

ABHANDLUNGEN

Das deutsch-englische Flottenabkommen vom 18. Juni 1935 ¹⁾

Vizeadmiral a. D. **Frhr. von Freyberg Eisenberg**

Die Historie

»Werden Sie an der Marinekonferenz 1935 teilnehmen?« »Da Deutschland nicht zu den fünf Vertragspartnern von Washington gehört, wird seine Teilnahme an der Konferenz davon abhängen, ob es eine besondere Einladung erhält.« »Oh nein, ich meine, ob Sie persönlich teilnehmen. Selbstverständlich wird Deutschland auf der Konferenz vertreten sein.« Dieses Zwiegespräch fand im Februar 1934 zwischen einem hohen englischen Beamten gelegentlich seines Besuchs in Berlin und dem Verfasser statt. Es zeigt zweierlei. Einmal, daß es damals, vier Monate nachdem Deutschland die Abrüstungskonferenz verlassen und seine Mitgliedschaft beim Völkerbund gekündigt hatte, der englischen Regierung klar war, daß sich die Annahme, Deutschland werde weiterhin an den Bestimmungen des Teils V des Versailler Vertrages festhalten, auch nicht der Fiktion nach aufrecht erhalten ließ. Und zweitens, daß die englische Regierung Wert darauf legte, unter diesen Umständen Deutschland durch einen neuen Vertrag auf anderer Basis zu binden und dadurch ein unbeschränktes Rüsten Deutschlands zur See zu vermeiden — auf anderer Basis deshalb, weil durch unsere Abreise von Genf am 14. Oktober 1933 das zum mindesten der ganzen Welt klar geworden ist, daß Deutschland sich an keinen Konferenz-tisch mehr setzen würde, es sei denn als gleichberechtigter Partner.

Zur Vorgeschichte dieser Marinekonferenz 1935 sei hier folgendes kurz erwähnt, da sie gleichzeitig die weitere Vorgeschichte des deutsch-englischen Marineabkommens vom Juni 1935 ist. Flottenverträge werden geschlossen, um zu verhindern, daß die beteiligten Seemächte sich mit ihren Flottenrüstungen gegenseitig immer weiter in die Höhe treiben, was nicht nur mit sehr hohen Kosten verbunden ist, sondern

¹⁾ Text des Abkommens: diese Zeitschr. Bd. V, S. 879 ff.

auch die Atmosphäre zwischen diesen Staaten nachteilig beeinflusst. Ein solches Wettrüsten zur See hatte unmittelbar nach dem Weltkrieg zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und England eingesetzt. Den Amerikanern war seit 150 Jahren das Recht der »Freiheit der Meere« ein ebenso geheiligter Grundsatz wie später die Monroe-Doktrin.²⁾ Ebenso geheiligt war aber dem Engländer seit jeher sein Seebeute-, sein Blockade- und sein Bannwarenrecht. Schon im Jahre 1814 war ein ob dieses Zwiespalts über die Rechte der Neutralen entbrannter Krieg beendet worden, ohne daß im Friedensschluß das Problem gelöst worden wäre. Und 100 Jahre später mußten die Vereinigten Staaten kurz nach Beginn des Weltkrieges erneut erkennen, daß ein behauptetes Recht nur dem etwas nützt, der die Macht besitzt, es zu schützen, zumal in Kriegszeiten. Diese Erkenntnis führte im Jahre 1916 in Amerika zum Beschluß einer starken Flottenvermehrung. Als dann der Krieg zu Ende ging, versuchte Wilson, der »Freiheit der Meere« durch den zweiten seiner 14 Punkte Eingang in das allgemein anerkannte Völkerrecht zu verschaffen. Vergeblich! So blieb nichts übrig als zu rüsten, bis in diesem Wettlauf die Schlachtschiffe anfangen, Dimensionen anzunehmen, daß die Schleusenanlagen des Panamakanals sie bald nicht mehr fassen konnten. Unter anderem war das einer der Gründe, die den Präsidenten Harding veranlaßten, am 10. Juni 1921 die Hauptseemächte zur Flottenkonferenz nach Washington einzuladen.

Das Ergebnis dieser Flottenkonferenz ist bekannt. Für unser Thema können wir uns damit begnügen, anzuführen, daß an Tonnage für Schlachtschiffe festgesetzt wurde:

für England und die Vereinigten Staaten je	525 000 t
für Japan	315 000 t
für Frankreich und Italien	je 175 000 t

oder in Verhältniszahlen ausgedrückt: 5:5:3:1,75:1,75.

