleren Kalibers und Maschinengewehren ein heftiges Feuer, so daß sich U . . . gerade noch durch schnelles Tauchen retten konnte. Während der ganzen Aktion führte der Dampfer die niederländische Flagge; er trug den Namen „Melanie“, der sich nicht in dem niederländischen, wohl aber in dem englischen Schiffsregister findet.</p>

Anlage 5.Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.CONFIDENTIAL.**INSTRUCTIONS FOR GUIDANCE IN THE USE, CARE,
AND MAINTENANCE OF ARMAMENT IN DEFENSIVELY
ARMED MERCHANT SHIPS.****General.**

1. Ratings embarked as gun's crew will sign the ship's articles at the rate of pay communicated.

2. They are to obey the orders of the Master and Officers of the ship. If they think it necessary to make a complaint against any order they are to obey the order and make their complaint in writing, asking that it may be forwarded to the proper authorities.

3. The ratings are not required for duties unconnected with the armament except in case of emergency, but they are to assist at all times in the welfare of the ship and look after the cleanliness of their berths.

4. They are to keep watch and watch at sea, and also when the ship is anchored in any place liable to attack by submarines.

5. They will receive their pay through the Master of the ship. They will not mess with the crew, but in one of the Officers' messes as the Master may decide.

6. Uniform is not to be worn in neutral ports.

7. A brief report is to be rendered by the senior rating on the 1st of each month, countersigned by the Master, and sent to:—

The Director of Trade Division,
Admiralty, Whitehall, S. W.

Drill and Maintenance of Gun.

8. The ratings embarked are entirely responsible for the efficiency in all respects of the gun and ammunition, which should be ready day and night.

9. The senior rating is to arrange with the Master to detail the necessary additional men to complete the gun's crew up to the numbers required by the drill book.

10. One of the ratings is to act as gunlayer and the other as breech worker. The remaining numbers should be told off to act as sightsetter, projectile loader, and cartridge loader, &c.

11. Arrangements are to be made with the Master to detail a sufficient number of hands, over and above the gun's crew, to supply ammunition to the gun on going into action.

12 A ready supply of 10 complete rounds, with percussion tubes in the cartridges, is to be kept at the gun day and night. Care should be taken that a supply of one percussion tube to each cartridge is kept aside for action, and this supply of tubes is never to be encroached on for practice firing.

13. The senior rating should arrange with the Master for the instruction of the ratings told off as gun's crew and ammunition supply party.

14. A drill book is supplied for information, but it is not necessary that the gun's crew should be burdened with details, provided that they understand what is required when the gun is to be fought.

15. Percussion firing should always be used, as it is the most certain means of discharging the gun; and therefore—

(a) Cartridges, in ready supply only, should be kept ready tubed with percussion tubes. Tubes not required for ready supply of cartridges should be retained in their sealed boxes to preserve them from damp.

(b) Aiming practice with a percussion lanyard should be carried out daily. It is not necessary to fire a tube in this practice, but the breechworker should be exercised at the same time in cocking the striker while the breech is open, and in hooking on the firing lanyard and passing it to the gunlayer.

Note.—The present allowance of percussion tubes is one per cartridge. Electric firing mechanism and batteries are therefore to be kept efficient in every respect in case the supply of percussion tubes becomes insufficient, from damp or other causes.

16. Great attention is to be paid to the ready supply of ammunition, to keep it clean and dry. If tubes and cartridges are not kept dry there is considerable danger of hanging fire. The projectiles are to be lightly oiled. In case the cartridges are suspected to have become wet, they should be laid aside until return to harbour.

17. For the maintenance of the gun and mounting it is to be borne in mind that „lubrication is the secret of efficiency in gun machinery“. All oil channels should be seen clear of vaseline and filled with oil. It is to be remembered that vaseline is a preservative only; oil is a lubricant.

Each morning and evening the bore is to be seen clear, recoil cylinders filled, striker protrusion gauged, and the gun trained and elevated to both extremes.

The gun is to be cleaned twice a day, gear being supplied by the master.

Brickdust is not to be used on machined surfaces.

Action.

The master is responsible for handling the ship and for opening and ceasing fire. He has been furnished with instructions which will enable him to do this to the best advantage. The duty of the gun's crew is to fight the gun under the general direction of the master, who will communicate to them so much of the instructions as he may consider necessary to enable them to fight the gun to the best advantage.

In action the following instructions should be carried out:—

(1) When in submarine waters, everything should be in a state of readiness, but the gun should not be kept actually loaded.

(2) When the enemy is engaged:—

(a) The point of aim should be the centre of the water line.

(b) It is to be remembered that „over“ shots are useless. A short shot by causing a splash confuses the enemy. It may ricochet into the enemy. If the shell bursts on striking the water—as it usually does—some fragments are likely to hit the enemy. To get the best result, at least half of the shots fired should fall short.

(3) The master will probably keep the submarine astern so that little deflection will be necessary.

(4) It is not advisable to open fire at a range greater than 800 yards, unless the enemy has already opened fire, for the following reasons:—

(a) The ammunition supply is limited.

(b) Accurate shooting under probable existing conditions cannot be expected at greater ranges.

(5) When in action and a miss-fire occurs with a percussion tube, the following procedure is to be adopted:—

(a) The B. M. Lever is to be tapped to ensure it is closed.

(b) The striker is to be re-cocked.

If the gun does not then fire:— The striker is to be taken out to ensure that the point is not broken. If unbroken the breech is to be opened and the cartridge is to be thrown overboard, it having been ascertained that the percussion tube has been inserted.

The gun is then to be reloaded.

INSTRUCTIONS FOR CARRYING OUT FIRING PRACTICE.

1. In order to ensure that the gun is maintained in an efficient condition, one round is to be fired every two months.

2. In order to prevent false alarms it is essential that the firing referred to in paragraph 1 shall take place in clear weather and out of sight of land and of other ships.

3. If convenient a cask or other or other suitable object should be dropped as a target, and the gun should be fired when the range is about 800 yards.

4. The gun's crew and ammunition supply party should be exercised on the day previous to the practice, and also immediately before firing.

5. Before practice firing the following procedure is to be carried out:—

- (a) Recoil cylinders and tanks are to be seen filled.
- (b) Bore is to be seen clear.
- (c) Moveable objects in the way of blast from the gun are to be removed.
- (d) The striker is to be examined to see—
 - (1) That sheath net is screwed up and keep pin in place and intact.
 - (2) That needle set and check-nuts are screwed up.
 - (3) That striker does not protrude with B.M. lever in open position.
 - (4) That striker does not move forward till marks on breech block and gun are in line.
 - (5) That safety stop is correct and keep-screw is in place.

