



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Navalis: Kommt die Kaperei wieder? I.

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



Kommt die Kaperei wieder?

Von Navalis

I.



r. Churchill, der Erste Lord der britischen Admiralität, hat der maritimen und politischen Welt während der verhältnismäßig kurzen Zeit seiner Amtsführung schon manche Überraschung bereitet. Seine größte und neueste und vielleicht folgenschwerste von allen ist in Deutschland und den Kontinentalstaaten nur geringerer Aufmerksamkeit begegnet: „das armierte Kauffahrteischiff.“

Mr. Churchill schnitt das Thema am 26. März dieses Jahres, bei Beratung des Nachtragsetats im Unterhause an. Er ging davon aus, daß „bekanntlich“ gewisse Großmächte sich vorbehalten hätten, im Kriege Handelschiffe in Kriegsschiffe zu verwandeln, und zwar nicht nur in ihren heimischen Häfen, sondern auch auf hoher See. „Es ist jetzt guter Grund zur Ansicht vorhanden, daß eine beträchtliche Anzahl fremder Kauffahrteidampfer durch Montieren von Geschützen schnell in armierte Schiffe verwandelt werden wird“; eine dementsprechend große Zahl britische Kreuzer zu bauen und über die Ozeane zu verteilen, sei selbstverständlich „absurd“ und würde, schon wegen der großen Kosten, einen Erfolg derjenigen Mächte bedeuten, welche durch ihre Pläne Großbritannien zu dieser Maßnahme veranlaßt hätten; da nun aber der britische Kauffahrer den schweren, ihm im Kriege der Zukunft drohenden Gefahren nicht wehr- und schutzlos gegenüberstehen darf, so muß er, nach Mr. Churchills logischem Schlusse, in die Lage gesetzt werden, sich mit eigenen Mitteln zu verteidigen! — Die britische Admiralität habe sich, so führte der Erste Lord am 26. März weiter aus, an die Reedereien des Vereinigten Königreichs gewandt und dort alles wünschenswerte Verständnis und Entgegenkommen gefunden. Man habe sich dahin geeinigt, daß eine Anzahl erstklassiger britischer Dampfer zu defensiven Zwecken ausgerüstet werde, um Angriffe armerter fremder Handelskreuzer abweisen zu können. Die Admiralität wolle den Reedereien den größeren Teil der für die Ausrüstung der Dampfer erforderlichen Kosten abnehmen, ihnen die nötigen Geschütze leihen sowie die Munition dazu stellen, außerdem dafür sorgen,

daß ein Teil der Besatzung in der Bedienung der Geschütze ausgebildet werde. Die Reedereien sollten lediglich die durch Aufstellung der Geschütze bedingten baulichen Veränderungen auf sich nehmen.

Diese Pläne und auch ihre Begründung haben in England selbst Überraschung, Erstaunen und vielfache Bedenken hervorgerufen, und seit jener Rede im März wurden verschiedene, nicht uninteressante Fragen an Mr. Churchill gerichtet. Man wollte zunächst wissen, was für Schiffe er im Auge habe. Mr. Churchill legte besonderen Wert auf die Erklärung, daß es sich keineswegs um „Hilfskreuzer“ handle, wie die beiden berühmten Cunarders „Mauretania“ und „Lusitania“, die sofort mit Ausbruch eines Krieges, oder mit der Anordnung einer Mobilmachung, als Kriegsschiffe in Dienst gestellt werden. Mr. Churchills „armierte Rauffahrer“ bleiben Handelsschiffe, auch mit Kanonen, Munition und ausgebildeten Geschützmannschaften. Alle möglichen Typen von Schiffen können dazu verwandt werden, sofern sie imstande sind, die Armierung zu plazieren. Die Admiralität wird sich, bevor sie dem Schiffe die Geschütze übergibt, davon überzeugen, ob Mannschaften an Bord sind, die für sachgemäße Bedienung Gewähr geben. Eine Antwort auf die Frage, wer die Ausbildung dieser Mannschaften übernehmen werde, behielt Mr. Churchill sich vor; vielleicht werde er es im Juli sagen können. Eine bedeutungsvolle Frage schließlich: ob der Erste Lord sich bewußt sei, daß eine internationale Gefahr aus der Armierung von Rauffahrern entstehen könne, wenn die Admiralität nicht die sichere Überzeugung erwecke, daß die Armierung nur unter völlig zu rechtfertigenden Bedingungen in Tätigkeit treten würde, beantwortete Mr. Churchill: man habe diesem Punkte besondere Aufmerksamkeit zugewandt, und verhehle sich keineswegs die Gefahren, die in dieser oder jener Richtung zu fürchten wären.

