



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Der Schutz des Privateigentums zur See

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

die Unabhängigkeit der Inseln anerkannt wird. Dann würde sich das auch gar nicht mit der Monroelehre vertragen, die Regierung der Vereinigten Staaten würde damit ganz neue Bahnen betreten. Eine Einverleibung würde sicher auch den Anlaß zu Parteikämpfen geben, die den Wohlstand der blühenden Inseln zerstören würden. Außerdem möchte wohl England dazu seine Zustimmung versagen, da durch die Besetzung der hawaiischen Inseln von Amerika der Weg Englands über Kanada nach Hongkong und Indien sehr gefährdet werden würde. Gerade auf diesen Weg legt man in England in neuer Zeit besonders Gewicht. Plant doch auch England ein unterseeisches Kabel über diese Inseln von Kanada nach Neuseeland, nach Japan und China. Denn nur so kann es gelingen, die weitgetrennten Länder der britischen Krone zusammenzubringen. Das Kriegsschiff *Egeria* war mit den Tiefenmessungen zwei Jahre lang (1889 bis 1891) beschäftigt. Bei einem etwaigen Seekriege, in den England, Frankreich, Nordamerika, Rußland, China und Japan verwickelt werden könnten, ist Honolulu von der größten Bedeutung. England wird jedenfalls seine Zustimmung nur zu einer Schutzherrschaft erteilen. Von einer gemeinsamen Schutzherrschaft, die, wie auf Samoa, von Amerika, England und Deutschland geübt würde, wird man jedenfalls absehen insofern der traurigen Erfahrungen, die man dort gemacht hat. Vielleicht könnte aber unsere Regierung jetzt von Amerika Zugeständnisse erlangen in Betreff der Samoainseln, denn daß der deutsche Handel dort bald wieder festen Fuß fassen würde, daran zweifeln wir keinen Augenblick. Auch würden unter deutscher Schutzherrschaft dort sehr bald die Fehden unter den Eingebornen aufhören, die jetzt nur durch den Neid unsrer Nebenbuhler genährt werden.



Der Schutz des Privateigentums zur See

Von Georg Wislicenus



m 1. Dezember 1892 sagte Dr. Buhl im Reichstage: „Wir leben in einer ernsten Zeit, aber seien wir nicht pessimistisch, sondern uns bewußt, daß wir alle Veranlassung haben, den Dingen ins Gesicht zu blicken, wie sie wirklich sind.“ Das ist ein wahres Wort, und wenn alle Menschen nicht nur so dächten, sondern auch darnach handelten, so sähe es auf unserm kleinen Planeten anders aus: wenn auch Bellamys Traum nicht verwirklicht wäre, bessere Zustände, als jetzt, hätten wir sicherlich. Aber mit eignen Augen sehen können leider noch immer nicht alle Menschen. Die geistige Kurzsichtigkeit scheint noch häufiger

vorzukommen, als die körperliche. Wie wäre es sonst möglich, daß man immer wieder Versuche macht, dem Seekrieg eine seiner wirksamsten Waffen, das Seebeuterecht, zu nehmen? Während auf der einen Seite durch die Technik die Seekriegsmittel aufs äußerste verschärft werden, will man auf der andern durch Verträge die großen Seemächte zu bestimmen suchen, zu Gunsten derer, die zur See schwach sind, auf eine Kampfweise zu verzichten, die, so lange es eine Seefahrt giebt, großen Einfluß auf den Kriegsverlauf gehabt hat. Wie würden wir lachen, wenn von England bei allen Mächten der Antrag gestellt würde, im feindlichen Privatbesitz befindlicher Grund und Boden, Gebäude, Schlösser, Dörfer u. s. w. dürften von den kriegführenden Heeren unter keinen Umständen besetzt werden! Darnach kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wie die Engländer gelacht haben müssen, als sie lasen, daß schon zum zweitenmale im deutschen Reichstage ganz ernsthaft der Antrag auf Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See gestellt worden ist.

Alles, was das Seewesen betrifft, ist dem Deutschen noch immer eine ziemlich unklare Sache. Aus Prachtwerken hat er einige, meist sehr oberflächliche Kenntnisse von der Kriegsflotte, dem Kriegsschiffsdienst und der Einrichtung der Küstenverteidigung gewonnen. Aber Torpedo und Torpedoboote, diese beiden Begriffe verwechselt er schon sehr häufig. Von der gesteigerten Bedeutung des Kreuzerkrieges weiß er sicher so gut wie nichts. Ähnlich steht es mit seiner Kenntnis des Seerechts und der Seebräuche. Der Zweck des Seekrieges ist doch offenbar die Niederlegung der feindlichen Seemacht im vollsten Sinne des Worts. Dazu gehört aber die möglichste Schädigung der feindlichen Handelsflotte. Warum? Weil die Handelsflotte dem Feindeslande Zufuhr an Menschen (Schiffsbesatzung), Lebensmitteln, Kohlen u. s. w. bringt. Bekanntlich wird auch der belagerten Festung vom Belagerer jede Zufuhr abgeschnitten. Ist nun etwa ein von Feinden umgebenes, teilweise vielleicht schon vom Feinde besetztes Land nicht in ähnlicher Lage?

