



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Perels, Kurt: Das alte und das neue Blockaderecht

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



Das alte und das neue Blockaderecht

Von Dr. jur. Kurt Perels, Professor des öffentlichen Rechts

Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in den Gewässern rings um Großbritannien und Irland angetroffene feindliche Rauffahrteischiff zerstört werden.

I.



Ich erkläre hiermit, daß am 27. Tage des achten Monats des dritten Jahres Taisho die ganze Küste des Pachtgebietes Kiautschou zwischen 35° 54' nördlicher Breite, 120° 10' östlicher Länge, 36° 7' nördlicher Breite und 120° 36' östlicher Länge durch ein von mir befehligtes Geschwader in Blockadezustand versetzt worden ist, und daß Schiffen neutraler Mächte vierundzwanzig Stunden Zeit gegeben ist, das Blockadegebiet zu verlassen, und daß alle Maßregeln, die nach dem Völkerrecht und den Verträgen des Kaiserreichs mit neutralen Mächten gestattet sind, im Namen der Regierung des Kaisers von Japan gegen alle Schiffe durchgeführt werden, die die Blockade zu brechen versuchen werden.

Gegeben an Bord Seiner Japanischen Majestät Schiff „Suwo“ am 27. Tage des achten Monats des dritten Jahres Taisho.“

In dieser Form verhängte der Chef des II. japanischen Geschwaders, Vizeadmiral Kato, am 27. August 1914 die Blockade über die Küste des deutschen Schutzgebietes Kiautschou. Es war die erste Erklärung einer Blockade alten Rechts, die in dem großen Kriege ausgesprochen wurde; und sie ist zugleich die einzige geblieben. Wenn hier von einer „Blockade alten Rechts“ gesprochen wird, so soll damit nicht gesagt sein, daß es sich um eine altüberlieferte Rechtsform handelt, es soll vielmehr nur die Gestaltung des Blockaderechts bezeichnet werden, welche bei Kriegsausbruch bestand. Die Wurzel dieses Blockaderechts bildet der Satz 4 der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, welcher bestimmte: „Die Blockaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam sein, das heißt, durch eine Streitmacht aufrecht erhalten werden, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.“

Die Aufstellung und Anerkennung dieser Norm, welche die „Effektivität“ zur unerläßlichen Voraussetzung der Rechtsgültigkeit der Blockade machte, bedeutete den Abschluß eines langen politischen und literarischen Kampfes. Er

galt der Beseitigung des Anspruches, daß eine Blockade über feindliche Küsten durch bloße Erklärung verhängt werden könne — mit der Wirkung, daß alle das blockierte Gebiet anlaufenden oder verlassenden Kauffahrteischiffe der Wegnahme durch die blockadeerklärende Macht unterworfen seien. Der unermüdbliche Verteidiger dieser sogenannten Papierblockaden (*blocus sur le papier*) war England gewesen, und in der Seekriegsgeschichte führen sie noch heute vielfach den Namen „*blocus anglais*“; kein Wunder, wenn man liest, was das Mitglied des britischen Admiraltätsgerichts James Mariot im Jahre 1780 aussprach: „Vermöge seiner natürlichen geographischen Lage betrachtet Großbritannien alle Häfen Spaniens und Frankreichs als blockiert; dieser Anspruch, der sich auf die Beherrschung der Meere gründet, ist stets erneuert worden. Großbritannien ist berechtigt, seine Lage wie ein Geschenk, das die Vorsehung ihm beschieden hat, auszunutzen.“

Die Regel von 1856, daß papierne Blockaden nicht rechtsverbindlich sein sollen, hat ihre Geltung in den Seekriegen der folgenden Jahrzehnte behauptet. Sie bildet auch den Kern des die Blockade behandelnden Abschnitts der Londoner Seekriegsrechtserklärung vom 26. Februar 1909.

Unter Blockade versteht man die Absperrung feindlicher oder vom Feinde besetzter Häfen und Küsten gegen das Ein- und Auslaufen von Schiffen. Ihr Hauptzweck ist die Absperrung des Gegners vom Seehandelsverkehr. Auf die Handelsinteressen der Neutralen wird insofern Rücksicht genommen, als die Versperrung des Zuganges zu neutralen Häfen und Küsten ausdrücklich verboten ist.

