

Die Stärke Englands



Der erste Artikel des politischen Glaubensbekenntnisses eines jeden Engländers, wenn anders er des Heils auf Erden teilhaftig werden will, muß lauten:

„Ich glaube an die See“.

Keine Weltmacht kann ihm diesen Glauben nehmen... Es ist nicht paradox zu sagen, daß Englands Wurzeln tief im Grunde der See ruhen, von wo ihre Zweige nach beiden Indien greifen. Wir können in unserer Lage weiter sagen, daß, wenn Schutz und Schirm Ergebenheit verlangen, wir der See in Treue ergeben sein müssen, denn sie allein kann unser Schutz und Schirm nur bleiben; und wenn wir in der Vergangenheit unter der Vergewaltigung anderer Grundsätze zu leiden hatten, die unserem einzigen Rettungsgedanken widersprachen, so ist es jetzt an der Zeit, der See wieder ihr Recht zukommen zu lassen. Aber reuevoller Einsicht muß das Besserungsgelübde auf dem Fuße folgen. Laßt uns dazu keine Stunde tatenlos verlieren.

Lord Halifax (1633—1695)
Englischer Staatsmann

Grundlage zur Erneuerung
des Bekenntnisses zur See.
1694.

GEORGE F. S. BOWLES

Die Stärke Englands

Im Vieweg-Verlag

**Freie berechtigte Übertragung aus dem Englischen
von Konteradmiral a. D. Ernst Batfö**

**Der englische Originaltitel lautet:
The strength of England**

**ISBN 978-3-663-00325-0 ISBN 978-3-663-02238-1 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-663-02238-1**

Mit 6 Karten

**Alle Rechte vorbehalten
Druck von Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig**

1938

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1938

Zum Geleit

Das Buch von George F. S. Bowles, „Die Stärke Englands“, durch Admiral Batck ins Deutsche übertragen, verdient in der Tat, einem größeren Leserkreis als nur dem der Fachspezialisten zugänglich gemacht zu werden. Nicht nur die Autorität, die der Verfasser in England genießt, sichern ihm unsere Aufmerksamkeit sondern die Offenheit, mit der er die machtpolitisch-maritimen Dinge darlegt und entwickelt, machen seine Ausführungen für jeden Staatsmann des europäischen Festlandes interessant und eindrucksvoll.

Deutschland hat sich nach 1870 in immer schnellerem Tempo vom Agrar- zum Industriestaat entwickelt, der unter der Regierung Kaiser Wilhelm II. zu einer Blüte und Kraftansammlung führte, aus der dann der Konfliktstoff des Weltkrieges herauswuchs. Nur durch diese Industrialisierung waren wir in der Lage, unseren wachsenden Bevölkerungsüberschuß im Lande zu behalten und die Rüstung zu Wasser und zu Lande bezahlen zu können, die uns bei unseren überall offenen Grenzen Frieden und Sicherheit gewähren sollte. Mit einer solchen Industrialisierung wird aber ein über-völkertes und rohstoffarmes Land — ob es will oder nicht — in die Weltwirtschaft hineingeführt und damit abhängig von der See. Diese Abhängigkeit ist oft geschildert und uns in der Hungerblotade des Weltkrieges sehr nachdrücklich zum Bewußtsein gebracht worden. Nach dem Kriege hat sich die Ungunst unserer Lage noch verschärft. Der deutsche Raum ist enger geworden und der unaufhaltbar zunehmende Einzug der Technik macht auch die landmilitärische Kraft immer mehr von der See abhängig.

Ein Volk ohne Raum und Rohstoffe, das so auf Ein- und Ausfuhr angewiesen ist, muß nun aber die See mit allen ihren Bedingtheiten und die eigene Lage dazu kennenlernen und sich um so ernster in diese Fragen vertiefen, als die gewohnten kontinentalen und landmilitärischen Maßstäbe auf See versagen. Unsere Seekriegsführung, die im Weltkriege nicht den Schutz des Handels,

sondern ganz landmilitärisch mit aller Selbstverständlichkeit die „Schlacht“ in den Mittelpunkt ihres Denkens gestellt hatte, beweist, wie sehr wir lernen müssen.

Für dieses Lernen ist kein Buch geeigneter, als das vorliegende von Bowles, das nicht nur lehrt, wie die Welt zur See in all ihren Zusammenhängen aussieht, sondern welche glänzende Position das britische Empire darin gegenüber dem kontinentalen Europa einnimmt. Die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Geographie, zwischen Seemacht und Seerecht werden dargelegt und zeigen, daß, mag die Formulierung des Seerechtes auch für alle Nationen gleich sein, alle Vorteile England, alle Nachteile den kontinentalen Staaten zufallen. Seerecht ist heute britisches Recht, wie alle Zeit der Stärkere bestimmt hat, was für den Schwachen als Recht gelten soll. Und dahinter erhebt sich dann, nicht ausgesprochen, aber für den Leser fühlbar, die Pax britannica, ein Bild von so großartigem Wollen, daß es selbst auf Kontinentale mit einer anderen geschichtlichen Vergangenheit imponierend wirkt. Was gibt es für einen Briten stolzeres, als den Frieden der Welt gesichert durch britische Seemacht und ein von allen Völkern der Erde anerkanntes britisches Seerecht!

Indessen! Warum sollen die politischen Spannungen, die zum Weltkrieg geführt haben, ewig dauern? Warum sollen nicht die Zeiten des Vertrauens und der Freundschaft wiederkehren, wie sie einstmals waren, als Lord Salisbury Bismarck auf eine Bündnisfondierung zwar aus augenblicklichen parlamentarischen Gründen ablehnend schrieb, aber aus sprach, „daß ein deutsch-englisches Bündnis das Heilsamste für beide Länder und für den Frieden sei und daß er hoffe, noch die Zeit zu erleben, die ihm gestatte, auf die Bündnisidee einzugehen“. Was Salisbury und Bismarck nicht erlebt haben, kann aber die Zukunft bringen, wenn hüben und drüben der gute Wille zur Zusammenarbeit und zum gegenseitigen Verstehen vorhanden ist. Dazu aber dient das Buch von Bowles, das uns Kontinentale britisches Denken, britische Seemacht und die englische Psyche in hervorragender Weise verstehen lehrt.

Charlottenburg,
im August 1938.

W. Wegener
Vizeadmiral a. D.

Vorwort zur englischen Ausgabe

Ich hoffe, daß meiner Abhandlung die Ehre unparteiischer Betrachtung nicht abgesprochen wird, auch wenn sie kaum eine schriftstellerische Leistung mit der besonderen Kraft überzeugender Darstellung zu nennen ist. Ich habe mich lediglich von der so großen Wichtigkeit leiten lassen, die dem Thema nicht nur für die Zukunft Englands, sondern auch für die der ganzen Welt fraglos zugesprochen werden muß.

Die Aufgabe bestand darin, das langsame Wachsen der Macht Englands im Leben der Völker, durch die geschichtliche Entwicklung begründet, vernünftig zu erklären. Es wurde versucht, in möglichst einfacher Weise diese eigenartige, im Frieden wie im Kriege bewährte Stärke Englands darzustellen, mit begründeten Unterlagen dafür, daß unserer Insel diese Stärke immer verbleiben muß, ganz gleich, wie die Entwicklung ihrer weiteren Umwelt in Zukunft sich auch gestalten möge.

Die wirkliche Stärke Englands in Friedenszeiten ist eine maritime, worüber kein Wort zu verlieren ist, doch kam es besonders darauf an, zu zeigen, daß diese maritime Stärke Englands einen Leben und Eigentum unverfehrt erhaltenden Druck auf den Seeverkehr im Kriege darstellt, wenn dabei Gesetz und Recht allein zur Geltung kommen. Auch bietet diese Stärke die denkbar größte Sicherheit gegen jede Wiederholung endloser militärischer Aktionen, durch die erst kürzlich fast die ganze westliche Zivilisation zerstört worden ist. Von diesem Gesichtspunkt aus habe ich versucht, die Stärke Englands kurz zu analysieren, um erkennen zu helfen, daß diese nicht etwa allein in blindem Meeräuberischem Draufgängertum besteht (nach Bowles die sea bully using force. D. Übersetzer), sondern daß es eine Stärke des Gesetzes, der Ordnung, und einer durchaus geregelten Erhaltung ist. Unter Anführung neuester unbestreitbarer Vorgänge habe ich die schlimmen Folgen aufgezeigt, unter denen die ganze Welt zu leiden hatte, nur weil es England

immer wieder an dieser seiner Stärke fehlen ließ. Es lag mir daran, nachzuweisen, auf welche Weise allgemeiner möglicher Ueberkommen England diese wieder zurückgewinnen kann und es auch sollte.

In meinen Bemühungen bin ich durch manche Sachautoritäten hervorragend unterstützt worden, die von mir nicht genannt werden können. Doch möchte ich meinem Freunde Mr. Leslie Cope Cornford besonderen Dank aussprechen, ohne dessen dauernde wirkungsvolle Hilfe ich meine Arbeit kaum hätte zu Ende bringen können.

Mai 1926.

G. F. C. B.

Vorwort zur deutschen Übersetzung

Der Grundgedanke, auf den sich dieses Buch stützt, kann zum mindesten den Vorzug der Einfachheit für sich in Anspruch nehmen. Alle Völker der Erde sind von der See wie von einem schützenden Gewand umgeben. Für jedes Land, das sich im Kriege befindet und die See beherrscht, ist es zu allen Zeiten möglich gewesen, unter heutigen Verhältnissen aber mehr denn je, von der See aus einen wirtschaftlichen Druck auf jeden Feind oder auf jede Vereinigung feindlicher Staaten von so überwältigender Macht auszuüben, daß dieser Druck, wenn er umfassend und von Anfang an ausgeübt wird, den Gegner in kürzester Frist zur Unterwerfung bringen muß. Vor allem aber kann dieser überwältigende Druck von See aus gegen die militärischen Streitkräfte auf dem Lande ohne jede Vernichtung von Leben oder Eigentum, andererseits aber auch ohne jede Ungerechtigkeit oder Härte irgendwelcher Art gegen die Angehörigen neutraler Staaten zur Wirkung gebracht werden.

Der Leser mag selbstverständlich ganz nach Gutdünken entscheiden, ob er diesen Gedankengängen folgen will oder nicht. In einem Punkte jedoch, denke ich, wird er mir jedenfalls beistimmen, nämlich darin, daß, wenn meine Behauptung durch Tatsachen zu

belegen ist, dieser Erkenntnis nicht nur dauernde, sondern eine außergewöhnliche internationale Bedeutung zukommt, die als solche allgemeinste Verbreitung verdient. Und doch besteht die höchst seltsame Tatsache, daß selbst in England diese Wahrheit, wenn sie das ist, weit davon entfernt ist, allgemein anerkannt zu werden.

Vielleicht ist aber diese Beobachtung gar nicht so überraschend, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte. Für jeden, der sich mit Geschichte beschäftigt und auch geringen Einblick in das wahre Wesen maritimer Vorherrschaft besitzt, sind nur wenige Erscheinungen so auffallend wie die, daß die Geschichtsschreiber zu allen Zeiten dem Kriegsgeschehen auf See verhältnismäßig viel gleichgültiger gegenüberstanden als dem zu Lande. Es scheint, daß militärische Operationen an Land etwas an sich haben, was das Interesse des Menschen anregt, während die Kriegsvorgänge zur See die Menschen mehr oder weniger gleichgültig lassen. Dabei beschränkt sich diese seltsame Vergeßlichkeit gegenüber den Leistungen der See im Kriege keineswegs etwa auf die Gegenwart. Sie ist im Gegenteil für alle Zeitalter nachzuweisen. So waren z. B. in den Tagen des alten Rom die zeitgenössischen Chroniken erfüllt von den Berichten der Großtaten der römischen Heere. Aber jede Einzelheit des Aussehens, der Ausrüstung, der Organisation, der Kampfweise der kaiserlichen Legionen wissen wir so Bescheid, als ständen sie noch heute lebhaftig vor unserem Auge. Aber von den großen römischen Flotten und ihren geschulten Besatzungen, denen allein durch ihre Beherrschung des Mitteländischen Meeres die Hauptstadt es zu verdanken hatte, wenn sie unversehrt blieb, wenn sie ihre Bevölkerung ernähren, ihre Armeen ausrüsten und in Bewegung setzen konnte, von alledem wird nichts berichtet. Die Römer scheinen für die Taten ihrer Flotten und ihrer Seebefehlshaber niemals auch nur einen winzigen Bruchteil des Interesses aufgebracht zu haben, das sie den Erfolgen ihrer Heere und ihrer Heerführer geradezu verschwenderisch zu widmen wußten. Und doch, um nur ein Beispiel anzuführen, besteht wohl kein Zweifel darüber, daß, wenn Karthago und nicht Rom in den Tagen der Punischen Kriege im Besitz der Seeherrschaft im Mittelmeer gewesen wäre, diese Kriege einen wesentlich anderen Ausgang

genommen hätten. Dann hätten es die karthagischen Heere nicht nötig gehabt, den ungewöhnlichen Weg über Spanien und die Alpen zu nehmen, um von Afrika nach Italien einzudringen. Dann wäre es Karthago, nachdem seine Heere einmal auf italienischem Boden eingetroffen waren, ein Leichtes gewesen, nicht nur seine Heere unmittelbar von Afrika aus mit allem Nötigen reichlich zu versehen, sondern auch die ständigen Lebensmittelzufuhren für Rom selbst zur See abzufangen und Rom damit den tödlichen Stoß zu versetzen.

Dieses Buch handelt also, das muß mir zugestanden werden, von einem Gegenstand und vertritt eine Lehre, die trotz offensichtlich großer praktischer Bedeutung für alle europäischen Nationen der Gegenwart bisher von den Historikern allgemein ziemlich unbeachtet gelassen ist. Das Buch war selbstverständlich zunächst für englische Leser und daher in erster Linie von einem englischen Gesichtspunkt aus geschrieben. Deshalb lag es mir auch vollkommen fern, diese Übersetzung etwa in Anregung zu bringen. Als aber vor einigen Monaten Herr Admiral Batsch mir versicherte, daß eine deutsche Übertragung des Wertes möglicherweise bei seinen Landsleuten Interesse finden könnte, war ich gerne bereit, seinem Übersetzungsplane zuzustimmen. So steht denn allein dank seiner Mühewaltung das Buch nunmehr auch dem deutschen Leser zur Verfügung. Alles was diese Veröffentlichung an Nutzen zeitigen sollte, ist nur ihm allein zu verdanken.

Mir bleibt nur übrig, ihm für die große Übersetzungsmühe aufrichtigst zu danken und besonders auch dafür, daß er es trotz mancher Kürzung und Zusammenfassung des englischen Urtextes verstanden hat, den Inhalt eines jeden Kapitels unverändert wiederzugeben.

L o n d o n , den 4. Juli 1938.

George F. S. Bowles

Kapitelfolge

Das Problem	13
Grundlagen der Machtbildung	18
Die Natur der Seezentralität	27
Die seezentrale Lage Englands	36
Das Leben der Seezentralität	47
Seezentralität verpflichtet	55
Die Herrschaft des Gesetzes auf See	63
Das Wesen des Ordnungsgesetzes auf See	76
Seekrieg und Landkrieg	82
Das Bestehen der ersten Probe	92
Das Land im Kampf gegen die See	92
Eine neue Herausforderung	106
Verlauf und Ergebnis	111
Der Widerstand	120
Das Bestehen der zweiten Probe	137
Die Stärke Englands	184
Die Zukunft	193
Anhänge	199

Das Problem

Wer sich heute von der Welt ein umfassendes und unparteiisches Bild zu machen sucht, von ihren Völkern, Ländern und Staaten und ihren Beziehungen untereinander, der muß immer wieder staunend feststellen, welch sonderbarer Einfluß von den Einwohnern jener kleinen Nordmeer-Insel ausgeht, die sich England nennt. Bei näherer Betrachtung der Entwicklung dieses Einflusses, die während aller Krisen der letzten zwei Jahrhunderte in gleichförmig machtvoller Auswirkung vor sich ging, wird der Beobachter diese sonderbare Einflußstärke geradezu als ein Rätsel ansehen müssen. Diesem Eindruck staunender Verwunderung kann sich kein Historiker verschließen, der an dieses Problem herangeht. Man mag des Rätsels Lösung versuchen wie man will, immer wieder wird man feststellen, daß sie bis heute noch nicht gefunden ist.

Den Durchschnittsengländer bekümmert es weiter nicht; derartige Rätselspiele sind ihm zu langweilig. Philosophische Diskussionen lehnt er ab, mit des Tages Zanf und Streit hat er vollauf genug und ist sich dabei gar nicht bewußt, daß ein wichtiger Bestandteil des Rätsels gerade in ihm, dem Durchschnittsengländer, enthalten ist. Aufs tiefste mit seiner Insel verwachsen, aber auch damit zufrieden, zahlreich über die Welt verstreut zu leben, ein Europäer und doch wieder Insulaner, auf alle anderen Volksstämme herabblidend, bei günstigen Gelegenheiten auch bereit, ihnen große Opfer zu bringen, leichtsinnig und doch wieder zuverlässig, unbeeinflußbar und auch hilfsbereit, so lebt der Engländer dahin in unerforschlichem Vertrauen darauf, daß Englands nun einmal vorhandene Macht immer wieder alle Schwierigkeiten zu überwinden verstehen wird. Aber den wahren Grund dieses zuversichtlichen Glaubens macht man sich weiter keine Gedanken. Eine derartige Haltung ist schon ein Rätsel, nicht weniger aber die dafür maßgebenden Gründe.

Englands Einfluß und Energie geht weit über seine industrielle Arbeitsleistung hinaus. Um eine umfassende Zusammenschau von Englands wahrer Energie zu erhalten, genügt aber ein Blick auf seinen Schornsteinwald keineswegs. Man muß schon einen weit höheren Standpunkt einnehmen, man muß die ganze Erde überblicken mit all ihren Fabriken und Lagerbüchern.

Jeder andere Erdteil erscheint im Vergleich zu Englands Bevölkerungsdichte nur dünn besiedelt. Kommen doch auf die Quadratmeile in England 700 Menschen. Also bei weitem die dichteste Bevölkerung der Welt. Nicht weniger fällt auf, daß die nach England am dichtesten bevölkerten Länder der Erde, Belgien und Holland, sich in unmittelbarer Nähe Englands befinden.

Wir haben in England das größte Außenhandelsvolumen, das jemals in der Weltgeschichte von einer ähnlichen Anzahl Menschen bearbeitet worden ist. Welchen gütermengen- oder geldwertmäßigen Maßstab man an dieses englische Handelsvolumen auch anlegen mag, über keine Grenzen irgendeines europäischen Staates bewegen sich so viele Waren, wie über die unsrigen. Diese über unsere Grenzen strömenden Waren stellen ungefähr $\frac{1}{6}$ des gesamten internationalen Welthandels dar. Damit erreicht unser Handel substantiell in seinem Totalwert den der Vereinigten Staaten von Amerika, deren Bevölkerung fast dreimal und deren Landausdehnung mehr als zwanzigmal so groß als die der Insel England ist. Vergleichen wir die Größe der Volksgemeinschaft, die von diesem Handel lebten, so übertrifft der Handel Englands den der Vereinigten Staaten von Amerika bei weitem. Im Jahre 1924 war der englische Außenhandel pro Kopf der Bevölkerung mehr als zweimal so groß, als der der Vereinigten Staaten von Amerika. Nur von Belgien und Holland wird er in individueller Intensität noch übertroffen. Der tatsächlichen Menge nach wie auch in individueller Intensität haben diese Leistungen nicht ihres Gleichen in der Welt.

Wenn man indes nach der Hauptkraftquelle dieses mächtigen und über die ganze Welt hin so glatt laufenden Handelsmechanismus sucht, so wird man feststellen müssen, daß sie in London liegt und daß sie in dem Kredit Englands besteht, wie er von den

englischen Akzeptbanken gewährt zu werden pflegt. Würden diese über die ganze Welt gegen Wechsel auf London gewährten Kredite aus dem Käberwerk des internationalen Handels plötzlich zurückgezogen, so müßte das heutige Wirtschaftsgebäude zusammenbrechen, auch trotz der Tatsache, daß London kürzlich aufhörte, ein freier Markt für Gold zu sein.

Bei allen kaufmännischen Geschäften, einerlei ob zwischen Ausländern unter sich oder zwischen Ausländern und Engländern, pflegt schon im ersten Anfangsstadium mit dem Verkäufer vereinbart zu werden, wie am Schluß Zahlung geleistet werden soll. Dabei ist die von den Geschäftsleuten vor allen anderen Methoden bevorzugte Zahlungsweise das Londoner Akzept. Auf so nah verwandten Gebieten wie im Versicherungswesen, bei Kapitalanlagen, in allen Bankgeschäften sowie in der Bereitstellung von Finanzreserven für Notfälle spielt London tatsächlich eine weit größere Rolle, als gewöhnlich bekannt ist. Es gibt in Europa kaum einen Kapitalisten, dem nicht große Kredite in London zur Verfügung stehen, oder ein auswärtiges Versicherungsrisiko, dessen letzter Rückversicherer nicht in London säße, noch kann irgendeine Kapitalanleihe größeren Ausmaßes irgendwo in der Welt mit Aussicht auf Erfolg aufgelegt werden, ohne englisches Kapital und ohne den englischen Finanzapparat. Kurz und gut, England ist immer noch der Hauptgeldgeber, der Hauptversicherer und der Platz der Erde, an dem sich, gleichsam wie in einem Weltkase, Geld am sichersten anlegen läßt.

So bemerkenswert wie diese Stellung Englands im internationalen Geschäft in Friedenszeiten auch sein mag, so verdient sicherlich Englands Einfluß zu Zeiten eines Krieges nicht weniger Beachtung. Im Verlauf von 77 Jahren der letzten 250 Jahre, also während eines Drittels dieser ganzen Zeitperiode war England mit einer oder mehreren der größten Nationen der Erde in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt, nicht selten sogar mit allen zu gleicher Zeit.

Viele Völker sind in diesen 250 Jahren zu hoher internationaler Macht gelangt. Spanien und Holland im siebzehnten Jahrhundert, Frankreich im achtzehnten, wobei sie England im Kampf um die wirtschaftliche Vorherrschaft in der Welt immer

zum Gegner hatten. Die lange Reihe dieser Kriege vom Frieden von Breda 1667 bis zum Versailler Vertrag 1919 haben Europa und der ganzen Welt in vielen Schicksalsschlägen manche Neuordnung gebracht, mit Verlusten und Gewinnen von Ländern und mit Verlust und Gewinn internationaler Macht und Stärke. Stets wachsende Vorteile, international betrachtet, haben diese langen Kriegszeiten aber nur England gebracht. Auch Frankreichs, Spaniens und Hollands internationale Lage hat sich in diesen 250 Jahren gewaltig geändert. Aber nichts läßt sich vergleichen mit der Dauer, der Größe und dem dramatischen Ablauf des Wandels, der aus dem so kleinen unbekanntem England des Jahres 1660 die heutige Machtquelle werden ließ.

Schon dieser kurze Überblick zeigt zur Genüge das Außergewöhnliche und Unvergleichliche im Werden Englands. Doch ist diese eigenartige Erscheinung „England“ keineswegs nur rein wirtschaftlich betrachtet ein weltgeschichtliches Ereignis ohne Vorgang. Diese unvergleichliche Wirtschaftskraft hat sich durch alle schweren Kriege der letzten Jahrhunderte hindurch nicht nur erhalten, sondern nach jedem Kriege sogar verstärkt. Das ist etwas so Außerordentliches, daß es mehr als bisher eingehende Betrachtung verdient. Denn so viele Historiker, Politiker und Wirtschaftler sich mit dieser auffallenden Erscheinung auch befaßt haben mögen, so konnte doch die wichtige Frage, warum gerade dieser kleinen Europa vorgelagerten Insel eine solche Vorzugsstellung dauernd wachsender Wirtschaftskraft zuteil wurde, aber nicht einem der großen Kontinentalstaaten, eigentlich nie richtig beantwortet werden.

Gewöhnlich begnügte man sich bei Beantwortung dieser Frage, auf das eigenartige Klima unserer Insel hinzuweisen, daß ihre Bewohner mit besonderer Energie auszeichne, auf die nie wechselnde, immer anpassungsfähig bleibende Regierungsmethode Englands, das in der Neuzeit ja niemals eine Invasion erlebte. Man wies auf die reichen Kohlen- und Eisenlager des Landes hin, auf die für unsere Schifffahrt so grundlegend wirkende Navigationsakte eines Cromwell, auch auf die vielen über die ganze Welt verstreuten englischen Besitzungen, und auf manches andere noch. Aber diese Hinweise treffen auch in ihrer Gesamtheit noch

keineswegs den Kernpunkt des Problems. Stichhaltig sind diese Gründe alle nicht, obwohl ihnen erleichternde Mitwirkung natürlich nicht abzuspochen ist. Denn käme es zur Schaffung einer solchen erstaunlichen Machtfülle, im Frieden und im Kriege, in erster Linie auf Klima, Energie und Bodenschätze an, so möchten manche andere Völker dieser Erde das englische vielleicht noch übertreffen. Auch von Invasionen sind viele andere Länder verschont geblieben. Freiheitliche Einrichtungen und Bevorzugung des Freihandels sind ebenfalls kein Monopol Englands. Aber trotzdem hat sich eine überwältigende internationale Stärke, wirtschaftlich, militärisch oder politisch doch nirgends so herausgebildet wie in England. Unmöglich kann sich eine Macht, wie sie England besitzt, rein zufällig auf einer kleinen mitten im Meere gelegenen Insel gebildet haben, auch ist es unmöglich, daß die Engländer, um Professor Seeleys gut bekannte Worte vor 30 Jahren zu gebrauchen, „die halbe Welt in einem Zustand von Geistesabwesenheit erobert und bevölkert haben“. Nein, den grundlegenden, notwendigerweise doch vorhandenen Ursachen des stetig wachsenden Aufstiegs Englands kommt man so nicht näher. Wohin aber sollen wir die Blicke wenden, um die Lösung dieses scheinbaren Rätsels zu finden? Die Lösung, die uns sagt, warum gerade dieses kleine Fleckchen Erde England neben den großen Ländermassen unseres Erdballs allmählich zu einer einzigartigen Machtquelle werden mußte. Fast will es scheinen, als ob des Menschen Geist und Witz nicht ausreicht, solches Werden zu erklären. Und doch ging alles natürlicher vor sich, als es aussieht.

Grundlagen der Machtbildung

Sucht man nach einer genügenden Erklärung des Aufstiegs Englands während der letzten drei Jahrhunderte aus dunkler Vorzeit, so muß man sich fragen, ob schon frühere Kapitel der Menschheitsgeschichte Merkmale aufzuweisen haben, wie wir sie heute in den vier folgenden Kennzeichen von Englands Stärke vor uns haben: dichte Bevölkerung, starker Außenhandel, gewaltige Reichtümer und eine weitreichende politische Macht und Herrschaft. Schon zu allen Zeiten waren dies zweifellos die äußeren Zeichen materieller nationaler Stärke, traten sie vereint zu irgendeiner Zeit an einer Stelle auf, so mußte hier allmählich ein Hauptstütz materieller Macht der Welt entstehen. Hat eine derartige starke Konzentration der vier genannten Kraftmomente schon früher bestanden, wo und wann erlebte diesen Vorgang die Welt?

In vielen Staaten und Teilen der Welt hat es besondere Stärke an Bevölkerung, an Reichtum, an politischer Macht und Herrschaft zu gleicher Zeit oder nacheinander vereinzelt öfter gegeben. Alle vier Faktoren zusammen aber sind zu gleicher Zeit, nach unserer heutigen Geschichtskennntnis, nur an vier Stellen der Erdoberfläche vereint gewesen: am Unterlauf des Tigris, an dem des Euphrat, in Ägypten, in Rom und schließlich auf der Insel England. Eine Behauptung, die wir noch beweisen werden. Sich mit anderen altgeschichtlichen Machtzentren zu befassen, kommt weniger in Frage, da ihnen stets das eine oder andere der genannten vier Kraftmerkmale fehlte. So liegen das Persische Reich, Phönizien, Karthago, auch China, die alten Reiche der Azteken in Mexiko, der Inkas in Peru außerhalb des Rahmens der Betrachtung, auch wenn sie Bevölkerungsdichte, Handel und Wohlstand in beträchtlichem Maße aufzuweisen hatten. Ihre Macht dauerte nicht lange und war meist auf unnatürliche, vorübergehende Eroberungen begründet. Phönizien litt zu sehr unter der geringen Zahl seiner Handelshäfen und stand unter dem Einfluß von Assyrien und

Ägypten. Ebenso hat Karthago niemals nach unserer Auffassung eine ausgedehnte feste politische Herrschaft besessen.

Von Mazedonien aus eroberte Alexander der Große in zehn erstaunlichen Jahren die ganze damalige Welt von der Donau bis zum Flusse Sutlej im heutigen Penjab Vorderindiens. Mit seinem im Jahre 323 v. Chr. in Babylon erfolgten Tode fiel das ganze schnell errichtete Gebäude wieder zusammen. Eine besondere Bevölkerungsdichte und eine über ihre Grenzen hinausgehende wirksame politische Herrschaft besaßen weder Mazedonien noch das hellenisierte Westasien oder das nordöstliche Afrika.

Erst bei Rom finden wir die Volkszahl, den Handel, den Reichtum und die politische Herrschaft wieder, die es für einige Jahrhunderte zu einer wahren Machtquelle werden ließen. So reich ausgestattet waren seine Herrschaftserben indes nicht mehr. Wohl besaßen Byzanz, das heilige römische Reich Europas, sein spanischer Nachfolger unter Karl V., das Frankreich eines Richelieu und eines Ludwig XIV. Überseehandel und sehr beträchtlichen Wohlstand. Aber keiner von ihnen allen wies am Sitze der Regierung eine so fruchtbare Bevölkerungsdichte auf wie frühere und neuere, hier in Betracht kommende Reiche. Frankreichs und Spaniens Regierungen erfreuten sich nur für kurze Zeit einer über ihre unmittelbaren eigenen Grenzen hinausgehenden Machtausstrahlung.

Nur bei den Vereinigten Provinzen der Niederlande erlebten wir während der ersten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts am Regierungssitz starke Bevölkerung, überragenden Außenhandel, großen Wohlstand und gefestigte politische Macht, die über die Grenzen des kleinen Landes bis nach Indien, Java, zum Pazifik, um Afrika herum und längs der Küsten Brasiliens und Südamerikas reichte. Doch schon mit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts hatte Holland aufgehört, eine führende europäische Macht zu sein.

So bleiben als vergleichbare Weltreichsobjekte neben England die bereits genannten übrig, Babylonien, Ägypten und Rom. Babylon, im fünften Jahrtausend v. Chr. entstanden, in der Antike das siebente Weltwunder genannt, im Schwemmgelände des Tigris und Euphrat nicht weit von der Nordspitze des persischen Golfes

gelegen, hatte große Bauten, kannte die Schrift, die Weberei, Metallarbeiten verschiedenster Art, die Astronomie und besaß ausgedehnten Küstenhandel. Bis Ninive, 600 Meilen den Tigris aufwärts, gab es viele Städte, deren Ruinen uns heute noch in Erstaunen setzen. Die ganze Tigris-Euphrat-Ebene war von einem Kanal- und Schleusensystem durchzogen in einer heute nirgends wieder erlebten Ausdehnung. Aber Holz, Bausteine oder Metalle fehlten. Dafür waren der Libanon und Kurdistan die nötige Bezugsquelle und eine bis Kreta reichende Schifffahrt, die dazu nötige Beförderungsart. Dichte Bevölkerung, ausgedehnter Handel, Wohlstand, zentralisierte Herrschaft waren somit die Hauptmerkmale babylonischer Königreiche.

Das gleiche trifft auf Ägypten zu. Auch hier eine hoch entwickelte dichte Bevölkerung, wunderbare Bauwerke, die bis in das Jahr 4000 v. Chr. zurückreichen, von Invasion und anderen gewaltsamen Zerstörungen keine Rede, Handel und Wohlstand, die nicht weniger gefestigt waren, als in Babylonien, und ein Kulturstand, der sicheres Planen und die Ausführung größter Werke zuließ. Damit verbunden, ebenso wie in Babylonien, wechselnde aber doch weit ausgedehnte überseeische Besitzungen. Kreta, schon 2000 v. Chr. eine festgegründete Kolonie, die erstaunlich lange Geschichte Syriens, Ethiopiens, Arabiens und Mesopotamiens im Osten des Euphrat, das und vieles andere berechtigen zu der Annahme, daß Ägypten und Babylon für mindestens 2000 Jahre in ausgeprägtem Maße die Faktoren starker Bevölkerung, regen Handels, beträchtlichen Wohlstandes und ausgedehnter politischer Herrschaft über den ganzen damals bekannten Erdkreis besessen haben. Daß dies alles auch einmal für Rom galt, kann ebensowenig bestritten werden, wie der heutige Bestand des englischen Weltreichs.

Wo liegen aber die tieferen Gründe zu derartigen Machtbildungen von Babylon bis London? Sicherlich sind sie nicht im Klima zu finden, wenn man den Unterschied zwischen der wüstenstaubigen Sonnenhitze dieser frühen Weltreiche und der feuchten, nebelreichen Luft der Insel England berücksichtigt. Schon eher kann es am Volkscharakter gelegen haben, der namentlich in Babylonien, Ägypten und in Rom ausgezeichnete militärische

Leistungen hervorbrachte, die sicher dazu beigetragen haben, jene Weltreiche im Sinne der vier Hauptmerkmale aufzubauen und zu erhalten. England besaß diese alle schon bei Beginn des neunzehnten Jahrhunderts in überragendem Maße, aber ohne ein Heer zu haben, das sich mit den Heeren des europäischen Kontinents auch nur hätte vergleichen lassen. Wenn es wahr ist, was aber immerhin bezweifelt werden kann, daß Babyloniens und Ägyptens Handel, Wohlstand und überseeischer Einfluß einer besonders hohen staatsmännischen Befähigung und politischen Weisheit der Herrscher jener tausendjährigen Reiche zu verdanken war, so trifft dieses nicht auf Rom und noch viel weniger auf England zu, deren Regierungen während der Hauptaufstiegszeiten eigentlich niemals fördernd, sondern ganz im Gegenteil sich denen in den Weg gestellt haben, die ihren Namen, ihren Waffenruhm und Einfluß über ganze Weltteile ihrer Zeit getragen haben.

So scheint es doch, als ob mangels etwas Gemeinsamen beim Werden dieser Vorherrschaften Schicksal, Zufall oder Glück eine gewisse Rolle spielten. Wir meinen, daß hinter ähnlichen Erscheinungen auch ähnliche Gründe gestanden haben. Tatsächlich sind trotz der Verschiedenheiten nach Rasse, Klima, Religion zwei sonderbar auffallende Ähnlichkeiten festzustellen. Die Reiche grenzen an die Meere ihrer Zeit und bilden während der Dauer ihrer internationalen Größe das Zentrum der jeweils bestehenden wirtschaftenden Welt. Trotz sonstiger Gegensätze und vielleicht hinkender Vergleiche, reizt diese Feststellung geradezu zu weiterer Nachprüfung des Problems.

Babylonien, den Persischen Golf beherrschend, Ägypten mit seinen 1400 Meilen langen Küsten zwischen Rotem und Mittelmeer gelegen, wo diese Meere fast aneinanderstoßen, Rom mitten im Mittelmeer, gleichsam als Posten Südeuropas und England rings von Wasser umgeben — sie alle blicken also unmittelbar auf die großen Seestraßen ihrer Zeit, die vor ihren Toren liegen. Es wäre nunmehr zu untersuchen, ob die Hauptstädte dieser Weltreiche gleichzeitig auch das Zentrum des jeweiligen Welthandels bildeten.

„Die Geschichte Europas“, so lehrt uns nicht nur die Cambridge Ancient History, „beginnt außerhalb Europas.“ „Seine

Kultur und Zivilisation verdankt den älteren Kulturen Ägyptens und Südwestasiens soviel, daß zum Studium europäischen Wachstums die frühe Geschichte jener Länder wichtiger ist, als das Leben aller Kelten- und Germanenstämme Europas. Wer die Geschichte europäischer Entwicklung von Anbeginn verfolgen will, muß sich mit den Kulturen der Ägypter, Sumerer, Hethiter, Semiten und anderer Völkerschaften des nordöstlichen Afrikas und südwestlichen Asiens vertraut machen.“ An der Richtigkeit dieser Beobachtung zu zweifeln, haben wir keine Veranlassung. Die Wurzeln westlicher Zivilisation liegen in den Gebieten „Nordostafrikas und Südwestasiens“. Hier war das erste Zentrum eines Welt Handels, dessen Hauptträger eine Küstenschiffahrt bildete, die den persischen Golf, das Rote Meer, einen Teil der Ostküste Afrikas und das Mittelmeer bis Kreta belebte. Die Hauptaus- und -eingangspunkte dieser Schiffahrt, das Seezentrum des damaligen Welt Handels, lagen im Norden des Persischen Golfes und des Roten Meeres, von wo das Mittelmeer auf kürzestem Wege zu erreichen war (Karte 1).



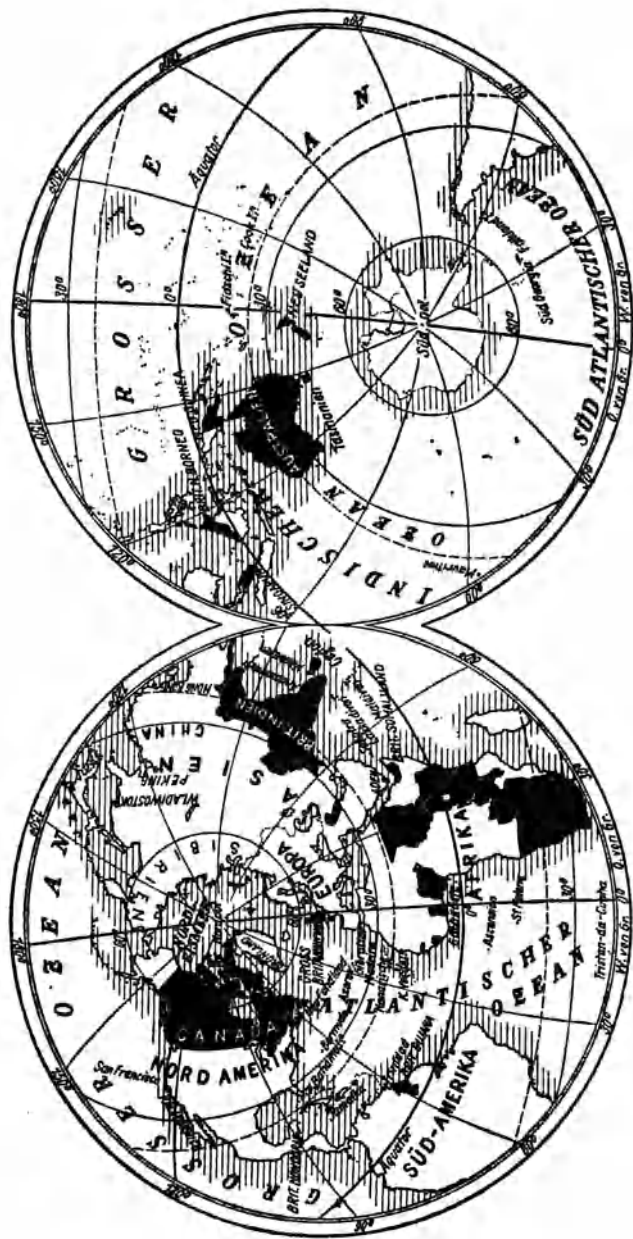
Karte 1. Die erste Handelswelt

Betrachten wir Rom mit seinem größer gewordenen Weltbild, so erinnern wir uns an Kaiser Augustus, der, wie der Historiker Gibbon schreibt, „seinen Nachfolgern den Rat schlug, das Reich in den Grenzen zu erhalten, die die Natur ihm als dauerndes Bollwerk gesetzt habe: im Westen den Atlantischen Ozean, im Norden den Rhein und die Donau, im Osten den Euphrat und im Süden die sandigen Wüsten Arabiens und Afrikas“. Diese Grenzen sind, solange es ein Römisches Reich gegeben hat, innegehalten worden, sie umschrieben die ganze Handelswelt jener Zeiten, die später noch durch einen beginnenden Ostseehandel vergrößert wurde. Das Zentrum dieser Welt, auch für allen Seeverkehr, war Rom. Ein Mittelpunkt, wie er verkehrstechnisch idealer nicht gedacht werden konnte (Karte 2).

Der Fall von England bedarf zur klaren Herausstellung bei den größer und komplizierter gewordenen Verkehrsverhältnissen gründlicherer Untersuchung. Die harten, unabänderlichen geographischen Tatsachen liefern die beste Grundlage. Auf einem Erdglobus — Merkatorprojektionen eines gewöhnlichen Handatlasses

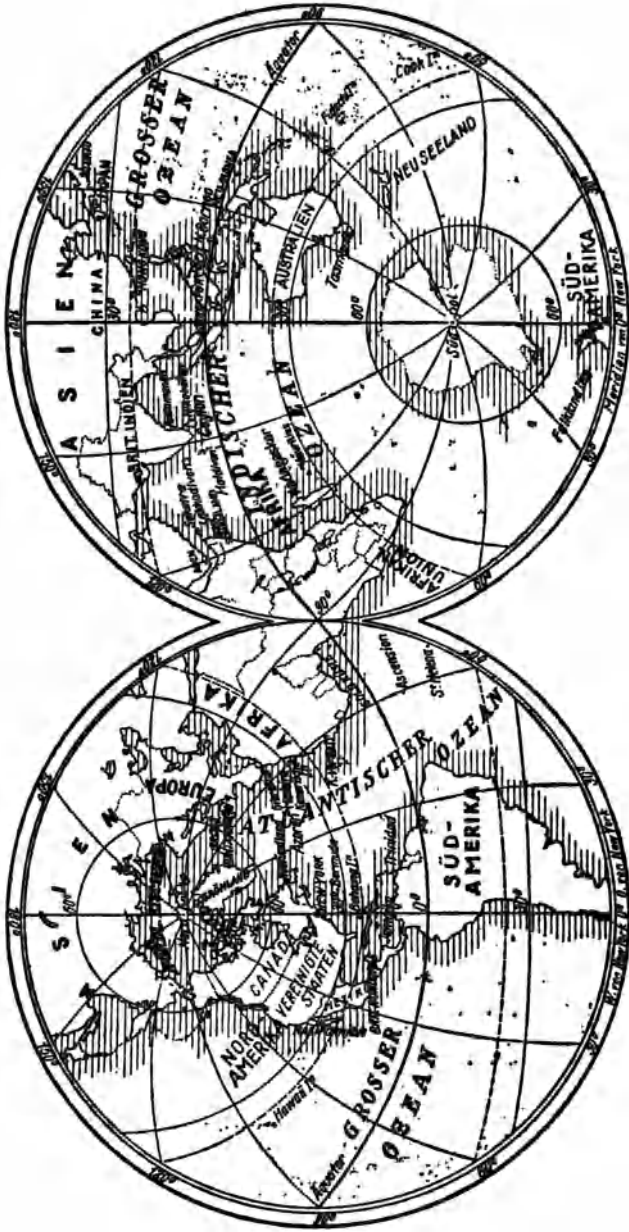


Karte 2. Die zweite Handelswelt (Rom)



Karte 3. Die Gegentralität Englands

Die linke Halbkugel mit dem Zentrum England zeigt alles bewohnbare Land der Erde mit Ausnahme Australiens und eines kleinen Teils Südamerikas



Karte 4. Die nicht zentrale Lage New-Yorks

Die linke Halbkugel mit dem Zentrum New-York zeigt weit weniger Landfläche als (Karte 3) England als Zentrum. New-York wird daher niemals das Zentrum der Handelswelt bilden

taugen weniger zu dieser Feststellung — sieht man, daß die eine Hälfte des Erdballs hauptsächlich Landflächen aufweist, während die andere Hälfte fast ganz mit Wasser bedeckt ist (Karte 3). Was dabei aber weniger bemerkt zu werden pflegt, ist die weitere Tatsache, daß die Insel England den Mittelpunkt der landreichsten Erdhälfte bildet. Keine andere Stelle, man kann den Globus drehen und betrachten wie man will, trägt neben einem reinen insularen Charakter auch noch den zentralkontinentaler Lage. England besitzt also die Seezentralität der Welt. Es mag Engländer geben, die diese Betrachtung phantastisch, grotesk und unhaltbar nennen, ja, sie für überheblich halten und darüber weggehen möchten. Ob nun aber diese Zentralität Englands notwendigerweise auch irgendwelche politische und wirtschaftliche Wirkungen haben mußte, das bleibt eine besonders zu erörternde Frage. An der Weltzentralität der Insel England ist indes nicht zu zweifeln. Sie bleibt bestehen, solange die Erdoberfläche sich nicht grundlegend ändert. Man werfe einen Blick auf andere wirtschaftliche Gemeinwesen, auf New York und auf Tokio. Niemals nehmen diese beiden Plätze eine zentrale Lage unter den Völkern der Erde ein, was aber natürlich auf ihre besonderen Kraftausstrahlungen ohne Einfluß ist. Weltzentral gesehen bleiben sie Peripherieplätze der bewohnten Ländermassen, während die Insel England unter ihnen immer das Zentrum bildet (Karte 4).

Bei den Welt Herrschaften eines Babylon, Ägypten und eines Rom sahen wir, daß ihre internationale Stärke immer mit dem Vorhandensein einer Seezentralität für die handeltreibende Welt ihrer Zeit verbunden war; ebenso wie das heute bei England der Fall ist. Wenn sich noch nachweisen läßt, daß nur in reiner Seezentralität die Kraft liegt, die einem Staat starke Bevölkerung, Handel, Reichtum und ausgedehnte politische Herrschaft verleiht, so ist dem Werden, Wachsen und Bestehen von Weltreichen früherer und heutiger Zeit jeder unberechenbare Zufallscharakter genommen. Englands Einfluß in der Welt hätte dann nichts Überraschendes mehr an sich und beruhte eben auf dem Besitz dauernder seezentraler Lage.

Die Natur der Seezentralität

Es ist in geschichtlichem Rückblick darzulegen versucht worden, daß die Hauptmacht unter den Völkern immer im jeweiligen Seezentrum der Handelswelt ihren Platz gehabt hat und daß große internationale Stärke praktisch immer mit Seezentralität verbunden war. Es bleibt zu untersuchen, ob diese Verbundenheit zufällig ist, oder ob zwischen beiden Erscheinungen nicht irgendeine enge Verbindung von Ursache und Wirkung besteht. Haftet der Seezentralität als solcher wirklich eine Eigenschaft an, die notgedrungen den, der über sie verfügt, zu internationaler Vorherrschaft führen muß? Hierzu ist es notwendig, auch auf die Natur der Seezentralität einzugehen, wobei zunächst das Attribut der Zentralität beiseitegelassen und die Wirkung betrachtet werden soll, die ein bloßer Zugang zur See zwangsläufig auf einen Staat haben muß.

Dabei wird unschwer zu ersehen sein, daß Zugang zur See seinem Eigentümer ohne weiteres die Möglichkeit leichter und dauernder Verbindung mit der Welt im ganzen bringt. Daß die See alle Völker verbindet, die an ihr liegen, ist heute jedem klar. Weit weniger aber wird erkannt, daß im Gegensatz zu der natürlichen verbindenden Eigenschaft der See das Land die Völker trennt. Die Erdoberfläche zeigt es klar und deutlich. Mit wachsender Entfernung von der Küste nimmt die allgemeine Zivilisation ab. Die Küsten Asiens und Afrikas traten bekanntlich schon früh mit aller Welt in Handelsbeziehungen. Das landblockierte Innere dieser Kontinente aber ist bis auf den heutigen Tag nur wenig durchdrungen. Es bietet ohne Unterschied einen traurigen Gegensatz in Wohlstand, Fortschritt und nationaler Macht mit jenen selbst unmittelbar benachbarten Völkern, deren Land direkten Zugang zur See hat. Das ist bei allen Kontinenten der Fall, auch Nord- und Südamerika sowie Europa machen darin keine Ausnahme. In welchem Maße zu allen Zeitaltern das Land

Reibungen im Verkehr der Völker aufzuweisen hatte, zeigen die früheren Weltarten nicht weniger auffallend als die heutigen mit ihren immer wieder eingetretenen Veränderungen. Die Meere aber bleiben als ewig unveränderlich bestehen. Betrachtet man von diesem Gesichtspunkt aus die wirtschaftliche Geschichte der Zivilisation, so kann man sie die Geschichte relativer Ausdehnungen nennen, bis zu welchen es den verschiedenen riesigen Ländermassen gelungen ist, die natürlichen Schwierigkeiten ihrer Landverbindungen zu überwinden, sich gegenseitig zu erreichen, sich zu erneuern, sich zu unterstützen und sich das Leben lebenswerter zu machen durch das Mittel der einen großen Straße, welche sie alle umfaßt und enthält, durch die See.

Man könnte einwenden, daß bei dieser flüchtigen Betrachtung die gewaltigen Verbesserungen moderner Zeiten, die die Landverbindungen gefunden haben, übersehen wurden. Die Kunststraße mit ihrem motorisierten Verkehr und die Eisenbahn seien unergleichlich sicherer, stärker und ausgedehnter als vor Jahrhunderten, so daß benachbarte Gemeinwesen, etwa West- und Zentraleuropa, die Staaten Nordamerikas, die so doch sehr wirksam miteinander verbunden sind, heute weit besser zugunsten der innerhalb ihrer Grenzen liegenden Bevölkerungen in Handelsbeziehungen treten könnten, als das irgendeinem dieser Kontinente vor 50 Jahren möglich gewesen wäre. Daran ist nicht zu zweifeln. Ebenso sicher ist es aber auch, daß kein noch so moderner Landverkehr selbst mit dem unentwickeltsten Wassertransportsystem in Wettbewerb treten kann. Schon bei Beginn ihrer Tätigkeit setzten sich die englischen Eisenbahngesellschaften in Besitz aller Hauptkanäle Englands. Keine neue Seetransportmöglichkeit bleibt ohne Einfluß auf die Eisenbahntarife. Im Jahre 1902 betrug nach dem verstorbenen Lord Rhonda, einer für derartige Fragen wohl besten Autorität, die Kosten für den Transport von 50 Tonnen Kohlen für eine englische Wegmeile auf schienenlosem Wege 500 Pence, während die Beförderung der gleichen Menge für dieselbe Strecke per Schiene 20 Pence betrug. Die See aber leistete diese Arbeit für einen ganzen Penny, so daß, um Lord Rhondas eigene Worte anzuführen: „die Durchschnittsfracht von Cardiff nach Port Said (3,072 Meilen) noch niedriger war, als die Beförderung von

Kohle per Bahn von Südwales (dem Zentrum des Rhondates) nach London (170 Meilen), oder nach Liverpool (175 Meilen), oder nach Southampton (128 Meilen). (Siehe „The Growth and Direction of our Foreign Trade in Coal during the last Half Century“ von D. A. Thomas, 1903.) 1926 ist dieser Gegensatz noch auffallender denn je. Kostet doch heute der Transport von 50 Tonnen Kohlen per Bahn von Südwales nach London ungefähr 30 Pfund. Während die See dieselbe Arbeit von Südwales nach Ägypten, also achtzehnmal weiter, für weniger leistet. Diese sehr niedrigen Kohlenfrachtsätze sind durch Rentabilitätsfragen der Gesamtreise des einzelnen Schiffes bedingt. Wie man sich die Sache aber auch ansieht, das Ergebnis bleibt doch immer das gleiche. „Wir verfrachten Erze“, sagte Mr. Walter Runciman am 29. Februar 1926 in seiner Präsidenschaftsansprache an die Schiffahrtskammer des Vereinigten Königreiches, „von Algier nach West-Hartlepool, eine Entfernung von 1900 Meilen, für 6 sh 6 d per Tonne. Das gleiche Erz von West-Hartlepool nach Darlington, einer Entfernung von 15 Seemeilen, kostet den Verfrachter die Hälfte von dem, was er für die Reise über See zu bezahlen hatte, während von West-Hartlepool nach Leeds, einer Entfernung von 65 Meilen, die Eisenbahnrate 6 sh 2 d ist oder praktisch das gleiche wie die Seefracht für 1100 Meilen.“ „Wir bringen Getreide von Buenos Aires nach London für 12 sh 9 d die Tonne auf einer Entfernung von 6294 Meilen. Aber für die so kurze Strecke von London nach Northampton verlangen die Eisenbahngesellschaften 14 sh von Station zu Station.“

Trotz aller Verbesserungen der Landverbindungen ist die See eben doch immer die billigste Handelsstraße geblieben, denn die durch den Verkehr stets der Abnutzung ausgesetzte Kunststraße des Landes erfordert dauernd kostspielige Unterhaltung, während die See bis in die entlegendsten Gegenden der Welt einen Wegzoll als solchen nicht erhebt. Dieser so wesentliche dauernd bestehende und nicht wegzudentende Unterschied muß der See immer den Charakter des weit billigeren Handelsweges erhalten.

Auch lufttransportmäßig wird sich dieses Monopol der See nicht brechen lassen; von dieser Möglichkeit wagt selbst der wegenste Luftfachmann nicht zu sprechen, was jedoch nicht aus-

schließt, daß vielleicht einmal dem Kunststraßenverkehr auch waren-transportmäßig durch Flugzeug und Luftschiff ernster Wettbewerb erwächst. Vor dem Seetransport hat der Lufttransport nur den größeren Vorteil der Geschwindigkeit, der aber allein niemals bei noch soviel Zeiterparnis dem Werte der Massengüter entspricht.

So bleibt die See die Hochstraße allen internationalen Handels, deren Benutzung mit steigender Lebenshaltung aller Völker immer weiter zunehmen muß. Zugang zur See ist also wesentlich für jeden internationalen Einfluß. Ohne ihn gibt es keinen unmittelbaren Anteil am allgemeinen Welthandel. Es ist deshalb nur zu verständlich, wenn Mitteleuropa immer wieder zum Meere drängt und seine Seegrenzen möglichst zu erweitern sucht.

Welche Stellung muß aber erst ein Land einnehmen, das an dem Punkt der Erde liegt, wo alle Hauptseestraßen zusammenlaufen und sich kreuzen müssen? Ist es in einem solchen Falle nicht ohne weiteres klar, daß dies Land, jedenfalls im Überseehandel, überwältigenden Anteil an diesem sich so an einer Stelle zusammenballenden Welthandel nehmen muß, es sei denn, daß es sich aus irgendwelchen triftigen Gründen durch Hafenschließung diesem oder jenem an seinen Toren vorbeifließenden Welthandelsstrom versagt? Auch in Städten gibt es gute „Laufgeenden“ und Verkehrszentren. Befindet man sich an der Hauptverkehrsstraße der gesamten Erde, so liegt darin allein schon ein großer Vorteil, liegt man aber darüber hinaus noch an allen Hauptstraßen der Welt und ist man damit der dauernde Kreuzpunkt und Warenstapelpfad der Welt zugleich, dann nimmt man eine so beherrschende Stellung im Handel ein, wie sie durch staatsmännisches Können und Weitblick niemals errungen werden könnte. Das ist aber eben die bevorzugte Lage eines Landes, das unter Ausschluß anderer Länder der Erde die Seezentralität der Welt innehat. Dabei liegt der Vergleich mit dem pulsierenden Leben einer großen Stadt sehr nahe, deren ganzes Leben sich dauernd auf der Höhe bester Wirtschaftskonjunktur befindet. Am meisten begünstigt wird in einer solchen Stadt derjenige sein, dem das beste Grundstück in ihrem Zentrum gehört, wo nicht nur alle Waren zusammenströmen, sondern von wo aus sie auch zur Verteilung gelangen müssen und wo sich alles auch zusammendrängt,

was mittelbar mit dieser Warenbewegung zu tun hat, seien es nun Banken, Börsen, Versicherungsgesellschaften oder Anwälte. In jedem Gemeinwesen von noch so geringer wirtschaftlicher Bedeutung spielt ein derartiges „Geschäftszentrum“ eine nur zu bekannte Rolle.

Handel, der allein den Wohlstand schafft, ist nichts als Austausch von fertigen Verbrauchsgütern oder von Diensten, Theorien und Ideen. Aber Austausch erfordert, daß zwischen den Beteiligten glatte und ununterbrochene Verkehrsmöglichkeit besteht. Alle Hauptarbeitsplätze müssen daher möglichst nahe beieinander liegen, und zwar da, wo die Warenbewegung selbst oder die Behandlung der Ware vor sich geht. Fallen und Steigen der Preise am Weltmarkt, berechnete und unberechnete Wünsche der Kundschaft bedingen möglichst zentral gelegene Beobachtungspunkte. Dort werden auch alle Hauptbüros liegen, mit denen der Geschäftsmann schnell in persönliche Verbindung treten kann. Nur in einem solchen „Geschäftszentrum“ wird man tagtäglich den Pulsschlag des wirtschaftlichen Lebens fühlen können. Mit regelmäßigen Schlägen pumpt dieses Herz des Wirtschaftskörpers das Lebensblut in alle Ader n näherer und weiterer Umwelt, der ohne diese Herztätigkeit jede Funktionsmöglichkeit fehlen würde. Daß Grund und Boden sowie Hausbesitz in diesem Zentrum den Eigentümer in seiner wirtschaftlichen Stärke weit günstiger stellen als die nach Lage ihres Grundstücks weniger Begünstigten ist klar.

Dem Handelsleben einer Stadt im kleinen entspricht das Handelsleben der Welt im Großen. Sicherlich kein allzu kühner Vergleich, wenn man an Stelle der Bewohner einzelner Stadtviertel ganze Völker setzt, die in ihren Bedürfnissen von einem Welthandelszentrum abhängig sind. Daraus ist ohne weiteres der Schluß zu ziehen, daß der Staat, der der Träger dieses Welthandelszentrums ist, der also sozusagen im Mittelpunkt der handeltreibenden Völker liegt, an dem Kreuzpunkt ihrer Haupthandelsstraßen oder der, wie wir oben sagten, die Seezentralität inne hat, daß ein solcher Staat welthandelsmäßig vor allen anderen Staaten stark begünstigt sein muß. Stellt er doch als Hauptsitz des Welthandelsapparates das Herz des Weltwirtschaftskörpers dar, von dessen Schlägen die Funktionsmöglichkeit der vielen, ganze Völker darstellenden, äußeren Gliedmaßen dieses Weltkörpers abhängt.

Ein derartiger Punkt muß eine starke wirtschaftliche Macht ausstrahlen. Um ihn herum wird sich eine starke Bevölkerung bilden, arbeitsreiche Städte werden entstehen, mit ausgeprägtem Verkehr, der immer neue Nahrung erhält aus mit allen Produkten der Erde sich füllenden Häfen und Lagerhäusern, die über See aus einem die ganze Welt umspannenden Handel zusammenströmen, um über See und über Land zu endgültiger Verteilung zu gelangen. Dieser Platz muß auch das Hauptzentrum von Kreditmöglichkeiten sein, von denen die wirtschaftliche Stärke ganzer Völker abhängt. Das gesamte Banken-, Börsen- und Versicherungswesen spielt hier eine Rolle, die dem Handel in seinen letzten Ausläufern erst die notwendige sichere Stabilität und Stärke verleiht.

Was Babylon, Ägypten und Rom für ihre Welten waren, das ist England für die heutige Welt, mit seiner die See beherrschenden und die Güter der Erde in sich aufnehmenden und wieder verteilenden einzigen seezentralen Lage und mit der daraus entstandenen internationalen Macht. Aber die drei früheren Weltreiche sind heute doch längst nicht mehr? Die Welt wuchs über sie hinweg und mußte nach neuen Zentren suchen, Babylonien ist heute eine Wüste, Ägyptens politische Wichtigkeit beruht nur auf der Nähe des Suezkanals und die imperiale Macht eines Rom ist mit dem heutigen Italien in seiner Mittelmeer-Eingeschlossenheit und seinen Kolonien nicht gut zu vergleichen. Nur das noch so junge England zeigt jetzt der Welt ein Beispiel zentraler wirtschaftlicher Stärke verbunden mit ausgedehnter Oberseeherrschaft. An Hand derartiger Parallelen hält man es daher nicht nur für wahrscheinlich, sondern sogar für ziemlich sicher, daß die Stärke Englands ganz zwangsläufig einen ähnlichen Zusammenbruch erleiden müßte. Sind doch, so sagt man sich, schon so viele Staaten gestiegen und gefallen, haben doch früher schon so viele Zivilisationen mit großem Einfluß in der Welt bestanden, um schließlich doch einmal zu grunde zu gehen.

Aber warum kamen die drei früheren Weltreiche allmählich in Verfall, warum konnten sie sich mit der um sie herum immer größer werdenden Welt nicht mehr halten? Auf diese bei den hier gezogenen Parallelen so wichtige Frage findet man auch bei den

Historikern, die sich ihr hauptsächlich gewidmet haben, keine einwandfreie Antwort. Wohl gibt uns ein Gibbon mit seinem reichen Wissen und seiner Kraft der Darstellungskunst geradezu unvergeßliche Bilder von dem Dahinschwinden der Größe und Macht des römischen Reiches. Warum es jedoch zu einer Auflösung gekommen ist, auf diese Frage erhalten wir weder von ihm noch von anderen Historikern, die über das gleiche Kapitel Ägyptens und Babylons geschrieben haben, eine schlüssige Antwort. Stets muß sich der Leser mit der Erklärung abfinden, irgendeine stärkere Macht, die militärisch erobernd eingriff, hätte diese großen Zusammenbrüche verursacht. Diese Erklärungen genügen aber nicht, denn dann hätten Babylon, Ägypten und Rom schon oft vor ihrem eigentlichen Tode sterben müssen. Wurden sie alle doch mehrmals vor ihrem endgültigen Verfall durch überlegene stärkere Kräfte erobert. Das Hauptmachtzentrum der Welt blieben sie aber trotzdem. Ja, sie verstärkten ihre Stellung sogar noch ganz erheblich.

So gehörten doch wohl andere Kräfte als nur militärische Eroberungen dazu, um den Sitz dieser Mächte dauernd nach einem anderen Zentrum zu verlegen. Welche Kräfte sind es aber, die mehr oder weniger erschütternd, mehr oder weniger geräuschvoll nach so vielen Jahrhunderten des Glücks und Unglücks den Tod herbeiführten und die schließlich auch heute noch die Welt in Bewegung halten? Eine einwandfreie Antwort auf diese Frage ist bisher nicht gefunden worden. Nur das steht fest: wenn nämlich in dem Besitz von Seezentralität wirklich ein so großer Vorteil zu erblicken ist, daß dieser einem einzigen Staat vor allen anderen eine Vorrangstellung gibt, dann muß der Verlust dieser Seezentralität eine Einbuße an Vorrang und internationaler Stärke mit sich bringen, die auf den Staat übergehen, dem das sich dann bildende neue Seezentrum zufallen muß. Ist es aber gerade nicht das, was an allen Weltreichen von Babylon bis London erlebt worden ist? Hat nicht das Hand-in-Hand-Gehen von Seezentralität und überwältigender imperialer Macht das Werden und Vergehen von Weltreichen bewirkt? Mußte nicht die seezentrale Lage schon immer ausschlaggebend sein? Solange Rom noch an der Peripherie der babylonischen und ägyptischen Welt lag, konnte ihm weder rohe Gewalt noch Macht des Geistes die Seezentralität in der bestehenden Welt verschaffen.

Mit wachsendem Weltkreis verschob sich indes das Zentrum der Handelswelt. Dieser Wandel bewirkte das Schwächerwerden des einen und das Erstarken des anderen, bis schließlich Rom das neue Seezentrum seiner Handelswelt werden mußte. Vorstellbar sind zwei Erklärungen für den Aufstieg und den Abstieg großer imperialer Mächte. Nur vertragen sie sich nicht miteinander, denn die eine ist ganz militärischer und die andere ganz bürgerlicher Art. Man muß daher zwischen beiden wählen.

Rein militärisch gesehen nimmt man an, daß zu gewissen Zeiten der Weltgeschichte unter besonders begünstigten Völkern ein starker Geist der Organisation, der Verwaltung und der Angriffs- sowie Verteidigungsfähigkeit sich Geltung zu schaffen weiß. Waffen, Sprache, Gelehrsamkeit und Gesetzgebung bewirken eine Angliederung der nächsten Nachbarn, die Macht wächst bis zu einer imperialen und geht von einem rein geistigen Zentrum aus. So stellt man für gewöhnlich den Aufstieg Roms und seiner Vorgänger dar, so daß also die noch heute erhaltenen Ruinen dieser Reiche in erster Linie an Erfolge kriegerischer Eroberungszüge erinnern müßten. Es bliebe aber immer noch die Frage offen, warum es ein Eroberungs- und Organisationsgeist für gut befand, gerade diesen oder jenen Platz zu bestimmter Zeit zum Ziele seiner Tätigkeit zu wählen. Das führt aber zu metaphysischen Erwägungen, die auch aus anderen Gründen nicht gut verfolgbar sind.

Bekannt man sich zu der Erklärung rein bürgerlicher Art, die in ihrem friedlichen Wesen der brutal erobernden kraft gegenübersteht, und erblickt in ihr den grundlegenden Trieb allen Völkerlebens, so muß man die erste Erklärung rein militärischer Art entweder fallen lassen oder ihr einen anderen Platz einräumen. Denn von jeher waren die Haupttriebkraft der Menschheit nicht Anwendung von Waffengewalt, sondern Warenaustausch zum Lebensunterhalt, also Handel, der mit wachsender Zivilisation rohes Barbarentum verdrängte. Erst aus dem Handel konnte individueller und nationaler Wohlstand entstehen. Dazu führte schon immer der Weg über See. Von den Hauptküstenplätzen aus verzweigten sich die Handelsstraßen des Landes ins Innere der Reiche, die dadurch immer mehr der Fruchtbarkeit des Meeres zugänglich wurden. So wurden das Nordende des persischen Golfes, die Nordostküste

Ägyptens und Roms italienische Halbinsel unvermeidlich zu Zentren. Lagen doch diese Gegenden am Kreuz- und Begegnungspunkt aller Handelsstraßen ihrer Welten.