Alles in allem betrachtet kann also kein Zweifel darüber obwalten, daß es sich mit der Einführung „armerter Rauffahrer“ um einen vollkommen fertigen Plan und um abgeschlossene Überlegungen handelt.

Um unsererseits einen klaren Standpunkt dazu zu gewinnen, müssen wir zunächst auf die Gründe zurückgreifen, mit denen Mr. Churchill die Absichten der Admiralität ausdrücklich verteidigt. Er weist auf die Absicht oder den Vorbehalt gewisser Großmächte hin, im Kriege ihre Handelsschiffe in Kriegsschiffe zu verwandeln, und zwar nicht nur in den nationalen Häfen, sondern auch auf hoher See. — Deshalb wollen die britische Admiralität und die Reedereien eine „gewisse“ — d. h. eine ganz unbestimmte und unbegrenzte — Anzahl von Handelsdampfern schon in Friedenszeiten armieren, also mit Geschützen, mit Munition und geübten Bedienungsmannschaften ausrüsten. . . .

Die Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe und ihre Rückverwandlung sind seit rund sechs Jahren Gegenstand sehr ausgiebiger internationaler Erörterungen gewesen. Sie begannen auf der Haager Konferenz im Jahre 1907 und führten dort zu dem folgenden „Abkommen über

die Umwandlung von Rauffahrteischiffen in Kriegsschiffe“: „ . . . daß es im Hinblick auf die Einreihung von Schiffen der Handelsmarine in die Kriegsflotten zur Zeit eines Krieges wünschenswert ist, die Bedingungen festzustellen, unter denen eine solche Maßregel vorgenommen werden kann, daß jedoch in Ermangelung einer Einigung der Vertragsmächte darüber, ob die Umwandlung von Rauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See stattfinden darf, die Frage wegen des Ortes der Umwandlung, bestehendem Einverständnis zufolge, außer Betracht bleiben und durch die nachstehenden Regeln in keiner Weise berührt werden soll . . .“ — Das „Abkommen“ leitet sich also mit der Feststellung eines unheilbaren Gegensatzes in einem überaus wesentlichen Punkte ein. Unter Führung Englands wurde während der Kommissionsberatungen der Haager Konferenz der Standpunkt vertreten, daß eine Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe nur in den eigenen oder militärisch von ihm besetzten Häfen der betreffenden kriegführenden Macht erfolgen dürfe, nicht in Häfen neutraler Mächte, vor allem aber nicht auf hoher See. Deutschland, Rußland und Frankreich dagegen traten für die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See ein, und die deutsche Delegation erklärte durch den Mund des Konteradmirals Siegel: „Der Vorschlag, die Bornahme der Umwandlung auf die territorialen Gewässer des Landes zu beschränken, ist juristisch unbegründet und militärisch unzulässig!“ Die englische Delegation, vertreten durch Lord Reay, stellte in den Vordergrund als schweres Bedenken, daß die neutrale Schifffahrt niemals wissen werde, woran sie sei, wenn Handelsschiffe der kriegführenden Parteien sich auf der Fahrt plötzlich in Kriegsschiffe verwandelten und dann ihren bisherigen Weggenossen als akute Gefahr gegenübertreten könnten; daraus müßten sich Komplikationen ergeben, die zu unerträglichen Situationen führen könnten; dem müsse durch die Anerkennung vorgebeugt werden, daß die Umwandlung des Handelsschiffes in ein Kriegsschiff einen „Akt der Souveränität“ darstelle, und dieser nur im örtlichen Bereiche dieser Hoheit, in den territorialen Gewässern, vorgenommen werden dürfe; sonst dürfe die Anerkennung eines solchen Schiffes als Kriegsschiff nicht erfolgen.