Die rechtliche Wirksamkeit einer Blockade, das heißt vor allem die Berechtigung der blockierenden Macht zur Aufbringung und Einziehung von Blockadebrechern, ist durch drei Voraussetzungen bedingt: die Blockade muß erklärt, bekannt gemacht und tatsächlich wirksam sein. Blockadeerklärung ist derjenige Akt einer Kriegspartei, welcher feststellt, daß eine Blockade über ein bestimmtes Gebiet an einem bestimmten Zeitpunkt in Kraft getreten ist oder in Kraft treten wird, und gleichzeitig eine Frist setzt, innerhalb deren neutrale Schiffe den blockierten Bereich verlassen dürfen. Die eingangs mitgeteilte Blockadeerklärung des Vizeadmirals Kato bietet ein anschauliches Beispiel. Die Blockadebekanntmachung besteht darin, daß die Blockadeerklärung den neutralen Mächten, ferner den örtlich zuständigen Behörden des blockierten Bereichs und endlich auch den in Unkenntnis der Blockade einem blockierten Hafen sich nähernden Schiffen zur Kenntnis gebracht wird. Auch die Ausdehnung, Einschränkung oder freiwillige Aufhebung der Blockade muß — im Interesse der Neutralen — förmlich bekannt gegeben werden. Über das Erfordernis der tatsächlichen Wirksamkeit ist das Grundsätzliche bereits in den einleitenden Bemerkungen mitgeteilt worden. Hinzugefügt sei, daß einzelne Fälle gelungenen Blockadebruchs (wie sie bei unsichtigem Wetter leicht eintreten können) an sich noch keinen Beweis gegen die Effektivität der Blockade liefern und, daß eine Blockade nicht dadurch aufgehoben wird, daß die blockierenden Streitkräfte sich infolge schlechten Wetters zeitweise entfernen.

Der Tatbestand des Blockadebruchs wird dadurch begründet, daß ein Schiff in Kenntnis der Blockade ein- oder auslaufend in den Aktionsbereich der blockierenden Kriegsschiffe eindringt. Die Kenntnis wird, den Gegenbeweis vorbehalten, als vorhanden vermutet, wenn das Schiff einen neutralen Hafen nach Ablauf angemessener Zeit seit Bekanntgabe der Blockade an die diesen Hafen innehabende Macht verlassen hat.

Rechtsfolge des Blockadebruchs ist zunächst die Aufbringung des blockadebrechenden Schiffes. Die Aufbringung darf aber nur innerhalb des Blockadegürtels oder auf der unmittelbaren Verfolgung aus diesem Bereich stattfinden, und sie ist unzulässig von dem Zeitpunkte ab, in welchem die Blockade aufgehoben wird. Erklärt das Preisengericht die Beschlagnahme für gerechtfertigt, so verfällt der Blockadebrecher der Einziehung. Das gleiche Schicksal trifft die Ladung, es sei denn, daß der Befrachter zur Zeit der Verladung der Ware die Absicht eines Blockadebruchs weder gekannt hat noch hat kennen können (zum Beispiel weil zur Zeit der Verladung die Blockade noch nicht verhängt war).