ADMIRALTY,
7 May 1915.

Anlage 6.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.

CONFIDENTIAL.

**INSTRUCTIONS FOR GUIDANCE IN THE USE, CARE,
AND MAINTENANCE OF ARMAMENT IN DEFENSIVELY
ARMED MERCHANT SHIPS.**

General.

Not applicable to ocean going vessels
permanently armed

1. Ratings embarked as gun's crew will sign the ship's articles at the rate of pay communicated.
2. They are to obey the orders of the Master and Officers of the ship. If they think it necessary to make a complaint against any order they are to obey the order and make their complaint in writing, asking that it may be forwarded to the proper authorities.
3. The ratings are not required for duties unconnected with the armament except in case of emergency, but they are to assist at all times in the welfare of the ship and look after the cleanliness of their berths.
4. They are to keep watch and watch at sea, and also when the ship is anchored in any place liable to attack by submarines.
5. They will receive their pay through the Master of the ship. They will not mess with the crew, but as the Master may decide.
6. Uniform is not to be worn in neutral ports.
7. A brief report is to be rendered by the senior rating on the 1st of each month, countersigned by the Master, and sent to:—
The Director of Trade Division,
Admiralty, Whitehall, S. W.

Drill and Maintenance of Gun.

8. The ratings embarked are entirely responsible for the efficiency in all respects of the gun and ammunition, which should be ready day and night.
9. The senior rating is to arrange with the Master to detail the necessary additional men to complete the gun's crew up to the numbers required by the drill book.
10. One of the ratings is to act as gunlayer and the other as breech worker. The remaining numbers should be told off to act as sightsetter, projectile loader, and cartridge loader, &c.
11. Arrangements are to be made with the Master to detail a sufficient number of hands, over and above the gun's crew, to supply ammunition to the gun on going into action.

O (33) 28585 Pk 1207 1000 5,15 E & S

*) Im Original unleserlich gemacht.

12. A ready supply of 10 complete rounds, with percussion tubes in the cartridges, is to be kept at the gun day and night. Care should be taken that a supply of one percussion tube to each cartridge is kept aside for action, and this supply of tubes is never to be encroached on for practice firing.

13. The senior rating should arrange with the Master for the instruction of the ratings told off as gun's crew and ammunition supply party.

14. A drill book is supplied for information, but it is not necessary that the gun's crew should be burdened with details, provided that they understand what is required when the gun is to be fought.

15. Percussion firing should always be used, as it is the most certain means of discharging the gun; and therefore—

- (a) Cartridges, in ready supply only, should be kept ready tubed with percussion tubes. Tubes not required for ready supply of cartridges should be retained in their sealed boxes to preserve them from damp.
- (b) Aiming practice with a percussion lanyard should be carried out daily. It is not necessary to fire a tube in this practice, but the breechworker should be exercised at the same time in cocking the striker while the breech is open, and in hooking on the firing lanyard and passing it to the gunlayer.

Note.—The present allowance of percussion tubes is one per cartridge. Electric firing mechanism and batteries are therefore to be kept efficient in every respect in case the supply of percussion tubes becomes insufficient, from damp or other causes.

16. Great attention is to be paid to the ready supply of ammunition, to keep it clean and dry. If tubes and cartridges are not kept dry there is considerable danger of hanging fire. The projectiles are to be lightly oiled. In case the cartridges are suspected to have become wet, they should be laid aside until return to harbour.

17. For the maintenance of the gun and mounting it is to be borne in mind that „lubrication is the secret of efficiency in gun machinery“. All oil channels should be seen clear of vaseline and filled with oil. It is to be remembered that vaseline is a preservative only; oil is a lubricant.

Each morning and evening the bore is to be seen clear, recoil cylinders filled, striker protrusion gauged, and the gun trained and elevated to both extremes.

The gun is to be cleaned twice a day, gear being supplied by the master.

Brickdust is not to be used on machined surfaces.

Action.

The master is responsible for handling the ship and for opening and ceasing fire. He has been furnished with instructions which will enable him to do this to the best advantage. The duty of the gun's crew is to fight the gun under the general direction of the master, who will communicate to them so much of the instructions as he may consider necessary to enable them to fight the gun to the best advantage.

In action the following instructions should be carried out:—

(1) When in submarine waters, everything should be in a state of readiness, but the gun should not be kept actually loaded.

(2) When the enemy is engaged:—

(a) The point of aim should be the centre of the water line.

(b) It is to be remembered that „over“ shots are useless. A short shot by causing a splash confuses the enemy. It may ricochet into the enemy. If the shell bursts on striking the water—as it usually does—some fragments are likely to hit the enemy. To get the best result, at least half of the shots fired should fall short.

(3) The master will probably keep the submarine astern so that little deflection will be necessary.

(4) It is not advisable to open fire at a range greater than 800 yards, unless the enemy has already opened fire, for the following reasons:—

(a) The ammunition supply is limited.

(b) Accurate shooting under probable existing conditions cannot be expected at greater ranges.

(5) When in action and a miss-fire occurs with a percussion tube, the following procedure is to be adopted:—

(a) The B. M. Lever is to be tapped to ensure it is closed.

(b) The striker is to be re-cocked.

If the gun does not then fire:— The striker is to be taken out to ensure that the point is not broken. If unbroken the breech is to be opened and the cartridge is to be thrown overboard, it having been ascertained that the percussion tube has been inserted.

The gun is then to be reloaded.

INSTRUCTIONS FOR CARRYING OUT FIRING PRACTICE.

1. In order to ensure that the gun is maintained in an efficient condition, one round is to be fired every two months.

2. In order to prevent false alarms it is essential that the firing referred to in paragraph 1 shall take place in clear weather and out of sight of land and of other ships.

3. If convenient a cask or other suitable object should be dropped as a target, and the gun should be fired when the range is about 800 yards.

4. The gun's crew and ammunition supply party should be exercised on the day previous to the practice, and also immediately before firing.

