



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Navalis: Kommt die Kaperei wieder? II.

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



Kommt die Kaperei wieder?

Von Navalis

II.*)



Während der letzten Jahre hat sich die öffentliche Meinung nun fortgesetzt mit Besprechungen der Verhältnisse beschäftigt, welche sich für die britische Regierung im Kriege aus dem im vorigen Heft skizzierten Status ergeben würden. Die Extremsten, Gibson Bowles u. a. m. schlugen als einziges wirksames Mittel vor: die auf hoher See in Kriegsschiffe umgewandelten Handelsdampfer des Feindes als Piraten zu betrachten und entsprechend zu behandeln, also nicht als Kriegsschiffe. Andere, wie Beresford, verlangten eine gewaltige Vermehrung der Bestände an kleinen Kreuzern. Diese müßten befähigt sein, die Ozeanstraßen unter Kontrolle zu halten und innerhalb weniger Tage alle feindlichen Hilfskreuzer zu vernichten, die etwa auftauchen sollten. Wieder andere versuchten die „internationale öffentliche Meinung“ post festum mobil zu machen; das Unfittliche, Heimtückische, den Grundsätzen moderner Kultur und Humanität ins Gesicht schlagende wurde mit äußerstem Abscheu hervorgehoben. Da habe man die alten Bismarckschen Methoden auf die See übertragen. Deutschland war die Macht, der alle diese und unzählige andere Vorwürfe und Epitheta galten. Daß Frankreich und Rußland gerade in dieser Frage sachlich durchaus den Standpunkt Deutschlands geteilt hatten, das war dem Gedächtnis des britischen Volkes völlig entfallen, denn Frankreich und Rußland waren jetzt Freunde der Briten und sollten Helfer gegen die Deutschen sein. Und doch hätte es nahe genug gelegen, an den nur wenige Jahre zurückliegenden russisch-japanischen Krieg zu denken: damals waren es russische Dampfer aus dem Schwarzen Meere, die als Handelschiffe den Bosporus

*) Schluß aus Heft 32.
Grenzboten III 1913

und die Dardanellen passierten, um sich, nachdem so den Meerengenverträgen Genüge geleistet worden war, auf hoher See in Kriegsschiffe zu verwandeln und Jagd auf neutrale Schiffe zu machen, die sie im Verdacht der Konterbande hatten. Auf Vorstellungen der britischen Regierung stellte Rußland freilich dieses Verfahren ein, das in England große Beunruhigung und Verstimmung erregt hatte. Das sind jetzt vergessene Dinge, man sieht nur Deutschland als von der festen und raffiniert organisierten Absicht erfüllt, Großbritanniens Seehandel zu vernichten. In einem der ersten Jahre des neuen Jahrhunderts hatten ad hoc veranstaltete Manöverübungen der britischen Flotte, im Verein mit zahlreichen Handelschiffen (durch Vermittlung der Reedereien) gezeigt, daß die Verluste für den englischen Seehandel während der ersten Periode des Krieges ganz außerordentliche sein würden, unter der Voraussetzung, daß es dem Gegner gelänge, sich auch nur ein paar Tage lang auf dem Ozean zu betätigen. Die Ergebnisse sind damals nur lückenhaft bekannt gegeben worden, und zwar wie die englische Presse behauptete: damit keine Beunruhigung in der englischen Öffentlichkeit Platz griffe. Als außer Zweifel wurde aber allgemein angesehen, daß der Schutz der britischen Ozeanfahrer ungleich viel schwieriger sein werde, als in früheren Zeiten, während andererseits die Abhängigkeit der Bevölkerung der britischen Inseln vom ungestörten Fortgange der überseeischen Zufuhr mindestens im gleichen Maße gewachsen war. Nun wuchs die deutsche Flotte von Jahr zu Jahr, die bekannten Gegensätze entwickelten sich immer mehr, und man darf wohl annehmen, daß der britische Grundgedanke bei den seekriegsrechtlichen Verhandlungen im Haag vor allem gewesen ist, dem Seehandel Großbritanniens auf international anerkannten Rechtsgrundlagen, auch im Kriege denkbar hohe Sicherheit zu gewährleisten, ohne daß andererseits die Aktionsfreiheit der britischen Flotte im Kriege gegen die feindliche Handelsflotte beeinträchtigt würde. Diese Aufgabe hätte — im Gegensatz zum äußeren Anschein — keineswegs die Quadratur des Kreises bedeutet, wie gleich gezeigt werden soll. Gestört aber wurde, und wie es scheint unerwarteterweise, alles durch den schon im Haag sich geltend machenden Gegensatz „Festland-Insel“, und durch die Tatsache, daß gerade diejenige Macht den Ton des Festlandes am festesten und durchdachtsten vertrat, welche die britischen Sachverständigen durch entsprechende internationale Bestimmungen vor allem im Kriege zu paralysieren gedacht hatten. Das gleiche wiederholte sich, wie gezeigt wurde, während der Londoner Konferenz, und die neueste Reaktion Großbritanniens bildet eben das „armierte Handelsschiff“ Mr. Churchills.

