

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Flagge als der eigenen nationalen Flagge bei Handelsschiffen war bisher, daß der Feind gezwungen wurde, den gewöhnlichen Regeln der Kriegführung zur See zu folgen und eine Untersuchung nach der Nationalität und der Art der Ladung des Schiffes einzuleiten, bevor das Schiff aufgebracht und vor einen Prisenhof zur Entscheidung gestellt wird. Die britische Regierung hat stets den Gebrauch der britischen Flagge durch ein fremdes Schiff als berechtigt erachtet, wenn dies geschah, um einer Raperung zu entkommen. Eine solche Handlungsweise ist nicht allein keine Verletzung des Völkerrechts, sondern sie ist ausdrücklich durch das britische Gesetz als berechtigt anerkannt. In der britischen Handelsschiffahrtsakte von 1894 wird in § 69 gesagt: „Wenn jemand die britische Flagge gebraucht und den britischen Nationalcharakter an Bord eines Schiffes annimmt, das ganz oder zum Teil Eigentum ist von Personen, die nicht berechtigt sind, ein britisches Schiff zu besitzen, und es geschieht zu dem Zwecke, dem Schiffe das Aussehen eines britischen Schiffes zu geben, dann soll dieses Schiff nur dann für verloren erklärt werden, wenn die Handlungsweise nicht geschehen ist, um der Raperung durch einen Feind oder durch ein fremdes Kriegsschiff in der Ausübung des Kriegesrechtes zu entgehen.“ Und die Instruktion an die britischen Konsuln sagt: „Ein Schiff ist der Beschlagnahme unterworfen, wenn es den britischen Charakter unberechtigt angenommen hat, ausgenommen, wenn dies geschah, um der Erbeutung zu entkommen.“ Da wir in der Praxis nicht dagegen protestiert haben, daß fremde Kauffahrteischiffe die britische Flagge als Kriegsschiff gebrauchen, um der Erbeutung durch Kriegführende zu entgehen, so bleiben wir dabei, daß auch ein britisches Schiff keine Verletzung des Völkerrechts begeht, wenn es die neutrale Flagge in allen ihm nötig erscheinenden Fällen zu demselben Zwecke hißt.

Die Gesetze des Völkerrechts und der Menschlichkeit verlangen, daß ein Kriegführender den Charakter eines Handelsschiffes und seiner Ladung feststellt, bevor er zur Erbeutung übergeht. Deutschland hat kein Recht, sich dieser Verpflichtung zu entziehen. Ein Schiff mit seiner nichtkombattanten Besatzung und Ladung zu vernichten, so wie Deutschland es als seine Absicht ankündigt, ist nichts anderes als eine Handlung der Seeräuberei auf offenem Meere.“

Die Bestürzung über die deutsche Unterseeblockade in England war ebenso ungeheuer wie die begeisterte Zustimmung in ganz Deutschland. Die neutralen Länder wandten sich mit Protestnoten an beide kriegführenden Parteien. Da dieser Notenwechsel deren Stellungnahme in keiner Frage geändert hat, wohl aber für die Gestaltung der gesamten diplomatischen Beziehungen zu diesen Ländern von größter Bedeutung gewesen ist, muß er im Zusammenhang mit der Politik der Neutralen erörtert werden.

Die unmittelbaren Folgen der deutschen Ankündigung waren die vorläufige Einstellung der Schifffahrt auf verschiedenen englischen und holländischen Linien und eine beträchtliche Erhöhung der Versicherungsprämien und der Frachtsätze in England.

In der Ostsee

17. November 1914.

Ämtliche deutsche Meldung: Teile unserer Ostseestreitkräfte haben die Einfahrt des Libauer Hafens durch versenkte Schiffe gesperrt und die militärisch wichtigen Anlagen beschossen. Torpedoboote, die in den Innenhafen eindringen, stellen fest, daß feindliche Kriegsschiffe nicht im Hafen waren.

„Daily Mail“ berichtet dazu nachfolgende Einzelheiten: „Die Beschießung dauerte vier Stunden. Es wurden verschiedene Fabriken, der Bahnhof und eine Anzahl Wohnhäuser in den ärmeren Stadtvierteln beschädigt, sowie ein Petroleumvorratshaus durch Brand zerstört. Ferner wurden fünf Leute getötet und dreißig bis vierzig verwundet.“