5. Before practice firing the following procedure is to be carried out:—

- (a) Recoil cylinders and tanks are to be seen filled.
- (b) Bore is to be seen clear.
- (c) Moveable objects in the way of blast from the gun are to be removed.
- (d) The striker is to be examined to see —
 - (1) That sheath net is screwed up and keep pin in place and intact.
 - (2) That needle set and check-nuts are screwed up.
 - (3) That striker does not protrude with B.M. lever in open position.
 - (4) That striker does not move forward till marks on breech block and gun are in line.
 - (5) That safety stop is correct and keep-screw is in place.

Admiralty,

7 May 1915.

(6) In guns fitted with „A“ breech mechanism, the mechanism is never to be taken apart.

Paragraphs (1), (2), and (5) do not apply, but the following should be seen to:—

- (i) The nut retaining striker must be seen screwed up and keep-screw in place.
- (ii) The needle retaining-nut should be seen screwed up taut.

Anlage 7.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.

CONFIDENTIAL.

Addenda to:—

**INSTRUCTIONS FOR GUIDANCE IN THE USE, CARE,
AND MAINTENANCE OF ARMAMENT IN DEFENSIVELY
ARMED MERCHANT SHIPS.**

1. The Master should arrange wherever possible that the space in the immediate vicinity of the gun is railed off, and passengers and other unauthorised persons should not be allowed near the gun.
2. A notice to this effect should be posted up near the gun.
3. When the ship is in harbour, one of the two Ratings is always to be on board to keep guard on the gun and ammunition, and the Master is to use his discretion as to keeping both Ratings on board, should he consider such a course to be desirable.
4. The gun is to be kept covered at all times when not in use.
5. Whenever the ships anchor in the vicinity of a man-of-war, a request should be made to the Commanding Officer of the man-of-war for an armourer to inspect the gun and mounting.

Admiralty,
27 May 1915.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.

D R I L L B O O K

FOR

12 - P R. Q. F. G U N S

ISSUED TO

**DEFENSIVELY ARMED MERCHANT
SHIPS.**

Admiralty, Gunnery Branch.
(G. 6118/15. May 1915.)

**Anm. Der Inhalt dieses Uebungsbuchs hat nur militärisches
Interesse.**

Anlage 9.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.

CONFIDENTIAL.

In no circumstances is this Paper to be allowed to fall into
the hands of the Enemy.

This paper is for the Master's personal information. It is not to be copied, and when not actually in use is to be kept in safety in a place where it can be destroyed at a moment's notice.

Such portions as call for immediate action may be communicated verbally to the officers concerned.

25th February 1915.

**INSTRUCTIONS REGARDING SUBMARINES APPLICABLE
TO VESSELS CARRYING A DEFENSIVE ARMAMENT.**

1. Defensively armed vessels should follow generally the instructions for ordinary merchant ships.

2. In submarine waters, guns should be kept in instant readiness.

3. If a submarine is obviously pursuing a ship, by day, and it is evident to the Master that she has hostile intentions, the ship pursued should open fire in self-defence, notwithstanding the submarine may not have committed a definite hostile act such as firing a gun or torpedo.

4. In view of the great difficulty in distinguishing a friend from an enemy at night, fire should not be opened after dark unless it is absolutely certain that the vessel fired at is hostile.

5. Before opening fire, the British Colours should be hoisted.

It is essential that fire should not be opened under Neutral Colours.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.CONFIDENTIAL.

No. 291.

In no circumstances is this Paper to be allowed to fall into
the hands of the Enemy.

This paper is for the Master's personal information. It is not to be copied, and when not actually in use is to be kept in safety in a place where it can be destroyed at a moment's notice.

Such portions as call for immediate action may be communicated verbally to the officers concerned.

April 1915.

INSTRUCTIONS REGARDING SUBMARINES APPLICABLE
TO VESSELS CARRYING A DEFENSIVE ARMAMENT.

1. Defensively armed vessels should follow generally the instructions for ordinary merchant ships.

2. In submarine waters guns should be kept in instant readiness.

3. If a submarine is obviously pursuing a ship, by day, and it is evident to the Master that she has hostile intentions, the ship pursued should open fire in self-defence, notwithstanding the submarine may not have committed a definite hostile act, such as firing a gun or torpedo.

4. In view of the great difficulty in distinguishing a friend from an enemy at night, fire should not be opened after dark unless it is absolutely certain that the vessel fired at is hostile.

5. Before opening fire, the British Colours must be hoisted.

It is essential that fire should not be opened under Neutral Colours.

6. If a defensively armed vessel is pursued by a submarine the Master has two alternatives:—

(a) To open fire at long range immediately it is certain that the submarine is really in pursuit.

(b) To retain fire until the submarine has closed to a range, say 800 yards, at which fire is likely to be effective.

In view of the very great difficulty of distinguishing between friendly and hostile submarines at long range (one British submarine has already been fired at by a merchant vessel which erroneously supposed herself to be pursued by the submarine), it is strongly recommended that course (b) should be adopted by all defensively armed ships.

7. A submarine's flag is no guide to her nationality, as German submarines frequently fly British Colours.

8. Vessels carrying a defensive armament and proceeding to neutral ports must not be painted in neutral colours or wear a neutral flag.

9. It is recommended that in neutral ports, particularly those of Spain, the armament should be concealed as far as possible. A canvas cover is recommended for this purpose.

Auf dem englischen Dampfer „Woodfield“ vorgefunden.

SECRET.

**MEMORANDUM FOR ISSUE TO MASTERS OF
TRANSPORTS CARRYING TROOPS.**

**Use of Rifle and Machine Gun Fire by Troops on Board
Transports against Enemy Submarines or Torpedo Craft.**

(1) In daylight a submarine will probably attack while submerged with only her periscope showing.

At night, in moonlight, a submarine may attack while on the surface or with only her conning tower above water owing to the difficulty of seeing through the periscope at night.

(2) In either case heavy rifle or machine gun fire will make it more difficult for a submarine to make a successful shot with a torpedo. If submerged, no injury will be done to her, but a good volume of fire falling just short of the periscope will make splashes which will render it difficult for the observer to see clearly through the periscope.

(3) When a destroyer escort is accompanying a transport, troops should not open fire on a submarine, as it may prevent a destroyer from ramming her, nor should their weapons be loaded, in order to avoid the possibility of an escorting vessel being fired on by mistake, especially at night.

(4) When no escort is provided machine guns should be in readiness to open fire, and a strong party of riflemen should also be on duty.

(5) Military officers should be in command both of the machine guns and riflemen to control the fire.

(6) A military officer of the watch should be in command of the troops on deck. He should not order fire to be opened on a hostile submarine or torpedo vessel without the previous assent of the master or his representative—the ship's officer of the watch.