Ein fruchtbarer Handel läßt sich aber ohne gehörige Ordnung nicht betreiben und diese notwendige Ordnung verlangt strenge Aufsicht, die ohne Gewaltanwendung nicht immer möglich war. So mußten bürgerlicher Handel und militärische Kraft Hand in Hand arbeiten, wobei aber der sich einstellende Machtzuwachs in erster Linie auf lebensnotwendigen Handelstrieb zurückzuführen ist, nicht aber auf Handelsicherungsmaßnahmen. Von letzteren weiß die Geschichte aber immer mehr zu berichten, da sie bis auf die jüngste Zeit mehr Kriegs- als Wirtschafts- und Wirtschaftsgeschichte ist. Erst wenn man die Wirtschafts- und Kriegsvorgänge richtig gegeneinander abwägt, bekommt man den richtigen Einblick in das so wechselvolle Völkerleben aller Zeiten, wobei klar wird, daß Höchstleistungen weltbeherrschender Dauer nur den Völkern zu Teil werden können, die das jeweilige Seezentrum der Handelswelt besitzen. Sobald sich aber notwendiger Handelstrieb und strenge Ordnungsaufsicht nicht mehr paaren, oder wie man heute auch zu sagen pflegt, wenn die Flagge dem Handel nicht mehr folgen kann, dann muß sich das Seehandelszentrum erneut verlagern. Zwischen seezentraler Welthandelslage und imperialer Macht bestehen also notwendige Beziehungen von Ursache und Wirkung, wobei für Zufälligkeiten kaum Raum vorhanden ist. Nur ein Staat seezentraler Lage hat Aufstiegs- und krisensichere Herrschaftsmöglichkeiten. Starke unversiegbare natürliche Wirtschaftsquellen sprudeln, welthandelsmäßig gesehen, nur an bestimmten verkehrstechnisch gegebenen Stellen, die keine militärische Kraftanwendung verlagern kann. Militärische Macht wird überhaupt erst durch Handelsmöglichkeit mit ihren Reichtums-, Einfluß- und Ordnungsfolgen hervorgerufen.

Die seezentrale Lage Englands

Die bisherigen Ausführungen begegnen zwei allgemeinen und naheliegenden Einwänden. Vor allem werden sie für zu eng gezogen und daher für anfechtbar gehalten. Denn nur der Verlagerung der Seezentralität die Verantwortung für das Auf und Ab vergangener Weltreiche zuzuschreiben ohne auch die vielen anderen Faktoren, die dem Leben der Völker Atem und Impuls geben, genügend mit in Rechnung zu stellen, das sollte doch abwegig und ungeschichtlich erscheinen. Denn, wird man sagen, Größe einer erobernden und kolonisierenden Rasse kann nicht gut einem reinen geographischen Zufall entspringen. Weiter könnte man in direkter Umkehrung des Behaupteten einwenden: da es mindestens ebenso wahrscheinlich ist, daß die Grenzen der alten Handelswelten durch die Regsamkeit ihrer Zentren entstanden und festgelegt worden sind, so müßten doch die Zentren eigentlich erst durch die Geschäftigkeit der Handel treibenden Welt geschaffen sein. Bei einer solchen Betrachtung der Dinge würde die bis jetzt als unveränderlich hingestellte Verbindung zwischen imperialer Macht und Seezentralität so erklärt werden, als ob es in jedem Falle die imperiale Macht war, die die Zentralität verursachte, daß es aber nicht die Zentralität war, die die imperiale Macht überhaupt erst im Gefolge hätte haben können.

Diese Vorstellung läßt aber vor allem ganz und gar die Tatsache beiseite, daß Zentren großer internationaler Macht ihre Entstehung nur der See zu verdanken haben. Eine derartige Stellungnahme ist also unvollständig. Die beiden Einwände werden genügend entkräftet durch die reichlich bekannte Geschichte des Aufstiegs Englands. Wohl mögen die Zentren der drei alten Reiche, Rom, Babylon und Ägypten, unterwerfend und zivilisierend auf ihre nächste Umgebung gewirkt haben. Von England kann man das aber sicherlich nicht sagen. Im Gegenteil, die ganze bewohnte Welt hat in unbewußter Einmütigkeit dazu beigetragen, die Macht Eng-

lands zu entwickeln. Aber auch dazu konnte es erst kommen, als England im sechzehnten Jahrhundert zum erstenmal begann, die seezentrale Lage der Welt einzunehmen. Erst die Entdeckungen dieser Zeit ließen England aus dem bisherigen Dunkel eines eng beschränkten Provinzialismus heraustreten. Die alten Ägypter und Assyrer wußten von einem England überhaupt noch nichts. Für ein bereits auf hoher Kulturstufe stehendes Rom fing ein Britannia und Londinium schon an, ein Begriff zu werden. Für die Römer war die Insel das entlegenste Gebiet ihrer westlichen Welt. Bis an den Hadrianwall an der Südgrenze des noch in Wüstenei versunkenen Schottlands hatte Roms Herrschaft einmal gereicht, so daß das damalige England in der Tat noch weit außerhalb jeden zentralen Kräftefelds der Erde lag.

Immerhin ist es geschichtlich erwiesen, daß diese abgelegene Insel nicht nur mit dem gegenüberliegenden Gallien, sondern auch mit dem Mittelmeer vor seiner Beherrschung durch Rom im Handelsverkehr gestanden hat. Sie blieb auch später nur die entfernteste nebensächlichste aller Provinzen des römischen Kaisers und blieb es für viele hunderte von Jahren. Von den Segnungen südlicher und östlicher Kultur bekam England nur wenig zu spüren. Auch als der Handel zwischen England und dem europäischen Kontinent zunahm, lag er bis ins vierzehnte Jahrhundert fast ganz in den Händen der Osterlinge, der Kaufleute der Norddeutschen Hanse. Noch bis in die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts als England schon lange einen lebhaften Wollhandel eigener kaufmännischer Gesellschaften mit Europa über Calais und die Niederlande betrieb, lieferte Frankreich für die englischen Schiffe die Segel. Von den Häfen der Hanse wurden englische Kaufleute und ihre Schiffe noch gewaltsam vom Handel ausgeschlossen. Den skandinavischen und bretonischen Seeräubern im Kanal, in Nord- und Ostsee gegenüber waren die wenigen englischen Handelsschiffe machtlos. Mit Venua, Venedig und Florenz bestanden schon bessere Beziehungen. Von wesentlichen kulturellen Fortschritten war aber auch damals auf der nur dünn bevölkerten Insel nur wenig zu merken. Bis zur Mitte des sechzehnten Jahrhunderts blieb so England von Europa kaum beachtet. Auch das Zeitalter der Entdeckungen im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert änderte an Englands stiller Abgelegen-

heit zunächst noch nichts, obgleich ganz Europa ein fieberhaftes Suchen nach Reichtum und Wohlstand befiel. Mit sich selbst noch zu sehr beschäftigt, war das Interesse an den großen äußeren Vorgängen nur gering. England blieb immer noch unbeteiligt an einer so plötzlich in ganz neuem Licht erscheinenden Welt.

Wie auch die Wirkung dieser so bedeutsamen Entdeckungen auf die Hauptvölker der Welt sein mochte, auf die Lage Englands mußte sie von ganz besonderem Einfluß werden. Vom äußersten Rande der Handelswelt mußte es und konnte es sich damals schon in den Mittelpunkt einer neuen größeren Handelswelt gerückt sehen, wodurch das Merkmal dauernder Seezentralität gegenüber der ganzen Erde ein für alle Mal gegeben war. Eine einzigartige Lage, die nur England allein wirksam auszunutzen im Stande war. Ohne eigenes Verdienst sah es plötzlich die Stufen jenes Thrones vor sich, die zu wirtschaftlicher und imperialer Machthöhe führen sollten. Durch überraschende Schicksalsfügung begann sich ein neues Seezentrum einer neuen Handelswelt herauszuheben. Dieses Mal aber planetar und endgültig.

Noch aber übersahen weder England noch irgendein anderes Land diese neue Lage; denn von heute auf morgen konnte sich die England so unversehens zugefallene Seezentralität gar nicht auswirken. Es war unmöglich, sich über die Entwicklungsaussichten dieser neu entdeckten westlichen Seite einer neuen Handelswelt sofort ein klares Bild zu machen. Ja es standen schon einige andere wirtschaftlich noch stärkere Anwärter auf den ersten Stufen zu diesem von ferne winkenden Thron. Mit diesen hatte sich England auseinanderzusetzen, bevor es die ihm geographisch bestimmte Höhe erreichen konnte. Mit aufklärendem Horizont fing es an, seinen Blick zu weiten. Mit steigendem Völkerverkehr wuchs auch England und wurde stärker. Aus dunkler Vorzeit herausgerissen, verschloß es sich nicht mehr der Erkenntnis der Tatsache, daß zum vierten Male ein Stern zu leuchten begonnen hatte, der Stern des Seezentrums weitester imperialer und unwiderstehlicher Macht.

Im Jahre 1582 gab es in England ganze 1 172 000 waffenfähige Männer. Handel, Gewerbe und Schifffahrt Englands waren im Vergleich zu dem pulsierenden Leben europäischer Küstenvölker wenig entwickelt. Um aber in dieses beschauliche Leben der Insel

mit ihren Schafferden und Bergleuten auch nur ein Ahnen seezentraler Zukunft zu bringen, mußte man sich vor allem der Seefahrt verschreiben und den Rivalen des Festlandes beweisen, daß die Zeichen der Zeit besonders Keime der Stärke für England enthielten.

Trotz eines Raleigh und Bacon, die zu den wenigen gehörten, die erkannten, daß die See ungeahnter Vermittler wirtschaftlicher Betätigung zu werden versprach, geschah indes noch nicht viel. Weit schneller waren die Spanier, die Portugiesen und die Holländer zur Hand. Da ihre Schifffahrt bereits erheblich umfangreicher war, nutzten sie den Vorsprung ihrer Seezentralität und konnten schon nach wenigen Jahren große und nutzbringende Kolonialreiche ihr eigen nennen. Den Wert dieser Reiche verstanden die Engländer erst Ende des sechzehnten Jahrhunderts, als einem Drake außer der wertvollen Ladung der spanischen Galeone „San Felipe“ auch geheime Pläne und Papiere der spanischen Regierung in die Hände fielen, die Einblicke boten in Spaniens wirtschaftliche und militärische Vorhaben. Schon im letzten Viertel des sechzehnten Jahrhunderts erstreckte sich die Macht der Nebenbuhler Englands über die ganze Welt und ließ sie dank ausgedehntester Seeverbindungen die Schätze der Welt unaufhörlich erfassen.

Diesen Vorsprung seiner Nebenbuhler mußte ein sich seiner neuen Lage der Welt gegenüber wirklich bewußt werdendes England nicht nur ein- sondern möglichst bald auch überholen, denn das mit den Entdeckungen neu sich bildende Weltzentrum war noch keineswegs als endgültig festgelegt anzusehen. Dieses neue Zentrum wollte erkämpft sein, wobei England den weitaus schlechteren Start hatte. Es besaß aber doch einen dauernden und geradezu überwältigenden Vorteil vor seinen Rivalen, der in seiner Lage inmitten der Straße der See bestand, ohne jede gefährliche Landgrenze, auf die hätte geachtet werden müssen. England besaß das von der ganzen Außenwelt nach Europa führende Seetor (Karte 5).

An Englands Inselcharakter läßt sich nicht zweifeln, doch war es keineswegs klar, ob seine Bewohner sich des europäischen Seetorcharakters mit seinen vielen Möglichkeiten wirklich bewußt waren. Wo gibt es in Europa oder überhaupt in der Welt ein Land, das nicht dankbar wäre, wenn es seiner Sorgen um die so vielen und

langen Landgrenzen behoben wäre?! Welche Ängste hat doch Frankreich um den Rhein! Und wie viel leichter stände es um Indien, wenn es nicht dauernd auf Grenzwatche stehen müßte? Das Fehlen jeder Landgrenze und der damit in Spannungszeiten verbundenen Sorgen hat England bei Entfaltung seiner Macht die Freiheit gegeben, sich ganz dem Leben der Weltmeere zu widmen, was keiner seiner Nachbarn in dieser Weise vermochte. England muß es nur verstehen, diese Freiheit richtig zu nutzen; stets muß es seine Blicke auf die See gerichtet halten, durch die allein es mit der Außenwelt in Verbindung bleiben kann.

Der See hat es deshalb wie kein anderer seine ungeteilte Stärke zu widmen, weil es inmitten des einzigen Tores liegt, durch das die Außenwelt Europa erreichen kann.

Handels- und wirtschaftspolitisch betrachtet war das Europa des sechzehnten Jahrhunderts allerdings ein ganz anderes als das von heute. Was das damals noch so dünn bevölkerte und so selbstgenügsame Europa von außen brauchte, erhielt es über Genua und Venedig. Europa blickte mehr nach Osten, von wo die damaligen Hauptseestraßen in diese beiden Häfen des Mittelmeeres mündeten. Wollte man den kostspieligeren Landtransport von dort nach Zentraleuropa sparen, so ließ man die Waren durch die Straße von Gibraltar nach Holland und nach den Ostseehäfen gehen. Als aber die Welt durch die Entdeckungen und die beginnende Besiedlung Amerikas ein anderes Angesicht bekam, öffneten sich neue Wege, die Reichtum und Produkte der neuen Welt über den Atlantik in den Schoß des erstaunten Europas zu schütten begannen. Venedig und Genua verloren unvermeidlich an Wichtigkeit, denn das Handelstor Europas begann sich jetzt vom Mittelmeer an die Atlantikküste zu verschieben, einen Platz, den es heute noch fest gefügt einnimmt, gleichsam gekrönt von den jedem Seefahrer so bekannten großen Anfangsbuchstaben „L. S. A. N.“, London, Hamburg, Antwerpen, Rotterdam.

Dieser Wandel ging natürlich nur langsam vor sich. Lange nach der Entdeckung Amerikas und beider Indien bildeten die Häfen Spaniens und Portugals noch das hauptsächlichste Seetor Europas. Von Cadix über Holland bis nach dem Hansehafen Danzig erstreckte sich der neue atlantische Handel. Als aber



Karte 5. Das Seetor Europas

Spaniens Handel mit Amerika zurückging, weil es dort an Besitz verlor und als die Hanfa dem Drucke holländischen Wettbewerbes weichen mußte, verengte sich das nach Europa führende Seetor an beiden Enden, so daß Europa sich fortan in seinem Überseehandel auf Häfen stützen mußte, die innerhalb zweier Linien liegen, von Kap Finisterre an Spaniens Nordwestecke bis zu den Orkneys in Englands Norden und von diesen bis zur Südspitze Norwegens.

Mit diesen beiden Linien ist das Seetor Europas klar bezeichnet. Eine andere Durchschlagsmöglichkeit ist nicht denkbar, da die bisherigen Mittelmeertore aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen nur noch örtlich eng begrenzte Bedeutung haben. Alle Erzeugnisse der Erde, die nach Europa gelangen sollen, müssen heute die genannten beiden Linien passieren.

Schon diese flüchtige Betrachtung läßt die auffallend einzigartige Vorstellung Englands erkennen. Zwangsläufig müssen die Schiffe und Güter, die von draußen die Mitte Europas, seinen Osten und die Ostseeländer erreichen wollen, oder von ihnen aus den Atlantik zu kreuzen haben, englische Gewässer im Schutze englischer

Küsten durchfahren. Fraglos nur ein geographischer Zufall, der schon zur Genüge die wirtschaftlichen Vorteile der Weltzentralität Englands erklärt; wobei noch hinzukommt, daß Englands 1600 Meilen lange Küste eine Anzahl natürlicher Häfen besitzt, die an leichter Benutzbarkeit die europäischen bei weitem übertreffen. Jeder Seebefahrene Mann zieht die englischen Häfen den französischen vor. Nicht in Brest, sondern in Falmouth warten die Schiffe auf Order für den letzten europäischen Bestimmungshafen. Auch diese Bevorzugung natürlicher Häfen den künstlichen durch starken Flutwechsel behinderten gegenüber verstärkt Englands Lage, das so der Hauptmagnet europäischen Seehandels geworden ist, erheblich. Ein schwerwiegender Vorteil im Kampf um die Seezentralität der Welt mit Frankreich, Holland und Spanien. England war aber nicht nur selbst das Seetor Europas, sondern es teilte durch seine Zwischenlage Europa in zwei Teile und war daher immer in der Lage, wenn es wollte, eine europäische Kraftvereinigung zu verhindern und einen Feind nach dem anderen abzutun. Es verfügte nicht nur über die Seezentralität der Welt, sondern auch über die Europas. Mit diesen beiden Zentralitätswaffen ausgerüstet — den einzigen, die es überhaupt besaß — verschaffte es sich in der letzten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts aus eigener Kraft auf See die ihm bisher verwehrte Selbständigkeit. Es mußte besonders den Spaniern, Holländern und Franzosen ins Gehege kommen, von denen die Holländer die hartnäckigsten Gegner waren. Aber ihre Welt handelskontrolle zu Beginn des siebzehnten Jahrhunderts lesen wir in „The Works of Sir Walter Raleigh, Bd. 8, Seite 364“: „Die Niederlande haben zu Beginn der Regierungszeit James I. so viele Schiffe und Fahrzeuge wie fast die ganze Christenheit, jedes Jahr bauen sie an die tausend Schiffe, obwohl sie selbst überhaupt kein Holz haben . . . Wir schicken in die östlichen Königreiche nur hundert Schiffe, unser ganzer Handel beschränkt sich hauptsächlich auf Elbing, Königsberg und Danzig zur Segelbeschaffung und zum Ankauf teurer Waren. Die Niederlande schicken jährlich ungefähr 3000 Schiffe in die östlichen Königreiche, handeln in jeder Stadt und in jedem Hafentort mit großem Vorteil, stehen sich dabei auf Grund eines anderen Wechselkurses 20 % billiger als wir. Auch

mit Fischen machen sie viel Geld, so fördern sie bestens ihren Handel und schädigen den unsrigen. Jährlich fahren ungefähr 2000 ihrer Schiffe mit Waren des Ostens an unsern Küsten vorbei nach Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, wohin überhaupt kein einziges englisches Schiff nur hinkommt. Sie handeln in allen Städten und Hafensplätzen Frankreichs, wir nur mit fünf oder sechs. Jährlich laufen 500 bis 600 holländische Schiffe englische Häfen an, von wo aus sie mit allen Städten Englands Handel treiben, uns stehen dazu nur drei Städte ihres Landes offen mit ganzen 40 Schiffen.“

Nach der Feststellung, daß die Holländer fast den ganzen Welt-handel in Händen haben, fügt er weitblickend und prophetisch hinzu: „Und doch eignet sich England durch seine Lage weit besser als die Niederlande zum Warenstapelplatz für die südlichen und nordöstlichen Länder; England hat auch weit bessere Mittel dazu in der Hand. Wir müssen nur den festen Willen zur Tat haben.“

Die Wahrheit dieser Worte sollte bald nicht nur den holländischen Kauf- und Ratsherren klar werden, die es durch dauernde Einbringung der Ernte der See zu unvergleichlichem Wohlstand und Weltcredit gebracht hatten trotz ihres sandigen, öden Landes, das weder Holz, noch Kohle oder Erze hervorbrachte. Aber gerade diese Armut, dieser Mangel natürlicher Kräfte, hatte sie mutig und entschlossen dem Meere sich zuwenden lassen, das solches Vertrauen schon immer rechtfertigte. Die Engländer des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts wurden im Gegentheil durch eine Fülle natürlicher Kräfte der Insel und ihrer Lage in die Rolle des Führers im Handel gedrängt.

Allen Anforderungen des Seehandels entsprach die Lage Englands weit besser als die Hollands. Hatte doch die nur 300 Meilen lange, seichte holländische Küste mit ihren drei großen Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam nur wenig natürliche Anziehungskraft für den Seehandel im Vergleich zu den vielen leicht zugänglichen offenen Häfen der 1200 Meilen langen englischen Küste, von der das nur durch eine schmale Wasserstraße getrennt liegende Holland dauernd überwacht und am freien Zutritt zur offenen See gehindert werden konnte. Wurden diese Vorteile erkannt und gehörig genutzt, so war es den Holländern unmöglich, ihre

Höhe noch lange zu behaupten. Als England seine Vorteile erkannte und durch die Navigationsakte des Jahres 1651 die holländischen und alle anderen fremden Schiffe zwang, englische Häfen nur zum Löschen der Produkte ihrer eigenen Länder anzulaufen, wurde dem unaufhaltbaren Wandel noch mit Gewalt nachgeholfen. Die bloße Tatsache, daß diese Navigationsakte, wie Mr. Edmundson sagt, „den Holländern, die als Fuhrleute der Welt fast das Seehandelsmonopol besaßen, einen tödlichen Schlag versetzte“, zeigt klar genug, daß schon zu jenen Zeiten der Haupthandel Europas von englischen Häfen abhängig war.

Wohl war das nicht nur durch lange Seekriege, sondern auch durch Landkriege geschwächte Holland weiter ein Eingangstor Europas für die Reichtümer der Welt und ist es auch, in untergeordneter Weise, geblieben, gleichsam im Schatten des äußeren größeren englischen Tores, das von England, wenn es will, stets verschlossen werden kann.

England hat durch seine insulare Lage zu Europa, die es unmittelbarer kontinentaler und militärischer Sorgen enthebt und die es zum Hüter des europäischen Tores machen mußte, in etwas mehr als 100 Jahren die wirtschaftliche Vorherrschaft Hollands zur See, seines großen Nebenbuhlers, gebrochen. Ohne Kampf und Gewalt ist es dabei natürlich nicht abgegangen. Die erfolgreiche Gewaltanwendung war ein natürliches Kind der beiden Merkmale — seines insularen Charakters und seiner Lage —, die es England stets gestatteten, nicht nur jede Vereinigung nord- und südeuropäischer Seestreitkräfte gegen sich zu verhindern, sondern auch in Friedens- und Kriegszeiten den überwältigenden Teil des Seehandels der Erde seinen Häfen und seiner Schifffahrt zuzuführen. So ist der überraschende Wohlstand erklärt, durch den England vom achtzehnten Jahrhundert ab bis heute, die europäischen Armeen unterstützte, so wie es seine jeweiligen Interessen verlangten.

Von dem Augenblick an, als England seine Geschicke mit ganzer Kraft in die Hand nahm und sie der See anvertraute, hat sein Aufstieg unter den anderen Völkern Europas nicht ein einziges Mal aufgehalten werden können. Im sechzehnten Jahrhundert noch eine entlegene Insel am Rande der Welt, war England Ende

des siebzehnten Jahrhunderts in Europa eine anerkannte Macht größten Ausmaßes geworden. Es war die Zeit gekommen, da England es sich leisten konnte, holländische Admirale bei gemeinsamen Kommandantensitzungen im Kriege gegen Frankreich hinter dem jüngsten englischen Kapitän z. S. rangieren zu lassen, und der französische Gesandte eines Ludwig XIV. staunend sich im Auftrage des englischen Königs Karl II. sagen lassen mußte: „Die Gewohnheit der Engländer sei es, die See zu beherrschen.“

Schon die nächsten 50 Jahre brachten England um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts in den Besitz über die ganze Welt verstreut liegender wertvollster Stützpunkte und Kolonien. Gibraltar, Port Mahon im Mittelmeer, die ganze Ostseite Nordamerikas, der Hauptteil französischer und spanischer Kolonien, die wichtigsten westindischen Inseln und das große indische Reich kamen durch einen Vertrag nach dem andern unter englische Kontrolle. Trotz der späteren unbegreiflichen politischen und militärischen Fehler, durch die es 1783 einen großen Teil Nordamerikas für immer verlor, war England Ende des achtzehnten Jahrhunderts der pulsierende Mittelpunkt eines weltweiten Reiches geworden, dem niemand wirkungsvoll entgentreten konnte oder es auch nur wollte.

Ein in so kurzer Zeit wahrhaft sonderbarer Wandel! In allen Landkriegen, die Europa während dieses Aufstiegs Englands heimsuchten, hat es mit der einzigen Ausnahme Marlboroughs während des Spanischen Erbfolgekrieges nur eine nebensächliche Rolle gespielt. Versuchte es sich aber unmittelbar in militärische Vorgänge des Kontinents einzumischen, so konnte von einer Stärkung Englands in keiner Weise gesprochen werden. Zur See dagegen ging es unaufhaltsam seinen Weg weiter, der nur einmal während der Regierungszeit Karl II. für kurze Zeit unterbrochen wurde. Unter Elisabeth hatte man den Weg beschritten, kühn verfolgte man ihn unter Cromwell, und als der Spanische Erbfolgekrieg 1713 mit dem Utrechter Frieden schloß, „kam der Gewinn Englands durch Vertrag und Krieg nahezu den Verlusten Frankreichs und Spaniens gleich; er bedeutete eine Erweiterung und Stärkung seiner Seemacht“ (Mahan, Einfluß der Seemacht auf die Geschichte, Bd. 1, S. 211).

Von 1563 bis 1713, also in nur 150 Jahren, hat sich eine Macht entwickelt, wie sie so breit fundiert und so unerschütterlich und vor allem in so kurzer Zeit einmalig dasteht.

Waren es wirklich nur die Entdeckungen anderer Völker, die den Empiregedanken entstehen ließen und England dadurch die höchste Seezentralität der Welt gaben? Das glauben, hieße dem Verlauf der Weltgeschichte Gewalt antun, denn von einem englischen Empiregedanken konnte erst die Rede sein, als Englands Zentralität vollzogene Tatsache geworden war. Oder will womöglich jemand meinen, daß sich ein ähnlicher Weltreichsgedanke am Ende des sechzehnten Jahrhunderts an der Donau, in Asien, in Zentralafrika oder in den Wildnissen Amerikas hätte entwickeln können?

Ist es nicht klar, daß Englands heutige wirtschaftliche und militärische Lage unter den Völkern der Erde auf geographische Gegebenheiten, die man Zufälle nennen mag, zurückzuführen ist, aber natürlich auch auf kühne Geschicklichkeit, die anfangs unbewußt dann aber immer bewußter diese zufälligen Gegebenheiten ausnutzte? Wenn dem so ist, dann muß gefolgert werden:

1. Der Aufstieg jeder bisher bekannten großen und dauernden Weltherrschaft ist den Vorteilen zuzuschreiben, die der Besitz der Seezentralität jeweils mit sich bringt.

2. Die Seezentralität der Welt kann eine Verschiebung nicht mehr erleben, womit Englands Macht unter den Völkern unanfechtbar bleibt. Wohl können an Stelle der Engländer andere Menschen treten, der Insel England aber ist, wenn die Beweisführung stimmt, der Sitz von Weltmacht nie zu nehmen.

Das Leben der Seezentralität

Handel ist ein Bewegungsvorgang, und zwar eine Bewegung vorhandener Waren. Die Übertragung von Krediten, Urkunden oder Rechten ist noch kein Handel, sondern die Vorbereitung oder Folge von Handel. Auch Herstellungs- und Verarbeitungsvorgänge sind nur Vorläufer des Handels; sie tragen zur Bereicherung der Welt noch in keiner Weise bei, Fehlproduktionen können sogar zu einer Verminderung vorhandenen Reichtums führen. Ohne vorherige Beschaffung verschiedener Rohmaterialien aber gibt es keine Produktionsmöglichkeit. In dieser Materialbeschaffung liegt daher schon ein beträchtlicher Handel. Um fertiggestellte Waren in den Handel bringen zu können, bedarf es eines Warenverteilungssystems, das auf oft recht langen Wegen die Waren ihren Märkten zuführt.

Handel muß zu seinem Bestande sowohl dem Käufer wie dem Verkäufer Gewinne bringen. Geben und Nehmen, beiden zum Segen, das ist daher die einzige Methode, durch welche der materielle Wohlstand und die Hilfsquellen der Menschheit vermehrt werden können. Der Handel erst macht dem Menschen jeden Gegenstand, dessen er bedarf, verfügbar. Ohne Handel keine Produktion. Die wenigen Rohmaterialien, die dem einzelnen unmittelbar zur Verfügung stehen, können immer nur die Grundlage eines höchst einfachen, mühseligen und unsicheren Lebens sein. Wer versucht ohne einen Handelsapparat zu leben, kann vielleicht selbstgenügsam werden, würde aber trotz schwerster Arbeit aus der Armut nicht herauskommen. Der selbstgenügsame Einzelne ebenso wie eine selbstgenügsame Gemeinschaft von Menschen bleiben immer nur auf wenige begrenzte materielle Hilfsquellen beschränkt und notgedrungen des wirtschaftlichen Wohlstandes beraubt, der in der Möglichkeit besteht, über einen Teil aller Hilfsquellen der Menschheit willensmäßig zu verfügen.

Will der zivilisierte Mensch nicht in den Urzustand des Wilden zurückverfallen, so muß er sich unbedingt des Handels bedienen, der in der Tat das einzige Mittel ist, durch das die Menschheit sich ein Existenzminimum schaffen und erhalten kann. Wenn Europa plötzlich für zwölf Monate von der Außenwelt abgeschnitten würde, so ließe sich zweifellos irgendeine Grundlage finden, auf der dieser Kontinent weiterleben könnte. Wir hätten nur einen innereuropäischen weit primitiveren Handel und mit der Abnahme materieller Hilfsquellen würde die Bevölkerungszahl des abgeschnittenen Kontinents sinken. Würde eine wesentlich kleinere Gemeinschaft von Menschen in dieser Weise abgeschnürt, so würden die Verkümmernismomente noch viel deutlicher werden. Wäre z. B. England zwölf Monate lang von der Außenwelt abgeschnitten, so würde am Ende dieser Zeit wahrscheinlich die eine Hälfte seiner Bevölkerung ausgestorben sein. Und würde in irgendeinem Lande der inländische Handel vollständig unterbunden werden, so verfiere seine Bevölkerung sofort dem Barbarismus.

Trotzdem könnte man zweifeln, ob die Lebensnotwendigkeit eines dauernden Warenaustausches in seinem Wesen als grundlegendender Bildner und Erhalter von Zivilisation und Kultur richtig erkannt und gewürdigt wird. Man nimmt es, wenn nicht als eine Selbstverständlichkeit, so doch vielleicht als eine mehr zufällige nebensächliche Angelegenheit oder gar als Luxus, als eine Angelegenheit, die ganz nach Belieben für nötig oder auch unnötig angesehen wird, oder die nur für den unmittelbar Beteiligten Interesse hat, kurz und gut als eine Sache, die in ihren tausendfachen Wirkungen von den meisten Menschen ziemlich gleichgültig hingenommen werden kann. Aber deshalb bleibt ein dauernder Warenaustausch doch die wichtigste Quelle unseres ganzen Lebens, eine Grundbedingung, ohne die das Leben nicht denkbar wäre. Die Warenbewegung ist die Blutzirkulation des Lebens der Welt.

Diese Warenbewegung über die ganze Erde ist ein an bestimmte Wege gebundener Vorgang, gleich ob es sich um Land-, See- oder Luftstraßen, die die Lebensadern der Welt sind, handelt. Alle diese Straßen haben ihre bestimmten Aus- und Eingangspunkte, die ihrerseits wieder der Warenverteilung am besten Vorschub leisten. So z. B. muß der Markt einer Stadt mit anderen größeren

Verteilungszentren gute Verbindung haben, von denen aus die unzähligen örtlichen Bedürfnisse zu befriedigen sind. Je weiter man von innen heraus, dieses Warenein- und -ausgangssystem verfolgt, um so mehr wächst es sich zu einem ganzen Völkern dienenden Haupt- und Zentralstapelplatz aus. Hier laufen schließlich alle Straßen zusammen, hier bildet sich die größte Warenanhäufung, hier ist aber auch der größte Verteilungsapparat zu finden. Im allgemeinen Interesse verlangt ein Platz zum Empfang und zum Versand von Waren dauernd freie Verbindungsmöglichkeiten. Erst das gibt dem Leben mit Hilfe einer sorgfältigst ausgearbeiteten Austauschorganisation die Atmungsmöglichkeit. Aber die Lage eines mit allen örtlichen Mittelpunkten in Verbindung stehenden Hauptstapelplatzes kann kein Zweifel bestehen. Diese ergibt sich aus der Natur des Handels selbst, sie verleiht der Wirtschaft und dem Handel die nötige Stärke und den nötigen Anstoß.

So verhält es sich auch mit der größeren Handelsgemeinschaft der ganzen Welt. Die Aufgabe, zwischen allen Erzeugern und Verbrauchern der Welt die nötige dauernde Verbindung aufrechtzuerhalten, wäre aber unlösbar, wenn alle Einzelwünsche für sich befriedigt werden müßten. Hier hilft das Stapelplatzsystem, das für den Erzeuger die Produkte dem nächsten Sammelpunkt zuführt, und wohin dieser mitteilt, was er von überallher im Austausch für seine Güter haben will. Lieferung und Bestellung gehen in das allgemeine System der Weltwarenbewegung über, mit dem das örtliche Zentrum verbunden ist. In einem allgemeinen über die ganze Welt sich ergießenden Warenstrom unzähliger Einzelbestandteile entwickelt sich ein ewig sinnvolles Hin und Her von Gütern, die der einzelne im Austausch von noch so weither benötigt. Eine Aufgabe, die bei der Entwicklung des heutigen Nachrichtendienstes unter gleichzeitiger Sicherung nötiger Gewinne leicht, schnell und ungezwungen zu lösen ist.

Da bei der Lösung des Problems die ganze Welt beteiligt ist, muß sich das System auf entsprechend großräumige Straßen stützen, auf Straßen, die nur auf der See liegen können. Auch sie streben alle einem Hauptstapelplatz zu, der im Welthandlungszentrum am Kreuzpunkt der wichtigsten Seehandelsstraßen liegt.

Die Natur des Handels führt zu dem schon historisch erwiesenen Schluß, daß eine effektive Seezentralität zusammen mit dem großen Handel der Welt, der ja hauptsächlich Seehandel ist, wirtschaftliche Stärke erster Ordnung verleihen muß, und damit ist Englands heutige wirtschaftliche Stärke in der Welt erklärt.

An einem Platze effektiver Seezentralität müssen sich Waren aller Art mehr als an irgendeinem anderen häufen, um durch die dauernd zentralisiert bleibenden Geschäftsbeziehungen mit den entlegensten Gegenden der Welt, gesehen und ungesehen betreut, sinnvollster Verteilung zugeführt zu werden. Einem derart handels-erfahrenen Platze können sich alle Händler anvertrauen. Auf seinen guten Ruf und seinen damit verbundenen Kredit stützt sich somit die ganze Warenbewegung der Welt in zunehmendem Maße. Der nur von diesem Platze aus mögliche Überblick erleichtert ein weltweites Kreditwesen ungemein, so daß Gewinne auch durch Warenbewegungen, die weit entfernt von diesem Platze vor sich gehen, erzielt werden können.

Um Geschäftsabschlüsse tätigen zu können, muß jedes bedeutendere Im- und Exporthaus erfahrene Vertretungen an dem Hauptplatz haben; denn dort gehen in erster Linie Kauf und Verkauf der Erzeugnisse aller Herren Länder vor sich. Auch längs der zu dem Zentrum führenden Seestraßen werden sich Agenturen und Vertretungen bilden, sowie auch Kredit-, Transport- und Lagerungsmöglichkeiten, mit Spezialmärkten, Börsen, Versicherungs- und Finanzierungsgesellschaften und was nötig ist, um die ganze riesenhafte Warenbewegung im einzelnen ihren Zwecken und Zielen zuzuführen. Diese Plätze sind das Nervenzentrum des ganzen Bewegungsorganismus, dem die Welt ihr Leben zu verdanken hat. Zusammenballungen wirtschaftlicher Tätigkeiten dieser Art müssen wachsenden Wohlstand, wachsende Bevölkerung und wachsende Wirtschaftskraft im Gefolge haben. Bei dem gebieterischen Verlangen aller Welt nach jeder nur denkbaren Erleichterung eines ohne Zwang möglichst reibungslos vor sich gehenden Warenaustausches kann der Welthandel ohne einen zentral gelegenen Hauptstapelplatz unmöglich auskommen.

Nach diesen vielleicht noch zu abstrakten und zu allgemeinen Ausführungen sei zum besseren Verständnis ein gewöhnlicher Fall

von Warenbewegung von Anfang bis zu Ende mit seinen einzelnen Begleiterscheinungen aufgeführt. Dabei soll es sich darum handeln, was alles dazu gehört, um von einer argentinischen Getreideernte das von einem Kleinverbraucher Benötigte an Ort und Stelle, z. B. nach einer Kleinstadt in Italien, zu bringen.

Auf direktem Wege kann es nicht geschehen. Dazu muß sich der Eigentümer der in Südamerika noch auf dem Stalm stehenden Ernte des ganzen Warentransportapparates bedienen, ohne den der Erzeuger nicht an seinen Markt und der Verbraucher nicht zu seinem Brot kommen kann. Ist das Getreide in Argentinien geschnitten, so geht die Ernte nach dem nächsten Hafen, wo durch Bereitstellung von Schiffsaderraum für alsbaldige Verschiffung nach Europa gesorgt ist. Im europäischen Bestimmungshafen wird die Lagerungsmöglichkeit der Getreideladung sichergestellt und der Verteilungsapparat in Bewegung gesetzt, der die Ladung in größeren oder kleineren Bestandteilen wieder per Schiff oder über Land an die verschiedenen Verbrauchsorte gelangen läßt, auch dahin, wo unser italienischer Konsument sitzt. Daneben laufen die Versicherungsmaßnahmen für etwaige Verluste und Schäden beim Transport.

Alle diese Maßnahmen setzen eine große Zahl von Menschen in Tätigkeit, die sämtlich, lange bevor das Getreide seine Käufer gefunden, bevor also Kapitalneubildung stattgefunden hat, bezahlt werden müssen. In diese Lücke muß der das ganze Weltleben umfassende segenspendende Kredit einspringen. So wird während des Versandvorganges Kredit in Anspruch genommen. Der Erzeuger braucht Geld für die Erntearbeit und für die Eisenbahnfracht zum nächsten Hafen. Wohin sein Getreide geht, das kümmert ihn nicht weiter, er verkauft die ganze Ernte einer südamerikanischen Getreidefirma, deren Kapital aus Lagerhäusern und Schiffsbeladungsmöglichkeiten besteht. Diese Firma gibt dem Erzeuger einen auf ihre Bank lautenden Scheck, mit dem er zu Bargeld kommt. Für diese und viele andere ebenso erworbenen Ernten wird von der Getreidefirma der nötige Schiffsaderraum beschafft, worauf nach Beladung die Schiffe nach Europa in See gehen. Das für diese Transportleistung noch nicht bezahlte Schiff muß sich vor Abgang nach Europa mit Brennmaterial und

sonstigen Vorräten für die Reise ausrüsten. Auch das geschieht wieder auf Kredit, und zwar auf den seiner Eigentümer auf der anderen Seite des Atlantik.

Während das Getreide die Reise nach Europa angetreten hat, wechselt es mehrere Male durch eine Reihe Handelsgeschäfte seine Eigentümer. Es geht vom Verschiffer an einen Hauptaufkäufer in Europa über und weiter an viele andere kleinere Abnehmer. Dazu müssen sich die großen und kleineren Aufkäufer über die Getreidenachfragen der ganzen Welt und die entsprechenden Preisschwankungen auf dem laufenden halten. Alle diese Geschäfte gehen mittels Kreditdokumenten in Gestalt von Schecks oder Wechseln bargeldlos vor sich.

Unterdessen nähert sich das Getreide selbst Europa. Die vom Kapitän des Schiffes ausgestellten Konnossemente, die den jeweiligen rechtmäßigen Inhaber berechtigen, jederzeit von der Ware Besitz zu ergreifen, sind vorher dorthin übersandt. Ist das Schiff im ersten europäischen Bestimmungshafen angekommen, bekommt es die Lösungsorder, d. h. den Hafen benannt, von dem aus, entsprechend den während des Seetransports getätigten Geschäftsabschlüssen, die endgültige Verteilung des Getreides vor sich gehen soll. Aber weitere größere oder kleinere Verteilungszentren erreicht schließlich auch der Ladungsteil dann zu Schiff oder über Land sein letztes örtliches Zentrum, von dem aus die kleinsten Abnehmer gegen Bargeld ihren Bedarf gedeckt erhalten können, so auch unser italienischer Kleinverbraucher zum Verbacken und zum Verzehr.

Dieser Vorgang wiederholter Verkäufe und wiederholt wechselnder Transporte, über See und über Land, verlangt in Südamerika ebenso wie in Europa eine ganze Reihe miteinander in Verbindung stehender Käufer und Verkäufer, die nicht nur das Getreide kaufen und wieder verkaufen, sondern die auch die Fragen des Schiffsladungsraumes, der Wechsel, des Versicherungsriskos, des Brennmaterials usw. bearbeiten; lauter zusammenhängende Geschäfte, die auf der Grundlage des gegenseitigen Vertrauens zu jeder Zeit allen notwendigen Disponierungen schnellstens gerecht werden müssen. Dazu ist eine Zentrale notwendig, die alles über-
sieht, an der sich diese vielen Geschäftsvorgänge bequem ab-

wideln lassen, also ein möglichst zentral gelegener Platz, wo die erfahrensten Geschäftsleute in größter Zahl anzutreffen sein müssen.

Der umfangreichste für Warendurchgänge dieser Art in Frage kommende Platz ist London. Von dort aus wird zum größten Teil der Welthandel geleitet und kontrolliert, dort befindet sich das am meisten benutzte Kreditzentrum, dort treffen sich Kaufleute, Makler, Agenten und die am Welthandel beteiligten Bankiers, dort sind die Versicherer zu finden, die Schiff und Ladung mit einem magischen Mantel wirtschaftlicher Sicherheit decken und so über die ganze Welt gelangen lassen.

Der „Wechsel auf London“ ist noch immer das Hauptkreditinstrument der Handelsbewegung der Welt. Jedes dritte Schiff, das zur See fährt, ist ein englisches. Von allen für Seehandelszwecke gecharterten Schiffen sind schätzungsweise mehr als ein Drittel entweder in England gechartert oder zugunsten eines Handels, an dem England in dieser oder jener Form direkt interessiert ist. Es ist außerdem zu bedenken, daß auch ein sehr beträchtlicher Teil ausländischer Unternehmungen praktisch von englischem Kapital abhängig ist, also zum Nutzen englischer Aktionäre arbeitet, deren gesamte Abersseeinvestierungen sich 1922 auf über 3500 Millionen Pfund Sterling beliefen, wovon allein in diesem einen Jahre auf dem Londoner Markt nicht weniger als 135 Millionen Pfund gezeichnet wurden (siehe Völkerbund-Jahrbuch). Auf diese Weise ist England für alle größeren wirtschaftlichen Bewegungsvorgänge, die dauernd den Wohlstand und die Hilfsmittel der Menschheit vermehren, in vorherrschendem Grade das lebenspendende Nervenzentrum, nicht nur durch die ein- und ausgehenden Güter, sondern auch durch die, die Englands Küsten überhaupt nicht berühren.

Man kann nicht sagen, daß in diesen lebenswichtigen und mannigfachen Vorgängen Englands Lage von heute weniger beherrschend wäre als früher. „Sogar die Kriegskosten, unsere Schulden an die Vereinigten Staaten von Amerika, unsere nicht zurückerhaltenen Vorschüsse an die meisten europäischen Länder und unsere Verkäufe ausländischer Sicherheiten“, sagt Sir Stanley Leathes, „haben unsere Lage keineswegs erschüttert. Man glaubte, daß nach dem Kriege die Vereinigten Staaten von Amerika, der

größte Weltgläubiger und der Besitzer fast allen freien Goldes, das Zentrum der Finanzwelt werden würde, aber der Good Will, das Prestige, die Tradition, der gute Ruf, das ganze System britischer Finanzen hat die gewohnten Kreditkanäle wiederhergestellt. Der Weltumschlag an Zucker, Tee, Kaffee, Gewürzen, Wolle, Leder, Gummi, Ölfrüchten, Pelzen und der hauptsächlichsten nicht eisenhaltigen Metalle konzentriert sich in London.“

So betrachtet, bietet England fürwahr einen äußerst auffallenden Anblick. In die Häfen, die Englands nicht allzu lange Küsten säumen, fließt dauernd von allen Enden der Welt ein ungeheurer Strom von Waren, von dem fast ein Achtel nur dort hin kommt, um sofort nach anderen Ländern weiterzugehen. Von den Häfen Englands strömen englische Erzeugnisse im ungefähren jährlichen Werte von 1300 Millionen Pfund nach fremden Ländern, auf den großen gemeinsamen Straßen der Erde, an deren Kreuzungspunkt England nun einmal liegt. Es gibt keine irgendwie gefertigte Ware, die nicht in größten Mengen und bester Güte die Londoner Docks erreicht. Eine so ausgesprochene Handelskonzentration, einen solchen Wohlstand und eine solche Bevölkerungsdichte, wie auf der Insel England, hat es nie gegeben. An einem sehr großen Teil des gesamten Handelsvorganges der Welt beteiligt, genießt das englische Volk dank seiner geographischen, der Natur des Handels entsprechenden Lage, einen unbestreitbaren Anteil an dem Gewinn des Handels und seiner Leitung.

Das englische Volk ist gleichsam Hauptdiener aber auch der Hauptherr des Bewegungsvorganges von Gütern, und damit des Lebens der Welt.

Seezentralität verpflichtet

Bei voller Ausnutzung bringt die seezentrale Lage dem Begünstigten dauernde und große Vorteile. Sie verleiht dem, der sie wirklich besitzt, eine notwendig überragende Stellung in dem gesamten System der wirtschaftlichen Bewegungsvorgänge der Welt, indem sie ihn zwangsläufig mit jeder Phase dieser Bewegungsvorgänge in Berührung bringt, und zwar in weit nähere Berührung, als man eigentlich denken sollte. Diese in der seezentralen Lage begründete Stärke muß, mit dem Wachsen dieser über die ganze Welt ausgebreiteten Vorgänge, immer nur wieder zunehmen.

Diese dauernde eigenartige Stärke, die dem Lande durch seine Lage verliehen ist, hat ihm gleichzeitig eine unweigerliche, schwere und dauernde Verpflichtung auferlegt, denn die ihm von der Natur verliehene Stärke kann nur solange von Dauer sein, als der Güteraustausch auf der Erde frei und ungestört vor sich geht. Wenn dieser lebenspendende Bewegungsvorgang irgendwie gestört wird, wenn der Hauptverkehrsweg, die See, nicht überall frei, offen, sicher und unbehindert ist, dann muß diese eigentümliche Seezentralitätsstärke an Kraft verlieren und wird, ihrer ganzen Vorzüge beraubt, in Nichts zerrinnen. Dann wird die seezentrale Lage Englands dieser Insel unbarmherzig zum Verderb. Nur die Erhaltung weitestgehender Benutzungsfreiheit aller Verbindungswege über die Meere, kann England die ihm lebensnotwendige wirtschaftliche Zentralität bewahren. Ohne diese vollkommene Freiheit, die ganz allein England mit der äußeren Welt verbindet, bliebe England nur auf seine kleine Insel angewiesen, deren Hilfsquellen sich mit denen eines Kontinentes nicht vergleichen lassen. Von einem dauernden ein- und ausströmenden Seeverkehr gänzlich abgeschnitten, müßte die Insel mit ihrem ganzen Volke der Verödung anheimfallen. England hat in seiner seezentralen Lage daher die überaus ernste und schwere Verpflichtung, den ungehinderten Warenverkehr mit der ganzen Welt sicherzustellen.

Naturgemäß werden alle Völker der Erde, jedes auf seinem Gebiet, die Landstraßen sicher und von Hindernissen frei halten. Bei den großen Straßen der See aber hat sich offenbar die Welt von dem Augenblick ab, als Englands so sicheres Auftreten auf den Meeren Tatsache wurde, in auffallendem Maße auf englisches Eingreifen verlassen. Bedenkt man in welchem Ausmaß das englische Volk der ihm durch seine seezentrale Lage gebieterisch auferlegten Ordnungsverpflichtung nachgekommen ist, so ist festzustellen, daß eine solche dauernde Ordnung und Sicherheit, wie sie heute der Handel aller Völker bei Benutzung der See erlebt, vor Englands Aufstieg zur Weltmacht nicht bestanden hat.

Das ist heute etwas so Selbstverständliches geworden, daß man sich kaum die Unsicherheit vorzustellen vermag, die noch bis in die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts auf den Seestraßen herrschte. Nicht eines der seefahrenden und zivilisierten Mittelmeervölker sicherte seine Gewässer jemals so, wie es die besten Zeiten römischer Seezentralität vermochten. Auch das Mittelalter ließ es an einer planmäßigen organisierten Sicherung der Seestraßen fehlen. Und doch war man sich der bestehenden Gefahren durchaus bewußt. Schon 75 v. Chr. gab es überall im Mittelmeer Piratenflotten, besonders in der Levante, wo ein wertvoller losender Handel sie lange am Leben erhielt. Sie stützten sich auf wohl ausgesuchte Schlupfwinkel des Golfes von Adalia an der Südküste Kleinasiens, von wo aus sie nicht nur Roms Getreidezufuhr aus Ägypten, von der die Ernährung wachsender römischer Bevölkerung abhing, abschnitten, sondern sie wagten es sogar, verwüstend über die Küsten Italiens herzufallen. Erst unter dem großen Pompejus vermochten römische Admirale dank außerordentlicher Vollmacht der sogenannten Lex Gabinia im Jahre 67 v. Chr. dem so wichtigen römischen Mittelmeerhandel einigermaßen Sicherheit zu verschaffen. Mit allmählichem Verfall römischer Macht aber hatte es mit diesen Ordnungsversuchen wieder ein Ende und See und Land sahen sich in gleicher Weise wieder altem Räuberunwesen preisgegeben, trotz zwingender Warenaustausch-Notwendigkeiten.

Bis in das siebzehnte Jahrhundert hinein haben die Güterbewegungen auf See in ungeheurem Maße dauernd zugenommen,

gleichzeitig wuchsen aber auch die Gefahren für die Schifffahrt. Piratenflotten aller Völker, hauptsächlich aber englische, französische, dänische und algerische trieben ihr Unwesen in allen Gewässern. An zentraler Macht und Autorität, die imstande gewesen wäre, auf See bestimmte Gesetze vorzuschreiben, gebrach es vollkommen, und so konnten systematisch organisierte Plünderungen einen ganz unerhörten Umfang annehmen. Bis vor gar nicht so langer Zeit war die See ein Gebiet, auf dem nur das Gesetz tollkühnster zügelloser Raubenthslossenheit herrschte. Auch Engländer waren unter diesen verachtungswürdigen Piratenhorden zu finden. Heute noch sind an manchen Stellen von Englands Steilküste die Namen der englischen Piraten verewigt, die in den Jahren 1561 bis 1568 aufgehängt wurden. Im Januar 1617 mußte sich auf der Höhe von Sardinien das kleine englische Handelschiff *Dolphin* aus London gegen den gemeinsamen Angriff großer „türkischer“ Piratenschiffe verteidigen. Drei dieser Piratenschiffe hatten Führer mit rein englischen also ganz untürkischen Namen: sie hießen *Walsingham*, *Kelley* und *Campson*.

Im Jahre 1584 beschwerte sich der französische Gesandte in London darüber, daß englische Piraten allein in den beiden letzten Jahren französischen Schiffen einen Warenverlust im Betrage von 200 000 Kronen beigebracht hätten, worauf man englischerseits nur zu antworten brauchte, daß die englische Schifffahrt während der gleichen Zeit noch stärker durch französische Piraten gelitten hätte. Auf die Seeräuberei verstand sich Frankreich nicht weniger als England. In der Tat, stellten doch die Franzosen zu jenen Zeiten die gefährlichsten Piratenburschen, deren Flotten hauptsächlich von Dünkirchen aus operierten. Sie pflegten sehr nahe Geschäftsbeziehungen mit den gefürchteten Korsaren der marokkanischen Berberstämme, die man in England unter dem Sammelnamen „Türken“ kannte. Mit diesen zusammen zogen sie jahrhundertelang in heute kaum vorstellbarer Weise plündernd durch alle englischen Gewässer.

„Dünkirchen“, sagt Raleigh in seinem Bericht über das Jahr 1610 (Bd. 8, S. 305/6) „ist nur eine Fischerstadt, ein schlechter Hafen und hat vielleicht gerade zwölf lumpige kleine Segler und doch haben es diese wenigen Dünkirchner innerhalb von nur

zwei Jahren fertig gebracht, den Kaufleuten Westenglands dreitausend Fahrzeuge wegzunehmen, außer allem Sonstigen was sie aus den Häfen Englands und der Niederlande herausholen konnten. Die beraubten Kaufleute sind so verarmt, daß ihr Handel vollkommen darniederliegt und ihre Angestellten, die in ihrer Arbeit einen recht guten Tag leben konnten, sind an den Bettelstab gebracht.“

Der Raleigh-Bericht übertreibt nicht, das beweisen zahlreiche amtliche Dokumente (States Papers) jener Zeit. Im August 1626 z. B. erklärten die Bewohner der Suffolkküste „mit lauten Hilferufen, daß ihre Schiffe beschossen oder unter ihren Augen aus den Häfen herausgeholt worden seien“. In King's Lynn landeten Piratenmannschaften und verbrannten die Häuser an der Küste, nachdem sie sie gehörig ausgeplündert hatten. In Ipswich hörte der Handel vollständig auf, aus Furcht vor den Dünkirchnern, die der Stadt im letzten Jahre Schiffe im Werte von 4000 Pfund weggenommen hatten. Man legte deshalb die restlichen 58 Schiffe einfach auf. Newcastle beklagte sich darüber, daß der neue und so wichtige Küstenhandel mit Kohle zerstört werde. Die Fischer von Yarmouth erklärten, daß sie mit ihren 300 Fischerbooten der Fischerei nicht mehr obliegen könnten, da die Dünkirchner zu zahlreich geworden seien. Selbst die Cinque Ports (Hastings, Romney, Hythe, Dover und Sandwich, die Wiege englischer Seemacht. D. Übers.) beklagten sich beim Räte über die „Macht und Furie“ der Dünkirchner und jammerten, daß sie „so elendiglich durch sie bedrückt würden und deshalb nicht mehr nach Scarborough und Yarmouth gehen oder in der Nordsee fischen könnten.“ Es wurde noch schlimmer, wuchs sich doch der Zustand („Histoire de Jean Bart“ 1844) zu einer dauernden Blockade der ganzen Ostküste Englands durch die französischen Piraten aus und aus dem Dünkirchner Staatsarchiv geht hervor, daß sich die England durch die Dünkirchner zugefügten Schäden in den vier Jahren von 1656 bis 1660 auf 350 Millionen Pfund Sterling belaufen haben, wobei noch der Geldwert des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts bedeutend höher war als später.

Während die Franzosen so in der Nordsee hausten, schwärmten die „Türken“, oft unter der Führung von Engländern, in südllicher und

westlicher Richtung aus. Diese Korsaren mit ihren großen lateinischen Segeln verbreiteten Furcht und Schrecken über die Seegebiete vom Mittelmeer aus bis an die englischen Küsten. Irland war in besonderem Maße „die Bruststätte und das Lagerhaus der Piraten, nicht nur dadurch, daß es den Seeräubern Hilfsmannschaften stellte, es öffnete sogar seine Häfen, wenn die Berber-Korsaren ihre Schiffe einmal wieder in Stand setzen mußten.“ Um das Jahr 1616 „befand sich eine Flotte von 30 türkischen Schiffen im Atlantik.“ Zwischen 1609 und 1616 nahmen die Piraten aus Algier 466 britische Schiffe und führten ihre Besatzungen in die Sklaverei. Unter diesen Umständen überrascht es nicht, daß die Einwohner von Swanage die Errichtung eines Blockhauses beantragten, da „die Türken über alle Maßen kühn geworden wären“, oder daß wenigstens die Hafenbehörden das Lizard-Leuchfeuer löschten, „wäre es doch ein so gutes Leitfeuer für die Piraten“.

Im August 1625 berichtete der Bürgermeister von Poole, daß „die Türken wieder mit 20 Segeln an der Südküste erschienen wären und damit drohten, innerhalb zweier Jahre dem englischen König so viel Seeleute wegzunehmen, daß seine Schiffe nicht mehr bemannt werden könnten“, während der Bürgermeister des großen Hafens von Plymouth selbst dem Stadtrat bestätigte, daß die Türken im Jahre 1625 1000 Matrosen gefangen genommen und in den letzten zehn Tagen nicht weniger als 27 Schiffe mit 200 Mann aufgebracht hätten. Im Jahre 1631 landete an einem Sommerabend eine Kotte von Türken direkt hinter Kap Clear in Baltimore auf Irland, plünderte den Platz vollständig aus und führte 237 Männer, Frauen und Kinder in die Sklaverei ab. Im Jahre 1635 wurden „Küstenfahrzeuge und Postboote aus Dover festgehalten und ausgeplündert, während die königliche Flotte in den Downs ruhig dahinsagelte.“ Im September 1636 „beklagten sich die Schiffseigner der westlichen Häfen darüber, daß der Kanal so voller Türken wäre, daß sie kein Schiff in See schicken könnten, denn die Seeleute weigerten sich zu segeln, und die Fischer, zu fischen.“

So waren während des siebzehnten Jahrhunderts die Meere als regelrechte Handelsstraße fast unbenußbar, nur große, gut bewaffnete Schiffe oder von Kriegsschiffen geschützte Konvoys hatten

Ausicht, auf ihren Fahrten unbehelligt zu bleiben. Der Seehandel der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts beschränkte sich ausschließlich auf die Holländer, die allein sowohl die erforderliche Handels- schiffstonnage besaßen wie auch genügend Seestreitkräfte zum Schutz ihrer Handelschiffe. Wäre die dänische, französische und spanische Seeherchaft von längerer Dauer gewesen, dann hätten auch sie die Meere von der Piratengeißel befreien müssen. Eine andere Seemacht kam ihnen zuvor. Denn der Dreizeck Neptuns, den sie bis dahin geführt, war ihnen für immer entglitten. Großbritanniens Schiffe, um 1600 herum noch spärlich, unansehnlich und selbst an eigenen Küsten bedrängt, konnten ein Jahrhundert später sicher und selbstbewußt auf allen Meeren erscheinen.

Englands Aufgabe war es geworden, weniger aus freier Wahl als vielmehr aus Not, die Hauptstraßen der Welt von dem schweren tödlichen Fluch der Seeräuberei zu befreien und von der nicht geringeren Gefahr monopolartiger nationaler Schiffahrts- vorrechte, um die es bis dahin gegangen. Diese beiden Befreiungs- aufgaben verlangten Stärke zur See. England schuf sich eine seinen Bedürfnissen geeignete dauernde nationale Kriegsmarine. Aber wie es schon immer englische Art, entstand diese nur langsam, zag- haft, mehr zufällig. Aus den 35 unansehnlichen kleinen Kriegs- fahrzeugen Englands, die von 163 angeworbenen Handelschiffen unterstützt der großen spanischen Armada des Jahres 1588 erfolg- reich trotzten konnten, war im Jahre 1660 durch die starke Hand eines Cromwell eine Seemacht von 133 gefechtsbereiten Kriegs- schiffen geworden. Wie es in einem Dokument jener Zeit heißt, „war es das Hauptziel des Langen Parlaments, die Dünkirchner auszufegeln“, die noch im Jahre 1656 einige wieder befreite englische Gefangene dahin instruierten, „dem Protektor zu sagen, während er sich Gold von Westindien verschaffe, würden sie fort- fahren, sich Kohlen von Newcastle zu holen.“

Die Tage des bretonischen Freibeutertums waren indes, als die englische Kriegsmarine stetig anwuchs, gezählt. Noch bis zum Jahre 1815 aber versuchte England ebenso wie die anderen See- handel treibenden Völker mehr oder weniger ergebnislos, bei den Piraten in Algier durch jährliche Abstandsgelder zu erreichen, daß englische Handelschiffe möglichst ungeschoren blieben. 1816 wurde

das Piratennest Algier ausgeräuchert. Fünf holländische Fregatten schlossen sich freiwillig den englischen Seestreitkräften zur Durchführung der Aktion an, man zerstörte sämtliche Batterien Algiers und verbrannte den ganzen Schiffspark, wodurch die Mittelmeerseefahrt Freiheit und Sicherheit erlangte, die seit den Zeiten Kaiser Augustus nicht wieder bestanden hatte.

Diese Säuberungsaktion Englands war nicht der einzige Beitrag zum allgemeinen Schutz des Seeverkehrs. Alle neu zugänglichen Küstengewässer wurden sorgfältigst vermessen und brauchbare Seerarten herausgegeben. Die Leistungen der englischen Kriegsschiffe auf diesem wichtigen Gebiete, einem Hauptdienstzweig der Marine, werden stets ein kulturelles Ruhmesblatt bleiben. Durch diese Arbeiten wurde überhaupt erst ein sicherer Seeverkehr von Menschen und Waren nach allen erreichbaren Gewässern ermöglicht. Sie werden im stillen geleistet, die Welt hört und sieht nicht viel darüber und doch gibt es auf See kein Schiff, ganz gleich welcher Nation, das sich nicht täglich und stündlich auf eine oder die andere der 4000 englischen Admiralitätskarten und Pläne verlassen muß, ebenso wie auf die 76 Bände Segelanweisungen, die während der letzten zwei Jahrhunderte ausschließlich von der englischen Admiralität auf Kosten und im Auftrage des englischen Volkes ausgearbeitet wurden. Man erinnere sich hierbei nur des Namens Greenwich, jenes kleinen Themsestädtchens, dessen Observatorium seit dem Jahre 1676 besteht und auf dessen Längengrad sich alle Ortsbestimmungen und geographischen Messungen der Welt beziehen. Ein schlagender Beweis dafür, welch gewaltigen Anteil England seit 250 Jahren an der Öffnung und Offenhaltung aller befahrbaren Seegebiete der Welt genommen hat.

Das alles wuchs und geschah keineswegs aus Herrschsucht, aus Empiregelüsten oder anderer Machtgier. Ist es doch ein unvermeidliches eisernes Muß für England, um das Leben überhaupt erträglich zu gestalten, stets für offene Seestraßen und einen ungehinderten Verkehr zu sorgen.

Aus dieser grundlegenden unbestreitbaren Tatsache ergibt sich eine weitere höchst wichtige Feststellung. Wenn die eigenartige nationale Existenz Englands eine Macht auf allen Meeren der

Welt zu dem Zweck ständiger Sicherheit und Offenhaltung des gesamten Seeverkehrs verlangt, so muß England auch dazu imstande sein, ob es will oder nicht, diesen Verkehr zu unterbinden. Auf der Fähigkeit Englands, den gesamten Weltseeverkehr dauernd in Fluß zu halten, beruht seine Friedensstärke; die Fähigkeit, diesen Verkehr willensmäßig zu unterbinden und unterbunden zu halten, ist die wahre Quelle und das große Geheimnis seiner erstaunlichen Stärke im Kriege.

Die Herrschaft des Gesetzes auf See

Keine menschliche Tätigkeit läßt sich auf die Dauer ohne ein gewisses Maß von Ordnung und Sicherheit durchführen. Diese allgemeine Einsicht fehlt auch denjenigen nicht, deren ganzes Streben darauf gerichtet ist, aus bestehender Ordnung Unordnung zu schaffen und letztere noch zu steigern, so daß sie, bevor überhaupt das Störungswert begonnen werden kann, gezwungen sind, nach einer gewissen Störungsordnung zu verfahren. Ein Ordnungssystem stürzt das andere, wobei Unordnung immer nur ein Übergangszustand zwischen zwei Ordnungssystemen ist, denn da Ordnung die Hauptgrundlage des Lebens bildet, wird der Mensch stets danach verlangen.

Wo aber im Leben Ordnung herrschen soll, muß ein Gesetz vorhanden sein und zugleich eine Gewalt, die über die erforderlichen Kräfte verfügt, um die Befolgung des Gesetzes durchzusetzen. Auf eine möglichst vollkommene Vereinigung dieser beiden Ordnungselemente wird es besonders immer dort in der Welt antommen, wo sich eine aufs Höchste gespannte Tätigkeit der Menschen konzentriert. Es ist daher keineswegs reiner Zufall, daß Babylonien, Ägypten und Rom, ohne Unterschied, nacheinander Werke der Gesetzgebung und ein System von Einrichtungen für Rechtsverfolgungen geschaffen haben, die heute noch das tägliche Leben des Menschen wesentlich beeinflussen. Ebenjowenig ist es reiner Zufall, daß es Ziel und Zweck aller uns von frühesten Zeiten überkommenen Gesetzesysteme war, die als besonders wichtig angesehene Sicherheit gegen Gewalttätigkeiten auf See und an Land herzustellen. Auf den ersten Blick hin mag es überraschend sein, festzustellen, wie fast restlos das Vorwalten roher Gewalt auf den Meeren durch die Herrschaft eines allgemein gültigen ruhig und unparteiisch wirkenden Gesetzes verdrängt worden ist.

Fraglos fordert gerade die See mit ihren Lebenseigentümlichkeiten, ihrer endlosen Ausdehnung und Einsamkeit, als Tummel-

platz für Abenteuerlust und Wechselfälle aller Art ganz besonders zu Gesetzwidrigkeiten heraus. Von Natur könnte sie geradezu als die Heimat aller Unordnung und jeder Gesetzeswirkung entzogen angesehen werden. Und doch herrscht auf den Meeren ein Gesetz, auch zu Friedenszeiten, wo eine Überwachung weniger streng zu sein pflegt, wie es vollständiger und wirksamer selbst in friedlichsten Landstrichen kaum vorstellbar ist. In Kriegszeiten ist aber dem sinnvollen Walten eines unparteiischen alle Vorgänge auf See betreffenden Gesetzes ein Gleiches an Land nicht an die Seite zu stellen. Im Gegensatz zum Land, wo nicht nur in Kriegszeiten Anordnungen aller Art, Mord und Totschlag, Raub und Brandstiftungen um sich greifen können, steht die See weit mehr unter der Herrschaft des Gesetzes, so daß dort mit Gesetzesübertretungen viel weniger zu rechnen ist.