Von den französischen und deutschen Delegierten wurde sachlich entgegengehalten, daß das Recht der Souveränität dem Staate genau so gut über ein auf hoher See befindliches Schiff zustände, sofern es seine Flagge führe, wie in den heimischen Gewässern; nichts hindere auch dort die Ausübung dieses Rechtes. In einer späteren Sitzung erklärte dann der britische Delegierte u. a.: England habe niemals das Recht der Umwandlung auf hoher See anerkannt, worauf der Präsident, die bekannte russische Autorität von Martens, mit der interessanten Feststellung entgegnete, daß Lord Granville im Jahre 1870 die Rechtmäßigkeit der Umwandlung preußischer Handelsschiffe in Kriegsschiffe bejaht habe, und zwar auf eine Anfrage der französischen Regierung. Allgemein stellte Herr von Martens fest, daß das Recht der Umwandlung auf hoher See niemals ernstlich bestritten worden sei.

Einen recht interessanten Versuch machte die englische Delegation noch, um auf einem Umwege wenigstens etwas gegen die Umwandlung auf hoher See zu erreichen: sie verlangte, daß der Kommandant eines solchen Schiffes eine Bestallung aufweisen müsse, damit sein Schiff als Kriegsschiff anerkannt werden könne. Der dahinter liegende Gedanke war naturgemäß der, daß es meistens nicht möglich sein werde, den nicht unmittelbar im Heimathafen befindlichen Schiffen rechtzeitig eine Bestallung zuzustellen. Deutschland, Rußland und die Vereinigten Staaten widersprachen und nach längerer Debatte kam man (Art. 3 des Abkommens) zur Einigung: „Der Befehlshaber muß im Staatsdienste stehen und von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt sein. Sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine stehen.“ Mit dieser Bestimmung läßt sich auch unter dem deutschen Gesichtspunkte vertraglich einwandfrei und militärisch wirksam arbeiten, denn der Kommandant des Schiffes braucht keine „Bestallung aufzuweisen“, wenn er irgendwo auf dem Ocean schwimmend sein Schiff, auf ein Funkentelegramm hin, in ein Kriegsschiff verwandelt hat, sondern es genügt, wenn er und sein Schiff in der Heimat, gemäß Artikel 3, geführt und politisch „aufgerechnet“ werden.

Im übrigen enthält dieses Haager Abkommen die folgenden Hauptpunkte, auf welche die Aufmerksamkeit des Lesers gelenkt werden muß: das in ein Kriegsschiff umgewandelte Handelsschiff hat die Rechte und Pflichten des ersteren nur dann, wenn es dem direkten Befehle und der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht, deren Flagge es führt, unterstellt ist. Das Schiff muß die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe seines Heimatlandes tragen, die Geseze und Bräuche des Krieges beobachten. Die kriegführende Partei muß die Umwandlung möglichst bald auf der Liste seiner Kriegsschiffe vermerken. Die Mannschaft muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein. Diese Bestimmungen wurden also vereinbart, während — um es hier noch einmal zu wiederholen — die Frage: Umwandlung auf hoher See oder nicht? offen, mithin theoretisch im Belieben der einzelnen Mächte blieb. Praktisch pflegt solches Belieben zur Machtfrage zu werden.