Für den Einschluß einer Küste durch feindliche Seestreitkräfte, die sogenannte Blockade (deutsch würde man wohl besser „Blockung“ sagen), sind am grünen Tisch freilich eine Anzahl Bestimmungen ausgeklügelt worden, aber die Machthaber haben sich je nach den Umständen darüber hinweggesetzt und werden sich stets darüber hinwegsetzen, wenn es ihr Vorteil ist. So erklärte z. B. Napoleon in dem Dekret vom 21. November 1806: *Le droit de blocus, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places fortes*, trug aber dabei, wie Perels bemerkt, selbst kein Bedenken, von der Blockade einen so ausgedehnten Gebrauch zu machen, wie es nie zuvor geschehen war.

Bei der wirksamen Blockade wird der ganze Schiffsverkehr — Einfuhr und Ausfuhr — gehemmt. Wie bedenklich ein solcher Zustand für Deutschland im Falle eines europäischen Krieges sein würde, hat Kapitän Stenzel

in seiner Schrift: „Die deutsche Flotte und der Reichstag“ ausführlich dargelegt. Daß unsre Kriegsslotte, abgesehen von dem Schutze der deutschen Küsten, auch darnach streben muß, wenigstens die Haupthandelshäfen für den Seeverkehr offen zu halten, wird jedem klar sein, der bedenkt, wie wichtig gerade im Kriegsfalle Zufuhr mancherlei Art ist. Welche Verteuerung des Brotes würde eintreten, wenn wir mit dem Getreidekauf nur auf Österreich und die Niederlande angewiesen wären, oder wenn gar die Bahnverbindung mit einem von diesen Ländern unterbrochen wäre! Wie schwer und verantwortlich die Aufgabe unsrer Kriegsslotte in einem Kriege gegen die ganze russische und die halbe französische Flotte wäre, darüber hat man sich in Deutschland bisher immer noch nicht genug Gedanken gemacht. Die Erfolge der bisherigen Landkriege haben Deutschland so verwöhnt, daß man infolge dessen die Bedeutung des Seekriegs ganz falsch beurteilt. Und doch sollten die Ansichten unsrer frühern und vielleicht auch zukünftigen Gegner zum Nachdenken Grund geben. So sagt der Admiral Réveillère in der Vorrede zu dem Werke *Les guerres navales de demain*: Dans toutes les grandes guerres la victoire et les profits sont toujours restés à la puissance ou à la coalition de puissances maîtresse de l'océan. Malgré les apparences, ce n'est point dans les flammes de Moscou que s'est évanouie la fortune de Napoléon I^{er}: elle s'est engloutie dans les eaux de Trafalgar.... En vain les victoires succéderont aux victoires; tous les triomphes du continent ne le sauveront pas: le héros a été blessé à mort d'une blessure secrète. Ce sont les vaisseaux de l'Angleterre qui ont vaincu à Waterloo. Il n'y aurait pas eu de Blücher, s'il n'y avait pas eu de Nelson. Si la France, en 1871, a pu prolonger sa résistance, ce fut grâce à sa liberté d'action du côté de la mer. Dans la prochaine guerre, le jour où la Russie entrera en jeu, la nation la plus patiente et la plus riche, à la condition de s'alimenter à la mer, est sûre de vaincre. La marine, dans la Méditerranée, décidera du sort de la Triple Alliance.

Der Kerngedanke des Admirals ist unzweifelhaft richtig, wie zahlreiche Beispiele der Geschichte zeigen. Die Beherrschung des Meeres giebt Kraft und Macht. Man braucht nur an die Blütezeiten Spaniens, Hollands und Schwedens zu denken. Selbst Rußland, die Landmacht par excellence, erlangte erst Bedeutung, d. h. Macht, als ihm Peter der Große eine Flotte schuf. Wer sich ernsthaft über die Bedeutung der „Seegelung“ belehren lassen will, der lese die Werke unsers Marinehistorikers, des Vizeadmirals Batsch.

Wenn die deutsche Flotte nicht gar zu stiefmütterlich vom Reichstage behandelt wird, so darf man nach menschlichem Ermessen annehmen, daß sie in einiger Zeit stark genug sein wird, die deutschen Küsten vor feindlicher Blockade zu bewahren. Trotzdem wird der Feind zuversichtlich alles aufbieten, um die deutsche Schifffahrt zu schädigen. Das geht klar und deutlich aus