*

*

*

Werfen wir einen kurzen Blick auf das Wesen des deutschen Standpunktes: worin begründet sich das deutsche Verlangen, seine als Hilfskreuzer bestimmten Handelsdampfer auch auf hoher See in Kriegsschiffe umwandeln zu können?

Die Handelsflotte des deutschen Reiches ist bereits jetzt sehr groß und sie wächst weiter. Der überseeische Handel, den sie vermittelt, bedeutet von Jahr

zu Jahr mehr für uns. Auf der anderen Seite sind die Mittel, um diesen Seehandel im Kriege zu schützen, kaum entsprechend gewachsen, jedenfalls nicht, soweit es sich um direkten, an Ort und Stelle auszuübenden Schutz handelt. Die deutsche Kriegsflotte wird ihren Aufgaben in einem europäischen Kriege für absehbare Zeit nur gerecht werden können in strengster Durchführung des Grundsatzes: Zusammenhalten aller zweckdienlichen Streitkräfte in den heimischen Gewässern. Die „heimischen Gewässer“ sind aber weit enger und weit absoluter begrenzt, als die der anderen großen Seemächte. Die großbritannischen Inseln machen die Nordsee strategisch annähernd zu einem Binnenmeere. Sieht man ganz ab von der nicht unbedingt hierher gehörenden Frage des „sealing up the Northsea“ durch die englische Flotte, so liegt doch ohne weiteres auf der Hand, daß diese unglückliche Gestaltung der Nordsee mit ihren vom Gegner kontrollierbaren Ausgängen den Schutz des deutschen Seehandels im Kriege — wie man in England sagt: den „weltweiten Schutz“ — zu einem sehr schwierigen, ja in mancher Hinsicht unlösbaren Problem macht. Das Übel wird dadurch noch schlimmer, daß Deutschland, abgesehen von dem einzigen Riantschau, über keine Stützpunkte an den Ozeanen verfügt. Ja selbst neutrale Häfen würden uns in einem Kriege nur in verschwindend geringer Zahl zur Verfügung stehen; das gilt auch für deutsche Handelsschiffe. Dafür sei nur ein sehr naheliegendes Beispiel angeführt: nicht nur die französischen Häfen kämen selbstverständlich nicht in Betracht, sondern auch die portugiesischen und spanischen, da Großbritannien das Recht besitzt, sich der spanischen und portugiesischen Häfen im Kriege wie seiner eigenen zu bedienen. Sie würden für die deutsche Handelsflotte mithin feindliche Häfen bedeuten, und die Küsten des nordatlantischen Ozeans wären ohne einen einzigen neutralen Zufluchtshafen für sie. Mit der westafrikanischen Küste bis zum Kap steht es nicht besser. Welche der großen Ozeanstraßen man auch verfolgen mag: überall der englische oder französische Stützpunkt, der im Verein mit den übrigen, von ihm aus beherrschten Häfen und Buchten, das deutsche Handelsschiff im Kriege rastlos und schutzlos macht. Eben in dem gleichen Stande der Frage begründet sich bekanntlich auch die strategische Schwäche der Position deutscher Auslandskreuzer im Kriege, verglichen mit den Kreuzern und Hilfskreuzern der stützpunktreichen Seemächte.