Abgesehen von der Beschränkung der Maximalwasserverdrängung für Kreuzer auf 10 000 t blieben die sogenannten Hilfsschiffe, nämlich Kreuzer, Zerstörer und U-Boote, unbegrenzt. Die Folge war, daß nun in diesen Schiffsklassen das Wettrüsten fortgesetzt wurde und deshalb sehr bald der Wunsch bei den Amerikanern entstand, auch diese Schiffe in die Begrenzung einzubeziehen. Der erste Versuch dazu, die im Jahre 1927 einberufene Coolidge-Konferenz, verlief ergebnislos. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vereinigten Staaten und England waren zu groß, als daß sie überbrückt werden konnten. Diese Konferenz war ein typisches Beispiel dafür, daß derartige Konferenzen, bei denen es sich um Fragen der Verteidigung handelt, trotz guten Willens nur dann Aussicht haben, ein Ergebnis zu zeitigen, wenn sie vorher in

²⁾ s. darüber Spencer, diese Zeitschr. Bd. V, S. 293.

zwischenstaatlichen Verhandlungen sorgfältig vorbereitet und wenigstens die Hauptgegensätze ausgeglichen wurden.

Diese Erfahrung nahm man sich zu Herzen. Als man im Januar 1930 erneut, diesmal in London, zusammenkam, um den gleichen Gegenstand zu behandeln, war vorher der Ministerpräsident Mac Donald persönlich über den Atlantik gefahren, um in direkter Aussprache mit dem Präsidenten Hoover die drei Jahre zuvor aufgetauchten Schwierigkeiten auszuräumen.

Am 22. April 1930 wurde der sog. Londoner Vertrag zur Begrenzung und Herabsetzung der Seerüstungen geschlossen. Er zerfällt in fünf Teile. Der wichtigste Abschnitt ist Teil III. Von ihm haben sich Frankreich und Italien von vornherein ausgeschlossen. Er begrenzt für die Vereinigten Staaten, England und Japan die Tonnage der Kreuzerklasse, die er in zwei Unterklassen, A und B, teilt, der Zerstörer und der U-Boote, letztere für alle drei Partner gleichmäßig auf je 52 700 t. Auf das Materielle der Vereinbarung haben wir später bei Besprechung des deutsch-englischen Marineabkommens näher einzugehen.

Teil IV enthält den Beschluß, daß künftig U-Boote bei ihrem Vorgehen gegen Handelsschiffe den bisherigen Regeln des Seekriegsrechts für Überwasserschiffe unterworfen sein sollen, d. h. daß kein Handelsschiff versenkt werden darf, ohne vorher die an Bord befindlichen Menschen und die Schiffspapiere in Sicherheit gebracht zu haben, es sei denn, daß das Handelsschiff Widerstand leistet. Dieser Grundsatz wird als geltendes Völkerrecht angenommen. 3) Damit soll dem U-Boot-Handelskrieg, der England im Weltkriege an den Rand des Verderbens gebracht hatte, der Giftzahn gezogen werden. Tatsächlich wird er bei Einhaltung dieser Bestimmung seiner Wirksamkeit beraubt. Frankreich und Italien haben, wie überhaupt den ganzen Vertrag, so auch diesen Teil IV nicht ratifiziert.

Der Artikel XXIII des Vertrages von Washington sieht vor, daß dieser bis zum 31. 12. 1936 in Kraft bleiben und auch dann seine Gültigkeit weiter behalten sollte, es sei denn, daß er von einer der vertragsschließenden Mächte mit einer Frist von zwei Jahren gekündigt wird. Im Gegensatz dazu bestimmt Art. 23 des Londoner Vertrages, daß dieser mit dem 31. 12. 1936 seine Gültigkeit verliert. Um aber keine vertragslose Zeit eintreten zu lassen, sieht dieser Art. 23 vor, daß die vertragsschließenden Mächte im Jahre 1935 zu einer Konferenz zusammentreten, um über einen neuen Vertrag zu beschließen.

Durch den Londoner Vertrag wurden Gegensätze aus dem Weg geräumt, die lange Zeit die Vorbereitungen für die Genfer Abrüstungskonferenz gehemmt hatten. Im Dezember 1930 stellte die vorbereitende

3) s. den Wortlaut diese Zeitschr. Bd. V, S. 866.