den Vorbereitungen und Kriegssübungen aller großen Seemächte hervor. In England ist eine große Zahl der besten Schnelldampfer für den Dienst als Hilfskreuzer mit besondern Einrichtungen versehen. Die großen englischen Flottenübungen haben sich mehrmals ganz allein mit der Brandschätzung offener Küstenplätze und mit der Wegnahme feindlicher Handelschiffe, das heißt mit der Kaperei größten Maßstabes befaßt. Die durch den Admiral Aube ins Leben gerufene neuere französische Seestrategie will geradezu die Zerstörung des feindlichen Privateigentums zum Hauptmittel der Seekriegsführung machen. Gabriel Charmes, der Apostel des Admirals Aube, predigt den Kreuzerkrieg in der schärfsten Form. Nach ihm soll die Kaperei über die Handelsfreiheit zur See entscheiden. Wenn auch die Beschränkung des feindlichen Seehandels für die Beherrschung des Meeres nicht den Ausschlag geben kann, so muß sie doch ohne Zweifel einen großen Einfluß auf den ganzen Verlauf des Kriegs haben. Wie ernst die Franzosen die Kaperei von Staats wegen ins Auge fassen, geht daraus hervor, daß schon in Friedenszeiten eine große Zahl der Dampfer der Messageries maritimes, sowie der Compagnie transatlantique ihre vollständige Kriegsausrüstung mit sich führt. Die Kapitäne dieser Dampfer sind entweder aktive oder Reserveoffiziere der französischen Kriegsmarine. Beim Empfang der Depesche von der Kriegserklärung ist auf den Dampfern weiter nichts zu thun, als die im Laderaum verstauten Schnellfeuergeschütze gefechtsbereit an Deck zu stellen und den Kriegswimpel zu heißen; denn die französische Kriegs- und Handelsflagge ist ein und dieselbe. Gleichviel, ob sich die Schiffe in der Heimat, in den ostasiatischen, australischen oder westindischen Gewässern befinden, sie sind zum Dienst als Hilfskreuzer bereit und können sofort den Kaperkrieg beginnen. Ganz ähnlich ist die Einrichtung der sogenannten freiwilligen Flotte in Rußland; auch deren Handelsdampfer verwandeln sich im Augenblick der Kriegserklärung in kriegerische Hilfskreuzer. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Italien sind ebenfalls darauf vorbereitet, eine Anzahl von Handelsdampfern zu bewaffnen. Wer Augen hat zu sehen, muß aus diesen Vorbereitungen erkennen, daß vorläufig keiner der Seestaaten daran denkt, die wirksame Kampfweise des Kaperkrieges aufzugeben. Vizeadmiral Batsch sagt in seinen „Nautischen Rückblicken“ (Berlin, 1892): „Die Freiheit des Privateigentums zur See wird immer noch geraume Zeit zu den frommen Wünschen gehören, und unser Zeitalter der Verschärfung der Kriegsmittel ist kaum dazu angethan, einen so edeln Gedanken zu verwirklichen. Und so lange das nicht geschieht, wird der Handelsdampfer gezwungen sein, mit einigermaßen gewaffneter Hand sein Cargo*) zu beschützen, sofern er oder sein Reeder den patriotischen Ehrgeiz hat, der eignen Flagge treu zu sein. Wer dies verneint, kann nur die bestimmte Absicht haben, im

*) d. h. seine Ladung.

Kriegsfall die Flagge zu wechseln, und es hat Zeiten gegeben, wo dies vom kaufmännischen Standpunkte als das einträglichste befunden wurde."

Mit dem Seebeuterecht hat es folgende Verwandtnis. Solange es eine Schifffahrt giebt, gilt die Regel, daß alles feindliche Gut auf See der Wegnahme durch die Kriegsmacht unterworfen ist. Dieses Seebeuterecht erstreckt sich auf das Schiff, auf die Ladung und auf die Besatzung. Jahrhunderte hindurch handelten die englischen Admirale nach dem Befehle, to sink, burn and destroy, was ihnen an schwimmendem Gut in die Hände fiel. Nur die äußere Rechtsform hat im Laufe der Zeiten eine Änderung erfahren. Ursprünglich war zwischen Kauffahrer, Kriegsschiff und Seeräuber überhaupt kein Unterschied; es kam eben nur auf die Gelegenheit an. Diese Form ist noch heute bei den chinesischen Dschonken erhalten. Diese führen ihre Geschütze und sonstigen Waffen unter dem Vorwande, sich gegen Seeräuber schützen zu müssen. Können sie aber auf See ungestraft einen Schwächern überfallen, so erfüllen die Waffen erst ihren eigentlichen Zweck. Zu den Freibeutern auf eigne Rechnung und Gefahr gehörten die Vitalienbrüder oder Diebendecker, die edeln Weltumsegler Drake und Cavendish und eine fast unzählbare Menge kühner Ostindienfahrer der niederländischen und der englischen Flagge. Als die ständigen Kriegsfлотten aufkamen, war die Kaperei nur solchen Kauffahrern gestattet, die einen staatlichen Gewerbebeschein, den Raperbrief, erlangt hatten. Ohne diesen wurden die Freibeuter als Seeräuber behandelt. Diese Art der Kaperei ist in Europa zwar durch den Pariser Vertrag von 1856 abgeschafft. Heute muß jedes zum Prisemachen berechnigte Schiff eine Besatzung von der Kriegsflotte haben. Aber es genügt, wenn einige von den Schiffs-offizieren der Reserve der Marine angehören. Thatsächlich ist also die Sache genau wie früher geblieben. Daß es die Vereinigten Staaten gar nicht für der Mühe wert erachten, diesem fadenscheinigen Vertrage beizutreten, beweist die berühmte Alabama.