Betrachten wir die Umwandlungsfrage nun im Lichte dieser Verhältnisse, so ergibt sich ohne weiteres, daß Großbritannien für sich das Recht der Umwandlung von Handelsschiffen auf hoher See nicht bedarf. Jeder seiner zahlreichen Kolonialhäfen, jeder seiner so sorgfältig über den Erdball verteilten Flottenstützpunkte ist ein — im Sinne der Haager und Londoner Verhandlungen — „nationaler Hafen“. Hier haben wir also einen wichtigen und klaren Zusammenhang des strategischen Gesichtspunktes mit der Stellungnahme der großbritannischen Regierung im Haag und zu London. Zur Umwandlung seiner als Hilfskreuzer bestimmten Handelsdampfer im Kriege brauchte England die „hohe See“ nicht; es hat ja „nationale

Häfen“ überall in Hülle und Fülle. Es kann sich nicht ereignen, daß bei Ausbruch des Krieges solche britische Dampfer als Handelsschiffe auf dem Ozean schwimmen und keine Möglichkeit finden, den — nach der Annahme — nötigen „nationalen Hafen“ zu erreichen, um die Umwandlung zum Kriegsschiff zu bewerkstelligen. Umgekehrt liegt auf der Hand, daß die deutschen Dampfer sich in dieser Lage befinden würden, und zwar beinahe alle, die zur fraglichen Zeit auf hoher See lägen. Sie müßten versuchen in deutsche Heimathäfen zu gelangen, da nach Lage der Verhältnisse Kolonialhäfen kaum in Betracht kommen könnten. Auf dem Wege nach der Heimat würden sie größte Gefahr laufen auf hoher See oder beim Passieren der Nordseezugänge abgefaßt, oder auf dem Nordseekampffelde vernichtet zu werden. Gelänge es ihnen aber wirklich, ihr Ziel zu erreichen und sich im heimischen Hafen zum Kriegsschiffe umzuwandeln, so würde ihnen erst glückliches Passieren der Nordsee mit ihren Zugängen, der britischen „High-sea-blockade“ usw., gestatten, ihre eigentliche Aufgabe: den Schutz des deutschen und die Schädigung des feindlichen Seehandels, in Angriff zu nehmen. Im denkbar günstigsten Falle also wäre ein Zeitaufwand nötig, der als Zeitverlust militärisch überaus schwer ins Gewicht fiel. In vielen Fällen würde der verspätete Hilfskreuzer auf den Ozeanen nichts mehr zu schützen vorfinden und schnell von feindlicher Übermacht abgetan werden. Schnell, gefechtsbereit, bzw. zum Kriegsschiffe umgewandelt, am Platze zu sein, ist eine Grundbedingung erster Ordnung für die Möglichkeit der Wirksamkeit unserer Hilfskreuzer überhaupt; ein großer, ja vielleicht der größte Teil ihrer Daseinsberechtigung hängt davon ab. Selbst, wenn — *conditio irrealis* — man eine deutsche Beherrschung der Nordsee von Anfang an annähme, so würde das Versäumen der so wichtigen Anfangssituation auf den Ozeanen, der Situation, wo Handelsschutz und Handelsschädigung am wirksamsten sind, wie gesagt, den Wert der gesamten Hilfskreuzertätigkeit in empfindlichster Weise vermindern. Wie aber die Seeherrschaftsfrage tatsächlich liegt und wie man in England von Anfang an argumentiert hat, würde die Annahme einer internationalen Bestimmung, welche den Akt der Umwandlung auf die „nationalen Häfen“ beschränkte, eine deutsche Hilfskreuzertätigkeit annähernd illusorisch machen.

Die Weigerung Deutschlands — und auch Frankreichs und Rußlands — jene lähmende Bestimmung anzunehmen, bedeutet also keineswegs und in keiner Hinsicht das Bekenntnis zu einer bisher als unerlaubt und illegal betrachteten Kriegführung zur See, ebensowenig, wie vorher schon ausgeführt wurde, eine Bedrohung und Beunruhigung der legalen Schifffahrt der Neutralen. Die Weigerung der drei Festlandmächte bezweckt vielmehr ausschließlich: diesen Teil des seekriegsrechtlichen Gebietes unter dem Gesichtspunkte des natürlichen und deshalb berechtigten eigenen Interesses zu beurteilen und zu behandeln, nicht unter demjenigen des Interesses der Inselmacht mit der seebeherrschenden Flotte Englands. Darin liegt die grundsätzliche Bedeutung des Vorganges, dessen