(7) The object of those controlling the fire should be to keep the centre of the pattern just short of the hostile vessel.

(8) Machine gun tripods can be lashed to the rails or other deck fittings. If there is motion on the ship and machine guns are fitted with elevating or training gear, it is advisable to disconnect it and point the gun by hand.

(9) Field guns with recoil mountings might possibly be secured on deck in such a manner as to permit of their being fired, but their arc of training would be very restricted, and it is unlikely that gunlayers, without previous training afloat, could make satisfactory practice from a ship with motion on. Their use is not, therefore, recommended.

(10) In men-of-war it has been the practice for very many years to station sentries with ball cartridge on deck opposite the boats in the event of fire, collision, or other serious emergency likely to lead to the boats being required. Their duties are to prevent anyone getting into the boats or attempting to lower the boats without orders from the Captain or his representative. This practice should be followed in Transports.

Admiralty,
31st May 1915.

Auf dem englischen Dampfer Linkmoor vorgefunden.

Admiral Superintendent's Office

Malta,

June 1915

Instructions to British Merchant Vessels passing through the
Mediterranean Sea.

It is now certain that there are enemies submarines at sea in the Mediterranean.

In order to avoid attack you are to keep out of the track of shipping.

You are to darken ship at night and are not to show navigation lights except at discretion to avoid collision and all lights are to be extinguished when necessity is passed.

You are to carry out the procedure recommended by the Admiralty in their printed instructions if a hostile submarine is sighted.

Anlage B.**CONFIDENTIAL****INSTRUCTIONS FOR DEFENSIVELY ARMED MERCHANT SHIPS.****A. — The status of Armed Merchant Ships.**

(1) The right of the crew of a Merchant Vessel forcibly to resist visit and search, and to fight in self-defence, is well recognised in International Law, and is expressly admitted by the German Prize Regulations in an addendum issued in June 1914, at a time when it was known that numerous merchant vessels were being armed in self-defence.

(2) The armament is supplied solely for the purpose of resisting attack by an armed vessel of the enemy. It must not be used for any other purpose whatsoever.

(3) An armed merchant vessel, therefore, must not in any circumstances interfere with or obstruct the free passage of other merchant vessels or fishing craft, whether these are friendly, neutral, or hostile.

(4) The status of a British armed merchant vessel cannot be changed upon the high seas.

B. — Rules to be observed in the exercise of the Right of Self-defence.

(1) The Master or Officer in command is responsible for opening and ceasing fire.

(2) Participation in armed resistance must be confined to persons acting under the orders of the Master or Officer in command.

(3) Before opening fire the British colours must be hoisted.

(4) Fire must not be opened or continued from a vessel which has stopped, hauled down her flag, or otherwise indicated her intention to surrender.

(5) The expression „armament“ in these instructions includes not only cannon but also rifles and machine guns in cases where these are supplied.

(6) The ammunition used in rifles and machine guns must conform to Article 23, Hague Convention IV., 1907; that is to say, the bullets must be cased in nickel or other hard substance, and must not be split or cut in such a way as to cause them to expand or set up on striking a man. The use of explosive bullets is forbidden.

C. — Circumstances under which the Armament should be employed.

(1) The armament is supplied for the purpose of defence only, and the object of the master should be to avoid action whenever possible.

(2) Experience has shown that hostile submarines and aircraft have frequently attacked merchant vessels without warning. It is important, therefore, that craft of this description should not be allowed

to approach to a short range at which a torpedo or bomb launched without notice would almost certainly take effect.

British and Allied submarines and aircraft have orders not to approach merchant vessels. Consequently it may be presumed that any submarine or aircraft which deliberately approaches or pursues a merchant vessel does so with hostile intention. In such cases fire may be opened in self-defence in order to prevent the hostile craft closing to a range at which resistance to a sudden attack with bomb or torpedo would be impossible.

(3) An armed merchant vessel proceeding to render assistance to the crew of a vessel in distress must not seek action with any hostile craft, though, if she is herself attacked while so doing, fire may be opened in self-defence.

(4) It should be remembered that the flag is no guide to nationality. German submarines and armed merchant vessels have frequently employed British, Allied or Neutral colours in order to approach undetected. Though, however, the use of disguise and false colours in order to escape capture is a legitimate *ruse de guerre*, its adoption by defensively armed merchant ships may easily lead to misconception. Such vessels, therefore, are forbidden to adopt any form of disguise which might cause them to be mistaken for neutral ships.

ADMIRALTY WAR STAFF,
Trade Division,
20th October 1915.

O (88) AS 844—1 (AS 872) Pk 1750 12/15 E & S.

MINISTÈRE DE LA MARINE
ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL — 4^me Section

Instructions Générales pour les Capitaines des Bâtiments de Commerce

en vue de leur protection contre les Sous-Marins

pag. 5.

.....
28. — b) **Manceuvre à faire en cas d'attaque.** — Dès qu'un sous-marin navigant en surface est aperçu lui présenter l'arrière en lançant la machine à toute vitesse et, s'il y a de la mer, s'efforcer de faire une route telle que, pour se rapprocher, le sous-marin soit obligé de prendre la mer debout, ce qui réduira sa vitesse et paralysera en partie le tir de son artillerie.

Commencer le feu dès que le sous-marin sera à bonne portée.

Si, ayant pris chasse, on est gagné de vitesse par le sous-marin, ne pas hésiter à virer de bord et à foncer dessus avant qu'il ne soit trop rapproché.

29. — Si un sous-marin est aperçu en plongée à petite distance, lancer les machines en avant à toute vitesse et lui présenter l'avant ou l'arrière suivant qu'il est relevé à moins ou à plus de 6 quarts à partir de l'avant. Si on lui présente l'avant, s'efforcer de l'aborder.

Si le sous-marin aperçu en plongée est suffisamment éloigné, manœuvrer comme pour un sous-marin en surface.

Dans tous les cas, ne reprendre la route primitive que progressivement afin de se maintenir toujours hors de portée du sous-marin dont la vitesse en plongée dépasse rarement 8 nœuds.

.....

NORME

AI CAPITANI DELLE NAVI MERCANTILI ED A TUTTI I NAVIGANTI

per premunirsi contro attacchi di sommergibili.

pag. 3.