Nicht ohne Grund ist der streitbare Sankt Georg von Alters her der Schutzpatron der Ritter und der Seefahrer; das Beutemachen war zu Wasser und zu Lande ein gar ehrbares Gewerbe, bei dem es freilich ebenso wie heutzutage beim Börsenspiel nicht an verbrecherischen Ausschreitungen fehlte. Während die Raubzüge zu Lande meist einzelne betrieben, denen von höhern Gewalten bald das Handwerk gelegt werden konnte, beteiligten sich am Seeraube meist ganze Städte, Inseln, ja oft genug ganze Staaten. Man betrachte nur die Geschichte Frankreichs: welche große Rolle hat dort jahrhundertlang die Kaperei, d. h. der privilegierte Seeraub, gespielt! Insbesondere verdanken die Städte Dünkirchen, Calais, Dieppe und Saint-Malo ihre ruhmreiche Vergangenheit und ihre Blütezeiten den wackern Freibeutern. Haben doch, wie neuerdings nachgewiesen worden ist, die von den Engländern, Spaniern und Portugiesen gefürchteten Seefahrer aus Dieppe schon unter der Herrschaft

Karls des Fünften (1364 bis 1380) an der Küste von Guinea Niederlassungen gegründet. Der berühmte Reeder Jean Hugo, der König von Dieppe genannt, betrieb im sechzehnten Jahrhundert die Kaperei im großen. Er rüstete ganze Flotten aus, erklärte auf eigene Faust dem König von Portugal den Krieg und blockierte Lissabon, bis sich die Portugiesen durch eine Entschädigung loskauften. Später bestanden in Dieppe sieben Gesellschaften, die Schiffe für die Freibeuterei ausrüsteten; derselbe Hafen war die Heimat der Flibustier, deren Tapferkeit und deren zerstörende Einwirkung auf die spanische Weltmacht genügend bekannt ist. Das berühmteste Freibeuternest des sechzehnten Jahrhunderts war Dänkirchen; es genügt, daran zu erinnern, daß Jean Bart ein Dänkirchner war. Der größte Seeheld aller Zeiten, der Admiral Michiel de Ruiter, erwarb sich seine Tüchtigkeit in den harten Kämpfen mit jenen Kaperern. Die Preisgelder der Dänkirchner sollen sich während der Kriege Ludwigs des Vierzehnten auf 22 Millionen Franken belaufen haben. Unter den Freibeutern von Saint-Malo zeichnete sich Duguay-Trouin durch bewunderungswürdige Kühnheit aus. Die Malouenser rüsteten auf eigene Kosten ganze Geschwader aus, unter denen sich Schiffe von 50 bis 60 Kanonen befanden. Zuweilen nahm auch der Staat an diesen Unternehmungen teil. Als Ludwig dem Vierzehnten die Gelder zur Erhaltung der Kriegsflotte ausgingen, übergab er die Kriegsschiffe in Pacht an Unternehmer, die mit ihnen die Kaperei betrieben. 1709 konnte Saint-Malo dem Staate 30 Millionen vorschießen, und überdies waren die ausgedehnten Festungswerke auf städtische Kosten erbaut worden. La Bourdonnais vernichtete durch seine Kaperzüge, die er im Dienste der indischen Gesellschaft während des Erbfolgekrieges ausführte, den englischen Seehandel im Indischen Ozean. Madras fiel in französische Gewalt, und die englische Flotte mußte sich nach Ceylon zurückziehen. Ile de France (jetzt Mauritius genannt) war der Kriegshafen der Gesellschaft; vergeblich versuchten die Engländer 1746 ihn zu nehmen. Die indische Gesellschaft hatte innerhalb von fünfzig Jahren nicht weniger als 131 Linienfahrer, 61 Fregatten und viele kleinere Schiffe, zusammen eine Flotte von 300 Segeln erbaut und ausgerüstet. Orient wurde durch ihren Einfluß zu einem Plage ersten Ranges. In den Revolutionskriegen spielten wieder die Freibeuter eine Rolle; bis 1794 hatten sie den Engländern 410 Fahrzeuge genommen. Als Napoleon der Erste die Herausgabe Maltas forderte, antwortete England damit, daß es auf allen Meeren französische und holländische Schiffe weg nahm, im ganzen 1200. Kann man es einer Seemacht wie Frankreich, die mit Stolz auf eine so ruhmreiche Freibeutergeschichte zurückblickt, verdenken, daß sie auch heute noch, wenn einmal Krieg geführt werden soll, nicht auf eine Waffe verzichtet, die ihr so vielen Nutzen gebracht hat, und die ihr bei der heutigen Art der Kriegsführung noch größere Vorteile verspricht?

