

Lübecker Volksbote

Organ für die Interessen der werktätigen Bevölkerung

Der „Lübecker Volksbote“ erscheint täglich nachmittags (außer an Sonn- und Festtagen) und ist durch die Expedition, Johannisstraße 46, und die Post zu beziehen. — Abonnementspreis, einschließlich der Unterhaltungsbeilage „Die Neue Welt“, vierteljährlich 2.00 Mk., monatlich 70 Pfg.

Redaktion und Geschäftsstelle:
Johannisstraße Nr. 46
Telephon Nr. 924

Die Anzeigengebühr beträgt für die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum 20 Pfg., Versammlungs-, Arbeits- und Wohnungsanzeigen 10 Pfg., auswärtige Anzeigen 30 Pfg. — Inserate für die nächste Nummer müssen bis 9 Uhr vormittags, größere früher, in der Expedition abgegeben werden.

Nr. 190.

Montag, den 16. August 1915.

22. Jahrg.

Die Freiheit der Meere.

Mit der waldburprünghchen Unbefangenheit, die den amerikanischen Journalismus ziert, und in der Ueberzeugung, daß jeder Mensch eigentlich nur dazu da sei, sich bei irgendeinem Anlaß interviewen zu lassen, hat das amerikanische Depeschensbureau „United Press“ den deutschen Kaiser erlucht, ihm anlässlich der Erfolge der deutschen und österreichisch-ungarischen Truppen im Osten eine „Rundgebung“ zu telegraphieren, „Küdanwort bezahlt“. Diese „Rundgebung“ blieb allerdings aus. Dagegen nahm der Reichskanzler den Anlaß wahr, um die „United Press“ zur Verbreitung einer Mitteilung der Reichsregierung zu benutzen. Er verwies auf die verschiedenen seit Kriegsbeginn abgegebenen Erklärungen und betonte, daß Deutschland für einen Frieden kämpfe, der ihm mit den Mächten, die an seiner Seite den großen Kampf führen, diejenige feste Sicherheit gewähre, deren Deutschland für einen dauernden Frieden und seine nationale Zukunft bedürfe. Ueber Deutschlands Grenzen hinaus werde der Friede, den wir erstreben, allen Völkern die Freiheit der Meere verbürgen und allen Nationen die Möglichkeit eröffnen, im freien Wettbewerb den Werken des Fortschrittes und der Gerechtigkeit zu dienen.

Freiheit der Meere! Der Ausdruck ist nicht neu. Schon im Juli hat der englische Premierminister Asquith im Unterhaus von der Freiheit der Meere gesprochen, und in der letzten Note des amerikanischen Präsidenten Wilson an die deutsche Regierung spielt das Wort ebenfalls eine erhebliche Rolle. Unzweifelhaft hat Bethmann-Hollweg in ganz bestimmter Absicht den Ausdruck wiederholt; er wollte der englischen Auffassung der Freiheit der Meere für England den Begriff der Freiheit der Meere für alle entgegenlegen.

Denn an der englischen und amerikanischen Anwendung des Ausdrucks von der Freiheit der Meere zeigt sich das alte Spiel, daß ein Begriff desto energischer vertreten und angewendet wird, je weiter man von ihm in der Wirklichkeit entfernt ist, und je mehr man ihn selbst außer acht läßt, wenn er den eigenen Wünschen und den eigenen Zielen nicht entspricht. Gerade bei England und seinem neutralen Helfershelfer drängt sich diese Erfahrung besonders deutlich, aber auch besonders widerlich auf. England hat den Begriff des freien Meeres zuerst geschichtlich ganz offen und aus guten Gründen seiner kapitalistischen Entwicklung heilighen gelassen.

Der Kampf um die sogenannte Freiheit der Meere beginnt in der modernen Epoche in dem Augenblicke, als die kapitalistische Produktionsweise in Mitteleuropa sich zu entwickeln begann. Das war um die Zeit des 15. und 16. Jahrhunderts. Damals schrieb der Begründer des neuen Völkerrechts, Grotius, seine berühmte Schrift über das Mare liberum (das freie Meer), die 1609 erschienen und in der Ideologie der Zeit von geradezu revolutionärer Bedeutung wurde. Sie war der Ausdruck der neuen für alle Länder kommenden Zeit und hatte die ausgesprochene Tendenz, gegen die Uebergriffe der englischen kapitalistischen Entwicklung Front zu machen. Deshalb wurde sie auch besonders von englischer Seite aufs heftigste angegriffen und mit Hohn und Spott überschüttet. Die Gegenschrift des Engländers Selden forderte ihr gegenüber im Interesse des englischen Kapitalismus das geschlossene Meer (mare clausum), was nichts anderes bedeutete, als daß die englische Seemacht die ausschließliche Herrschaft über das Meer anstrebte und allein für sich forderte. Außerlich kam dieser Streit dadurch zum Abschluß, daß man theoretisch die volle Freiheit der Meere anerkannte, um sie desto offensichtlicher der englischen Seeherrschaft unterzuordnen. Das Recht des Stärkeren siegte, wie immer, über die Ideologie.