Abrüstungskommission ihren Konventionsentwurf fertig. Die grundlegende Forderung Deutschlands nach Gleichberechtigung fand, trotz harten Kampfes, darin keine Berücksichtigung. Im Gegenteil schrieb sein Art. 53 ausdrücklich vor, daß die bisherigen Abrüstungsverträge, also auch der Teil V des Versailler Vertrages, ungeändert weiter bestehen bleiben sollten, ohne daß der Konventionsentwurf auch nur den Versuch machte, sich ihnen anzugleichen. Deutschland hat daher gegen den Entwurf gestimmt.

Am 2. Februar 1932 trat in Genf die Abrüstungskonferenz zu ihrer ersten Sitzung zusammen. Die Augen der ganzen Welt waren auf dieses Ereignis gerichtet. Die ganze Welt begleitete sie mit ihren Hoffnungen. Inwieweit sie enttäuscht wurde, haben wir alle miterlebt. Die beiden deutschen Grundthesen waren: allgemeine Abrüstung und allgemeine Gleichberechtigung. Vergeblich haben wir gegen die Phalanx der Gegner dieser Grundthesen gekämpft.

Die erste Periode der Konferenz fand am 23. Juli 1932 mit einer Vertragungsresolution ihren Abschluß. Diese Resolution sollte die Ergebnisse der ersten Periode zusammenfassen. Da es nicht gelang, die Konferenz zu veranlassen, daß unter diesen Ergebnissen auch der Grundsatz der Gleichberechtigung aller, also auch Deutschlands, aufgeführt wurde, lehnte Deutschland die Resolution ab und machte seine weitere Teilnahme an der Konferenz von einer befriedigenden Regelung dieser Frage abhängig.

Die verschiedensten Lockungen traten an Deutschland heran, um es in seinem Entschluß wankend zu machen. Ohne Erfolg! Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten durch die Konferenz blieb der Platz des deutschen Delegierten am Konferenztisch leer. Diese feste Haltung führte schließlich zu der bekannten Fünfmächte-Erklärung vom 11. Dezember 1932, »daß einer der Grundsätze, die die Abrüstungskonferenz leiten sollen, darin bestehen muß, Deutschland und den anderen, durch Verträge abgerüsteten Staaten die Gleichberechtigung zu gewähren in einem System, das allen Nationen Sicherheit bietet«. Der Nachsatz stammt natürlich von Frankreich. Mit ihm wird Frankreich versuchen, die Zusage unwirksam zu machen. Denn Sicherheit ist ein subjektives Gefühl. Wer kann Frankreich beweisen, daß es sich sicher fühlt? So führt der Weg zum 14. Oktober 1933. Im Vertrauen auf die ihm gewordene Zusage hatte Deutschland wieder am Konferenztisch Platz genommen, bis ihm die Sitzung dieses Tages den Beweis erbrachte, daß man nicht gesonnen war, das Versprechen vom 11. Dezember 1932 einzulösen. Dem Austritt Deutschlands aus der Konferenz folgte der aus dem Völkerbund.

Hier möge eine kurze Bemerkung über den Begriff der Gleich-

berechtigung eingefügt sein.⁴⁾ Manchem Uneingeweihten wird es sonderbar erschienen sein, daß Deutschland gleichzeitig Gleichberechtigung fordert und sich doch bezüglich seiner Flotte mit einem Verhältnis von 35:100 der englischen zufrieden gibt. Die Gleichberechtigung, die wir verlangen, ist jedoch lediglich eine qualitative. Die quantitative wird in der Sprache des Rüstungsfachmanns mit Parität bezeichnet, z. B. England—Amerika in Washington. Die Gleichberechtigung, die wir in der Zeit der Abrüstungsverhandlungen forderten, war auch nicht gleichbedeutend mit Aufrüstung für Deutschland. Immer und immer wieder haben wir gefordert, daß die anderen Staaten nach den Methoden abrüsten sollten, nach denen Deutschland abgerüstet hatte, daß ihnen all die Waffen verboten sein sollten, die Deutschland verboten waren. Die Präambel zum Teil V des Versailler Vertrages gab uns das Recht zu dieser Forderung. Erst wenn die anderen Staaten sich nicht bereit finden sollten, ihre schwere Artillerie, ihre Tanks, ihre U-Boote, ihre Schlachtschiffe von 35000 t und ihre Militärflugzeuge abzuschaffen, dann gewährte das Prinzip der Gleichberechtigung auch uns das Recht, derartige Waffen zu besitzen; darüber, wie viele, waren wir durchaus bereit, mit uns reden zu lassen, wie wir im vergangenen Juni in London darüber geredet haben. Das Wieviel ist abhängig von dem von uns geforderten Recht auf gleiche Sicherheit.