Deutschland hat als Seemacht noch keine Vergangenheit, keine Geschichte,

das ist wohl der Grund, daß man so wenig Verständnis für die Wichtigkeit des Kaperkriegs hat. Und doch sollte man sich an die kühnen Freibeuterzüge der kurlandenburgischen Fregatten unter dem wackern Klaus von Beveren gegen die spanischen Silberflotten erinnern; mehrere reich beladene Gallionen wurden mitten in spanischen Gewässern, im Golf von Mexiko, dem übermächtigen Feinde abgejagt. Das scharfe Auge des Großen Kurfürsten erkannte die Wichtigkeit des Kaperkriegs ebenso gut, wie die Bedeutung des Seehandels und die Notwendigkeit, ihn durch eine kraftvolle Seemacht zu schützen. Wie kläglich benahm sich dagegen die Bundesgewalt bei dem Kriege gegen Dänemark im Jahre 1848! Welche Rolle spielte die Seemacht Dänemarks in den Kämpfen um die schleswig-holsteinischen Herzogtümer! Wie ohnmächtig waren die gesamten deutschen Bundesstaaten gegen die Störung des Seehandels durch den unbedeutenden Feind, gegen die Wegnahme zahlreicher Handelsschiffe! Wer sich überzeugen lassen will, kann aus Batschs Werk: „Deutsch Seeegras, ein Stück Reichsgeschichte“ lernen, wie schwere Folgen es haben kann, wenn in der Reichsvertretung das Verständnis für das Seewesen fehlt. Schon damals (1848) schlug man vor, Schritte zu thun, um durch Verträge das Privateigentum auf See zu schützen, und ließ sich dabei, wie Batsch bemerkt, in „humanem“ Abscheu vor dem sogenannten „privilegierten Seeraub“ geduldig das Fell über die Ohren ziehen. Darin sind wir aber heute leider noch nicht um einen Zoll weiter. Wieder sehen wir eine Phalanx von Handelsdoktrinären, die mit pergamentnen Verträgen die feindlichen Kreuzer und Hilfskreuzer bekämpfen wollen. Ob auch sie erst durch Schaden klug werden wollen? Man muß leider annehmen, daß sie die traurigen Erfahrungen, die Deutschland im Kampfe gegen das kleine Dänemark gemacht hat, vergessen haben.

Unter den Sachleuten, d. h. den Seeleuten, werden sich wenige Gegner des Seebeuterechts finden, weil ihnen die Bedeutung dieses Kriegsmittels klar vor Augen liegt. Die Juristen dagegen möchten diesen „barbarischen“ Unfug meist in die historische Kumpellkammer werfen. Unser berühmtester Kenner des Seerechts, Admiralitätsrat Perels, sagt in seinem Werke „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“: „Auch heute noch gehen die Ansichten der hervorragendsten Publizisten über die Aufrechthaltung oder Beseitigung des Rechts der Seebeute aus einander. Unter den Verteidigern, die es vorzüglich in England und Frankreich findet, sind zu nennen: Phillimore, Twiss, Hautefeuille, Ortolan, Carron, während viele andre, wie Wheaton, de Cussy, Cauchy und Calvo, die meisten deutschen Autoritäten der Völkerrechtswissenschaft, insbesondere Heffter, Bluntschli, Geßner, von Holtendorff u. v. a., für die Beseitigung eingetreten sind. Auch das Institut de droit international hat sich im Prinzip mit Stimmenmehrheit für die Beseitigung des Seebeuterechts ausgesprochen, indem es im Jahre 1877 die Resolutionen annahm: 1. Das Privateigentum, neutrales oder feindliches, ist unverletzlich unter neutraler oder feind-

licher Flagge. 2. Doch sind der Beschlagnahme unterworfen die für den Krieg unmittelbar dienlichen oder bestimmten Sachen und solche Handelsschiffe, die an den Feindseligkeiten teil genommen haben oder für diese Teilnahme unmittelbar bestimmt sind, oder die eine wirkliche Blockade verletzt haben.“ Perels spricht es ebenfalls, unter Berufung auf Bluntschli, aus, daß „der Glaube an das Seebeuterecht bereits gründlich erschüttert“ sei, aber er führt doch auch die Gründe seiner Verteidiger auf, von denen wohl der schwerste immer der bleiben wird, den die größte Seemacht, England anführt. Im Jahre 1860 erklärte Lord Palmerston den Abgeordneten des britischen Handelsstandes, die die Bremer Resolution vom 2. Dezember 1859 auf Abschaffung des Seebeuterechts zur Annahme empfahlen: seines Erachtens hänge die Existenz Englands davon ab, daß es die Herrschaft über die See besitze, und zu diesem Zweck sei es notwendig, die Gewalt, die Schiffe fremder Mächte wegzunehmen und namentlich die auf diesen Schiffen dienenden Matrosen gefangen zu nehmen, nicht aus den Händen zu geben. Der Krieg sei ein furchtbares Übel; dennoch sei es zuweilen notwendig, um der Selbsterhaltung willen Krieg zu führen, und eine Seemacht wie England dürfe sich keines Mittels entäußern, ihren Feind zur See zu schwächen. Wenn England nicht die Matrosen des feindlichen Staats an Bord der Handelsschiffe gefangen nehme, so würde es diese Matrosen bald an Bord der Kriegsschiffe zu bekämpfen haben. Auch Ortolan und Hautefeuille vertreten nachdrücklich diesen Standpunkt.