So lange es überhaupt einen Seeverkehr gibt, bestand diese strenge Auswirkung des Gesetzes auf die Vorgänge zur See. Immer ist Seeräuberei, die ja jeder Lebensordnung auf See ins Gesicht schlägt, strengster Bestrafung durch die Gerichte zivilisierter Menschen verfallen gewesen. Nach altem römischem Recht — man lese in Ciceros *De Officiis* nach — war man sich in allen Ländern Europas darüber einig, daß zur Ausrottung der Piraterie jeder Seeräuber als *hostis humani generis*, also als Feind der gesamten Menschheit, vor das Gericht dessen gehört, der seiner habhaft wird. Es entbehrt daher im Hinblick auf Englands spätere Einstellung zu allen Vorgängen auf See nicht eines gewissen Reizes, festzustellen, mit welcher peinlichen Gesetzhaltung auch die Hüter des Gesetzes eines England, das noch lange keine Seemacht war, Seeräubern gegenüber vorgegangen sind. Was dem Seeräuber vor allen Dingen zur Last gelegt werden muß, ist weniger seine Eigenschaft als *hostis humani generis* als vielmehr die Gesetzlosigkeit seines Verhaltens; denn durch Raub und Mord verletzt er vielleicht nicht einmal die Gesetze seines eigenen Landes — dieses mag solche derartigen Ruchlosigkeiten, wie wir es im Falle Algier sahen, womöglich noch begünstigen —, sondern er verstößt gegen die weit strengere Auffassung von Gesetz und Recht, die in England im „*Law and Custom of the Sea*“ niedergelegt ist. Ziel England ein Seeräuber in die Hände, dann wurde er, für schuldig befunden,

gehängt. Nicht nur Gallow Point vor Kingston auf Jamaica in Westindien, sondern auch manches Vorgebirge an Englands Küste selbst zeugen davon, wie England in diesen verwilderten Zeiten immer darüber wachte, daß die See dem Schutzgeist des Gesetzes unterstellt blieb.

Das alte römische Recht und das im elften Jahrhundert zu Rom und Amalfi entstandene Seeesetzwerk eines Consolato del Mare das für alle zivilisierten Staaten seiner Zeit maßgebend war, können als Grundlagen des englischen „Law and Custom of the Sea“ betrachtet werden, jener Gesetzesammlung, die sich heute noch so vorzüglich bewährt.

Da sich Vorgänge auf See grundsätzlich von denen an Land unterscheiden, wofür man in England ein besonderes Rechtsgefühl hat, trennte man die Rechtsprechung sorgfältigst voneinander. Die Gerichtsorgane der normannischen Könige verfahren bereits nach besonderen „Law and Custom of the Sea“, woraus später das heutige Admiraltätsgericht entstand. Wenn auch der High Court of Admiralty sich erst zu Beginn des sechzehnten Jahrhunderts mit den Vorgängen zur See regelrecht befaßte, so unterlagen doch schon immer alle Verstöße gegen das Seerecht einer besonderen Rechtsprechung durch die Admirale des Nordens, Südens und Westens.

Im Jahre 1361 z. B. erließ König Edward III. ausdrücklich eine Verfügung, nach der „auf See vorkommende Kapitalverbrechen nicht von unsern Richtern des gemeinen Rechts, sondern durch unsere Admirale juxta legem maritimam abgeurteilt werden sollten“. In gleichem Sinne wurde im Jahre 1374 der Friedensrichter der Cinque Ports, als drei Schiffe aus Genua, Katalonien und Neapel Opfer seeräuberischer Überfälle geworden waren, angewiesen, „die ganzen Vorgänge genau nach Gesetz und Brauch unseres Königreiches und nach dem Seerecht zu untersuchen“.

Diesem Seerecht konnte auch von England zur Zeit der Normannen, bei den wenigen regulären Kriegsschiffen, lange nicht die genügende Geltung verschafft werden. Die Bekämpfung der Seeräuberei verlangte daher noch weiterer Hilfsmaßnahmen. Man fand Männer, die bereit und findig genug waren, auf eigenes Risiko den Bagabunden der See zu Leibe zu rücken. So verließen

während des sechzehnten, siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts eine große Zahl Schiffskapitäne, die vollstümlich „Privateers“, Seefreibeuter oder Kaper, genannt wurden, englische Häfen, um bei der Säuberung der Meere von Ungefezlichkeiten unschätzbare Dienste zu leisten.

Nichts wäre falscher oder widersprüche mehr den Tatsachen, wollte man, wie man es oft versucht hat, diese Kaper oder Freibeuter selbst zu Seeräubern stempeln, auf die sie ja ausdrücklich angefezt waren. Der englische Seefreibeuterbetrieb war sowohl im Frieden wie im Kriege ein ebenso gefezlicher, wie der Gebrauch königlicher Kriegsschiffe selbst, wurde doch der Seefreibeuterkapitän durch seine Regierung in aller Form ernannt. Bevor er in See ging, mußte er bei der Krone aus eigenen Mitteln einen Geldbetrag als Sicherheit für gefezmäßiges Verhalten auf See hinterlegen. Sein Verhalten unterlag stets genauer Prüfung durch die Gerichtshöfe, die auch seine Gewinne gefezmäßig festlegten.

Im Frieden durfte er nur gegen Diebe und Räuber vorgehen. In Kriegezeiten wurde er auch ausdrücklich ermächtigt, feindliche Schiffe anzugreifen. So gab es ein Nebenpolizeiorgan auf den Meeren, das in seinen Machtbefugnissen den königlichen Schiffen nicht ganz gleichgestellt war, deren Eifersucht aber dauernd erregte, handelte es sich doch bei dem Freibeuterdienst, ebenso wie bei einem Kriegsschiff, um klare Vorschriften königlicher Bestallung. Es wäre also vollkommen abwegig, in diesen verwegenen, kühnen Seefahrern irgendwie eine Art von Seeräubern zu erblicken. Sie haben vielmehr jahrhundertlang zusammen mit den regulären Kriegsschiffen zur Säuberung der Meere von einer furchtbaren Geißel in aufopfernter Weise beigetragen.

Bis zum sechzehnten Jahrhundert erreichte England mit diesen Säuberungsaktionen nicht allzuviel, da das Seeinteresse noch zu wenig entwickelt war und sein Seehandel meistens noch von anderen Ländern besorgt wurde. Zur Entwicklung des allgemeinen Völkerrechts und im besonderen des Seerechts konnte England insfolgedessen noch kaum beitragen, so daß seine Juristen, die später eine so große Rolle spielen sollten, noch von denen des Kontinents übertroffen wurden. Durch die Entdeckungen und den damit verbundenen anwachsenden Seeverkehr gewann die friedens- und

kriegsmäßige Benutzung der Meere eine internationale Bedeutung, so daß jetzt die Juristen von Spanien und Holland daran gingen, das veraltete römische Jus Gentium und das moderne Law and Custom of the Sea — das Gewohnheitsrecht auf See — dem neuen Stand der Dinge praktisch anzupassen.

Als es in der internationalen Rechtsprechung zu dämmern begann, war die glanzvolle Zeit des großen Holländers Grotius gekommen, der im Jahre 1609 sein berühmtes „Mare Liberum“ und im Jahre 1624 sein Buch „De Jure Belli et Pacis“ veröffentlichte, das ein Sir Robert Phillimore „ein Denkmal“ nennt, „das nur mit dem zivilisierten Verkehr der Völker vergehen kann, für den eines Meisters Hand die Grundsätze in unübertrefflicher Form niederlegte“. Durch die Notwendigkeiten eines schnell wachsenden Verkehrs der sich neu formenden Welt und durch die stärker werdenden Friedens- und Kriegsbeziehungen zwischen den Hauptvölkern dieser Erde getrieben und gedrängt, begann der Rechtswille Europas über die engen Grenzen bisheriger provinzieller Rechtsauffassungen hinauszublicken und das ganze große zwischenstaatliche Rechtsgebäude gegenseitiger Verpflichtungen zu überprüfen. Es mußte unbedingt allgemeine Regeln oder Gesetze geben, die das gegenseitige Verhalten der Staaten im Frieden und im Kriege zu bestimmen hatten, wenn überhaupt die Aufrechterhaltung friedlicher Beziehungen möglich werden und ein einmal unvermeidlich gewordener Krieg nicht in ein end- und sinnloses Morden ausarten sollte.

Bei dieser Aufgabe, dem neuen Europa auf der Grundlage des römischen bürgerlichen Rechts ein allgemein gültiges Völkerrechtsgebäude zu errichten, sahen sich jedoch die Juristen des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts einem großen Wandel bisheriger allgemeiner Rechtsbeziehungen zwischen den Menschen gegenüber. Zu Roms Zeiten hatte die ganze Welt praktisch aus einem einzigen Rechtsstaat bestanden. Auch für alle Rechtsbeziehungen auf See galt das Römische Recht. Der Gedanke, daß es zur Gültigkeit und Anwendbarkeit seiner Rechtsgrundsätze der Übereinstimmung aller zivilisierter Nationen bedürfe, konnte gar nicht aufkommen, staatsrechtlich betrachtet gab es eben damals kein anderes seefahrendes Volk als das römische.

So bildete sich in Rom allein eine Lehre internationalen Rechts, der eine allgemeine Völkierzustimmung als Grundlage vollkommen fehlte. Für ein Europa des siebzehnten Jahrhunderts war ein solcher Zustand nicht mehr möglich. Es bestand aus verschiedenen Völkern, die eifersüchtig auf vollkommene Unabhängigkeit und Souveränität bedacht waren. Wenn daher ein neues Rechtssystem, das die Beziehungen aller dieser Völker untereinander im Frieden und im Kriege regelte, praktische Wirklichkeit werden sollte, dann kam es nicht nur darauf an, diesem System von allen Seiten zuzustimmen, sondern jedes Volk mußte auch für die erforderlichen Instanzen innerhalb seines Gebietes sorgen, um die Achtung und Befolgung der neuen Grundsätze notfalls zu erzwingen. Es ergab sich, daß einem derartigen System eine größere Stärke und Auswirkungsmöglichkeit innewohnte, als selbst dem römischen bürgerlichen Recht. Auch wurde man sich während des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts immer klarer darüber, daß die See, mehr als jemals zuvor, sich sowohl im Frieden wie im Kriege in immer stärkerem Maße zum ausschlaggebenden Faktor in allen Fragen internationaler Beziehungen entwickelte. Der über die Meere gehende Handel erreichte ungeahnten Umfang. Starke Kriegsmarinen befanden sich dauernd im Dienst. Neue Reibungsflächen entstanden und verlangten gebieterisch eine allgemein gültige Regelung dieses neuen und immer stärker pulsierenden Lebens. Das einzige, was man zur Hand hatte, waren die alten Gesetzbücher des Mittelmeeres römischen Ursprungs. Auf ihnen wurde weiter aufgebaut, so wie es Seehandel und Seekriegführung neuerer Art verlangten und wie es unparteiische Geistesarbeit bewährter Völkerrechtler und Juristen aller zivilisierten Länder in langer Reihe wohlbegründeter gerichtlicher Entscheidungen zu Wege brachte.

Wenn hiernach die Anwendung der Grundsätze eines internationalen Völkerrechts auf die Verhältnisse zur See im Grunde genommen recht alt ist, so sind doch die heutigen Einrichtungen, um ihre Befolgung zu erzwingen, entschieden neu. Wir besitzen eine unerschütterliche, saubere Rechtsauffassung, die in der langen Geschichte des Rechts nicht ihresgleichen hat, auch nicht im Recht für die Verhältnisse auf dem Lande.

Das zu lösende Problem ist aber nicht ein Friedens- sondern ein Kriegsproblem. Wenn zwei souveräne moderne Staaten sich feindlich gegenüberstehen, werden sie beide alle Kräfte zur Niederbringung des Feindes anspannen. Das Ringen muß aber nach bestimmten, dauernd gültigen Rechtsspielregeln vor sich gehen, nach Regeln, denen nicht nur die beiden Streitenden, sondern alle anderen Nationen zustimmen. Der Streit berührt deshalb auch jene Staaten der Welt, die noch Freunde der beiden Kriegsführenden, von dem Kriegszustand selbst nicht betroffen werden, an dem Kriege also unmittelbar nicht teilnehmen und, wie zu hoffen ist, auch nicht mittelbar. Das Verhalten dieser Unbeteiligten jedem der kriegsführenden Freunde gegenüber, muß durch ein und dasselbe Kriegsrechtsgesetz vorgeschrieben sein. Das Problem ist wirklich ein ganz ungeheuerliches. Findet es keine Lösung, so wird die Welt in jedem neuen Kriegsfall der Herrschaft zügelloser Gewaltanwendung, einem unentwirrbaren Chaos erneut ausgeliefert werden. Für den Landkrieg, das steht fest, ist eine Lösung des Problems noch nicht gefunden; wir zweifeln, ob sie jemals zu finden sein wird. Für den Landkrieg gibt es keine irgendwie geartete Macht, die auf ein grenzenloses Sich-austoben der Kriegsfurie, im Kleinen wie im Großen, hemmend einwirken könnte. Für den Seekrieg aber ist die Lösung in erstaunlicher Vollkommenheit längst gelungen, und zwar durch die praktisch allgemein anerkannte Prisenlehre mit ihren in allen Kriegszeiten eingesetzten Prisentribunalen; eine Lösung, um mit Sir Robert Phillimore zu sprechen, „von großer Wichtigkeit für die zivilisierte Welt“.

Jede gesetzliche Ordnung, die alle Seekriegsvorgänge unparteiisch beherrschen soll, muß gegen alle Eingriffe einer nationalen Staatsgewalt, deren Kriegsführung sie beeinflussen soll, gesichert sein. Die eingesetzten Gerichtshöfe und ihre Mitglieder werden diesem oder jenem kriegsführenden Staate angehören und würden an Beschlüsse und Richtlinien ihres Staates, der jederzeit vor diesen Gerichtshöfen als Partei erscheinen kann, gebunden sein. Derartigen Pflichtkonflikten der Prisenrichtermmitglieder zu begegnen, hat die ihnen obliegende Rechtssprechung rein internationalen Charakter erhalten. Die Richter der Prisentribunale sind nicht mehr nationale, sondern internationale Beamte und dürfen den

streitenden Parteien gegenüber rein nationale Gesetze ihres eigenen Landes nicht in Anwendung bringen, geschweige denn jeweilige Meinungen wechselnder Regierungen, sondern einzig und allein die von einseitiger Einstellung freien, allgemein anerkannten Lehren des Völkerrechts selbst.

Die Rechtsprechung der Preisengerichte unterscheidet sich so von der aller anderen Gerichte grundsätzlich. Sie ist viel weiter gespannt als die gewöhnlicher Gerichte eines Landes. Berufen, die Rechtsätze zur Anwendung zu bringen, deren Rechtsquelle in nichts Geringerem als allein in der allgemeinen Billigung der zivilisierten Welt zu suchen ist, soll es zugleich ihre Aufgabe sein, diese Rechtsätze auszulegen und ihnen unmittelbar im schwebenden Streit die erforderliche Beachtung bei allen Nationen zu sichern. Sie schreibt dem Seekrieg geordnete, feste Bahnen vor, wie sie praktischer Landkriegführung vollständig fehlen. Lord Stowell, der große Meister der Preisengerichtspragung, äußerte sich zu ihr als Vorsitzender eines Preisengerichts des Jahres 1807, als England der Welt allein gegenüberstand, ohne irgendeinen Freund und ohne einen einzigen ihm zugänglich gebliebenen befreundeten europäischen Hafen, anlässlich des Recovery-Falles: „Man darf nicht vergessen, daß es sich um einen Gerichtshof des Völkerrechts handelt, obwohl wir hier unter der Autorität des Königs von Großbritannien unseres Amtes zu walten haben. Es ist ein Gerichtshof, der nicht nur für England, sondern ebenso für andere Völker Recht spricht, die vor allem erwarten müssen, daß hier nach einem Völkerrecht verfahren wird, das sich frei hält von allen Grundsätzen unserer eigenen Landesrechtspflege, denen gegenüber sie ja alle, wie nur zu gut bekannt, stets stärkste Abneigung zu hegen pflegten.“ In dem Maria-Fall vom 11. Juni 1799 nimmt er zur gleichen Frage Stellung: „Bei Bildung meines Urteils bleibe ich mir stets bewußt, daß meine Stellung pflichtmäßig von mir nicht etwa verlangt, von Fall zu Fall sich ändernde Meinungen abzugeben, zu dem Zwecke der Förderung jeweils vorliegender nationaler Interessen, sondern ganz unparteiisch jene Gerechtigkeit walten zu lassen, auf die jeder unabhängige Staat nach Völkerrecht Anspruch hat, ganz gleich, ob es sich dabei um neutrale oder kriegführende Staaten handelt. Laut Gesetz und Brauch der Völker

befindet sich zwar der Sitz dieser gerichtlichen Autorität hier an dieser Stelle, also in einem kriegführenden Lande, das von uns zu verwaltende Gesetz selbst aber kennt örtliche Bindungen nicht. Darüber muß sich ein jeder von uns, der hier zu richten hat, genau so klar sein, als wie wenn er sich zu gleichen Fragen in Stockholm zu äußern hätte, er darf für Großbritannien keinerlei Vorrechte in Anspruch nehmen, in deren Genuß er unter den gleichen Umständen Schweden nicht treten lassen würde, noch darf er Schweden als neutralem Lande Pflichten auferlegen, die er in der gleichen Weise Großbritannien nicht zumuten würde.“

Daß diese so vornehme Pflichtauffassung auch heute noch die englische Prisenrechtsprechung beherrscht, geht klar aus den Worten des verstorbenen Sir Samuel Evans hervor, als er am 12. Dezember 1914 im Falle des Dampfers *Odesa* in seiner Eigenschaft als Präses des Prisengerichts sagte: „Das hier zu beobachtende Recht ist das Völkerrecht, also das Recht, das, wie allgemein anerkannt und erwartet wird, die Grundlage bildet, auf der sich jedes rechtskräftige Urteil in mehrere Völker angehenden Streitigkeiten so aufbauen muß, wie es die hochstehende, aufgeklärte Gesetzesauffassung ganz allgemein verlangt.“

Das von Prisengerichten zu beobachtende Recht ist also mehr als nationales Landesrecht. Es ist ein zwischenstaatliches der ganzen Welt zukommendes Recht. Deshalb sind sich auch die englischen Prisentribunale folgerichtig der Pflichten bewußt geblieben, die ihnen ihre Sonderstellung vorschreibt. Niemals haben sie es zugelassen, daß ihre gerichtliche Unabhängigkeit als Hüter des Völkerrechts durch „veränderliche Meinungen“ einer Regierungsgewalt oder einzelner nationaler Gesetzgebungen etwa in Frage gestellt werden könnte.

In unzweideutiger Weise vertrat diesen Grundsatz Sir F. F. Smith, der jetzige Earl Birkenhead, als er in seiner Eigenschaft als Kronjurist Großbritanniens (Attorney-General) vor der New Yorker Bar Association über diese Fragen nach dem letzten Kriege sprach („*Renascence of International Law*“ 1925, S. 154). Ihm als Attorney-General sei es während der Feindseligkeiten zur Pflicht gemacht worden, dem Rechtskomitee des Staatsrats (Privy Council) in London die damalige Ansicht der englischen

Regierung einzuschärfen, daß kein Prisengerichtshof in Großbritannien das Recht habe, Kabinettsbefehle S. M. des Königs zu verwerfen oder an ihnen zu deuteln. Der Geheime Staatsrat als Berufungsinstanz der Prisengerichte hätte diese Auffassung einstimmig abgelehnt und erklärt: „Wir sind ein Gerichtshof des Völkerrechts, und was auch unsere Feinde getan haben mögen, so glauben wir nach wie vor, daß es bindende Lehren des Völkerrechts gibt, in dieser unserer Lage weigern wir uns daher in Auslegung dieser Lehren pflichtmäßig ganz entschieden, uns durch Kabinettsbefehle der Regierung binden zu lassen.“

Diese Weigerung war keineswegs etwas Neues. Bereits im Jahre 1767 wurde von Lord Mansfield vom englischen Oberhofgericht der Kings Bench aus als unbestreitbar hingestellt, daß es sich kein englisches Parlament und noch weniger eine englische Vollzugsgewalt durch bloße Verfügung herausnehmen könne, das Völkerrecht zu ändern. Im Jahre 1781 äußerte das gleiche Gericht, daß an Sprüchen in Prisenfachen die ganze Welt ein Interesse habe. (Burrows Reports von Heathfield v. Chilton, S. 2016; Douglas' Reports von Bernardi v. Motteux, S. 580.) So wurde schon im achtzehnten Jahrhundert nicht weniger als im zwanzigsten die vollkommene gerichtliche Unabhängigkeit englischer Prisengerichte von der Kontrolle durch irgendeine Exekutivbehörde gefordert und gesichert. Nur einmal hat im neunzehnten Jahrhundert Lord Stowell in ungesetzlicher Weise neutralen Kaufleuten gegenüber englische Kabinettsorder angewandt. Er glaubte, daß unter den gegebenen Umständen diese besonderen Kabinettsbeschlüsse dem Völkerrecht keineswegs widersprächen. Er behielt sich vor, das Verfahren des Gerichtshofes zu bestimmen, wenn dieser sich in der Zwangslage befinden sollte, zwischen dem Völkerrecht und ungesetzlichen willkürlichen Beschlüssen einer englischen Regierung zu wählen. Im Jahre 1804 befand sich Sir James Mackintosh als Prisenrichter in der gleichen Lage, als er das amerikanische Schiff *Minerva* wieder freigab, das vor ein Prisengericht in Bombay gebracht war wegen Verstoßes gegen gewisse „Vorschriften“, die die englische Regierung ihren Seeoffizieren zur Unterbindung des Handels zwischen den Häfen ihrer verschiedenen Feinde in ostindischen Gewässern gegeben hatte. „Zweifellos“,

sagte er (Lebensbeschreibung Bb. 1, S. 317/19), „war der Buchstabe dieser ‚Vorschriften‘ eine genügende Vollmacht für Seiner Majestät Offiziere, Schiffe festzuhalten, die unter diese Vorschriften zu fallen schienen. In der amerikanischen Auffassung aber, englische Preisengerichte wären an ungesetzliche Vorschriften gebunden, erblicke er eine grundlose Beschuldigung englischer Rechtsprechung. Er wäre überzeugt, daß englische Admiralitätsgerichte ihre Unabhängigkeit von willkürlichen Befehlen ebenso wahren würden, wie die englischen Gerichtshöfe des Gemeinen Rechts. Glücklicherweise sei auch kein Richter jemals vor eine solche Entscheidung gestellt worden, noch könnte in der Literatur von einem Zwiespalt die Rede sein. Niemals ließe er einen Zweifel darüber zu, daß es stets die Pflicht des Richters sein würde, die ‚Vorschriften‘ nicht zu beachten und nur das allgemeine Recht anzurufen, dem sich alle zivilisierten Herrscher unterworfen hätten und über das hinaus keiner von ihnen irgendeine Autorität beanspruchen könne.“

So ist infolge der Allgemeingültigkeit von Preisrecht und Preisrechtslehre, infolge der Tatsache, daß alle Nationen dieses Recht einhellig für sich in Kraft gesetzt haben, ferner durch den wahrhaft internationalen Charakter der einheitlich von allen Völkern im Kriege angerufenen Preisengerichte in überraschender Weise die Gewähr gegeben, daß in jedem Einzelfall eines kriegsmäßigen noch so geringfügigen Eingriffs in den friedlichen Verkehr auf See seine Erledigung in einem von den Grundsätzen der Ordnung beherrschten geregelten Verfahren erfolgt. Wohl gibt es noch reine Gewaltanwendung auf See, aber sie bleibt streng beschränkt auf die Auseinandersetzungen zwischen den Seestreitkräften der kriegführenden Länder. Mit Schlachten von Kriegsflotten hat natürlich kein Gerichtshof etwas zu tun. Greift aber im Seekrieg ein Kriegsschiff irgendein Handelsschiff an, ob es nun ein feindliches oder befreundetes ist, dann wird das Vorgehen des Kriegsschiffes, wenn der Eigner des Handelsschiffes oder seiner Ladung es wünscht, eingehender Prüfung und Untersuchung durch ein Preisengericht unterworfen, das dabei vollkommen unparteiisch das Völkerrecht in Anwendung bringt. Der Erfolg dieser Maßnahme, nämlich die Aufrechterhaltung der Ordnung

im Kriege auf allen Seestraßen der Welt, liegt auf der Hand, denn die wahre militärische Stärke einer Flotte besteht nicht im Schlagen von Schlachten, sondern in ihrer Macht, dem Handel die Seestraßen zu öffnen oder sie ihm zu verschließen. Diese Macht kann niemals von einem Staat nach eigener Laune ausgeübt werden, sondern bleibt der Kontrolle in einem allgemeingültigen, bürgerlichen und unparteiischen Rechtsverfahren unterworfen.

Prisengerichte gibt es zu Kriegszeiten in jedem zivilisierten Lande. „Kein zivilisierter Staat, der eine Handels- oder Kriegsflotte hat“, sagt Sir Robert Phillimore, selbst Richter des englischen Admiralitätsgerichts, „kann sie entbehren. Wohl gibt es verschiedene Verfahrensformen in einzelnen Staaten, aber die Rechtsgrundsätze und die Regeln der Beweisführung sollten überall ungefähr die gleichen sein.“ In England ist das höchste Prisentribunal der jeweilige High Court of Admiralty, auf dessen Vorgänger in der Rechtsprechung, die ehemaligen Gerichte der königlichen Vizeadmirale, bereits Bezug genommen wurde. Prisengerichtshöfe sind immer Gerichtshöfe eines kriegführenden Staates. Ihr Sitz befindet sich daher in dem Gebiet des einen oder anderen kriegführenden Landes. Sie stellen einen Gerichtshof dar, den Neutrale in Kriegszeiten immer anrufen können, wenn ihnen durch irgendeinen Kriegführenden auf See im Verlaufe von Feindseligkeiten Schaden zugefügt wurde. Eine Berufung gegen ihre Urteile kann in England bei dem Rechtsauschuß des Staatsrats eingelegt werden, dessen Entscheidung endgültig ist. Die Gerichtsverhandlungen sind öffentlich und jedermann zugänglich, auch wird über sie laufend öffentlich berichtet. Die in langer Reihe bekanntgegebenen, wohl begründeten Urteilsprüche der Prisengerichte aller zivilisierten Völker, unter ihnen besonders die der Zahl nach überwiegenden englischen und amerikanischen, entsprechen durchaus den Anforderungen, die an eine nach den Worten Sir Robert Phillimores so „erhabene“ Rechtsprechung zu stellen sind. „Diese Rechtsprechung“, sagt er, „muß sich bei allen Völkern immer der höchsten Wertschätzung erfreuen, sie muß erhaben sein über jeglichen Verdacht irgendwelcher Art. Es muß sich bei ihr stets um internationales, aber nicht um nationales

Recht handeln, es sei denn, daß das letztere dem Völkerrecht entspricht oder zu seiner Klärung beitragen kann. Vor den Schranken eines solchen öffentlichen und jeder Kritik zugänglichen Gerichtes sollte jedem vollkommene Redefreiheit zustehen. Als Vorbild sollten wir uns die großen Philosophen und Juristen des Altertums nehmen. Diese Rechtspflege dürfte, nach Cicero in *De Republica*, weder eine römische noch eine griechische sein, sondern eine Rechtspflege, die sich auf den Grundsatz unwandelbaren Rechts und ewiger Gerechtigkeit stützt, soweit die schwachen Kräfte der Menschheit hierzu überhaupt ausreichen.“

Das Wesen des Ordnungsgesetzes auf See

Die maßgebenden Grundsätze des Allgemeinen Völkerseerechts, nach denen die Prisengerichte zu verfahren haben, wurden in unanfechtbarer Gültigkeit im Jahre 1753, zu einer Zeit, als sich England einer kurzen, ungewohnten Friedenszeit erfreute, in Form einer Denkschrift für König Georg II. aufgestellt. Ihre Verfasser waren der Richter des Privilegien- und Geistlichen Gerichts, Sir George Lee, der Generaladvokat Dr. Paul, der Kronanwalt Sir Dudley Kider und der Staatsanwalt Mr. Murray, der nachmalige bedeutende Lord Mansfield. 1794, dreizehn Jahre nach Abfall der Nordamerikanischen Kolonien von England, wünschte der amerikanische Geschäftsträger in London, Mr. Jay, darüber unterrichtet zu werden, nach welchen Grundsätzen die englischen Prisengerichte verfahren und wie ihre Praxis sei. Daraufhin wurde ihm die genannte Denkschrift mit einem Begleitschreiben übermittelt, in dem sich Sir William Scott, der spätere Lord Stowell, und sein Mitarbeiter Sir John Nicholl ebenfalls uneingeschränkt auf den Boden dieser Denkschrift stellten. Die Vereinigten Staaten von Amerika nahmen diese Denkschrift und ihr noch eingehenderes Begleitschreiben als Grundlage ihres Prisengerichtsverfahrens an. Man kam zu gleichen Verfahren auf beiden Seiten des Atlantischen Ozeans. Die Denkschrift lautet:

„Sobald zwischen zwei Seemächten Krieg besteht, haben sie das Recht, auf hoher See Schiffe, Güter und Habseligkeiten ihres Gegners aufzubringen, womit jedes feindliche Gut der Wegnahme auf See verfällt; dahingegen kann Eigentum eines Freundes nicht weggenommen werden, wenn er Neutralität beobachtet.“

„Daher hat das Völkerrecht bestimmt:

„Daß die an Bord des Schiffes eines Freundes befindlichen feindlichen Güter weggenommen werden dürfen.“

„Daß die an Bord des Schiffes eines Feindes befindlichen rechtmäßig einem Freunde gehörigen Güter dem Eigentümer belassen werden sollen.“

„Daß für den Feind bestimmte Bannware — Konterbande —, auch wenn sie Eigentum eines Freundes ist, zu guter Prise gemacht werden kann; denn eine seine Kriegsführung unterstützende Versorgung des Feindes stellt einen Verstoß gegen die Neutralität dar.“

„Bevor über Schiff oder Ware vom Aufbringer (Raptor) verfügt werden kann, muß ein regelrechtes juristisches Verfahren darüber, ob eine Wegnahme gesetzmäßige Prise wird oder nicht, stattfinden, in dem beide Parteien zu hören sind; erst dann kann es vor einem Admiralgerecht zu einer Prisenerklärung kommen, wobei nach den Grundsätzen des Völkerrechts und etwa bestehender zwischenstaatlicher Verträge verfahren wird.“

„Der zuständige Gerichtshof für Wegnahmebeschlüsse ist der Gerichtshof des Staates, zu dem der Aufbringende, d. h. der Raptor, gehört.“

„Die zu Freispruch oder Verurteilung mit oder ohne Schadenersatz gelangende Beweisführung muß sich vor der ersten Instanz auf alle Begleitumstände des einzelnen Falles stützen, d. h. auf die an Bord befindlichen Papiere, auf beeidete Aussagen des Eigentümers und in Frage kommender Offiziere. In allen dafür in Betracht kommenden Häfen befinden sich Offiziere und Beamte der Admiralität jeder sich im Kriege befindlichen Seemacht; sie haben die Kapitäne und Offiziere jedes als Prise eingebrachten Schiffes in allgemeiner und unparteiischer Befragung zu verhören.“

„Ergibt sich dabei, daß weder Schiff noch Ware als feindliches Eigentum bzw. Konterbande anzusprechen sind, so muß auf Freisprechung erkannt werden, es sei denn, daß berechtigte Zweifel weitere Nachprüfungen wünschenswert erscheinen lassen.“

„Jeder Anspruch auf das Schiff und seine Waren muß durch eidliche Aussagen unterstützt und zum mindesten glaubhaft gemacht werden, denn das Völkerrecht stützt sich auf guten Glauben. Daher muß jedes Schiff mit vollständigen und einwandfreien Papieren versehen sein und der Kapitän (Master) zum mindesten mit dem wahren Charakter des ganzen vorliegenden Geschäftsganges vertraut sein.“

„Um die Befolgung dieser Vorschriften zu erzwingen, wenn die Schiffspapiere falsch oder fingiert sind, wenn sie über Bord geworfen sind, wenn Schiffseigentümer und Offiziere beim Verhör

vorzüglich grobe Ausflüchte machen, oder wenn Kapitän und Besatzung nicht sagen können, ob Schiff und Ladung Freund oder Feind gehört, entscheidet das Völkerrecht je nach Lage des einzelnen Falles, ob dem Kläger bei Freisprechung und Zurückgabe seines Eigentums durch die Wegnahme des Schiffes entstandene Ankosten ersetzt werden oder nicht.“

„Der Raptor bleibt aber kosten- und Schadenersatzpflichtig, wenn die Ausbringung ohne offensichtlichen Grund stattgefunden hat.“

„Zu diesem Zwecke sind die mit Ausübung des Seepolizeidienstes amtlich beauftragten Kapitäne verpflichtet, für ihr richtiges Verhalten Sicherheiten zu geben.“

„Auch wenn Schiffspapiere und vorläufige Verhöre nicht genügend klar erkennen lassen, daß es sich um Eigentum eines Neutralen handelt, läßt man doch immer dem Kläger Zeit zur Herbeischaffung ergänzender eidlich bekräftigter Erklärungen. Gelingt ihm auch dann nicht der Nachweis des neutralen Charakters, so wird daraus geschlossen, daß es sich um Gut des Feindes handelt.“

„Kann an Bord des angehaltenen Schiffes der Eigentumsnachweis nicht geführt werden, so ist der Raptor berechtigt, das Schiff in den nächsten Hafen einzubringen, ohne daß er mit den dadurch entstehenden Kosten belastet wird, denn ein Vorwurf kann ihn in diesem Falle nicht treffen; auch können ihm amtlich seine nachträglich noch entstehenden Ankosten ersetzt werden.“

„Wenn der Urteilspruch des Admiralitätsgerichts für irrtümlich gehalten wird, so gibt es in jedem Schiffahrt treibenden Lande eine höhere Instanz, besetzt mit höchst angesehenen Persönlichkeiten, wo die Parteien, die sich unrecht behandelt glauben, Berufung einlegen können; diese höhere Instanz verfährt nach den gleichen Gesetzen, die für das Admiralitätsgericht Gültigkeit haben, d. h. also nach dem Völkerrecht und nach den Verträgen, die mit dem neutralen Staat bestehen, zu dem die sich an die Berufungsinstanz wendende Partei gehört.“

„Ist keine Berufung eingelegt, so wird darin eine Anerkennung der Richtigkeit des gefällten Urteils durch die Parteien erblickt. Es ist endgültig.“

„Dieses Prozeßverfahren ist in vielen zwischenstaatlichen Verträgen bestätigt und für bindend erklärt.“

„So wurde während des letzten Seekrieges mit allen Aufbringungen zur See von Großbritannien, Frankreich und Spanien unter Zustimmung der neutralen Mächte verfahren. Die Admiralitätsgerichte aller in Betracht kommenden Seemächte Europas haben in dieser Weise nach Völkerrecht und Sonderverträgen schon seit langem, alle Aufbringungen zur See abgeurteilt. Jedes andere Verfahren würde offensichtlich ungerecht, widersinnig und unpraktisch sein.“

Diese Denkschrift vermittelt dem Leser ein anschauliches Bild der Prisenpraxis aus dem Ende des achtzehnten Jahrhunderts. Man ersieht aus ihr, wie Schiff und Ladung, Eigentum des Feindes und des Freundes, zu Kriegszeiten auf hoher See gewaltsamen Zugriffen ausgesetzt wurden, wie es unberührt und unbeschädigt einen sicheren Hafen erreichte, um dort dem Gewahrsam des zuständigen Prisengerichts übergeben zu werden. Dieses Gericht, nicht etwa der Raptor, hatte nach Völkerrecht und Sonderverträgen, so wie sie zwischen den fraglichen Staaten abgeschlossen waren, darüber zu entscheiden, ob der Zugriff zu Recht bestand oder nicht. Vor der Entscheidung war zu klären: wem tatsächlich Schiff und Ladung gehörte. Was davon einwandfrei dem Feind gehört, verfällt als „gute Prise“ und darf die ursprünglich beabsichtigte Reise nicht mehr fortsetzen. Was einwandfrei einem Freunde gehört, wird ihm wieder zur Verfügung gestellt. Hat er sich ausschließlich als Freund erwiesen, wird dafür gesorgt, daß ihm aus dem vorübergehenden Zugriff auch nicht ein Handelsverlust entsteht. Er muß sich aber im Interesse seiner Schadloshaltung auch im wahren Sinne des Wortes wie ein Freund benommen haben und nicht etwa nur ein verkappter Gehilfe des Feindes gewesen sein. Unter Freundschaft kann nur ein unbeirrbares Herausbleibenwollen aus dem Konflikt verstanden werden, ohne daß diesem durch Unterstützung der einen oder anderen Seite irgendwelcher Vorschub geleistet wird. Pflicht jedes Angehörigen eines neutralen Staates ist es, in Kriegszeiten den Kriegführenden gegenüber eine freundliche und vollkommen unparteiische Haltung zu bewahren, ihnen weder zu helfen noch sie zu begünstigen, sie in der Kriegführung nicht irgendwie zu unterstützen. Sich von allem fern zu halten, was die Kriegführung eines Gegners unterstützen könnte, entspringt der innersten Natur wahrer

Freundschaft selbst; Hinneigung zu einer Seite muß unvermeidlich die andere verletzen. Eine von einem Neutralen beteuerte und von ihm auch wieder erwartete Freundschaft kann nur in der Betätigung nach beiden Seiten zu wahrer Freundschaft werden.

Während der Besetzung Kretas im Jahre 1898 durch ein internationales Geschwader gab es in einem Café an Land Streit zwischen französischen und italienischen Matrosen, der nicht ohne gerichtliche Folgen blieb. Als man zu erfahren suchte, wie sich während der Rauferei die wenigen anwesenden englischen Seeleute benommen hatten, antwortete ein englischer Unteroffizier selbstbewußt, sie hätten „strifte Neutralität“ bewahrt. Befragt, was er damit meine, erklärte er, sie hätten Stühle und Tische des Lokals entzweigeschlagen und dann die Bruchstücke unparteiisch an beide streitenden Parteien verteilt. Dieses zweifellos „unparteiische“ Verhalten ist natürlich das gerade Gegenteil von dem, was von einer Neutralität verlangt wird. „Wenn ich den Händen meines Feindes“, sagt Lord Grenville, „das Schwert entwunden habe, so kann der Helfershelfer, der diesem Feinde eine neue Waffe gibt, nicht verlangen, in dem Streit als Neutraler betrachtet zu werden“, und Demosthenes äußerte sich, daß „derjenige, er mag sein wer er will, der zu den Mitteln meiner Zerstörung beiträgt, gegen mich Krieg führt, auch wenn er mir selbst niemals einen Speer entgegenwarf oder einen Bogen gegen mich spannte.“

Obgleich es nach den Worten Sir Robert Phillimores: keinen unbestritteneren Satz des Internationalen Rechts gibt als den, daß neutrale Staaten berechtigt sind, auf eigene Rechnung Handel mit einem Kriegführenden zu treiben, so muß doch dieser Handel, wenn er im Gesetz auch durch den anderen Kriegführenden als tatsächliche Nichteinmischung angesehen werden soll, notwendigerweise den Verpflichtungen entsprechen, die in der von dem neutralen Staat beiden Kriegführenden gegenüber beteuerten Freundschaft liegen. Der Handel darf also eine ordnungsmäßig verhängte Blockade nicht zu durchbrechen suchen, ebensowenig wie den Belagerungsgürtel einer eingeschlossenen Stadt. Der Handel darf nicht versuchen, den Häfen eines Kriegführenden Waren zuzuführen, die unter dem Namen „Konterbande“ bei den Preisengerichten unter dem Verdacht stehen, daß sie, am Bestimmungsorte an-

gelangt, dem Empfänger unmittelbar helfen, den Kampf fortzusetzen. Diesen beiden Einschränkungen ist noch die Kriegsregel des Jahres 1756 hinzuzufügen, die das auch zu Kriegszeiten gesetzmäßig zugelassene freie Handelsrecht eines Neutralen mit einem Kriegführenden dann nicht mehr anerkennen wollte, wenn es sich um einen neuen Verkehr handelte, in dem der betreffende Kriegführende mit dem Neutralen zu Friedenszeiten nach Art und Umfang niemals gestanden hatte.

Das Völkerrecht des zu Ende gehenden achtzehnten Jahrhunderts hielt indessen an dem Recht neutraler Staaten, in Kriegszeiten mit Kriegführenden Handel zu treiben, fest. Man stützte sich unter Einbezug der drei Vorbehalte dabei lediglich auf ein Völkerrecht, dem alle zivilisierten Völker der Welt zugestimmt hatten, nach dem sie verfahren und dessen Befolgung sie durchsetzten, indem sie dem freien Handel neutraler Staaten den vollen Schutz vorhandener Stärke angebeihen ließen. Man sicherte seine freie Betätigung auch noch durch Gesetz und ermöglichte es dem neutralen Handel, sich vor einer Geschäftsbetätigung mit irgendeinem Kriegführenden zu vergewissern, ob er durch Einmischung des anderen Kriegführenden Gefahr lief. Wollte der neutrale Staat und sein Handel praktisch wirklich mit beiden Kriegführenden auf wahren freundschaftlichen Füße leben, so konnte er in der Tat mehr nicht verlangen.

Auch heute ist der neutrale Handel gesetzlich und abgesehen von Sonderverträgen seines Landes mit einem der Kriegführenden zu weiterem nicht berechtigt. Obwohl in Europa seit 1794 Verträge und Übereinkommen ohne Vertragskraft zustande gekommen sind, die von den Preisengerichten als vereinbarte Abänderungen der wechselseitigen Rechte und Pflichten des Seehandels im Kriege anerkannt sind, so bleibt doch das Völkerrecht als Grundlage bestehen. Es bewahrt unverändert und als Ganzes seine Kraft, wobei immer wieder bedacht werden sollte, daß es durch allgemeine Zustimmung aller zivilisierten Völker zustande gekommen ist, so daß es auf einem anderen Wege, als auf dem allgemeiner Zustimmung nicht wieder abgeändert werden kann.

Kein Parlament kann sich anmaßen, anderen Völkern Gesetze vorzuschreiben, es kann also auch nicht das Völkerrecht ändern, das einseitiger Abänderung, ohne förmliche Zustimmung aller zivilisierten Völker, gar nicht unterzogen werden kann!

Seekrieg und Landkrieg

Die Erklärung der allgemein anerkannten durch Sonderverträge nicht veränderten „Herrschaft des Gesetzes“ führt zu wichtigen Erkenntnissen praktischer Anwendung in der Seekriegführung. Woraus besteht bei der „Herrschaft des Gesetzes“ die wirkliche Seekriegführung? Was ist unter dem Worte „Seeherrschaft“ zu verstehen?

Die volkstümliche Auffassung lautet: eine überwältigend starke Kriegsmarine. Unterhält England die größte und stärkste Flotte auf allen Meeren, dann muß es, so denkt das englische Volk, ihr Beherrscher bleiben, wobei es noch dahin belehrt wird, daß so keine Macht auf Erden England etwas anhaben könne. Infolgedessen erfreut sich in England der ganze Marinendienst dauernd einer fast kritiklosen Handlungsfreiheit, während sich alle anderen öffentlichen Dienstzweige im englischen politischen Leben gegen fortwährende Angriffe zu verteidigen haben.

In Wirklichkeit liegen die Dinge aber keineswegs so einfach. Man muß sich von der Vorstellung befreien, eine überwältigende Marine schliesse Seeherrschaft ohne weiteres in sich. Von einer solchen Gleichsetzung kann nicht die Rede sein. Obwohl eine starke Marine in Kriegszeiten eine wahre Herrschaft auf See ausüben kann, so ist sie doch trotz aller Stärke sehr leicht und vollständig daran zu hindern. Wohl konnten die hin- und hergejagten, oft übel zugerichteten, kriegsbewährten Fregatten eines Nelson (von denen er nie genug haben konnte) bei der Verteidigung Englands und ganz Europas im Jahre 1800 Seeherrschaft im wahren Sinne des Wortes ausüben. Die gewaltigen und zusammengehaltenen Geschwader eines Lord Jellicoe konnten das 1914 aber nicht. Dieser Wirkungsunterschied war keineswegs die Folge irgendeiner Unterlegenheit der Gefechtskraft von Jellicoes Geschwadern. Zu Nelsons Zeiten konnte sich die englische Regierung und hinter ihr das ganze englische Volk unbedingt darauf verlassen, daß die Herrschaft des Gesetzes auf See — also das Völkerrecht als Rechtsordnung —

England und ganz Europa von der Macht des gemeinsamen Bedrückers befreien würde, zu Jellicoes Zeit hat dies Vertrauen gefehlt.

Man muß sich darüber klar werden, daß Seeherrschaft nicht nur einzig und allein durch Vielfältigung aller Waffen und Waffenträger auf, unter und über See oder durch sonstiges Kriegsmaterial erreichbar ist.

Wirkliche Seeherrschaft kann nicht mit reiner Gewalt allein erzwungen werden, es muß vielmehr, um sie vollständig zu machen, eine Rechtsordnung hinzutreten. Stärke allein, auch wenn sie noch so gewaltig ist, kann die See in irgendwelchem praktischen Sinne nicht beherrschen. Dazu bedarf es unbedingt auch des Gesetzes als Rechtsordner. Seeherrschaft und Landherrschaft sind ihrem Wesen nach verschiedene Dinge. Das ganze Gebäude der Seeherrschaft, die einzige Grundlage, auf der sie überhaupt errichtet werden kann, und vor allem die einzige Einrichtung, die sie praktisch wirken lassen kann, sind Schöpfungen des Gesetzes, aber keineswegs Auswirkungen von Stärke und Gewalt. Es ist von außerordentlicher Bedeutung, daß sich diese Wahrheit durchsetzt. Solange das nicht der Fall ist, kann der grundlegende Unterschied zwischen See- und Landmacht nicht verstanden werden. Er besteht darin, daß Kriegsoperationen an Land ausschließlich in mehr oder weniger erfolgreichen Versuchen bestehen, durch reine Gewaltanwendung Leben und Eigentum, beides in gleicher Weise, zu zerstören, während es richtig durchgeführte Kriegsoperationen zur See weder mit der Zerstörung von Leben noch von Eigentum zu tun haben. Sie werden vielmehr auf all ihren Schauplätzen offen unparteiisch und in ganzem Umfange gerichtlicher Urteilsprechung zugeführt. Für Fernerstehende hat die praktische Arbeit auf See und die dabei zu befolgende Gesetzanwendung etwas Geheimnisvolles an sich. Daß aber Seemacht im Kriege nur durch enge Verbindung dieser beiden geheimnisvollen Vorgänge wirksam wird, ist auch denjenigen, die es in erster Linie angeht, unbekannter geblieben, als es ihnen selbst zum Bewußtsein gekommen ist. Dieses große Geheimnis wirksamer und entscheidender Seekriegführung, die nur durch Anwendung eines allgemeinen Gesetzes, aber nicht durch Zerstörung von Leben und Eigentum erzwungen wird, verdient in unseren heutigen gefahrvollen Tagen sicherlich ernsteste Aufmerksamkeit.

Dem wahren Wesen der Seekriegsführung stehen die meisten Engländer so ahnungslos gegenüber, daß bei ihnen ganz falsche Seekriegsvorstellungen gang und gäbe sind, Vorstellungen, die praktisch dazu führen, jede wirksame Seekriegsführung unmöglich zu machen und alle Kriegshandlungen in Zukunft auf das Land zu beschränken. Man glaubt dabei nur zu leicht, daß nach dem Wort „Not kennt kein Gebot“ weder See- noch Landkrieg überhaupt irgendein Gesetz zu beachten und daher nur uneingeschränkte Gewalt zu herrschen habe, wie etwa bei dem Einmarsch und der Besetzung von Luxemburg und Belgien im Jahre 1914 durch die deutschen Truppen, mit den Schrecken und Verwüstungen, die eine ohnmächtige Bevölkerung über sich ergehen lassen muß, infolge lauter gegen Verträge und Abereinkommen verstößende Willkürlichkeiten. (Verfasser hat hier nicht die im Welturteil längst als Märchen erkannten angeblichen „Greuel“ sondern lediglich eine landkriegsrechtlich bedingte Kriegsführung im Auge. Der Übersetzer.) Aber nicht nur diese Ereignisse, die ja noch in aller Erinnerung sind, sondern auch unendliche Reihen ähnlicher Ungegesetzlichkeiten, verübt von Armeen aller Welt und aller Zeiten, geben zu der viel umstrittenen Beweisführung Anlaß, daß eben derjenige, der noch irgendwelchem Gesetz traue, dem eine bewaffnete Macht nach Kriegsausbruch noch unterworfen sein könnte, eben nur das Opfer unsinniger und gefährlicher Täuschung würde. Welche Sicherheit und welchen Rechtsschutz, fragt man, genossen denn die langen Reihen verjagter und verzweifelter Flüchtlinge, die 1914 die Straßen Nordfrankreichs überfüllten? Von welchem Gesetz hatten sie denn noch irgendeinen Schutz für ihr dem feindlichen Kriegsvolk ausgeliefertes Privateigentum zu erwarten? Welchen Zweck hat es überhaupt, bei derartigen Vorgängen über Unverletzlichkeit des Privateigentums oder über eine Herrschaft des Gesetzes in Kriegszeiten zu reden?

Im Hinblick auf den Landkrieg sind diese Fragen durchaus berechtigt. Die dauernde Anwendung ungesetzlicher Gewalt, hat schließlich doch stärksten und hartnäckigsten Widerstand hervorgerufen, der sogar fast immer zu einer gewissen Wiedergutmachung und zur Rechtfertigung allgemeiner Landkriegsgesetze führte. Eine nachträgliche Rechtfertigung aber, so vollständig sie auch erscheinen mag, trägt doch immer den nicht abzuleugnenden Post-Mortem-

Mangel an sich. Durch Ungesetzlichkeiten hervorgerufen, kann sie doch auf diese selbst später keinerlei Einfluß mehr haben. Nachdem das Kind in den Brunnen gefallen, ist eine nachträgliche Rechtsfertigung immer nur ein mehr oder weniger hohnsprechender Versuch, frühere Greuel sich nicht wiederholen zu lassen, indem man neue Vereinbarungen eingeht, an die man sich dann ebensowenig hält, wie vorher. Es ist gar nicht möglich, ohne dauernde Verletzung jeden bekannten Eigentumsrechtes Krieg an Land zu führen. Der militärische Befehlshaber eines eroberten Landgebietes kann nur der Okkupationsherrschaft seines Staates unterstehen. Ihr und ihren Schutzundgebungen allein sind Leben und Eigentum der betreffenden Bewohner überantwortet. Eine offene, zivile und unparteiische Gerichtsbarkeit, an die man sich wenden könnte, gibt es nicht, jedenfalls nicht früher, als bereits soundsoviel Unrecht geschehen ist. Es ist vollkommen abwegig, zu behaupten, durch Landkriegsgesetze ließen sich jemals Menschen und Eigentum vor gewohnheitsmäßig uneingeschränkter Gewalt auch nur hinreichend schützen. Ebensowenig ist es möglich, die Gesetze der Haager und Genfer Konventionen der Jahre 1907, 1908 und 1911 ehrlich zu befolgen, bei ihrer verschiedenen Auslegungsmöglichkeit, der sie auch in Friedenszeiten schon ganz offen aus Gründen der „Kriegsraison“ unterworfen werden, vor allem aber bei der Tatsache, daß das einzige bestehende Gericht zur Anhörung und Entscheidung von Klagen von Privatpersonen im Verlaufe eines Landkrieges ein Tribunal ist, das von der gleichen bewaffneten Macht eingesetzt ist, gegen die sich die Klagen richten. Der im wesentlichen gesetzlose Charakter aller Landkriegsführung ist nicht abzuleugnen. Diese immer wieder gemachte Erfahrung leistet der weitverbreiteten Ansicht Vorschub, daß überhaupt jede Kriegsart auf dem Lande und auf der See, nur eine reine Auslösung von Anarchie, gewalttamen Bruch und Ablehnung aller geschriebenen Gesetze darstellen.

Zum Glück für die Menschheit entspricht diese flüchtige Schlußfolgerung aber keineswegs den Tatsachen. Verliert sie doch ganz aus dem Auge, daß auf den Meeren eine ganz andere Kriegsauffassung herrscht, eine Auffassung, auf die keine der obigen Voraussetzungen paßt, eine Kriegsauffassung, die es nicht zuläßt, daß die Rechte auch nur eines einzigen Menschen überhaupt verletzt werden;

die in ihrer endgültigen Waffenwirkung ebenso gewaltig ist, wie irgendeine Anhäufung schreckenerregendster Vorgänge im Landkrieg.

Der Seekrieg hat es ausschließlich mit Handel und Verkehr zu tun. Etwas anderes kommt für ihn nicht in Betracht. Jede einzelne Seekriegsunternehmung entspringt den Nöten und Notwendigkeiten einer besonderen Form des Seehandels, die den Seekrieg ganz beherrscht. Ausnahmen dieser Regel gibt es nicht, denn ohne Seehandel hätte ein Seekrieg keinen Sinn, ebensowenig, wenn alle Seehandelsformen vertragsmäßig außerhalb des Spiels politischen Völkerlebens gelassen würden. Der Seekrieg würde einfach aufhören, weil er auf der See nichts finden könnte, womit er sich befassen müßte. Es würde dann nur noch Landkriege geben, da Flotten ohne besondere Aufgaben keine Daseinsberechtigung mehr hätten.

Man mag im Zweifel sein, ob diese fundamentale Wahrheit schon immer von den Engländern und besonders von allen englischen Seeoffizieren anerkannt und gewürdigt wurde. Das Ziel der Erziehung des Seeoffiziers ist, ihm einzuhämmern, daß seine einzige Aufgabe im Seekrieg darin besteht, die feindlichen Seestreitkräfte aufzusuchen, zu finden, anzugreifen und zu zerstören, und daß mit dieser Zerstörungsaufgabe sein ganzes eigentliches waffenmäßiges Wirken auf den Feind zu beginnen und zu enden hat. In Wirklichkeit verhält es sich anders. Die Beherrschung der Meere beruht nicht im Kämpfen und Siegen, nicht in Anwendung irgendeiner Waffe. Kommt es dazu, so ist das ein Zeichen dafür, daß die Seeherrschaft umkämpft und bis zu einem gewissen Grade erschüttert ist. Das Kennzeichen wahrer Seeherrschaft ist vollständiges Fehlen jeden Kampfes, an dessen Stelle nach wie vor eine stille unparteiische Rechtsordnung zu treten hat, während blutigste Zerstörungswut das Land heimzusuchen pflegt. Hauptaufgabe aller Marinen im Kriege ist es, diese Ruhe der Rechtsordnung zu wahren und sie nicht durch Schlachten ins Wanken zu bringen. Sichere Offenhaltung aller großen Welt Handelsstraßen für Freund und Feind in gleicher Weise, den Seeverkehr in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht für alle zu behüten, das ist im Seekrieg die wesentlichste Funktion einer jeden Flotte. Das ist das A und O ihrer Operationen. Wenn das Ziel ohne Kampf

erreicht wird, um so besser für das Seekriegshandwerk, für seine Schutzbefohlenen und für die Welt im ganzen. Wenn aber Schlachten mit Seestreitkräften, die die Handelsstraßen in ihre Gewalt zu bringen suchen, unvermeidlich sind, dann müssen sie geschlagen werden. Der eigentliche wahre Zweck einer Flotte ist aber, das kann nicht oft genug betont werden, nicht Zerstörung, sondern die Aufrechterhaltung von Ordnung, nicht Verluste durch Schlachten, sondern Rechtsschutz und ungestörte Seehandelsfreiheit für alle. Einmal unabwendbar gewordene Waffenanwendung spielt dabei nur die Rolle eines nebenfächlichen Zwischenfalles.

Wir haben hiermit den ersten grundlegenden Unterschied zwischen See- und Landkrieg vor uns. Während Kampf hauptsächlichstes Merkmal des Landkrieges ist, wird der Seekrieg siegreich immer nur dann geführt werden, wenn Waffengänge überflüssig sind. Der Landkrieg kennt dem Feinde gegenüber nur das Druckmittel der Lebens- und Eigentumszerstörung. Zerstören oder selbst zerstört werden ist die einzige Wahl, die an Land operierende Armeen haben, um über ein Landgebiet herrschen zu können.

Die Seeherrschaft bedrängt den Feind ohne Zerstörung. Jede Art wirtschaftlichen Lebens, jeden Handel, jedes Weltprodukt und jede Warenbewegung innerhalb ihrer Reichweite sucht sie vor Zerstörung zu bewahren. Indem sie das tut, und zwar mit erlaubten und unerlaubten Wirtschaftserzeugnissen in gleicher Weise, übergibt sie, um Irrtümer auszuschalten, jeden Fall auch nur vermuteter Angefährlichkeit nicht eigenen, ad hoc eingesetzten, voreingenommen urteilenden Instanzen, sondern öffentlichen bürgerlichen Gerichten. Während Armeen im Felde Erfolge immer nur durch Zerstörung und Blutvergießen erreichen können, liegt der Erfolg von Marinen entgegengesetzt in Ruhe, Erhaltung und Sicherheit.

Ein in der Tat ungeheurer Unterschied. Seine Wirkung wird in jeder einzelnen Flottenbetätigung feindlichem Leben und Eigentum gegenüber sichtbar. Eine Flotte, die in Kriegszeiten wirklich Seeherrschaft ausübt, kennt Gewaltanwendung oder sonstige Zerstörung überhaupt nicht, es sei denn, daß sie bei Ausübung der Seeherrschaft auf feindliche Gegenwirkung stößt. Nur einmal in neuester Zeit ist gewalttätige Zerstörung des Seehandels durch eine

Flotte im Seekrieg versucht worden. Diese Flotte besaß aber nie die Seeherrschaft, sie hatte keine Erfahrung in der Seekriegführung. Ihre unglücklichen Landsleute sahen sich dem unüberwindlichen Widerstand der Welt gegenüber.

Im Kriege flutet Feindes und Freundes Warenverkehr sicher über alle Meere. Kein Eigentum, welcher Art es auch sein mag, wird zerstört; jedes menschliche Leben, das des Feindes oder das eines Freundes, wird im Kriege wie im Frieden sorgfältig erhalten. Aber — und nur hierin besteht die militärische Stärke einer Seeherrschaft — das so erhaltene Leben und Eigentum bleibt, was seine letzte und endgültige Bestimmung anbelangt, bekannten und festgelegten Gesetzen zivillistrierter Kriegführung unterworfen.

Jede kriegführende Marine und besonders die einem Feinde überlegene, ist der ausgesprochene Hüter dieser Gesetze, genau so, aber auch nicht mehr, wie das der Schutzmann auf den Straßen in Stadt und Land ist. Der Polizeibeamte in Gemeinden mit modernem Verwaltungsapparat erläßt keine Gesetze, das ist Sache höherer Behörden. Aufgabe der Polizei ist es nicht, über ihre Nichtbefolgung zu Gericht zu sitzen, sondern ihre Innehaltung zu überwachen. Sie hat also Vollmacht und Auftrag, an Ort und Stelle jede vermutete Gesetzesübertretung zu untersuchen, einzuschreiten, soweit es für eine vorläufige Untersuchung notwendig ist, wenn nötig auch durch Beschlagnahme. Das sind die Vollmachten, die eine Kriegsflotte auf See zum Eingreifen in das wirtschaftliche Leben der Welt während eines Krieges ermächtigen. Diese hat das Recht zu sofortiger vorläufiger Untersuchung der Beschaffenheit und Endbestimmung eines jeden Verkehrs, den sie auf See antrifft. Sie hat das Recht, da, wo vorläufige Untersuchung ein solches Vorgehen gerechtfertigt erscheinen läßt, Schiffe anzuhalten und sie einem ihrer Häfen zu eingehenderer Untersuchung in einem bürgerlichrechtlichen Prisengerichtsverfahren zuzuführen. Damit sind die Rechte dieser Seekriegsmittel erschöpft. In ihrer Ausübung brauchen weder Menschen noch Schiffsladungen unnötigerweise gefährdet zu werden. Die Einheiten der Flotte laufen aber immer Gefahr, daß ihre Handlungsweise gerichtsseitig mißbilligt wird und sie gezwungen werden können, angerichteten Schaden wieder gut zu machen.

Der militärische Vorteil der Seeherrschaft liegt zweifellos darin, daß der Kriegführende, dessen Seemacht die seines Feindes überragt, imstande ist, alle dem Welthandel gegenüber bestehenden international festgelegten Kriegsgesetze in größerem Umfange anzuwenden, als das seinem Feinde möglich ist. So ist ein Volk mit überlegener Seeherrschaft während des ganzen Krieges in der Lage, von den Strömen seegeborener Zufuhr, diesem wesentlichsten Bestandteil wirtschaftlichen Lebens, dauernd mehr in sich aufzunehmen, als das der Feind vermag. Durch die Pflege und den Schutz der Zufuhrströme kann es unendliche Warenmengen nicht nur an sich ziehen, sondern diese auch in größerem Umfange für seine Verbündeten verwenden. Die Marine, die die Seeherrschaft derart ausübt, steht während des ganzen Kampfes in dauernder enger Berührung mit dem Pulsschlag der Wirtschaft und den Reichumsquellen der Welt. Auf das Internationale Völkerrecht gestützt, ist sie in der Lage, ihren Gegner von diesen Strömen und ihren Nutznießungen fernzuhalten. Sie bleibt nicht nur im Besitze ihrer eigenen Kriegsmaterialquellen, sie vermehrt sie noch, während die entsprechenden Kräfte des Gegners fortschreitend abnehmen.

Dieser militärisch wichtige Vorteil befindet sich durchaus im Einklang mit dem Gesetz. Er wird dem Kriegführenden nicht etwa dadurch allein zuteil, daß er gegen Eigentum und Angehörige des Feindes vorgeht. Darüber hinaus sind beide Kriegführende berechtigt, auch Staaten gegenüber einzugreifen, die mit dem ganzen Streit nichts zu tun haben. Es darf nicht zugelassen werden, daß ein Kriegführender auf See mit Menschen und Eigentum neutraler Angehörigkeit willkürlich verfährt, nur weil er gerade mit einem Dritten im Streit liegt. Ungezügelter Übermacht soll auch nicht in jedem Kriege immer wieder von neuem auf See den Handel der ganzen Erde stören können. Der Neutrale ebenso wie der Kriegführende müssen sich im voraus mit einer ungewöhnlichen Behandlung ihres Eigentums abfinden. Da aber niemand vor Kriegsausbruch mit Sicherheit sagen kann, welcher Staat in dem Kriege neutral sein wird und welcher an ihm teilnimmt, ist ein vorher getroffenes und von allen zivilisierten Staaten anerkanntes Verfahren die wesentlichste Voraussetzung für eine zweckmäßige Führung des Krieges auf See.

Diese Regelung besteht, wie wir bereits sahen, tatsächlich. Durch sie sind Rechte und Pflichten während eines Seekrieges zwischen neutralen und kriegführenden Staaten fest gesetzt. Danach steht das Recht, die Entscheidung ordnungsmäßig eingesetzter Preisengerichte anzurufen, ob ein auf See angetroffenes Gut die seiner ursprünglichen Bestimmung entsprechende Fahrt fortsetzen darf oder nicht, allen souveränen Staaten zu. Nur durch dieses Gesetz und durch diese Gerichtshöfe kann Seeherrschaft behauptet werden.

Solange diese allgemein anerkannten Grundsätze des Seekriegsrechtes bestehen, wird jener Kriegführende, der imstande ist, in Wahrung seiner Rechte über den Seeverkehr Entscheidungen nach Preisengericht häufiger als sein Gegner für sich anzurufen, stets bedeutende und dauernde Vorteile erringen. So steht dem charakteristischen Druck, der im Landkrieg Zerstörung bedeutet, der Druck gegenüber, der sich nur in der Entziehung äußert. Die Kriegsgeschichte bestätigt, daß die Mächte der Kraftentziehung denen der Zerstörung bei weitem überlegen sind. Bewaffneter Gewaltanwendung an Land kann immer nur wieder Gleiches entgegengesetzt werden. Die See hat aber ohne Ausübung roher Gewalt dagegen die Macht, die Wut des Feindes zu zügeln und zu beenden, indem sie ihn dessen beraubt, was er zum Tobenlassen seiner Kräfte benötigt.

Wir haben hier den zweiten Unterschied zwischen dem Seekrieg und dem Landkrieg vor uns; zwei vollkommen verschiedene Kriegsauffassungen, verschieden im Hinblick auf das unmittelbare Objekt und auch in der Methode. Zerstörung als Ziel und Gewaltanwendung als Methode, das zeigt der Landkrieg, während der Seekrieg durch Kraftentziehung erhaltende gesetzmäßige Ordnung anstrebt.

Daß bei diesem krassen Gegensatz eine Kriegführung, die sich Schutz und Erhaltung allen Lebens und Eigentums zum Ziele setzt, die wirkungsvollste sein soll, muß allen, die nichts anderes kennen als die Gewaltanwendung des Landkrieges, geradezu unmöglich erscheinen. Es handelt sich jedoch keineswegs um Phantasien, sondern um harte nicht zu bestreitende Tatsachen. Zweimal in der neueren Geschichte, zu Anfang des neunzehnten

und des zwanzigsten Jahrhunderts, ist die Kriegsfurie bis zu äußerster Wirkungsmöglichkeit den allein in der See liegenden Gegenkräften ausgesetzt gewesen, Kräften, die sich Ordnung und Erhaltung nennen. In beiden Fällen, während der Kriege napoleonischer Zeit und dem großen Kriege mit Deutschland 1914, herrschte auf dem Lande Anhäufung von Ungehelichkeiten, von Zerstörung, Gewaltanwendung, Blutvergießen und zunehmender Verschwendung, auf der See Ordnung, Erhaltung, Regelmäßigkeit und Gesetz, soweit Obermacht dieses sicherstellen konnte, eine Tatsache, die im Landkrieg unbekannt ist und auch unbekannt bleiben wird.