In Genf führte nach dem Austritt Deutschlands die Abrüstungskonferenz, immer wieder einberufen durch ihren Präsidenten Arthur Henderson, noch einige Zeit ein Scheindasein, bis sie sich dann allmählich im Sande verlief. Im Sommer 1934 schrieb ein befreundeter ausländischer Delegierter, ein bekannter Rechtsgelehrter, an den Verfasser: »Die Mühlen in Genf haben zwar bewiesen, daß sie auch ohne Deutschland mahlen können, bloß, ob auch Mehl heraus kommt, ist eine andere Frage.« Nach dem Tode Arthur Hendersons hat es der Völkerbundsrat auch als überflüssig angesehen, einen neuen Präsidenten zu ernennen.

Weitgehend war in den ersten Monaten 1934 die Bereitschaft der deutschen Regierung, mit den Regierungen Englands und Frankreichs unter Wahrung des Grundsatzes der Gleichberechtigung in Verhandlungen einzutreten, vielfach waren ihre Versuche, eine mögliche Verhandlungsbasis zu finden. England war durchaus bereit, zu verhandeln. Aber an der Intransigenz Frankreichs scheiterten alle Bemühungen (Note vom 17. April 34).

In Erinnerung an die Erfahrungen mit der Coolidge-Konferenz hatte England schon frühzeitig seine Vertragspartner von Washington

⁴⁾ Vgl. über den völkerrechtlichen Begriff: Bruns, Deutschlands Gleichberechtigung als Rechtsproblem, Berlin 1934; Bilfinger, Zum Problem der Staaten-gleichheit im Völkerrecht, diese Zeitschr. Bd. IV, S. 481 ff.

nach London zu Vorbesprechungen für die Flottenkonferenz von 1935 eingeladen. Die Verhandlungen zogen sich mit Unterbrechungen fast über das ganze Jahr 1934 hin. Es gelang nicht, die dabei zutage tretenden Gegensätze auszugleichen. Zwar waren England und Amerika für Herabsetzung der Seerüstungen. Aber Amerika wollte diese Herabsetzung erreichen durch Verminderung der Schiffszahl unter Beibehaltung der früher vereinbarten Schiffsgrößen. England wünschte eine Herabsetzung der Schiffsgrößen unter Beibehaltung der Schiffszahl. In der Kreuzerklasse verlangte es sogar eine Erhöhung der Schiffszahl von 50 auf 70. Japan vollends gab bekannt, daß es sich mit seiner Verhältniszahl von 3:5 nicht mehr zufrieden gebe, daß es vielmehr Parität mit England und Amerika fordere. Wie wir s. Zt. die Gleichberechtigung, wünschte es diese Parität nicht durch eigene Aufrüstung, sondern durch Abrüstung der beiden Andern herbeigeführt zu sehen, ein handgreifliches Beispiel dafür, daß das Bedürfnis nach Seemacht nicht etwas Absolutes ist, sondern in Beziehung steht zur Seemacht anderer. Das Verlangen Japans wurde von den Vereinigten Staaten abgelehnt. Ende Dezember 1934 kündigte daraufhin Japan entsprechend dem Art. XXIII den Vertrag von Washington zum 31. Dezember 1936.

Die Vorbesprechungen für die Konferenz von 1935 waren damit gescheitert. Selbst die Engländer hatten die Hoffnung verloren, sie im neuen Jahr mit Aussicht auf besseren Erfolg wieder aufnehmen zu können. Da trat im vergangenen Sommer jenes Ereignis ein, das ihnen die Zuversicht zurück gab, doch noch zu einem Ergebnis mit den anderen großen Seemächten zu gelangen: das am 18. Juni 1935 auf die Initiative des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler abgeschlossene deutsch-englische Flotten-Abkommen.