Das vorstehend in seinen Umrissen gezeichnete Blockaderecht der Londoner Deklaration wurde im August 1914 von allen kriegführenden Seemächten in Kraft gesetzt, und, was das Erfordernis der Effektivität betrifft, erklärte der englische Premierminister Asquith am 25. August im Unterhaus ausdrücklich, daß die britische Regierung nicht beabsichtige, sich von dem vierten Satz der Pariser Seerechtsdeklaration loszusagen. Im übrigen freilich nahm England eine Abänderung der 1909 vereinbarten Blockaderechtsordnung vor (Ziffer 4 der Order in Council vom 20. August 1914): „Das Vorhandensein einer Blockade soll als bekannt angenommen werden: a) bei allen Schiffen, welche einen feindlichen Hafen verlassen oder berührt haben, nachdem seit der Bekanntgabe der Blockade an die örtlichen Behörden hinreichende Zeit verfloßen war, um es der feindlichen Regierung zu ermöglichen, das Bestehen der Blockade bekannt zu machen; b) bei allen Schiffen, welche nach der Veröffentlichung der Blockadeerklärung einen britischen Hafen oder einen Hafen einer verbündeten Macht verlassen oder berührt haben.“ Mit Recht bemerkt hierzu die deutsche Denkschrift vom 10. Oktober 1914: „Durch die Bestimmung in Nr. 4 der Order in Council wird die Wegnahme wegen Blockadebruchs in unbilliger Weise erweitert, da hiernach die Vermutung für die Kenntnis der Blockade auch dann eintreten soll, wenn das Schiff nach Ablauf einer gewissen Zeit seit der Bekanntgabe der Blockade eines feindlichen Hafens an die dortigen Ortsbehörden einen andern feindlichen Hafen verlassen hat. Durch diese Bestimmung will die britische Regierung die Behörden des feindlichen Staates über die durch das Völkerrecht gezogenen Grenzen hinaus in den Dienst der eigenen Seestreitkräfte stellen und diesen Dienst durch die Wegnahme neutraler Schiffe erzwingen.“

Am 29. Oktober 1914 wurde die Order in Council vom 20. August aufgehoben und eine neue trat an ihre Stelle. Auch sie verkündete, daß die Londoner Deklaration mit näher bezeichneten Abänderungen und Modifikationen

für England maßgebend sein sollte; aber die erwähnten Annahmen auf blockaderechtlichem Gebiet lehnen in ihr nicht wieder. England stellte sich mithin durchaus auf den Boden des im Jahre 1909 international festgestellten Blockaderechts.

Aber für das Zugeständnis an die Neutralen, das hierin lag, mußte sich England reichlich, ja überreichlich zu entschädigen. Es proklamierte eine neue Reihe von Konterbanderechtsätzen, wie sie seit hundert Jahren keine Macht der Erde aufzustellen gewagt hatte, ein Konterbanderecht, das, tatsächlich durchgeführt, in Verbindung mit dem Seebeuterecht die unmittelbare und die mittelbare Seezufuhr von Kriegs- und Lebensbedarf nach Deutschland und den verbündeten Ländern praktisch unmöglich, damit aber zugleich die Verhängung einer „Blockade“ mit all ihren militärisch-politischen Schwierigkeiten überflüssig machen mußte.

Es ist hier nicht der Ort, im einzelnen zu zeigen, wie England also auf Schleichwegen das zu erreichen suchte, was auf geraden Wegen zu erreichen ihm das mangelnde Vertrauen auf die eigene maritime Kraft verbot. Auch hat Professor Heinrich Bohl in seiner Schrift „England und die Londoner Deklaration“ das rechtschänderische Treiben Englands mit glücklicher Hand vor aller Welt in helles Licht gestellt. So mag es in dem gegenwärtigen Zusammenhange genügen, das zu wiederholen, was die deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915 über die englischen Einbrüche in das Konterbanderecht der zivilisierten Staaten bemerkt: „Die britische Regierung setzt eine Reihe von Gegenständen auf die Liste der Konterbande, die nicht oder doch nur sehr mittelbar für kriegerische Zwecke verwendbar sind, und daher nach der Londoner Erklärung, wie nach den allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts überhaupt, nicht als Konterbande bezeichnet werden dürfen. Sie hat ferner den Unterschied zwischen absoluter und relativer Konterbande tatsächlich beseitigt, indem sie alle für Deutschland bestimmten Gegenstände relativer Konterbande ohne Rücksicht auf den Hafen, in dem sie ausgeladen werden sollen, und ohne Rücksicht auf die feindliche oder friedliche Verwendung der Wegnahme unterwirft.“

Der tatsächlichen Durchsetzung der britischen Ansprüche stand freilich die Tatsache hindernd im Wege, daß die Nordsee mit samt ihren nördlichen, westlichen und südlichen Zufahrtsstraßen ein offenes Meer bildet, das auch in Kriegszeiten für den Handel aller Flaggen frei ist. Dessen ungeachtet verkündete England in den Bekanntmachungen vom 3. Oktober und vom 3. November 1914 die Nordseesperre.

