

Die Freiheit der Meere

Autor(en): **Urech, Charles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **21 (1918-1919)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-749136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DIE FREIHEIT DER MEERE

Es ist für diejenigen Schweizer, die nicht ihr ganzes Leben im Binnenland verbracht haben, oft erstaunlich, zu sehen, wie wenig unsere Landsleute im allgemeinen von den Angelegenheiten wissen, die das Weltmeer betreffen. Und man ist manchmal geneigt, auch hiefür, wie für so vieles andere, die Schule verantwortlich zu machen, die uns doch über Kontinente und Inseln soviel mehr oder weniger Instruktives zu sagen weiß.

Das Thema der Freiheit der Meere wurde während des soeben beendeten Weltkrieges von einer der kriegerischsten und am wenigsten freiheitlichen Nationen der Welt, von Deutschland, aufgebracht. Dabei denkt der Deutsche gar nicht an eine solche Freiheit in Friedenszeiten, wozu die bei ihm beliebte, allgemeine Formulierung des Themas den ahnungslosen Schweizer oft verleitet. Er meint damit ausschließlich eine zu Deutschlands Gunsten im Kriegsfall weitergeführte Freiheit der Schifffahrt, wie sie England im Lauf der Jahrhunderte überhaupt erst geschaffen hat. Und der Deutsche verschweigt die ernste Tatsache, dass von 1914 bis 1918 neutrale Schiffe und Seeleute ausschließlich von Deutschen versenkt wurden! Man sieht schon aus diesen wenigen Feststellungen, wie gänzlich irreführend die deutsche Forderung ist, dass andere, demokratische Staaten mehr Freiheit walten lassen müssten.

In *Friedenszeiten* war die Freiheit der Meere geradezu die Frucht der unermüdlichen britischen Wacht zur See. Hatten schon Seefahrer wie Humphrey Gilbert, Davis, Hudson, Cook, Parry, Ross etc. der Welt die Kenntnis der Küsten, der Eisbergstraßen, Flutzeiten, Strömungen, Ozeantiefen, sowie der besten Seerouten vermittelt, so leisteten ihre Landsleute von Cromwells Zeiten bis auf den heutigen Tag Gewaltiges für die Sicherheit der Meere. Denn diese waren nicht immer frei. Jahrhundertlang waren sie das Jagdgebiet von Seeräubern, Sklavenhändlern und Marodeuren jeder Art.

Kein Volk der Erde hat auch nur halb soviel für die Sicherheit des Seeverkehrs getan wie das englische. Man denke nur an die Verhältnisse, die im Mittelmeer noch vor kaum hundert Jahren herrschten, als ein Geschwader unter Lord Exmouth die letzte Feste der Berberkorsaren zerstörte. Diese Piraten waren durch viele Generationen hindurch der Schrecken jener Gewässer, wo sie die Handels-

schiffe aller Staaten überfielen und die Mannschaft entweder niedermetzelten oder in die Sklaverei entführten. Der Streifzug Lord Exmouths allein befreite zweitausend Sklaven, die aus europäischen Kulturländern stammten. Und bis heute fahren englische Wachtschiffe in den Gewässern Ostafrikas, um den dort verbreiteten Menschenraub und Sklavenhandel zu unterdrücken, was alle Gesellschaften für Eingebornenschutz, auch die schweizerische, dankbar anerkennen. Das englische Staatsbudget führt daher heute noch einen Ausgabenposten für Bekämpfung des Sklavenhandels.

Im Verlauf seiner jahrhundertelangen Seetüchtigkeit hat das englische Volk aber auch seine alten Freiheitsbegriffe und Freiheitsideale weit herum in der Welt verbreitet. Man denke nur an den höchstentwickelten, geordneten Sozialstaat der Commonwealth Australien. Als die Vereinigten Staaten im Weltkrieg noch neutral waren, erklärte der amerikanische Admiral Mahan: *„Warum herrschen eingewurzelte englische politische Begriffe über die repräsentative Demokratie, über das Gleichgewicht von Gesetz und Freiheit in Nordamerika, vom Arktik bis zum Golfe von Mexiko, vom Atlantischen zum Stillen Ozean? Weil die Herrschaft der Meere in der entscheidenden Epoche Großbritannien gehörte.“*