.....
 Se una nave avvista un Sommergibile di prora e molto vicino, sia immerso, che al momento che emerge, la miglior manovra che possa fare è di accostargli risolutamente addosso. In tale caso o lo investirà, cosa che affonderà il Sommergibile od almeno, come si è visto in casi già avvenuti, ucciderà parte o tutto l'equipaggio lanciandolo per l'urto contro le pareti, o abbligherà il Sommergibile a sommergersi ed a venire a galla di poppa, posizione assai svantaggiosa per esso. Da quellistante bisognerà far molta attenzione di poppa e fuggire alla massima velocità, cercando di mantenere il Sommergibile dritto di poppa se il mare è calmo o se questo non è abbastanza agitato perchè, se preso di prora, impedisca il tiro efficace al Sommergibile.

.....
 pag. 4.

.....
 Nessun mercantile di un certo tonnellaggio che veda detti segnali di soccorso deve avvicinarsi a quello attaccato o silurato, per non correre gli stessi pericoli. Se il Sommergibile guadagnasse rapidamente cammino, perso per perso, la miglior manovra per la nave attaccata è quella di metter tutta la barra sotto e di andargli addosso, esso si troverà così nella peggior posizione per usare il siluro ed il cannone e se costretto a tuffarsi per evitare la pruata, la nave avrà guadagnato tempo e potrà tentare una nuova fuga. . . .

WARNING TO MASTERS AND OFFICERS.

ADMIRALTY INSTRUCTIONS.

The following is a copy of a letter addressed by the Board of Trade to the Liverpool and London War Risks Insurance Association Limited:—

Board of Trade,
Whitehall Gardens, S. W.,
17th April, 1916.

„It is generally recognised that the manner in which Masters, Officers and Seamen of the Mercantile Marine have kept our ships going has been of the utmost value to the country during the war, but there is one point to which the Admiralty and the Board of Trade feel bound to call attention.¹⁾

There can unfortunately be no doubt that in some cases ships have been lost solely because the officer in charge failed to carry out the explicit instructions given by the Admiralty. The cases are not numerous, but if a ship is lost at the present time through a cause of this kind, it must necessarily raise the question whether the officer concerned can be again allowed to take charge of a ship, and whether his certificate should not be dealt with.¹⁾

The Board would be glad if the Associations will assist them by taking all steps in their power to impress upon all Masters the imperative necessity of adhering strictly during the war to the instructions which are issued by the Admiralty for their guidance.“

Copies of the above Warning can be obtained on application from the Offices of the Association, 10, Water Street, Liverpool.

¹⁾ Der Starkdruck so im Original.

„Le Matin“
vom 12. November 1916.

Un voyage mouvementé.

Cherbourg. Du correspondant particulier du „Matin“. —

Le paquebot „Mississippi“, de la Compagnie Générale Transatlantique, parti le 15 octobre de la Nouvelle-Orléans à destination du Havre, avec un chargement de marchandises diverses, a relâché à Cherbourg.

Le Commandant Coubleaux a déclaré que, jusqu'au 4 novembre, son bâtiment dut essuyer d'effroyables tempêtes. Du 4 au 8, le temps embellit, bien que la mer restât grosse et tourmentée et que la pluie et la grêle n'aient cessé de tomber. Le 8 novembre, à 10 heures du matin, alors que le bâtiment se trouvait par une latitude de 49° 50' N, et une longitude de 2° 52' de Greenwich, le commandant aperçut, à environ trois milles par tribord, un grand sous-marin se dirigeant vers l'ouest à toute vitesse. Il manoeuvra alors de manière à présenter à l'ennemi l'arrière de son bâtiment et donna ordre à l'équipage de se mettre à son poste de combat. Puis quand il eut jugé le moment favorable, le commandant Coubleaux donna l'ordre de tirer un obus qui, malheureusement n'atteignit pas le navire. Le tir ne fut pas continué, car le sous-marin avait poursuivi sa route sans manifester l'intention d'engager la lutte. Néanmoins un baril de coaltar fut jeté à la mer, dans le sillage du sous-marin, afin de brouiller les eaux et d'empêcher la visibilité au périscope, si le sous-marin avait plongé pour revenir vers le paquebot.

Le Commandant Coubleaux a déposé son rapport de mer à l'inscription maritime.

Anlage G.

„B. Z. am Mittag“ vom 14. März 1916.

Von einem Passagierdampfer angegriffen und beschossen.

Einen abermaligen schlagenden Beweis dafür, wie die jetzt von der Londoner Regierung angeblich abgeleugneten Anordnungen der britischen Admiralität von englischen Fracht- und Passagierdampfern ausgelegt werden, bildet das Verhalten der „Kashgar“ von der Peninsular and Oriental-Linie, eines Schwester Schiffes der untergegangenen „Persia“. Die hier eingetroffene „North China Daily News“ vom 3. Januar berichtet darüber aus Kalkutta:

„Passagiere des hier am 3. Dezember angekommenen P. u. D.-Dampfers „Kashgar“ wissen von einem Gefecht mit einem Unterseeboot im Mittelmeer zu erzählen. Der Dampfer hatte 150 Passagiere an Bord, darunter viele Frauen. Bei sehr klarer Luft sichtete der Ausguckmann 1000 Fuß auf Steuerbord entfernt das Periskop eines Unterseeboots. Sofort — es war 1 Uhr nachmittags — eröffneten die Geschütze des „Kashgar“ das Feuer. Das Unterseeboot verschwand eine Zeit aus Sicht und einige bange Minuten folgten, doch war von eigentlicher Panik an Bord der „Kashgar“ nichts zu merken. Ein Schrei aller an Deck befindlichen Passagiere wurde gehört, als das Periskop, diesmal auf 1200 Fuß auf Backbord entfernt, dann plötzlich wieder auftauchte. Nun feuerte die „Kashgar“ einen zweiten scharfen Schuß, der nach Aussage einiger Zeugen das Unterseeboot traf. Jedenfalls verschwand letzteres nun sofort und ward nicht mehr gesehen, obgleich scharfer Ausguck gehalten wurde.“

Es wird hier also ganz offen berichtet, daß das englische „Passagier-Kriegsschiff“ zuerst feuerte und den Angriff eröffnete, ehe das Unterseeboot überhaupt kriegerische Maßnahmen getroffen hatte. Die Annahme, daß der Angriff Erfolg hatte, trifft allerdings nicht zu. Wir können feststellen, daß weder ein deutsches noch ein österreich-ungarisches U-Boot in der fraglichen Zeit verloren gegangen ist.

Anlage H.