Nun hat die britische Regierung trotz des Fiasko im Haag gehofft und Anstrengungen gemacht doch noch ein Verbot der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See in das internationale Dokument hineinzubringen zu können. Trotz der klaren Stellungnahme der Mächte zur Frage auf der Haager Konferenz 1907 setzte die britische Regierung sie auch wieder auf das Programm der Londoner Konferenz im Jahre 1908/09. Zu diesem Programm reichten die eingeladenen Mächte Denkschriften ein, in denen eingehend zu den verschiedenen Programmpunkten Stellung genommen wurde. Es ist heute von besonderem Interesse, einige Argumente aus der britischen Denkschrift der Vergessenheit zu entreißen, welche gegen das Recht der Umwandlung auf hoher See angeführt wurden:

„Nach Ansicht der Regierung Seiner Majestät ist diese Frage vom Rechtsstandpunkte der Neutralen aus zu lösen.“ Eine starke Beunruhigung der Neutralen und eine Gefährdung ihrer Interessen wurde aus der Umwandlung von

Handelschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See gefolgert, und mit nicht zu verkennendem Pathos zu verstehen gegeben, daß es Großbritannien sei, welches die Rechte und Ansprüche der Neutralen im Kriege schützen wolle. In den dann folgenden Verhandlungen der betreffenden Kommission hob die deutsche Delegation demgegenüber hervor: „Die auf hoher See umgewandelten Schiffe können keine anderen Rechte ausüben und den Handel nicht anders beschränken, als die in nationalen Häfen umgewandelten Schiffe.“ Die legitime Schifffahrt werde dadurch in ihrer Lage keineswegs verschlechtert. „Mit der Vermehrung der Zahl der Kriegsschiffe wird allerdings der Kriegführende eher in der Lage sein, den Konterbandehandel zu überwachen und zu unterdrücken, und ohne Zweifel werden diejenigen Schiffe, welche diesen unerlaubten Handel treiben, hierunter zu leiden haben; der friedliche Handel jedoch hat lediglich die Interessen, welche durch die Haager Übereinkunft über die Umwandlung bereits geschützt sind.“

Schlagender konnten die angeführten Scheingründe der britischen Stellung nicht zerstört werden, und diese beschränkte sich in der Folge denn auch auf Schlagworte, die für „home consumption“ bestimmt, von der britischen Presse mit Eifer und Ausdauer benutzt worden sind: man lasse mit dem Rechte der Umwandlung auf hoher See die durch die Pariser Deklaration 1856 verbotene Kaperei wieder aufleben, und zwar in schlimmerer und gefährlicherer Form. „Neutrale Mächte würden sicher gegen die Wegnahme ihrer Schiffe durch derartige Kriegsschiffe Einspruch erheben; auf diese Weise würde also die ernste Gefahr der Ausdehnung des Kriegstheaters heraufbeschworen werden, eine Gefahr, welche die beiden Friedenskonferenzen, wie die gegenwärtige Konferenz, ausdrücklich zu beseitigen bestrebt sind.“ Die Frage der Zulässigkeit der Umwandlung, heißt es weiter, sei zwar bisher nach einer allgemein anerkannten internationalen Rechtsnorm nicht entschieden worden, weder nach der einen, noch nach der anderen Seite, doch „steht die hierfür sich aussprechende Ansicht im Widerspruche mit den Rechten der Neutralen und mit den Grundsätzen der internationalen Courtoisie!“ — Wie gesagt, man gelangte zu keiner Einigung und verständigte sich nur darüber, daß die Frage nach wie vor offen bleibe. Jede Macht wird hinsichtlich der Umwandlung ihrer zu Hilfskreuzern bestimmten Dampfer im Kriege also nach eigenem Ermessen handeln.