Ergebnis — die Unmöglichkeit einer Einigung über die Umwandlungsfrage — in England jenen Eindruck hervorgerufen hat, der sonst gar nicht zu verstehen wäre. Gerade in diesem Zusammenhange darf nicht vergessen werden, daß das Seekriegsrecht, zumal seine praktische Handhabung, mit nur unwesentlichen Ausnahmen auf das englische Interesse unter einem ausschließlich anglozentrischen Gesichtspunkt zugeschnitten und auf entsprechender Grundlage aufgebaut war. Wir treffen hier den traditionellen britischen Suprematiegedanken, verbunden mit einer hochgradig gewordenen Empfindlichkeit besonders Deutschland gegenüber. Wenn die Vertreter der britischen Regierung sich gelegentlich, in Anerkennung der veränderten Zeiten und Verhältnisse, geneigt gezeigt haben, die Berechtigung und praktische Notwendigkeit einer tatsächlich internationalen Ausgestaltung des Seekriegsrechtes anzuerkennen, so lebt im britischen Volke die alte Tradition ungechwächt weiter, daß Britannien, die Trägerin der Ozeansuprematie, die Gesetze für den Seekrieg den anderen Seemächten vorzuschreiben nicht nur das Recht habe, sondern daß diese Rolle eine Grundbedingung eben seiner Suprematie sei. Anlässlich der öffentlichen Erörterungen über die Fragen der Haager und der Londoner Konferenz gab es in der unionistischen Presse nur eine Stimme des Bedenkens darüber, daß Großbritannien sich auf gleichem Fuße mit den anderen Mächten beteilige, wo es sein eigentlicher Beruf sei, vorzuschreiben und zu befehlen. Ja die Imperialisten, an der Spitze der mehrfach genannte Mr. Gibson Bowles, beklagten, daß Großbritannien 1856 die Pariser Deklaration mit ihren Bestimmungen und ihrem Verbote der Kaperei unterzeichnet habe. Da läge das *πρώτον ψέδος* und der grundsätzliche Fehler der britischen Politik, deshalb müsse man die Gelegenheit jetzt benutzen, um die alte absolute Freiheit wiederzugewinnen: durch Ablehnung der Londoner Deklaration. Eine weit überwiegende Mehrheit des Oberhauses steht auf diesem Standpunkte und hat ihn, wie im vorigen Artikel gezeigt wurde, durch die Ablehnung der „Naval Prize Bill“ betätigt. Einzelne hervorragende Staatsmänner, wie Lord Selborne, ein früherer Erster Lord der Admiralität, aber vertreten die Ansicht, daß selbst die Annahme der Bill bzw. die Ratifizierung der Deklaration unwesentlich sei, denn im großen Seekriege werde Großbritannien sich an nichts anderes kehren, als an die Wahrnehmung und den Schutz der eigenen Interessen. In der Marine sei man übereinstimmend der Ansicht, daß die Londoner Deklaration (wenn durch Ratifizierung anerkannt) wenige Tage nach Beginn der Feindseligkeiten „in Fetzen ins Meer fliegen werde“. Man hat sicher allen Grund, Äußerungen aus solchem Munde ernst zu nehmen, und es liegt uns dabei fern, moralische Maßstäbe anlegen zu wollen. Diese weichen im Existenzkampfe eben der Macht- und Zweckmäßigskeitsfrage. Wie sie sich allerdings für England in den bewußten Fragen tatsächlich stellen würden, dürfte keineswegs so ausgemacht und klar sein, wie viele Briten es annehmen; das gehört aber nicht zu unserem heute zu behandelnden Thema.

Durch alle Abstimmungen und Kundgebungen hat man aber die Tatsache nicht aus der Welt geschafft, daß die Festlandmächte durch Umwandlung von

Handelschiffen in Kriegsschiffe, auch auf hoher See, zum Schutze ihres Seehandels beitragen und Versuche des Feindes, ihn zu schädigen, mit gleicher Münze heimzuzahlen versuchen werden.