(European War No. 3. Departement of State. Diplomatic correspondence with belligerent governments relating to neutral rights and duties. Washington, Government Printing Office, 1916. Printed and distributed August 12, 1916. Seite 162—164.)

Informal and confidential letter from the Secretary of State to the British Ambassador.¹⁾

Departement of State,
Washington, January 18, 1916.

My dear Mr. Ambassador: It is matter of the deepest interest to my Government to bring to an end, if possible, the dangers to life which attend the use of submarines as at present employed in destroying enemy commerce on the high seas, since on any merchant vessel of belligerent nationality there may be citizens of the United States who have taken passage or are members of the crew, in the exercise of their recognized rights as neutrals. I assume that your excellency's Government are equally solicitous to protect their nationals from the exceptional hazards which are presented by their passage on a merchant vessel through those portions of the high seas in which undersea craft of their enemy are operating.

While I am fully alive to the appalling loss of life among non-combatants, regardless of age or sex, which has resulted from the present method of destroying merchant vessels without removing the persons on board to places of safety, and while I view that practice as contrary to those humane principles which should control belligerents in the conduct of their naval operations, I do not feel that a belligerent should be deprived of the proper use of submarines in the interruption of enemy commerce since those instruments of war have proven their effectiveness in this particular branch of warfare on the high seas.

In order to bring submarine warfare within the general rules of international law and the principles of humanity without destroying its efficiency in the destruction of commerce, I believe that a formula may be found which, though it may require slight modifications of the practice generally followed by nations prior to the employment of submarines, will appeal to the sense of justice and fairness of all the belligerents in the present war.

Your excellency will understand that in seeking a formula or rule of this nature I approach it of necessity from the point of view of a

¹⁾ Same, mutatis mutandis, to the Ambassador of France, the Russian Ambassador, the Ambassador of Italy, the Belgian Minister, and, on January 24, 1916, to the Japanese Ambassador.

neutral, but I believe that it will be equally efficacious in preserving the lives of all noncombatants on merchant vessels of belligerent nationality.

My comments on this subject are predicated on the following propositions:

1. A noncombatant has a right to traverse the high seas in a merchant vessel entitled to fly a belligerent flag and to rely upon the observance of the rules of international law and principles of humanity if the vessel is approached by a naval vessel of another belligerent.

2. A merchant vessel of enemy nationality should not be attacked without being ordered to stop.

3. An enemy merchant vessel, when ordered to do so by a belligerent submarine, should immediately stop.

4. Such vessel should not be attacked after being ordered to stop unless it attempts to flee or to resist, and in case it ceases to flee or resist, the attack should discontinue.

5. In the event that it is impossible to place a prize crew on board of an enemy merchant vessel or convoy it into port, the vessel may be sunk, provided the crew and passengers have been removed to a place of safety.

In complying with the foregoing propositions which, in my opinion, embody the principal rules, the strict observance of which will insure the life of a noncombatant on a merchant vessel which is intercepted by a submarine, I am not unmindful of the obstacles which would be met by undersea craft as commerce destroyers.

Prior to the year 1915 belligerent operations against enemy commerce on the high seas had been conducted with cruisers carrying heavy armaments. Under these conditions international law appeared to permit a merchant vessel to carry an armament for defensive purposes without losing its character as a private commercial vessel. This right seems to have been predicated on the superior defensive strength of ships of war, and the limitation of armament to have been dependent on the fact that it could not be used effectively in offence against enemy naval vessels, while it could defend the men against the generally inferior armament of piratical ships and privateers.

The use of the submarine, however, has changed the relations. Comparison of the defensive strength of a cruiser and a submarine shows that the latter, relying for protection on its power to submerge, is almost defenseless in point of construction. Even a merchant ship carrying a small caliber gun would be able to use it effectively for offense against a submarine. Moreover, pirates and sea rovers have been swept from the main trade channels of the seas, and privateering has been abolished. Consequently, the placing of guns on merchantmen at the present day of submarine warfare can be explained only on the ground of a purpose to render merchantmen superior in force

to submarines and to prevent warning and visit and search by them. Any armament, therefore, on a merchant vessel would seem to have the character of an offensive armament.

If a submarine is required to stop and search a merchant vessel on the high seas and, in case it is found that she is of enemy character and that conditions necessitate her destruction, to remove to a place of safety all persons on board, it would not seem just or reasonable that the submarine should be compelled, while complying with these requirements to expose itself to almost certain destruction by the guns on board the merchant vessel.

It would, therefore, appear to be a reasonable and reciprocally just arrangement if it could be agreed by the opposing belligerents that submarines should be caused to adhere strictly to the rules of international law in the matter of stopping and searching merchant vessels, determining their belligerent nationality, and removing the crews and passengers to places of safety before sinking the vessels as prizes of war, and that merchant vessels of belligerent nationality should be prohibited and prevented from carrying any armament whatsoever.

In presenting this formula as a basis for conditional declarations by the belligerent Governments, I do so in the full conviction that your Government will consider primarily the humane purpose of saving the lives of innocent people rather than the insistence upon a doubtful legal right which may be denied on account of new conditions.

I would be pleased if you would be good enough to bring this suggestion to the attention of your Government and inform me of their views upon the subject, and whether they would be willing to make such a declaration conditioned upon their enemies making a similar declaration.

A communication to this one has been addressed to the Ambassadors of France, Russia, and Italy, and the minister of Belgium at this capital.

I should add that my Government is impressed with the reasonableness of the argument that a merchant vessel carrying an armament of any sort, in view of the character of submarine warfare and the defensive weakness of undersea craft, should be held to be an auxiliary cruiser and so treated by a neutral as well as by a belligerent Government, and is seriously considering instructing its officials accordingly.

I am, etc.

Robert Lansing.

Anlage J.

By direction of the President, a memorandum was prepared during March, 1916, in regard to the Status of armed merchant vessels in neutral ports and on the high seas. This memorandum is now made public as a statement of this Government's attitude on that subject.

Memorandum on the Status of Armed Merchant Vessels.

Department of State,
Washington, March 25, 1916.

I.

The status of an armed merchant vessel of a belligerent is to be considered from two points of view: First, from that of a neutral when the vessel enters its port; and, second, from that of an enemy when the vessel is on the high seas.

First. — An Armed Merchant Vessel in Neutral Ports.

(1) It is necessary for a neutral Government to determine the status of an armed merchant vessel of belligerent nationality which enters its jurisdiction, in order that the Government may protect itself from responsibility for the destruction of life and property by permitting its ports to be used as bases of hostile operations by belligerent warships.