Soweit die Armierungsfrage von Rauffahrern auf hoher See, losgelöst von allen anderen Fragen. So isoliert indessen, wie es nach unserer bisherigen Darstellung den Anschein haben mag, steht auch diese Frage nicht und ihre volle Bedeutung für Deutschland und die anderen Festlandsmächte tritt erst zutage, wenn man sich daran erinnert, daß einmal England auf der Haager Konferenz von 1907 die Schaffung eines internationalen Preisengerichts beantragt hat, und daß dasselbe England die praktische Einführung dieser Appellationsinstanz bisher verhindert hat.

Auf der Haager Konferenz war bekanntlich auch die Errichtung eines internationalen Prisenhofes als einer über die nationalen Preisengerichte hinaus

anzurufenden Appellinstanz beschlossen worden. England und Deutschland hatten sich besonders mit organisatorischen Vorschlägen hierzu beteiligt. — Dieser, in der Folge beschlossenen, internationalen Preisengerichtsbarkeit fehlte aber die einigermaßen notwendige Unterlage eines entsprechenden Rechtes. Um dieses womöglich festzulegen, ließ die englische Regierung im Frühjahr 1908 Einladungen an die am meisten interessierten Staaten zu einer in London abzuhaltenden Konferenz ergehen. Die Konferenz trat Ende 1908 zusammen und beendete ihre Arbeit Ende Februar 1909; das Ergebnis war die vielbesprochene, in England maßlos angegriffene Londoner Deklaration. Sie ist auch heute noch nicht gültig, weil Großbritannien sie nicht ratifiziert hat. Einen der Hauptgründe der öffentlichen Meinung und des britischen Parlamentes gegen die Ratifizierung der Londoner Deklaration bildet die Tatsache, daß die Deklaration kein Verbot der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See enthält, sondern diese Frage wegen der Unmöglichkeit eine Einigung zu erzielen nicht berühren konnte. Nichts könnte die sonst so sorgsam versteckte „Teleologie“ der britischen Vorschläge im Haag und in London heller beleuchten: man wollte sich durch international-rechtlich anerkanntes Verbot der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See sichern. Es gelang nicht, die Festlandmächte zu dieser Selbstbindung zu bewegen, andere, hier nicht zu erörtern: e Gründe kommen hinzu, und so hatte man in England keine Freude mehr am Spielzeuge eines internationalen Preisrechtes. Mit diesem aber steht und fällt selbstverständlich auch die Preisengerichtsbarkeit: der mit so großem Apparat geschaffene und als Beginn eines neuen Zeitalters gestempelte internationale Appellhof, der über den nationalen Preisengerichten stehen und außerdem ganz unabhängig von ihnen unparteiisch arbeiten sollte. Wie war es möglich geworden, daß der von England selbst eingebrachte Vorschlag durch England zum Scheitern gebracht werden konnte? Die Ratifizierung eines Abkommens an sich ist ein Akt, der in den Händen des Königs liegt, mit der Maßgabe, daß die Regierung ihm dazu rät. Unter den Auspizien der liberalen Regierung waren die Einladungen zur Londoner Konferenz ergangen, und war die Deklaration selbst entstanden. Trotz schwerer Bedenken, von denen das hier in Betracht kommende eben angedeutet wurde, stand die Regierungspresse auf dem Standpunkte der Ratifizierung, und votierte die Änderung und Ergänzung des nationalen britischen Seepreisengesetzes (Naval Prize Bill). Das Oberhaus lehnte das neue Preisengesetz dagegen ab und machte so die Ratifizierung der Londoner Deklaration unmöglich, denn diese ist ohne eine nationale Preisengesetzgebung, welche die internationale Preisappellinstanz, den Haager Preisenghof, anerkennt, „gegenstandslos“. In manchen Punkten hofft man britischerseits noch Änderungen und Ergänzungen nachträglich zuwege bringen zu können und dann die Ratifizierung vollziehen zu lassen. Ein Verbot der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe auf hoher See in das internationale Dokument hineinbringen zu können, daran denkt in England jetzt aber niemand mehr.

(Schluß folgt)