In normalen Zeiten schöpften die deutschen Handels- und Kriegsschiffe, wie diejenigen aller andern Nationen in den englischen Kohlenstationen der ganzen Welt ihre Kohlenvorräte. Sie gingen in allen britischen Häfen der Welt vor Anker und genossen deren Schutz wie die englischen Schiffe selbst. Ein angesehener Norweger, Nils Sten, schrieb vor einigen Jahren: „Ich bin mit deutschen Dampfern fast um die ganze Erde gereist, niemals habe ich aber einen deutschen Seeoffizier darüber klagen hören, dass England die Seeherrschaft besitzt.“

Für Kriegszeiten fordert man also von deutscher Seite die absolute Freiheit der Meere. Der große Vorkämpfer dieser Freiheit, Deutschland, müsste nun — wenn er es ehrlich meint — Beweise dafür erbracht haben, dass da, wo er Macht auszuüben vermochte, diese Freiheit gewahrt, ja von ihm beschützt wurde. Hier ist aber das genaue Gegenteil der Fall! Nicht nur waren es die *deutschen Kriegsschiffe*, die zuerst (durch Versenkungen) den gegnerischen Schiffshandel bekämpften, indem sie vom September 1914 ab durch die Kreuzer „Karlsruhe“, „Emden“ und „Kronprinz Wilhelm“ zahlreiche Dampfer mit Getreide, Reis und andern Lebensmitteln ver-

nichteten, sondern sie *zerstörten eine ungeheure Anzahl neutraler Schiffe*, worunter viele wie die „Blommersdijk“, die „Sardinero“ etc. *von einem neutralen Hafen kamen und direkt zu einem andern neutralen Hafen fuhren*. Dazu gehört auch eine Anzahl spanischer Schiffe, die von Südamerika direkt nach Spanien fuhren und auf Laxburgs freundliche Weisung „spurlos“ versenkt wurden. Dass die schweizerische Presse wegen der schändlichen Tat gegen die mit schweizerischem Korn beladene „Sardinero“ nicht energisch auftrat, ist vielleicht durch Furcht vor weiteren Gewaltakten zu erklären; bedauerlich bleibt eine solche Haltung aber doch. Bis zum 11. März 1915 ließ die englische Flotte die für Deutschland bestimmten Proviantsschiffe durch, wo nachgewiesen wurde, dass die Waren für die Zivilbevölkerung bestimmt waren. Am 4. Februar 1915 hatte der deutsche U-Bootkrieg *offiziell* begonnen und die britische Regierung hat dennoch bis zum 11. März gewartet, um dann endlich die vollständige Blockade Deutschlands durch eine „Order in Council“ zu beschließen. Trotzdem ließ sie noch lange gewaltige Vorräte an Lebensmitteln über Skandinavien und Holland nach Deutschland einführen, worüber uns genaue Zahlen vorliegen.

Es ist für jeden Unvoreingenommenen vollkommen klar, dass Deutschland, wenn es zur See die Übermacht besessen hätte, die es anfänglich zu Lande besaß, keinerlei Abmachung über Freiheit der Meere respektiert hätte. Wie es in Belgien seine Truppen wüten und brennen ließ, *so hätte es zur See noch zehnmal größeren Terror ausgeübt, als es dies ohnehin tat*. Wäre die britische Seemacht nicht gewesen, kein einziges neutrales Schiff wäre in europäischen Gewässern je frei vor Anker gegangen. Diejenigen neutralen Schiffe, die in See gingen und nicht von deutschen U-Booten versenkt wurden, verdanken dies fast einzig der britischen Flotte.

Die ganze Diskussion läuft offenkundig auf die Feststellung hinaus: Der Vorkämpfer des Terrors zur See wie zu Lande erklärt der Welt, ohne zu erröten, er betrachte sich zugleich als den Vorkämpfer der Freiheit der Meere. Der Satz bildet ein gutes Seitenstück zu dem sophistischen Spruch Hindenburgs, dass die grausamste Art der Kriegführung die humanste sei, weil sie den Krieg abkürze. Bekanntlich hat sie ihn aber verlängert, denn ohne den U-Boot-Terror wäre Amerika nicht in den Krieg getreten.

ZÜRICH

CHARLES URECH