Es ist nun an sich klar, wenn man von der späteren geschichtlichen Entwicklung zunächst absteht, daß das offene Meer nicht das Eigentum irgend eines Staates sein und nicht irgend einer staatlichen Gebietshoheit unterliegen kann, sondern von Natur aus zum gemeinsamen Gebrauch aller Nationen bestimmt ist. Aus diesem natürlichen allgemeinen Gebrauch hat sich geschichtlich auch zuerst das Recht der freien Schifffahrt und der freien Fischei auf offener See entwickelt. Mit der Entwicklung des Kapitalismus aber, mit der steigenden Macht des Privateigentums und des Besitzes an Grund und Boden entbrannte ganz notwendig der Kampf um die Freiheit der Meere. Es lag für das kapitalistische Rechtsbewußtsein kein Grund vor, die Freiheit der Meere höher zu achten als die Freiheit von Grund und Boden. Wer die größere Macht hier hatte, suchte sie auch dort zu erstreben, und es war eine historische Selbstverständlichkeit, daß England als Vorkämpfer der kapitalistischen Produktionsweise auch zuerst das Recht auf das freie Meer beanspruchte und durch die Macht seiner Schiffe, durch seine Seeräuberei auch tatsächlich erkämpfte. Eine Fülle von Beispielen dafür liegt vor. Wir erinnern nur an die Kämpfe gegen Holland, Portugal und Spanien. Wir erinnern an die berühmten „Schahschiffe“ der Engländer, die im heimischen englischen Hafen desto mehr gefeiert wurden, je größere Schätze sie vom Seeraub mitbrachten. Die Drake'sche Welt-

umsegelung ist ein Musterbeispiel für diese Art, wie England die Freiheit der Meere auffaßte. Sie war ein einfacher und glatter feudalkapitalistischer Raubzug, was in den letzten Jahren selbst von englischen Schriftstellern offen zugegeben worden ist. Trotzdem ist diese Weltumsegelung Drakes noch heute in vielen Köpfen von der Ideologie einer Kulturpionierart umstrahlt, die ausschließlich ein Ideal verfolgte. Je mehr der Kapitalismus sich nun entwickelt hat, und je mehr er seine Expansion über das eigene Land hinausdrückte, desto mehr wurde die Freiheit der Meere natürlich ein Interesse aller kapitalistischen Staaten, weil jeder das Recht der Ausbeutung der Meere und der freien Fahrt zu neuen Schätzen und Eroberungen gewährleistet haben wollte. Die Forderung der Freiheit der Meere ist daher historisch ganz notwendigerweise eine Forderung des modernen Imperialismus geworden und eine innere Notwendigkeit für ihn, die nicht durch „stille“ Einsprüche und durch Verträge illusorisch gemacht werden kann, wenn diejenigen, die widersprechen und darüber Verträge schließen, nicht Macht und Gewalt genug besitzen, solche Verträge und Widersprüche durchzuführen. Denn in Wirklichkeit ist die Macht über das Meer in den kapitalistischen Zeitaltern genau so verteilt, wie die Macht über das Land, über Grund und Boden, über Produktionsmittel, Maschinen und Werkzeuge. Wenn die Luftschifffahrt sich über die bloße militärische Entwicklung hinaus durchsetzt, werden wir sehr bald auch den Kampf um die Freiheit der Meere erleben, dessen Ausgang nach denselben Regeln und Erfahrungen und Gesetzen der kapitalistischen Produktionsweise entschieden werden wird. Der Kapitalismus unterjocht eben alle Werte seiner Herrschaft und dasjenige Land, das sich nicht rührt, seine Kräfte nicht ausbaut und benutzt, wird unterworfen und ausgebeutet. Hier kann sich allein Macht gegen Macht behaupten.