(2) If the vessel carries a commission or orders issued by a belligerent Government and directing it under penalty to conduct aggressive operations, or if it is conclusively shown to have conducted such operations, it should be regarded and treated as a warship.

(3) If sufficient evidence is wanting, a neutral Government, in order to safeguard itself from liability for failure to preserve its neutrality, may reasonably presume from the facts the status of an armed merchant vessel which frequents its waters. There is no settled rule of international law as to the sufficiency of evidence to establish such a presumption. As a result a neutral Government must decide for itself the sufficiency of the evidence which it requires to determine the character of the vessel. For the guidance of its port officers and other officials a neutral Government may therefore declare a standard of evidence, but such standard may be changed on account of the general conditions of naval warfare or modified on account of the circumstances of a particular case. These changes and modifications may be made at any time during the

progress of the war, since the determination of the status of an armed merchant vessel in neutral waters may affect the liability of a neutral Government.

Second. — An Armed Merchant Vessel on the High Seas.

(1) It is necessary for a belligerent warship to determine the status of an armed merchant vessel of an enemy encountered on the high seas, since the rights of life and property of belligerents and neutrals on board the vessel may be impaired if its status is that of an enemy warship.

(2) The determination of warlike character must rest no case upon presumption but upon conclusive evidence, because the responsibility for the destruction of life and property depends on the actual facts of the case and can not be avoided or lessened by a standard of evidence which a belligerent may announce as creating a presumption of hostile character. On the other hand, to safeguard himself from possible liability for unwarranted destruction of life and property the belligerent should, in the absence of conclusive evidence, act on the presumption that an armed merchantman is of peaceful character.

(3) A presumption based solely on the presence of an armament on a merchant vessel of an enemy is not a sufficient reason for a belligerent to declare it to be a warship and proceed to attack it without regard to the rights of the persons on board. Conclusive evidence of a purpose to use the armament for aggression is essential. Consequently an armament which a neutral Government, seeking to perform its neutral duties, may presume to be intended for aggression, might in fact on the high seas be used solely for protection. A neutral Government has no opportunity to determine the purpose of an armament on a merchant vessel unless there is evidence in the ship's papers or other proof as to its previous use, so that the Government is justified in substituting an arbitrary rule of presumption in arriving at the status of the merchant vessel. On the other hand, a belligerent warship can on the high seas test by actual experience the purpose of an armament on an enemy merchant vessel, and so determine by direct evidence the status of the vessel.

Summary.

The status of an armed merchant vessel as a warship in neutral waters may be determined, in the absence of documentary proof or conclusive evidence of previous aggressive conduct, by presumption derived from all the circumstances of the case.

The status of such vessel as a warship on the high seas must be determined only upon conclusive evidence of aggressive purpose, in the absence of which it is to be presumed that the vessel

has a private and peaceable character and it should be so treated by an enemy warship.

In brief, a neutral Government may proceed upon the presumption that an armed merchant vessel of belligerent nationality is armed for aggression, while a belligerent should proceed on the presumption that the vessel is armed for protection. Both of these presumptions may be overcome by evidence — the first by secondary or collateral evidence, since the fact to be established is negative in character; the second by primary and direct evidence, since the fact to be established is positive in character.

II.

The character of the evidence upon which the status of an armed merchant vessel of belligerent nationality is to be determined when visiting neutral waters and when traversing the high seas having been stated, it is important to consider the rights and duties of neutrals and belligerents as affected by the status of armed merchant vessels in neutral ports and on the high seas.

First. — The Relations of Belligerents and Neutrals as affected by the Status of Armed Merchant Vessels in Neutral Ports.

(1) It appears to be the established rule of international law that warships of a belligerent may enter neutral ports and accept limited hospitality there upon condition that they leave, as a rule, within 24 hours after their arrival.

(2) Belligerent warships are also entitled to take on fuel once in three months in ports of a neutral country.

(3) As a mode of enforcing these rules a neutral has the right to cause belligerent warships failing to comply with them, together with their officers and crews, to be interned during the remainder of the war.

(4) Merchantmen of belligerent nationality, armed only for purposes of protection against the enemy, are entitled to enter and leave neutral ports without hindrance in the course of legitimate trade.

(5) Armed merchantmen of belligerent nationality under a commission or orders of their Government to use, under penalty, their armament for aggressive purposes, or merchantmen which, without such commission or orders, have used their armaments for aggressive purposes, are not entitled to the same hospitality in neutral ports as peaceable armed merchantmen.

Second. — The Relations of Belligerents and Neutrals as affected by the Status of Armed Merchant Vessels' on the High Seas.

(1) Innocent neutral property on the high seas can not legally be confiscated, but is subject to inspection by a belligerent. Resistance

to inspection removes this immunity and subjects the property to condemnation of the legal rights of the owners of neutral property.

(2) Neutral property engaged in contraband trade, breach of blockade, or unneutral service obtains the character of enemy property and is subject to seizure by a belligerent and condemnation by a prize court.

(3) When hostile and innocent property is mixed, as in the case of a neutral ship carrying a cargo which is entirely or partly contraband, this fact can only be determined by inspection. Such innocent property may be of uncertain character, as it has been frequently held that it is more or less contaminated by association with hostile property. For example, under the Declaration of London (which, so far as the provisions covering this subject are concerned, has been adopted by all the belligerents) the presence of a cargo, which in bulk or value consists of 50 per cent contraband articles, impresses the ship with enemy character and subjects it to seizure and condemnation by a prize court.

(4) Enemy property, including ships and cargoes, is always subject to seizure and condemnation. Any enemy property taken by a belligerent on the high seas is a total loss to the owners. There is no redress in a prize court. The only means of avoiding loss is by flight or successful resistance. Enemy merchant ships have, therefore, the right to arm for the purpose of selfprotection.

(5) A belligerent warship is any vessel which, under commission or orders of its Government imposing penalties or entitling it to prize money, is armed for the purpose of seeking and capturing or destroying enemy property or hostile neutral property on the seas. The size of the vessel, strength of armament, and its defensive or offensive force are immaterial.

(6) A belligerent warship has, incidental to the right of seizure, the right to visit and search all vessels on the high seas for the purpose of determining the hostile or innocent character of the vessels and their cargoes. If the hostile character of the property is known, however, the belligerent warship may seize the property without exercising the right of visit and search which is solely for the purpose of obtaining knowledge as to the character of the property. The attacking vessel must display its colours before exercising belligerent rights.