Das Bestehen der ersten Probe

Das Land im Kampf gegen die See

In der langen Reihe weltgeschichtlicher Geschehnisse gibt es kein erstaunlicheres Kapitel als den Aufstieg eines Napoleon Bonaparte, kein überzeugenderes als das seines Sturzes.

Fast märchenhaft ist der Ablauf des Lebens dieses Mannes, unvergleichlich, fast unvorstellbar. Und doch hat das Leben auch auf seinen höchsten Höhen seinem Selben nie gehalten, was er sich von ihm versprach. Denn Napoleon hat sich mit der Beherrschung ganz Europas noch keineswegs an dem von Anfang an gesteckten Ziele geglaubt. Gingen doch seine Pläne weit über das „alte Europa“ hinaus, das in seiner Lebenstradition, in seinen Einrichtungen und Widerständen von ihm nur verachtet wurde. Von geradezu dämonischen Vorstellungen besessen, die ihm Schicksal waren, wollte er die ganze Menschheit beherrschen, ihr neue Lebensziele setzen, wobei es Grenzen des Möglichen für ihn nicht gab. Die 22 Jahre seiner kometenartigen Erscheinung sind Zeiten unerhörtester, bis dahin nicht erlebter Ereignisse.

Die Beherrschung Europas benötigte Napoleon als festen Mittelpunkt, von dem aus er dann die ganze Welt beherrschen wollte. Indien, Australien, der Ferne Osten, aber auch Louisiana, Westindien und die weiten Gebiete des westlichen Nordamerikas, sie alle bezog er ein in seine weltumspannenden, nie aus dem Auge gelassenen Pläne. Hätte er Erfolg gehabt, so würde jeder dieser Weltteile in einer weltweit zentralisierten Herrschaft als politische Einheit von Napoleons neu errichtetem Thron in Frankreich abhängig geworden sein.

Der Größe dieses Zieles entsprachen die Mittel, durch die er es zu erreichen hoffte. In dem Frankreich, an dessen von ihm keineswegs geliebten Küsten er als neunjähriger Knabe landete, um unter König Ludwig XVI. auf Staatskosten erzogen zu werden, aber auch in dem Frankreich vierzehn Jahre später, in dem er

zum erstenmal seine eisernen Schwingen ausbreiten konnte, war von jenen grimmigen, überspannten Kraftgelüsten noch nichts zu spüren, die er zu seinen eigenen Zwecken und aus eigener Kraft auslösen sollte. Wohl hatte die Revolution ganz Frankreich mit einem unvergleichlichen Menschheitsbeglückungsfieber erfüllt, mit dem heißen Verlangen, auch seinen Nachbarn die Segnungen französischer Freiheitsträume zu vermitteln. Aber dem Frankreich des Jahres 1793 standen für dieses gigantische Vorhaben kaum mehr Möglichkeiten zur Verfügung als die eigenen unerschrockenen und nur Schrecken erregenden revolutionären Beispiele. Rings umgeben von aufs tiefste beleidigten Monarchien, aufgespalten in alle Arten von Widersinnigkeiten, konnte Frankreich kaum hoffen, ohne eine weit festere Führung als die, die es damals hatte, seinen neuen Lehren prattisch Boden zu bereiten, nicht einmal bei seinen nächsten Nachbarn. Diese feste Führung, deren Fehlen allen Parteien in Frankreich in gleicher Weise fühlbar war, sollte der junge Korsen übernehmen. Er tat es militärisch, diplomatisch, aber auch in den verwickeltesten bürgerlichen Angelegenheiten, ohne jeden Rat und Hilfe von irgendeiner Seite kraft seiner eigenen Willensstärke. Auf sie allein verließ er sich wie auf einen Genius dunkelster Eingebung. Wenn Willensstärke und Verstand allein, ohne Skrupel angewandt, jemals eine Weltherrschaft hätten zustande bringen können, Napoleon hätte es erreicht. Indes, es gelang ihm nicht einmal für die kurze Spanne seiner Zeit, irgendeinen Teil Europas, außer Frankreich selbst, wirklich zu beherrschen, denn rein verstandesgemäß durchgeführte Maßnahmen stoßen im praktischen Leben immer auf stärkere sie meisternde Kräfte, die, wie er es selbst einmal ausführte, kein Mitleid und kein Erbarmen kennen. So fand auch er, nach seinen Worten, seinen Meister „in der Natur der Dinge“. Und diese Natur der Dinge war ganz und gar gegen ihn eingestellt.

Seine himmelftürmenden und die weitesten Teile der Erde umfassenden Pläne waren von Anfang an auf eine vollständige Umgestaltung Europas, die nur gewaltsam durchzuführen war, begründet. „Es ist notwendig“, sagte er, „die Völker Europas auch gegen ihren Willen zu retten.“ Seinem Bruder Jérôme, den er zum König von Westfalen gemacht hatte, erklärte er, daß er,

wenn irgend möglich, aus den 30 Millionen Franzosen, 15 Millionen Spaniern, 15 Millionen Italienern und 30 Millionen Deutschen einen einzigen großen nationalen Volkskörper hätte machen wollen. „Ich wünschte“, sagte er in diesem phantastischen Briefe, „die Verschmelzung aller großen europäischen Interessen vorzubereiten, gerade so wie ich das Zusammenwachsen der verschiedenen Parteien in Frankreich fertiggebracht habe. Vorübergehendes Gejammer und Geschrei der einzelnen Völker selbst störte mich keineswegs, denn ich war mir ganz sicher, daß ich mein Ziel unfehlbar erreichen mußte, sie doch alle schließlich um mich zu scharen.“ England selbst wollte er, wenn er erst einmal London habe, zu einer Republik ausrufen, das House of Lords sollte abgeschafft, eine Volkssouveränität verkündet werden, dann würden die Menschenrechte die ihnen zukommende Rolle in dieser neu eingerichteten Welt sicherlich gespielt haben. Auf diese Weise wäre aus dem Völkergemisch Europas bald in Wirklichkeit ein einziges Volk geworden und jedermann, er hätte auf dem Kontinent reisen wollen, wohin es ihm beliebte, hätte sich überall auf ihm zu Hause gefühlt. „Diesem Plan entsprechend“, sagt Laplace, „und dank dem kaiserlichen Genius wird ganz Europa bald nur eine große Familie darstellen, zusammengehalten durch die gleiche Religion und durch gleiche Gesetze.“

Außerhalb dieses erneuerten Europas mit seinem französischen Machtzentrum sollten mit dem Blick auf diesen Mittelpunkt alle die rätselhaften Rassen des Ostens und die Kolonien des zu einer Macht verschmolzenen Europas als Teilhaber einer gleichen politischen Vereinigung liegen. Das war der Plan, der diesem außerordentlichen Manne fraglos vorgeschwebt hat und das die Aufgaben, auf die sich sein wunderbarer Genius geworfen hatte. Zu ihrer Durchführung hatte er jedes erdenkliche Mittel der Landmacht hinter sich. Wenn Landmacht allein ohne Hilfe von Seemacht Herrschaften errichten und Eroberungen behaupten könnte, dann hätten sich seine Herrschaftspläne sicherlich durchführen lassen. Eine eigenartige Ironie des Schicksals aber hat durch diesen selben Mann der ganzen Welt beweisen lassen müssen, wie ohnmächtig schließlich doch stärkste Landmacht ist, wenn sie nur auf sich allein gestellt bleibt. Gelang es doch auch dem unvergleichlichen Genius

dieses Mannes trotz unerhörter Kraftanstrengungen eines ihm botmäßig gewordenen Kontinents nicht, sich der See gegenüber, diesem ewigen Bezwingen allen reinen Landmachtstrebens, zu behaupten.

Um dem riesenhaften Reiche seiner Träume auch nur für ein Jahr Bestand zu verschaffen, hätte Napoleon wie ein neuer Augustus vor allem die See seines Weltreiches in überwältigender Stärke beherrschen müssen, die Meere, auf denen immer einfachstem Naturgesetz zufolge die Hauptlebensadern wirtschaftlicher Stärke ausgebreitet liegen. Wäre es ihm schließlich gelungen, auf die See hinauszugehen, so hätte er bald erkannt, welche wachsende Wichtigkeit diesem Schritt zur Verfolgung seiner Landpläne zukam. Freie Benutzung der Seewege allein sicherte die geplante Weltherrschaft noch nicht, dazu bedurfte es eines vollkommenen Weltreichszentrums, dessen Bildung in seinem Falle unmöglich war. In diesem eigentlichen Zentrum seiner Stärke, im Herzen eines neuerstandenen Europas hätte sich allmählich immer stärker ein gebieterisches Verlangen der Menschen nach Handel durchsetzen müssen. Blieb dieses Zentrum aber vom Leben und den Weltbewegungsvorgängen auf den Meeren abgeschnitten, dann hätte sich dieser so isolierte französische Machtmittelpunkt sehr bald außerstande gesehen, den Zusammenhalt des neuen Weltreiches zu sichern. Dazu mußte eine Macht vorhanden sein, die alle Störungen eines Handels beseitigen konnte, eines Handels, der nicht nur zur Errichtung eines Weltreichsgebäudes, sondern erst recht zu seiner Erhaltung nötig war. Diese grundlegende Macht nennt sich, wir erfahren es bereits, eben Seeherrschaft.

Man irrt, wenn man glaubt, Napoleon hätte diese Wahrheit niemals recht erkannt und daß er etwa wähnte, mit einer Konzentration seiner Landmacht schließlich auch den Widerstand der Seemacht brechen zu können. Hat er doch selbst eine derartige Annahme durch alles, was er jemals hierüber sagte oder schrieb, Lügen gestraft. Mit nur zu bitterer Klarheit hat er und ganz Frankreich dieser harten Wahrheit ins Antlitz schauen müssen.

Der Zusammensturz seines politischen Gebäudes, das durch eine endlose Reihe unaufhörlicher Schlachten errichtet worden war, während es dauernd von unsichtbarer, unwiderstehlicher,

ungreifbarer Seemacht unterminiert wurde, dieser Zusammensturz hat deutlich die Unermeßlichkeit der Wirkung und Ausdehnung der Herrschaft gezeigt, gegen die allein das ganze Gebäude errichtet war. Das war der dunkle Schatten, der hinter Napoleons Thron stand, der ihn und ganz Frankreich mit ihm von Anfang an in England allein den Feind erblicken ließ, der an Furchtbarkeit mit keinem anderen zu vergleichen war. Sein ganzes Sinnen und Trachten galt daher England, das er verwünschte und gegen dessen verfluchte Schiffe er doch nichts machen konnte. Mit jedem nur erdenklichen Mittel eines nur in Vorstellungen des Landkrieges lebenden Mannes versuchte er sich der furchtbaren Seeumflammerung Englands zu entziehen. Das erste, was er tat, bestand darin, Truppen längs der Küste zu verteilen, um wenigstens einen möglichst freien Verkehr in den Küstengewässern, die von Land aus beobachtet werden mußten, zu erreichen. Aber was können Küstengewässer dem Leben Europas nützen?! Sein Beginnen mußte mit einem Fehlschlage enden. Schließlich richtete er seine ganzen Anstrengungen darauf, Europa durch feierliche Erklärung jeden Seehandel zu verbieten, womit er aber allen seinen befreundeten Nachbarn nur die gleiche Zwangsjacke anlegte, von der er Frankreich nicht befreien konnte. Ein wahrhaft verzweifelter Gedanke war es, der sein Schicksal nur bestiegeln sollte. Gänzlich aussichtslos war das Unternehmen, von einem Gelingen konnte keine Rede sein.

Die Menschen können nun einmal von Natur aus unmöglich ohne Handel leben. Auch Napoleon verschloß sich dieser Ansicht nicht, so schrieb er 1790, „daß das Meer, die Hauptquelle aller Reichtümer und aller Macht, das Meer, das Tyrus, Karthago, Athen groß werden ließ und das England, Holland, Frankreich auf die Höhe von Glanz und Macht brachte, von Land aus nie beherrscht werden kann“. Um die See mit ihrer ganzen Stärke sich wirklich dienstbar zu machen, dazu gibt es eben nur eine Möglichkeit. Kühn muß man sich ihr anvertrauen und auch klaren Blickes alle ihre heilbringenden Wirklichkeiten erkennen. Dieses Wagnis unternahm Napoleon nicht, weniger aus Mangel an Willen als vielmehr notgedrungen (Prof. Holland Rose in The Cambridge Historical Journal).

Napoleon blieb die See mit ihren auch von ihm erkannten Möglichkeiten während seiner Laufbahn verschlossen und versagt. Während die See in ihrer Stärke England diente, brachte sie ihm nicht den geringsten Nutzen, ernährte und stärkte dagegen treulich seine Feinde, die sich ihr anzuvertrauen wußten, machte einen seiner Pläne nach dem andern zunichte, spottete seiner Träume von Besitzungen in fernen Ländern, ließ nur zu schwer erzwungene Freundschaften der Reihe nach wieder hinfällig werden und hörte nicht auf, ihm überall, wo er auch war, ihren würgenden Griff fühlbar zu machen — um ihn schließlich von den höchsten Höhen aller landgebundenen Glorie in ihre kalte Umarmung unbarmherziger Erwürgung hineinzuzwingen.

Dieser Widerspruch zweier Kriegsvorstellungen — der des Landkrieges mit seinen zerstörenden Gewalttätigkeiten und der des Seekrieges mit seiner kraftentziehenden Ordnung — war es, der den riesenhaften Kampf in dauernd wachsender Spannung hielt. Es war schließlich ein unaufhörlicher Kampf zwischen den Mächten der Zerstörung und denen der Kraftentziehung. Als er auf beiden Seiten bis zum bitteren Ende durchgefochten war, da zeigte sich in aller Nüchternheit, welcher dieser beiden Mächte, selbst in dem damaligen so genügsamen Europa, die wahre weltumspannende Stärke innewohnt.

Wenn die Landmächte allein in sich über eine solche Stärke verfügten, dann hätte sie auch einem Napoleon zur Verfügung gestanden, dann hätte er sich um das meererspülte England nicht weiter zu kümmern brauchen und hätte sich schrittweise Europa, Asien und Afrika unterwerfen können. Da aber sich keine Landmacht auf die Dauer ohne die Hilfe der See behaupten kann, blieb Napoleons Traum eben wirklich nur ein Traum.

Als das kaum zehn Millionen Einwohner zählende England am 1. Februar 1793 den mehr als zwanzig Jahre dauernden Kampf gegen den europäischen Goliath begann, sah es sich vor unberechenbaren, gewaltigen und unvorstellbaren Aufgaben. Mehr als einmal war es während dieses Kampfes gegen die gesamte Macht Europas allein auf seine Sonderstärke angewiesen. Im Jahre 1792 noch zählte Englands Heer nur 56 859 Mann. Im Jahre 1802 er-

reichte es eine Stärke von 404 068 Mann, die auch im Verlauf des weiteren Kampfes nicht überschritten worden ist. Die Mannschaffsstärke der englischen Marine stieg von 1792 bis 1813 von 17 361 auf 147 047 Köpfe. Das sind Frontstärken, die sich rein zahlenmäßig zu keiner Zeit des Krieges mit denen des gesamten Kontinents auch nur vergleichen lassen. Doch von Anfang bis zu Ende dieses harten und langen Kampfes verfügte England über zwei Waffen, die jeder noch so großen „Frontstärke“ überlegen waren und auf die es sich immer eigensinnig verlassen hat. Alle Meere der Welt lagen zur freien Benutzung vor ihm. Die Möglichkeit auf diesen Meeren die Herrschaft eines Gesetzes auszuüben, das für die zivilisierte Welt, also auch für seine europäischen Feinde, Gültigkeit hatte, war gegeben. Neben seinen sonstigen wirklich nur schwachen reinen Kriegsmitteln hatte England ein freies Meer und eine allgemein anerkannte Rechtsordnung um so fester in der Hand. Auf diese beiden Waffen konnte es sich unbedingt verlassen. Mit diesen beiden glatten Kieselsteinen in seiner Schleuder konnte es England ruhig wagen, selbst einem Goliath entgegenzutreten, dem gegenüber ein merkbarer Erfolg auch nicht lange auf sich warten lassen sollte.

Mit dem Friedensschluß von Campo Formio im Oktober 1797, der den italienischen Feldzug, Napoleons erste große Kriegshandlung, beendete, verfügte Frankreich in fast unumschränkter Herrschaft über Italien, Spanien und Holland. Selbst für eine so lange Kriegszeit von fünf Jahren ein recht ansehnlicher, ruhmreicher Gewinn. Doch bei näherer Betrachtung wies dieses neue politische Gebäude gleich nach seiner Errichtung einen bedenklichen Schaden auf. Schon im gleichen Jahre mußte das Wirtschaftsministerium des siegreichen Frankreich der Pariser Regierung eingestehen, „daß von unserm bisherigen Wohlstand viel verloren und seine Quellen fast ausgetrocknet sind. Unsere landwirtschaftlichen, gewerblichen und industriellen Erzeugungskräfte sind beinahe ganz geschwunden“.

Eine merkwürdige Lage, nachdem man doch eben erst eine Siegesallee achtzehn gewonnener Schlachten durchschritten, 150 000 Gefangene gemacht, unschätzbare Kunstwerte nach Paris verschleppt und den gegen ihren Willen „befreiten“ Völkern die

üblichen Kriegskontributionen auferlegt hatte! Und trotz dieser Errungenschaften ein fast vollständiger Verlust an wirtschaftlicher Kraft! — Offenbar war die ganze Rechnung von Grund auf falsch gewesen. Wie hieß dieser schädliche Planet, der irgendwo da draußen diese ganze kontinentale Ruhmesbahn umkreiste und dauernd dazu beitrug, diese Ruhmesstrahlen so gefährlich zu brechen? Napoleon zögerte nicht, es auszusprechen. Schon eine Woche vor Abschluß des Vertrages von Campo Formio schrieb er am 10. Oktober 1797 an das französische Direktorium: „Entweder muß unsere Regierung die englische Monarchie zerstören oder sie muß damit rechnen, durch die Verdorbenheit und die Intrigen dieser unermüdblichen Inselbewohner selbst vernichtet zu werden. Laßt uns daher unsere Kraft den Seestreitkräften zuwenden, um England zu vernichten. Erst wenn das geschehen ist, kann Europa zu unsern Füßen liegen.“ Das wußte ganz Frankreich, denn als der jugendliche Held mit viel Gepränge von seinen Landsleuten in Paris empfangen wurde, da erhob der Hauptsprecher unter ihnen, es war der schreckliche Barras selbst, drohend seine Hand, und während er mit ihr auf England nach Norden zeigt, rief er Napoleon zu: „Dorthin mach dich auf und bemächtige dich der unheilvollen Korsaren, die alle Meere in Aufruhr bringen! Wohlan! Bestrafe in London all die schon viel zu lange ungefüht gebliebenen Gewalttätigkeiten!“

Woher plötzlich diese Wut? Welcher Art waren diese unverzeihlichen Gewalttätigkeiten? Was hatte England getan, während das siegreiche Frankreich mit einer Handvoll Leuten auf dem Kontinent Ruhm auf Ruhm zu häufen wußte? Zwei Jahre lang hatten englische Truppen in Flandern nur Fehlschläge erlebt, so daß sie sich im April 1795 hoffnungslos auf ihre Insel zurückziehen mußten. Dadurch wurde Holland an Frankreichs Seite gebracht und Preußen zum Frieden gezwungen. Außerdem hatten englische Schiffe eine ganze Reihe französischer Schiffe bei Quessant, spanische bei Kap St. Vincent und holländische bei Camperdown zerstört und fast eine gleiche Zahl nach altem Seebrauch als Beute heil nach England gebracht.

Der Frankreich zugefügte materielle Schaden war nur gering im Vergleich zu dem, den es seinen Feinden angetan hatte. War

Frankreichs Lage nicht viel günstiger? England hatte keine 150 000 Gefangene gemacht, keinen Gebietszuwachs zu verzeichnen, hatte nirgends an Land mit Feuer und Schwert gewüthet, hatte keine Kunstwerke gestohlen, hatte auch der Lombardei keine 20 Millionen Frants zu seiner Bereicherung abpressen können und hatte sich nirgends, nicht einmal des geringsten Blutbades schuldig gemacht. Ganz im Gegentheil! Derartiger Erfolge konnte England sich nicht rühmen, hatte doch der Krieg, der Frankreich anscheinend so viel Reichthum eingebracht hatte, England nur ein um 167 Millionen Pfund gewachsenes Steueraufkommen eingebracht, wovon 10 750 000 Pfund in barem Gelde seinen deutschen und sardinischen Freunden bis zum Ende des Jahres 1797 zugeslossen waren. Warum also dieser Haß auf diese 10 Millionen Inselbewohner, die den Blicken Europas hinter verräucherten Gewässern verborgen blieben?

Die Antwort ist sehr einfach. England hatte Gewalttätigkeiten auf dem Lande gegenüber das zermürbende und unterwühlende Mittel der Herrschaft des Gesetzes auf See in Anwendung gebracht, ein Mittel, das keine Eroberungsmacht des Landes auf die Dauer aushält. Nach wie vor mußte der Welthandel über die Meere seine Bahnen ziehen, jetzt aber unter der Herrschaft des Gesetzes. Wo man auch immer auf See feindlichen Gutes habhaft werden konnte, wurde es von allen Preisengerichten europäischer Kriegsführender als „gute Priße“ erklärt und verstärkte so die Hilfsquellen des Staates, der diese „guten Prißen“ machen konnte.

Das schwimmende Eigentum Englands, Osterreichs und Preußens hätte so schon im Jahre 1793 in ganzem Umfange Frankreich zur Verfügung stehen können, wenn es seiner auf See habhaft geworden wäre und es vor seine Gerichtshöfe gebracht hätte, ebenso wie das von England auf See gefaßte Eigentum Frankreichs England zugute kam. Ohne die überragende Herrschaft des Gesetzes hätten die Mächte der Zerstörung des Landes den Kampf endlos fortsetzen können, um auf diese Weise immer wieder die wertvollen Zufuhren aus aller Herren Länder ungestört für ihr Land in Anspruch zu nehmen. Das Land aber, das diese nun einmal gesetzmäßig bestehende Möglichkeit der Seeherrschaft auszuüben verstand, sah sich ohne jede Zerstörung in der Lage, nicht nur den

Feinden die lebenspendenden Zufuhren abzuschneiden, sondern diese für sich zu verwenden.

Das schwimmende Eigentum Frankreichs und das der an seine Seite gezwungenen europäischen Völker strömte daher dank der auf See vorhandenen Rechtsordnung unaufhaltbar in englische Häfen, um Englands unverstiegbare Quellen von Tag zu Tag ergiebiger zu machen. Nur durch diese umfangreiche Warenstromlenkung kam es dazu, daß Frankreich in weniger als fünf Jahren trotz aller Landeroberungen seinen früheren Wohlstand „entweder verlieren oder austrocknen“ lassen mußte und seine „landwirtschaftlichen, gewerblichen und industriellen Kräfte fast zu gänzlichem Erliegen“ brachte. Gegen diese „Gewalttätigkeiten“ und ihre so verhängnisvolle Wirkung waren Napoleons ganze Anstrengungen in rastloser Tätigkeit gerichtet. Das alte Europa, meinte er, wäre nicht so schwer zu unterjochen und in Botmäßigkeit zu halten. Aber wie in aller Welt nur wäre es zu erreichen, mit dieser unheimlichen Seemacht abzurechnen? Sie mußte gebrochen werden. Da das von See aus aber nicht möglich war, auf die er sich nicht wagen konnte, so mußte es vom Lande aus geschehen. Es wurde eine „England-Armee“ aufgestellt, deren Führung Napoleon in eigener Person übernahm. Mit ihr startete er von Düntzchen aus über die unheilswangeren Gewässer des Kanals, als er sich im Februar 1798 über seine neue Lage folgendermaßen Rechnung gab:

„Trotz aller Anstrengungen, die uns überhaupt nur möglich sind, wird es Jahre dauern, bis wir eine Überlegenheit zur See gewinnen können. Ohne diese zu besitzen, an Englands Küsten zu landen, wäre das verwegenste und schwierigste Unternehmen, das jemals in Angriff genommen worden wäre . . . Wenn es aber bei dem heutigen Zustand unserer Marine unmöglich ist, diese Aufgabe mit der dazu nötigen Schnelligkeit durchzuführen, dann muß ein Angriff auf England aufgegeben werden, dann müssen wir es nur bei einem Scheinangriff bewenden lassen, um uns mit aller Kraft wieder dem Rhein zuzuwenden, mit dem Ziele, Hannover und Hamburg England wegzunehmen, nützt aber auch das nichts, dann müssen wir nach Osten vorstoßen, um Englands Handel mit Indien zu bedrohen, haben wir aber auch damit keinen Erfolg, dann bleibt uns eben nur noch übrig, mit England Frieden zu schließen.“

Den Invasionsgedanken betrachtete er also als etwas Unmögliches. Aber da der Seehandel Englands ganze Stärke war, sollte ihm diese Hauptquelle über Land abgeschnitten werden. Dazu sollte Hamburg für Englands Schiffe unbenutzbar gemacht werden — aber nicht etwa, indem man ihnen auf See entgegentrat, um sie dort seegeborener Rechtsordnung zu unterwerfen, womit nicht nur die Schiffe, sondern auch ihre Waren Frankreich zur Verfügung gestanden hätten, sondern — einfach durch eine Beherrschung Hamburgs von Land aus. Der in Rastatt tagende Friedenskongreß konnte dieses Ziel vielleicht schon auf diplomatischem Wege erreichen. Währenddessen wurde die „England-Armee“ auf Ägypten angefezt, um von dort aus Englands Handelsverbindung mit dem Osten abzuschneiden. Nur die Gelbbeschaffung dazu machte noch Schwierigkeiten, denn Frankreichs Handel hatte bereits beträchtlich abgenommen und selbst Revolutionstruppen müssen schließlich bekleidet, ernährt und besoldet werden. Aus Italien und aus der Schweiz ließ sich zwar nicht viel herausholen. Es mußte aber versucht werden. Berthier wurde daher nach Rom und Brune in die Schweiz entsandt.

„Wenn ich nach Rom geschickt werde“, schreibt Berthier, „so soll ich mit dieser Mission den Feldzug gegen England finanzieren. Ich will mein möglichstes versuchen.“ Der Erfolg blieb nicht aus. Nicht nur erpreßtes Geld füllte Napoleons Sädel, sondern auch eine ganze Reihe wertvollster Bilder und Statuen wurden von der Ewigen Stadt nach Paris transportiert. Auch die Schweiz mußte auf Brunens Drängen 15 Millionen Francs, 130 Kanonen und 60 000 Gewehre zur Verfügung stellen, die als Preis für französischen Revolutionssegens nach Frankreich gelangten. Alles zur Ausrüstung einer großen Armada in Toulon.

Man rechnete damit, daß sich England in ernstester Besorgnis vor französischen Invasionsplänen fast ganz aus dem Mittelmeer zurückgezogen hätte. Der Weg von Toulon nach Alexandria schien daher frei zu sein. So gelang es Napoleon, am 19. Mai 1798 Toulon mit seiner Armada zu verlassen. Es war eine Flotte von einigen 100 Schiffen, in deren Schutz sich ungefähr 400 Transporter mit 35 000 Mann an Bord befanden. Man nahm Malta, richtete es als französischen Stützpunkt ein, nicht ohne es in sieben

Tagen vollkommen ausgeplündert zu haben und zog triumphierend weiter.

„Jetzt muß der Mittelmeerhandel“, so schreibt Talleyrand an seinen Geschäftsträger in Konstantinopel, „vollständig in die Hände Frankreichs fallen.“ Napoleon segelte unterdessen mit seiner „England-Armee“ nach Alexandrien weiter, nahm die große Stadt des Altertums, marschierte nach Kairo und machte sich dort am 21. Juli 1798 ohne jede Kriegserklärung gewaltsam zum Herrn von Ägypten. Von dieser beherrschenden Stellung aus sollte er Pariser Befehlen entsprechend, „die Engländer von all ihren Besitzungen ausschließen“. Sodann wollte er, eigenen Plänen folgend, Syrien erobern, um darauf entweder auf Konstantinopel oder durch Asien nach Delhi zu marschieren. Warum auch nicht? Über das Land ließ sich leicht verfügen, denn zwischen Kairo und Delhi aber auch zwischen Kairo und Konstantinopel würde schwerlich Widerstand anzutreffen sein, der den Eroberungszug der „England-Armee“ behindern könnte. Und mit der See würde man in Zukunft schon von der Küste aus fertig werden. Zwar sind die Schiffe, die ihn von Toulon nach Alexandrien brachten, elf Tage nach seinem Eintreffen in Kairo in seinem Rücken durch Nelson in der Bucht von Abukir zerstört und genommen worden. Für ihn bedeutete dieser Schlag aber nicht allzuviel, würde er sich doch jetzt um so hartnäckiger alle Vorteile des nun ganz auf sich allein angewiesenen Landes sichern. Der indische Padschah Tippu Sahib, der England glühend haßte, würde zweifellos seine Briefe, mit denen er ihm ein festes Bündnis und schnellste Befreiung Indiens vom „eisernen Joch Englands“ in Aussicht stellte, in Delhi erhalten haben. Daß diese Botschaft ihr Ziel aber nie erreichte, sondern von englischen Fregatten aufgefangen nach England geschickt worden war, das war für ihn nur eine zufällige Ungeschicklichkeit in der Beförderungsart, für einen Mann wie ihn kaum der Rede wert. Auch viele unschätzbare Altertumsstücke Ägyptens, die von Frankreichs „England-Armee“ erobert, sich jetzt auf dem Wege nach den Pariser Museen befanden, erreichten ihr Ziel nicht, sondern waren bereits in Richtung Britisches Museum unterwegs. Doch das waren nur mehr oder weniger bedeutungslose Begleitererscheinungen, die Hauptsache war, daß Ägypten sich

in seiner Hand befand. Dem Weitermarsch nach Syrien mit den im Vorbeigehen den Engländern wegzunehmenden Marinestützpunkten Jaffa und Acra stand nichts im Wege. Asien und Konstantinopel lagen offen vor ihm. Jaffa wurde im Sturm genommen und am 6. März gründlich ausgeplündert. Trotz schwerer Seuchen die seine Truppen befielen, ging es auf Acra zu, wohin zur Bereinigung das schwere Geschützmaterial auf dem bequemeren Seeweg gebracht werden sollte. Der Troß wird aber von englischen Fregatten aufgegriffen und gelangte nicht mehr unter der Trifolore, sondern unter englischer Flagge an seinen Bestimmungsort, von wo die Geschütze ihrem ehemaligen Herrn ehrene Grüße entgegen-schleuderten. Die Belagerung von Acra mußte aufgegeben und der Rückmarsch nach Agypten angetreten werden. Noch auf der Höhe seiner europäischen Triumphe mußte sich der Held von Austerlitz, wie Lucien Bonaparte in seinen Memoiren berichtet, voller Grimm sagen: „Bei Saint Jean d'Acra hat mich mein Glück verlassen.“

So war man auf dem Rückmarsch nach Agypten der Verzweiflung nahe. Vor Acra hatte die „England-Armee“ bereits 5000 Mann verloren. In Jaffa hatte man 1000 Mann frankheits halber sich selbst überlassen müssen, bis sie von sieben gut ausgerüsteten feindlichen englischen Schiffen ihrer Heimat wiedergegeben wurden. Mit dem Rest seiner Armada betrat Napoleon im Juni 1799 wieder ägyptischen Boden, ihm entgegentretende türkische Truppen schlug er am Strande der gleichen Abukirbucht, wo er noch die traurigen Trümmer seiner ehemals so stolzen Flotte vorfand. Am 22. August 1799 fand der so phantastische Versuch, mit Landmacht allein Seemacht bezwingen zu wollen, ein klägliches Ende. Es gelang dem Goliath zu Schiff Alexandrien zu verlassen und im folgenden Oktober unbehelligt in der kleinen Bucht von Fréjus bei Cannes zu landen.

Auch dieser ägyptische Teil des großen europäischen Kampfes „des Landes gegen die See“ hatte ein Ende gefunden, das dem Lande schwere Opfer auferlegte, der See aber die Arbeit nur erleichterte. Die „verhaßten Korsaren“ Englands brauchten den Mut nicht sinken zu lassen, zumal trotz aller Drohungen durch das Land das Leben der Welt auf ihren Handelshochstraßen weiterging. Aber gerade dieses Leben erregte immer wieder, so-

weit es Europa betraf, den stärksten Unwillen des neuen Herrschers Frankreichs, denn es bedeutete zum Unglück Europas Leben und Stärke Englands, das auf dem Festlande zwar nur wenig zählte, aber doch der Hauptfeind blieb, der geschlagen werden mußte. Das konnte nur dadurch geschehen, daß man ihm den Seehandel unmöglich machte.

Dazu mußte Frankreich den europäischen Kontinent fest in der Hand haben. Waren alle Küstenplätze und die Inseln des Mitteländischen Meeres von Truppen besetzt, so ließ sich dieses große Seegebiet zu einem französischen machen, da dann die englischen Schiffe keinen Hafen anlaufen und in kein Land, das Frankreich botmäßig war, ihre Güter gelangen lassen konnten.

Auf diese Weise würde die Insel England bald zur Vernunft gebracht werden können. Solange sie aber im Besitz ihrer vorhandenen Seemacht blieb, würde es kaum möglich sein, an ihren Küsten zu landen. Konnte die Landung aber durchgeführt werden, dann mußte Englands letzte Stunde geschlagen haben. Für Europa würde es kaum einen Schaden bedeuten; denn seine, also auch Frankreichs wesentlichste Stärke lag doch in der Landwirtschaft, ein Überseehandel hatte für Europa bei weitem nicht die Bedeutung wie für England.

Sofort nach seiner Rückkehr von Ägypten nach Frankreich im Oktober 1799 machte sich Napoleon mit Feuereifer ans Werk. Während der wechselvollen nächsten Jahre ließ er in seinem zügellosen Ehrgeiz nicht für einen Augenblick diesen grundlegenden Teil weltweiter Machtpolitik aus den Augen. Wann und wo er nur konnte, verschloß er dem Handel Englands jeden nur denkbaren Hafen seines Machtbereiches. Wie der Historiker Holland Rose berichtet, „waren um die Mitte des Jahres 1803 die Küsten des Kontinentes von Süditalien bis zur Elbe praktisch den Schiffen Englands verschlossen“. Europa sah sich, mit Ausnahme von Schweden und Rußland, vor das Experiment gestellt, sein Leben ohne jeden Überseehandel fristen zu müssen. Da England keineswegs gewillt war, die seinen Schiffen und Waren verschlossenen Häfen neutraler Schifffahrt zu überlassen, erklärte es über diese Häfen in gesetzmäßiger Weise eine enge Blockade. Diesem unerträglichen Gegendruck konnte sich Preußen für kurze Zeit im

September 1806 dadurch entziehen, daß es seine Nordseehäfen den englischen Schiffen wieder öffnete, in der Hoffnung, sich dadurch Luft zu schaffen und auch dringend benötigtes Bargeld von England hereinzubekommen. Aber fünf Wochen später durch Napoleon bei Jena und Auerstädt gänzlich zu Boden geschlagen, mußte es sich erneut dem wütenden Absperwillen des Eroberers beugen.

Es ist wichtig, festzustellen, daß während des 13 $\frac{1}{2}$ Jahre dauernden Kriegszustandes zwischen England und Frankreich der reine Seekrieg von beiden Gegnern nach den Grundsätzen der Herrschaft des Gesetzes auf See, also nach Völkerrecht geführt worden war, jedenfalls bis zum Herbst 1806. Während die Lage der anderen Napoleons Willen unterworfenen Staaten völkerrechtlich England gegenüber eine recht unklare war, mußten auch sie, ohne sich mit England im Kriegszustand zu befinden, ihre Häfen englischer Schifffahrt verschließen und somit ihren rechtlich zulässigen Handel mit den verhaßten Inselbewohnern abbrechen.

Bis dahin war man sich keineswegs darüber im klaren, daß sich die Schwierigkeiten, die infolge der in Europa herrschenden Rechtszustände, aufgetreten waren, sich vielleicht durch Vergewaltigung des Völkerrechts beheben ließen. An einen derartigen Anschlag, der einer Anarchie gleichkam, hatte Napoleon schon lange gedacht. Als er nach der Schlacht von Jena nach Berlin kam, verwirklichte er ihn zum Entsetzen ganz Europas.

Eine neue Herausforderung

Im Winter 1806 erreichte Napoleons großer Kampf zwischen Land- und Seemacht seinen Höhepunkt. Die Lage, der Napoleon sich gegenüber sah, war die folgende.

Nach dem 13 Jahre zwischen Frankreich und England dauernden Kriegszustand mußte Napoleon feststellen, daß er sein Ziel, England vom europäischen Markte vollkommen auszuschließen und es so zu vernichten, nicht erreicht hatte. Wohl war England fraglos geschädigt, von einem Vernichten konnte aber keine Rede sein; das Bild sah anders aus. Es bestand zwar mit den Haupthäfen Europas für England kein direkter Handel, aber sein Gesamthandelsvolumen an Ein- und Ausfuhr war trotzdem in ständigem,

schnellem Wachsen begriffen, denn während dem Europa Napoleons die Meere verschlossen blieben, konnte England infolge der Dauer des bestehenden Kriegszustandes zum Hauptwaren stapelplatz der übrigen Welt werden.

Mit der nichteuropäischen Außenwelt pflegte England dank seiner eigenen hochstehenden Produktionsfähigkeit freiesten Warenaustausch, wodurch allein schon ein ausgedehnter wertvoller Handel gewährleistet war. In voller Ausübung gesetzmäßiger Seeherrschaft belieferte es aber in größten Mengen die Neutralen Europas, die das Geliieferte durch eigene Küstenschiffahrt den Haupthäfen des Kontinents zuzuführen wußten. So war der Handel Englands, das infolge des Krieges fast Alleinherrscher auf allen Meeren geworden war, bis 1806 tatsächlich mehr gestärkt als geschwächt. Der Versuch, der See von Land aus zu Leibe zu gehen, war vollständig mißglückt. Napoleons System hatte das Gegentheil von dem, was es bezweckte, erreicht. Gewann doch allmählich die See über das Land an Übergewicht; ja die Hauptländer Europas, eigener Überseeschiffahrt durch die nach Seekriegsrecht verfahren den englischen Kreuzer vollkommen beraubt, waren auf die wenigen Handelsschiffe der noch vorhandenen Neutralen angewiesen. Diese gewaltsame, so lange dauernde Abschnürung des europäischen Überseehandels hatte den englischen Handel zu unerwarteter Blüte und den Europas zu unerwarteter Stodkung gebracht.

Frankreich und das napoleonische Europa starrten, unter der Herrschaft der Seegesetze, tatsächlich einem finanziellen und wirtschaftlichen Ruin ins Gesicht. Der erste, große, rein landgebunden gebliebene Versuch, England seiner Stärke durch Unterbindung seines Handels zu berauben, war ein offensichtlicher Fehlschlag, zeitigte er doch nach dreizehnjähriger Dauer nicht nur ein fortschreitendes Wachsen englischen Wirtschaftsverkehrs, sondern auch ein immer bedenklicher werdendes Versiegen der Quellen europäischen Wohlstandes. In den ersten Tagen des Jahres 1806 hatte Napoleon nach Paris eilen müssen, um sich mit den auch ihn alarmierenden finanziellen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten Frankreichs in ernstesten Beratungen auseinanderzusetzen.

Es war keineswegs die erste Krise dieser Art, der sich Frankreich trotz ruhmreicher Erfolge im Landkrieg gegenüber sah. Zunächst

versuchte man sie durch außerordentlich draconische Maßnahmen zu beheben. Während eine ganz neue Marine- und Kolonialpolitik in Angriff genommen wurde, eröffnete Napoleon schließlich Friedensverhandlungen mit England. Sie scheiterten aber, als Preußen seine Häfen englischem Handel geöffnet hatte. Der Sieger von Jena holte jetzt von Berlin aus über ein hörig gewordenes Europa hinweg zum letzten verzweifeltsten Schlage gegen das ihm verhaßte England aus.

Die volle Herrschaft des Gesetzes auf See arbeitete gegen ihn. Sie mußte gebrochen werden. Seine bisher einzige Hoffnung, das hungernde Europa in Berührung mit den lebenspendenden reichen Strömen des Welthandels zu halten, stützte sich auf die Erhaltung des uralten Rechts der Neutralen, mit der Welt in freiem Warenaustausch zu bleiben, also auch mit England und untereinander. Dieses allen, durch unabänderliches Gesetz der See, zugesicherte Recht half auch ihm, weit mehr aber England. Napoleon stand auf der Höhe seiner Macht. Rußland, der letzte große Neutrale Europas, stellte sich in Tilsit an Frankreichs Seite gegen England. Damit konnte den tüdischen neutralen Rechten, die doch offenbar nur dazu da waren, sich gegen ihn zu wenden, der letzte Stachel genommen werden; denn die Absperrung der bisherigen Häfen für englische Schiffe und Waren genügte nicht mehr. Alle Häfen Europas mußten in diese Sperre einbezogen werden. Kein europäischer Kaufmann eines neutralen oder kriegführenden Landes sollte irgendeinen Hafen benutzen dürfen. Kein in Europa beheimatetes Schiff sollte sich unterstehen, mit dem verhaßten England in Verkehr zu treten. England und alles Englische wurde auf dem Kontinent in Acht und Bann erklärt. Jede nur irgendwo aufgefundene englische Warenspur sollte in Zukunft auch in neutralen Staaten, die von Rechts wegen mit England noch in Frieden lebten, erfaßt und zerstört werden.

Der Kampf des Landes gegen die See nahm damit einen reinen Rachecharakter an. Er war bis dahin der erste große Gewaltakt, der sich durch reines Verwaltungsdekret gegen das Seekriegsrecht, gegen das Völkerrecht, also gegen einen Bestandteil des öffentlichen Rechts Europas wandte. 100 Jahre später wiederholte sich ein solcher Gewaltakt, und zwar als das Werk Englands,

ja eigentlich aller Mächte. Beide Versuche trugen aber nur dazu bei, gerade dem Gesetz, gegen das sie gerichtet waren, um so festeren Bestand zu verschaffen. Sie beide stürzten ihre Urheberstaaten in ein Meer von Blut.

Die Gesetze des Seekriegsrechts, die den Seehandel gebührend beeinflussen sollen, hören niemals auf, den Seeverkehr jeder Art am Leben zu erhalten. Mit dieser allgemeinen Anerkennung des Seehandels in Kriegszeiten erfüllt das Seekriegsrecht für die Menschheit zwei Funktionen außerordentlicher Wichtigkeit. Es erhält während der Dauer eines Krieges die ganze Welt am Leben und trägt nicht nur zu örtlicher Begrenzung des Krieges, sondern auch zu seiner beschleunigten Beendigung bei. Diese beiden Funktionen erfüllt es durch Sicherstellung des gesetzlich während eines Krieges zugelassenen Seehandels aller der Länder, die an dem Kriege nicht beteiligt sind. Nur so können alle diese Länder neutral d. h. Freunde beider Kriegführenden bleiben. Zwischen ihnen kann daher ein gesetzlich zugelassener Seehandel weiter frei bestehen bleiben, jeder Eingriff in diesen Handel durch einen der beiden Kriegführenden würde zu beanstanden sein und müßte sofort einem Preisengerichtshof Europas, der den Fall zu regeln hat, zugeführt werden.

Das Seekriegsrecht erhält so das allgemeine Leben der Welt außerhalb des Kriegsgebietes. Es ermächtigt aber auch jeden Kriegführenden, die Neutralen zu hindern, dem Feinde auf dem Seewege Kriegsunterstützungen zukommen zu lassen und trägt dadurch dazu bei, den Krieg schneller zu beenden. Der mit allen Neutralen und mit beiden Kriegführenden gesetzmäßig Handel treibende neutrale Kaufmann darf eben keinen Kriegführenden mit irgendwelchen Gütern oder Waren versehen, die unter den obwaltenden Umständen nach Ansicht der Preisengerichte dazu geeignet sind, zur Verlängerung des Krieges beizutragen. Jedenfalls würde er so etwas nur auf eigene Gefahr tun, denn das Gesetz wird ihn niemals gegenüber dem Kriegführenden, der auf See dagegen einschreitet, in Schutz nehmen. Sicher schädigt der neutrale Kaufmann doch nur unter dem Deckmantel der Freundschaft den anderen Kriegführenden. Es handelt sich also um einen

„unneutralen Dienst“, der auch vernunftgemäß gesetzlichen Schutz nicht zu erwarten hat.

Im November 1806 jedoch sollte dieses wohltätige Rechtsgebäude in Trümmer gehen. Der neutrale Seehandel sollte hinfort nicht mehr internationalem Recht, sondern bloßen Verwaltungsdekretten eines gewalttätigen, landgebundenen Eroberers unterworfen werden. Die England auf dem Kontinent noch verbliebenen Freunde sollten mit ihm überhaupt nicht mehr in Verkehr treten können, noch mit einem anderen englische Güter austauschen. Sie sollten strengstens auf reinen europäischen Küstenhandel angewiesen sein und auf Waren, die ohne Berührung Englands nach Europa gelangten. Es ließ sich nicht ableugnen, daß derartige Maßnahmen, waren sie wirklich zu erzwingen, ganz Europa jeder Berührung mit der übrigen Welt berauben und so das ganze Leben der Welt schwer schädigen würden. Es war der einzig denkbare Weg, auf dem das Land versuchen konnte, einen Druck auf die See auszuüben. Er konnte Europa zur Erschöpfung bringen, was sollte aber sonst noch geschehen? England mußte er schließlich ebenfalls vernichten, wodurch alles gerechtfertigt gewesen wäre. Dem Eroberergeist eines Napoleon konnte die seit undenklichen Zeiten erprobte Weisheit des Altertums und auch die reichliche Erfahrung der westlichen Welt in Ausübung öffentlicher Rechte Europas niemals irgendwelche Fesseln auferlegen. Die See aber nahm unter der Herrschaft dieses Gesetzes eine immer deutlicher werdende vorherrschende Stellung den Mächten des Landes gegenüber ein. Darum mußte man ihr irgendwie zu Leibe rücken, koste es was es auch wolle. Schon lange hatte des Eroberers Wille auf dem Lande Gesetzeskraft. Jetzt sollte das auch auf der hohen See der Fall sein.

Das waren Napoleons Gedankengänge und so pflegen alle autokratischen Regierungen zu argumentieren. Dabei trug seine Herausforderung doppelten Charakter. Als oberster Vertreter der kriegführenden Landmächte forderte er die Seemächte heraus zu einem Kampf, der rücksichtslos, unbarmherzig und ohne jedes Gesetz auf Tod und Leben durchgeföhrt werden mußte. Als Vertreter schamloser und beschämender Gewalt forderte er die ganze Macht des Gesetzes dazu heraus, seine Gewalttätigkeiten zu zügeln.

Am 21. November 1806 hatte dieser erstaunliche Kampf begonnen. Er endete am 15. Juli 1815 an Bord S. M. S. Bellephophon; mit einem Ergebnis, wie es unter diesen Umständen nicht anders zu erwarten war, mit einem Triumph der See und ihrer Geseze. So vollständig war das Ende, daß es nach ihm keinen Zweifel mehr gab, wo nun eigentlich die endgültige Stärke der Welt zu finden sei.

Verlauf und Ergebnis

1. Über die Britischen Inseln wird die Blockade verhängt.
2. Jeder Handel, jede Postverbindung mit den Inseln ist verboten.
4. Jedes Warenlager, Ware oder Eigentum, welcher Art auch immer, die einem Engländer gehören, sind gute Preise.
5. Jeder Handel mit englischen Gütern ist verboten und alle Industrieprodukte Englands oder seiner Kolonien sind gute Preise . . .
7. Kein Schiff, das direkt von England oder seinen Kolonien kommt, darf einen französischen oder unter Frankreichs Botmäßigkeit stehenden Hafen anlaufen.
8. Jedes Schiff, das mit Hilfe falscher Papiere gegen diese Anordnungen verstößt, wird konfisziert.

Das waren die hauptsächlichsten Artikel des berühmten Berliner Dekrets vom 21. November 1806, noch erläutert durch das von Warschau vom 27. Januar 1807, wodurch die Beschlagnahme aller englischen Güter neutraler Hansestädte der Ostseeküste verfügt wurde. Gekrönt durch die Mailänder Erlasse vom 23. November und 17. Dezember 1807 führte es der Welt klar vor Augen, auf welche Weise nach den Worten Napoleons selbst die See schließlich „durch das Land unterworfen werden sollte“. Als man sich diesen Plan näher besah, bestand er einfach in folgendem: es blieb Europa weiter erlaubt, von den Strömen seegeborenen Verkehrs mit Hilfe französischer oder anderer befreundeter Schiffe zu trinken; Schiffe und Güter Englands oder seiner Kolonien blieben indes von Europa vollständig ausgeschlossen — auch wenn diese Güter ganz gesetzmäßig in einem Schiff eines befreundeten Staates nach Europa kamen.

England sollte der tödliche Stoß versetzt werden, indem allen neutralen Kaufleuten gewaltsam das Recht genommen wurde, auf eigene Rechnung mit England oder mit seinen Kolonien Handel zu treiben, oder auch nur irgendein Produkt Englands oder seiner Kolonien auf dem See- oder Landwege von einem Ort nach einem anderen zu bringen. Es wurde damit versucht, alle Staaten Europas, ob sie sich rechtmäßig mit England im Kriege befanden oder nicht, in einen einzigen festen Landblock zu verschweißen. Der Plan sollte, kraft der drohenden überall befindlichen Armeen Napoleons, jede Verbindung mit England oder seinen Kolonien und jeden Empfang englischer Güter verhindern. Der Plan stellte einen durch nichts anderes als auf die Bajonette an Land gestützten gewaltsamen Angriff auf das Recht Englands dar, mit seinen Freunden in Europa Handel zu treiben und auf die Rechte dieser Freunde, ihrerseits mit England Handel zu treiben, sowie auf das ganze Gebäude öffentlicher Rechte Europas, wie sie im Seekriegsrecht niedergelegt waren. Diese internationale Rechts Herrschaft sollte kurzerhand und hochmütig hinweggesetzt werden. England selbst sollte, soweit sich das von Land aus bewerkstelligen ließ, nach den Worten Faures „in seinen Meeren wie in einem Kerker eingesperrt werden“. Wie vorher in Ägypten, stellte sich die unerbittliche Natur der Dinge auch hier gegen Napoleon. Nicht England geriet in einen Kerker, sondern das Europa Napoleons.

Als sich England diesem außergewöhnlichen Angriff gegenüber sah, schlug es fraglos einen falschen Weg ein. Durch Kabinettsbefehle, die ebenso ungesetzlich waren, wie die französischen Dekrete selbst, vermehrte es die eigenen Schwierigkeiten bedeutend, ohne aber damit diejenigen zu verschlimmern, in die sich Frankreich selbst gebracht hatte. Diese englischen, im Januar und November 1807 gegebenen Kabinettsorder zielten darauf hin, jeden Handel neutraler Kaufleute zwischen Häfen Europas, die englischen Schiffen nicht zugänglich waren, zu verbieten, sodann erklärten sie schließlich die totale Blockade über alle diese Häfen, so daß der einzige, den neutralen Kaufleuten von Napoleons Gnaden noch belassene rechtmäßige Seehandel ihnen nun noch in ungesetzmäßiger Weise durch englische Kreuzer unmöglich gemacht werden sollte.

Gegen diese durch die englischen Preisengerichte den Neutralen gegenüber in Anwendung gebrachten englischen Kabinettsbeschlüsse erhob Lord Stowell seine warnende Stimme. Er nannte sie reine „Vergeltungsmaßnahmen“, die aber nicht „ursprünglich und abstrakt“ seien. Es wären Maßnahmen, die deshalb „aufhören würden gerecht zu sein, sobald sie Vergeltungscharakter verlören, was sie aber von dem Augenblick ab tun würden, wenn der Feind in aufrichtiger Weise die Maßnahmen widerriefe, denen gegenüber die englischen eine Vergeltung sein sollten“. Es ist hierbei nicht uninteressant festzustellen, welche Wirkung diese beiderseitigen Gesetzwidrigkeiten auf die Vereinigten Staaten von Amerika übten, wobei man lebhaft an Vorgänge erinnert wird, die sich gerade 100 Jahre später abspielten. Im Dezember 1807 ließen die Vereinigten Staaten von Amerika kein einziges Fahrzeug, Kriegsschiffe ausgenommen, aus ihren Häfen heraus, und vom 1. März 1809 ab verboten sie durch Kongressverfügung jeden Handel und Verkehr zwischen Bürgern ihres Landes und denen Frankreichs und Englands, ein Verbot, das für die Dauer der ungesetzmäßigen Einschränkungen des Seehandels dieser beiden Länder Gültigkeit behielt. So standen diese großen Neutralen des Westens dem verhältnismäßig kleinen europäischen, der Gesetzlosigkeit verfallenen Lebensabschnitt fern, und versagten ihm ihre Hilfsmittel. England sah sich mit seinen bedauerlichen Kabinettsbeschlüssen allein auf weiter Flur, während das unter der Peitsche Napoleons stöhnende Europa gezwungen war, sein Leben fast ohne jeden Seehandel zu fristen. Auch einem damals auf landwirtschaftlicher Grundlage noch ziemlich selbstgenügsamen Europa, war es nicht möglich, vollkommen abgeschnitten von der See zu leben, und so saß jetzt Europa im Kerker. Schon im Jahre 1806, als die Rechtsordnung auf See beiderseitig noch nicht fallengelassen war, hatte Frankreich diese gewaltsame Unterbindung des Seehandels aufs empfindlichste zu spüren. So schrieb der damalige preußische Gesandte in Paris, „daß der Krieg mit England im Grunde genommen doch der einzige wäre, der das französische Volk mehr als alles andere in Aufregung versetze, da man seine Folgen immer mehr am eigenen Leibe spüre. Nichts sehne man in allen Klassen der Bevölkerung so sehr herbei, als gerade das Ende

dieses Krieges. Spreche man in Paris vom Frieden, so meine man immer den Frieden mit England. Ein Friede mit den anderen Völkern wäre den Franzosen ebenso gleichgültig wie die Eroberungen und die Siege, die Napoleon an seine Fahnen geheftet habe.“

Die Seemacht hatte also schon, bevor allgemeine Rechtlosigkeit auf See eingerissen war, beim Feinde Sehnsucht nach Frieden erzeugt. Mit dem wilden Berliner Dekret wuchs diese weiter. Am 7. November 1807 fragte Napoleon, wie Serge Tatitschew in seinem Werke über Alexander I. und Napoleon berichtet, besorgt den russischen Gesandten in Paris, wie lange seiner Meinung nach die russische Wirtschaft den Bruch mit England wohl aushalten könne und ob Rußland darunter nicht sehr leiden müßte. „Mindestens so sehr wie Frankreich“, antwortete der Gesandte. Worauf Napoleon mit Recht erwiderte, daß Frankreich darunter genau so zu leiden habe. Denn in dem gleichen Jahre 1807 sagt nach einem Bericht aus Baltimore aus dem Jahre 1810, ein durchaus unparteiischer amerikanischer Beobachter Frankreichs, „waren die Wirkungen des Verlustes an Außenhandel überall in Frankreich sichtbar, die Wirtschaftszentren der Städte waren halb verödet und in trostlose Untätigkeit versunken. In den Provinzstädten, in denen die Bevölkerung sehr heruntergekommen ist, sah ich keinerlei Zeichen der Besserung, ganz im Gegenteil, ganze Reihen von Häusern waren geradezu verfallen. Auf den Hauptverkehrsstraßen zeigte der dürftige Verkehr von Fahrzeugen und Reisenden nur zu deutlich das Nachlassen einheimischen Verbrauchs und die Schwäche des inneren Handels. Besonders im Süden war unter der Bevölkerung das Elend sehr groß, namentlich infolge der außerordentlich hohen Steuern und der Unmöglichkeit eines Absatzes der Überproduktion. Die Zahl der Bettler war 1807 in den Provinzstädten unglaublich hoch. Die Felder wurden hauptsächlich von Frauen bestellt“. Das waren recht dunkle Schatten, die die eigenartigen ruhmreichen Erfolge auf das Land legten, um sich schließlich in tragischer Weise immer mehr über das von Napoleon beherrschte Gebiet auszubreiten.

Im Jahre 1810 lag jede industrielle Tätigkeit in den Hauptstädten seines Reiches so darnieder, daß „in vielen ein Drittel, in

manchen zwei Drittel der ganzen Bevölkerung zu den armen Leuten gehörten“, wie Allison in seiner Geschichte Europas schreibt. In Frankreich muß das Schicksal dieser Unglücklichen besonders traurig gewesen sein. Die Preise für die notwendigsten Nahrungsmittel stiegen in unerträglicher Weise. Tee konnte man zeitweilig nur in kleinsten Mengen wie Medizin erhalten, auch der Kaffee wurde teurer, brauner Zucker kostete 5 bis 6 sh und weißer Zucker 7 sh das Pfund.“

Dieser ganze Druck, der auf Europa nicht weniger durch Napoleons Vorgehen als durch englische Maßnahmen lastete, sollte einzig und allein die Vernichtung Englands durch Abschneidung seines Seehandels erreichen. Während aber der Gesamthandel Frankreichs, der sich noch im Jahre 1792 auf über 69 Millionen Pfund belief, im Jahre 1809 auf weniger als 25 Millionen Pfund gesunken war, hatte in den gleichen Jahren der Gesamthandel des „in seinem Weltmeerterter eingepferchten“ Englands einen Aufstieg von 44 Millionen Pfund auf über 78 Millionen Pfund zu verzeichnen.

„Niemals zuvor“, sagt der gut unterrichtete Mr. Tooke in seiner History of Prices, 1838, „waren die Frachtraten der Schiffahrt unseres Landes höher. Alle exportfähigen Waren Ost- und Westindiens und ein großer Teil aus Südamerika kamen in unsere Häfen. Nur von uns konnte der ganze europäische Kontinent seinen nötigen Kaffee, Zucker, Kolonialartikel und die nötigen Rohmaterialien erhalten. Wir genossen ein wahres Handelsmonopol.“

Napoleons Rechnung stimmte eben nicht. Sein Plan, die See durch das Land zu bezwingen, schien immer das Umgekehrte zu erreichen, nämlich das Land durch die See zu erschlagen, so daß der „finstere Korsar“ des Nordens den ausgehungerten Augen Europas unheimlicher denn je wurde. England zog ja nicht nur die Reichtümer und Waren des ganzen Welthandels an seine Küsten, sondern exportierte diese und seine eigenen Produkte noch dazu.

„Zwei Drittel des britischen Exports im Jahre 1810“ sagt Allison, „gingen nach Amerika und Indien. Ungeachtet der erstaunlichen Erfolge des französischen Kaisers auf den Schlachtfeldern Europas und der unermüdblichen Anstrengungen, die er machte, die englischen Waren von den Häfen des Kontinents auszuschließen, stiegen die Exporte Englands bis 1811 dauernd, um dann allerdings eine große und

alarmierende Verminderung zu erfahren. In einem einzigen Jahre sanken sie um 16 Millionen Pfund. Das war fast ausschließlich die Folge des Verlustes des Nordamerikanischen Marktes, der nicht etwa durch die Maßnahmen des französischen Kaisers verloren-ging, sondern lediglich durch Englands unverständige und unzeit-gemäße Kabinettsverfügungen.“

Obgleich im Februar 1808 jedes Land Europas, mit Ausnahme Schwedens und der Türkei, gezwungen war, zur Zerstörung der Stärke Englands, den Seehandel aufzugeben, blieben die Meere vom Seehandel nach wie vor belebt, und nicht England sondern Europa befand sich in einem Auflösungsprozeß.

Napoleons Bemühungen, sich weiter ohne den Beistand der See auf militärischer Höhe zu halten, nahmen immer groteskere Formen an. Der natürliche Handelstrieb der Menschen arbeitete zu seinem Nachteil, bei seinen eigenen Untertanen und sogar in seinem eigenen kaiserlichen Haushalt. Noch nicht einen Monat nach dem donnernden Dekret von Berlin, durch das „jeder Handel mit englischen Gütern verboten ist und alle Erzeugnisse der Industrie Englands gute Preise sind“, beeilten sich seine Vertreter in Hamburg, die dringenden Bekleidungsbedürfnisse seiner Armee durch Aufkauf ganzer Schiffsloadungen in England angefertigter Mäntel zu decken, nicht etwa, weil diese Vertreter England etwa gerade liebten, sondern nur weil sie diese Bekleidungsstücke so leicht und so billig in ganz Europa überhaupt nicht bekommen konnten.

Durch alle Ritzen und Spalten, wohin die See auch nur vor-dringen konnte, trotz aller listigen Pläne, die sich nur erdenken ließen, kam der verhaßte Reichtum der Welt, der nur von England beschafft werden konnte, nach wie vor überall in den europäischen Kontinent hinein. Keine Gegenmaßnahmen, weder englische, französische oder amerikanische konnten es verhindern. Handel ist das Leben der Welt und läßt sich nicht unterdrücken. Fournier schreibt in seinem Napoleon-Werk: „Amerikanische Schiffer ver-frachteten ganze Schiffsloadungen englischer Waren und englischer Kolonialprodukte und handelten mit ihnen unter falschen Schiffs-papieren in Holland, in den Hansestädten, in preußischen und in russischen Häfen. Im Mittelmeer deckte die neutrale Flagge türkischer Schiffe, die griechischen Kaufleuten gehörten, ganze

britische Ladungen, die nach Triest, Venedig und Genua geschmuggelt wurden . . . In der Nord- und Ostsee nahm der Schmuggel außergewöhnlichen Umfang an und trotz aller Verfügungen und Bestimmungen wurde der europäische Kontinent dauernd mit britischen Waren und Kolonialprodukten, wenn auch zu sehr hohen Preisen, versorgt.

Aber Helgoland, die Inseln Jersey und Sizilien, durch Saloniki, auf den Rücken von Maultieren über den Balkan nach Belgrad und von da die Donau hinauf nach Deutschland, von den Ostküsten der Adria, wo eine Firma allein 500 Pferde beschäftigte, um englische Waren nach Europa und selbst nach Frankreich zu schleppen für Kosten, „die die gegenwärtigen Frachten nach Kalkutta mehr als um das 50fache überstiegen“, in großen Booten und in Frauenkleidern, auf Hundekarren und in Leichenwagen, in Form von Scheinbeerdigungen, wurden die Erzeugnisse Englands und seiner schnell aufblühenden Kolonien von den verschiedensten Häfen, den Endpunkten aller Seestraßen, bis zu den Verbrauchern im Herzen Europas, die dringend danach verlangten, geschafft. Der Gipfel aller geradezu ans Absurde grenzenden Tricks war das Verhalten der französischen Regierung selbst. Machte sie doch dadurch Riesengeschäfte, daß sie zur Brechung der von ihr selbst verhängten Kontinentalsperre an besonders begünstigte französische Reeder Lizenzen verkaufte, um aus England die nur dort erhältlichen Farbstoffe und andere Unentbehrlichkeiten zu beschaffen!

Wie lange konnte ein derartiger Zustand dauern? Wie lange konnte selbst das relativ immerhin noch besser gestellte Frankreich diesem Druck widerstehen? Beunruhigt durch die unvermeidlichen Wirkungen eigener Gesetzwidrigkeiten wandte sich Napoleon im Jahre 1810 an den großen französischen Bankier und Staatsmann Laffite. Dieser schenkte ihm reinen Wein ein (Memoiren des Duc de Rovigo): „Es muß offen zugegeben werden, daß sich diese Blockade nicht gegen England, sondern gegen den Kontinent richtet, wird doch der Kontinent allein durch sie verhindert, auch nur ein einziges Schiff in See gehen zu lassen . . . So gibt es denn, Sir, auch nicht einen einzigen nachweisbaren auf unserer Seite befindlichen europäischen Staat, der nicht in Wirklichkeit und heimlich gegen uns in seinem Herzen aber auf Englands Seite ist . . . Aber

selbst ein Genius, Sir, muß sich vor der Stärke der Tatsachen beugen, denn die von uns ausgegebenen Lizenzen bezeugen das Unsinnige des gegenwärtigen Systems. Gewaltsamkeit ist nie von Dauer. So haben z. B. schon unsere Lizenzen die Blockade gebrochen und lediglich einen privilegierten Handel geschaffen, der den Engländern zugute kommt. Sie allein können als Herren jeden Marktes kaufen und verkaufen, unsere Güter verschmähen sie und doch bringen sie uns die Waren Indiens und Amerikas, so daß wir z. B. hier bei uns 6 Frank für Zucker bezahlen, den sie höchstens für 8 oder 9 Halbpenny kaufen.“

Mit diesen offenen Worten legte Laffite den Finger in Frankreichs klaffende Wunde. War doch Napoleon selbst der Urheber eines Dekretes, das den gesetzlich zulässigen neutralen Handel englischer Waren zerstörte, jetzt gezwungen, dieses gleiche Dekret zu brechen, um überhaupt leben zu können und war er doch dadurch tagtäglich der Gnade des Feindes ausgeliefert, gegen den sich von Anfang an sein wilder Fanatismus, der sich in diesem Dekret aussprach, wandte. Widersinnig hatte er die See herausgefordert, wo für sie ihn jetzt auf seinem hohen Thron zu erwürgen begann.