Als Kuriosum sei erwähnt, daß ein Hamburger Blatt vor einiger Zeit die Behauptung aufstellte, das Seebeuterecht würde längst aufgehoben sein, wenn nicht die Seeoffiziere ein besonderes Interesse daran hätten. Für den Fachmann wirkt ja nun solche Unkenntnis einfach erheiternd, aber der Laie wird leider dadurch irre geführt und erhält durch solche Äußerungen ein ganz schiefes Bild von der Sache. Die Behauptung des Hamburger Blattes bezieht sich darauf, daß den Offizieren und Mannschaften der Kreuzer für jede Prise ein Teil des Wertes als Belohnung zukommt. Diese Preisengelder werden in gleicher Höhe für die Wegnahme feindlicher Kriegsschiffe gezahlt; sie sind Prämien zur Anspornung des Unternehmungsgeistes und der Wachsamkeit der Schiffsbesatzungen. Vom Standpunkte der höchsten Moral sind ja nun Lohnversprechungen für gute Dienste vielleicht überflüssig; vom rein menschlichen Standpunkte aber sind diese Preisengelder ebenso zweckmäßig wie andre Versprechungen. Jener Hamburger befindet sich in dem Wahne, die Ansammlung von Preisengeldern sei der Zweck des Seebeuterechts. Da liegt der Trugschluß. Die Seebeute diente allerdings in frühern Zeiten lediglich zur Bereicherung des Einzelnen, des Freibeuters. Und doch wurde sie auch damals schon ein staatliches Kampfmittel, weil sie eine Schwächung des Gegners herbeiführte. Über die Zeiten, wo Kriege zum Zwecke der eignen Bereicherung geführt wurden, sind wir aber doch seit etwa einem Jahrhundert hinaus. Heut-

zutage wird im Kriege nur deshalb gemordet, geraubt und gefapert, um die feindlichen Hilfsmittel zu zerstören, um überhaupt dem Feinde jeden erdenklichen Schaden zuzufügen, und zwar um selbst dadurch Vorteil, Übergewicht zu bekommen. Unser Hamburger hätte ebenso gut die Behauptung aufstellen können: „Kriege würden überhaupt nicht mehr geführt werden, wenn nicht die Soldaten ein Interesse daran hätten“ — nur mit dem Unterschiede, daß jeder Laie hier das Abgeschmackte sofort gesehen hätte.

In seinen „Nautischen Rückblicken“ sagte Vizeadmiral Batsch: „Die großen Seemächte haben sich aus sehr einleuchtenden Gründen in der Frage (über die Freiheit des Privateigentums zur See) immer kühl verhalten; sie wissen, daß mit dieser Frage ein Hauptkriegsmittel auf dem Spiel steht. Durch die Ausdrücke des Abscheus, denen man in unserm sogenannten humanen Zeitalter in der Presse begegnet, lassen sich ihre Strategen nicht sonderlich inkommodiren. Sie finden, daß, wenn man den privilegierten Mord des Krieges für christlich und zulässig hält, man vor dem verschrienen privilegierten Seeraub nicht Halt zu machen braucht. Sie legen dem fünften Gebot genau so viel Wichtigkeit bei wie dem siebenten, und der Begriff des Schwertes, welches die Vorsehung der Obrigkeit in die Hand drückt, ist großer Ausdehnung fähig. Dazu finden sie es seltsam, daß die Frage meistens aufgeworfen wird von denen, die zur See mehr oder minder wehrlos sind. Wer aber in Ermanglung der Kanonen Lehrsätze der Humanität ins Gefecht führt, hat schwerlich auf Beifall, noch schwerer auf Erfolg zu rechnen. Tötung und Plünderung sind einmal Geschwisterkinder; wer die erstere privilegiert, die letztere als Todsünde hinstellt, wird nur die überzeugen, denen gerade diese Überzeugung Nutzen bringt.“