Betrachten wir nun auf der Grundlage der vorausgegangenen Darlegungen Mr. Churchills „armiertes Rauffahrteischiff“, so ergibt sich zunächst als wichtigstes, ja einziges Argument für die Rechtfertigung dieser unglaublichen Maßnahme: seine besonders betonte Behauptung, daß diese Handelsschiffe ihre Geschütze ausschließlich zur Verteidigung, nicht zum Angriff erhalten würden. Es wäre eigentlich logischer gewesen, die Handelsschiffe zu panzern, anstatt ihnen Kanonen zu geben, denn der Panzer ist eine Schutzwaffe, die Kanone eine Angriffswaffe. Vertritt aber die Admiralität hier die Auffassung — und das ist de facto der Fall —: die beste Verteidigung sei der Hieb, und deshalb müßten die britischen Handelsschiffe, bzw. ein Teil von ihnen, Geschütze erhalten, so erhält die Sache ein ganz anderes Gesicht. Es ist nicht glaublich, daß die „armierten Handelsschiffe“ dann darauf verzichten werden, ihre Verteidigung dadurch noch wirksamer zu machen, daß sie nicht nur den „Hieb“ anwenden, sondern versuchen, den „ersten Hieb“ zu führen. Das ist nun, vielleicht nicht theoretisch, zweifellos aber praktisch die absolut logische und zwingende Konsequenz des Churchillschen Standpunktes. Man denke sich nur in die Stimmung des Kapitäns und seiner Leute hinein; sie werden sich sagen: „da kommt ein Schiff, das vielleicht ein Feind ist, ja eins, das wir mit Sicherheit für einen Feind halten. Wir müßten ja dumm sein, wenn wir nicht versuchten, ihn zu erledigen, ehe er uns erledigt. Wozu haben wir unsere Kanonen, unsere Granaten, unsere ausgebildeten Leute?“ Dann wird die „Verteidigung“ begonnen, gegen Gerechte und Ungerechte, gegen Hilfskreuzer und Handelsschiffe, gegen feindliche Schiffe und gegen solche neutraler Parteien. Diese Annahme ist sicher nicht übertrieben, insbesondere — um diesem Einwurfe vorzubeugen — wird das Zeigen der Flagge nicht die geringste Sicherheit schaffen. Der Kapitän des „armierten Handelsschiffes“ wird meinen, die neutrale Flagge auf jenem verdächtigen Schiffe sei nur eine Kriegslist, um näher heranzukommen. Hundert Kombinationen lassen sich hier anführen, die alle die Hinfälligkeit des Churchillschen Argumentes von dem ausschließlich dem Selbstschutze dienenden Zwecke der Armierung des Handelsdampfers beweisen. Dazu kommt das schon angedeutete psychologische Moment und die Erwägung der Folgen, daß der verhältnismäßig undisziplinierten Besatzung der Handelsschiffe eine Geschützarmierung in die Hände gelegt worden ist. Sie wird beeinflusst vom Selbsterhaltungswillen, vom dilettantischen Kraftbewußtsein, vielfach sicher auch von Piratentrieben, die mit der Armierung wieder automatisch in Erscheinung treten, wie zuzeiten des schrankenlosen Kaperkrieges. Die „armierten Handelsschiffe“, deren Kapitäne