Seine Vasallen-„Freunde“ fingen an, schwankend und ungeduldig zu werden. Sie wollten sobald als möglich aus dem so verhassten System napoleonischer Kontinental Sperre heraus, machten sie aber wirklich Seitensprünge, so wurden sie streng bestraft und in die befohlenen eisernen Schranken zurückgewiesen. Der stärkste dieser „Freunde“, Rußland, ging jetzt indes, 1810, allen Ernstes daran, sich von dem auch ihm immer unerträglicher werdenden Sperrsystem loszusagen. Und ohne ein Rußland „war das ganze Kontinentalsystem eine Absurdität“, wie Napoleon selbst im Mai 1812 in Dresden zugab. Dem russischen Zaren gegenüber hatte er sich in einem Briefe bitter darüber beklagt, daß die Ostsee voller englischer Waren in Schiffen aller Herren Länder selbst französischer sei, und daß alle diese Waren und Güter regelmäßig nach russischen Häfen gingen. Er hatte Recht, aber auch ein Rußland konnte eben ohne den englischen Handel nicht leben, der, wie der Historiker jener Zeit Albert Vandal sagt, auch „eine der Funktionen seines (Rußlands) Lebens war.“ Vom November 1807 ab hatte Rußland formell Napoleons System angenommen, in Wirk-

lichkeit aber war, wie Laffite sehr richtig feststellte, „sein Herz in der Angelegenheit auf der Seite Englands geblieben.“ Mit Beginn des Jahres 1810 ließ es sich nicht länger verheimlichen, daß Rußland am gesunden Leben der Welt praktisch wieder teilnahm. Weit davon entfernt, sich Napoleons Bitten zu fügen, hatte Alexander in diesem Jahre beschlossen, nicht nur seine Häfen englischem Verkehr wieder zu öffnen, sondern auch die Waren französischer Herkunft mit besonders hohen Zöllen zu belegen, die gleichen Waren, denen er doch vor drei Jahren in Tilfit denkbar geringe Zollsätze zugestanden hatte.

Seine Wahl zwischen Napoleon und England, also zwischen Tod und Leben, war getroffen, oder wie der französische Historiker Albert Sorel sagt, er hatte gewählt „zwischen einer Politik, die Rußland vergewaltigte und seinen Handel vernichtete und einem England, das Rußland reich machte und ihm ein Übergewicht auf dem Kontinent geben wollte“.

Damit stand Napoleon am Anfang des unausbleiblichen Endes. In das Kontinentalsystem war eine große Bresche gelegt. Um sie, koste es was es wolle, zu schließen begann Napoleon sein unerhörtes Moskau-Abenteuer. Trotzdem ließen sich die geöffneten Schranken nicht wieder schließen, größer und größer wurde die Öffnung. Europa begann aufzuatmen, neues Leben und neue Hoffnung beseelten es. Englands Hilfe, nicht nur durch seinen Handel, sondern auch durch sein gutes Geld, das immer nur von ihm allein erhältlich zu sein schien, stand zu voller Verfügung. Auf den Moskau-Wahnsinn folgte die Schlacht bei Leipzig, die dem ganzen alpdrückähnlichen Spuk ein gerechtes Ende setzte. Im Januar 1814 sah sich Napoleon seiner „Freunde“ beraubt, nur das kleine Dänemark hielt noch zu ihm. Gesundes Leben einer wieder geöffneten Welt umspülte das befreite so lange gequälte Europa. Die von Napoleon unentwegt so geschmähte See hatte sich gerächt. Die Stimme der See war in Preisengerichten und Verträgen wieder zu hören, als die Stimme ihres einzigen Lebensgesetzes. Eine kurzlebige Schreckensherrschaft mußte so für ein weiteres Jahrhundert wieder einer Macht auf See weichen, die dem Geseze zu dienen verstand, ohne es zu unterdrücken.

Der Widerstand

Verlauf und Ergebnis der napoleonischen Kämpfe hatten der europäischen Welt klar und deutlich vor Augen geführt, welche große und vor allem so eigenartige Stärke die Insel England besaß. Jede Macht in Europa hatte schließlich verstanden, worauf Napoleons ganzes Sinnen und Trachten hinauswollte. Ein geschlossener europäischer Machtstaat, wie ihn Napoleon erträumte, sollte, wenn auch nur für kurze Zeit, allein gegen England ins Leben gerufen werden. Als nach 1815 die allgemeine Erschöpfung nach dem gewaltigen Kampfe zu schwinden begann, erkannten die Staatsmänner des Kontinents verwundert und staunend zugleich die wahre Natur dieser seltsamen Stärke der Insel, eine Stärke, die in ihrer immer gleich bleibenden Wirkung ihre eigene weit übertraf.

Worin hatte diese Stärke bestanden? Nicht in Armeen, nicht in einem sich irgendwie auszeichnenden Volke, und sicherlich nicht in größerer Geschicklichkeit der Regierung oder der Diplomatie. Nie hatte alles in allem Englands effektive Landkriegsstärke während der ganzen Zeit die eines Napoleon von 440 000 Mann, über die er bei Dresden verfügte, erreicht. Englands Einwohnerzahl betrug ja nur 10 bis 12 Millionen. Mit jedem Vertrag, den England einging, bei jeder diplomatischen Konferenz, auf die es sich wagte, war es immer der gründlich Genarrte gewesen. Wie kam es, daß Napoleon trotzdem in England immer den Hauptgegner sah, und daß jeder Staat, der Napoleons Gewalt zu entrinnen versuchte, sich zuerst immer um Hilfe an England wandte, bevor er an einen Nachbar des Kontinents dachte? Oder, um die Frage anders zu stellen: welche Machtfülle zeichnete England vor allen anderen aus?

Auf diese Frage gibt es nur eine Antwort. Im Gegensatz zu seinen Feinden erfreute sich England vor allem freier ungebundener Benutzung aller Meere der Welt und dadurch war es, was seinen Feinden unmöglich war, in dauernder Berührung mit der großen Welt des Friedens geblieben, mit ihren so fruchtbaren Quellen und ihrem ganzen Wirtschaftsleben. Auf Grund dieser Tatsache genoß England in weit größerem Maße als sein Feind die Macht, an das Gesetz zu appellieren, d. h. eine Macht, gesetzmäßiges Recht zu beanspruchen und auszuüben, feindliches Gut, wo immer auf

See es auch angetroffen wurde, anzuhalten und aufzubringen, gleichzeitig aber sich die strengste Neutralität oder Freundschaft seiner Freunde auf See zu sichern. Darin lagen die beiden einzigen Vorteile, die England den anderen überwältigenden Kräften seiner Feinde entgegenzusetzen hatte, die in Bevölkerungsstärke und in diplomatischer Geschicklichkeit bestanden. Aber diese Vorteile genügten. Beide zusammen haben Europa davor bewahrt, sich einer Monarchie beugen zu müssen, die alle Nationalitäten vernichten und den ganzen Kontinent umfassen wollte. Diese beiden zusammen waren Englands Stärke und sind es, wenn sie gemeinsam wahrgenommen werden, noch heute, sie wurden in Europa als ein gewaltiges Moment für den Frieden und ein noch gewaltigeres für den Krieg erkannt.

Diese Erkenntnis kam nicht nur Frankreich, oder den vielen in ihrer Neutralität schwankenden Staaten, die durch die europäische Landmachtgeißel von der See und der ganzen übrigen Welt abgeschnitten waren. Auch die zeitgenössischen Historiker verkündeten sie. So schreibt der sich im Stabe des Kaisers Alexander befindliche französische General Jomini, der Napoleons militärische Macht bei Leipzig brechen half, in seiner 1820 erschienenen „Geschichte der Kriege der Revolution:“ „Ein Volk von 12 Millionen Menschen, das eine Insel bewohnt, auf die See angewiesen ist, durch die es den Streitigkeiten des Kontinents fern gehalten wird und das infolgedessen imstande ist, seine ganze Energie dem Aufbau einer Stärke auf den Meeren zu widmen, die es befähigt, die schwierigsten und entferntesten Unternehmungen durchzuführen: ein derartiges Volk muß bei der großen Fülle von Möglichkeiten allmählich eine entscheidende Vormachtstellung einnehmen, wenn ihm nicht zu rechter Zeit entgegengetreten wird.“

Ein durchaus zutreffendes Bild der europäischen Lage! Als des Generals Adoptivland, das russische Reich, sich in Schwierigkeiten befand, wurde die seegeborene Hilfe Englands, aber auch seine so wenig militärischen Pfunde heiß begehrt, in Empfang genommen und restlos verbraucht. An Schuldenbezahlen wurde indes nicht gedacht noch an Erkenntlichkeiten, vielmehr erblickte Europa in der Macht, die es eben von unerhörtem Despotismus befreit

hatte, nur eine schleichende, feindliche, gefährliche Drohung, der irgendwie „zu rechter Zeit entgegen getreten werden mußte“. Diese gefürchtete Drohung war Englands Stärke auf den Meeren. Wie konnte dieser Seestärke entgegengetreten werden? Dafür hatte der General seine Lösung, die, wie er der Welt versicherte, viele europäische Staatsmänner seiner Zeit mit ihm für die richtige hielten.

„Im Interesse und der Ehre der Welt“, so heißt es bei ihm, „ist es notwendig, daß zur Herstellung wirtschaftlichen Ausgleichs und zu freier Benutzung aller Meere die maritime Hauptstärke der Welt einer auf dem Kontinent liegenden Macht gehört; denn nur dann kann bei einem versuchten Mißbrauch dieser Stärke diese maritime Macht durch eine allgemeine Machtvereinigung auf dem Lande gezwungen werden, zur Mäßigung, Gerechtigkeit und einem wahren Gleichgewicht zurückzukehren. Solange aber die Hauptstärke auf See in den Händen einer Macht bleibt, die eine Insel bewohnt, kann man nur Handelsmonopol und übertriebenen Despotismus erwarten. Dieser Gedanke wird vielen Staatsmännern keineswegs neu sein, aber nichtsdestoweniger glaube ich, daß ihm bis jetzt in irgendeiner Veröffentlichung noch nicht Raum gegeben wurde. Noch weniger ist er führender Grundsatz der Kabinette geworden, obwohl sie doch alle, mit Ausnahme des Londoner, mehr oder weniger daran interessiert sein sollten, diesen Gedanken zu verwirklichen.“

Dieser Vorschlag wurde in der Zukunft „leitender Grundsatz“ der Kabinette Europas. Von kontinentalem militärischen Standpunkt aus ein sehr beachtenswerter Vorschlag. Eine maritime Hauptstärke der Welt wäre durch eine Macht auf dem Kontinent zu bilden. Sicherlich könnte irgendeine Macht, die diese Aufgabe übernehmen wollte, nichts daran hindern, ihren Handel und ihre Schifffahrt über alle Meere auszudehnen. Die Meere stehen allen Völkern ebenso offen wie England, auch würde England gar nicht daran denken und dazu auch gar nicht in der Lage sein, irgendein Land in irgendeinem Teil der Welt daran zu hindern, die Meere ebenso frei wie England zu benutzen. Der englische Seehandel selbst ist ja erst in der Neuzeit entstanden, und was England aus einem

Nichts geschaffen hat, das könnte eine andere Macht sicherlich auch schaffen, namentlich wenn sie dazu aus dem Vollen schöpft. Und doch dürfte man bei näherer Betrachtung einsehen, daß es selbst hartnäckigstem Ringen kaum gelingen könnte, den englischen Schiffen die Führung im Welthandel zu entreißen. Englands Lage zu Europa, die traditionell gewordene Erfahrung seiner Seeleute, sind in der Tat Unabänderlichkeiten.

Nur in Kriegszeiten wurde Englands Einstellung unerträglich. „Abscheulicher Despotismus“ mit allen damit zusammenhängenden Herrschaftsgelüsten war Trumpf. Dieser Kriegszeitdespotismus und diese Herrschsucht beruhten aber lediglich auf Englands Recht, sich im Interesse der Aufrechterhaltung strikter Neutralität der Nichtkriegführenden der Güter des Feindes, die auf See angetroffen wurden, zu bemächtigen. Bei Ausübung dieses Rechts hat sich England immer an das völkerrechtlich, unter Zustimmung aller Völker, zustande gekommene Gesetz halten müssen. Hier gab es vielleicht eine Möglichkeit, Englands Kriegsherrschaft sofort und dauernd Einschränkungen zu unterwerfen, und zwar ohne dabei mit ihm in ein Wetttrüsten oder in einen Schiffahrtswettbewerb einzutreten.

Auf einer allgemeinen Konferenz der europäischen Mächte, zusammen mit England, ließe sich vielleicht auch unter seiner Zustimmung beschließen, daß in künftigen Kriegen alle Güter und Waren eines Feindes Englands auf See, ganz gleich unter welcher Flagge sie segeln, unbelästigt bleiben sollen. Damit wäre ein neuer Grundsatz von wichtiger Bedeutung aufgestellt: Die Befreiung des Privateigentums von der Wegnahme auf See. Man brauchte, wenn England Schwierigkeiten machen würde, vielleicht nicht ganz so weit zu gehen, man könnte es dabei bewenden lassen, wie bisher das feindliche Schiff dem Raptor zu überlassen, nicht aber die dem Feinde gehörige Ladung. Auf neutralen Schiffen könnten dann wenigstens feindliche Güter ungehindert ihres Weges ziehen. So erführe der neue Grundsatz die in der bekannten Doktrin: „Frei Schiff, frei Gut“ enthaltene Abänderung. Jeder dieser beiden Grundsätze würde dem Zweck entsprechen. Beide zusammen aber würden ausreichen, die Kriegsstärke Englands zu zerstören. Eng-

lands Obermacht zur See, so nützlich sie auch im Frieden für Europa ist, würde ihm im Kriege seinen Feinden gegenüber nichts mehr nützen. England würde, allen anderen Mächten gleichgestellt, gezwungen sein, nur an Land Krieg zu führen, wenn es in Zukunft überhaupt mit Aussicht auf Erfolg kämpfen wollte. Landkriege könnten ohne jede wirksame Störung durch die See geführt werden, sie allein würden ungestört der einzige Ausschlag gebende Machtfaktor auf Erden sein.

Ein derartiger Plan schien — und scheint auch noch — den Kabinetten Europas ein weit einfacheres und wirkungsvolleres Mittel zu sein, die Stärke Englands zu brechen, als das des Generals Jomini, der von dem doch gerade bekämpften Gesetz offenbar nichts wußte, gegen dessen Auswirkung er aber Sturm lief. Der Plan war sehr verlockend, man setzte mit ihm nichts aufs Spiel und brauchte sich nicht unter großem Kräfteaufwand vom Kontinent aus um maritime Vorherrschaft zu bemühen. Aber auch, wenn der Plan nicht hielt, was er versprach, würde es deshalb um die Landmächte nicht schlechter stehen. Entsprach er aber den Erwartungen, um so besser für alle Streit- und Ehrgeizgelüste auf dem Lande.

Der zweite dieser geistreichen Vorschläge, der bekannte Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut“ ist von dieser oder jener europäischen Macht gelegentlich zur Anwendung gebracht worden. Bis zum Frieden von 1815 lag aber Englands Schicksal in Händen von Männern, die sich trotz aller noch so heftigen Streitigkeiten keinerlei Illusionen hingaben. Am 2. Februar 1801 äußerte sich hierzu Pitt im Unterhaus: „Es handelt sich um die Frage, ob wir der Marine unseres Feindes erlauben sollen, sich materiell und personell unterstützen zu lassen, ob wir es zulassen sollen, daß blockierte Festungen mit Kriegsmaterial und anderen Vorräten versorgt werden, und daß neutrale Staaten selbst auf kleinsten Fahrzeugen ihre Flagge heißen, um unter ihrem Schutz Reichtümer von Südamerika nach spanischen Häfen zu bringen oder Schiffsausrüstungsgegenstände von der Ostsee nach Brest oder Toulon.“ Noch im selben Jahre erhob sich am 13. November 1801 Lord Nelson selbst von seinem Platz im House of Lords, um über das kürzlich mit Rußland abgeschlossene Abereinkommen „ein oder

zwei Worte zu sagen“. Er nennt den Grundsatz „Frei Schiff, frei Gut“ einen „so unerhörten Vorschlag an sich, so gegen das Völkerrecht und so den maritimen Rechten Englands schädlich, daß, wenn auf diesem Grundsatz bestanden worden wäre, wir den Krieg mit jenen Mächten nicht hätten beenden dürfen, solange als noch ein einziger Mann, ein einziger Schilling oder sogar noch ein einziger Tropfen Blut auch nur im Lande war“. Quanto magis admiraremini, si audissetis ipsum!

Nach dem Jahre 1815 gab es warnende Worte eines Pitt und eines Nelson nicht mehr, zu einer Zeit, als in England eine weit gefährlichere Entwicklung vor sich ging, als irgendeine Mächtekonstellation Europas. Dieser schenkte die europäischen Kabinette mit einem gewissen Gefühl der Erleichterung ihr ganzes Interesse. Es entstand eine Körperschaft geheim arbeitender Beamter, das Englische Auswärtige Amt.

1861 verkündete ein Vertreter dieses Auswärtigen Amtes, Mr. Edmund Hammond, „daß eine Diplomatie als Beruf bis zum Frieden von 1815 in England niemals anerkannt worden wäre, nicht einmal im engsten Sinne des Wortes“.

Vor dieser Zeit stand dem englischen König für Fragen auswärtiger Angelegenheiten lediglich ein Staatssekretär zur Seite, der ohne jeden Behördenapparat und anfangs auch ohne Botschaften im Ausland seinen Aufgaben oblag. Von Botschaftern wollte man überhaupt nichts wissen und duldete diese auch in London nicht. König Heinrich VII. (1457—1509) wollte während seiner ganzen Regierungszeit keinen für längere Zeit ernannten Botschafter irgendeines fremden Königs oder Fürsten in England dulden, noch mit einem solchen zusammensein.

Der einzige Botschafter, den England im Jahre 1685 hatte, befand sich in Konstantinopel, wo ihm in aller Form „zum Teil die Türkische Handelsgesellschaft zur Seite stand“. Am Hofe von Versailles war lediglich ein englischer Gesandter aber kein Botschafter, während England in Spanien, Schweden und Dänemark überhaupt keinen Vertreter hatte. Botschafter und Gesandte gab es nur, wenn man sie brauchte, d. h. nur zu besonderen Missionen. Unter Heinrich VIII. (1491—1547) wurde ein Staatssekretariat für auswärtige Angelegenheiten mit zwei Sachleuten geschaffen,

der eine für „Nördliche“ und der andere für „Südlliche“ Fragengebiete, wobei aber das Staatssekretariat selbst immer nur ein einziges Büro blieb. Unter diesem kleinen Sekretariat, dem von Fall zu Fall ausgesuchte Gesandte für besondere Aufgaben zur Verfügung standen, breitete sich England bis zum Jahre 1782 erfolgreich aus, erst dann wurde es einem besonderen gehobenen Staatssekretär, Charles James Fox, unterstellt. Er erhielt eine kleine Dienstwohnung in Whitehall und ein anderes Dienstgebäude in Cleveland Row für seine Hilfskräfte. Daraus entwickelte sich das auswärtige Amt, sein System mit seinen Beamten.

In Frankreich und in den übrigen europäischen Ländern bestand seit Ende des fünfzehnten Jahrhunderts die Einrichtung des auswärtigen Amtes. Die großen französischen Diplomaten Frankreichs, wie Richelieu, Mazarin und andere, bearbeiteten mit diesem Amt mit charakteristisch französischer Geschicklichkeit die auswärtigen Angelegenheiten fremden Mächten gegenüber. Aber obwohl sich England diesem so intrigenreichen Regierungsmittel gegenüber immer nur auf das gelegentliche Auftreten einzelner weniger Persönlichkeiten beschränkte, hatte sein internationaler Einfluß doch mehr als der Frankreichs oder irgendeines anderen Staates in der ganzen Zeit vor 1815 zugenommen.

Als England sich nach diesem fremden Vorbild einen ähnlichen Beamtenkörper schuf und einige Zeit nach dem Frieden von 1815 akkreditierte Botschafter und Gesandte, *Chargés d’Affairs*, *Attachés*, *Verbalnoten* und *Kanzleien* als wichtiger Teil der englischen Regierung in Erscheinung traten, wurde diese Entwicklung von dem englischen Volke und von seinem Parlament, dem bisher einzigen freien Volksrepräsentanten, mit großem Argwohn und Widerwillen betrachtet. Aus einem den Engländern unfehlbaren nationalen Instinkt fühlte man, daß dieser neue Verkehr mit fremden Staaten geradezu zu einer öffentlichen Gefahr werden könnte, wenn er nicht dauernd strengster Überwachung unterläge. Selbst Lord Palmerston warnte 1850 in einem parlamentarischen Ausschuß, man soll dieses System sich nicht weiter ausbreiten lassen. „Die Zahl der Botschafter“, sagte er, „war auf drei herabgesetzt, auf die in Paris, Wien und Konstantinopel, aus der Wiener Botschaft wurde eine Gesandtschaft, so daß dann nur noch

zwei Botschaften übrigblieben — zu denen noch zehn andere Gesandtschaften hinzukommen, so daß es im ganzen zwölf englische diplomatische Vertretungen im Auslande gab. Heute dagegen haben wir nicht weniger als zehn englische Botschaften im Auslande, darüber hinaus noch einige 50 außerordentliche Gesandte, bevollmächtigte Minister, Chargés d’Affairs usw., die mit ihren Stäben ein großes über die ganze Welt verbreitetes Verbindungssystem darstellen, dessen starkes Zentrum ein festes Beamtenkorps in London bildet.“

Dieses zentrale Beamtenkorps hat nach dem Vorbild des Kontinents eine gefährliche Arbeitsweise. Es läßt aus seinen in geheimer Abgeschlossenheit entstandenen Wünschen und Beschlüssen in befremdender Machtanmaßung den König von England sprechen. Infolgedessen gewinnt das dauernd unter fremden Einflüssen stehende Auswärtige Amt eine eigenartige Kontrolle über die Hauptquellen der Stärke Englands. Dabei nimmt es öffentlichen und parlamentarischen Angriffen gegenüber nie eine klare Stellung ein, sondern verschanzt sich stets, indem es in kluger Verschleierung tatsächlicher Vorgänge die Kritiker in Unwissenheit hält, hinter seinem wenig beneidenswerten Staatssekretär.

Mit einer derartigen Behörde konnten natürlich die Mächte Europas viel leichter fertig werden, als mit einem englischen Volk und Parlament, das offen und ehrlich behandelt sein wollte. Allein war es ihnen fast unmöglich, sich des englischen Wettbewerbs maritimer Vorherrschaft zu erwehren. Konnten sie aber mit einem Englischen Auswärtigen Amt darüber verhandeln, war leichter etwas zu erreichen. In klarer, offener Aussprache mit englischen Staatsmännern und ihrem Parlament, „dem Interesse und der Ehre der Welt“ entsprechend, war bisher eine Änderung des Seekriegsrechts, die das Kriegsinteresse doch nur geschädigt hatte, nicht möglich gewesen. Verstand man aber das neue Englische Auswärtige Amt richtig zu behandeln, so kam man seinem Ziel schon näher. Tatsächlich wurde über das Parlament und das englische Volk hinweg 1856 unter direkter Mitwirkung des Englischen Auswärtigen Amtes durch Europa vollständig das erreicht, für dessen glückliche Abwehr ein Nelson und ein Pitt noch einmal gestorben wären.

Wie es im einzelnen dazu kommen konnte, ist nicht bekannt geworden. Das würde gegen die Gepflogenheiten der Auswärtigen Ämter verstößen, deren Stärke eben in der Geheimhaltung liegt. Earl Corburne führt in seinem Buche „How the war came“ 1919 sehr richtig aus: „Es gibt zwischen allen Auswärtigen Ämtern ein Abereinkommen, wonach über schwebende Verhandlungen nur unter Zustimmung aller Verhandlungspartner etwas bekannt werden darf. So kann man unbequemen Fragen Außenstehender am leichtesten begegnen und vermeidet Enthüllungen.“ Kommt es zu einem Abschluß der Verhandlungen, so sieht sich das englische Volk und sein Parlament vor ein auch noch im Namen des Königs geschaffenes bindendes fait accompli gestellt, an dem zu deuteln nicht nur nutzlos, sondern auch ungehörig ist. Aus den wenigen „ungehörigen“ Fragen, die schließlich doch gestellt wurden, ging indes zur Genüge hervor, daß das ganze geradezu eine Waffenstreckung darstellende fait accompli ein durch das Englische Auswärtige Amt von langer Hand sorgfältig vorbereitetes war, wahrscheinlich in engster Verbindung mit dem Französischen Auswärtigen Amt.

Was dabei erreicht werden sollte, war sehr einfach. Es war sicherzustellen, daß in künftigen Kriegen der Seehandel der Feinde Englands unbelästigt blieb. England sollte seine Kreuzer ruhig mit zusehen lassen, wie die neutralen Länder mit dem Feinde Seehandel trieben. Zu einem derart klaren und einfachen, das erstemal durch Frankreich öffentlich am 8. April 1856 gemachten Vorschlag, gab England genau acht Tage später schon feierlich seine Zustimmung.

So kam es am 16. April 1856 in Paris zu der sogenannten „Pariser Seerechts-Deklaration“, die von den diplomatischen Vertretern Englands, Frankreichs, Österreichs, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei unterzeichnet wurde. Der zweite hauptsächlichste Artikel dieser Deklaration (siehe Anhang) lautet: „Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut mit Ausnahme der Kriegskonterbande.“ Also „Frei Schiff, frei Gut“!

Dazu hatte es tiefstes diplomatisches Schweigen innerhalb acht Tagen kommen lassen. Vergeblich erhoben Admiralität und

Parlament Einspruch. Was im Jahre 1654 durch Holland, 1752 durch Preußen und durch die hauptsächlich von Rußland ins Leben gerufenen „bewaffneten Neutralitäten“ der Jahre 1780 und 1800 England nicht abgerungen werden konnte, war jetzt in aller Ruhe, mit viel Geschicklichkeit unerklärlicher Weise erreicht worden. Noch 15 Jahre später versuchte Lord Salisbury dem House of Lords die damit dem Lande angetane Schmach klarzumachen, indem er eingehend darauf hinwies, daß damit England seine altbewährte Stärke fast ganz verloren habe. „In der Zeit vor dieser ‚Pariser Deklaration‘“, jagte er am 6. März 1871, „ist die englische Flotte zweifellos ein machtvolles Instrument zur Überwindung Napoleons gewesen. Warum war sie das? Nur deshalb, weil wir damals die Macht hatten, eine allgemeine Blockade zu verhängen und neutrale Schiffe nach feindlichen Gütern durchsuchen konnten. In einer Anwendung ruchloser Utopie haben Sie diese beiden Waffen aus der Hand gegeben und unsere Flotte kann nur noch den Hafen blockieren, vor den sie sich legen soll oder irgendeine Festung bombardieren, die zufällig an der Küste liegt. Ich bin daher seit der Pariser Deklaration der Überzeugung, daß unsere Flotte, so wertvoll sie auch zur Verhinderung einer Invasion unserer Küsten sein mag, für jeden anderen Zweck fast wertlos geworden ist.“ Schon vor ihm hatte 1862 selbst der damalige englische Außenminister, Lord John Russell im House of Lords erklärt, daß nach seiner persönlichen Meinung „die ganze Angelegenheit höchst unbefriedigend sei und eine außerordentlich schwere Auswirkung auf unsere nationale Vorherrschaft habe“ und daß daher „die Pariser Deklaration grundsätzlich geändert werden müßte“. Aber auch ihm schenkte niemand die geringste Aufmerksamkeit und die Lage blieb so, wie sie von seinem eigenen Amte geschaffen worden war.

England befand sich damals in tiefem verheißungsvollen Frieden, denn ein ausgesprochener Seekrieg war, wie die meisten meinten, nach den napoleonischen Kriegen kaum noch denkbar. Sollte es aber zwischen namhaften Mächten doch wieder zum Kriege kommen, dann würde es England schon aus Handelsinteresse verstehen, neutral zu bleiben, und als Neutraler würde es dank dieser sonderbaren neuen Deklaration in der Lage sein, gehörigen Nutzen aus ihr zu ziehen, indem es eben seinen sich

befehdenden Freunden die Mittel zur Fortsetzung ihres Streites in reichlichem Umfang zukommen ließ.

Restlos befriedigend, wie es sich das militärische Europa in seinem über England davongetragenen Triumphe dachte, war die Lage indes nun doch nicht. Zweierlei war es, woran die Mächte des Landes, deren einzige Waffe die Zerstörung ist, noch Anstoß nehmen mußten. Die Vereinigten Staaten von Amerika nämlich weigerten sich hartnäckig, der Deklaration beizutreten. Es fehlte ihr somit die allgemeine Zustimmung aller zivilisierten Mächte, damit also der Völkerrechtscharakter. Kein Preisengericht konnte daher in ihr eine Änderung des allgemeinen Völkerrechts erblicken, das immer hinter allen Verträgen steht und ganz besonders hinter einer reinen „Joint declaration of present intention“, wie es diese Deklaration doch war. Obwohl England in einem künftigen Kriege mit einem Deklarationspartner gehalten war, diesem Feinde zu erlauben, sich dauernd von See her durch die neutrale Schifffahrt versorgen zu lassen, so würde nämlich dies verruchte England trotzdem imstande sein, die Preisentribunale nach dem alten Gesetz verfahren zu lassen, das neutraler Schifffahrt verbietet, dem Feinde wirkliche „Kriegskonterbande“ zuzuführen.

Vom Standpunkte der Landmächte aus haftete also dem neuen Abkommen ein bedauerlicher Mangel an, denn Kriegskonterbande umfaßte genau jene Artikel, die, wenn sie der mögliche Feind Englands sicher erhalten konnte, es ihm ermöglichen würden, England und seine Verbündeten zu vernichten. Vor allem aber war es beunruhigend, daß die praktische Handhabung des Seekriegsrechts, aber auch die Auslegung der neuen Deklaration selbst nach wie vor in den Händen vollkommen unabhängiger Gerichtshöfe liegen würde, die sich lediglich und unbekümmert um alles andere an das Völkerrecht und an Verordnungen dementsprechender Verträge halten würden.

Es war also mehr erforderlich als diese immerhin noch recht unvollkommene Pariser Deklaration, wenn man das Land von dem so geschmähten englischen Seedruck befreien und es damit in endlosen blutigen Kriegen durchaus ersticken lassen wollte. Die Kriegsstärke englischer Seemacht war durch diesen ersten zaghaften Schritt der Pariser Deklaration natürlich noch nicht gebrochen. Dazu

hätte der ganze Konterbandebegriff fallen gelassen werden müssen, nicht weniger wie die gesetzlich noch bestehende „Blockade“ mit ihren praktischen Wirkungen. Soweit war man in unbewußter Grausamkeit noch nicht gegangen. Dazu hätte man ein ganz neues Gesetzbuch schaffen müssen mit Moralbegriffen, die dem Menschlichkeitsgeist moderner Zerstörungsmächte entsprachen. Vor allem aber durfte das letzte Wort bei Anwendung des neuen Pariser Deklarations-Gesetzes zwischen England und irgendeinem künftigen Feind nicht länger nationalen Preisengerichtshöfen überlassen bleiben, sondern mußte irgendeinem neuen Richterkreise übertragen werden, dem das, was an Seestärke noch geblieben, im Geiste triumphierender Landstärke ein für allemal zu allgemeiner Verwaltung hätte übergeben werden müssen.

Wie heute bekannt, hat ein solches Vorhaben Europas bestanden, und zwar kurz bevor die ganze große Streitfrage erneut ins Rollen kam, um Englands so verhaßte Macht nun aber auch endgültig zu brechen. Doch scheute man sich, es klar und offen England gegenüber auszusprechen, wäre es doch geradezu töricht gewesen, nachdem England ein Jahrhundert lang Frieden gehalten hatte. Aber der sonderbaren Einstellung des Englischen Auswärtigen Amtes konnte immerhin in aller Ruhe noch mehr zugemutet werden.

Genau 50 Jahre nach den geheimen Pariser Verhandlungen begann man am 3. April 1906 auch diesen bedeutsamen Schritt zu tun. An diesem Tage ließ der Kaiser von Rußland an nicht weniger als 47 Staaten eine förmliche Einladung zu einer Konferenz ergehen, die „die edelmenschlicher Gesinnung entsprechenden Grundsätze entwickeln sollte, die bereits der internationalen Konferenz des Jahres 1899 zugrunde gelegen hatten“. England nahm die Einladung bereitwilligst an, obwohl man sich im Auswärtigen Amt durchaus darüber klar war, was auf dieser neuen Konferenz von ihm verlangt werden würde.

Auf dieser neuen „Friedens“-Konferenz sollte es in erster Linie um Seekriegsfragen gehen, denen gegenüber die Einstellung des Englischen Auswärtigen Amtes im Jahre 1906, in vollkommener Übereinstimmung mit der aller großen militärischen Mächte, besonders mit Deutschland, genau so klar war wie im Jahre 1856.

Deutschlands Streben ging aber nach wie vor dahin, der eigentlichen auf dem allgemeinen Völkerrecht basierenden und daher immer noch Landmächten gegenüber entscheidend wirkenden Stärke Englands diese völkerrechtliche Grundlage zu entziehen. Dazu mußte das bisherige gesetzliche Gebäude mit allem Zubehör möglichst restlos beseitigt werden. Am 15. Juni 1907 fand die erste Sitzung dieser Haager Konferenz statt, nachdem die Vertreter des Englischen Auswärtigen Amtes mit den dazu gehörigen Instruktionen versehen waren.

An dem Konterbandebegriff hatte England nach der Pariser Deklaration festgehalten. Die Preisengerichte erlaubten also weiter einem Kriegführenden — wenn er dazu in der Lage war —, neutrale oder Freundeschiffe zu hindern, dem Feinde auf dem Seewege die Güter zuzuführen, die nach Ansicht des Gerichtes und nach einer Beweisaufnahme, die beiden Seiten gerecht würde, die Kriegsmaßnahmen des Feindes irgendwie unterstützten. Jetzt aber glaubte das Englische Auswärtige Amt auch auf dies Recht verzichten zu können.

„Seiner Majestät Regierung erkennt vollständig an“, so hieß es, „daß es wünschenswert ist, den neutralen Handel in jeder nur erdenklichen Weise der Einmischung kriegführender Mächte zu entziehen, sie ist daher ihrerseits bereit und willens, an Stelle einer neuen und befriedigenderen Regelung zur Verhinderung künftigen Konterbandehandels, den Grundsatz der Kriegskonterbande ganz und gar fallen zu lassen“, und somit den Überseehandel in neutralen Schiffen zwischen Kriegführenden auf der einen Seite und Neutralen auf der anderen ohne irgendeine Störung vor sich gehen zu lassen, mit der einzigen Ausnahme der Blockade eines feindlichen Hafens.“ Damit diesem dem Feinde Englands so nützlichen neutralen Handel mit Kriegsgütern jeder nur erdenkliche Vor Schub geleistet wurde, erklärte sich die englische Regierung auch noch bereit, „das Untersuchungsrecht in jeder praktischen Weise zu begrenzen, etwa durch Einführung schriftlicher konsularischer Versicherungen, daß die Schiffs Ladungen keine Konterbande enthalten, Passagier- und Postdampfer bestimmter Linien solche Bescheinigungen nicht brauchen usw.“ Wenn man sich, wie zu erhoffen wäre, „über die Abschaffung der Konterbande einig

wurde, würde Seiner Majestät Regierung ihrerseits auch willens sein, ein solches Abereinkommen auf das, was sachtechnisch unter Konterbande-Ähnllichem verstanden wird, auszudehnen, wie z. B. auf Beförderung von ‚Kriegsdepeschen und im Marine- und Militärdienst eines Kriegführenden stehender Personen‘, wobei allerdings nicht so weit gegangen werden darf, daß das zu derartigen Beförderungen benutzte neutrale Schiff Kriegsschiffcharakter erhalte. Jedenfalls beabsichtige die englische Regierung, dem rechtmäßigen neutralen Handel so weit wie möglich Störungen fernzuhalten“. Die Flotte Englands sollte also untätig zusehen, wenn dem Feinde mit Hilfe neutraler Schiffe Nachrichten, Waffen, Vorräte und Kriegsbedürfnisse aller Art zugeführt wurden, um gegen die Landstreitkräfte Englands oder die seiner bedrängten Freunde verwandt zu werden.

Es ist erstaunlich, daß sich in England Leute fanden, die sich bereit erklärten, derartige Instruktionen nicht nur in Empfang zu nehmen, sondern auch nach ihnen zu handeln. Bei dieser Instruktion hatte es aber noch nicht sein Bewenden. Man ließ es nämlich mit der Abschaffung der Konterbande und mit der Beschneidung des Untersuchungsrechts keineswegs genug sein. Das ganze Gesetzesgebäude mit allem Verwaltungszubehör sollte, wenn möglich, auch noch fallen. Hierzu beeilte sich jedenfalls die englische Regierung „zu versichern, daß sie bereit sei, die bisher bestehende Präsenzgerichtsbarkeit den Zwecken einer internationalen von Neutralen anzurufenden Berufungsinstanz anzupassen.“

Nach welchem Gesetz diese neue „internationale“ Instanz verfahren sollte, darauf wird später noch einzugehen sein. Das Wesentliche war vorerst, daß überhaupt ein internationales Richterkollegium eingesetzt werden sollte, das die Entscheidungen englischer Präsenzgerichte nachzuprüfen haben würde. Damit wären auch die letzten der englischen Flotte im Seekrieg verbliebenen Rechte in die Hände von Nichtengländern gelegt worden. An Stelle einer Gesetzesherrschaft auf See würde eine Diplomatenherrschaft auf See getreten sein, was natürlich die Wichtigkeit des Auswärtigen Amtes in Kriegszeiten bedeutend gesteigert haben würde.

Als daher bei Beginn der Verhandlungen der deutsche Vertreter, Baron Marschall von Bieberstein, den Konferenzteilnehmern

förmlich die Einrichtung „einer internationalen Rechtsprechung in Seekriegsbeutefragen vorschlug, mit einem Obergerichtshof als Berufungsinstanz, während die nationalen Preisengerichte in erster Instanz zu sprechen hätten, waren die Vertreter des Englischen Auswärtigen Amtes damit durchaus einverstanden. Man habe bereits Instruktionen ähnlicher Art, so antwortete man, und wäre daher bereit, mit den anderen Delegierten die Grundsätze des schiedsrichterlichen Verfahrens festzulegen.

Es wurde ein vollständiger Entwurf für den neuen „internationalen“ Gerichtshof aufgestellt, der am 18. Oktober 1907 allgemeine Annahme fand. Der wichtigere Teil des ganzen Konferenzanschlages schien damit unter ausdrücklichem Einverständnis des englischen Auswärtigen Amtes glücklich unter Dach und Fach gebracht zu sein. Daß dabei aber das englische Volk und sein Parlament noch ein gewichtiges Wort mit zu reden haben würden, hielt man der Beachtung nicht für wert.

Das Englische Auswärtige Amt hatte sich indes getäuscht. Handelte es sich diesmal doch um eine ganz andere Waffenstreckung als im Jahre 1856, denn jede der 13 Konventionen, von denen die des neuen internationalen Preisengerichtshofes die 12. war, verlangten neben der Zeichnung des Auswärtigen Amtes auch die Ratifikation durch das englische Parlament, zumal dieser 12. Punkt in seiner geradezu tödlichen Wirkung eine außerordentlich schwerwiegende Änderung englischen Gesetzes und der Rechte britischer Untertanen bedeutete. „Keine königliche Macht (auch das Auswärtige Amt nicht) kann ein neues Gesetz einführen oder ein altes aufheben.“ Eine weitere, wenn auch geringere Schwierigkeit bestand darin, daß der vorgeschlagene neue Gerichtshof in Seekriegsfragen nicht nach bisherigem Völkerrecht verfahren konnte; für ihn mußte eine neue Gesetzesunterlage geschaffen werden. Zu diesem Zwecke entschloß sich die englische Regierung eine Seekriegsrechtskonferenz nach London einzuberufen, zu der sie am 28. Februar 1908 Einladungen ergehen ließ an Frankreich, Deutschland, Spanien, Italien, Rußland, Österreich, Holland, Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika. Auf dieser Konferenz sollte auch das neue Gesetz internationaler Preisengerichtsbarkeit beraten werden.

Am 26. Februar 1909 endete diese neue Konferenz mit dem Ergebnis, daß England durch Unterzeichnung seines Auswärtigen Amtes alle seine bisherigen uralten angestammten Seekriegsrechte aufgegeben hatte. Ein ganz neues Seerechtsgesetzbuch wurde geschaffen unter dem Titel „Deklaration von London“ (I. Anh.), deren Originaltext auf Empfehlung der Konferenz „in die Archive der Britischen Regierung aufgenommen werden sollte.“ Auf diese Weise war man um die Schwierigkeit herumgekommen, für den neuen internationalen Preisengerichtshof nähere Verfahrensvorschriften auszuarbeiten, durch die England in Zukunft daran gehindert werden sollte, seine ganze Seemacht im Kriege auf seine Feinde wirken zu lassen.

Die Schwierigkeit aber, Parlament und englisches Volk zur Annahme dieses neuen Gerichtshofes zu bewegen, blieb, und stellte sich schließlich als unüberwindlich heraus. Schon im September 1907, als der internationale Gerichtsbeschluß der Haager Konferenz zuerst in England bekanntgeworden war, nahm die Times am 30. September 1907 gegen „dieses für unser Land ganz unmögliche Projekt aufs schärfste Stellung.“ . . . es sei eine direkte Auslieferung von Rechten und Interessen, die von jeher als die Grundlage unserer Größe und Sicherheit betrachtet wurden . . . So etwas könne nicht ratifiziert werden. Unmöglich können wir irgendwelchen Fremden carte blanche geben, um unserer Flotte Vorschriften zu machen und nach ihrem Gutdünken unseren Seearm zu verkürzen. Alle Ratifizierungsbemühungen des Auswärtigen Amtes blieben dann auch vergeblich.

Im Dezember 1911 wies auch das House of Lords das neue Marinepreisengesetz zurück. So blieb das neue Gesetzbuch, welches an Stelle des Völkerrechtes treten sollte, nur „in den Archiven der Britischen Regierung“. Von dieser neuen „internationalen Rechtsprechung“, wie sie Deutschland vorgeschlagen hatte und wie sie von den anderen Auswärtigen Ämtern nur dazu erfonnen war, Englands Stärke zur See zu brechen, hat man nie wieder etwas gehört.

Von Beginn des Jahres 1912 ab war die Seekriegsrechtsslage Englands folgende: England hatte den Teilnehmern der Pariser Konferenz des Jahres 1856 (Frankreich, Osterreich, Preußen, Ruß-

land, Sardinien, Türkei) gegenüber erklärt, daß es, solange alle Vertragspartner sich an den Vertrag gebunden fühlten, darauf verzichte, im Kriege Freibeuterei zu treiben, und daß es sich ebensowenig irgendeinem der Vertragspartner gegenüber in Kriegszeit auf sein herkömmliches Recht stützen würde, ihr in neutralen Schiffen auf See gefundenes Eigentum wegzunehmen, wenn dies Eigentum unter Berücksichtigung aller Begleitumstände des einzelnen Falles durch ein Preisengericht nicht als Kriegskonterbande angesprochen würde. Andere Beschränkungen hatte die kriegsmäßige Stärke Englands zur See nicht erfahren. Die Londoner Deklaration des Jahres 1909 hatte keine Gesetzeskraft erhalten. Aber allem aber stand nach wie vor das große Gebäude des allgemeinen Völkerrechts mit der ganzen Preisengerichtsbareit als Rechtshüter. Das Auswärtige Amt mit seiner so unseligen Vorliebe für die nicht ratifizierte Deklaration von London arbeitete indes weiter, während die zweite Erprobung der alten Macht Englands, die Schrecken des Landes zu zügeln, nahe bevorstand.

Das Bestehen der zweiten Probe

I.

Der Versuch Europas, Englands Stärke durch eine internationale Preisgerichtsbarkeit zu brechen, war gerade durch das House of Lords endgültig abgewehrt, als am 4. August 1914 aus heiterem Himmel ein Krieg ausbrach, wie ihn die Welt in diesem Umfang noch nicht erlebte. In den folgenden 50 Monaten wurden mehr als 7 Millionen Menschen in Europa getötet, doppelt so viele verstümmelt und verwundet, und die wirtschaftliche Kraft des Westens fast vollständig erschöpft. Dieser fast 4½ Jahre dauernde Krieg offenbarte von Anfang an die Kriegsführung des Landes, wie sie leibt und lebt. Zerstörung als Ziel und roheste Gewaltanwendung als oberstes Gesetz feierten in pflichtmäßigem Verhalten aller beteiligten Landstreitkräfte wahre Orgien. Diese im Grunde jedem Landkrieg eigentümlichen Zerstörungen unterschieden sich jedoch in wesentlichen Einzelheiten von allem bisher dagewesenen.

Es kämpften nicht mehr Armeen gegen Armeen, sondern Völker gegen Völker, es war ein Kampf, an dem alle, ob jung ob alt, irgendwie beteiligt waren. General Ludendorff bestätigt uns das besonders in seinen Kriegserinnerungen. Es handelte sich nicht mehr um hunderttausende von Frontkämpfern, sondern um Millionenheere, die nach einem Bewegungskriege von kurzer Dauer zu einem bisher unbekanntem Stellungskrieg endloser Frontlinien übergehen mußten. England und Frankreich allein hatten während der vier Jahre 12 Millionen Mann zu den Waffen gerufen. Je länger der Krieg dauerte, um so mehr hingen Kampf- und Stoßkraft der Armeen von der Heimat ab; zumal ein Kriegsmaterialverbrauch einsetzte, der auf keiner Seite vorauszu sehen war. Die Forderungen aller Art, die an die heimischen Bezugsquellen gestellt wurden, wuchsen von Monat zu Monat in ungeahnter Weise. Immer mehr hing der Kriegsverlauf im Kleinen und im Großen von der Leistung

und Dauerhaftigkeit aller dieser unzähligen heimischen Bezugsquellen ab.

So stand es auch bald fest, daß der Ausgang des Riesenkampfes nur von der Stärke dieser rückwärtigen Bezugsquellen abhing. In gewaltigem Vorteil mußte die Seite sein, die dauernd aus dem Vollen der ganzen Welt schöpfen konnte, während ein auf sich allein gestellter Landblock, also der mitteleuropäische deutsche Block, in absehbarer Zeit mit dem Versiegen seiner Kriegstraftquellen zu rechnen hatte (Karte 6). Eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Kriegseuropa vor mehr als hundert Jahren zu Napoleons Zeiten steht fest. In beiden Fällen versuchte der größere Teil Europas durch zerstörende Landkriegsmaßnahmen den übrigen Teil des Kontinentes zu beherrschen. Der deutsche Block des Jahres 1914 verfügte dabei im Gegensatz zu dem napoleonischen des Jahres 1812 über freien Zugang zur Ostsee und zum Schwarzen Meer. 1914 handelte es sich daher um die Frage, ob der deutsche mitteleuropäische Block mit seinen beiden Meereszugängen auf der einen Seite, von allen anderen Meeren auf der anderen Seite aber abgeschnitten, allein durch Gewaltanwendung an Land sich seinen Feinden gegenüber würde durchsetzen können.



Karte 6. Der deutsche Block

Die dem deutschen Bloß gegenüberstehenden Landmächte konnten sich auch nur der Zerstörungsgewalten des Landkrieges bedienen. Das gleiche galt für England, sobald es in den Landkrieg eingriff. Wie aber mußte Englands kriegsmäßiges Verhalten zur See Deutschland gegenüber sein? Das war für die Welt, für Freund und Feind, von ausschlaggebender Bedeutung; hing doch alles davon ab, wie England von seiner entscheidenden Stärke zur See Gebrauch machen würde. Unter dem unmittelbaren Druck des Krieges erkannte jeder Staatsmann und Heerführer beider Kampffronten diese Stärke, die ein Jahrhundert lang in sorgloser Friedenszeit von Vertretern des Englischen Auswärtigen Amtes nicht genügend gewürdigt worden war. Wie früher so hing auch jetzt und hängt für immer der Friede Europas und der Welt davon ab, wie England seine Stärke zur See benützt. Die folgenden Erörterungen sind daher notwendigerweise für jeden von größtem Interesse, der in der Befriedung der Welt die gesunde Entwicklung seines Volkes erblickt.

Die englischen Seestreitkräfte hatten es vollkommen in der Hand, Armeen und Völkern des deutschen Bloßes jede Überseezufuhr abzuschneiden. Die Flotten Englands standen wie immer vor dem Seector Europas, durch das allein für Deutschland die nötige und erhoffte materielle Hilfe der Außenwelt kommen konnte. Kein Handel, der dieses Tor passierte und der Deutschland oder seine skandinavischen Nachbarn erreichen wollte, konnte nur einen Augenblick hoffen, der Wachsamkeit englischer Seemacht zu entgehen. Die skandinavischen Nachbarn Deutschlands nahmen am Kriege nicht teil. Sie waren neutral, also anerkannte Freunde beider Seiten und daher verpflichtet, sich jeder Unterstützung der Kriegsoperationen zu enthalten. Die Vereinigten Staaten von Amerika auf der anderen Seite des Ozeans waren ebenfalls neutral. Zwischen neutralen Staaten kann in Kriegszeiten der Handel gesetzmäßig weiterlaufen. Welche tatsächlichen oder gesetzlichen Machtbefugnisse hatte England nun den deutschen Überseezufuhren gegenüber, die es schon aus seiner geographischen Seectorstellung heraus uneingeschränkt beherrschte?

Das England gesetzlich zustehende Recht basierte auf dem allgemeinen Völkerrecht. Dank diesem waren Englands Flotte und

Prisengerichte berechtigt, jedes Eigentum für eigenen Gebrauch zu konfiszieren, das laut Prisengerichtsurteil im Augenblick der Beschlagnahme als deutsches Eigentum angesprochen werden mußte. Völkerrechtlich stand dieses Recht 1914, ebenso wie heute, jedem Seekrieg führenden Staate zu; hat doch ohne weiteres das gesetzlich feststehende Tötungsrecht im Kriege auch ein gesetzlich zu vertretendes Güterwegnahmerecht zur Folge.

1856 aber war dieses klare Recht erheblich verwischt worden, denn England hatte sechs Konferenzteilnehmern gegenüber — darunter auch Preußen und Österreich — offenbar zugestimmt, in einem künftigen Kriege, an dem es selbst beteiligt sei, sein gesetzliches Recht, auf neutralen Schiffen gefundenes feindliches Eigentum wegzunehmen, nicht auszuüben, es sei denn daß ein ordnungsmäßiges Prisengerichtsverfahren den „Kriegskonterbande“-Charakter dieses feindlichen Eigentums feststelle. Diese Zustimmung Englands war aber nicht in Form vertraglicher Verpflichtung, sondern lediglich durch die noch nicht ratifizierte Unterzeichnung eines einzelnen Vertreters des Auswärtigen Amtes abgegeben worden. Die Vereinigten Staaten von Amerika hatten sich außerdem von vornherein geweigert, dem Abkommen zuzustimmen. Ob daher unter diesen Umständen die Pariser Deklaration, die Englands Zustimmung enthielt, von den Prisengerichten der Welt als eine Änderung des Völkerrechts und damit als endgültig bindendes Gesetz für ihre Urteilsprüche angesehen werden mußte, ist eine Frage, die trotz eines zu diesem Zweck durch den Präsidenten des englischen Prisengerichts in dem Marie-Glaser-Fall abgegebenen Spruchs, vom 16. September 1914, niemals endgültig geklärt worden ist. Da aber eine irgendwie geartete Zustimmung der Vereinigten Staaten von Amerika fehlte, entbehrte die beschränkte englische Zustimmung offenbar der allgemeinen Einwilligung der zivilisierten Nationen. Sie wurde daher von England praktisch am 11. März 1915 und später als nicht bestehend betrachtet.

Ob die Pariser Deklaration für die englischen Prisengerichte im August 1914 und später bindende Kraft hatte oder nicht, um ihre tatsächliche Wirkung war nicht herumzukommen. Mußte doch England laut Artikel 2 dieser Deklaration jede Zufuhr von draußen nach irgendeinem Hafen des deutschen Blocks solange zu-

lassen, als dieser Hafen nicht gesetzmäßig und förmlich blockiert war, vorausgesetzt, daß dieses Eigentum auf einem neutralen Schiff verfrachtet und nicht „Kriegskonterbande“ war.

Erklärung und Aufrechterhaltung einer gesetzlichen Blockade der deutschen Häfen in der Ostsee war für England nicht möglich, solange seine Kriegsschiffe von diesem Seegebiet ausgeschlossen blieben. Während des ganzen Krieges ist von England überhaupt eine gesetzliche Blockade deutscher Häfen nicht erklärt worden. Wohl war 1916 ein Blockadeministerium eingerichtet worden, doch blieb es ein Ministerium ohne Blockade. Das ältere und wirkungsvollere englische Verfahren bestand immer noch in einer Blockade ohne Ministerium. Wenn daher die englischen Preisengerichte den Konterbandecharakter der für den Feind bestimmten Schiffsfrachten nicht feststellen konnten, so hatte England kein Recht, dieser Verfrachtung in einem neutralen Schiff etwas in den Weg zu legen.

Ebenso wenig stand es England zu, sich um die Nichtkonterbandeware zu kümmern, die in einem neutralen Schiff nach irgendeinem skandinavischen Hafen ging, auch wenn es Güter waren, die deutscher Privat- oder Regierungsbesitz waren. Damit wurde durch das Englische Auswärtige Amt das allgemeine Seekriegsrecht freiwillig und willkürlich mit dem zweiten Artikel der Pariser Deklaration vermischt, eine Tatsache, die zu einer schwerwiegenden Verwicklung führen sollte.

Trotzdem verblieb England das gesetzliche Recht, durch seine Seestreitkräfte die Zufuhren solcher Waren nach Deutschland, auch wenn sie über skandinavische Häfen gingen, zu verhindern, die ein Preisengericht als Kriegskonterbande hätte ansprechen müssen. Handelte es sich aber bei den Waren nicht um Konterbande, dann mußten die englischen Kreuzer sie unangetastet nach Deutschland gelangen lassen, selbst wenn diese irgendwie zur Verstärkung der feindlichen Angriffskräfte beitragen konnten. Falls die Waren gesetzmäßig „Konterbande“ waren, konnte die Stärke Englands immer noch, auch nach dem zweiten Artikel der unratifizierten Pariser Deklaration, durch Anrufung des Gesetzes die Auslieferung der Ware an den Feind verhindern.

Für das Folgende ist es wesentlich, die Rechte Englands in dieser Beziehung klar zu erkennen, ebenso wie die Art und Weise

der Wahrung dieser Rechte zu verstehen. Englands handgreifliche Macht auf See sind seine Flotten. Aber das Recht, diese Flotten der grundlegenden Stärke seiner Feinde gegenüber in Anwendung zu bringen, war ein Recht des Gesetzes. Englands Stärke liegt also nicht allein in seinen Flotten, sondern auch in den englischen Preistribunalen, deren offene, unparteiische und entscheidende Anwendung des Gesetzes durch das Flotteninstrument als ausführendes Organ sichergestellt werden muß. In dieser Vereinigung von Kraft und streng zu befolgendem Gesetz, also in Flotten, die immer die Beeinflussung der Stärke ihres Feindes durch begründete Entscheidungen unparteiischer Gerichte herbeizuführen haben, ist der wahre Charakter der ganzen Seekriegführung enthalten. Es ist daher nicht möglich, sich die wahre Stärke Englands im Jahre 1914 zu vergegenwärtigen, wenn nicht das auf dieser Vereinigung von Kraft und Gesetz beruhende Verhalten der Gerichte in allen Einzelheiten verstanden wird.

Zu einem zweifelsfreien Verständnis dieser so lebenswichtigen Vorgänge sei ein von den englischen Preisengerichten 1915 behandelter Fall ganz willkürlich herausgegriffen. Die dabei folgenden Zitate sind einem Urteilspruch entnommen, der am 16. September 1915 von dem Präsidenten des betreffenden Gerichts in dem „The Rim“-Fall gefällt worden ist. Die Vorgänge, auf die sie sich beziehen, spielten sich im Oktober und November 1914 ab, also nur drei Monate nach Kriegsausbruch. Aus ihnen geht mit aller Deutlichkeit hervor, wie wirkungsvoll auf Grund klarer Grundsätze von Gesetzen und mit welcher entscheidenden Kraft die Preisengerichte Englands schon zu Beginn des Krieges in der Lage waren, bei Verfrachtungen von „Konterbande“-Gütern nach Deutschland über Skandinavien die Anwendung gesetzlicher Rechte Englands zu erzwingen.

In den Monaten Oktober und November 1914 verließen vier neutrale Schiffe — drei norwegische und ein schwedisches — New York. Ihre „sehr großen Ladungen bestanden aus Schweinefett, Schweinen, Fleischprodukten, Vorräten, Weizen und anderen Nahrungsmitteln, auch Gummi und Fellen.“ Die Lieferanten waren gut bekannte amerikanische Firmen, die diese Waren angeblich an neutrale Persönlichkeiten Kopenhagener Firmen gehen lassen

wollten. Ein verfluchtes englisches Kriegsschiff aber griff sie auf der Fahrt zu diesem Hafen nach Seekriegsbrauch auf und brachte sie in bester Obhut nach einem englischen Hafen, wo der englische Staat sich für berechtigt hielt, ihre Ladungen als Konterbande zu betrachten. Der Fall zog sich in die Länge, da er durch eine ungewöhnlich große Zahl verschiedenster Interessenten immer verwickelter wurde. Der schließlich gefällte, im Auszug wiedergegebene Urteilspruch des Gerichts klärt die allgemeine Lage damaliger skandinavischer Konterbandefragen und läßt erkennen, wie der Behauptung der einzelnen amerikanischen Verfrachter, ihre Ladungen könnten völkerrechtlich keinesfalls als Konterbande betrachtet werden, von dem Gericht entgegengetreten wurde. Der Urteilspruch beginnt mit einem allgemeinen Überblick der Lage, die zu der Abfahrt der vier Schiffe mit ihren Ladungen von Amerika nach Kopenhagen führte.

„Trotz des Kriegszustandes“, heißt es, „gab es für die neutrale mit deutschen Nordseehäfen handelnde Schifffahrt keine andere Schwierigkeit, als die durch Deutschland selbst geschaffene Minengefahr, das durch verstreute und willkürlich ausgelegte Minenfelder, die die Handelsstraßen verseuchten, gegen das Völkerrecht und die Haager Konferenz, deren Vertragspartner es selbst auch war, verstieß. Von diesen Gefahren abgesehen, konnten aber neutrale Fahrzeuge in Ausübung internationaler Rechte mit Hamburg, Bremen, Emden und den anderen deutschen Häfen Handel treiben. Keiner dieser Häfen war blockiert, so daß eine Gefahr der Konfiskation infolge Blockadebruches nicht bestand. Auch bedingte und absolute Konterbande konnte auf neutralen Schiffen in diese Häfen gebracht werden, ohne daß deshalb Rechte internationaler Gesetze überschritten wurden. Nur eine Gefahr liefen sie dabei immer, von englischen und alliierten Kriegsschiffen aufgegriffen zu werden. Praktisch war in der Tat der Handel von Neutralen mit deutschen Nordseehäfen anders als über skandinavische Häfen ganz unmöglich geworden. Ein großer Teil dieses neutralen Handels wurde daher nach skandinavischen Häfen umgeleitet, von wo er über die Ostseehäfen nach Deutschland gelangen konnte. In vorliegendem Falle haben wir es mit einem Handel der neutralen Vereinigten Staaten von Amerika zu tun.

Die nachzuprüfende Verfrachtung war entweder ein wirklicher bona-fide-Handel oder ein vorgeschobener scheinbarer mit Dänemark, wie er sich zwischen New York und Kopenhagen herausgebildet hatte. Das kleine Dänemark zählt nur 3 000 000 Einwohner und ist in Nahrungsmitteln kein Import-, sondern ein ausgesprochenes Exportland. Doch begünstigt natürlich seine Lage jeden Warenweitertransport nach deutschen Plätzen, wie Hamburg, Lübeck, Stettin und Berlin.“

Der Urteilspruch befaßte sich mit den vier Schiffsloadungen selbst in höchst charakteristischer Weise:

„Während der drei Jahre 1911 bis 1913 hatte Dänemark einen durchschnittlichen Jahresimport an Schweinefett von 1 459 000 Pfund. Diese vier Schiffe allein brachten aber 19 252 000 Pfund nach Kopenhagen. Vergleicht man diese Mengen, so ergibt sich, daß diese Fahrzeuge in weniger als Monatsfrist mehr als 13 mal soviel Schweinefett nach Kopenhagen beförderten, als der Jahresimport der letzten drei Jahre betragen hatte.“

Es wurde weiter festgestellt, daß der Fettimport von den Vereinigten Staaten nach skandinavischen Ländern (d. h. also nach Teilen Europas außer England, Frankreich, Belgien, Deutschland, Holland und Italien) während der zwei Monate Oktober und November 1914 im Vergleich zu dem Import des ganzen Jahres 1913 in Höhe von 854 856 Pfund auf 50 647 849 Pfund gestiegen war, was also nur für die beiden Monate ein Anwachsen um 49 792 993 Pfund bedeutete oder fast das 60 fache der gleichen Zeit des Jahres 1913.“

„Den Klägern wurde noch vorgehalten: . . . In den fünf Monaten August bis Dezember 1913 belief sich der Fettexport der Vereinigten Staaten von Amerika nach Deutschland auf 68 664 975 Pfund. In den gleichen Monaten des Jahres 1914 war er auf 23 800 Pfund gefallen. Andererseits stiegen ähnliche Exporte von den Vereinigten Staaten nach skandinavischen Ländern während dieser Zeitperiode von 2 125 579 auf 59 694 447 Pfund. Daraus erhellt, daß eine unverhältnismäßig große Menge der Fettloadungen der vier Schiffe für Deutschland bestimmt waren oder ihren Weg dorthin finden sollten. Doch das sind nur Be-

trachtungen allgemeiner Art, die nicht übersehen werden dürfen. Einen schlüssigen Beweis in den so wichtigen Fragen der fortgesetzten Reise, des feindlichen Eigentums und einer Bestimmung für den Feind, Fragen, die, bevor die Ware als gute Preise erklärt werden kann, entschieden werden müssen, solche Beweise liefern die allgemeinen Betrachtungen noch nicht.“

Alle einzelnen Ladungsteile mußten erst der Reihe nach, um einer gesetzlich tragbaren Entscheidung näherzukommen, durchgesprochen werden.

„Es ist wesentlich“, so fährt das Urteil fort, „daran zu denken, daß die Grundlage des Konterbandegesetzes und die Lehre der fortgesetzten Reise, die mit dazu gehört, dem Kriegführenden eine rechtliche Handhabe gibt, gewisse Güter nicht in Feindesland gelangen zu lassen, wenn sie dort militärische Benutzung finden können . . .“

„Ich zögere nicht auszusprechen, daß nach meiner Ansicht die Lehre von der fortgesetzten Reise oder eines Weitertransports von Waren über See oder über Land schon bei Beginn des gegenwärtigen Krieges Bestandteil des Völkerrechts war, und zwar in Übereinstimmung mit den Grundsätzen gesetzlich anerkannter Entscheidungen nicht nur heutiger Rechtsprechung, sondern auch laut Praxis früherer Seekriegsführung. Das Gericht darf sich also durch die erste Bestimmung der Güter, in diesen Fällen Kopenhagen, nicht beeinflussen lassen, sondern muß sich weiter zu vergewissern suchen, ob diese neutrale Bestimmung nur eine vorgetäuschte war und, wenn das der Fall, wohin die Güter schließlich gehen sollen.“

Bei den weiteren völkerrechtlich bedingten Untersuchungen gelangte das Gericht zu dem durchaus schlüssigen Ergebnis, daß die von den Lieferanten reklamierten angeblich ihnen gehörigen Ladungen nicht nach Dänemark unterwegs waren, um dort im bona-fide-Verkauf verbraucht zu werden, sondern daß sie ganz im Gegenteil einmal für Deutschland ganz allgemein bestimmt waren, dann aber vor allem für die deutsche Regierung und ihre Heeres- und Marinestreitkräfte.

„Würde man einen anderen Standpunkt einnehmen“, fügt das Gericht in einem Kommentar hinzu, „so hieße das, sich nur Sand in die Augen streuen lassen und sich der Wirklichkeit verschließen.“

So wurde auf Grund dieser öffentlich geführten gerichtlichen Beweisführung der größere Teil der Ladung dieser vier Schiffe als gute Preise erklärt, wodurch diese der Krone verfiel und dem englischen Volke zugute kommen konnte. Ein geringer Ladungsrest, der nicht als gute Preise erklärt werden konnte, wurde entweder in natura oder, falls schon verkauft, in Höhe des Nettobetrages den Reklamanten wieder zur Verfügung gestellt.

In dieser Weise kam bei Ausbruch des Krieges 1914 die gesetzliche Macht Englands zur Geltung, durch die dem neuen deutschen Block die Übersee-„Konterbande“-Zufuhren abgeschnitten wurden, auch wenn diese Zufuhren scheinbar nur von einem befreundeten Land wie Amerika in ein anderes befreundetes skandinavisches Land gingen. Eine Macht gewaltiger maritimer Stärke, die lediglich in einer dauernden Arbeitsgemeinschaft zwischen Flotte und Gerichten bestand, mit dem Ziel, Deutschlands Zufuhren von Neutralen über See abzuschneiden.