Man kann auf Felix Dahms männlichem Standpunkt „Die Waffen hoch!“ stehen, also den Dingen ins Gesicht blicken, wie sie wirklich sind, und kann doch Verständnis haben für den weiblichen Wunsch „Die Waffen nieder!“, für den die Baronin von Suttner mit allerhand schönen Gründen eingetreten ist. Dagegen wird man sich bei einiger Kenntnis der wirklichen Verhältnisse staunend fragen müssen: wie ist es möglich, daß sich einige Laien in Deutschland einbilden, gegen die Ansichten der alten Seemächte unsern Gegnern auf friedlichem Wege eine für uns freilich besonders gefährliche Kriegswaffe aus den Händen winden zu können? Man mache sich doch nur klar, daß, ganz abgesehen von England, für die Franzosen und Russen das Seebeuterecht lediglich Vorteile gewährt. Sobald diese, unsre wahrscheinlichsten Gegner, ihre besten Dampfer in Hilfskreuzer verwandelt haben, sind ihre Handelsflotten nur noch von ganz untergeordnetem Werte im Gegensatz zu der großen Summe von National-eigentum, das Deutschland beim Ausbruch eines Krieges auf allen Meeren schwimmen hat. Frankreich und Rußland haben beide beim Kaperkriege wenig zu verlieren und viel zu gewinnen; wie thöricht wäre es von ihnen, wollten

sie sich dieses Vorteils freiwillig berauben! Mit dem idealen Grundsatz von der Unverletzlichkeit des Privateigentums, der übrigens hier doch sehr an den Fuchs erinnert, dem die Trauben zu hoch hingen, kommt man einem Feinde gegenüber, dessen kriegerische Lehrmeister den Kaperkrieg in der ausgedehntesten Form — *la guerre à outrance* — predigen, nicht weit.

Großend sahen Englands alte Admirale die Erfindung und Vervollkommnung der Torpedowaffe. Ihr ritterliches Gefühl sträubte sich gegen die heimtückische Kampfweise mit dieser gewaltigen Waffe des Schwachen. Aber sie erkannten sofort, daß der Wert ihrer mächtigen Flotte denen andrer Nationen gegenüber durch den neuen Störenfried herabgedrückt wurde, und sie waren viel zu stolz und viel zu klug, sich ein *testimonium paupertatis* durch einen Antrag auf Ausschluß der Torpedowaffe vom Seekriege zu geben. Nein, England suchte auch im Torpedowesen alle andern Flotten zu übertreffen, und das war der einzige vernünftige Ausweg angesichts der Dinge, wie sie wirklich waren.

Merkwürdigerweise betonen die Gegner des Seebeuterechts besonders dessen „inhumane“ Seite. Ganz abgesehen nun davon, daß der Begriff Humanität ohnehin nicht recht zu den modernsten Kriegswaffen passen will, läßt sich leicht zeigen, daß hier wieder ein Trugschluß vorliegt. Durch die Kaperei, oder wie man sie heute nennen muß, den Kreuzerkrieg, soll der Gegner nach Möglichkeit geschwächt, also eher zum Friedensschluß gezwungen werden. Man bedenke wohl, daß die Zeit der dynastischen und diplomatischen Kriege vorüber ist. Heutzutage handelt es sich nur um Volkskriege, bei denen ganze Völker in Waffen einander bekämpfen. Jedes Volk und jeder Einzelne setzt dazu Gut und Blut ein; wenigstens muß man das von jedem, der Vaterlandsgefühl und Stolz besitzt, voraussetzen. Mit welchem moralischen und humanen Grunde soll es nun da zu verteidigen sein, daß man das Gut einzelner — das Privateigentum zur See — auf Kosten des Blutes andrer schonen will? Weil die Fachleute den Kreuzerkrieg für ein wirksames, d. h. den Krieg unter Umständen verkürzendes Streitmittel halten, darum müßten doch alle Freunde wahrer Humanität mit Freuden für das Seebeuterecht stimmen, da es die Aussicht bietet, daß durch Wegnahme des Gutes in künftigen Kriegen am Blut gespart werden kann. Ganz anders liegt die Sache für das Privateigentum am Lande; seine Wegnahme, Beschädigung oder Zerstörung wird nur in bestimmten Fällen auf den Kriegsverlauf von Einfluß sein. Treten aber solche Fälle, wie z. B. bei Beschießungen und bei Belagerungen ein, so machte bisher der Kriegführende stets rücksichtslosen Gebrauch von dem Rechte des Stärkern.

Einer der beliebtesten juristischen Spielbälle ist der Begriff der Kriegskontrebande. Am klarsten ergibt sich nach sachmännischer, nicht juristischer Ansicht dieser Begriff wohl dann, wenn man das Feindesland als eine be-