II.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 3. Oktober 1914

„Die deutsche Politik des Minenlegens, verbunden mit der Tätigkeit der Unterseeboote zwingt die Admiralität aus militärischen Gründen Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die Regierung erteilte deshalb die Genehmigung zum Minenlegen in gewissen Gebieten. Das Minenfelder-system wurde aus-geleget und in großem Maßstabe entwickelt.

Um die Gefahr für die Nichtkämpfer zu verringern, teilt die Admiralität mit, daß es von jetzt ab für Schiffe gefährlich ist, das Gebiet zwischen dem 51. Grad, 15 Min. und dem 51. Grad, 40 Min. nördlicher Breite und zwischen einem Grad 35 Min. und 3 Grad östlicher Länge zu durchfahren. Im Zusammenhang damit wird daran erinnert, daß die südliche Grenze der deutschen Minensfelder auf dem 52. Grad nördlicher Breite liegt. Obgleich die Grenzen der gefährlichen Gebiete hierdurch bestimmt sind, darf nicht angenommen werden, daß die Schifffahrt in irgendeinem Teile der Gewässer südlich und nördlich davon ungefährlich ist. Es ist den englischen Schiffen befohlen, ostwärts segelnde Schiffe vor neuausgelegten Minensfeldern zu warnen.“

Die Motivierung dieses Erlasses dürfen wir auf sich beruhen lassen, da die deutsche Regierung bereits am Tage nach seiner Veröffentlichung erklären konnte: „Die Behauptung der englischen Admiralität, die deutschen Minensfelder gingen bis zum 52. Grad nördlicher Breite, ist frei erfunden. Deutsche Minen liegen nur an der englischen Küste.“ In der Sache bedeutet das Vorgehen Englands, das durch die Legung seines Minensfeldes die internationale Schifffahrt im Gebiet der südlichen Nordsee in eine enge Fahrrinne längs der englischen Küste bannte, eine schroffe, gegen die Neutralen gerichtete Verletzung des Völkerrechts.

Aber noch blieb die westliche (die nördliche kam und kommt schon wegen der Eisverhältnisse vorläufig kaum in Betracht) Zufahrtsstraße der Nordsee und diese selbst, abgesehen von ihrem südlichen Teil, für den Handelsverkehr der neutralen Flaggen offen.

III.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 3. November 1914

„Die Admiralität gibt bekannt, daß die ganze Nordsee als Kriegsgebiet angesehen werden muß. In diesem Gebiet setzen sich alle Schiffe der größten Gefährdung aus, sowohl durch Minen, welche gelegt werden mußten, als auch durch Kriegsschiffe, welche bei Tag und Nacht wachsam nach verdächtigen Fahrzeugen suchen. Alle Handels- und Fischereifahrzeuge werden hiermit vor den Gefahren gewarnt, welche sie auf sich nehmen, wenn sie dies Gebiet befahren, es sei denn in genauer Übereinstimmung mit den Weisungen der Admiralität. Jegliche Anstrengung wird gemacht werden, um diese Warnung den neutralen Ländern und den Schiffen auf See zu übermitteln, aber vom 5. November ab werden alle Schiffe, welche eine Linie, die vom Nordpunft der Hebriden durch die Faröer-Inseln nach Island verläuft, passieren, solches auf eigene Gefahr tun. Den Schiffen aller Nationen, welche nach und von Norwegen, der Ostsee, Dänemark und Holland Handel treiben wollen, wird angeraten, wenn sie auf der Heimreise sind, durch den Englischen Kanal und die Straße von Dover zu gehen. Dort wird ihnen eine Fahrstraße bezeichnet werden, auf welcher sie, soweit Großbritannien in Betracht kommt, ungefährdet längs der englischen Ostküste nach Farn Island gelangen können, von wo ihnen,

wenn möglich, ein sicherer Weg nach Linder-naes-Leuchtturm angegeben werden soll. Von diesem Punkt würden sie, je nach ihrer Bestimmung, nördlichen oder südlichen Kurs zu nehmen haben, wobei sie sich möglichst nahe an der Küste zu halten hätten. Für ausreisende Schiffe ist dieser Weg in umgekehrter Richtung maßgebend.“

Auch dieser (hier nur im Auszuge mitgeteilte) Erlass sucht seine Existenz durch die Berufung auf willkürliche deutsche Minenlegung zu rechtfertigen. Aber „die Behauptung über die Sperrung neutraler Zufahrtsstraßen ist unwahr, keine deutsche Mine ist auf der Zufahrtsstraße von der hohen See zu einem neutralen Hafen gelegt worden.“ (Deutsche Denkschrift vom 15. November 1914.)