Es handelte sich aber keineswegs um die Macht, die England i. St. dem napoleonischen Block gegenüber ausübte, wurden doch damals alle feindlichen Güter auf See genommen, ganz gleich, auf welchen Schiffen sie zu finden waren. Wäre England im Jahre 1914 dazu imstande gewesen, dann hätten Englands Flotte und seine Gerichte Deutschland gegenüber leichtes Spiel gehabt. Dieses Recht wurde den Gerichten aber durch den unratifizierten gebliebenen Schritt des Englischen Auswärtigen Amtes geschmälert. Auch bei den in ihrer Bindung zweifelhaften Änderungen der Pariser Deklaration, ob über See nach Deutschland oder Skandinavien gehende Güter „Konterbande“ waren oder nicht, stand den Preisgerichten der im Gesetz bekannte Begriff der Lehre von der fortgesetzten Reise zur Verfügung. „Das Gericht brauchte sich durch eine vorläufige Güterkonsignierung, in diesen Fällen für den neutralen Hafen Kopenhagen, keineswegs beirren zu lassen. Es hatte lediglich festzustellen, ob diese neutrale Bestimmung scheinbar und, wenn das der Fall, welches die wirkliche letzte Bestimmung der Güter war.“

Konterbandegüter, die nach Ansicht der Stelle, die den Geschäftsgang kontrollierte, den deutschen Block erreichen sollten, wurden so, nur weil sie nach den Schiffspapieren zuerst nach einem skandinavischen Hafen zu gehen hatten, dem gesetzmäßigen

Zugriff Englands nicht entzogen. Die Frage des Konterbandecharakters war von allen Begleitumständen jedes Einzelfalles abhängig zu machen. Güter, die zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Ort offenbar Konterbande sein würden, könnten ein anderes Mal und anderswo für den deutschen Widerstand ganz nutzlos und daher zweifellos Nichtkonterbande sein. Um den neutralen Kaufleuten Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, mußte diese Frage von den Preisengerichten stets entschieden werden. Das richterliche Privy=Council=Gutachten in dem *Satan*-Fall vom 16. Oktober 1917 sagte hierzu: „Güter, die bedingte Konterbande sind, können immer dann rechtmäßiger Beschlagnahme verfallen, wenn das Gericht unter den zu seiner Kenntnis kommenden Begleitumständen der Ansicht ist, daß sie wahrscheinlich kriegsmäßigen Zwecken dienen sollen . . . Jedenfalls müssen alle bekannten Tatsachen dabei Berücksichtigung finden.“

Da die Kriegführung des deutschen Blocks von 1914 immer schneller Volkskriegscharakter annahm, zwischen Front und Nichtfront also immer schwerer zu unterscheiden war, konnte fast allen Gütern, die Deutschland über See erreichen sollten, die Eigenschaft zugesprochen werden „wahrscheinlich dazu bestimmt zu sein, kriegsmäßigen Zwecken zu dienen“, oder wie sich das Gericht über eine Ladung gesalzener Heringe, die auf dem Wege von Norwegen nach Deutschland aufgegriffen wurde, in dem gleichen *Satan*-Fall ausspricht: „Auch falls diese gesalzene Heringe nicht für deutsche Land- und Seestreitkräfte bestimmt sind, so können die Brot- und Fleischrationen dieser Streitkräfte doch erhöht werden, wenn die zivile Bevölkerung dafür gesalzene Heringe erhält.“

England hatte also völkerrechtlich dank seiner Flotte und Preisengerichte im August 1914 immer noch in ausgedehntem Sinne ein vollständiges, unwiderlegliches und gesetzliches Verfügungsrecht über Konterbandegüter.

Mit Zufuhren neutraler Schifffahrt war aber die Angelegenheit noch keineswegs erledigt. Die Konterbandegüter mit ihren neutralen Überseelieferanten waren ja leider nicht die einzigen Quellen, aus denen die deutschen Zufuhren schöpfen konnten. Waren doch auch England und seine verschiedenen Empireteile voller Vorräte jeder Art, für die Deutschland alles zahlte, wenn es sie nur bekommen

konnte. Ein direkter Handel mit dem Feind war natürlich ungesetzlich, doch bestand immerhin für englische Kaufleute die Möglichkeit, Riesengewinne zu machen, wenn sie große Mengen ihrer Vorräte zu ihren skandinavischen Freunden gehen ließen, die an den Gewinnen teilnehmen konnten, falls sie diese Einfuhr englischen Ursprungs oder auch durch sie frei gewordene eigene Waren nach Deutschland gelangen ließen, sei es über die Ostsee oder über Land, wie im Falle Hollands und Dänemarks.

Englische Kaufleute arbeiteten so ihrem eigenen gefährlichsten Feinde unmittelbar in die Hände, obwohl sie scheinbar ganz gesetzlich nur mit Norwegen, Schweden, Holland oder Dänemark Handel trieben. Auch über diese unerhörten deutschen Zufuhrquellen hatte England neben dem Völkerrecht eine absolute Kontrolle; es konnte seinen Kaufleuten jeden Handel mit diesen Transitländern teilweise oder ganz verbieten. Skandinavien hätte dann als der einzig übriggebliebene europäische Kaufladen für den deutschen Block der deutschen Regierung nicht mehr als in gewöhnlichen Friedenszeiten, vielleicht sogar beträchtlich weniger, verkaufen können. Dann hätten alle Hilfsquellen der Welt während des ganzen Krieges allein England, Frankreich und deren Freunden zur Verfügung gestanden, während der deutsche Block auf sich selbst und auf immer dürftiger werdende skandinavische Zufuhren angewiesen gewesen wäre. Dieser gewaltige Unterschied mußte in einem Ringen, in dem diese relativen Hilfsmöglichkeiten schließlich ausschlaggebend waren, entscheidend wirken.

Wenn man daher die Anwendung der Stärke Englands zur See ihren normalen und dazu bestimmten Hütern, nämlich der englischen Flotte und den Prisengerichtshöfen überlassen hätte, so wäre diese gesetzmäßige und unbestreitbare Stärke, obwohl bei weitem nicht so wie zu Napoleons Zeiten, völlig ausreichend gewesen, alle Anstrengungen Deutschlands zu einem frühen und jähen Ende zu bringen. „Wenn wir nicht in 30 Tagen nach Paris kommen, sind wir geschlagen“, sagte der deutsche Botschafter Wangenheim in Konstantinopel im August 1914 zu dem amerikanischen Botschafter Mr. Morgenthau. Die deutsche Offensive stieß aber in 30 Tagen nicht bis Paris vor, sondern nutzte sich immer mehr ab, um schließlich zusammenzubrechen. Hätte sich England

von Anfang an auf eine rein gesetzliche Seekriegsführung verlassen, dann wären Deutschlands Kraftanstrengungen und das ganze militärische Ringen nicht erst nach $4\frac{1}{4}$ Jahren, sondern innerhalb von sechs bis acht Monaten zu Ende gewesen. So erstaunlich diese Feststellung auch scheinen mag, der tatsächliche Verlauf der Dinge hat ihre Richtigkeit unwiderleglich bewiesen.

Weshalb aber hat es an einer Seekriegsführung Englands, die alles gesetzlich erfaßte, gefehlt und weshalb wurde während dieser ganzen verzweifelten vier Jahre von 1914 bis 1918 hemmend in sie eingegriffen, so daß ihre Maßnahmen gegen die militärischen Anstrengungen Deutschlands fast zum Stillstand kamen? Die Antwort darauf ist nur zu einfach. Diese hundertprozentig gesetzlich mögliche Seekriegsführung wurde von Anfang an durch viele listreiche ausgeklügelte Eingriffe gehemmt und an erfolgreicher Auswirkung verhindert, durch eine wohlüberlegte Verlegung der ganzen so wesentlichen Führung des Seekrieges aus den Händen der Flotten und Preisentribunale in die der vollziehenden Regierungsgewalt eines Auswärtigen Amtes.

Der Führungsübergang von den Gerichten zur vollziehenden Gewalt wurde auf zweierlei Weise zu verwirklichen versucht. Die Richter der Preisengerichte erhielten durch eine Reihe von Kabinettsorder, die der Welt vom Auswärtigen Amt im Namen des Königs von England bekanntgegeben wurden, direkte Anweisungen, wie sie in Preisensachen Recht zu sprechen hätten. Das Verfahren stellte sich aber als unbrauchbar heraus, ganz abgesehen davon, daß es noch dazu beitrug, die Rechte der Krone dem Feinde gegenüber zu schmälern. Der Staatsrat hat hierzu anlässlich des Zamora-Falles vom 7. April 1916, auf den noch näher einzugehen sein wird, zum Ausdruck gebracht: „der Gedanke, daß The King in Council oder irgendein anderer Träger von Vollzugsgewalt die Macht hat, Gesetze vorzuschreiben oder zu ändern, die von Gerichtshöfen dieses Landes zu verwalten sind, steht nicht im Einklang mit den Grundsätzen unserer Verfassung.“ Das heißt, da die Gerichtshöfe Hüter des Gesetzes aber nicht Instrumente der Vollzugsgewalt sind weigerten sie sich auch, solche Anweisungen als hinreichend bindend zu betrachten.

Man fand daher einen anderen Ausweg. Die Preisengerichtshöfe wurden unter Ausnahme gelegentlicher Fälle, in denen ihre Urteilsprüche den Plänen der Vollzugsgewalt unter Umständen von Nutzen sein konnten, von jeder praktischen Kriegsführung ausgeschlossen. An ihre Stelle trat ein im Auswärtigen Amt gebildetes nicht aus Richtern bestehendes Gremium, das für sich im geheimen arbeitete. Dieser kleine vom Geist des Auswärtigen Amtes beherrschte Kreis, aber nicht die das Völkerrecht verwaltenden Preisentribunale, war es, in dem sich fortan Englands wirkliche Stärke zur See verkörperte.

An Stelle Recht sprechender Gerichte eine reine Vollzugsgewalt als Träger wesentlich richterlicher Funktionen zu setzen, ist immer eine unhaltbare Maßnahme, auch im Frieden, selbst wenn es sich dabei nur um die Bestimmung gesetzlicher Rechte und Pflichten der Angehörigen eines einzelnen Staates handelt. Die Hauptkriegsstärke der Welt aber zu Kriegszeiten in die Hände eines solchen Gremiums zu legen zur Entscheidung von Fragen, die Rechte und Pflichten der Angehörigen aller Haupthandelsvölker der Erde betreffen, muß als unverantwortlich bezeichnet werden. Die furchtbarste Tragödie, in die die Menschheit jemals stürzen sollte, ist hierdurch mit verschuldet.

II.

Wenn das Auswärtige Amt es auf sich nahm, von sich allein aus Englands Stärke zur See dem deutschen Block gegenüber zur Wirkung zu bringen, so geschah es aus zwei Gründen, die beide stärkstem Angstgefühl entsprangen. In erster Linie war es Angst vor den Vereinigten Staaten von Amerika und dann aber auch Angst vor dem Gesetz. Während einer vier Jahre dauernden Zerstörung an Land stand so die ausschlaggebende Stärke Englands unter dem Einfluß einer in den Bann angstvoller Sorgen geschlagenen Geistesverfassung. Wurden nämlich amerikanische Kaufleute an einem Konterbandehandel mit Deutschland über Skandinavien durch ein normales Verhalten der englischen Flotte und der englischen Preisengerichte wirklich gehindert, so fürchtete man entweder, Amerika könne sich dem deutschen Block gegen England an-

schließen, oder es könne auch Frankreich und England gegenüber jede Handelsbetätigung einstellen. Wie sich Amerika eine Kriegsbeteiligung auf der Seite des deutschen Blocks praktisch dachte, solange es eine ungeschlagene englische Flotte gab, will ich dahingestellt sein lassen. Warum aber ein amerikanischer Kaufmann, wenn er zeitweilig von einem wichtigen europäischen Markt ausgeschlossen wird, deshalb auch noch wünschen sollte, sich selbst dazu noch aller anderen Märkte zu berauben, dürfte noch weniger leicht zu verstehen sein.

Überblickt man alle Geschehnisse und vergegenwärtigt man sich dazu den Federkrieg zwischen der englischen und amerikanischen Regierung, so wird vollkommen klar, daß Amerika gar nicht daran dachte, sich etwa von genauester Befolgung des Seekriegsrechts abbringen zu lassen. Ein Verhalten übrigens, das seine Staatsmänner schon immer ausgezeichnet hat. So waren denn beide englischen Befürchtungen grundlos.

Die von der amerikanischen Regierung eingenommene Haltung war die strikteste Gesetzhaltigkeit. So lange ihr Handel mit Deutschland oder mit der neutralen Welt lediglich rechtmäßiger Anwendung des Gesetzes und begründeten Urteilsprüchen der Preisengerichte unterlag, war von Amerika keine Klage zu erwarten, und hätte auch gar keine Möglichkeit ernster Auseinandersetzungen bestanden. Der einzige Weg aber, es zwischen England und Amerika zu Spannungen kommen zu lassen, wäre ein Versuch Englands gewesen, den amerikanischen Kaufleuten gegenüber vom Völkerrecht abzuweichen, und ihnen durch willkürlichen Gebrauch der Vollzugsgewalt ungesetzliche Unbequemlichkeiten über die bereits bestehenden hinaus zu bereiten; dann allerdings hätte Amerika mit Recht Protest erheben können. Da man sich dabei sicherlich auf das Gesetz berufen hätte, um englischen Willkürlichkeiten zu begegnen, so konnten daraus zwischen den beiden Ländern allerdings leicht Schwierigkeiten ja sogar Gefahren erwachsen, die auch aus diesen Gründen tatsächlich eingetreten sind.

Das Englische Auswärtige Amt hatte trotz allem beschlossen, die Seestärke Englands, wenn nur irgend möglich, in Zukunft nicht gemäß Völkerrecht, sondern nach neuen und gänzlich unautorisierten eigenen Theorien anzuwenden. Bei diesem Beschluß ist es im

großen und ganzen bis zum Sommer 1917 auch geblieben. Das Auswärtige Amt wollte an Stelle der Preisengerichte durch lange und ganz willkürliche Erklärungen entscheiden, welche Waren als Konterbande und welche nicht als solche anzusehen sind und dazu von sich aus über die Gerichtshöfe hinweg noch festsetzen, welche Ladungen neutraler Schiffe ihren Bestimmungsort erreichen dürfen und welche nicht. Dazu wurde am 20. August 1914, also schon 16 Tage nach Ausbruch des Krieges, im Namen Seiner Majestät eine Kabinettsorder herausgebracht, die nicht schnell genug der Welt verkünden konnte, „daß für die Dauer der gegenwärtigen Feindseligkeiten die Deklaration von London mit nötigen Zusätzen und Änderungen durch Seiner Majestät Regierung so angenommen und in Kraft gesetzt wird, als ob sie durch Seine Majestät ratifiziert worden wäre.“ Weiter erklärte man, damit die englischen Preisengerichte ihre neuen Herren auch gehörig anerkannten, „daß die allgemeine Denkschrift des federführenden Komitees (im Auswärtigen Amt) von allen Preisengerichten als maßgebende Erläuterung des Sinnes und der Absichten der genannten Deklaration zu betrachten ist.“

Diese „Allgemeine Denkschrift“ war ein schriftlicher Kommentar zu dem Deklarationswert des Jahres 1909, dessen Autor in der Hauptsache der französische Vertreter auf der Londoner Konferenz Renault war. Seine Seekriegsrechtsauffassung sollte jetzt, soweit sie das Auswärtige Amt sich zu eigen gemacht hatte, Völkerrechtskraft erlangen. So war damals nicht ganz umsonst angeordnet worden, dieses Deklarationsdokument „in den Archiven der Britischen Regierung zu hinterlegen“. Ministerien, Admiralität, Seestreitkräfte, sogar die Preisengerichtshöfe, alle waren jetzt an die Londoner Deklaration gebunden, und zwar so, wie der genannte Franzose Renault diese seinerzeit aufgefaßt wissen wollte.

Wie das bei dieser Art der Seekriegsführung unvermeidlich war, erließ das Auswärtige Amt eine lange Reihe von Verfügungen, Befehlen und Gegenbefehlen, Bekanntmachungen, Noten und Telegrammen, die die schwerwiegenden unausbleiblichen Verwirrungen nur noch vergrößerten. Es widerstrebt mir Einzelheiten wiederzugeben, es möge genügen darauf hinzuweisen, daß das Auswärtige Amt dabei von der erstaunlichen Voraussetzung ausging, es könne

ganz nach Belieben je nach Entwicklung des Kampfes von Tag zu Tag Regeln und Grundsätze des Gesetzes, nach denen die Preisentribunale der Welt zur Beherrschung des Kampfes zu verfahren hatten, ändern. Kein Wunder also, daß bei all diesen Ungereimtheiten wachsender Zank und Streit mit den neutralen Mächten die Folge war.

Hauptsächlich handelte es sich um die Auslegung des Konterbandebegriffes, wozu in den ersten Kriegsmonaten nicht weniger als fünf verschiedene willkürliche Warenlisten herausgekommen waren, von denen jede die vorhergegangene als ungültig erklärte. Weder Kaufmann noch Preisengerichte wußten, woran sie waren und was die nächste Warenliste bringen würde. Dabei hatten diese Listen- und Kabinettsverfügungen neben der Wirkung einer Beschneidung gesetzlicher Rechte der neutralen Händler nur die Folge, daß die Rechte der Kriegführung Englands immer weiter eingeschränkt wurden. Anlässlich einer Berufung des englischen Preisengerichtshofes vom 16. Oktober 1917 äußerte sich die Rechtsabteilung des Privy Council zur Lage: „Die Deklaration von London hat als internationales Übereinkommen keine Rechtsgültigkeit. Die Kabinettsverfügung vom 29. Oktober 1914 hat allerdings für die Dauer der gegenwärtigen Feindseligkeiten die Vorschläge der Deklaration mit gewissen beträchtlichen Änderungen angenommen und in Kraft gesetzt. Die Preisengerichtshöfe können sich aber in entscheidenden zwischen Seiner Majestät Regierung und Neutralen schwebenden Fragen nach dieser Kabinettsverfügung nicht richten, es sei denn, daß die durch die Verfügung geänderte Londoner Deklaration entweder Völkerrechtskraft gewinnt oder eine zugunsten der Neutralen ausschlaggebende Unsicherheit englischer Rechtsvorschriften enthält. Neben der Londoner Deklaration muß daher das Völkerrecht bei Wegnahme eines Schiffes wegen Konterbandeladung Berücksichtigung finden.“

Die Träger dieses neuen Systems fühlten sehr bald, daß ein reibungsloses Arbeiten nicht gewährleistet war, denn solange die Preisengerichte, die sich immer wieder auf das Völkerrecht stützten, in ihren Entscheidungen maßgebend blieben, hatte das Auswärtige Amt mit seinen sich dauernd ändernden Anweisungen das Nachsehen. Die Preisrechtsprechung mußte daher unter die direkte

Kontrolle des Auswärtigen Amtes gestellt werden, sonst war das Ende des neuen Systems bald vorauszusehen. Die englischen Flotten würden wieder frei sein und ihre ganze Stärke gesetzmäßig zur Geltung bringen können. Um sich aber die Führung weiter zu sichern, rief man in gewohnter Geheimnisträmerei und ohne Rücksicht auf Parlament und Volk innerhalb des Auswärtigen Amtes eine neue bisher noch nie gehörte Rechtspredung ins Leben.

Es handelte sich dabei nicht um einen neuen ordnungsmäßig besetzten offen tagenden Gerichtshof, sondern um eine ihren Sonderfunktionen entsprechende Beamtenkörperschaft, deren Tagungen, Beratungen und Entscheidungen in dauernder Fühlung mit dem Auswärtigen Amt im geheimen vor sich gingen. Kein Gesetz, kein Gewohnheitsrecht, kein Vorgang, kein Vertrag, auch keine Beweisführungs- und Verfahrensregeln beherrschten die Tätigkeit dieser in ihrer Zusammensetzung bis heute zum Teil unbekannt gebliebenen Kommission. Tätigkeitsberichte von ihr kennt man nicht, ebensowenig irgendwelche Begründungen ihrer Entscheidungen. Sie vermochte es indes, die Herrschaft des Auswärtigen Amtes auf den Meeren gegen alle Regeln des Völkerrechts aufrechtzuerhalten, sobald die Preisengerichte Englands in ihrem Vorgehen nicht ganz vertrauenswürdig erschienen. Wenn ein Preisengericht wegen Mangel an Beweisen Schiff und Ladung nicht als gute Prise erklärte, griff diese neue an „richterliche Spitzfindigkeiten“ nicht gebundene Kommission ein und ließ Schiff oder Ladung, manchmal auch beides, ganz nach Belieben einfach „in Beschlag nehmen“, wobei sie gewöhnlich in Aussicht stellte, daß alles oder Teile des Beschlagnahmten den Eigentümern nach dem Kriege wieder zurückerstattet würden. Aber die Angeseßlichkeit dieser Maßnahmen führte E. S. Roscoe („History of the English Prize Courts 1924“, Seite 79) aus, daß „zu keiner Zeit der Geschichte der Preisengerichtshöfe der Beschluß einer Beschlagnahme zu finden ist, ein genommenes Schiff oder Ladung wurde entweder freigegeben oder konfisziert“.

Ein noch wichtigeres Tätigkeitsgebiet erblickte dieses neue System darin, Schiff und Ladung, die Flotte und Preisengerichte sicherlich konfisziert haben würden, freizugeben und sie laufen zu

lassen, wohin sie wollten. Das bedeutete selbstverständlich eine unübersehbare Unterstützung des deutschen Blocks.

Die Rechtsabteilung des Privy Council urteilte am 7. April 1916 im Falle des schwedischen Schiffes Zamora: „Wenn es die Aufgabe des Gerichts ist, in Übereinstimmung mit dem, was unter Völkerrecht zu verstehen ist, zu entscheiden, so kann es auch in Zweifelsfällen seine Richtlinien, was Gesetz nach bestem Wissen und Gewissen ist, nicht von der Krone erhalten. Seine Ansicht muß über jeder Verfügung einer Vollzugsgewalt stehen, wie schwer auch die Entscheidung gewesen sein mag. Nur in dieser Weise kann es seine Pflichten als Preisengericht erfüllen und das Vertrauen rechtfertigen, das andere Völker bisher seinen Entscheidungen entgegenbrachte . . . Nach Völkerrecht muß sich jede kriegführende Macht der Rechtsprechung eines Preisengerichts unterwerfen, zu dem jede in Mitleidenschaft gezogene Person Zutritt hat und in dem internationales aber nicht nationales Recht gesprochen wird.“

Trotz dieser unwiderleglichen Urteilsprüche uralter Grundsätze, von denen die wahre Kriegsstärke Englands immer abhängig bleibt, hielt man nicht nur an dem einmal eingeschlagenen Verfahren fest, sondern erweiterte dieses geheime System zu einem Blockadeministerium, das bis zum Ende des Krieges auf den Meeren im Sinne des Auswärtigen Amtes herrschte.

Der deutsche Block war so zu seiner eigenen größten Überraschung in der Lage, seine Zerstörungen endlos in Europa fortzusetzen. Aber auch ernste Auseinandersetzungen zwischen England und den Vereinigten Staaten von Amerika waren die Folge.

III.

Die Auseinandersetzungen mit Amerika hörten erst auf, als es im April 1917 in den Krieg eintrat. Von Anfang an weigerte sich Amerika, die außergewöhnlichen und dauernd sich ändernden Anweisungen der englischen Regierung anzuerkennen, da sie für einen rechtmäßigen neutralen Handel untragbar waren. Schon am 22. Oktober 1914 wurde der englischen Regierung erklärt: „Die Regierung der Vereinigten Staaten muß darauf bestehen, daß ihre Rechte und Pflichten und die ihrer Landesangehörigen in dem

gegenwärtigen Kriege durch die bestehenden Vorschriften des Völkerrechts und durch die Verträge dieses Landes bestimmt werden, aber nicht durch die Vorschläge der Londoner Deklaration.“

Diesen Standpunkt haben die Vereinigten Staaten nicht aufgegeben. Kein englischer Minister der unter dem Banne dieses neuen Systems stehenden englischen Regierung aber konnte ihm gerecht werden. Immer wieder mußte Amerika betonen, besonders gelegentlich der als „Repressalie“ angesehenen englischen Kabinettsorder vom 11. März 1915, daß es sich Eingriffen in die Handelsrechte Neutraler nicht unterwerfen würde, „denn diese Rechte gründeten sich lediglich auf bisher festgesetzte Grundsätze und Regeln des Völkerrechts, die ohne jede einschränkende und abändernde Kabinettsverfügung oder andere Landesgesetzgebung der Großbritannienischen Regierung den neutralen Handel in Kriegszeiten zu beherrschen haben“. Am 16. Juli 1915 wurde noch deutlicher erklärt, daß die Staaten „die Gültigkeit der den Preisengerichten durch Seiner Majestät Regierung auferlegten Einschränkungen, die die Rechte amerikanischer Bürger nur schmälern, niemals anerkennen können“. Und damit waren sie durchaus in ihrem Recht. Die Rechtsabteilung des englischen Privy Council bestätigte diese Auffassung anläßlich des Zamorasalles vom 7. April 1916: „daß ein Preisengericht, das solchen Kabinettsbefehlen Folge leiste, kein Vertreter des Völkerrechts mehr wäre, sondern dadurch seinen eigentlichen Charakter als Preisengericht vollständig verlöre,“ . . . „denn ein Gericht, das Völkerrecht zu wahren habe, müsse einem Recht in klarer Formulierung Wirkung verschaffen, das nicht durch irgendeinen einzelnen Staat festgelegt sei, sondern das bisherigen Gepflogenheiten entsprechend und auf ausdrücklichen internationalen Vereinbarungen beruhend die gegenseitigen Beziehungen zivilisierter Völker beherrsche.“ . . . „Ein Preisengericht könne sich daher durch Kabinettsbefehle in seiner Rechtsprechung nicht beeinflussen lassen.“ Die eigentlichen englischen Preisengerichtsurteile an sich boten für Amerika keinen Grund zu seinen hartnäckigen Weigerungen; diese wurden den berechtigten Interessen des neutralen Handels während des ganzen Krieges stets gerecht, da sie sich ja den englischen Kabinettsbefehlen nicht unterwarfen.

Amerika sah sich aber veranlaßt, sich über die Behandlung zu beklagen, die seinen Kaufleuten durch das neue Organ des Englischen Auswärtigen Amtes widerfuhr. Diese Klagen ließen es an geradezu beißender Schärfe nicht fehlen. Man beschwerte sich am 10. September 1915 darüber, „daß amerikanische Schiffe und Ladungen infolge dieser sonderbaren und ungesetzlichen Verfügungen immer wieder längere Zeit in britischen Häfen festgehalten wurden, in einigen Fällen länger als einen Monat, und dann wieder freigelassen worden waren, ohne daß überhaupt ein Preisengerichtsverfahren eingeleitet wurde,“ . . . „daß Schiffe, die den skandinavischen Märkten Öl bringen sollten, wiederholt festgehalten wurden, ohne zur Aburteilung vor ein Preisengericht gebracht zu werden,“ . . . „daß Schiffe solange an der Weiterfahrt verhindert wurden, bis sie ihre Ladungen nach Anweisung der Britischen Regierung auf einen bestimmten neutralen Warenempfänger umkonfiguriert hatten,“ . . . „daß es ohne ersichtliche beweiskräftige Gründe zu Verzögerungen gekommen sei usw.“. Diese Beschwerden belegte man noch durch eine lange Liste von über 270 Schiffen, die in den am 17. Juni 1915 ablaufenden letzten 13 Wochen in dieser Weise behandelt worden waren.

Es ist richtig, daß die weitaus größere Zahl dieser Schiffe schließlich die Erlaubnis erhielten, mit ihren am Bestimmungsort ungeduldig erwarteten Ladungen an Wolle, Nahrungsmitteln, Mineralöl und anderen wertvollen Zufuhren nach Skandinavien weiterzufahren. Weder Deutschland noch Skandinavien hatten Ursache, sich zu beklagen. Amerika aber befand sich mit seinen Protesten im Recht. Es widersetzte sich einer seiner Schifffahrt durch England in Kriegszeiten zuteil werdenden Behandlung, die im Völkerrecht, das es befolgt wissen wollte, keinerlei Stütze fand. Es legte Verwahrung dagegen ein, daß seine Schiffe und deren Ladungen Opfer der Willkür eines einzelnen kriegführenden Staates wurden.

Daß man den kleinen und schwachen neutralen skandinavischen Staaten auf diese Weise in ihren Handel hineinredete, war eine Sache für sich. Mit Schiffen und Ladungen der großen Republik des Westens aber nach eigenem Belieben so zu verfahren, dazu noch eines Landes, von dem England bei langer Kriegsdauer immer

abhängiger wurde, hatte eine ganz andere Bedeutung. So bereitete denn im Frühjahr 1916 die Haltung Amerikas der Diplomatie ernste Beunruhigung. Immer mühsamer und qualvoller wurde dem Englischen Auswärtigen Amt die Beantwortung der nicht aufgehörenden amerikanischen Noten. In seinem Vorgehen, durch zeitweilige Kabinettsorder einige oder alle Kriege-rechte aufzugeben, hatte das Auswärtige Amt bereits am 29. Oktober 1914 lediglich aus Nachgiebigkeit amerikanischen Beschwerden gegenüber unter ausdrücklichem Vorbehalt dreier Fälle zugestimmt, daß sich England nicht mehr fest an den Grundsatz der fortgesetzten Reise gebunden halten würde. Unter dem 10. Oktober 1915 hatte man in aller Form versichert, „daß man, obwohl die Behandlung des neutralen Handels neuartig sei, lediglich im Interesse der Neutralen so verführe, um diese möglichst vor Verlust und Unbequemlichkeiten zu bewahren“.

Soweit war man schon Amerika gegenüber in der Versicherung doch nur bester Absichten und grundlegender Gesetzmäßigkeit des neuen Verfahrens gegangen. Den harten Tatsachen der Wirklichkeit gegenüber waren aber alle Versicherungen vergeblich, wie das die nur zu berechtigten Noten Amerikas immer wieder zeigten. Dabei hätte eine einzige kurze Antwort vollauf genügt, die wachsende Spannung zwischen den beiden Ländern zu beseitigen, nämlich die, daß England in Zukunft die Seekriegsführung wieder ganz den Preisengerichten und dem Gesetz überlassen würde unter Ausschaltung jeden anderen unrechtmäßigen Eingriffs. Zu einer solchen Antwort hat man sich aber niemals entschließen können.

Selbst eine durchgreifende Antwort hätte es aber 1916 wahrscheinlich nicht mehr zu Wege gebracht, den Argwohn Amerikas zu beheben, denn Amerika hatte längst erkannt, worauf es England ankam. Durch das neue System ungesetzmäßiger willkürlicher Maßnahmen, über das sich Amerika mit Recht so beklagte, sollte Amerika von dem skandinavischen Markte, der den feindlichen deutschen Block versorgte, verdrängt werden, damit England sich um so mehr an diesem Handel beteiligen konnte. Im englischen Kataohandel z. B. wurde schon im Juli 1915 durch den amerikanischen Botschafter festgestellt, daß während des Krieges viel größere Mengen verschiedener Kataosorten als bisher nach skandi-

navischen Ländern verschickt worden waren. Am 23. Juli 1915 telegraphierte der englische Botschafter in Amerika, daß die amerikanische Regierung auf Grund ungünstiger Berichte des amerikanischen Generalkonsuls in London „in ernstester Weise auf die Zunahme des Exportes von England nach nordeuropäischen Häfen aufmerksam mache. Hiesige Deutsche sollen, um Mißstimmung zu erregen, Behauptungen in Umlauf setzen, daß England den amerikanischen Überseehandel mit neutralen Ländern in Europa nur deshalb verhindere, um ihn selbst in die Hand zu bekommen und daß wir unsererseits die gleichen Waren dorthin exportierten, die wir den Amerikanern abgenommen hätten“.

England antwortete nun nicht etwa, daß ein derartiger englischer Kriegshandel in Zukunft durch die gleichen Verwaltungsakte verhindert werden würde, die bisher dem amerikanischen Handel so viel Schwierigkeiten bereitet hätten. Man begnügte sich einfach mit der zynischen Bemerkung, daß durch die Schließung der deutschen Häfen der Warenhunger Scandinaviens so stark angewachsen wäre, „daß die Handelswelt Amerikas verhältnismäßig gleiche oder noch größere Vorteile davon gehabt hätte, als diejenige Englands“.

Die offizielle englische Antwort stellt zum Kataohandel dann darüber hinaus noch fest, daß diese Exporte von Amerika nach Scandinavien in den ersten fünf Monaten des Kriegsjahres 1914 von 12 300 Pfund Gewicht in derselben Zeit des Jahres 1915 auf 16 016 000 Pfund Gewicht gestiegen seien, während die entsprechende englische Lieferungs Zunahme nur 11 500 000 Pfund Gewicht betragen habe. „Zahlen, die für sich selbst sprechen“, wie das Englische Auswärtige Amt noch dazu ausführte.

Die Alleinschuld lag bei England. Es handelte sich allein um den berechtigten und daher hartnäckig aufrechterhaltenen Einspruch Amerikas gegen das neue englische Kriegskontrollsystem, das das Völkerrecht ausschaltete, und gegen die daraus entstandenen Hauptmißbräuche. Durch dies System wurden nicht nur die Beziehungen zwischen diesen beiden Ländern immer gespannter, Englands guter Ruf litt auch bei allen anderen in Mitleidenschaft gezogenen Staaten. Wenn das System wenigstens bis zu einem gewissen Grade dazu beigetragen hätte, die Überseezufuhren des

Feindes zu unterbinden, dann wäre es, obwohl Mißverständnisse niemals ausgeblieben wären, noch vertretbar gewesen. Statt zur Unterbindung trug es aber lediglich zur Erhaltung der Zufuhren bei.

Englands Stärke ist schließlich eine offene und gesetzliche Stärke, die durch jede Abweichung von Offenheit und Gesetzlichkeit nur geschwächt wird. Das ganze System wurde ein Fehlschlag. Seine Begründer wurden auch wieder seine Zerstörer. Ebenso dunkel und geheimnisvoll wie es entstanden, verschwand es wieder; aber erst, als es fast zu spät war und die englisch-amerikanischen Beziehungen einen gefährlichen Höhepunkt erreicht hatten. Das System bildete ein abschreckendes Beispiel noch nicht erlebter politischer und verwaltungstechnischer Anzulänglichkeit.

IV.

Neben der Last des Hauptkampfes gegen Deutschland erhöhten die Streitigkeiten mit den neutralen Staaten, deren Hilfe man immer dringender nötig hatte, die stets größer werdenden Schwierigkeiten der Lage. Reibungen mit neutralen Staaten sind im Verlauf eines Seekrieges nicht immer zu vermeiden, auch wenn ganz nach den Regeln des Gesetzes verfahren wird. Die bloße Tatsache derartiger Streitigkeiten und entfremdender Abfühlungen genügt aber allein noch nicht zur Verdamnung irgendeines Führungssystems. Vergewärtigt man sich die schweren Aufgaben, die den verantwortlichen Männern Englands 1914 gestellt wurden, so ist sicherlich Nachsicht und Verständnis am Platze. Die Vergewaltigung des Gesetzes der See und die daraus entstandenen Streitigkeiten mit Neutralen hätten Sinn gehabt, wenn es dadurch gelungen wäre, dem an kein Gesetz gebundenen Gegner die Überseezufuhren abzuschneiden. Rechtfertigen läßt sich indes die englische Handlungsweise nun und nimmer. Sie hat nicht nur die ernstesten Schwierigkeiten mit Amerika hervorgerufen, sondern auch dazu beigetragen, daß der deutsche Block mit erneuter Kraft den Krieg immer wieder fortsetzen konnte.

Die Ausschaltung des Völkerrechts durch eigenmächtige Regierungsakte, bedeutete für die maritime Stärke Englands den Tod. Die Verärgerung der besten Freunde, nur um den Feind

zu unterstützen, das war wirklich eine Art der Kriegsführung, wie sie unverantwortlicher, ja verwerflicher kaum vorstellbar ist.

Auf dem europäischen Kontinent des Jahres 1914 fehlte keineswegs das Verständnis für Englands so entscheidende eigenartige Stärke, wie sie das viel selbstgenügsamere Europa vor 100 Jahren zu spüren bekommen hatte. Es rechnete niemand mit der Möglichkeit, England könne sich dieser Stärke begeben, um seine beste Volkstracht jahrelangen Schlachten auf dem Festland auszusetzen. Noch im Juli 1914 nahm man in Frankreich an, eine bloße Andeutung Englands, auf Frankreichs und Rußlands Seite treten zu wollen, würde genügen, Deutschland vom Kriege abzuhalten. „Man hat hier das Gefühl“, so schrieb der englische Botschafter in Paris, Lord Bertie of Thame, am 30. Juli 1914, „daß der Frieden von England abhängt, daß es keinen Krieg geben wird, wenn England sich solidarisch mit Frankreich und Rußland erklärt, denn Deutschland wird sich nicht der Gefahr aussetzen können, durch die britische Flotte von seinen Seezufuhren abgeschnitten zu werden.“

Auch in Rußland sah man die Sache nicht anders an. „Unglücklicherweise aber“, sagte der russische Außenminister dem englischen Botschafter am 25. Juli 1914 in Petersburg, „glaubt Deutschland mit Englands Neutralität rechnen zu können und macht daher seine Haltung von der Entscheidung Englands abhängig. Erklärt sich England klar für Frankreich und Rußland, gibt es keinen Krieg. Wenn England fehlt, fließen Ströme von Blut und schließlich würde England doch noch in den Krieg hineingezerrt werden.“

Auch Deutschland gab sich im Hinblick auf Englands Stärke keinen falschen Vorstellungen hin. Es wußte sehr wohl, was es zu bedeuten haben würde, der ganzen Seemachtsstärke Englands, diesem bekannten „Korjarentum des Nordens“, auf längere Zeit ausgesetzt zu sein. Noch im August 1914 versuchte die deutsche Diplomatie, die furchtbare Auseinandersetzung zu vermeiden und drang in den englischen Außenminister, Farbe zu bekennen. Klare Antworten waren jedoch nicht zu erhalten; der Krieg begann.

„Wir wissen genau“, sagte Präsident Wilson am 5. März 1919, 4³/₄ Jahre später in Amerika, „daß Deutschland nie in den Krieg hineingegangen wäre, wenn es überhaupt nur für einen Augen-

blick daran gedacht hätte, daß Großbritannien auf Frankreichs und Rußlands Seite treten würde.“

Nicht anders dachte man in den neutral gebliebenen Ländern. Der englische Marineattaché für Skandinavien, Konteradmiral Consett, 1912—1919 in Stockholm, gibt in seinem Buch „The Triumph of unarmed force“ der Überzeugung Ausdruck, daß, wenn England in den europäischen Krieg verwickelt wurde, Skandinavien darauf gefaßt war, Opfer zu bringen. Schweden erwartete nicht, daß alle Zufuhren von England aufhören würden, aber man hatte ein sicheres Gefühl dafür, daß mehr als der notwendige Bedarf für heimischen Verbrauch in keinem Falle zu erreichen sei. Schweden schätzte, wie die übrigen skandinavischen Länder und alle europäischen Mächte, Englands Stärke zur See richtig ein. Daß England nach Millionen zählende Armeen, wie sie moderne Landkriege verlangen, auf den Kontinent werfen würde, daran dachte kein Mensch, am allerwenigsten England selbst, wo kein Staatsmann irgendwelche Vorbereitungen dazu getroffen hatte.

Auch nach Beginn des großen Ringens bestand kein Zweifel an dem Wesen der Stärke Englands, daß es seinen Flotten und Gerichten gelingen mußte, Deutschlands Zufuhren über Skandinavien, mit denen der deutsche Block allein rechnen konnte, abzuschneiden. Mit Erstaunen stellte man jedoch fest, daß Englands Regierung andere Wege ging.

Als am 4. August 1914 Englands Kriegserklärung in ihrer ganzen Schicksalschwere blitzartig einschlug, fühlten sich die Wirtschaftler und Völker Skandinaviens vollkommen in die Hände Englands gegeben. Dänemark sperrte unter deutschem Druck sofort den Großen Belt, wodurch Deutschland Herr der Ostsee wurde. Von Anfang an erwartete man, daß England in Ausübung seiner vollen gesetzmäßigen Stärke auf den Meeren nur das Notwendigste heimischen Bedarfs liefern würde, auch auf die Gefahr hin, daß selbst hiervon dem sicherlich nur zu gut bezahlenden deutschen Nachbarn noch einiges, besonders über die Ostsee, zugute kommen könnte. Man war auf jedes Opfer gefaßt, wie es in jedem großen Kriege von den Neutralen gefordert wird. Durch das beispiellose Vorgehen des Englischen Auswärtigen Amtes gestaltete sich die Lage jedoch völlig anders.

Die Nordsee, dieser Vorhof europäischen Aberseehandels, der, wie man annahm, ein Brennpunkt zahlloser Schlachten werden würde, behielt ihr gewohntes Friedensgesicht lebhaften und geschäftigen Handels. Deutsche Handelsschiffe waren dort allerdings nicht mehr zu sehen. Nur noch auf der eng begrenzten Ostsee wehte die deutsche Handelsflagge. Wollte Deutschland den Welthandel weiter in Anspruch nehmen, so stand ihm dazu nur die neutrale Schifffahrt, besonders die skandinavische zur Verfügung. Skandinavien konnte dadurch ungeahnte Gewinne erzielen, Gewinne, die mit Zunahme des Kriegsdrucks innerhalb des deutschen Blocks wachsen mußten. Moderne Landkriege, zu deren Führung Hilfsmittel aus aller Welt bringend nötig sind, können auf den Handel nicht verzichten.

Wenn neutrale Schiffe, deren Ladungen von England nach dem Völkerrecht hätten konfisziert werden müssen, mit Lebensmitteln, Rohstoffen und anderen Werten in weit größeren Mengen als zu Friedenszeiten aus allen Gegenden der Welt, aus Nord- und Südamerika, aus den englischen Dominien, ja in großen Mengen aus England selbst, mit Erlaubnischeinen des Englischen Auswärtigen Amtes unaufhörlich in skandinavische Häfen gelangen konnten, dann hatten die Kaufleute und Völker dieser Länder von diesem Kriege nicht das geringste zu befürchten. Im Gegenteil, je länger der Krieg dauerte, konnte man nach um so größeren Gewinnen nur frohlockend fragen: Neutralität, wo bleibt dein Stachel?

Holland, Dänemark und Schweden wurden die wertvollsten Kriegslieferanten Deutschlands, die beiden ersten Länder bildeten die von See aus dauernd neu aufgefüllte Speisekammer, während Schweden Deutschlands Werkstatt wurde. Hollands und Dänemarks Landwirtschaft konnten dabei selbst keine sechs Monate ohne Futtermittelleinfuhr für ihre Schweine- und Rinderbestände und ohne Düngemittelleinfuhr für den Acker auskommen. Schwedens Industrie brauchte dauernd Kohlenzufuhren, da das Land keine eigene Kohlen hat. Die so lebenswichtigen Einfuhren konnten nur über See erfolgen. Sie haben nicht nur nicht gestoßt, sondern die Erwartungen weit übertroffen. Von englischen Bergarbeitern unter dem Druck des Krieges geförderte englische Kohle über-

schwemnte durch überall gecharterte Dampferflotten geradezu die skandinavischen Werkstätten und Eisenbahnen. England lieferte dazu noch Bunkerkohle, ohne die der dauernde Eisenerztransport von Schweden nach Deutschland zur Herstellung von Zerstörungswaffen überhaupt nicht möglich gewesen wäre.

Erst Ende 1915 schränkte England die Kohlenzufuhr nach Schweden ein, trotzdem erreichten aber 1915 immer noch mehr als 1 500 000 Metertonnen englischer Kohle Schweden für schwedische Zwecke. England hatte auf diese Weise 28 schwere Kriegsmonate seine Arbeitskraft und seine Güter dem Feinde zur Verfügung gestellt. Mit den Erlaubnisscheinen des Englischen Auswärtigen Amtes gelangten weiter Unmengen von Baumwolle, Kupfer, Petroleum, Gummi, Schmiermittel, die der deutsche Block immer dringender gebrauchte, in die skandinavischen Länder, in Mengen, die z. B. bei der Baumwolle das fünffache der Friedenseinfuhr überschritten. Mehr als die Hälfte davon ging nach Deutschland.

Das waren die ersten Wirkungen dieses sonderbaren Seekrieges, dessen Führung nicht in der Hand des Gesetzes, sondern in der Auswärtigen Amtskontrolle lag. Man ließ es auch ruhig zu, daß der englische Kaufmann es dem durch das Erlaubnisscheinwesen begünstigten neutralen Kaufmann gleichzutun versuchte. Wenn neutrale Kaufleute aus deutscher Not Nutzen zogen, warum sollte dann der englische Kaufmann leer ausgehen?

Auf Grund der sich immer mehr zuspitzenden Verhältnisse richtete das Auswärtige Amt am 24. April 1916 an die amerikanische Regierung ein Schreiben, in dem es u. a. heißt: „Es ist allgemein bekannt, daß seit Ausbruch des Krieges eine große Menge Zufuhren den Feind über neutrale Häfen erreicht hat. Offenbar gehen die Waren an Stroh männer feindlicher Agenten, die sich früher nie mit einem derartigen Handel befaßten. Tausende von Tonnen dieser Waren sind für Firmen ausgeschrieben, die gar nicht bestehen. Oft sind nur kleine Laden- und Hotelbesitzer oder Hafendarbeiter Empfänger großer Gütersendungen. 1915 betrug z. B. der Gesamtimport von Speck nach Schweden 9318 ts, wovon nicht weniger als 9029 ts aus den Vereinigten Staaten von Amerika kamen. In den drei Vorkriegsjahren 1911—1913 betrug

der jährliche Durchschnittsimport der gleichen Ware nur 888 ts, wovon 638 ts aus den Vereinigten Staaten von Amerika stammen. Schweden allein kann die die Friedenseinfuhr um mehr als das Zehnfache übersteigenden Speckmengen keineswegs verbrauchen. Der größte Teil der Einfuhren ist daher unzweifelhaft nach Deutschland weitergeleitet worden.“ Das konnte nur dadurch geschehen, daß man die amerikanischen Frachten gesetzmäßiger Behandlung durch die Flotten und Preisengerichte Englands entzog, während sie England und seinen Alliierten hätten zugute kommen müssen.

Auch 1916 änderte sich nichts an diesen Zuständen. Das Blockadeministerium fuhr fort, den Schützengrabentrieg in Frankreich zu verlängern. Die wahren „Humanisierungsgrundsätze“ der Londoner Deklaration des Jahres 1909, die rührende Selbstlosigkeit des Auswärtigen Amtes im Jahre 1907, „es wäre doch so außerordentlich wünschenswert, den neutralen Handel von Eingriffen kriegsführender Mächte so weit wie nur möglich zu befreien“, ja sogar der Edelmut, wenn möglich „den Begriff der Konterbande ganz und gar fallen zu lassen“, alle diese frommen Wünsche trieben Blüten unerhörter Wirklichkeit. Blut, Elend und die Tod und Verderben speienden, nicht wanken wollenden Landfronten waren die Tatsachen. Eine schnelle Entscheidung war Deutschland nicht geglückt, die eigenen Vorräte reichten nicht aus. Die Überseezufuhren über Skandinavien, der englische Kaufmann, vor allem aber die Lizenzen des Auswärtigen Amtes ermöglichten es Deutschland, jahrelang durchzuhalten. Wenn man schon die von der Kriegsindustrie benötigten Rohmaterialien in die unter deutschem Einfluß stehenden besetzten und neutralen Gebiete hineinließ, dann konnte man sie Deutschland schließlich auch unmittelbar zugehen lassen, es wäre dadurch zu weit ausgehnter Eigenproduktion gezwungen worden und hätte Arbeitskräfte aus der Front zurückziehen müssen. So aber arbeiteten die Neutrals für Deutschland, sei es auf dem Felde in der Nahrungsmittelproduktion oder in Werkstätten der Industrie, wobei die Einfuhr der Rohstoffe, wie Kupfer, Öl und Baumwolle über Skandinavien nicht aufhörte. Englands Seeherrschaft aber als Helfer des Feindes war in der Geschichte Englands etwas noch nie Dagewesenes.

1914, 1915 und 1916 haben Deutschland die großen Seehandelsstraßen der Welt offengestanden. Nur so konnte der jahrelange Widerstand geleistet werden. Der deutsche Lebensmittel-diktator, v. Batocki, versicherte noch am 9. Mai 1916 dem Deutschen Reichstag, „daß Deutschlands Reserven an Fett, das bei weitem den größten Teil unserer Einfuhren ausmacht, noch für lange Zeit vorhalten“. Bis tief ins Jahr 1916 hinein waren die Seezufuhren nach dänischen und schwedischen Häfen so stark, daß man die Waren für einen Weitertransport nach Deutschland gar nicht mehr ordnungsmäßig lagern konnte. Zum Erstaunen der Hafenbevölkerung mußten die Warenmengen — darunter Berge von Baumwollballen — im Freien und längs der Straßen solange gelagert werden, bis sie nach Deutschland weitergingen.

Die Wichtigkeit der Einfuhr für Deutschland bestätigt General Ludendorff in seinen Kriegserinnerungen: „Wir rechneten mit Bestimmtheit auf unbegrenzte Einfuhr durch Holland . . . Deutschland konnte ohne Hilfe von außen gar nicht bestehen. Die große Not des Winters 1918/19 bestätigte diese Behauptung.“

Deutschlands Feinden war die Lage schon frühzeitig klar. Der Wirtschaftsberater des französischen Kriegsministers forderte nach dem Bericht des englischen Botschafters in Paris bereits am 16. Oktober 1914, daß England baldigst eine möglichst strenge Blockade gegen Deutschland durchführen müßte. Napoleons Kontinentalperre, so meinte er, wäre seinerzeit England gegenüber ohne Wirkung geblieben. England würde aber bei seiner seebeherrschenden Lage dem deutschen Block gegenüber durchschlagenden Erfolg haben. Das im Oktober 1914 hart bedrängte Frankreich erinnerte sich also seiner unzulänglichen Kräfte vor 100 Jahren, als Napoleon mit allen nur erdenklichen Landmachtmitteln dem gewaltigen Seedruck Englands Widerstand leisten wollte, um jetzt Englands unüberwindliche Blockadefräfte gegen Frankreichs Feinde aufzurufen. Der Erfolg blieb zunächst aus, denn der englische Botschafter in Paris notierte vier Tage später: „Was uns so außerordentlich behindert und verwirrt, das ist die unselige Londoner Deklaration, die das House of Lords 1911 in weiser Voraussicht zurückwies, während sie unsere heutige Regierung unflugerweise für diesen Krieg in Kraft setzt. Wir sind dadurch

nicht in der Lage, die Einfuhr von Waren durch neutrale Staaten nach Deutschland abzuschneiden, die es ihm ermöglicht, den Kampf auf lange Zeit fortzusetzen. Ich fürchte sehr ernste Folgen für uns.“

Der Botschafter befand sich jedoch im Irrtum, denn die Londoner Deklaration hatte, obwohl sie für die Preisgerichte maßgebend sein sollte, überhaupt „keine Gültigkeit als internationales Abereinkommen“, und war auch, wie der Blockademinister am 9. März 1916 im Unterhaus feststellte, nach Ansicht der Preisgerichte und des Auswärtigen Amtes „ein Instrument, das keinerlei bindende Kraft hat“. Die Wurzeln des Übels lagen tiefer, als der englische Botschafter annahm. Das Grundübel bestand in der wohlüberlegten Vergewaltigung des Gesetzes durch die Beamten des Auswärtigen Amtes, die freie Hand behalten und ihrer eigenen willkürlichen Meinung Geltung verschaffen wollten, ohne die daraus für England und die ganze Welt entstehenden Folgen zu übersehen.

Vergeblich kämpften die Flotten und Armeen drei Jahre lang gegen die ungeheuerliche Verwirrung, wie sie die Entthronung des Gesetzes durch die vollziehende Gewalt im Gefolge hatte. Vergeblich war die Wachsamkeit der Kreuzer, die von ihren Sectorstellungen aus bei jedem Wetter in dauernd angespannter Tätigkeit unzählige Dampfer anhielten, um sie heerdenweise in die nächsten englischen Häfen einzubringen, wo sie vergeblich festgehalten, verhört, gelöscht und wieder beladen wurden. Preisgerichtsurteile hatten keinen Wert; unter Mißachtung der Kriegsgeetze ging der umfangreiche Handel mit Deutschland weiter. „Denn das Schicksal eines festgehaltenen Schiffes“, sagt Admiral Jellicoe in seinen Erinnerungen S. 76, „wurde nach Empfang des Untersuchungsbereiches in London entschieden. Die Londoner Entscheidungen wurden von der Flotte oft nur mit Widerstreben hingenommen, es gab daher durch häufige Rückfragen unendliche Schreiberei. Wir nahmen es in der Flotte natürlich sehr genau und mußten daher immer wieder Verdacht schöpfen, man könnte infolge unverantwortlicher Nachsicht in London Ladungen durch neutrale Länder nach Deutschland gelangen lassen. Ich äußerte dauernd ernste Bedenken, die ich zuerst an die Admiralität und später, als es ein Blockadeministerium gab, an dieses richtete. Die

Schwierigkeiten, mit denen das Auswärtige Amt im Hinblick auf die Neutralen zu kämpfen hatte, waren natürlich der Flotte nicht so bekannt, wie den Behörden in London.“ Die Bedenken eines Jellicoe hatten wenig oder überhaupt nichts zu bedeuten. Nicht das Völkerrecht, sondern immer nur der Erlaubnisschein der Auswärtigen Amtskommission entschied.

Der Handel mit Deutschland ging aber doch nicht in dem Umfange weiter, wie er in Kriegszeiten nötig ist. „Ende 1916“, schreibt General Ludendorff, „war unsere Lage außerordentlich schwierig, ein Ausweg kaum zu finden . . . wenn der Krieg noch lange dauerte, schien unsere Niederlage unvermeidlich. Wirtschaftlich befanden wir uns in der höchst ungünstigen Lage eines Erschöpfungskrieges. In der Heimat war unsere Stärke erschüttert, die Nahrungsfragen machten große Sorgen . . . körperliche und geistige Widerstandskraft ließen nach. Im Sommer 1917 war ich geradezu entsetzt von dem Eindruck, den ich erhielt. Die Ernährung mußte unbedingt besser werden . . . die Frontrationen wurden daher zugunsten der heimischen Bevölkerung heruntergesetzt . . . auch in Österreich-Ungarn war die Ernährungsfrage eine außerordentlich gespannte.“

So verzweifelt war die Lage der beiden großen modernen Staaten Europas 1915 und 1916, als sie, wie einst ein Napoleon, ohne den gesicherten Rückhalt eines Seehandels versuchten, Krieg zu führen. Um die Ernährungsfrage hätte es aber noch viel schlechter gestanden, wenn Englands gesamte gesetzliche Stärke auf den Meeren schon im Sommer 1914 zum Tragen gekommen wäre. Der Krieg wäre in kürzester Frist beendet gewesen.

V.

Am 7. April 1916, als der Krieg bereits ein Jahr und neun Monate gedauert hatte, verwarf der höchste Präfengerichtshof das Verfahren des Auswärtigen Amtes, dem die Präfengerichte sich unterwerfen sollten, als ungesetzlich und mit dem allgemeinen Völkerrecht unvereinbar. Ein Gericht, das sich den Akten der Vollzugsgewalt im Kriege beugt, würde „seiner eigentlichen Funktionen als Präfengericht beraubt sein“. Bis April 1916 hatte das Auswärtige Amt den Präfengerichten dauernd in ihre Recht-

sprechung hineingerebet, Wünsche voller Widersprüche sogar in Befehlsform geäußert, damit ja jedes aufgebrachte Schiff, ob es nun Konterbande führte oder nicht, so behandelt würde, wie London es für richtig befand. Man scheute sich nicht, die im August 1914 in Kraft gesetzte Londoner Deklaration nicht nur im Sinne eines ihrer Urheber, des genannten Renault, zu erläutern, sondern sie auch abzuändern, obwohl sie nach Artikel 65 ein „Anteilbares Ganzes“ sein sollte. Die königliche Proklamation vom 21. September 1914 bestimmte, daß im Gegensatz zu der Deklaration von London und zu den Proklamationen vom 4. und 20. August 1914, Eisenerz, Blei, Häute und Gummi fortan im neutralen Handel als „bedingte Konterbande“ im Sinne der Londoner Deklaration zu betrachten seien. Trotzdem setzte Schweden am 6. Oktober 1914 bei der englischen Regierung durch, daß „der schwedische Export in Eisenerzen nicht gestört werden dürfe“. Nach neuen Konterbandelisten wurde am 11. März 1915 eine Kabinettsorder gegeben, die ungefähr auf der gleichen Vergeltungsgrundlage stand, wie die berühmte, gleich ungesetzliche englische Order des Jahres 1807 gegen Napoleon. Mit der Märzorder des Jahres 1915 wurde der neutrale Handel gänzlich neuen Grundsätzen und Praktiken unterworfen, ja, man ließ die Lehre „Frei Schiff, frei Gut“ fallen. Die stürmischsten und durchaus berechtigten Proteste Amerikas und aller anderen neutralen englischen Freunde waren die Folge.

Volk und Parlament von England sind durch ihre Regierung ständig in dem Glauben gehalten worden, daß die bedeutenden Aberseezufuhren, die dem deutschen Block immer wieder neue Widerstandskraft verliehen, nichts Beunruhigendes an sich hätten. Die willkürlichen und sich oft widersprechenden Kabinettsorders störten den Handel der neutralen Staaten in gesetzloser Weise dauernd. Auf See angetroffenes deutsches Eigentum ist aber, lediglich dieser Eigenschaft wegen, praktisch niemals auch nur „angehalten“ geschweige denn zugunsten Englands konfisziert worden. Die Vergewaltigung des Rechts durch Macht wirkte sich bei dieser Seekriegführung ausgesprochen zugunsten des Feindes Englands aus, während England selbst größter Nachteil sowohl zur See wie auf dem Lande erwuchs. Die Prisengerichte trifft für diese beschämenden Vorgänge nicht die geringste Schuld. Immer haben

sie auf diese Entwicklung der Dinge hingewiesen und sie bei jeder Gelegenheit aufs Schärfste gegeißelt.

Nach dem Zamora-Fall, in den die Rechtsabteilung des Privy Council eingegriffen hatte, besleißigte sich das Auswärtige Amt, eine Zeitlang den Preisengerichten gegenüber einer gewissen Zurückhaltung, bis es zu der Kabinettsorder vom 7. Juli 1916 kam, durch die der Welt klipp und klar gesagt wurde, daß das bisherige, einem preisengerichtlichen Verfahren zuwiderlaufende System der Seekriegführung auf Mißverständnissen beruhe, und daher außer Kraft gesetzt würde. Dieses beschämende Eingeständnis ist in der „Maritime Rights Order 1916“ niedergelegt (siehe Anhang D. E.). In einem Begleit Schreiben an die neutralen Mächte wurde zum Ausdruck gebracht, daß die neue Order als Ankündigung „eines Wechsels des bisherigen Seekriegsverfahrens für die Dauer der gegenwärtigen Feindseligkeiten anzusehen sei“. Die Änderung bestand einfach darin, daß die englische Regierung zusammen mit den Alliierten nunmehr eingesehen hatte, „daß man sich darauf beschränken müsse, fortab lediglich die historischen und gültigen Regeln des Völkerrechts anzuwenden“. Die Notwendigkeit der Abgabe dieser so selbstverständlichen Erklärung kann, zumal der Krieg bereits fast zwei Jahre dauerte, nur sonderbar anmuten.

Man irrt aber, wenn man nun annimmt, daß durch diese der Welt in aller Form abgegebenen Erklärung irgend etwas anders wurde. Solange das Auswärtige Amt bestand, das den Seehandel der Welt durch eine schon jahrelang dauernde gesetzwidrige „Rechtssprechung“ schifanierte, änderte sich nichts. Statt endlich den Preisengerichten, den einzig möglichen Hütern des Völkerrechts, freie Hand zu lassen, blieb die unselige Londoner Organisation, zu der sich noch das dem Auswärtigen Amt hörige Blockadeministerium gesellte, nicht nur 1916, sondern bis zum letzten Tage des Krieges bestehen. Erst im Laufe des Jahres 1917 verlor die Organisation an Wirkung, um allmählich praktisch ganz in der Versenkung zu verschwinden und nie wieder von sich reden zu machen.

Das ganze System war ursprünglich eine reine Angstgeburt mit dem ausgesprochenen Zweck, es vor allem mit dem größten der Neutralen, mit Amerika, nicht zu verderben. Das man einen

falschen Weg eingeschlagen hatte, zeigten sehr bald die amerikanischen Einwände, die sich niemals gegen die von dem System beargwöhnten Preisgerichte Englands, sondern immer wieder nur gegen die Willkürlichkeiten des neuen Systems selbst richteten. Kein amerikanischer Einwand wurde beachtet. Das Beruhigungs- und Befähigungsmittel verfehlte seine Wirkung. England wollte und konnte sich nicht entschließen, von dem System zu lassen und dem Gewohnheitsrecht des Seekrieges freie Bahn zu geben. Noch weniger sah es sich veranlaßt, den umfangreichen und daher so gewinnreichen englischen Handel mit Skandinavien zu verbieten, der ja gerade Amerika ein Dorn im Auge war. Es blieb alles beim alten und die Erlaubnisscheine des Englischen Auswärtigen Amtes, von denen zum erstenmal in der Weltgeschichte der ganze Seekriegshandel abhing, trieben ihr Unwesen weiter.

Als Amerikas Geduld dem deutschen Ubootkrieg gegenüber, der seinem Seehandel in ganz anderer Weise zusetzte, erschöpft war, und es einsah, daß die Anstrengungen Englands und seiner Alliierten trotz einer Dauer von zwei Jahren und acht Monaten noch keine siegreiche Entscheidung gebracht hatten, da erklärte Amerika im April 1917 Deutschland den Krieg. Es ging dann aber wesentlich anders gegen seine neuen Feinde vor als England seit 1914. Am 8. Juli 1917 jagte es der skandinavischen Welt einen geradezu panischen Schrecken ein, als es, durch jahrelange Schikanen gewißigt, erklärte, seine Rechte als Kriegführender voll nutzen zu wollen. Der Grund, weshalb Deutschlands Widerstandskraft immer wieder neue Nahrung fand, lag klar zutage. Es untersagte daher jegliche amerikanische Verschiffung von Nahrungsmitteln, Metallen und Kohlen nach irgendeinem skandinavischen Hafen. Damit tat es das, was England schon seit August 1914 seinem Handel gegenüber hätte tun müssen.

Diesem energischen Schritte Amerikas, der ihm alle Ehre macht, hätte England sofort folgen müssen. Doch das „Blockade“-Ministerium erfreute sich viel zu vieler Freunde im eigenen Lande, als daß es in der Lage gewesen wäre, seinem Erlaubnisscheinunwesen von heute auf morgen ein Ende zu bereiten. Eines besonderen öffentlichen Verbotes hätte es gar nicht einmal bedurft, denn hatte man

bisher den Handel mit Skandinavien erlaubt, so konnte man ihn jetzt jederzeit einschränken, oder auch ganz verbieten; dazu brauchte nur die Ausstellung der Erlaubnischeine eingestellt zu werden. Doch damit zögerte man noch recht lange. Erst im Herbst 1917, nach mehr als dreijähriger entsetzlicher Verwüstung durch einen immer wieder neu genährten Landkrieg, der Millionen von Menschen auf den Schlachtfeldern geopfert hatte und der seine anscheinend immer noch unabsehbare Dauer nur Skandinaviens Überseehilfe dankte, kam es dazu. Das Seetor schloß sich jetzt geräuschlos, langsam aber sicher auf den Wink der gleichen Macht, die es bis jetzt geöffnet gehalten hatte, auf den Wink Englands.

Geradezu eine Ironie des Schicksals aber war es, daß Amerika die Schließung verlangte, um dessentwillen England mit falschem Vorbedacht das Tor bis jetzt offengelassen hatte. Das zu Unrecht so gefürchtete Völkerrecht kam wieder zum Tragen und Skandinaviens Völker lebten auch ohne englische Erlaubnischeine weiter.

Auf diesem Umweg gab England endlich das neue System auf; was blieb, war nur noch totes Rahmenwerk. Bald darauf, bereits im Sommer und Herbst 1917, trat auf den Schlachtfeldern wachsende Ermattung ein, die die Kampfstätigkeit schließlich zum Erliegen bringen sollte. Dem Kampfe wurden immer stärkere Fesseln angelegt, die kein Heroismus, keine aufgepeitschte Disziplin, keine Energie noch Todesbereitschaft sprengen konnte. Die See hatte jetzt mit ihrem ganzen Druck in einen Krieg eingegriffen, der bei seiner Ausdehnung und Führungsmöglichkeit Totalitätsansprüche stellte, denen nur eine freie See und ihre Stärke gerecht werden konnten.

Noch niemals in der Kriegsgeschichte hat sich die Macht der See so triumphierend über Armeen ausgewirkt, wie in den Jahren 1917 und 1918. Noch nie hat es aber auch einen derartigen Gegensatz in der Frage der Hilfsquellen zwischen zwei Gegnern gegeben, wie zwischen dem deutschen Block jener Jahre und seinen Feinden. Dabei verfügte Deutschland über weit größere Landgebiete als seine Feinde in Europa. Mehr als die Hälfte des Kontinentes stand ihm mit seinen landwirtschaftlichen und industriellen Hilfsmitteln zur Verfügung. Mit Hilfe der drei Jahre

lang dauernden Überseezufuhren wurde alles bis zum äußersten ausgenutzt, bis dann trotz allen noch folgenden Zuwachses an Landgebieten die Grenze alles Möglichen erreicht war.

Deutschlands Feinde besaßen vom Kontinent nur Teile, denen gegenüber der deutsche Block geradezu riesenhaft erschien. Trotzdem hatten sie alles, was sie brauchten, dank einer offenen See in Hülle und Fülle. Über dem so großen, von Deutschland beherrschten, aber von jeder Überseeverbindung abgeschnittenen Gebiet geisterte der Schatten eines Gespenstes, das schon ein Napoleon kennengelernt hatte, das der Seestärke Englands.

Der Kampf dauerte noch bis tief ins Jahr 1918 hinein, doch hatte sich sein Charakter gegen früher wesentlich geändert. Dem Nahrungsüberfluß Frankreichs und Englands standen die Hungerrationen des Feindes gegenüber. Keiner der geglückten Vorstöße konnte sich so wie beabsichtigt auswirken, weil „man zuviel Zeit mit Suchen nach Nahrungsmitteln verlor.“ Und so mußte der Feind, immer noch Herr eines großen europäischen Gebietes, im Herbst 1918 um Frieden bitten. Die zweite Probe der Stärke Englands war bestanden. Mitteleuropa war wieder einmal von der See erdroffelt worden.

VI.