(7) When a belligerent warship meets a merchantman on the high seas which is known to be enemy owned and attempts to capture the vessel, the latter may exercise its right of self-protection either by flight or by resistance. The right to capture and the right to prevent capture are recognized as equally justifiable.

(8) The exercise of the right of capture is limited, nevertheless, by certain accepted rules of conduct based on the principles of humanity and regard for innocent property, even if there is definite knowledge that some of the property, cargo as well as the vessel, is

of enemy character. As a consequence of these limitations, it has become the established practice for warships to give merchant vessels an opportunity to surrender or submit to visit and search before attempting to seize them by force. The observance of this rule of naval warfare tends to prevent the loss of life of noncombatants and the destruction of innocent neutral property which would result from sudden attack.

(9) If, however, before a summons to surrender is given, a merchantman of belligerent nationality, aware of the approach of an enemy warship, uses its armament to keep the enemy at a distance, or after it has been summoned to surrender it resists or flees, the warship may properly exercise force to compel surrender.

(10) If the merchantmen finally surrenders, the belligerent warship may release it or take it into custody. In the case of an enemy merchantman it may be sunk, but only if it is impossible to take it into port, and provided always that the persons on board are put in a place of safety. In the case of a neutral merchantman, the right to sink it in any circumstance is doubtful.

(11) A merchantman entitled to exercise the right of self-protection may do so when certain of attack by an enemy warship, otherwise the exercise of the right would be so restricted as to render it ineffectual. There is a distinct difference, however, between the exercise of the right of self-protection and the act of cruising the seas in an armed vessel for the purpose of attacking enemy naval vessels.

(12) In the event that merchant ships of belligerent nationality are armed and under commission or orders to attack in all circumstance certain classes of enemy naval vessels for the purpose of destroying them, and are entitled to receive prize money for such service from their Government or are liable to a penalty for failure to obey the orders given, such merchant ships lose their status as peaceable merchant ships and are to a limited extent incorporated in the naval forces of their Government, even though it is not their sole occupation to conduct hostile operations.

(13) A vessel engaged intermittently in commerce and under a commission or orders of its Government imposing a penalty, in pursuing and attacking enemy naval craft, possesses a status tainted with a hostile purpose which it can not throw aside or assume at will. It should, therefore, be considered as an armed public vessel and receive the treatment of a warship by an enemy and by neutrals. Any person taking passage on such a vessel can not expect immunity other than that accorded persons who are on board a warship. A private vessel, engaged in seeking enemy naval craft, without such a commission or orders from its Government, stands in a relation to the enemy similar to that of a civilian who fires upon the organized military forces of a belligerent, and is entitled to no more considerate treatment.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN W9.

Quellen und Studien zur Geschichte und Dogmatik des Seekriegsrechts

Herausgegeben von **Heinrich Triepel** und **Heinrich Pohl**

Band 1, Heft 1:

Die seekriegsrechtliche Bedeutung von Flottenstützpunkten

Von **Hermann Willms.**

1918. Preis M. 9.—

Band 1, Heft 2:

Das Gastrecht der Schiffe im Krieg und Frieden

Von **Christian Meurer**

1918. Preis M. 4.80

Band 1, Heft 3:

Seekriegsrecht und Seekriegführung im Weltkriege

Eine Denkschrift unter Benutzung amtlichen Materials

verfaßt von Dr. **Adolf Scheurer**

Rechtsanwalt in Bremen

1919. Preis M. 2.40

Die Freiheit der Meere und der künftige Friedensschluß

Von Dr. **Heinrich Triepel**

Geh. Justizrat, o. ö. Professor an der Universität Berlin

1917. Preis M. 1.20

Der britische Wirtschaftskrieg und seine Methoden

Von Dr. **Otto Jöhlinger**

Redakteur der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung
Dozent am Orientalischen Seminar der Berliner Universität

1918. Preis M. 14.—

Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung

Von Dr. **Erwin Beckerath**

Privatdozent an der Universität Leipzig.

1918. Preis M. 11.—

Die Reichsaufsicht

Untersuchungen zum Staatsrecht des Deutschen Reiches

Von Dr. **Heinrich Triepel**

o. ö. Professor der Rechte an der Universität Berlin

1917. Preis M. 24.—; gebunden M. 29.60

Hierzu Teuerungszuschläge

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN W9.

Das Völkerrecht

Systematisch dargestellt von **Dr. Franz von Liszt**

o. ö. Professor der Rechte an der Universität Berlin

Elfte, umgearbeitete Auflage. 1918. Preis M. 18.—; gebunden M. 20.60

Allgemeine Staatslehre

Von **Dr. G. Jellinek**

Geh. Hofrat, Professor an der Universität Heidelberg

Dritte Auflage, unter Verwertung des handschriftlichen Nachlasses durchgesehen und ergänzt von **Dr. W. Jellinek**, a. o. Professor an der Universität Kiel

1914. Preis M. 18.—; gebunden M. 20.40

Ausgewählte Schriften und Reden

Von **Dr. G. Jellinek**

Geh. Hofrat, Professor an der Universität Heidelberg

Erster Band. Mit einem Geleitwort von **Wilhelm Windelband**, nebst 2 Bildnissen des Verfassers und einem Namen- und Sachregister.

I. Philosophie und Rechtsphilosophie. II. Zur schönen Literatur. III. Auf Lebende und Tote. IV. Universität. V. Das Prorektoratsjahr.

1911. Preis M. 10.—; gebunden M. 11.50

Zweiter Band. VI. Rechtsgeschichte und Geschichte der politischen Ideen. VII. Staatslehre, Politik und Staatsrecht. VIII. Völkerrecht.

1911. Preis M. 12.—; gebunden M. 13.50

Das System der rechtsgeschäftlichen Staatsakte

Verwaltungs- und prozeßrechtliche Untersuchungen zum allgemeinen Teil des öffentlichen Rechts. Von der juristischen Fakultät der Universität Freiburg i. B. mit dem Preis der **Dr. Rudolf Schleiden-Stiftung** gekrönt.

Von **Dr. K. Kormann**

Privatdozent an der Universität Berlin

1910. Preis M. 12.—

Halbsouveränität

Administrative und politische Autonomie seit dem Pariser Vertrage (1856)

Von **Dr. M. Boghitchévitch**

1908. Preis M. 5.—

Hierzu Teuerungszuschläge