Den wahren Grund des Sperrerlasses teilt eine spätere, in Deutschland fast unbeachtet gebliebene amtliche Erklärung der englischen Regierung mit. Sie findet sich in einer Rede des Premierministers Asquith, der am 14. November 1914 im Unterhaus sagte, die Sperrmaßnahmen hätten „den alleinigen Zweck, zu verhindern, daß dem Feinde Güter zugeführt werden.“

Die Frage, ob eine kriegsführende Macht tatsächlich imstande ist, die bezeichnete Zone zu sperren, insbesondere ob die große Wassertiefe eine erfolgreiche Legung von Minen überhaupt zuläßt — diese Frage ist militärtechnischer Natur und deshalb hier nicht weiter zu untersuchen. Das, worauf es in diesem Zusammenhange ankommt, ist, daß England, ohne eine Blockade zu verhängen, erklärt, daß nach Ablauf einer zweitägigen Frist neutrale Schiffe bestimmte ausgedehnte Teile der hohen See nicht, genauer gesprochen: nur „auf eigene Gefahr“ befahren dürfen. Auf eigene Gefahr. England lehnt es also ab, in irgendeiner Weise — moralisch, politisch, juristisch — für den Schaden verantwortlich zu sein, den neutrale Schiffe und Ladungen, Besatzungen und Passagiere infolge des Befahrens des als gefährlich bezeichneten Gebiets erleiden. Dabei läßt es England vollkommen offen, welche gefahrbringenden Mittel zur Anwendung gebracht werden sollen, und für viele der seither in jenen Gebieten gesunkenen Fahrzeuge wird die Frage, ob sie das Opfer englischer Aufsee- oder Unterseeschiffe oder auch englischer Minen geworden sind, niemals Beantwortung finden.

So hat England der aufhorchenden Welt ein neues Blockaderecht — „Sperrungsrecht“ wird man es vielleicht in Zukunft zur Unterscheidung von dem alten Blockaderecht nennen — verkündet, dessen Regeln sich dahin zusammenfassen lassen: Eine kriegsführende Macht ist berechtigt, beliebige Teile der hohen See durch öffentliche Bekanntmachung als gefährdet zu erklären. Diese Erklärung tritt an dem in der Bekanntmachung bezeichneten Tage in Kraft. Schiffe, welche sich in das als gefährdet bezeichnete Gebiet begeben, tun dies auf eigene Gefahr. Sie können angehalten oder vernichtet werden. Die Vernichtung ist auf Grund der allgemeinen Gefährdungserklärung zulässig, eine besondere Warnung ist nicht erforderlich. Ein Schadenersatzanspruch steht weder den Schiffs- und Ladungsinteressenten noch den Hinterbliebenen der zur Besatzung gehörigen Personen und der Passagiere zu.

Wer in dem vorstehenden Versuch, die neuen britischen Blockaderechtsgrundsätze juristisch zu formulieren, eine Übertreibung erblicken sollte, der sei auf einen klassischen Gegenzeugen verwiesen, nämlich den Marinemitarbeiter der Times, der Britanniens Nordseesperre mit folgenden Bemerkungen rechtfertigt (12. November 1914): „Da Minen innerhalb des militärischen Gebietes liegen müssen, ist es nicht unsere Sache, ihre genaue Lage denjenigen bekanntzumachen, die es nicht lassen können, dort umherzufahren. Eine allgemeine Warnung ist erlassen worden, und wenn etwaige Blockadebrecher auf die Minen auflaufen, dann ist es eben ihre eigene Schuld. Mir ist ein Vorwurf gemacht worden, weil ich von Blockadebrechern spreche und weil doch England nicht die Blockade über die deutschen Küsten verhängt habe. Genau genommen, ist das richtig, aber hier setzt wieder eine falsche Vorstellung ein. Die Blockade, wie man sie in früheren Zeiten kannte, ist durch die Mine und den Torpedo abgetan. Wir erklären nicht mehr die Blockade, die jedem Schiff verbietet, ein bestimmtes, durch die Anwesenheit eines Blockadegeschwaders kenntlich gemachtes Gebiet zu passieren. Wir machen bekannt, daß alle ein bestimmtes Seegebiet passierenden Schiffe das auf eigene Gefahr tun; die Minen tun dann das übrige. Das sind Ausnahmemaßnahmen, die den neuen Bestimmungen, unter denen dieser Krieg geführt wird, angepaßt sind.“