In der Gegenwart hat England ganz besonders die Utopie von der Freiheit der Meere aufs gründlichste zerstört und damit auf das erfreulichste eine Masse von illusionären Vorstellungen aus den Köpfen herausgefegt, auch aus deutschen Köpfen und auch aus sozialistischen. Wir sehen jetzt alle mehr denn je zuvor, daß Verträge und Abmachungen nur durch die Macht und Kraft Respekt erlangen, die hinter ihnen stehen. England ist die Herrscherin zur See, unterjocht seine Feinde und die Neutralen und beginnt erst durch deutsche Kraft, das heißt durch unsere U-Boote, gezwungen, sich wieder darauf zu besinnen, daß auch noch andere Völker und Nationen an das Meer grenzen und es für ihre eigenen Zwecke ausnutzen möchten. Wir kommen damit wieder von der Utopie zur Wirklichkeit.

Wenn sich die amerikanische Regierung in der letzten Note an Deutschland auf den Standpunkt stellt, daß die Freiheit der Meere wirklich sogar auch in der Kriegszeit und unter allen Umständen aufrecht erhalten werden müsse, und wenn sie gar behauptet, daß dies anerkanntes Völkerrecht sei, so ist schwer einzusehen, ob hier Unkenntnis oder absichtliche Täuschung vorliegt. Denn es ist schon jetzt unbestrittenes Völkerrecht zur See, daß während eines Krieges jeder kriegführende Staat gegenüber neutralen Schiffen das unbedingte Recht des Anhaltens, der Durchsuchung und nötigenfalls auch der Aufbringung und bei Widergesetzlichkeit sogar auch das Recht der Zerstörung hat. England selbst wollte freilich, als die anderen kapitalistischen Staaten sich ebenfalls imperialistische Aufgaben stellten, durch die bekannten Londoner Erklärungen von 1908/09 Verbesserungen auf diesem Gebiete durchzuführen, nachdem die Haager Konferenz von 1907 hier völlig versagt hatte. Aber auch die Londoner Erklärungen sind auf dem Papier geblieben und haben keinerlei rechtliche Anerkennung gefunden. Sie sind überdies nirgends bitterer verhöhnt worden als im englischen Oberhaus, wo man noch immer in den feudalen Ideentiefen der früheren Jahrhunderte lebt und die englische Seeherrschaft als die einzig berechnete der Welt ansieht. Jetzt hat freilich das deutsche Unterseeboot dem Seekrieg und damit auch der Freiheit der Meere ein ganz anderes Gesicht gegeben, und es war daher kein Wunder, sondern eine geschichtliche Notwendigkeit, daß diejenigen Staaten, die über eine solche besondere Waffe nicht verfügen, wieder zu dem alten Ideal der Freiheit der Meere zurückzuströben sich den Ansehen gaben.

Natürlich nur in Worten! Denn, um nur ein Beispiel anzuführen: der Baumwollkrieg, den England gegen Deutschland und die neutralen Seestaaten Nordamerikas führt, ist nichts weiter als die unverkürzte Verhöhnung der Meeresfreiheit. Aus Gründen, die sich aus den innerpolitischen Verhältnissen der Vereinigten Staaten herleiten, hat England seiner ebenso umfangreichen wie willkürlichen Liste der Bannwaren die Baumwolle nicht hinzugefügt. Tatsächlich hindert es aber die Zufuhr von amerikanischer Baumwolle nicht nur an Deutschland, sondern auch an Holland und die skandinavischen Staaten. Es verzichtet auf eine formale „Rechtseingebung“ und übt einfach Kraft seiner Seeherrschaft die ihm bequeme Willkür.