im Kriege keine Autorität über sich haben, dabei ohne alle militärische und politische Bildung sind, werden ebensowenig „das Feuer halten“ können, wie sie ihre Mannschaften zurückhalten können. De facto wird sich also im nächsten großen Seekriege erweisen, daß die alte Kaperei eine fröhliche Auferstehung im Zeitalter der internationalen Verständigungen feiert. Wir vermögen uns zum Beispiel nicht vorzustellen, daß ein armiertes englisches Handelsschiff, das einem nicht armierten deutschen Handelsschiffe in einem deutsch-englischen Kriege begegnete, seine Geschütze ungeladen und unabgefeuert ließe. Das bedeutet keine Verdächtigung, keinen Ausfluß „anglophober“ Stimmung, sondern nur das Ergebnis nüchterner Erwägungen, die sich auf die Verhältnisse im Kriege und auf die menschliche Natur gründen. Es ist gar nicht abzusehen, wohin die Konzeptionierung dieser Franktireurs zur See führen wird. Der Unterschied zwischen Kriegsschiff und Handelsschiff muß verschwinden, zum mindesten werden die Grenzlinien verwischt werden. Es wird sich ganz von selbst ausschließen, im Kriege ein „armiertes Handelsschiff“, als ein dem feindlichen Handel dienendes und durch diese Bestimmung charakterisiertes Schiff zu betrachten und gar zu behandeln. Auf der theoretischen und praktischen Möglichkeit, die beiden Kategorien Kriegsschiff und Handelsschiff völlig voneinander zu trennen, beruht aber die Möglichkeit jedes internationalen Seekriegsrechtes. Man steht seit längerer Zeit auf dem Standpunkte, und zwar international, daß das Kriegsschiff die Waffen, das Handelsschiff Fracht und Passagiere zu führen habe, nicht zum wenigsten, um überhaupt anerkannte Lagen schaffen zu können, in denen das Handelsschiff der Schonung unterliegt. Übernehmen nun in Zukunft Handelsschiffe „Selbstverteidigung mit Angriffswaffen“, so erscheint diese Trennung nicht mehr ausführbar. — Wir haben vorher gesehen, wie die international anerkannte Einrichtung des Hilfskreuzers nur durch peinliche Beobachtung scharfer Unterscheidung zwischen Kriegsschiff und Handelsschiff möglich ist. Der Hilfskreuzer ist, vom Augenblicke seiner Umwandlung an, Kriegsschiff, er führt die Kriegsflagge und den Kommandowimpel, handelt als Kriegsschiff und wird als solches behandelt. Er hat völlig aufgehört ein Kauffahrteischiff zu sein. Das „armierte Handelsschiff“ Mr. Churchills aber will Fracht führen und schießen, wie in den Zeiten, wo stehende Kriegsflotten nicht vorhanden waren und Seeräuberschiffe die Seehandelswege unsicher machten. Heute beherrschen die stehenden Flotten die Meere, Hochseeräuber gibt es nicht mehr. Daß durch die armierten Handelsschiffe der britischen Admiralität aber eine Unsicherheit, Gesetzlosigkeit und Rechtlosigkeit zur See sondergleichen Platz greifen wird, steht für den Fall eines großen Seekrieges außer Zweifel. Mr. Churchill hat, wie anfangs erwähnt, im Unterhause gesagt, die Admiralität habe sorgfältig alle Komplikationsmöglichkeiten bedacht. Das mag sein, aber die Admiralität vermag deshalb doch nicht zu beurteilen und zu ermessen, in welche Lage andere seefahrende Nationen sich damit gedrängt sehen können. Es handelt sich keineswegs nur um Deutschland.

Auf der Londoner Konferenz sagte die englische Delegation hinsichtlich der Umwandlungsfrage: sie müßte vom Rechtsstandpunkte der Neutralen gelöst werden; sie sprach auch von der „Courtoisie“ den Neutralen gegenüber. Es wurde von den Delegierten der großen Festlandmächte unwiderleglich nachgewiesen, daß die Schifffahrt der Neutralen, soweit sie legitim sei — nicht gegen die Konterbandebestimmungen verstoße, auch keine assistance hostile leiste —, durch das Umwandlungsrecht von Handelsschiffen zu Hilfskreuzern nicht im mindesten beeinträchtigt werden könne. Heute will die britische Regierung das „armierte Handelsschiff“, welches die Unterschiede zwischen Kriegss- und Handelsschiff verwischt und damit gerade der neutralen Schifffahrt einen denkbar schlimmen Dienst leistet. Sie wird im Kriege auch bei legitimstem Betriebe ihres Erwerbes vom britischen „armierten Handelsschiffe“ beunruhigt, bedroht und diskreditiert sein. Es liegt auf der Hand, daß das „armierte Handelsschiff“ im Kriege jede Gelegenheit benutzen wird, um sich als anonymer Hilfskreuzer zu betätigen, auch neutrale Schiffe zum Hafen zu bringen, sie zu untersuchen usw. Ihre Anonymität macht die Gelegenheiten hierzu besonders zahlreich und günstig. Ist nun aber Großbritannien nicht kriegführende Partei, sondern neutral im Kriege, so erhebt sich die Frage, wie die Kriegführenden sich diesen ständig schießbereiten neutralen Handelsdampfern gegenüber [verhalten sollen; eine sehr knifflische Frage.