IV.

Bekanntmachung

1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland, einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Rauffahrtschiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohende Gefahr abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekrieges nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.

3. Die Schifffahrt nördlich um die Shetlandsinseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

Berlin, den 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.
von Bohl.

Die vorstehende Bekanntmachung bildet eine Ergänzung der Admiralstabsbekanntmachung vom 2. Februar, welche folgendermaßen lautet: „England ist im Begriff, zahlreiche Truppen und große Mengen an Kriegsbedarf nach

Frankreich zu verschiffen. Gegen diese Transporte wird mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln vorgegangen. Die friedliche Schifffahrt wird vor der Annäherung an die französische Nord- und Westküste gewarnt, da ihr bei Verwechslungen mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr droht. Dem Handel nach der Nordsee wird der Weg um Schottland empfohlen.“ Sie ist offenbar mitveranlaßt durch das Bekanntwerden des in Ziffer 2 erwähnten Geheimbefehls der englischen Admiralität: „Wegen Auftretens deutscher Unterseeboote im englischen und irischen Kanal sollen sofort alle englischen Handelsschiffe neutrale Flaggen hissen und alle Abzeichen, wie Reedereizeichen, Namen usw. verdecken. Hausflaggen sind nicht zu führen. Dieser Befehl ist geheim zu halten.“

Der deutsche Erlaß, der die Gewässer rings um Großbritannien und Irland als Kriegsgebiet erklärt, enthält ein Doppeltes, nämlich eine Drohung, gerichtet an die feindlichen, und eine Warnung, gerichtet an die neutralen Handelsschiffe.

Nur die letztere kommt für eine unter den Gesichtspunkt des Blockaderechts gestellte Untersuchung in Betracht. Denn das Blockaderecht richtet sich ja wesentlich nur gegen neutrale, nicht aber gegen feindliche Schiffe, da diese ohnehin auf dem gesamten Kriegsgebiet, das heißt auf hoher See wie in den Gewässern der Kriegführenden, dem Seebeuterecht unterworfen sind, so daß eine Erweiterung der Wegnahmebefugnis der Kriegführenden ihnen gegenüber überhaupt nicht, mithin auch nicht durch die Verhängung einer Blockade möglich ist. Im übrigen darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß die Vernichtung feindlicher Rauffahrtschiffe, sofern der Aufbringung wesentliche Hindernisse entgegenstehen, völkerrechtlich anerkannt ist. Dagegen ist es nicht völkerrechtlich anerkannt, daß die Versenkung unterbleiben muß, falls eine Insicherteibringung der Besatzung und Passagiere unmöglich ist. Rußland, Englands jetziger Verbündeter, hat im Kriege gegen Japan sogar durch seine Kreuzer feindliche Handelsschiffe mit Mann und Maus versenkt: es sei erinnert an den Fall des kleinen japanischen Dampfers „Nakanoura Maru“, der angehts des russischen Wladivostokgeschwaders („Rossija“, „Kuril“, „Gromoboi“ und „Bogatyr“) gestoppt und die Flagge niedergeholt hatte und des ungeachtet mit Besatzung und Passagieren, insgesamt dreiunddreißig Personen, beschossen und zuletzt durch einen Torpedo in die Tiefe geschickt wurde. Ist, anders als in diesem Falle, die Anwendung von Rettungsmaßnahmen ausgeschlossen (man denke an die Ausübung des Seebeuterechts durch Luftschiffe, Flugzeuge und Unterseeschiffe), so muß auch die Mannschaft und müssen auch die Passagiere die Folgen der feindlichen Eigenschaft des Schiffes, dem sie sich anvertrauen, auf sich nehmen, um so mehr, wenn sie, wie gegenwärtig, durch den Gegner hinreichend gewarnt und sogar in den Genuß einer vierzehntägigen Frist zum Verlassen der gefährdeten Schiffe gesetzt worden sind.