Das Auswärtige Amt hatte der Seekriegsführung nur aus Rücksicht auf die Neutralen, auf Englands Freunde also — was man nicht vergessen darf — seinen Stempel aufgedrückt, dadurch war aber England gezwungen worden, den Charakter seiner Kampfesstärke zu ändern. Zum erstenmal in seiner Geschichte mußte England vier Jahre lang die Bürde militärischer Kraftanstrengung ausgesprochenen Landmachtcharakters tragen, ohne daß ihm dadurch die schwere Last des Seekrieges auch nur im geringsten erleichtert worden wäre. Neben einer seinen Lebensverhältnissen entsprechenden Kriegsmarine hatte es zu gleicher Zeit nicht nur eine Armee kontinentalen Maßstabes, sondern auch noch eine Seeversorgungsorganisation, die der Gesamtkriegsführung gerecht wurde, aufrechtzuerhalten. Die Erfüllung dieser Aufgaben, die England unter den ganz neuen Verhältnissen erwachsen,

war für England selbst wie für alle seine Verbündeten von größter Wichtigkeit. Wäre ein dauerndes Halten der See durch die englische Flotte von Seiten des Feindes ernstlich auch nur in Frage gestellt worden, so hätten die Landanstrengungen Englands und seiner Verbündeten sehr bald zusammenbrechen müssen. Ohne dauernden Nachschub jeder Art hätten auch die neuen englischen Armeen nicht verhindern können, daß Europa in seiner Bestürzung durch Deutschland überrannt worden wäre. Ohne dauernde Ausübung englischer Seeherrschaft wären weder die immer mehr Material verschlingenden Schlachten auf dem Festlande zu bestehen noch die in Mitteleuropa gezogenen Zivilbevölkerungen in nötiger Kriegsstimmung zu erhalten gewesen. Englands Eingreifen an Land stand und fiel mit seiner Seeherrschaft.

So viel Kriegslasten auf einmal hat kein anderer Kriegsführender auf sich nehmen müssen. Doch auch die anderen Völker beider Kriegsparteien, die nur für ihre eigenen Armeen und Bevölkerungen zu sorgen hatten, waren nicht nur in ihren Kriegsanstrengungen, sondern auch in ihrem ganzen Dasein auf die Dauer von der See abhängig, von einer See, die jedoch nicht der Kontinent, sondern England allein beherrschen mußte. Nur mit dieser Seeherrschaft konnte der Kampf durchgehalten werden.

Wenn alle Lasten in ihrer wachsenden Bedeutung in England schon 1914 übersehen worden wären, so hätten die Engländer sicherlich darauf bestanden, daß von Anfang an in altbewährter Weise gegen die Landmacht des Feindes vorgegangen wäre, um sie, wie früher, zu schnellem Erliegen zu bringen. Davon glaubte man aber nach Lage der Dinge absehen zu können, ja, man hatte bei den weit gespannten Möglichkeiten Englands die wahre Natur seiner Stärke fast vergessen. England bürdete sich in geradezu unsinniger Weise eine ihm vom Kontinent zugemutete Last auf, ohne daß sein Selbstvertrauen Lügen gestraft worden wäre. Diese gewaltige Aufgabe nahm Englands Kräfte völlig in Anspruch. Erst nach mehr als zweijähriger Kriegsdauer spürte auch Englands Bevölkerung die ersten Anzeichen eines wirtschaftlichen Druckes, der infolge der neuen englischen Methode der Kriegsführung zwangsläufig der Welt auferlegt wurde.

Wären die Überseezufuhren, die Deutschland durch neutrale Häfen in englischen und neutralen Schiffen erhielt, von Anfang an durch die vereinte Herrschaft des Gesetzes und der Marine unterbunden worden, dann hätte Deutschland nicht bis 1917 durchhalten können, dann wäre es niemals zu der Schiffahrtskrise im Frühling dieses Jahres gekommen. Diese Krise wurde hervorgerufen durch Deutschlands neue Waffe zur See, zu deren Entwicklung ihm England selbst Zeit gelassen hatte, und durch die Erkenntnis, die sich schon Napoleon zu eigen gemacht hatte, daß die eigentliche Quelle der Stärke der Feinde auf den Meeren lag. Die Seezufuhren Englands und seiner Freunde sollten abgeschnitten werden, auch wenn dadurch Deutschlands eigene Zufuhren zu leiden haben würden.

Der am 31. Januar 1917 verkündete uneingeschränkte Ubootkrieg Deutschlands hatte zum Ziel, jedes auf See angetroffene Schiff zu versenken. Es war der Versuch einer Kriegsführung, der sich nur in der Methode aber nicht in seinem Endzweck und seiner Angesehlichkeit von den napoleonischen Berliner und Mailänder Dekreten unterschied, durch die ja auch England und seine Freunde ausgehungert werden sollten, ohne Rücksicht darauf, wie sehr man selbst darunter zu leiden haben würde und ob die Menschheit sich hierzu friedlich einstellen würde. Ein verzweifeltes Beginnen, das durchaus dem wahren militärischen Geist gesetzloser Landkriegsführung entsprach. Es wurde dabei in Kauf genommen, daß auch den eigenen unschuldigen Freunden Schaden zugefügt wurde, ganz abgesehen davon, daß man den Ast, auf dem man saß, sich selbst absägte. Die See war ganz allgemein der Feind; stand es doch in Englands Macht, sich jedes Schiffes zu bemächtigen, für sich und seine Freunde. Alle Schiffe waren jetzt daher der Feind, dem auch eines Ludendorffs Kriegsparole gelten mußte.

Das Vorgehen Deutschlands bot an und für sich nichts Überraschendes. Jede durch eine Seemacht bedrohte Landmacht wird alles versuchen, sich dieser Drohung zu erwehren. So war es 1806, so wiederholte es sich 1914 bis 1918. Der neue deutsche Widerstand des Jahres 1917 zeichnete sich indes vor allem Ähnlichen durch zweierlei aus. Eine vollständig neue Waffe wurde eingesetzt, und

daß sie eingesetzt werden konnte war nur durch Englands eigenes bisheriges Verhalten möglich geworden.

1914 gehörte mindestens die Hälfte der Weltschiffahrtstonnage England. Die Neutralen und Alliierten verfügten über die Hälfte des anderen Teils. England und seine Alliierten zusammen besaßen also bei Beginn des Krieges etwa $\frac{2}{3}$ der gesamten Weltschiffahrtstonnage, von der gut $\frac{2}{3}$ neutral waren. Der dem Feinde gehörige Rest war mit Kriegsbeginn, abgesehen von einigen dem deutschen Block verbliebenen englischen Prisen, aus jedem Verkehr verschwunden. Dem gesamten Welt handelsseeverkehr verblieben somit etwa $\frac{1}{3}$ der ursprünglichen Weltschiffahrtstonnage. Von den $\frac{1}{3}$ dieses verfügbaren Raumes gehörten vier England. Daraus geht ohne weiteres die große Abhängigkeit Europas von englischer Hilfe zur See hervor. „Weder Frankreich noch Rußland noch Italien“, sagt Mr. C. Ernest Fayle im II. Band seines amtlichen „Sea-Borne-Trade“-Werkes, „konnten, wenn der Krieg länger als einige Monate dauerte, die nötige Einfuhr von Nahrungsmitteln und Kriegsmaterial mit eigener Schiffahrt auch nur zu einem ganz geringen Teil sicherstellen. Keine britische Kriegsanstrengung war daher lebensnotwendiger als die Bereitstellung von Schiffahrtstonnage. Den Forderungen der Alliierten konnte nur auf Kosten des britischen Handels entsprochen werden, gleich, ob es sich dabei um britische oder neutrale Schiffahrt handelte.“

England hatte es durch seine seebeherrschende Stellung von Anfang an in der Hand, die Kampfkraft des Landes zu mehrern oder zu mindern, den Kampf zu verlängern oder eine Partei durch Entziehung jeder Seezufuhr zur Erschöpfung zu bringen. England gehörten bei Beginn des großen Ringens, das sei nochmals festgestellt, nicht weniger als $\frac{4}{7}$ der verfügbaren Weltschiffahrtstonnage. Hätte England das Gesetz des Völkerrechts richtig angewandt, so hätte es auch noch über den größten Teil der Resttonnage verfügen können, statt daß er unter seiner Duldung für Deutschland arbeitete.

Wäre das Gesetz in vollem Umfang zum Tragen gekommen, so wäre jede Bewegung feindlichen Eigentums über See mittels neutraler Tonnage sofort unmöglich gewesen. Selbst die neueren Gesetze des Jahres 1856 würden die neutrale Tonnage, wenn die

Prüfengerichte vollständige gesetzliche Bewegungsfreiheit gehabt hätten, nur auf die Beförderung eines ganz geringen Teiles feindlicher Waren beschränkt haben, der gemäß Völkerrecht unter Berücksichtigung aller Begleitumstände jedes einzelnen Falles nicht gehörig als „Konterbande“ anzusprechen war. Die deutschen Kraftanstrengungen wären auch mit den Seekriegsrechtlichen Einschränkungen des Jahres 1856 bald am Ende gewesen, während die England und seinen Freunden zur Verfügung stehende Tonnage beträchtlich größer gewesen wäre. Indes weder das volle noch das eingeschränkte Gesetz kam zur Geltung. Die neutrale Tonnage mußte sich von Anfang an eine miserabile Behandlung durch England gefallen lassen, was überall nur zu berechtigter Entrüstung verursachte. Die Eingriffe waren nicht etwa gesetzmäßige, sie entstammten vielmehr der ad hoc eingesetzten Kommission, d. h. englischer Regierungsvollzugsgewalt, mit dem uns bekannten Ergebnis der Aufrechterhaltung umfangreicher Überseezufuhren, deren sich Deutschland bis Ende 1917 über Skandinavien mit englischer Hilfe erfreuen konnte.

Aber auch unter diesen ganz außergewöhnlichen Verhältnissen hat es die See während eines über zwei Jahre dauernden Ringens England gegenüber nicht an der nötigen Unterstützung fehlen lassen. Erst Ende 1915 begann England zu zweifeln, ob der ihm nach Stillung des unerfüllbaren Tonnagehungers seiner Alliierten verbliebene Rest der Handelsflotten bei langsam weiter erfolgenden Abgaben noch imstande sein würde, beide Aufgaben zu erfüllen, nicht nur unentwegt den europäischen Brand zu schüren, sondern zu gleicher Zeit auch die eigene Inselbevölkerung mit allem Nötigen zu versorgen.

Der Sommer 1915 hatte zum erstenmal ein stetes Sinken englischer Weizeneinfuhr gezeitigt. Obwohl bei dem Ausfall russischer Weizenzufuhr durch Abriegelung des Schwarzen Meeres auch in anderen Ländern noch gewaltige Mengen Weizen erfaßt werden konnten, so war es für England doch bereits schwierig, die nötige Schiffstonnage aufzubringen. Das kam aber keineswegs daher, daß es England an Schiffen gefehlt hätte, noch weniger daher, daß etwa der deutsche Minen- und Ubootkrieg in dieser

Weise sich fühlbar gemacht hätte. Die Ernährungsschwierigkeiten, die England nach dem ersten Kriegsjahr hatte, waren einzig und allein auf die gewaltigen Ansprüche zurückzuführen, die der Landkrieg beider Parteien in Europa an die englische Seetransportfähigkeit stellte.

Noch hatte man sich den Anforderungen gewachsen gezeigt, ja es war sogar möglich gewesen, allerdings unter beträchtlich gestiegenen Frachtsätzen, Englands Einfuhr nach Skandinavien im Interesse Deutschlands zu steigern. Bei dauernd wachsender Beanspruchung der Tonnage durch die Landkriegführung beider Parteien war nicht nur eine weitere Anspannung englischer Kräfte zur See erforderlich, sondern auch Ernährungseinschränkung der eigenen Bevölkerung unvermeidlich. Es erhellte erneut, daß ohne ständige Hilfe von See aus ein Landkrieg nicht geführt werden kann.

Über den unerfülllichen Tonnagehunger Frankreichs und Italiens Ende 1915 berichtet das amtliche Kriegsgeschichtswerk (Official History of the War. Submarine Campaign 2. Band S. 215): „Zur Aufrechterhaltung seiner ohne dauernde Zufuhren ernstlich gefährdeten militärischen Widerstandskraft verlangte Frankreich Tonnage für weitere Zufuhren von Kohle, Weizen, Hafer, Mais, Pferden, Maultieren, Heu, Munition, Stahl und Holz. Italien forderte zu den bereits zur Verfügung gestellten englischen Schiffen im Dezember 1915 nicht weniger als 150 Dampfer von einem durchschnittlichen Ladungsfassungsvermögen zu je 5000 ts. Jeder italienische Hochseedampfer stand bereits im Dienst der Einfuhr wichtiger Materialien, auch waren alle geeigneten Priisen in Fahrt. Bei Nichtbewilligung der Verstärkung mußte während des Jahres 1916 ein Ausfall von 4 Millionen Einfuhrtonnen, hauptsächlich an Getreide und Kohle, eintreten.“

Ein Nachlassen dieser Forderungen war bei Englands Seekriegführung nicht zu erwarten; stand doch die See grundsätzlich im Dienst eines allgemeinen Festlandkrieges von leidenschaftlicher Zerstörungswut. Hielt dieser Zustand an, so hatte England, obwohl es über $\frac{7}{8}$ der ganzen Welttonnage verfügte, bald keine Schiffe mehr, um die Nahrungsmittelzufuhren für die eigene Bevölkerung sicherzustellen. Nach den Äußerungen des Generals Sir

George Aston, „waren am Ende des Krieges mehr als 1 Million ts britischer Handelschiffe allein für Frankreich beschäftigt. Ungefähr 45 % aller französischen Einfuhren wurden von britischen Schiffen besorgt, davon ungefähr 50 % der gesamten Kohlen- und etwa 60 % der Getreideeinfuhr. Zur gleichen Zeit standen ungefähr 750 000 ts britischer Handelschiffe zur Bewältigung von etwa 45 % der Gesamteinfuhr Italiens zur Verfügung. An dem Transport der amerikanischen Truppen war England mit 200 000 bis 300 000 ts Ladungsgewicht pro Monat beteiligt. Zur Befohlung der in europäischen Gewässern befindlichen amerikanischen Kriegsschiffe wurden 150 000 ts Bunkerkohlen von England gestellt“.

Die durch deutsche Kreuzer, Minen und U-Boote verursachten Verluste, spielten bei diesen Anforderungen an Schiffstonnage zunächst nur eine verschwindend kleine Rolle. Im ersten Kriegsjahr betrug der Bruttotonnenverlust englischer Handelschiffe durch feindliche Wirkung jeder Art 623 629 ts oder 3,3 % des ganzen Frachtraumes. Im zweiten Kriegsjahr war dieser Verlust auf 1 035 652 ts gestiegen. Am 25. Mai 1916 standen aber bereits mehr als 1 800 000 ts englischer Schiffe im Dienste der Alliierten.

Englands Schiffstonnageschwierigkeiten waren also in den ersten beiden Kriegsjahren weniger auf feindliche Gegenwirkung zurückzuführen, als vielmehr auf die wachsenden Anforderungen der Alliierten. Wären diese von da ab zum Stillstand gekommen, so wäre in England selbst niemals nur irgendein Mangel aufgetreten. Nicht ein einziges Mal während des ganzen Krieges hat es England trotz aller deutschen Gegenwirkung nötig gehabt, von seinen im Dienste der Alliierten stehenden Fahrzeugen auch nur ein einziges für die Versorgung seiner Armeen und seiner Bevölkerung zurückzuziehen.

Es steht fest, daß Englands Nahrungsmittelzufuhr auch in den Jahren 1917 und 1918 nicht durch die deutsche Gegenwirkung, sondern durch die gewaltigen und unaufhörlichen Tonnageansprüche seiner eigenen Armeen und der seiner Freunde erschwert wurde. Vom August 1916 bis August 1917 verlor die englische Handelsflotte durch feindliche Gegenwirkung jeder Art 3 136 529 Bruttotonnen. Der Höhepunkt der Tonnagekrise des Krieges war erreicht.

In der gleichen Zeit „versorgte England“ jedoch, nach den amtlichen Angaben, „seine Alliierten mit einigen 3 Millionen ts Hochseeschiffen (mehr als $\frac{2}{3}$ davon für Frankreich und Italien), außerdem wurden der Liniendienst und die Verschiffungen nach allen Weltteilen aufrechterhalten, von denen die Schiffe stets mit Ladungen nach England zurückkamen“. Obwohl Ende Oktober 1918 die Alliierten noch 58,6 % englischer Handelschiffstonnage zu Kriegsdienstzwecken benutzten, standen für Einfuhrzwecke der englischen Bevölkerung nur 38 % zur Verfügung. Nur unter gewaltiger Einschränkung der englischen Einfuhr konnten die amerikanischen Truppen nach Frankreich gebracht und dort ernährt werden. Auf jeden amerikanischen Soldaten in Frankreich kamen im Jahre fünf Tonnen an Vorräten, die über See befördert werden mußten, „so daß für jede 5000-ts-Ersparnis beim Einfuhrprogramm 1000 amerikanische Soldaten mehr in Frankreich unterhalten werden konnten“. Durch den Transport von 519 000 amerikanischen Truppen, während der am 31. Juli 1918 endenden vier Monate, waren nicht weniger als 1 Million ts Schiffstonnage der Fahrt auf England vollkommen entzogen.

Es wird verständlich, daß England bei der unerhörten Belastung, bei den steten Anforderungen der Alliierten, die nach Tonnage schrien, nicht nur um weiterkämpfen, sondern um überhaupt weiterleben zu können, und bei dem kümmerlichen Rest an Schiffen für die eigenen zivilen Bedürfnisse — zum erstenmal in seiner Geschichte anfang, auch am eigenen Leibe den Druck der See zu fühlen. Englands totales Einfuhrvolumen während des Jahres 1915 war etwas größer als das des Jahres 1914 gewesen. Im Jahre 1916, nach zwei Kriegsjahren, war es nur um 5 % geringer. Im Dezember 1916 war jedoch zum erstenmal nicht nur ein Schiffsfahrtskontrolleur ernannt, sondern was noch verhängnisvoller war, auch ein Ernährungsminister. Ihre Pflichten bestanden aber nicht, wie man hätte annehmen können, darin, Englands Nahrungsmiteleinfuhr zu heben, nein, beide sollten vielmehr auf weitere Einschränkung hinwirken. Ihre Bemühungen waren auch erfolgreich. Die Nahrungsmiteleinfuhr wurde von 46 597 000 ts im Jahre 1915 auf 44 282 000 ts im Jahre 1916 gesenkt. Im Jahre

1918 „war die Brotkornfrage in Frankreich und in Italien bis zum kommenden Herbst gesichert. Es mußte zur Erreichung dieses Zieles nicht nur mit dem Schiffsraum außerordentlich sparsam verfahren werden, indem z. B. Weizen möglichst nur in Form von Mehl eingeführt wurde, sondern es mußten in Großbritannien der Brotkornverbrauch durch höherprozentige Ausmahlung eingeschränkt, konzentrierte Mehlpräparate eingeführt, der Bierkonsum weiter beschränkt und an Futtermitteln durch Abschachtung von Vieh gespart werden. Die Getreideeinfuhren wurden so für die Monate Februar bis Juli 1918 einschließlich um 1 700 000 ts verringert, oder um fast 33 % der entsprechenden Vorjahrseinfuhr. Dank dieser Ersparnis war es möglich, von Anfang April 1918 an die französische und italienische Getreideeinfuhr um fast 986 000 ts zu erhöhen, Mehrzuwendungen, die in den folgenden Monaten sogar noch gesteigert wurden.“

Es dürfte jetzt klar sein, daß Englands Einfuhrverknappung während der letzten drei Kriegsjahre und die der Bevölkerung damit auferlegten Härten tatsächlich nicht auf die deutsche Seekriegführung zurückzuführen sind. Die für England entstandenen Schwierigkeiten waren lediglich eine Folge des neuen Systems der Kriegführung, durch das England die unerhörte Aufgabe erhielt, nicht nur über See die eigene Bevölkerung und die großen neu aufgestellten Armeen zu unterhalten, sondern darüber hinaus auch die Bevölkerungen und Armeen seiner Freunde und Feinde. Die Bewältigung dieser Aufgabe zeugt von unvergleichlicher wirtschaftlicher Stärke.

Durch die unerhört lange anhaltende Zerstörung waren nicht nur Menschenleben in Europa vernichtet worden. Es fehlte auch den Nachfolgern die Kraft zum Wiederaufbau. Jede freie Warenbewegung auf den Meeren, die Voraussetzung für das gesunde Leben einer friedlichen Welt, war zerschlagen. Die Hauptstütze des ganzen Welt handelsgebäudes, Englands Kredit, war erschüttert.

Jeder Verbündete Englands in Europa hatte diesen Kredit in Anspruch genommen. Freimütig wurde er allen gewährt. Die Quelle europäischer Stärke floß, wenn auch unter unerhörten Anstrengungen, ununterbrochen. Während der letzten Kriegsjahre

lieh England seinen europäischen Freunden nicht weniger als 1 Milliarde Pfund, ein Betrag, der sich nach Eintritt Amerikas in den Krieg dank dessen finanzieller Kraft noch verdoppelte. Dabei brauchte England für sich selbst nicht eine einzige Außenanleihe in Anspruch zu nehmen. Eine wachsende innere Schuld, eine dauernd zunehmende Besteuerung der eigenen Bevölkerung, stärkste Inanspruchnahme englischer Sicherheiten fremder Hand — davon allein 800 Millionen Pfund in Amerika — hatten Englands Reichtum und internationalen Kredit stark in Mitleidenschaft gezogen.

Der Grund lag in der Verlängerung des Krieges, die nur deshalb zustandekam, weil England nicht gleich von Anfang an unerbittlich seine Stärke zur See eingesetzt hatte. Vor dem Kriege war London das Kreditzentrum der Handelswelt aller Völker. Durch die Verlängerung des Krieges wurde dieses Zentrum so erschüttert, daß es nach dem Krieg kein finanzieller Kunstgriff Englands mehr vermochte, den Kurs des englischen Pfundes dem amerikanischen Dollar gegenüber zu halten. Das englische Pfund war bald nur noch $3\frac{1}{2}\%$ Dollar wert. Noch einschneidender wurde es, daß ein Wechsel auf London nicht mehr in Gold ausgezahlt werden konnte. Während der ersten sechs Jahre der Nachkriegszeit hat die Geschäftswelt Wechsel auf New York und nicht mehr auf London gezogen. Die Möglichkeit, daß das finanzielle Zentrum der modernen Handelswelt sich aus seinem bisherigen maritimen Mittelpunkt an eine Peripheriestelle verlagerte, war gegeben. New York fehlte indes die Londoner Erfahrung im Finanzieren des internationalen Handels. So trat denn wieder eine rückläufige Bewegung ein, die ein Beweis für das Bestreben des Handels ist, sich nicht an die Peripherie zu halten, sondern, um sein Zentrum zu kreisen. Hätte der Krieg schon 1915 oder 1916 sein Ende gefunden, so wäre die Welt von den umwälzenden Erschütterungen verschont geblieben. Erst die unerhörten Spannungen der Kriegsjahre 1917 und 1918 brachten Englands weltweiten Finanzkredit ins Schwanken, wodurch der internationale Handel zu einer vorübergehenden Neuorientierung gezwungen war. Auch das Wirtschaftsgerüst des Kontinents war dabei in die Brüche gegangen. Nur langsam und mühsam konnten die Völker Europas einer neuen Wirtschafts-

ordnung die Bahn bereiten, wovon nicht nur ihr eigenes, sondern auch Englands Wohlergehen abhing.

England trägt an dem geschilderten Zusammenbruch durch seine Seekriegsführung den größten Teil der Schuld. Durch Einflüsse eines Seemachtfremden Kontinents, die besonders 1856, 1907 und 1909 in bedenklicher Weise in Erscheinung getreten waren, hatte sich Englands Diplomatie, nicht aber Parlament und Volk, dem eigentlichen Wesen englischer Seemacht entfremdet. Man widersetzte sich stets — wenn man gefragt oder gehört wurde — jeder Änderung der naturgebotenen, völkerrechtlich gültigen, altbewährten Seekriegsrechte, die allein Kriege verhindern, räumlich begrenzen und zu rechter Zeit beenden konnten. Drei Kriegsjahre lang hat England von seiner unvergleichlichen Seemacht keinen Gebrauch gemacht. Ernsteste Vorstellungen seiner Freunde, darunter des größten Neutralen, Amerika, noch so stürmische Proteste seiner eigenen Seeleute, stärkste Entrüstung seiner wichtigsten gerichtlichen Organe, selbst das Erstaunen des Feindes, durch England selbst seinen Widerstand immer wieder verstärkt zu sehen — haben drei Jahre lang nicht vermocht, England von ungesetzlichem Wege abzubringen, wodurch der Brand schließlich so geschürt war, daß geradezu eine chaotische Erschöpfung eintrat, an der die Welt auch heute noch fiebert.

Erst im Herbst 1917 kam England zur Besinnung und fing zögernd an, endlich den Weg zu beschreiten, auf dem es allein zum Gebrauch seiner Seemacht zurückfinden konnte, auf dem es nur noch zwölf Monate bedurfte, bis der tödlich getroffene Gegner jeden weiteren Widerstand aufgeben mußte.

Die Jahre 1856, 1907 und 1909 mit ihren so verhängnisvollen diplomatischen Gesprächen in Paris, im Haag und in London bleiben deshalb nicht weniger denkwürdige Zeiten. Es sind Jahreszahlen, die in ihrer ernstesten Bedeutung über jedem Grabe jener Millionen geschrieben stehen, die so tapfer für ihr Vaterland in den Kriegsjahren 1916, 1917 und 1918 und nicht vergeblich gefallen sind. — Haben sie doch alle, ob Seeleute, Soldaten oder schlichte Arbeitsmänner ihr Leben hingeben müssen für ein gesetzloses Handeln Englands. Da sie selbst nicht mehr sprechen können, liegt es an England, aller Welt die wahre Ursache ihrer großen Lebensopfer zu verkünden.

Die Stärke Englands

Der Leser wird mir jetzt zustimmen, daß die Stärke Englands aus seiner einzigartigen Lage entstanden ist und daß sie nach Charakter und Beschaffenheit nicht ihresgleichen hat. Kein anderes Volk wird jemals in den Genuß dieser Stärke treten, da es keine andere bewohnte Insel auf dieser Erde gibt oder einmal geben könnte, die dauernd Kreuzungsstelle der Hauptstraßen der Welt ist.

Das Offenhalten der See ist für England eine Lebensnotwendigkeit wie für kein anderes Land. Würde ihm die See auch nur drei Monate lang durch Gewalt verschlossen bleiben, so träte in England Hungersnot ein. England muß sich daher, ob es will oder nicht, schon seiner zufälligen Lage wegen die See stets offenhalten, d. h. es muß dauernd imstande sein, jede Störung zu beseitigen, die seinen lebensnotwendigen Handel, wo, wie und wann auch immer, unterbrechen könnte. Die absolute Notwendigkeit einer solchen Macht besteht nur für England, es müßte sterben, besäße es diese Macht nicht.

Ebenso muß England das größte Interesse daran haben, daß auch alle anderen Völker an der See teilhaben, denn nicht nur Englands eigener Seehandel, sondern der aller Völker zusammen genommen war, und ist die Hauptquelle seiner Größe. Kein Handel in der Welt bleibt ohne Einfluß auf den Seehandel und fast jeder Seehandel, wer ihn auch betreiben möge, bringt England wieder Nutzen.

Diese klare Erkenntnis hat England allein unter allen Seehandel treibenden Völkern schon seit mehr als 100 Jahren veranlaßt, von einer monopolartigen Bevorzugung seiner eigenen Schifffahrt Abstand zu nehmen. Alle englischen Kohlenstationen stehen den Schiffen aller Völker zu gleichen Bedingungen zur Verfügung. Die Hafengebühren in englischen Häfen sind für fremde Schiffe die gleichen wie für englische. Jedes fremde Schiff kann am englischen Küsten- und Weltreichshandel teilnehmen. England

setzt sich im Gegensatz zu anderen Völkern in Friedenszeiten für die vollständige Freiheit der Meere ein.

Kein fremdes Schiff darf z. B. an irgendeinem Seehandel zwischen der Ost- und Westküste der Vereinigten Staaten noch an dem amerikanischen Kolonialhandel teilnehmen. Der Küstenhandel Frankreichs und sein Handel mit den nordafrikanischen Besitzungen ist durch Gesetzgebung französischen Schiffen, jedenfalls zollmäßig, vorbehalten. Zwischen irgendeinem russischen Hafen bis Wladiwostok im Fernen Osten ist nicht-russischen Schiffen der Handel ganz verboten.

Diese ausgesprochen unterschiedliche Behandlung ist keineswegs rein zufällig. Ist sie doch wiederum auf die eigenartige Lage Englands zurückzuführen. Frankreich, Rußland und die Vereinigten Staaten von Amerika haben in Friedenszeiten am Seehandel fast nur ein rein national beschränktes Interesse. Eine Erleichterung und Zunahme des Seehandels der übrigen Welt kümmert sie weniger. Für England aber kommt es seiner Lage wegen auf ein allgemeines Anwachsen des Welthandels an. Es lebt weit mehr als irgendein anderes Land von der Einfuhr, die es durch entsprechende Ausfuhr bezahlen muß. Zu seinen wichtigsten Ausfuhren gehören aber eine große Reihe wertvoller regelmäßiger Dienste, die seine Reedereien, Banken, Schiffsmakler, Versicherungsnehmer und Geldgeber dem gesamten seegeborenen Bewegungsvorgang der Erde leisten. Mit dem für diese „unsichtbare Ausfuhr“ im Jahre 1925 aufgetommenen Ertrag an Devisen hätte nach vorsichtiger amtlicher Schätzung der gesamte Jahreseinfuhrbedarf der englischen Industrie an Rohstoffen oder der totale Einfuhrbedarf an Fertigwaren oder $\frac{1}{5}$ der Einfuhr von Nahrungsmitteln und Getränken bezahlt werden können.

Dauer und gesetzlich gegebene Sicherheit weltweiten Handels aller Völker bedeutet daher für England weit mehr die notwendige Lebensgrundlage als für irgendein anderes Land.

Englands Weltbild ist ein anderes als das eines europäischen Staatsmannes, der für Europa mit seinen verwirrenden Belangen und Unwägbarkeiten in erster Linie zu schaffen und zu wirken hat. Es unterscheidet sich auch von dem der Völker Nord- und Süd-

amerikas, Asiens und Afrikas, die nur in ihren Kontinenten leben. England beschränkt sich nicht auf seine Insel, den Knotenpunkt breitester Weltstraßen — seine Interessen sind überall, gehen bis in die entlegendsten Gegenden der Welt. Dem Weltenhorizont Englands stehen viele räumlich begrenzte Blickfelder gegenüber. Versiegt eine Zufuhrquelle, dann muß sich England, solange es die See beherrscht, eine neue verschaffen. Mit seinen Schiffen und seinem zentral aufgebauten Kreditgebäude wirkt England überall, um aus stetiger Welterneuerung gewinnreiche Stärke zu ziehen.

Eine Erschütterung des Kreditgebäudes, das nur in London denkbar ist, würde gleichzeitig eine schwere Störung des Handels des größten Teiles der Menschheit bedeuten. Englands weltumfassende imperiale Stellung hat für alle anderen Völker, selbst für seine nächsten Nachbarn, etwas Fremdes, nur schwer zu Verstehendes, ja fast Rätselhaftes an sich. Diese geographisch bedingte Stellung verlieh allem Englischen einen besonderen Charakter, wobei von einem Absonderungstreben nicht die Rede sein kann.

Alle wirren, zersetzenden, fremdgeborenen Lehren, sei es nun Kommunismus, Sozialismus, Anarchismus oder ähnliches, die sich gerade heute mit wachsender Hartnäckigkeit Bahn zu brechen suchen, wird England aber ablehnen, denn jede dieser Lehren will bestehendes Vertrauen zerstören.

Es bleibt noch zu untersuchen, wie es um Englands Stärke im Kriege steht. Auch diese ist zur Wahrung nationaler Unabhängigkeit gänzlich verschieden von der entsprechenden Stärke anderer Völker.

Sie besteht in einer Vereinigung von Recht und Macht, dem eigenen Volke und dem seiner Freunde während des Kampfes einen ungehinderten Zugang über See zu allen Hilfsquellen der Welt zu erhalten, dagegen den Feinden diese Quellen zu verschließen. Diese in Recht und Macht vereint liegende Wirkung hat sich, wie die Geschichte lehrt, immer als ausschlaggebend erwiesen. Dabei ist diese Wirkung heute noch viel schneller und sicherer zu erreichen als früher. Es ist eine Wirkung, die gewöhnlich ohne Gewaltanwendung und ohne Vernichtung von Leben und Eigentum erzielt wird. Es ist eine Wirkung lediglich erhaltender

und lentender Kraft, deren Wurzeln in ruhiger, geordneter Anwendung gleichen und bürgerlichen Gesetzes liegen.

Die Beherrscher europäischer Staaten werden in diesem Faktum immer etwas Fremdartiges, ja Erschreckendes sehen, gilt für sie im Kriege doch nur das eine, die Anwendung von Gewalt, ohne Rücksicht auf bestehendes Recht. Ihre gewalttätigen Pläne lassen sich jedoch meist nur eine kurze Zeit verfolgen, da ihnen die freie Benutzung der See fehlt. England ist hier in der Lage, einen entscheidenden Einfluß auszuüben, es kann den Ausbruch eines Krieges verhindern, einen aber bereits begonnenen räumlich begrenzen und sein schnelles Ende herbeiführen, ohne dabei gezwungen zu sein, neben der Last einer Kriegsmarine zu seiner Sicherheit auch noch Armeen kontinentalen Umfanges aufstellen zu müssen.

Kein anderes Land oder Länderbündnis eines Feindes kann England gegenüber eine derartige Stärke zur Wirkung bringen, wenn England um sein Leben kämpft. Hat ein Feind uneingeschränkte Seeherrschaft errungen, dann liegt das Schicksal Englands allein in seiner Hand. Nur durch eigene wahre Stärke kann England sich behaupten. Diese Stärke aber, sie ruht allein auf dem Gesetz. Eine so eigenartige, die Welt umfassende Kriegsmacht, die sich in jedem Augenblick vor Fragen des Handelns und Fragen des Gesetzes gestellt sieht, da sie es dauernd mit Rechten und Pflichten jeden Seeverkehrs zu tun hat, kann aufrichtig und ehrlich nur unter genauer Befolgung des Gesetzes ausgeübt werden. Es würde Vergewaltigung der zivilisierten Menschheit und Segen von brutaler Gewalt an Stelle des Rechtes bedeuten, wenn das Handelsleben friedlicher befreundeter Neutraler während eines Krieges der Willkür dauernd wechselnder Launen einer kriegführenden Regierung oder eines ihrer Organe ausgesetzt würde. Daraus würde nur allgemeiner Argwohn und Haß entstehen. Auch wenn sich England selbst im Kriege befindet, wird sich doch niemand in der Welt mit Leib und Gut geduldig der Gnade eines englischen Regierungsamtes unterwerfen; am allerwenigsten, wenn es sich um ein Amt handelt, das so wenig zur Anwendung dieser ungeheuren Macht geeignet ist, wie gerade das Auswärtige Amt.

Die Aufgabe eines Auswärtigen Amtes ist es nicht, Krieg zu führen, sondern für den Frieden zu wirken. Kriege führen ist die Sache der Admiralitäten und der Heeresleitungen.

Wir dürfen annehmen, daß das Auswärtige Amt durch die Erfahrungen des letzten Krieges gelernt hat. Als sich aber seinerzeit das Auswärtige Amt im Banne der Londoner Deklaration vor die neue Kriegsaufgabe der Beherrschung des gesamten Weltseehandels gestellt sah, war es gezwungen, eine Reihe im Seehandel erfahrener Männer zu Räte zu ziehen, die natürlich in erster Linie ihren Handel im Auge behielten. So kam es im Verein mit Handelsstreifen neutraler Länder zu „Vereinbarungen“ und „Aber-einkommen“ mit dem Auswärtigen Amt, aus denen die natürlich keineswegs beabsichtigte, daher unbewußte Kriegsversorgung Deutschlands entstand. Immer hatte man nur im Auge, Norwegen, Schweden, Dänemark und Holland durch nötige Zufuhren das Friedensniveau zu sichern, allerdings unter der Bedingung, mit diesen den Feind nicht zu unterstützen.

Aber die stets geheimgehaltenen „Vereinbarungen“ hat man in England niemals Näheres erfahren. Man glaubte eine zeitgemäße Rationierung der Neutralen sichergestellt zu haben, mußte aber bald einsehen, daß einem geradezu schwunghaften Handel der Neutralen mit dem Feinde Vorschub geleistet wurde. Wie das Auswärtige Amt selbst zugab, „hielten die Importeure ihre eigenen Landsleute gehörig kurz, um weiter nach Deutschland exportieren zu können“. Die Rationierungsübereinkommen und Importerlaubnisscheine des Auswärtigen Amtes hatten schließlich die Wirkung, daß die neutralen Bevölkerungen wirklich nur das Notwendigste erhielten, die englischen und neutralen Kaufleute aber gute Geschäfte machten, da der deutsche Block für jede Ware im Interesse seiner Bevölkerung und seiner Heere jeden Preis zahlte.

Ein typisches Beispiel dafür, daß noch im dritten Kriegsjahr dieses erstaunliche System praktisch arbeitete, gibt folgender Fall: Im Sommer 1917, als Deutschland und Osterreich bereits mit erheblicher Nahrungsmittelknappheit kämpften, stellte man in Osterreich fest, daß für die bevorstehende Ernte das nötige Bindegarn fehlte, das zur Inbetriebnahme der vorhandenen amerikanischen Erntemaschinen unbedingt erforderlich war. Konnte das nur

über See erhältliche Garn bis zur Ernte nicht beschafft werden, so mußten an Stelle der Maschinen die Arbeiten durch Hand erledigt werden. Es hätten schwer entbehrliche Frontkämpfer aus der Front zurückgezogen, oder der Verlust eines großen Teiles der Ernte in Kauf genommen werden müssen. Infolgedessen bemühte sich der Vertreter der amerikanischen Nähmaschinen-Gesellschaft in Österreich, das Bindegarn durch neutrale Häfen hereinzubekommen. Nach monatelangen Bemühungen, als die Lage bereits sehr ernst geworden war, kam endlich eine Ladung des Garns von Obersee in Österreich an. Die Ernte war gerettet und die Widerstandskraft Österreichs unmittelbar verlängert. Auf die Frage über die Möglichkeit dieses Materialtransports antwortete der amerikanische Vertreter, daß die Sendung dem Niederländischen Oberseetrust zu verdanken wäre und daß sie auf dem Wege bis Österreich nur zweimal den Eigentümer gewechselt habe.

Unter Berücksichtigung ähnlicher Vorkommnisse während früherer Kriege war sich das Auswärtige Amt schon 1916 darüber im klaren, daß die Versuchung neutraler Importeure, die ihnen zugedilligten Waren wieder zu exportieren, groß sei und mit dem deutschen Einfuhrhunger auch noch wachsen würde, daß aber doch die nach Deutschland durchkommende Warenmenge nicht allzusehr ins Gewicht fallen werde, auch arbeite das System so einfach, daß die im Kriege nun einmal dem neutralen Handel erwachsenden unvermeidlichen Verzögerungen und Unbequemlichkeiten sich auf ein Minimum zurückführen ließen. Die gesamten Deutschland bis Ende 1917 erreichten Zufuhren mögen nach Ansicht des Auswärtigen Amtes nicht „groß“ gewesen sein, immerhin genügten sie, Deutschlands Widerstandskraft für Jahre zu verlängern. Diplomaten- und Handelskreise dürfen nie wieder für die Erhaltung der Stärke Englands eingesetzt werden, diese Aufgabe können nur die Flotte und die Gerichtshöfe in einheitlichem Vorgehen meistern. Englands Kriegsstärke, das sei nochmals betont, besteht nur in der Vereinigung von Macht und Recht, dem Feinde die Seezufuhr abzuschneiden, diese aber für seine Freunde und das eigene Land sicherzustellen. England muß diese Macht nutzen, wenn es seine unabhängige nationale Existenz nicht aufgeben will.

Das Recht, eine derartige Macht auszuüben, ist umstritten. Nach allgemeinem Völkerrecht kann es England zweifellos beanspruchen. Es steht aber nicht fest, wieweit durch die räthelhafte Unterzeichnung der Pariser Deklaration des Jahres 1856 im Sinne des Gesetzes eine Aufgabe des Rechtes erfolgte. Während des Weltkrieges ist England in der Beanspruchung dieses Rechtes praktisch auf dem Wege der Repressalie und namentlich in seiner Anwendung auf seine neutralen Freunde zu weit gegangen, seinen Feinden gegenüber allerdings erst im letzten Kriegsjahr. Das hier in Frage stehende eigentliche gesetzliche Recht, von dem Englands eigentümliche Kriegsstärke abhängt, ist genau das gleiche Recht, das durch die Pariser Deklaration Englands Gerichten entzogen werden sollte: das Recht, jedes Eigentum des Feindes, wo auch immer es von englischen Seestreitkräften auf hoher See angetroffen wird, als gute Preise der englischen Krone zu erklären. Vom Standpunkt des Gesetzes aus ist das ein Recht des Krieges. Es ist ein Recht nicht nur in vollem Sinne des Wortes und der Gerechtigkeit an und für sich, sondern ein Recht, das seit langen Zeiten von Preisengerichten angewandt, niemals dem neutralen Handel auch nur geringsten Schaden oder Unrecht getan hat oder jemals tun wird. Es ist aber auch ein Recht, das immer ein ebenso lebensnotwendiger Bestandteil Englands wahrer Stärke unter den Völkern bleiben muß, wie seine dauernde naturgegebene Herrschaft auf den Meeren.

Das wesentlichste Merkmal bleibt immer, daß es sich um ein Recht des Gesetzes handelt. Vom Gesetz getrennt, kann es unmöglich gerecht und wirksam zur Anwendung kommen. Die Seemacht Englands aber und damit den dauernd lebendigen Bewegungsvorgang auf den Meeren in die Hände einer einzelnen englischen Regierung oder eines Regierungsamtes legen, hieße nicht nur den Charakter dieser Macht falsch verstehen, sondern bedeutete auch seine Entwürdigung. Es würde ein Absinken in die Sphäre rein willkürlicher Gewalt und damit der Landkriegführung bedeuten. Es würde eine Ermächtigung Englands für den Krieg sein, durch seine Regierung mit dem gesamten Handel der Welt willkürlich umzugehen. Gleichzeitig würde aber auch dem neutralen Handel unumschränkte Macht verliehen. Es wäre indes auch möglich, jede englische Regierung und besonders das friedlichste und für derartige

Zweck am wenigsten geeignete Auswärtige Amt zum Kriegsherrn und möglichen Bedrücker des segeborenen Lebens der Menschheit zu machen. Damit würde aber England in geradezu widersinniger Weise seiner Fähigkeit beraubt, in Zukunft schnell große Kriege zu beenden und der Menschheit die Herrschaft des Friedens zu sichern.

Will sich England wieder in den vollen Besitz seiner wahren Stärke in der Welt setzen, so ist es vor allem seine Pflicht, sich von dem zweiten Artikel der Pariser Deklaration des Jahres 1856 loszusagen. (Neutrale Flagge deckt feindliches Gut, mit Ausnahme der Kriegskonterbande.) Es muß weiterhin sicherstellen, daß die Stärke Englands niemals wieder in die vollziehende Gewalt eines Regierungsamtes gelegt wird. In der kritischsten Zeit englischer Geschichte wurde England in verhängnisvoller Weise daran gehindert, mit allen Kräften eine schnelle Beendigung des Krieges durchzusetzen. Es fehlte nicht viel an der vollständigen Vernichtung Englands und Europas.

So unvergleichlich sich die Stärke Englands im Kriege auswirkt und so erdrückend sie auf seinen Feinden lastet, so würden bei richtiger Anwendung doch niemals Englands Freunde ungerecht behandelt werden. Wenn die Preisgerichte Englands ihre Selbständigkeit wahren und ihre Rechtsprechung durch die Regierung keine völkerrechtswidrige Störung erfährt, so besitzen wir in diesen nach wie vor die besten Garanten der gesetzmäßigen Rechte des neutralen Handels zur See. Während die Stärke Englands auf diese Weise dem Seehandel der Neutralen im Kriege ein friedliches Leben ermöglicht, so kann sie die Waagschalen des Krieges auch noch derartig belasten, daß jede militärische Landmacht schließlich unterliegen muß. Englands unerschütterliches Vertrauen zur See wird es bei dieser Stärke nicht nötig haben, jemals wieder Millionen seiner Söhne auf die Schlachtfelder des Kontinents zu werfen.

Es wird wiederholt behauptet, daß Englands jahrhundertalte Stärke durch die neuen Waffen moderner Kriege beträchtlich geschwächt und nicht mehr die von 1914 wäre, daß England daher mehr Landmachtstärke annehmen müsse. Derartige Behauptungen sind, solange die See die größte und breiteste Straße der Welt

bleibt, auf der eine dauernde Schifffahrt der leistungsfähigste Träger des Welthandels ist, durchaus abwegig; solange wird auch die Seeherrschaft durch Aufrechterhaltung gesetzmäßigen Verkehrs in Völkerkämpfen das letzte Wort zu sprechen haben. Wer in einer „Hungerblockade“ mit den Folgen der Erschöpfung eine barbarische, unedle Kriegsform erblickt, der versteht nicht, wieviel furchtbarer ein endloser Krieg ist. Hätte der letzte große Krieg schon im Jahre 1915 ein Ende gefunden, dann wäre es nie zu der unheilvollen Erschütterung Europas und dem weit größeren Elend gekommen. Und das ist vor allem durch Englands falsches Verhalten hervorgerufen worden. Das darf man niemals vergessen. Neue Waffen werden jetzt und in der Zukunft immer geschmiedet. Die Wirkung dieser neuen Waffen allein wird aber Englands gesetzmäßige Stärke nie erschüttern können. Solange England die Herrschaft über die Meere, so wie sie heute der Menschheit dienstbar sind, gleichviel mit welchen Waffen, zu behaupten vermag, solange wird seine Macht und sein zentraler Einfluß in der Welt gesichert bleiben. Begibt sich England dieser Herrschaft aus irgendeinem Grunde, dann werden seine Macht und sein Einfluß auf andere übergehen.

Die maritime Stärke Englands ist offensichtlich weit mehr als nur eine Vereinigung von Kriegsrechten. Das englische Volk wird in unerschütterlichem heiligem Vertrauen auf seine Stärke sich stets seiner großen Aufgaben bewußt bleiben, die Völker Europas vor Kriegen zu bewahren, einmal begonnene Kriege einzudämmen und sie baldigst zu beenden. Diese wunderbare Stärke verdient in seiner engen Verbindung von Macht und Recht in der Tat das größte Vertrauen. Es ist ein unzerstörbares Bollwerk gegen den Krieg für den Frieden der Welt.

Die Zukunft

Selbstverständlich bemüht sich England, überall in der Welt Frieden und Ordnung zu sichern, hängt doch davon auch sein Leben und Schicksal ab. Im wesentlichen ist England ein in sich gefestigtes Land, das weder in Europa noch irgendwo in der Welt ehrgeizige Pläne verfolgen müßte. Neue Landgebiete hat es nicht nötig, Minderheitenprobleme sind ihm unbekannt und ebensowenig gibt es in England einen sich fortpflanzenden inneren Unfrieden. Es ist ohne Haß und Furcht. Ruhig liegt es im Meere von allen Völkern naturgegeben getrennt, ihren Streitigkeiten entrückt und daher auch Lebensbedingungen und Lebensgewohnheiten unterworfen, die sich wesentlich von denen anderer Völker unterscheiden. Vor Englands Toren aber befindet sich Europa, der kleinste aller Kontinente, der noch lange nicht zur Ruhe gekommen ist. Er ist sogar der am wenigsten gefestigte, der am meisten zur Selbstzerfleischung neigt und daher den Weltfrieden auch am stärksten gefährdet. Die Erschütterungen des letzten großen Krieges haben die Völker Europas immer wieder in neue Unruhe versetzt, so daß das Verlangen nach Sicherheit immer mehr wächst, wobei Englands Einfluß und Englands Macht eine nicht geringe Rolle spielt.

Nun wird die Meinung vertreten, daß Europa vor gewaltsamen Vertragsbrüchen und neuen Kriegen durch eine internationale Einrichtung bewahrt werden könnte, die in freier Aussprache über alle Nöte bestehend, jede neue Kriegsgefahr bannen könne. Jeder Versuch, friedliches Zusammenleben auf dieser Erde zu gewährleisten, hat natürlich Englands ganze Aufmerksamkeit und Unterstützung.

Dabei sind es aber zwei Probleme, die vom englischen Standpunkt und von dem der Welt aus im ganzen unbedingt für sich behandelt werden müssen. Das erste Problem beschäftigt sich mit der Frage, was im einzelnen geschehen muß, um in Zukunft Kriegsabbrüche zwischen modernen Völkern zu verhindern. Das ist an sich schon ein genügend wichtiges Problem, zu dem aber noch ein zweites

tritt, das von dem ersten nicht zu trennen ist. Man nehme an, eine neue, noch unerprobte, zur Kriegsverhinderung getroffene Einrichtung, wie z. B. der Völkerbund sei nicht imstande, einen Appell an die Waffen zu verhindern. Nach welchen Grundsätzen wäre dann von den Kriegführenden selbst, vor allem aber den nicht in Mitleidenschaft gezogenen Völkern zu verfahren? An der Lösung des ersten Problems, dem der Kriegsverhinderung wird England mit allen seinen Kräften arbeiten. Zur Lösung des zweiten Problems kann es durch Maßnahmen beitragen, die durch keine andere Macht oder Mächtegruppe getroffen werden können als nur durch England allein, die wie keine andere Maßnahme das Problem der Kriegsverhinderung lösen können.

Bis zum Jahre 1906 war Englands traditionelle Politik darauf gerichtet, sich von allen europäischen Streitigkeiten möglichst fern zu halten. England hatte nur unter Lord Palmerstone 1856 in einem Abkommen mit einer Reihe europäischer Mächte auf das Recht verzichtet, feindliches an Bord neutraler Schiffe befindliches Eigentum auf See im Kriege wegzunehmen. Damit hatte England zum erstenmal in seiner Geschichte sich seinen Seearm beträchtlich verkürzen lassen. Trotzdem stützte es sich weiter auf seine Flotte und auf die im Völkerrecht liegenden Kräfte, die beide zusammen seine unvergleichliche Hauptwaffe darstellen. So weit bis jetzt bekannt hat England zu keiner Zeit bis zum Jahre 1906 irgendein Abkommen oder eine Vereinbarung für den Kriegsfall mit einer europäischen Macht getroffen, wie es von seinen Streitkräften zur See oder an Land Gebrauch zu machen habe. England war also stets seiner starken und friedlichen traditionellen Einstellung treu geblieben. Erst im Jahre 1906 wurde diese Politik infolge der deutsch-französischen Marokkospaltung plötzlich geändert. Im Englischen Auswärtigen Amt entschloß man sich zu englisch-französischen und englisch-belgischen Generalstabsbesprechungen, um für mögliche Fälle „die Grundlagen gemeinsamer militärischer Aktionen“ festzulegen. England nahm, man möchte fast sagen, um sich von einer See- zu einer Landmacht umzuwandeln, auch bereitwillig die russische Einladung vom 3. April 1906 zu der sonderbaren Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 an, auf der es den ernsthaften Wunsch aussprach, „den Grundsatz der Konter-

bande im Kriege ganz und gar aufzugeben und damit zu erlauben, daß der Überseehandel in neutralen Schiffen, zwischen Kriegführenden einerseits und Neutralen andererseits, während eines Krieges ohne jede Einschränkung vor sich gehen könne, mit der einzigen Ausnahme, daß blockierte feindliche Häfen dem Handel verschlossen bleiben sollten.“

Als — nach den französischen amtlichen Unterlagen — Anfang 1908 „die Grundlagen für grundsätzlich zu ergreifende Schritte einer gemeinschaftlichen militärischen Aktion, falls Deutschland Frankreich angreift, fest umrissen waren“, lud England die neun Hauptmächte der Welt zu einer Konferenz nach London ein, auf der die gegen Englands Stärke zur See gerichtete Londoner Deklaration des Jahres 1909 zur Annahme kam. 1913 kam es dann so weit, daß England zu einem bestimmten Eingreifen auf dem Kontinent in größtmöglicher Stärke verpflichtet war, während das Auswärtige Amt entschlossen war, sich auch im Ernstfall an die Londoner Deklaration zu halten, obwohl diese durch das Parlament nicht ratifiziert worden war.

Man mag von den Vorgängen seit 1906 halten was man will, das eine steht aber fest: Nicht nur Englands bisherige traditionelle Politik der Zurückhaltung europäischen Streitigkeiten gegenüber war restlos aufgegeben worden, sondern England hatte auch auf uralte Seekriegsrechte verzichtet, zu Gunsten eines „Überseehandels in neutralen Schiffen ohne jede Einschränkung, die Blockade ausgenommen.“ Damit verließ England sich zum erstenmal in seiner Geschichte mehr auf seine Armeen als auf seine Seemacht.

Dieser Wechsel war von einschneidender Bedeutung. Gegen alle früheren Lehren und Erfahrungen der Geschichte hatte damit England sich der trügerischen Hoffnung hingegeben, so dem Frieden Europas besser dienen zu können. England hat tatsächlich auch drei Jahre lang auf rein militärischer Basis Krieg geführt, ohne seine uralte Macht, dem Feinde die Überseezufuhren abzuschneiden, dazu zu benutzen, den Widerstand des Feindes zu brechen und seinen eigenen Armeen zu helfen. Auf diese Weise dauerte der Kampf vier Jahre und drei Monate, während er unter Anwendung bewährter Seekriegführung schon nach wenigen Monaten hätte zu Ende sein können. In der Schwächung von Englands Stärke zur

See und in seinem Übergang von maritimer zu militärischer Macht, mußte daher nicht nur England, sondern auch Europa und die übrige Welt eine verdammenswerte Katastrophenpolitik erblicken, die tatsächlich unmittelbar zum allgemeinen Zusammenbruch führte.

Die daraufhin einsetzende Völkerbundpolitik zeigte sehr bald wieder, welche wichtige Rolle Englands eigentliche Stärke in den Fragen der Sicherheit Europas spielt. Immer wird daher die Frage von größter Wichtigkeit bleiben: wie und nach welchen Grundsätzen sich die Stärke Englands praktisch zur Geltung bringen soll, wenn sie einmal wieder zur Anwendung gebracht werden muß.

Es war der Zweck dieses Buches ein möglichst einfaches und klares Bild von dem Gebäude zu geben, in dem sich allein Gesetz und Seemacht vereinen, um zusammen zu der Stärke zu werden, die für England die wesentlichste ist. Wer meinen Ausführungen gefolgt ist, wird erkannt haben, wie ungeheuer wichtig die Frage praktischer Anwendung der Stärke Englands ist, nicht nur für das englische Volk, sondern für die ganze Welt. Diese Frage der Anwendung ist viel umfassender und weitreichender als irgendeine der englischen Außenpolitik gestellte Frage. Handelt es sich dabei doch darum, ob der künftige Beitrag Englands zur Erhaltung des Friedens und zu der ebenso wichtigen Abkürzung von Kriegen eine reine Frage gewöhnlicher militärischer Macht ist, aber die einer Macht, die sich nicht an Land auswirkt, sondern nur unter der Herrschaft eines ruhig arbeitenden bürgerlichen Gesetzes auf den Meeren.

Vom rein englischen Standpunkt aus kann die Antwort darauf kaum zweifelhaft sein. Um den eigenen Verkehr ungestört über die ganze Welt im Gang zu halten, muß England immer eine genügende Stärke zur See besitzen. Wenn diese sich in vollem Umfang durch Englands Flotten und durch Gerichte, deren völkerrechtliche Rechtsprechung durch keine englische Regierungsgewalt geknebelt wird, auswirkt, so wird sie stets beiden Aufgaben, Kriege zu verhindern und Kriege abzukürzen, gerecht werden können. Mehr als diese Stärke braucht England wahrhaftig nicht für sich. Es muß sich aber vollkommen darüber klar sein, was es bei freiwilliger Aufgabe dieser Stärke zu erwarten hat. Es würde ein Teil des gewöhnlichen militärischen Systems Europas und hätte unfehlbar früher oder später die furchtbare Last auf sich zu nehmen, endlose Jahre nicht nur eine

eigene kontinentale Armee und Luftflotte unterhalten zu müssen, sondern auch eine Kriegsflotte und eine Seemacht, die es England selbst dann aber unmöglich machen würde, sich für eine wirkungsvolle Unterstützung seiner Armeen einzusetzen.

Aber liegt ein volles Sichauswirkenlassen englischer Stärke in uralter Praxis nicht auch unbedingt im Interesse Europas? Man muß sich über das Entweder Oder vollkommen klar sein. Sollte die See infolge irgendwelcher neuer europäischer Beschlüsse in Zukunft ebenso wieder mißbraucht werden, wie in der Zeit von 1914 bis 1917, nämlich lediglich dazu, ein bequemer Kanal zur Versorgung beider Kriegführenden auf dem Lande zu sein, dann würde der Krieg, den die See in ihrer unter heutigen Lebensverhältnissen wachsenden Stärke in wenigen Monaten beenden könnte, wieder jahrelang dauern.

Kein diplomatisches Sicherheitssystem wird daran irgendwie etwas ändern können, denn wird die Stärke Englands zur See dauernd ausgeschaltet, so kann darin zwar für Europa eine gewisse „Sicherheit“ gegen den Ausbruch eines Krieges liegen, ist ein Krieg aber einmal ausgebrochen, so stellt die Ausschaltung der Stärke nur eine Sicherheit für die Fortdauer des Krieges dar. Vielleicht hat Europa auch heute noch aus den Erfahrungen des letzten Krieges nichts gelernt und findet auch England sich bereit in der alten Weise mitzutun. Wenn das wirklich der Fall sein sollte, so müssen die Völker Europas und das englische Volk umgehend aufgeklärt werden.

Wenn sich indes das englische Volk des wahren Charakters seiner Stärke zur See bewußt bleibt, dann wird es ohne Rücksicht darauf, ob Europa zu gleicher Erkenntnis kommt oder nicht, wissen, was es zu tun hat. Es wird vor aller Welt erklären, daß es nicht länger gewillt ist, sich seine völkerrechtlich nach wie vor bestehenden Seekriegsrechte durch den zweiten Artikel der Pariser Deklaration des Jahres 1856 (neutrale Flagge deckt feindliches Gut mit Ausnahme der Kriegskonterbande) schmälern zu lassen, und daß es jede von seinen Seestreitkräften gegen den Seehandel Neutraler und Kriegführender in Kriegszeiten unternommene Handlung dem Urteilspruch und der Entscheidung ordnungsmäßig eingesetzter Preisengerichte unterwerfen wird, die sich in freier unbeeinflusster

Rechtssprechung keiner nationalen Obrigkeit, sondern nur dem Völkerrecht gegenüber verantwortlich zu fühlen haben.

England kann dann auch den Regierungen Europas verkünden, daß es in Zukunft, ganz gleich wie die Dinge liegen, nie wieder Armeen wie im letzten Kriege auf den Kontinent zu werfen gewillt ist, daß es dafür aber im Kriegsfall zur Verteidigung seiner Alliierten mit allen gesetzlichen wirtschaftlichen Hilfsmitteln beitragen, diese aber den Streitkräften und Völkern des Gegners, soweit es Völkerrecht und Englands Seestreitkräfte ermöglichen, vorenthalten wird.

In einer solchen Erklärung würde fraglos eine wirkliche Sicherheit für den Frieden Europas und für die dauernde Stabilität der westlichen Welt zu finden sein. Es wäre ein Schritt, demgegenüber sich keine Macht in Europa offen eine Ausnahmestellung anmaßen könnte oder das auch nur versuchen würde. Wahrscheinlich würde dieser Schritt mit dem Gefühl erlösender Erleichterung aufgenommen werden. Mißtrauen und Argwohn würden schwinden, dem die englische Stärke zur See heute noch ausgesetzt ist. In der englischen Kriegs- und Handelsmarine und in Englands Macht, die Straßen der Welt nicht unter die Aufsicht willkürlicher Regierungsgewalt, sondern unter die eines unbestrittenen allgemeinen Gesetzes zu stellen, nur in diesem „Glauben an die See“ kann eine ruhelose Welt die einzige Hoffnung auf einen dauernden Frieden erblicken.

Anhänge

Anhang A

Die Pariser Deklaration, 1856

Die Bevollmächtigten, welche den Pariser Vertrag vom 30. März 1856 unterzeichnet haben, sind nach stattgehabter Beratung darüber:

daß das Seerecht in Kriegszeiten während langer Zeit der Gegenstand bedauerlicher Streitigkeiten gewesen ist;

daß die Ungewißheit der in dieser Beziehung obwaltenden Rechte und Pflichten zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Neutralen und den Kriegführenden Anlaß gibt, aus denen ernste Schwierigkeiten und selbst Konflikte entspringen können;

daß es folglich von Nutzen wäre, gleichmäßige Grundsätze über einen so wichtigen Punkt aufzustellen;

daß die auf dem Kongreß zu Paris versammelten Bevollmächtigten den Absichten, von welchen ihre Regierungen beseelt sind, nicht besser zu entsprechen vermögen, indem sie hierüber feststehende Grundsätze in die völkerrechtlichen Beziehungen einzuführen suchen;

mit gehöriger Ermächtigung versehen, dahin übereingekommen, sich über die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes zu verständigen, und haben, nach erzieltm Einverständnis, die nachstehende feierliche Erklärung beschlossen:

1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.
2. Die neutrale Flagge deckt das feindliche Gut, mit Ausnahme der Kriegskonterbande.
3. Neutrales Gut unter feindlicher Flagge, mit Ausnahme der Kriegskonterbande, darf nicht mit Beschlagnahme belegt werden.
4. Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrechterhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

Die Regierungen der unterzeichneten Bevollmächtigten verpflichten sich, diese Erklärung zur Kenntnis derjenigen Staaten zu bringen, welche nicht zur Teilnahme an dem Pariser Kongreß berufen waren, und sie zum Beitritt einzuladen.

In der Überzeugung, daß die hiermit von ihnen verkündigten Grundsätze von der ganzen Welt nur mit Dank aufgenommen werden können, bezweifeln die unterzeichneten Bevollmächtigten nicht, daß die Bemühungen ihrer Re-

gierungen, diesen die allgemeine Anerkennung zu verschaffen, von vollständigem Erfolge gekrönt sein werden.

Gegenwärtige Erklärung ist und wird nur zwischen denjenigen Mächten verbindlich sein, welche ihr beigetreten sind oder beitreten werden.

Geschehen zu Paris, den 16. April 1856.

(Unterschriften.)

Anhang B

Schlußprotokoll der Londoner Seekriegsrechtskonferenz 1909

Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz, die von der Regierung Seiner Großbritannischen Majestät einberufen worden war, ist am 4. Dezember 1908 im Auswärtigen Amt zusammengetreten zu dem Zwecke, die allgemein anerkannten Regeln des internationalen Rechtes im Sinne des Artikels 7 des im Haag am 18. Oktober 1907 unterzeichneten Abkommens über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes festzustellen.

Folgende Mächte haben an dieser Konferenz teilgenommen und dazu die nachstehend aufgeführten Delegierten ernannt:

Deutschland,	Großbritannien,
die Vereinigten Staaten von Amerika,	Italien,
Österreich-Ungarn,	Japan,
Spanien,	die Niederlande
Frankreich,	Rußland.

In einer Reihe von Sitzungen während der Zeit vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 hat die Konferenz die diesem Protokoll im Wortlaut beigegebene Erklärung über das Seekriegsrecht festgestellt, die den Bevollmächtigten zur Unterzeichnung unterbreitet werden soll.

Außerdem ist folgender Wunsch von den Delegierten der Mächte angenommen worden, die das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes unterzeichnet, oder die Absicht, es zu unterzeichnen, ausgesprochen haben:

Die Delegierten der Mächte, die auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz vertreten sind und das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes unterzeichnet oder die Absicht, es zu unterzeichnen, ausgesprochen haben, sind in Anbetracht der verfassungsrechtlichen Schwierigkeiten, die für gewisse Staaten der Ratifikation dieses Abkommens in seiner gegenwärtigen Form entgegenstehen, darin einig, ihren Regierungen darzulegen, welchen Vorteil der Abschluß einer Vereinbarung bieten würde, auf Grund deren diese Staaten befugt wären, bei der Hinterlegung ihrer Ratifikationsurkunden den Vorbehalt zu machen, daß das Recht, den Internationalen Prisenhof gegenüber den Entscheidungen ihrer nationalen Gerichte anzurufen, in

der Form einer unmittelbaren Klage auf Schadenersatz geltend zu machen ist; vorausgesetzt wird jedoch, daß dieser Vorbehalt nicht die Wirkung hat, die durch das bezeichnete Abkommen den Privatpersonen oder ihren Regierungen gewährleisteten Rechte zu beeinträchtigen, und daß die Fassung des Vorbehalts den Gegenstand einer weiteren Abereinkunft zwischen den Signatarmächten dieses Abkommens bildet.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten und für die Bevollmächtigten, die London bereits verlassen mußten, die sie vertretenden Delegierten dieses Protokoll unterzeichnet.

Geschehen in London am 26. Februar 1909 in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv der Großbritannischen Regierung hinterlegt werden soll und wovon beglaubigte Abschriften den auf der Seekriegsrechtskonferenz vertretenen Mächten auf diplomatischem Wege mitgeteilt werden sollen.

(Unterschriften.)