Hinsichtlich dieses Punktes wird die britische Admiralität vermutlich der Ansicht sein, daß Großbritannien, als neutrale Macht im Kriege, für die Behandlung seiner „armierten Handelsschiffe“ alles durchdrücken kann, was es will, weil die Kriegführenden sonst fürchten müßten, aus dem Neutralen sich einen Feind zu machen. Das wäre also die Machtfrage, welche gerade für England die Rolle des Neutralen in einem Seekriege immer so ungemein gewinnbringend gestaltet. Qui vivra verra! Ganz außerhalb des Machtbereiches der englischen Flotte steht aber die weitere Frage: wie sich die Versicherungsgesellschaften zu dem „armierten Handelsschiffe“ stellen werden. Ein mit Kanonen, also mit Offensivwaffen, ausgerüstetes Schiff wird wieder beschossen, die Unsicherheit seiner Existenz nimmt zu, ein Kriegsschiff de facto wird bei den Gesellschaften doch wohl einiges Bedenken erregen, auch wenn es de jure Handelsschiff bleiben möchte. Umgekehrt wird für die gesamte Handelsschifffahrt die Unsicherheit durch das „armierte Handelsschiff“ so groß werden, daß man gerade auf die Haltung der Seeverversicherungsgesellschaften gespannt sein darf. Eine weitere Frage: ein „armiertes Handelsschiff“ führt neutrales Gut. Das Schiff wird von einem feindlichen Kriegsschiffe beschlagnahmt. Was wird aus dem neutralen Gut? Oder: ein „armiertes Handelsschiff“ mit neutraler Fracht wird in den Grund geschossen; was für Ansprüche hat der Frachteeigentümer? Oder: ein neutrales, „armiertes Handelsschiff“ führt feindliches Gut usw. Kurz, es ergibt sich ein Komplex von Fragen und Schwierigkeiten, die — und das ist das Wesentliche — ausnahmslos darauf hinzielen, im Seekriege die bis jetzt bestehenden, spärlichen,

anerkannten Rechtsnormen und Rechtssicherheiten zu beseitigen und an ihre Stelle die schrankenlose Freiheit — und damit Vogelfreiheit — des Franktireurs oder Merchant Adventurers treten lassen. Wir sind weit entfernt davon, zu glauben, daß die britische Admiralität solche Ergebnisse wünscht; sie kann sie im eigensten Interesse der britischen Schifffahrt nicht wünschen! Sie sind aber unausbleiblich, zumal in einem länger dauernden Kriege. Europäische Seekriege werden aber sehr lange dauern, zumal ein deutsch-englischer, der damit übrigens keineswegs an die Wand gemalt werden soll.

Deutschland, welches, wie wir gesehen haben, von der britischen Maßnahme allein „gemeint“ wird, kann sie und ihre weitere Entwicklung einstweilen mit Ruhe betrachten. Ganz abgesehen von allen die Praxis betreffenden Erwägungen aber wollen wir nicht verkennen, daß dieses moderne britische Bekenntnis zum „sink, burn, destroy“ politisch und rechtlich die deutsche Position zu einer außerordentlich günstigen macht. Möge man sie klug benutzen!



Zur neueren Wortkunft

Sprachliche Studien zu Detlev von Liliencron

Von Dr. Hans Gärtler



„ach Wahrheit in der Literatur lechzen wir,“ sagt Liliencron: „Was Idealismus, was Realismus? Beides vereinigt, ineinanderlaufend, so solls sein.“ Er hat damit das Gepräge der neueren Richtung ausgesprochen. „Allerdings, die Künstlerhand darf dann nicht fehlen.“

„Wir werden niemals den Begriff Idealismus, den Begriff Realismus ganz haarscharf erklären können,“ fährt er an jener Stelle in der Novellensammlung „Roggen und Weizen“ fort. Auf seine eigene Dichtung paßt keiner der beiden Begriffe restlos, Liliencrons Dichtung ist durch und durch impressionistisch gefärbt, und dieser Begriff deckt sich auch vollkommen mit dem Naturell des Dichters.

Die impressionistische Kunst hält sich nicht an nebensächlichem Beiwerk auf; ihr Blick geht aufs Ganze. Den Gesamteindruck des Ganzen in wenigen, knappen Strichen möglichst naturgetreu wiederzugeben, so daß der Zuschauer sofort ein anschauliches Bild vor sich entstehen sieht, gilt ihr als vornehmste Aufgabe. Das gleiche Ziel wie der Maler, der Bildhauer, der Musiker, muß auch der impressionistisch schildernde Dichter verfolgen. Ihm muß es darauf ankommen,