Für die rechtliche Beurteilung der an die Neutralen gerichteten Warnung ist die Existenz des englischen Nordseesperrverlasses von wesentlicher Bedeutung,

jenes Erlasses, den die Neutralen, vielleicht nach Absendung der üblichen papiernen Proteste, tatsächlich hingenommen haben. Auch im Kriegsrecht gilt der Satz: „Was dem einen recht ist, ist dem andern billig.“ Was, wenn es England tut, recht ist, kann nicht, wenn es Deutschland tut, unrecht sein. „Wie England das Gebiet zwischen Schottland und Norwegen als Kriegsschauplatz bezeichnet hat, so bezeichnet Deutschland die Gewässer ringsum von Großbritannien und Irland mit Einschluß des gesamten Englischen Kanals als Kriegsschauplatz.“ (Deutsche Denkschrift vom 4. Februar 1915.) Es kann sich dabei noch zum Überfluß auf das Zeugnis des Marinemitarbeiters der Times berufen, der am 20. Oktober 1914 schrieb: „Es liegt vollkommen innerhalb der Rechtsbefugnisse der Kriegführenden, der neutralen Schifffahrt solche Seegebiete zu verschließen, in denen militärische Operationen ausgeführt werden.“ Ein Neutraler, der die englische Nordseesperre duldet, aber die deutsche Gefährdungserklärung bekämpft, kann füglich nicht darauf rechnen, daß seine Einwendungen beachtet werden.

Dabei bleibt, was nicht übersehen werden sollte, die deutsche Warnung an Schärfe weit hinter der englischen zurück. Sie bezieht sich zunächst auf ein wesentlich kleineres Gebiet. Sie gewährt sodann eine hinreichende Zeit, innerhalb deren die neutralen Schiffe ihre Maßnahmen zur Vermeidung der Gefahrzone in aller Ruhe treffen können. Und sie erklärt endlich mit aller Bestimmtheit, daß neutrale Schiffe keinesfalls absichtlich angegriffen werden sollen.

Diese Zusage kann natürlich nur für solche Schiffe gelten, welche als neutrale erkennbar sind. Diese Erkennbarkeit ist allerdings durch den englischen Geheimerlaß in hohem Grade erschwert, jenen Erlaß, dessen Übereinstimmung mit dem internationalen Seerecht England dadurch zu beweisen sucht, daß er in Englands nationalem Seerecht einen Anhalt findet. Mag England allen Schiffen der Welt zum Schutz vor der Erbeutung die Führung seiner Flagge gestatten — die Frage, ob englische Schiffe die Flaggen anderer Staaten führen dürfen, bestimmt sich nicht nach dem englischen, sondern nach dem Recht der nichtenglischen Staaten. Ein Beispiel für viele: das deutsche Flaggengesetz stellt die Führung der Reichsflagge durch ein nichtdeutsches Schiff, sei es im Inlande, sei es im Auslande, sei es auf hoher See, unter Strafe; der Kapitän wird mit Geldstrafe bis zu fünfzehnhundert Mark oder mit Gefängnisstrafe bis zu sechs Monaten bestraft, und außerdem kann auf Einziehung des Schiffes erkannt werden. Im Völkerrecht findet mithin der englische Geheimerlaß keine Stütze. Wenn ihn aber die neutralen Staaten mit der in diesem Kriege England gegenüber stets bewiesenen Lammesgeduld tatenlos hinnehmen und also englischen Handelsschiffen dazu Beihilfe leisten, den Folgen der englischen Eigenschaft zu entgehen, dann ist Deutschland, das dem unverfänglichen neutralen Handel eine freie Bahn bezeichnet hat, berechtigt, zu vermuten, daß jedes in den englischen Gewässern betroffene Rauffahrteischiff feindlich ist, und dementsprechend zu handeln.