Wenn der Reichskanzler in einer Antwort an eine amerikanische Anfrager hervorhob, daß Deutschland für die Freiheit der Meere kämpfe und diese beim Friedensschluß zu sichern bestrebt sein werde, so lag darin eine Mahnung an die braven Yankee, einmal darüber nachzudenken, ob ihre Regierung bisher etwas getan habe, die freie Schifffahrt zu sichern, oder ob sie sich widerstandslos der britischen Seegewalt gefügt habe. Die Behandlung der Frage, ob weiterhin noch amerikanische Schiffe verhindert werden dürfen, ihre freie, d. h. nicht zur Konterbande zählende Ladung in deutsche oder neutrale Häfen zu bringen, durch das Washingtoner Kabinett hat ja allerdings gezeigt, wie man dort die Frage auffaßt. „Diplomatische Verhandlungen“, von Washington aus angeregt, haben zur Genüge stattgefunden. Das Staatsdepartement der Union hat kürzlich seine „diplomatische Korrespondenz mit den kriegführenden Regierungen in betreff der Rechte und des Handels der Neutralen“ als amtliche Druckschrift erscheinen lassen, die darüber Auskunft gibt. Die Veröffentlichung beginnt mit den ersten, bald nach Ausbruch des Krieges geschickten Depeschen und reicht bis Mai 1915; sie umfaßt also die Zeit, in der Staatssekretär Bryan — er ist am 9. Juni zurückgetreten — auf die amerikanische Seerechtspolitik bestimmenden Einfluß hatte. Was nun aus der Sammlung unzweifelhaft hervorgeht, ist, daß die amerikanische Regierung ursprünglich die Londoner Deklaration vom Jahre 1909 als Grundlage des heutigen Seerechts ansah und sich bemühte, die Kriegführenden zu deren Anerkennung zu bewegen. Am 6. August beauftragte Bryan seinen Botschafter in London, bei der britischen Regierung anzufragen, ob sie sich an die Londoner Deklaration halten wolle, falls ihr Gegner das gleiche tun würden. Nach tiefem Ueberdenken und von Deutschland die Erklärung ein, daß sie die Abmachung von 1909 zu achten bereit seien. Aber am 22. August verwarf England den amerikanischen Vorschlag. Es sprach der Londoner Deklaration zwar nicht jede Gültigkeit ab, wollte sie aber nur „mit Abänderungen und Zusätzen“ anwenden, die ihr jeden Wert nahmen und eine Auslegung des Begriffes Konterbande einführten, wie sie im Interesse der englischen Kriegführung lag. Ueberflüssig zu sagen, daß Frankreich und Rußland die englische Politik sogleich ebenfalls annahmen, womit der Versuch Amerikas, wenigstens in beschränktem Maße die „Freiheit der Meere“ zu sichern, gescheitert war. Im Kern erhielt eben England seinen Anspruch anrecht, zu seinem Vorteil und nach seiner Willkür den Verkehr auf See zu kontrollieren, zu gestatten oder zu verhindern.

Die Ankündigung des Reichskanzlers, daß bei den Friedensverhandlungen die Freiheit der Meere ein wichtiger Verhandlungspunkt sein werde, hat aber offenbar auch noch eine andere Bedeutung: das Prinzip der Neutralität der offenen See! Womit der Raubkrieg ein Ende fände und lediglich die Küstengewässer Kriegsschauplatz werden könnten.

Mit der Anerkennung dieses Grundgesetzes wäre aber die englische Seeherrschaft vorbei. Denn auch die kleinen Küstentaaten sind in der Lage, sich durch Unterseeboote und ähnliche Fahrzeuge sowie durch Küstenbeseitigungen gegen einen Angreifer zu sichern. Diese Erkenntnis hat sich bereits da und dort zu bestimmten Vorschlägen verdichtet — in Beachtung der Lehre, die England durch die tatsächliche Blockade der neutralen Küsten gegeben hat.

Nun geht gewiß Macht vor Recht, und so wenig sich jetzt England um geschriebene Verträge kümmert, so wenig ist zu erwarten, daß künftig sich jeder Staat den neuen völkerrechtlichen Bedingungen fügen würde, wenn er sie straflos brechen kann. Aber gegenüber dem heutigen Zustand, wo die Meere nicht frei sind, auch nicht nach den papiernen Protokollen, ergäbe sich doch das Verhältnis, daß alle Schwächeren gegenüber dem Stärkeren ein gemeinsames Rechtsgut zu wahren hätten: Die Freiheit der Meere.

Von den Kriegsschauplätzen.

Durch das Vorrücken unserer drei Heeresgruppen nach Osten erfolgt nach Ueberwindung der Karaw- und Reichsleitlinie zugleich mit der Verkürzung unserer Front allmählich eine Reinigung der drei bisher gesondert operierenden Gruppen der Generalfeldmarschälle v. Hindenburg, Prinz Leopold von Bayern und v. Mackensen. Der rechte Flügel der Heeresgruppe v. Hindenburg unter dem Oberbefehl der Generale v. Scholtz und v. Gallwitz ist, worauf die Korrespondenz „Heer und Politik“ hinweist, in breiter Front von nördlich Wisna, am Zusammenfluß des Karaw und Bobr, vorgezogen. Durch dieses Vordringen an den Bug ist die taktische Verbindung mit der östlich von Warschau vorrückenden Heeresgruppe des Prinzen Leopold