lagerte Festung ansieht (eine von den modernen, mit vorgeschobnen, zerstreut liegenden Werken, wenn man will). Je weniger Zufuhr man durchläßt, desto schneller wird eine Abnahme der Kampflust eintreten. Daraus folgt doch nun gleich zuerst, daß alle Handelsschiffe des feindlichen Landes Kriegskontrebande enthalten — nämlich die Mannschaft. Alle die kräftigen, waffenfähigen Seeleute, die im Frieden die Heimat verlassen haben, werden die feindliche Seemacht verstärken, wenn sie nicht zurückgehalten werden. Und wer auf das Völkerrecht pocht, nach dem sich die Kriegsführung nur gegen die Kriegsmacht des Gegners richtet, dem sei die Frage vorgelegt, ob ein einberufener Reservist als Zivilist zu betrachten sei oder nicht — er wird sie wohl verneinen müssen. Die zurückkehrenden Seeleute sind nun meist einberufene Reservisten. Um diese Reservisten nicht zur feindlichen Kriegsmacht gelangen zu lassen, müssen die feindlichen Handelsschiffe zurückgehalten werden. Macht die Zurückhaltung der Schiffe Schwierigkeiten, so wird sie der Gegner unter Umständen vernichten. Sollte es jedoch wider Erwarten dem Gegner auf die „Handvoll“ Leute nicht ankommen — von deutschen Seeleuten werden vielleicht rund 15000 Mann beständig außerhalb der Heimat sein, d. h. ein nicht zu unterschätzender Teil der besten Leute der Kriegsbesatzung unsrer Kriegsflotte —, dann muß er sich zunächst sagen, daß jedes Handelsschiff zu irgend einem kriegerischen Zweck verwendbar ist. Selbst das älteste Segelschiff kann vorzügliche Kriegsdienste thun, wenn es mit Steinen oder dergleichen gefüllt an bestimmter Stelle eines Fahrwassers als Hindernis versenkt wird; die mannichfaltigen Zwecke aber, denen jeder Handelsdampfer in Kriegszeiten dienen kann, braucht man selbst dem Laien nicht erst einzeln aufzuführen. Soviel wird wohl jedem einleuchten, daß auf dem Lande der Feind keinen Eisenbahnzug, selbst wenn sämtliche Wagen Privatbesitz einzelner Gesellschaften wären, freiwillig dem Gegner überlassen wird. Mit den Handelsschiffen ohne Ausnahme ist es dieselbe Sache. Nur das Seefischereigewerbe ist nach jahrhundertaltem Brauch bisher von der Wegnahme ausgeschlossen geblieben; und da spielt wohl lediglich das gute Herz des Seemanns eine Rolle, der dem wackern Seefischer, der neben dem Bergmann wohl das härteste und lebensgefährlichste Gewerbe auf Erden betreibt, sein bißchen Habe und Verdienst nicht rauben will.

Der Begriff der Kriegskontrebande kommt nach diesen Betrachtungen überhaupt erst in Frage bei Schiffen der neutralen Mächte, die für feindliche Häfen Ladung führen. Hier handelt es sich wieder darum, alles zurückzuhalten, was der feindlichen Kriegsmacht dienen kann; dahin gehören natürlich Waffen und Munition, doch auch Lebensmittel aller Art und Kohlen. So wurde von dem französischen Blockadegeschwader im letzten Kriege gegen China Reis als Kontrebande angesehen; murrend mußten sich die Neutralen das gefallen lassen. Kohlen würden der Kriegsflotte zu gute kommen; Tuchstoffe, wollene

Decken, Woll- und Baumwollwaren könnten zur Uniformierung verwendet werden; Wein und Tabak sind Genußmittel, die dem Heere zu gute kommen könnten. Für Rohstoffe verschiedenster Art, wie Salpeter, Erze, Salz, Häute u. s. w., läßt sich, wenn man will, ein unmittelbarer oder mittelbarer Kriegszweck annehmen. Hat der Gegner die Macht, so wird es ihm trotz aller bestehenden internationalen Verträge so ziemlich frei stehen, jede Ladung, wenn sie nicht gerade aus Klavieren und Damenhüten besteht, für Kriegskontrebande zu erklären.

Solange die „ethischen Kultur“-Bestrebungen nicht aus den Kinderschuhen heraus sind, und das kann noch eine gute Weile dauern, solange sind Heere nötig und Flotten, um allen internationalen Verträgen den gehörigen Nachdruck zu geben. Betreibt ein Volk Seehandel, so kann es diesen nicht durch ein noch so großes Landheer schützen. (Man denke nur an das Huhn, das die Enteneier ausgebrütet hatte.) Vorläufig also und für das kommende Jahrhundert ist das einzige wirksame Mittel zum Schutze des Privateigentums zur See eine genügende Seemacht. Man öffne nur die Augen und blicke zurück in die Geschichte, so wird man stets finden, daß die Entwicklung des Seehandels die Aufstellung einer entsprechenden Seekriegsmacht zur notwendigen Folge hatte. Wo dies versäumt wurde, oder wo die Seemacht zerstört wurde, da sank auch der Seehandel schnell. So ging die alte mächtige Hanse zu Grunde, weil sie keine Stütze durch eine Reichsflotte fand. Ähnliche Beispiele findet man in der Geschichte Spaniens, Hollands und Frankreichs.

Zum Schlusse wiederholen wir unsre schon in der nautischen Zeitschrift Hanfa ausgesprochne Ansicht: Man kann nur wünschen, daß die Herren, die beim Reichskanzler den Schutz des Privateigentums auf See durch Verträge zu erlangen suchen, nicht durch die Praxis der Zukunft darüber belehrt werden, daß sie besser gethan hätten, um den Bau und die Ausrüstung einer Flotte von Kreuzern und Hilfskreuzern zu bitten, groß genug, den Feinden die Lust, oder richtiger gesagt, den Vorteil der Wegnahme unsrer Handelsschiffe gründlich zu nehmen.