Anhang C

Die Londoner Seekriegsrechtserklärung vom 26. Februar 1909 Erklärung über das Seekriegsrecht

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika, Seine Majestät der Kaiser von Österreich, König von Böhmen usw. und Apostolischer König von Ungarn, Seine Majestät der König von Spanien, der Präsident der Französischen Republik, Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und der Britischen überseeischen Lande, Kaiser von Indien, Seine Majestät der König von Italien, Seine Majestät der Kaiser von Japan, Ihre Majestät die Königin der Niederlande, Seine Majestät der Kaiser aller Rußen,

in Anbetracht der Einladung, womit die Britische Regierung mehreren Mächten vorgeschlagen hat, zu einer Konferenz zusammenzutreten, um gemeinschaftlich festzustellen, welchen Inhalt die allgemein anerkannten Regeln des internationalen Rechtes im Sinne des Artikels 7 des Abkommens vom 18. Oktober 1907 über die Errichtung eines Internationalen Prisenhofes haben,

in Anerkennung aller der Vorteile, welche die Feststellung der bezeichneten Regeln in dem unglücklichen Falle eines Seekrieges sowohl für den friedlichen Handel wie für die Kriegführenden und deren politische Beziehungen zu den neutralen Regierungen bietet,

in Erwägung, daß die allgemeinen Grundsätze des internationalen Rechtes bei ihrer praktischen Anwendung häufig auf verschiedene Weise gehandhabt werden,

von dem Wunsche befeelt, hinfort eine größere Einheitlichkeit in dieser Beziehung sicherzustellen,

in der Hoffnung, daß ein Werk von so erheblichem gemeinschaftlichen Interesse die allgemeine Zustimmung finden wird,

haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt: (folgen die Namen)
welche nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form
befundenen Vollmachten übereingekommen sind, die nachstehende Erklärung ab-
zugeben:

Einleitende Bestimmung

Die Signatarmächte sind einig in der Feststellung, daß die in den folgenden
Kapiteln enthaltenen Regeln im wesentlichen den allgemein anerkannten Grund-
sätzen des internationalen Rechtes entsprechen.

Erstes Kapitel: Die Blockade in Kriegszeiten

Artikel 1. Die Blockade muß auf die feindlichen oder vom Feinde besetzten
Häfen und Küsten beschränkt werden.

Artikel 2. Entsprechend der Pariser Deklaration von 1856 muß die Blockade,
um rechtlich wirksam zu sein, tatsächlich wirksam sein, das heißt, durch eine
Streitmacht aufrechterhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur
feindlichen Küste in Wirklichkeit zu verhindern.

Artikel 3. Die Frage, ob die Blockade tatsächlich wirksam ist, bildet eine
Tatfrage.

Artikel 4. Die Blockade gilt nicht als aufgehoben, wenn sich die blockieren-
den Streitkräfte infolge schlechten Wetters zeitweise entfernt haben.

Artikel 5. Die Blockade muß den verschiedenen Flaggen gegenüber un-
parteiisch gehandhabt werden.

Artikel 6. Der Befehlshaber der blockierenden Streitmacht kann Kriegs-
schiffen die Erlaubnis erteilen, den blockierten Häfen anzulaufen und ihn später
wieder zu verlassen.

Artikel 7. Ein neutrales Schiff kann im Falle der von einer Befehlsstelle
der blockierenden Streitkräfte festgestellten Seenot in den Häfen einlaufen und
diesen später unter der Voraussetzung wieder verlassen, daß es dort keinerlei
Ladung gelöscht oder eingenommen hat.

Artikel 8. Um rechtlich wirksam zu sein, muß die Blockade gemäß Artikel 9
erklärt und gemäß Artikel 11, 16 bekanntgegeben werden.

Artikel 9. Die Blockadeerklärung wird entweder von der blockierenden
Macht oder von den in ihrem Namen handelnden Befehlsstellen der Marine
erlassen. Sie bestimmt:

1. den Tag des Beginns der Blockade;
2. die geographischen Grenzen der blockierten Küstenstreifen;
3. die Frist, die den neutralen Schiffen zum Auslaufen gewährt werden muß.

Artikel 10. Wenn die blockierende Macht oder die in ihrem Namen han-
delnden Befehlsstellen der Marine die Angaben nicht einhalten, die sie zufolge
Artikel 9 Nr. 1, 2 in die Blockadeerklärung aufzunehmen hatten, so ist diese
Erklärung nichtig. Es ist eine neue Erklärung notwendig, damit die Blockade
Rechtswirksamkeit erlangt.

Artikel 11. Die Blockadeerklärung wird bekanntgegeben:

1. den neutralen Mächten durch die blockierende Macht durch eine Mitteilung, die an die Regierungen selbst oder an deren bei ihr beglaubigte Vertreter zu richten ist;
2. den örtlich zuständigen Behörden durch den Befehlshaber der blockierenden Streitmacht. Diese Behörden sollen davon ihrerseits möglichst bald die fremden Konsuln benachrichtigen, die ihre Amtstätigkeit in dem blockierten Hafen oder auf der blockierten Küstenstrecke ausüben.

Artikel 12. Die Regeln über die Erklärung und die Bekanntgabe der Blockade finden gleichfalls Anwendung, wenn die Blockade ausgedehnt oder nach ihrer Aufhebung wieder aufgenommen werden soll.

Artikel 13. Die freiwillige Aufhebung sowie jede etwa erfolgende Einschränkung der Blockade muß auf die im Artikel 11 vorgeschriebene Art bekanntgegeben werden.

Artikel 14. Die Zulässigkeit der Beschlagnahme eines neutralen Schiffes wegen Blockadebruchs ist bedingt durch die wirkliche oder vermutete Kenntnis der Blockade.

Artikel 15. Die Kenntnis der Blockade wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn das Schiff einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe der Blockade an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat.

Artikel 16. Wenn ein Schiff, das sich dem blockierten Hafen nähert, von dem Bestehen der Blockade keine Kenntnis erlangt hat, auch diese Kenntnis nicht vermutet werden kann, so muß die Bekanntgabe an das Schiff selbst durch einen Offizier eines der Schiffe der blockierenden Streitmacht erfolgen. Diese Bekanntgabe muß in das Schiffstagebuch eingetragen werden unter Angabe des Tages und der Stunde sowie des derzeitigen Schiffsortes.

Einem neutralen Schiffe, das aus dem blockierten Hafen ausläuft, muß freie Durchfahrt gestattet werden, wenn infolge einer Versäumnis des Befehlshabers der blockierenden Streitmacht die Blockadeerklärung den örtlich zuständigen Behörden nicht bekanntgegeben oder in der bekanntgegebenen Erklärung eine Frist nicht bestimmt war.

Artikel 17. Die Beschlagnahme neutraler Schiffe wegen Blockadebruchs darf nur innerhalb des Aktionsbereichs der Kriegsschiffe stattfinden, die beauftragt sind, die tatsächliche Wirksamkeit der Blockade sicherzustellen.

Artikel 18. Die blockierenden Streitkräfte dürfen den Zugang zu neutralen Häfen und Küsten nicht versperren.

Artikel 19. Ein die Beschlagnahme des Schiffes rechtfertigender Blockadebruch ist nicht als vorliegend anzunehmen, wenn sich das Schiff bereit auf der Fahrt nach einem nicht blockierten Hafen befindet, wie auch immer die spätere Bestimmung von Schiff oder Ladung sein mag.

Artikel 20. Ein Schiff, das unter Blockadebruch den blockierten Hafen verlassen oder anzulaufen versucht hat, bleibt der Beschlagnahme ausgesetzt, solange

es durch ein Kriegsschiff der blockierenden Streitmacht verfolgt wird. Ist die Verfolgung aufgegeben oder die Blockade aufgehoben, so kann seine Beschlagnahme nicht mehr bewirkt werden.

Artikel 21. Ein des Blockadebruchs schuldig befundenes Schiff wird eingezogen. Die Ladung wird gleichfalls eingezogen, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Befrachter zur Zeit der Verladung der Ware die Absicht des Blockadebruchs weder gekannt hat noch kennen konnte.

Zweites Kapitel: Kriegskonterbande

Artikel 22. Als Kriegskonterbande werden ohne weiteres die nachstehenden, unter der Bezeichnung absolute Konterbande begriffenen Gegenstände und Stoffe angesehen:

1. Waffen jeder Art, mit Einschluß der Jagdwaffen und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
2. Geschosse, Kartuschen und Patronen jeder Art sowie ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
3. Schießpulver und Sprengstoffe, die besonders für den Krieg bestimmt sind;
4. Lafetten, Munitionswagen, Proßen, Proviantwagen, Feldschmieden und ihre als solche kenntlichen Bestandteile;
5. militärische, als solche kenntliche Kleidungs- und Ausrüstungsstücke;
6. militärisches, als solches kenntliches Geschirr jeder Art;
7. für den Krieg benutzbare Reit-, Zug- und Lasttiere;
8. Lagergerät und seine als solche kenntlichen Bestandteile;
9. Panzerplatten;
10. Kriegsschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge sowie solche Bestandteile, die nach ihrer besonderen Beschaffenheit nur auf einem Kriegsfahrzeuge benutzt werden können;
11. Werkzeuge und Vorrichtungen, die ausschließlich zur Anfertigung von Kriegsmaterial oder zur Anfertigung und Ausbesserung von Waffen und von Landkriegs- oder Seekriegsmaterial hergestellt sind.

Artikel 23. Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich für den Krieg verwendet werden, können in die Liste der absoluten Kriegskonterbande mittels einer Erklärung, die bekanntzugeben ist, aufgenommen werden.

Die Bekanntgabe wird an die Regierungen der anderen Mächte oder anderen bei der erklärenden Macht beglaubigten Vertreter gerichtet. Eine Bekanntgabe, die nach Beginn der Feindseligkeiten stattfindet, wird nur an die neutralen Mächte gerichtet.

Artikel 24. Als Kriegskonterbande werden ohne weiteres folgende, für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbare, unter der Bezeichnung relative Konterbande begriffene Gegenstände und Stoffe angesehen:

1. Lebensmittel;
2. Fourage und zur Viehfütterung geeignete Körnerfrüchte;
3. für militärische Zwecke geeignete Kleidungsstücke und Schuhwerk;

4. Gold und Silber, geprägt und in Barren, sowie Papiergeld;
5. für den Krieg verwendbare Fuhrwerke jeder Art und ihre Bestandteile;
6. Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art, Schwimmdocks und Vorrichtungen für Trocendocks sowie ihre Bestandteile;
7. festes oder rollendes Eisenbahnmaterial, Telegraphen-, Funken-Telegraphen- und Telephonmaterial;
8. Luftschiffe und Flugmaschinen, ihre als solche kenntlichen Bestandteile sowie Zubehörsstücke, Gegenstände und Stoffe, die erkennbar zur Luftschiffahrt oder zu Flugwecken dienen sollen;
9. Feuerungsmaterial und Schmierstoffe;
10. Schießpulver und Sprengstoffe, die nicht besonders für den Krieg bestimmt sind;
11. Stachelbraut sowie die zu dessen Befestigung und Zerschneidung dienenden Werkzeuge;
12. Hufeisen und Hufschmiedegerät;
13. Geschirr- und Sattelzeug;
14. Doppelgläser, Fernrohre, Chronometer und nautische Instrumente aller Art.

Artikel 25. Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische wie für friedliche Zwecke verwendbar und nicht schon in den Artikeln 22, 24 aufgeführt sind, können mittels einer Erklärung, die in der im Artikel 23 Abs. 2 vorgesehenen Weise bekanntzugeben ist, in die Liste der relativen Konterbande aufgenommen werden.

Artikel 26. Verzichtet eine Macht ihrerseits darauf, Gegenstände und Stoffe, die zu einer der in den Artikeln 22, 24 aufgezählten Gruppen gehören, als Kriegskonterbande zu betrachten, so hat sie ihre Absicht durch eine Erklärung kundzugeben, die in der im Artikel 23 Abs. 2 vorgesehenen Weise bekanntgemacht wird.

Artikel 27. Gegenstände und Stoffe, die für kriegerische Zwecke nicht verwendbar sind, können nicht als Kriegskonterbande erklärt werden.

Artikel 28. Als Kriegskonterbande können die nachstehenden Gegenstände nicht erklärt werden:

1. Rohbaumwolle, Rohwolle, Rohseide, rohe Jute, roher Flachs, roher Hanf und andere Rohstoffe der Textilindustrie sowie die daraus gesponnenen Garne;
2. ölhaltige Nüsse und Sämereien, Kopra;
3. Kautschuk, Harz, Gummi, Lack und Hopfen;
4. rohe Felle, Hörner, Knochen und Elfenbein;
5. natürlicher und künstlicher Dünger mit Einschluß der für die Landwirtschaft verwendbaren Nitrate und Phosphate;
6. Erze;
7. Erde, Ton, Kalk, Kreide, Steine mit Einschluß des Marmors, Ziegelsteine, Schiefer und Dachziegel;
8. Porzellan- und Glaswaren;
9. Papier und die zu seiner Herstellung zubereiteten Stoffe;

10. Seife, Farbe mit Einschluß der ausschließlich zu ihrer Herstellung bestimmten Materialien, und Firnis;
11. Chlorkalk, Soda, Natrium, Schwefelsaures Natron in Kuchen, Ammoniak, Schwefelsaures Ammoniak und Kupfervitriol;
12. Maschinen für Landwirtschaft, für Bergbau, für Textilindustrie und für Buchdruckerei;
13. Edelsteine, Halbedelsteine, Perlen, Perlmutter und Korallen;
14. Turm- und Wanduhren, Standuhren und Taschenuhren außer Chronometer;
15. Mode- und Galanteriewaren;
16. Federn jeder Art, Haare und Borsten;
17. Gegenstände zur Wohnungseinrichtung und zum Wohnungsschmuck, Büromöbel und Bürobedarf.

Artikel 29. Als Kriegskonterbande können ferner nicht angesehen werden:

1. Gegenstände und Stoffe, die ausschließlich zur Pflege der Kranken und Verwundeten dienen, jedoch mit der Maßgabe, daß sie im Falle gewichtiger militärischer Erfordernisse gegen Entschädigung angefordert werden können, wenn sie die im Artikel 30 vorgesehene Bestimmung haben;
2. Gegenstände und Stoffe, die zum Gebrauche des Schiffes, wo sie vorgefunden werden, oder zum Gebrauche der Besatzung oder der Passagiere dieses Schiffes während der Reise bestimmt sind.

Artikel 30. Die Gegenstände der absoluten Konterbande unterliegen der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß ihre Bestimmung das feindliche oder vom Feinde besetzte Gebiet oder die feindliche Streitmacht ist. Es macht keinen Unterschied, ob die Zuführung dieser Gegenstände unmittelbar erfolgt oder ob sie noch eine Umladung oder eine Beförderung zu Lande erfordert.

Artikel 31. Der Beweis für die im Artikel 30 vorgesehene Bestimmung ist in folgenden Fällen endgültig erbracht:

1. wenn die Ware nach den Urkunden in einem feindlichen Hafen ausgeladen oder der feindlichen Streitmacht geliefert werden soll;
2. wenn das Schiff nur feindliche Häfen anlaufen soll oder wenn es einen feindlichen Hafen berühren oder zu der feindlichen Streitmacht stoßen soll, bevor es den neutralen Hafen erreicht, wohin die Ware urkundlich bestimmt ist.

Artikel 32. Die Schiffspapiere begründen vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes, das absolute Konterbande an Bord hat, es sei denn, daß beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt abgewichen ist und keinen hinreichenden Grund für diese Abweichung nachzuweisen vermag.

Artikel 33. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß sie für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind, es sei denn, daß im letzteren Falle nach Ausweis der Umstände diese Gegenstände tatsächlich

nicht für den derzeitigen Krieg benutzt werden können; der letzte Vorbehalt findet auf die im Artikel 24 Nr. 4 bezeichneten Sendungen keine Anwendung.

Artikel 34. Die im Artikel 33 vorgesehene Bestimmung wird vermutet, wenn die Sendung an die feindlichen Behörden oder an einen im feindlichen Lande ansässigen Händler gerichtet ist, von dem es feststeht, daß er dem Feinde Gegenstände und Stoffe dieser Art liefert. Das gleiche gilt für eine Sendung, die nach einem besetzten Plage des Feindes oder nach einem anderen der feindlichen Streitmacht als Basis dienenden Plage bestimmt ist; diese Vermutung findet jedoch keine Anwendung auf das Rauffahrtschiff selbst, das nach einem dieser Plätze fährt und dessen Eigenschaft als Konterbande bewiesen werden soll.

Treffen die vorstehenden Vermutungen nicht zu, so wird vermutet, daß die Bestimmung unschädlich ist.

Die in diesem Artikel aufgestellten Vermutungen lassen den Beweis des Gegenteils zu.

Artikel 35. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen der Beschlagnahme nur auf einem Schiffe, das sich auf der Fahrt nach dem feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiet oder zur feindlichen Streitmacht befindet und das diese Gegenstände nicht in einem neutralen Zwischenhafen ausladen soll.

Die Schiffspapiere begründen vollen Beweis in Ansehung der Fahrt des Schiffes sowie des Ortes der Ausladung der Waren, es sei denn, daß beim Antreffen des Schiffes dieses offenbar von der nach den Schiffspapieren einzuhaltenden Fahrt abgewichen ist und keinen hinreichenden Grund für diese Abweichung nachzuweisen vermag.

Artikel 36. Hat das feindliche Gebiet keine Seegrenze, so unterliegen die Gegenstände der relativen Konterbande, abweichend vom Artikel 35 der Beschlagnahme, sofern bewiesen wird, daß sie die im Artikel 33 vorgesehene Bestimmung haben.

Artikel 37. Befördert ein Schiff Gegenstände, die der Beschlagnahme als absolute oder relative Konterbande unterliegen, so kann es auf hoher See oder in den Gewässern der Kriegführenden während der ganzen Dauer seiner Reise beschlagnahmt werden, selbst wenn es die Absicht hat, einen Zwischenhafen anzulassen, bevor es die feindliche Bestimmung erreicht.

Artikel 38. Auf Grund einer früher ausgeführten, aber bereits vollendeten Beförderung von Konterbande kann eine Beschlagnahme nicht bewirkt werden.

Artikel 39. Die Gegenstände der Konterbande unterliegen der Einziehung.

Artikel 40. Die Einziehung des die Konterbande befördernden Schiffes ist zulässig, wenn die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht.

Artikel 41. Wird das die Konterbande befördernde Schiff freigelassen, so fallen die der nehmenden Kriegsmacht durch das Verfahren vor der nationalen Preisengerichtbarkeit sowie durch die Erhaltung von Schiff und Ladung während der Untersuchung erwachsenden Kosten dem Schiffe zur Last.

Artikel 42. Die dem Eigentümer der Konterbande gehörenden Waren, die sich an Bord des gleichen Schiffes befinden, unterliegen der Einziehung.

Artikel 43. Wird ein Schiff auf See angetroffen, das sich in Unkenntnis der Feindseligkeiten oder der auf seine Ladung anwendbaren Konterbande-erklärung befindet, so können die Gegenstände der Konterbande nur gegen Entschädigung eingezogen werden; das Schiff und der Rest der Ladung sind von der Einziehung sowie von den in Artikel 41 vorgesehenen Kosten befreit. Das gleiche gilt, wenn der Kapitän von dem Beginne der Feindseligkeiten oder von der Konterbande-erklärung Kenntnis erlangt hat, die Gegenstände der Konterbande aber noch nicht hat ausladen können.

Daß das Schiff den Kriegszustand oder die Konterbande-erklärung kennt, wird angenommen, wenn es einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten oder der Konterbande-erklärung an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat. Daß der Kriegszustand dem Schiffe bekannt ist, wird auch angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten verlassen hat.

Artikel 44. Ein wegen Konterbande angehaltenes Schiff, das mit Rücksicht auf das Mengenverhältnis der Konterbande nicht der Einziehung unterliegt, kann je nach den Umständen zur Fortsetzung der Fahrt ermächtigt werden, wenn der Kapitän bereit ist, die Konterbande dem Schiffe des Kriegführenden zu überliefern.

Die Übergabe der Konterbande wird von dem nehmenden Kriegsschiff in dem Tagebuche des angehaltenen Schiffes vermerkt; der Kapitän dieses Schiffes hat dem nehmenden Kriegsschiffe beglaubigte Abschrift aller zweckdienlichen Papiere zu übergeben.

Das nehmende Kriegsschiff ist befugt, die ihm so überlieferte Konterbande zu zerstören.

Drittes Kapitel: Neutralitätswidrige Unterstützung

Artikel 45. Ein neutrales Schiff wird eingezogen und unterliegt überhaupt der Behandlung, die ein neutrales, der Einziehung wegen Kriegskonterbande unterworfenen Schiff erfahren würde:

1. falls es die Reise eigens zum Zwecke der Beförderung einzelner in die feindliche Streitmacht eingereicherter Personen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes ausführt;
- 2 falls es mit Wissen des Eigentümers, des Charterers oder des Kapitäns eine geschlossene feindliche Truppenabteilung oder eine oder mehrere Personen, die während der Fahrt die Operationen des Feindes unmittelbar unterstützen, an Bord hat.

In den unter den vorstehenden Nummern bezeichneten Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren gleichfalls der Einziehung.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung, wenn das Schiff zu der Zeit, wo es auf See betroffen wird, von den Feindseligkeiten keine Kenntnis hat oder wenn der Kapitän von dem Beginne der Feindseligkeiten Kenntnis erlangt hat, die beförderten Personen aber noch nicht hat ausschiffen können. Daß das Schiff den Kriegszustand kennt, wird angenommen, wenn es einen feindlichen Hafen nach Beginn der Feindseligkeiten oder einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe des Beginns der Feindseligkeiten an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat.

Artikel 46. Ein neutrales Schiff wird eingezogen und unterliegt überhaupt der Behandlung, die es als feindliches Rauffahrteischiff erfahren würde:

1. falls es sich unmittelbar an den Feindseligkeiten beteiligt;
2. falls es sich unter dem Befehl oder unter der Aufsicht eines von der feindlichen Regierung an Bord gesetzten Agenten befindet;
3. falls es von der feindlichen Regierung gechartert ist;
4. falls es derzeit ausschließlich zur Beförderung feindlicher Truppen oder zur Nachrichtenbeförderung im Interesse des Feindes bestimmt ist.

In den in diesem Artikel bezeichneten Fällen unterliegen die dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren gleichfalls der Einziehung.

Artikel 47. Jede in die feindliche Streitmacht eingereichte Person, die an Bord eines neutralen Rauffahrteischiffes betroffen wird, kann zum Kriegsgefangenen gemacht werden, auch wenn dieses Schiff der Beschlagnahme nicht unterliegt.

Viertes Kapitel: Zerstörung neutraler Prisen

Artikel 48. Ein beschlagnahmtes neutrales Schiff darf von der nehmenden Kriegsmacht nicht zerstört, sondern muß in einen Hafen gebracht werden, wo gehörig über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme entschieden werden kann.

Artikel 49. Ausnahmsweise darf ein von einem Schiffe des Kriegführenden beschlagnahmtes Schiff, das der Einziehung unterliegen würde, zerstört werden, wenn die Befolgung des Artikels 48, das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Operationen, worin es derzeit begriffen ist, beeinträchtigen könnte.

Artikel 50. Vor der Zerstörung müssen die an Bord befindlichen Personen in Sicherheit gebracht, auch sämtliche Schiffspapiere und sonstigen Beweisstücke, die nach Ansicht der Beteiligten für die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme von Wert sind, auf das Kriegsschiff übernommen werden.

Artikel 51. Die nehmende Kriegsmacht, die ein neutrales Schiff zerstört hat, muß vor jeder Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme den tatsächlichen Nachweis führen, daß sie nur ausnahmsweise angesichts einer Notwendigkeit der im Artikel 49 bezeichneten Art gehandelt hat. Führt sie diesen Nachweis nicht, so ist sie gegenüber den Beteiligten zum Schadenersatz verpflichtet, ohne daß es einer Untersuchung darüber bedarf, ob die Wegnahme rechtmäßig war oder nicht.

Artikel 52. Wird die Wegnahme eines neutralen Schiffes, dessen Zerstörung gerechtfertigt worden ist, später für nichtig erklärt, so muß die nehmende Kriegsmacht den Beteiligten an Stelle der von ihnen zu beanspruchenden Rückgabe Schadenersatz leisten.

Artikel 53. Sind neutrale Waren, die der Einziehung nicht unterlagen, mit dem Schiffe zerstört worden, so hat der Eigentümer dieser Waren Anspruch auf Schadenersatz.

Artikel 54. Das nehmende Kriegsschiff kann die Abergabe einziehbarer Waren, die an Bord eines der Einziehung selbst nicht unterliegenden Schiffes gefunden werden, verlangen oder zu ihrer Zerstörung schreiten, wenn solche Umstände vorliegen, die nach Artikel 49 die Zerstörung eines der Einziehung unterliegenden Schiffes rechtfertigen würden. Es hat die überlieferten oder zerstörten Gegenstände in dem Tagebuche des angehaltenen Schiffes zu vermerken und sich von dem Kapitän beglaubigte Abschrift aller zweckdienlichen Papiere übergeben zu lassen. Sobald die Abergabe oder die Zerstörung erfolgt ist und die Formlichkeiten erledigt sind, muß dem Kapitän die Fortsetzung seiner Fahrt gestattet werden.

Die Bestimmungen der Artikel 51, 52, über die Verantwortlichkeit der nehmenden Kriegsmacht, die ein neutrales Schiff zerstört hat, finden Anwendung.

Fünftes Kapitel: Flaggenwechsel

Artikel 55. Der vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Abergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist gültig, falls nicht bewiesen wird, daß dieser Abergang herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen. Indes spricht die Vermutung für die Nichtigkeit, sofern sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord befindet und das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als 60 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren hat; der Gegenbeweis ist zulässig.

Eine unwiderlegliche Vermutung spricht für die Gültigkeit eines Aberganges, der mehr als 30 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführt worden ist, wenn er unbedingt und vollständig ist, der Gesetzgebung der beteiligten Länder entspricht und zur Folge hat, daß die Verfügung über das Schiff und der Gewinn aus seiner Verwendung nicht in den gleichen Händen wie vor dem Abergange bleiben. Hat jedoch das Schiff die Nationalität des Kriegführenden weniger als 60 Tage vor Beginn der Feindseligkeiten verloren und befindet sich die Übertragungsurkunde nicht an Bord, so kann die Beschlagnahme des Schiffes nicht zum Schadenersatz Anlaß geben.

Artikel 56. Der nach Beginn der Feindseligkeiten herbeigeführte Abergang eines feindlichen Schiffes zur neutralen Flagge ist nichtig, falls nicht bewiesen wird, daß dieser Abergang nicht herbeigeführt worden ist, um den mit der Eigenschaft eines feindlichen Schiffes verbundenen Folgen zu entgehen.

Jedoch spricht eine unwiderlegliche Vermutung für die Richtigkeit:

1. wenn der Übergang herbeigeführt worden ist, während sich das Schiff auf der Reise oder in einem blockierten Hafen befand;
2. wenn ein Rückkaufsrecht oder Rückfallsrecht vorbehalten ist;
3. wenn die Bedingungen nicht erfüllt worden sind, von denen das Flaggenrecht nach der Gesetzgebung der geführten Flagge abhängt.

Sechstes Kapitel: Feindliche Eigenschaft

Artikel 57. Vorbehaltlich der Bestimmungen über den Flaggenwechsel, wird die neutrale oder feindliche Eigenschaft eines Schiffes durch die Flagge bestimmt, zu deren Führung es berechtigt ist.

Der Fall, wo ein neutrales Schiff eine ihm in Friedenszeiten nicht gestattete Schifffahrt betreibt, bleibt außer Betracht und wird durch diese Regel in keiner Weise berührt.

Artikel 58. Die neutrale oder feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren wird durch die neutrale oder feindliche Eigenschaft des Eigentümers bestimmt.

Artikel 59. Ist die neutrale Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes vorgefundenen Waren nicht nachgewiesen, so wird vermutet, daß die Ware feindlich ist.

Artikel 60. Die feindliche Eigenschaft der an Bord eines feindlichen Schiffes verladenen Ware bleibt bis zur Ankunft am Bestimmungsorte bestehen, ungeachtet eines im Verlauf der Beförderung nach Beginn der Feindseligkeiten eingetretenen Eigentumswechsels.

Ast jedoch vor der Wegnahme im Falle des Konkurses des derzeitigen feindlichen Eigentümers ein früherer neutraler Eigentümer ein gesetzliches Rückforderungsrecht in Ansehung der Ware aus, so nimmt diese die neutrale Eigenschaft wieder an.

Siebentes Kapitel: Geleit

Artikel 61. Neutrale Schiffe unter dem Geleit ihrer Kriegsflagge sind von der Durchsuchung befreit. Der Kommandant des Geleitsschiffes hat dem Kommandanten des Kriegsschiffes eines Kriegführenden auf sein Ersuchen über die Eigenschaft der Schiffe und über ihre Ladung schriftlich jede Auskunft zu geben, zu deren Erlangung die Durchsuchung dienen würde.

Artikel 62. Hat der Kommandant des Kriegsschiffes eines Kriegführenden Ursache anzunehmen, daß der Kommandant des Geleitsschiffes getäuscht worden ist, so teilt er ihm seine Verdachtsgründe mit. In diesem Falle steht es allein dem Kommandanten des Geleitsschiffes zu, eine Nachprüfung vorzunehmen. Er muß das Ergebnis der Nachprüfung in einem Protokoll feststellen, das in Abschrift dem Offizier des Kriegsschiffes zu übergeben ist. Rechtfertigen die so festgestellten Tatsachen nach Ansicht des Kommandanten des Geleitsschiffes die Beschlagnahme eines oder mehrerer Schiffe, so muß diesen der Schutz des Geleits entzogen werden.

Achtes Kapitel: Widerstand gegen die Durchsuchung

Artikel 63. Der gewaltsame Widerstand gegen die rechtmäßige Ausübung des Anhaltungs-, Durchsuchungs- oder Beschlagnahmerechts hat in allen Fällen die Einziehung des Schiffes zur Folge. Die Ladung unterliegt der gleichen Behandlung, welche die Ladung eines feindlichen Schiffes erfahren würde; die dem Kapitän oder dem Eigentümer des Schiffes gehörenden Waren werden als feindliche Waren angesehen.

Neuntes Kapitel: Schadenersatz

Artikel 64. Wird die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren von der Preisengerichtsbarkeit nicht bestätigt oder wird sie ohne gerichtliches Verfahren aufgehoben, so haben die Beteiligten Anspruch auf Schadenersatz, es sei denn, daß ausreichende Gründe für die Beschlagnahme des Schiffes oder der Waren vorgelegen haben.

Schlußbestimmungen

Artikel 65. Die Bestimmungen dieser Erklärung bilden ein unteilbares Ganzes.

Artikel 66. Die Signatarmächte verpflichten sich, im Falle eines Krieges, in dem alle Kriegführenden an dieser Erklärung beteiligt sind, die gegenseitige Beachtung der in der Erklärung enthaltenen Regeln untereinander sicherzustellen. Sie werden demgemäß ihren Behörden und ihren Streitkräften die nötigen Verhaltensmaßregeln geben, auch die geeigneten Maßnahmen treffen, um die Anwendung der Erklärung durch ihre Gerichte, insbesondere durch ihre Preisengerichte, zu verbürgen.

Artikel 67. Diese Erklärung soll möglichst bald ratifiziert werden.

Die Ratifikationsurkunden sollen in London hinterlegt werden.

Die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgestellt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Mächte und von dem ersten Staatssekretär Seiner Britischen Majestät im Auswärtigen Amte unterzeichnet wird.

Die späteren Hinterlegungen von Ratifikationsurkunden erfolgen mittels einer schriftlichen an die Britische Regierung gerichteten Anzeige, der die Ratifikationsurkunde beizufügen ist.

Beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden wird durch die Britische Regierung den Signatarmächten auf diplomatischem Wege unverzüglich mitgeteilt werden. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die bezeichnete Regierung ihnen zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Artikel 68. Diese Erklärung wird wirksam für die Mächte, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, 60 Tage nach dem Tage, an dem das Protokoll über diese Hinterlegung aufgenommen

ist, und für die später ratifizierenden Mächte 60 Tage, nachdem die Britische Regierung die Anzeige von ihrer Ratifikation erhalten hat.

Artikel 69. Sollte eine der Signatarmächte diese Erklärung kündigen wollen, so kann sie dies nur tun für den Schluß eines Zeitraumes von zwölf Jahren, der 60 Tage nach der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden zu laufen beginnt, und später für den Schluß einander folgender Zeiträume von sechs Jahren, deren erster mit Ablauf des zwölfjährigen Zeitraumes beginnt.

Die Kündigung muß wenigstens ein Jahr vorher schriftlich der Britischen Regierung erklärt werden, die hiervon allen anderen Mächten Kenntnis geben wird. Sie soll nur in Ansehung der Macht wirksam sein, die sie erklärt hat.

Artikel 70. Die Mächte, die auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz vertreten sind, legen besonderen Wert auf die allgemeine Anerkennung der von ihnen angenommenen Regeln und sprechen daher die Hoffnung aus, daß die dort nicht vertretenen Mächte dieser Erklärung beitreten werden. Sie bitten die Britische Regierung, diese Mächte hierzu einladen zu wollen.

Die Macht, die beizutreten wünscht, hat ihre Absicht der Britischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archiv der bezeichneten Regierung hinterlegt werden wird.

Diese Regierung wird unverzüglich allen anderen Mächten beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat. Der Beitritt wird 60 Tage nach diesem Tage wirksam.

Die Stellung der beitretenden Mächte wird in allem, was diese Erklärung anlangt, die gleiche sein wie die der Signatarmächte.

Artikel 71. Diese Erklärung, die das Datum des 26. Februar 1909 tragen wird, kann bis zum 30. Juni 1909 in London von den Bevollmächtigten der auf der Seekriegsrechtskonferenz vertretenen Mächte unterzeichnet werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Erklärung unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in London am 26. Februar 1909 in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv der Britischen Regierung hinterlegt bleiben soll, und wovon beglaubigte Abschriften den auf der Seekriegsrechtskonferenz vertretenen Mächten auf diplomatischem Wege übergeben werden sollen.

Für Deutschland: Kriege.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika: C. S. Stodton, George Grafton Wilson.

Für Österreich-Ungarn: C. Dumba.

Für Frankreich: L. Renault.

Für Großbritannien: Desart.

Für die Niederlande: J. A. Roell, L. S. Ruyssenaers.

Japan zeichnete am 10. Juni 1909.

Rußland zeichnete am 29. Juni 1909.

Spanien zeichnete am 23. April 1909.

Italien zeichnete am 25. Mai 1909.

Anhang D

The Maritime Rights Order in Council 1916

Beschlossen vom Kronrat im Buckingham Palace am 7. Juli 1916.

Da . . . die Londoner Deklaration mit gewissen Zusätzen und Änderungen von England und seinen Verbündeten angenommen und in Kraft gesetzt wurde, da . . . infolgedessen die Kabinettsbefehle vom 29. Oktober 1914, 20. Oktober 1915 und 30. März 1916 erlassen wurden,

da . . . hieraus Zweifel erwachsen sind, ob die Londoner Deklaration überhaupt auf dem Boden des Völkerrechts steht,

ist beschlossen worden, die Londoner Deklaration mit allen ihr gegebenen Ergänzungen fallen zu lassen und in Zukunft seitens Englands und seinen Verbündeten lediglich nach dem Völkerrecht zu verfahren.

Um daher in Zukunft eine klare, zweifelsfreie, den Umständen entsprechende Verfahrensgrundlage wiederzugewinnen, sollen folgende

The Maritime Rights Order in Council 1916

zu nennenden Vorschriften nunmehr als endgültig maßgebend betrachtet werden:

a) Die für eine Einziehung von Konterbande erforderliche feindliche Bestimmung wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, wenn die Ware konfigniert ist:

an oder für eine feindliche Behörde oder einen Agenten des feindlichen Staates; oder

an oder für eine Person im feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiet; oder

an oder für eine Person, die während dieses Krieges Konterbande an eine feindliche Behörde oder einen feindlichen Agenten oder an oder für eine Person im feindlichen oder vom Feinde besetzten Gebiet weiterbefördert hat; oder

„an Order“; oder

wenn die Schiffspapiere den wahren Empfänger der Güter nicht ausweisen.

b) Der Grundsatz der einheitlichen Reise oder Endbestimmung soll sowohl im Falle von Konterbande wie von Blockade gelten.

c) Ein neutrales Schiff, das Konterbande mit Papieren für eine neutrale Bestimmung fährt und trotz der in den Papieren ausgewiesenen Bestimmung in einen feindlichen Hafen geht, soll beschlagnahmt und eingezogen werden, wenn es vor Beendigung der nächsten Reise gefaßt wird.

d) Ein Konterbande fahrendes Schiff ist der Beschlagnahme und Einziehung unterworfen, wenn die Konterbande nach Wert, Gewicht, Umfang oder Fracht mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht.

Die Order in Council vom 11. März 1915 und jede Festsetzung der englischen Regierung, was während der gegenwärtigen Feindseligkeiten als Kriegskonterbande zu betrachten ist, bleiben hiervon unberührt, ebensowenig verlieren die bisherigen Befolgungen der hiermit zurückgezogenen Order in

Council an Rechtsgültigkeit. Ferner bleibt es den Prisenengerichten überlassen, vor Erlaß dieser Order anhängig gewordene Fälle wie bisher so zu Ende zu bringen, als ob diese Order nicht ergangen wäre.

Die . . . zuständigen Dienststellen und Behörden haben hierzu das weitere zu veranlassen.

Almeric FitzRoy.

Anhang E

Text des Memorandums des Auswärtigen Amtes vom 7. Juli 1916
Eine für die neutralen Mächte bestimmte Erklärung der Gründe, die für Herausgabe der „Maritime Rights Order in Councils“ des gleichen Datums maßgebend waren (laut Weißbuch des Auswärtigen Amtes vom 14. Juli 1916)

Bei Beginn des Krieges glaubten die verbündeten Regierungen in ihrem Bemühen, ihr Verhalten nach den Grundsätzen des Völkerrechts einzurichten, daß sie in der Londoner Deklaration eine geeignete Zusammenfassung der Grundsätze und Bestimmungen finden würden. Sie einigten sich auf den Beschluß, die Vorschriften der Deklaration anzuwenden, nicht, weil sie an und für sich für sie gesetzliche Kraft besäße, sondern weil sie in ihren Hauptlinien eine Festsetzung der Rechte und Pflichten der Kriegführenden darzustellen schienen, die auf die Erfahrungen der Seekriege gegründet waren. Da der gegenwärtige Kampf einen Umfang und Charakter über alle früheren Begriffe hinaus annahm, wurde es klar, daß der in der Friedenszeit in London gemachte Versuch, nicht nur die Grundsätze des Völkerrechts, sondern selbst die Formen festzusetzen, unter denen sie angewendet werden sollten, nicht ein völlig befriedigendes Ergebnis gehabt hat. Es ist eine Tatsache, daß diese Bestimmungen, während sie in jeder Hinsicht eine Besserung der den Neutralen gewährten Sicherheiten bedeuten, den Kriegführenden bei der Ausübung der ihnen zustehenden Rechte nicht die wirksamsten Mittel zubilligen. Im Fortgang der Ereignisse brachten die deutschen Mächte alle ihre geistigen Fähigkeiten in Anwendung, um den Druck, der sie einschnürte, wieder zu lösen. Ihre Anschläge kompromittierten den unschuldigen neutralen Handel und brachten ihn in den Verdacht, eine feindliche Agentur zu sein. Aberdies schuf die mannigfaltige Entwicklung der Wissenschaft des See- und Militärwesens, die Erfindung neuer Kriegsmaschinen und die von den deutschen Mächten erfolgte Zusammenfassung ihrer Hilfsmittel in ihrer ganzen Ausdehnung zu militärischen Zwecken Verhältnisse, die ganz und gar verschieden waren von denen, die in den früheren Seekriegen obwalteten. Die in der Londoner Deklaration niedergelegten Bestimmungen konnten die Belastungsprobe nicht aushalten, die die äußerst schnell sich ändernden Verhältnisse und Richtungen mit sich brachten, die nicht vorhergesehen werden konnten.

Die verbündeten Regierungen waren gezwungen, der so geschaffenen Lage Rechnung zu tragen und die Bestimmungen der Deklaration von Zeit zu Zeit

den sich ändernden Verhältnissen anzupassen und mit ihnen in Einklang zu bringen. Diese nach und nach eingetretenen Veränderungen mögen vielleicht die Absichten der Regierungen der Alliierten der Mißdeutung ausgesetzt haben. Aus diesem Grunde sind sie zu dem Entschluß gekommen, daß sie sich darauf beschränken müssen, einfach die historischen und zugelassenen Regeln des Völkerrechts in Anwendung zu bringen. Die Alliierten erklären feierlich und vorbehaltlos, daß sie fortfahren werden, die ehemals anerkannten Regeln des internationalen Rechts sowohl bei den Aktionen ihrer Kreuzer wie bei den Urteilen ihrer Preisengerichte zu beachten. Sie werden sich in treuer Erfüllung des gegebenen Wortes insbesondere den Bestimmungen der internationalen Konventionen über das Kriegsrecht anpassen. Bezüglich der Gesetze der Menschheit weisen sie die Unterstellung weit von sich, daß sie das Leben der Nichtkämpfer zu bedrohen beabsichtigen. Die Alliierten werden dem Eigentum der Neutralen keinerlei ungerechtfertigte Behandlung angedeihen lassen, und wenn rebelle Kaufleute durch eine Seekriegsmaßnahme doch geschädigt werden sollten, so werden sie stets bereit sein, die Ersatzansprüche zu prüfen und eine der Billigkeit entsprechende Entschädigung gewähren.

Nachwort des Übersetzers

In dem Vorwort, das Herr Bowles freundlicherweise dieser mit seinem Einverständnis an manchen Stellen gekürzten deutschen Ausgabe seines Buches widmete, betont er ausdrücklich, daß dies Buch in erster Linie vom englischen Standpunkt aus für englische Leser geschrieben ist. Gerade diese rein englische Einstellung macht das Buch so außerordentlich lehrreich. Es ist eine so überzeugend wohl noch nicht zur Darstellung gebrachte Trilogie der drei weltpolitischen Hauptmachtfaktoren — Seemacht, Weltwirtschaft, geographische Lage — ein Dreiklang, in dessen naturnotwendig anzustrebender Harmonie die Weltwirtschaft eine immer wichtiger werdende politische Rolle spielt. Das ganze Buch ist eine äußerst logische Konsequenz aus den Lebensbedingungen des englischen Imperiums, mit der nicht nur den Trägern dieses Weltreiches, sondern auch der übrigen Welt klargemacht werden soll, daß nur eine mit allgemein anerkanntem Recht gepaarte in Seemacht und geographischer Lage liegende britische Macht auf dieser Erde Bestand haben kann. Wobei es allerdings dem nichtenglischen Leser dieses Buches so scheinen kann, als ob dieses „allgemein anerkannte“ Recht nur ein solches englischer Weltreichsprägung sein kann, daß die Welt also nur an dem Gedanken einer Pax Britannica genesen kann.

In gründlicher Forschung und in neuartiger historischer Betrachtungsweise versucht Herr Bowles die wichtigsten das Völkerverleben von jeher beherrschenden wirtschaftlichen und völkerrechtlichen Begriffsprobleme von allen Seiten zu beleuchten und sie zu folgerichtiger Lösung zu bringen. Wenn man dazu noch weiß, warum er dies Buch gerade dem Gedächtnis seines (1922 verstorbenen) Vaters gewidmet hat, dann wird man sich auch darüber klar sein, daß es sich hier um ein nicht ernst genug zu nehmendes Buch handelt, aus dem nicht nur berechtigter britischer Stolz, sondern auch traditionelle britische Weltpolitik, die in ihrem Seemachtfaktor bedeutend mehr als nur eine „sea-bully using force“ ist, zu dem

Leser spricht. Das war es auch, was mich vor allem bewog, dies Buch deutscher Öffentlichkeit zu einer Zeit zugänglich zu machen, in der auch Fragen der Seemacht, der Wirtschaft und der Geographie in erster Linie landmilitärischer Betrachtungsweise unterworfen werden.

Der Vater des Verfassers, Thomas Gibson Bowles (1844 bis 1922), war eine in Völkerrechtskreisen des Kontinents weithin bekannte Persönlichkeit. Er sah sein Lebenswerk im Juli 1916 dadurch gekrönt, daß sich die englische Regierung und ihre Verbündeten auf sein Betreiben hin entschlossen, die Londoner Seekriegsrechtsdeklaration des Jahres 1909 fallen zu lassen, da sie in völkerrechtlicher Einschränkung britischer Macht allein den Durchfuhrhandel nach Deutschland in den ersten Kriegsjahren ermöglicht hatte. Mit diesem Entschluß war ein von der „Times“ schon am 17. September 1915 geforderter Schritt getan, mit dem sie zur „Rückkehr zu der gesünderen und geschäftsmäßigeren Anschauung unserer Vorfäter und des Völkerrechts“ mahnte. Die Schlacht am Staggerrak hatte an der ganzen Kriegslage nicht das geringste ändern können. Aber der den meisten Zeitgenossen überhaupt nicht zur Kenntnis gekommene, die Londoner Deklaration fallen lassende englische Kronratsbeschuß vom 7. Juli 1916, trug den Keim unausbleiblicher Kriegsentscheidung in so starkem aufs Ganze gehenden Maße in sich, daß es nicht wunder zu nehmen braucht, wenn dem eigentlichen Urheber dieser Entschließung ehrende Kundgebungen zuteil wurden.

Am Abend des 21. Juli 1916 gab man auf Veranlassung der National Emergency Conference Th. Gibson Bowles in London einen Empfang („Candid Quarterly Review“ Nr. 11 vom August 1916: „Dinner to Mr. Bowles“), auf dem er geradezu als Retter Englands gefeiert wurde. Hunderte von Einladungen waren ergangen. Wer am Kommen verhindert war, versäumte nicht, dem Gefeierten brieflich oder telegraphisch anerkennende Worte zu übermitteln. So schloß Vizeadmiral E. E. C. Clarke seine Zeilen mit den Worten: „Ich glaube, niemand hat mehr dazu beigetragen, den Krieg zu gewinnen, als ein Gibson Bowles.“ Admiral Lord Beresford, im Parlament der Hauptvertreter des Bowleschen Standpunktes, war der Leiter der Veranstaltung. In seiner An-

sprache erinnerte er an die so wertvoll gebliebenen Hauptschriften des Gefeierten („Maritime Warfare“ 1877, „The Declaration of Paris“ 1900, „Sea Law and Sea Power“ 1910) und schloß mit den Worten: „Um das Gesetz der See, ihre Macht und ihre Rechte zu verstehen, muß man wie Mr. Bowles Seemann und Rechtsgelehrter in einer Person sein und wie er die Grundsätze des Völkerrechts beherrschen.“

Dann ergriff Gibson Bowles selbst das Wort. „Als meine ersten Mitarbeiter starben“, so führte er einleitend aus, „war ich bald der einzige Hüter und Erbe eines Vermächtnisses, dessen Ziel die Wiederherstellung aller maritimen Rechte des Landes war. Zu diesem Zwecke wurde ich Parlamentsmitglied.“ Als er sich aber in dieser Eigenschaft seinem Ziele nicht nähertommen sah, wandte er sich der Presse zu, schrieb bei Ausbruch des Burenkrieges 1900 sein zweites Buch gegen die Pariser Deklaration, trug seine Seemachtsfahel in flammenden Reden durch das ganze Land „from Bristol to Dundee“, fand dabei in Handelskammern, Schiffahrts- und Marinekreisen immer mehr Anhänger und bewog im Juli 1911 Mr. Balfour, der damals Führer der Konservativen war (1902—1905 Ministerpräsident), an einer großen Versammlung in der City of London teilzunehmen, in der er die Londoner Deklaration bekämpfte. „Mit dem Ergebnis, daß im Dezember 1911 das House of Lords zu seinem ewigen Ruhme das Land davor bewahrte, auch noch die letzten Reste der ihm verbliebenen Rechte aufzugeben.“ Sodann auf die Gegenwart übergehend fuhr er fort: „Von der Nordsee her droht unserer Seemacht keine Gefahr, niemals ist das der Fall gewesen, noch können andere Meeresgebiete für uns gefährlich werden. In Whithall und in der Downingstreet, also in der Admiralität und im Auswärtigen Amt, da liegt die Gefahr. An der Spitze der Admiralität brauchen wir einen neuen Ersten Seelord mit neuester See- und Kriegserfahrung (an welche Stelle dann auch bald der bisherige Flottenchef Admiral Jellicoe trat), dem man es auch überlassen muß, sich seine drei Seelord-Kollegen auszusuchen. Mit einem solchen Quartett von Seelords würde Mr. Balfour (damals Erster Lord der Admiralität) gute Arbeit leisten können. Das Auswärtige Amt braucht einen neuen Kopf, der der Flotte endlich freie Hand gibt (das wurde

Balfour als Nachfolger Greys). Für uns kommt nur eins in Betracht: die See, alles übrige spielt für uns keine Rolle, keine, aber auch nicht die geringste. Nur in ihr ruht Heil und Zukunft unseres Landes. Möge Sie daher festes Vertrauen zu unerschütterlichem Völkerrecht stets darüber wachen lassen, daß die Seemacht Englands jedem Widerstand zum Trotz den ihr gebührenden Platz zu voller Kraftentfaltung immer wieder eingeräumt erhält."

Der Geist, der aus diesen Sätzen spricht, ist in dem Buch des Sohnes erneut lebendig geworden. In ihm finden wir dieselben Gedankengänge, aus denen sich eine ewig gleichbleibende, durch jahrhundertelange Erfahrung erprobte und erhärtete Grundlehre britischer Außenpolitik erklärt. So vermittelt uns dies Buch eine geistige Verbundenheit mit längst vergangenen Zeiten, die mehr ist als nur gewohnheitsmäßig gepflegte Tradition. Zu dieser Vermittlung befähigte den 1877 geborenen Verfasser ein Werdegang, der ihn durch langjährigen aktiven Dienst in der Marine (1891 bis 1898, 1915 bis 1919), durch Geschichts- und Völkerrechtsstudium, durch vierjährige Parlamentsmitgliedschaft (1906 bis 1910) und durch eine fünfjährige Zugehörigkeit zum Admiralitätsgericht (1910 bis 1915) für das „Gesetz der See“, für ihre Macht und für ihre Rechte auch heute noch zum Wohle seines Landes erfolgreich eintreten läßt.

Aber das rein Seekriegsrechtliche hinaus gibt uns das Buch unter Zugrundelegung der Lebensbedingungen Englands aber auch ein dem Leser leicht eingehendes, auf gründlicher Erarbeitung beruhendes einprägliches Weltbild ganz allgemein. Es wägt die Rechts- und Machtfragen der Völker nüchtern ab und versteht es, den Neutralitätsbegriff in bemerkenswerter Weise klar herauszustellen. Aus allem verdrämenden Pathos „land“-läufiger Geschichtsdarstellung schält es den Kern kühl und logisch heraus, der ewiges gesetzmäßiges Walten auf Erden enthält und damit eine Beherrschungsnotwendigkeit der See, wie sie die Natur der Dinge geographisch gezwungen bei dauernd sich wandelnden Handelsformen immer mehr sich herausbilden lassen mußte. Ein Weltbild, das zu seiner Erfassung aber eines Weitblickes bedarf, der die naturnotwendigen Zusammenhänge im Völkerleben schärfer und praktisch vorstellbarer erkennen läßt, als das heute noch der Fall ist.

So gesehen ist auch die Wissenschaft vom Seekriege eine so eminent wichtige geworden, von einem Kriege, dessen Kernpunkt immer der die Völker allein am Leben erhaltende Handel ist. Wenn kontinentale Befangenheit von einer direkten und einer indirekten Seekriegsform, also von einem Seekrieg der Schlachten und Gefechte einerseits und einem Wirtschaftskrieg andererseits so gesprochen und geschrieben hat, und das auch heute noch tut, als ob das zwei getrennte Kriegsformen wären, die man je nach Wunsch und Begehr zu wählen brauche, um zum Kriegsziel zu gelangen, so liegt darin eine der verhängnisvollsten Verkennungen des naturgegebenen Wesens des reinen Seekrieges. Denn bei weitem nicht alles ist Seekrieg, was sich zu Kriegszeiten auf dem Wasser abspielt. „Der Seekrieg hat es ausschließlich mit Handel und Verkehr zu tun“, wie es in dem so wichtigen Abschnitt „See- und Landkrieg“ dieses Buches heißt: „Etwas anderes (als Handel und Verkehr) kommt für ihn gar nicht in Betracht. Jede einzelne Seekriegsunternehmung entspringt den Nöten und Notwendigkeiten einer besonderen Seehandelsform, die den Seekrieg ganz beherrscht. Ausnahmen dieser Regel gibt es nicht. Denn ohne Seehandel hätte ein Seekrieg keinen Sinn und könnte nicht geführt werden. Ebensovienig wenn alle Seehandelsformen vertraglich außerhalb des Spiels politischen Völkerlebens gelassen würden. Dann würde nämlich der Seekrieg eben einfach aufhören, weil er auf der See nichts finden könnte, womit er sich befassen müßte. Es würde dann nur noch Landkriege geben, da Flottenfunktionen irgendwelcher Art nicht mehr zu erfüllen wären, also keine Daseinsberechtigung mehr hätten.“

Um diese hier von Bowles so klar herausgestellte Wahrheit kommt man nicht herum. See- und Landkrieg haben eben nur eins gemeinsam, nämlich den Gegner zum Unterliegen zu bringen. Des ersteren Hauptwaffe ist dazu unfehlbare Erdrosselung, an der auf die Dauer kein kontinentaler Wirtschaftsplan etwas ändern kann, während der Landkrieg rettungslos das Ende seiner „Siegessallee“ vor Augen hat, wenn er das zugeschlagene Seetor nicht wieder öffnen kann. Keine „bewaffnete Neutralität“, keine „Kontinental-sperre“, aber auch keine „Erklärung“, wie sie 1856 in Paris und 1909 in London abgegeben wurden, haben bisher die Landmacht

einer umfassenden Seemacht gegenüber die letzte Schlacht gewinnen lassen können.

Am 4. Dezember 1928 hielt der Verfasser dieses Buches vor der Grotius-Gesellschaft zu London, der bedeutendsten völkerrechtlichen Arbeitsgemeinschaft Englands, vor der Vertreter aller Länder zu Worte kommen können, einen Vortrag über das Thema „Freiheit der Meere“, also über den Seehandel der Neutralen im Kriege. Dabei sagte er zum Schluß: „Es ist heute mehr als früher offenbar ganz unmöglich, die großen Handelsstraßen über See von allen Kriegswirkungen freizuhalten, hängen doch alle Völker in ihrem heutigen Leben im Kriege mehr denn je von ihnen ab, wenn sie sich der nötigen Mittel zu irgendeiner Kriegführung überhaupt verschern wollen. Man darf infolgedessen nicht vergessen, daß die natürlichen Aufgaben der See darin bestehen, Kriegausbrüche überhaupt nach Kräften zu verhindern, ausgebrochene Kriege örtlich zu beschränken, ihre Operationen auf ein Mindestmaß herabzudrücken und sie möglichst bald zu einem Ende zu bringen. Oder wie es der Mann, dessen Namen die Gesellschaft trägt, vor der ich heute die Ehre habe zu sprechen, schon vor 300 Jahren sagte: ‚Omnia licere in bello quae necessariae sunt ad finem belli.‘ Ein in Kriegszeiten unbeschränkt bleibender Seehandel der Neutralen aber bedeutet immer eine gewaltige Verstärkung der Landkriegsmöglichkeiten. Dann würde es außer England, das ja von seinen Seeverbindungen überhaupt nur lebt, kein kriegsführender Staat nötig haben, seine Seestreitkräfte in See gehen zu lassen. Jeder Krieg würde dann zu entfesselter unsittlichster Gewinnsucht aller ‚Neutralen‘. Es bleibt daher nur zu hoffen, daß man auch in Zukunft der See, diesem wichtigsten Bollwerk gegen alle kriegslüfternen Übertreibungen, ihre wesentlichsten Wirkungen erhält. Anderenfalls würde die See nur in den Dienst der Schrecken der Landkriegführung gestellt werden.“

Dem Landkriegsdruck der Zerstörung stand schon immer der Seekriegsdruck der Entziehung übermächtig gegenüber. Heute aber ist diese Übermacht des Seedrucks eine noch viel ausgesprochenere. Schon zu Friedenszeiten hängt jedes Rüstungsmaß von dem Wirtschaftspotential seines Landes ab. Die fortschreitende Industrialisierung der Welt verursacht überall zunehmenden Rohstoffhunger,

so daß in künftigen Kriegen mit ihrem immer größer werdenden Verbrauch hochwertigsten Materials das Verhältnis des Wirtschaftspotentials zur dauerhaften Kriegsstärke von Jahr zu Jahr größere Wichtigkeit gewinnen muß. Die Dauerhaftigkeit der Kriegsstärke eines Volkes hängt also von seiner ganzen Lebensgrundlage ab. Je größer diese ist, um so leichter werden sich alle Lebensrechte behaupten und alle notwendigen Lebensansprüche erfüllen lassen. Es ist daher Pflicht jedes kontinental gebundenen Volkes, das von Natur seemachtmäßig nicht begünstigt ist, seine Lebensgrundlage produktionsmäßig zu festigen und sie bis zu einem Höchstmaß dauerhafter Kriegsstärke zu erweitern, wobei Ausnutzung völkerrechtlicher Möglichkeiten immer eine große Rolle spielen können.

Wenn man sich heute, um viele ernste Erfahrungen reicher geworden, in die Seekriegsbegriffswelt eines Bowles und seines Vaters hineinversetzt, also in die Seekriegsauffassung Englands, so muß man zugeben, daß es um vieles im Völkerleben besser stünde, hätte man sich das naturnotwendige „Gesetz der See“ in seiner ganzen Aufgabestellung, in seinem die Benutzung der See beraubenden Charakter, den es seit ältesten Zeiten in sich trägt, klarer und weniger landgebunden vorgestellt. Es ist daher von größter Wichtigkeit, wenn immer wieder Männer wie Bowles Vater und Sohn vor engere und weitere Kreise treten, um in unverblümter Sprache bisher noch viel zu wenig beachtete Lehren der Geschichte klarzumachen suchen. In England ist dieses Buch von nachhaltiger Wirkung gewesen. Aber auch jedem Nicht-Engländer gibt es eine klare Vorstellung davon, daß Seemacht, Wirtschaft und geographische Lage immer die Säulen bleiben, die in gesunder Abwägung von Macht und Recht allein das Völkerleben völkerrechtlich tragen. Denn die Wurzeln aller wirtschaftlichen und politischen Stärke liegen heute mehr denn je in einem offenen Seetor.

Ernst Batfch
Konteradmiral a. D.

Namen- und Sachregister

- Ägypten** 19—22, 26, 29, 32, 33, 35, 36, 63.
Alexander der Große 19.
Algier 29, 61, 64.
Allison 115.
Amsterdam 43.
Antwerpen 40, 43.
Argentinien 51.
Aston, Sir George, General 179.
- Bacon** 39.
Babylon 19—21, 26, 32, 33, 36, 63.
Barras 99.
Berlin 144.
Bertie, Lord of Thame 161.
Blockade 117, 118, 129, 132, 141, 166.
—, **Ministerium** 155, 165, 167, 170.
Bremen 143.
Brest 42.
Buenos Aires 29.
Byzanz 19.
- Cambridge, Ancient History** 21, 22.
Cinque Ports 58, 65.
Consett, R., Admiral 162.
Cromwell 16, 45, 60.
- Dänemark** 125, 144, 145, 148, 163, 188.
Deklaration von London 135, 136, 152, 153, 156, 165, 166, 167, 169, 188, 195.
Deklaration von Paris 128, 129, 130, 140, 141, 146, 197.
Demosthenes 80.
Deutscher Block 138, 146—148, 150, 155, 160, 162, 163, 172, 173.
Drafe 39.
- Edmundson, Mr.** 44.
Elisabeth 45.
Emden 143.
- England** 13—17, 21, 23, 26, 32, 36—38, 40, 41, 97, 99, 105, 120, seine Hauptkraftquelle 14, 15.
Hauptmagnet für Europas Seehandel 42.
Klima, Energie, Bodenschätze 16, 17.
Kraftmerkmale 18.
Navigationssakte 16, 44.
England-Armee 101, 104.
Englisches Auswärtiges Amt 125ff., 134, 149—151, 162, 164, 173, 187—189, 194.
Entdeckungszeit 37—39.
Ernährungsminister 180.
Europa 40, 41, 51, 92—94, 97, 99, 101, 119, 174, 193, 197.
Evans, Sir Samuel 71.
- Falmouth** 42.
Faure 112.
Fayle, Mr. C. Ernest 176.
Florenz 37.
Flugzeug, Luftschiff, Lufttransport, Luftstraße 29, 30, 48.
Fortgesetzte Reise 145, 146, 158.
Journier 116.
Fox, Charles James 126.
Frankreich 40, 42, 43.
Frei Schiff, frei Gut 123—125, 128.
Freibeuterei 136.
- Gallien** 37.
Genua 37, 40.
Geschäftszentrum 31.
Geseß auf See 64.
Gibbon 23, 33.
Grenville, Lord 80.
Grotius, Mare Liberum, De Jure Belli et Pacis 67.
- Hadrianwall** 37.
Handel 34, 35, 47, 48, 54, 80, 81, 87, 89, 95, 96, 116.

Hannover 101.
Hansa 37, 40, 41.
Hamburg 40, 101, 102, 143.
Hammond, Mr. Edmund 125.
Holland (Niederlande) 19, 39—44,
98, 99, 129, 148, 163, 188.
Hungerblockade 192.
Imperiale Macht 36, 38.
Indien 40, 101.
Infas 18.
Internationaler Prisenhof 133 ff.
Internationales Recht 68.
Italien 18.
Jan, Mr. 76.
Jellicoe, Admiral 167.
Jomini, General 121, 122.
Jus Gentium 67.
Kafkahandel 158, 159.
Karl V. 19.
Karl II. 45.
Karthago 19.
Kolonialreiche 39.
Kontinentalssystem 118, 119.
Kontorbande 132 ff., 141, 143, 152,
153, 165.
Kopenhagen 144—146.
Kredit 50—53, 181, 182, 186.
Laffite 117, 119.
Land, völkertrennend 27, 28.
Landmacht bzw. -herrschaft 83, 94, 104.
Laplace 94.
Law and Custom of the Sea 64, 65.
Leathes, Sir Stanley 53, 54.
Lee, George 76.
London 40, 53.
Londoner Seekriegsrechtskonferenz
134.
Lorburne, Carl 128.
Ludendorff, General 137, 166, 168,
175.
Ludwig XIV. 19.
Lübeck 144.
Mazedonien 19.
Mahān 45.
Mackintosh, Sir James 72.

Malta 102.
Mansfield 72, 76.
Marine-Prisengefeg 135.
Marlborough 45.
Marschall v. Biberstein, Baron 133.
Mazarin 126.
Militärische Macht 35.
Morgenthau, Mr., amerik. Botschafter
148.
Napoleon 92, 93, 95, 96, 99 ff.
Neues System der Seekriegsführung
181, 188.
New York 26, 144.
Nicoll, Sir John 76.
Norwegen 188.
Ordnung auf See 56, 63.
Österreich 100, 128, 140.
Palmerston, Lord 126, 144.
Paul, Dr. 76.
Persisches Reich 18.
Phillimore, Sir Robert 67, 69, 74, 80.
Phönizien 18.
Piraten 56—60, 64.
Portugiesen 39, 40, 43.
Preußen 69, 100, 108, 128, 129, 140.
Preußischer Gesandter, Paris 113,
114.
Prisenfälle:
Safan 147.
Marie Glaser 140.
Odessa 71.
Recovery 70, 71.
The Rim 142.
Zamora 149, 155, 156, 170.
Prisenberichte (-tribunale) 69—72,
74, 109, 113, 119, 140, 147, 191.
Prisenlehre 69.
Raleigh 39, 42, 43, 57, 58.
Renault, französischer Völkerrechtler
152, 169.
Richelieu 19, 126.
Rider, Sir Dudley 76.
Rhonda, Lord 28.
Rom 19—22, 26, 32—37, 63, 67.
Römisches Recht 67.
Roscoe, E. S. 154.

- Hofe, Prof. 96, 105.
 Rotterdam 40.
 Rovigo, Duc de 117.
 Runciman, Mr. Walter 29.
 Russell, Lord John 129.
 Rußland 105, 108, 118, 119, 128, 129.
- Salisbury, Lord 129.
 Schiffahrtskontrolleur 180.
 Schweden 105, 125, 163, 188.
 Schweiz 102.
 Scott, Sir William 76.
 See, völkerverbindend 27, 28, 29.
 Seefreibenteur 66.
 Seeherrschaft 82, 83, 87, 88, 90, 94,
 95, 96, 100, 104, 105, 114, 130,
 174, 183, 190, 195.
 Seestraßen 21, 28, 74.
 Sector 39, 41, 42, 139, 172.
 Seekriegsrecht 109, 112, 127, 130,
 135, 141, 183, 190, 195.
 Seezentralität 26, 27, 30—36, 38,
 39, 42, 46, 47, 50.
 Skandinavien 139, 142, 163, 165.
 Smith, Carl Birkenhead 71.
 Sorel, Albert 119.
 Spanien 39, 40, 42, 98, 125.
 Spanischer Erbfolgekrieg 45.
 States Papers 58.
- Stettin 144.
 Stowell, Lord 70, 72, 76, 113.
- Talleyrand 103.
 Tatistcheff, Serge 114.
 Thomas, D. A. 29.
 Tokio 26.
 Tooke, Mr. 115.
 Transporttarife 28, 29.
- U-Bootkrieg 171, 175, 177, 179.
- Bandal, Albert 118.
 Venedig 37, 40.
 Vereinigte Staaten von Amerika 28,
 40, 45, 53, 76, 113, 130, 139, 140,
 143, 144, 151, 155, 156, 165.
 Völkerrecht 70—72, 76—78, 81, 86,
 89, 106, 108, 123, 130, 132, 136,
 139, 146, 172, 176, 194.
- Wangenheim, deutscher Botschafter
 148.
 Welthandel 21, 22, 30.
 Weltreiche 26.
 Weltschiffstonnage 176, 178.
 Weltzentrum 39, 42.
 Wilson 161.
 Wollhandel 37.