Am 16. März hatte Deutschland seine Wehrhoheit erklärt und sich damit vom Teil V des Versailler Vertrags gelöst. Noch im gleichen Monat waren die britischen Minister Sir John Simon und Anthony Eden zur Fühlungnahme nach Berlin gekommen. Ihnen gegenüber hat der Führer zum erstenmal die Zahl 35:100 genannt und erklärt, daß sich Deutschland bezüglich seiner Flotte mit diesem Verhältnis zur britischen zufrieden geben würde. Aber noch immer war England auf dieser Basis nicht verhandlungsreif (siehe The Times v. 29. 4. 1935, S. 14). Erinnerung sei nur an die Resolution des Völkerbundsrats vom 17. April, die, wie Lord Snowden in der Daily Mail vom 20. 5. sagt, sicher als die größte Tat salbungsvoller Heuchelei ihren Platz in der diplomatischen Geschichte erhalten wird. Ende April gab dann Deutschland sein vorläufiges Flottenbauvorhaben bekannt. Dabei befanden sich auch 12 U-Boote von je 250 t. Diese Wasserverdrängung entsprach einem englischen Vorschlag vom Jahre 1932 auf der Abrüstungskonferenz. Dort hatte England, wie schon früher wiederholt, den Antrag auf völlige

Abschaffung der U-Boote gestellt. Bei seiner Nichtannahme sollte die Wasserverdrängung der künftigen U-Boote auf 250 t herabgesetzt werden, da derartige U-Boote zur Küstenverteidigung ausreichen. Unter den 300 U-Booten — Frankreich allein besitzt ein Drittel davon — der fünf Washington-Mächte gibt es kein einziges von dieser Kleinheit. Ihr Durchschnitt ist 1000 t. Überflüssig zu sagen, daß der englische Antrag in der Konferenz keine Gegenliebe fand. Das von Deutschland im April 1935 bekannt gegebene Vorhaben aber erregte in England einigen Aufruhr. Der Prime-Minister Ramsay Mac Donald sprach darüber am 2. Mai im Unterhaus bittere Worte. Besonders die 12 U-Boote mit zusammen 3000 t schienen ihm »unheilkündend«. Aber man geht wohl in der Annahme nicht fehl, daß gerade dieser Umstand die Verhandlungsbereitschaft der Engländer zur vollen Reife gebracht hat.

Dazu kam dann die große Rede Adolf Hitlers vom 21. Mai. Mit dem lapidaren Satz: »Tank ist Tank, und Bombe ist Bombe«, wurden der Welt die Augen geöffnet gegenüber der heuchlerischen Propaganda, die die französischen U-Boote von 2800 t als reine Verteidigungswerkzeuge darstellt, die deutschen von 250 t aber als äußerst gefährliche, unheilkündende Kriegsinstrumente bezeichnet. »Die überragende Lebenswichtigkeit und damit die Berechtigung eines dominierenden Schutzes des britischen Weltreichs zur See« wird in der Rede ausdrücklich anerkannt. Der Absicht wird Ausdruck gegeben, »alles zu tun, um zum britischen Volk und Staat ein Verhältnis zu finden und zu erhalten, das eine Wiederholung des bisher einzigen Kampfes zwischen beiden Nationen für immer verhindern wird«. Die logische Konsequenz ist, sich bezüglich der Flotte mit England in ein bestimmtes Verhältnis zu begeben, das eine Rivalität auf diesem Gebiet ein für allemal ausschließt. Dieses Verhältnis wird, wie zwei Monate zuvor den britischen Ministern gegenüber, erneut und nunmehr öffentlich mit 35:100 angegeben und ausdrücklich erklärt: »Diese Forderung ist für Deutschland eine endgültige und bleibende«. Darüber hinaus erklärt der Führer die Bereitschaft Deutschlands, jeder international vereinbarten Begrenzung von Schiffsgrößen und Kaliberstärken in den einzelnen Schiffsklassen und bei den U-Booten auch ihrer völligen Abschaffung zuzustimmen. Damit wird die auf der Abrüstungskonferenz von der deutschen Delegation stets eingehaltene Linie weiter verfolgt, die zugleich der Linie der englischen Tendenzen nahe kommt. Die Gründe für diesen Standpunkt sind bei beiden Staaten ähnlich. Sie sind finanzieller Natur. Worauf es England ankommt, ist, daß es neben den Vereinigten Staaten die stärkste Seemacht der Welt bleibt. Je weiter bis zu einem gewissen Grade — bei Schlachtschiffen liegt er bei 25000 t — die Tonnage des Einzelschiffs und das Geschützkaliber durch allgemeine Vereinbarung herabgesetzt wird, mit desto geringeren Kosten kann es seine Über-

legenheit erhalten. Und ebenso konnte Deutschland sein Ziel, das der qualitativen Gleichberechtigung und der gleichen Sicherheit, bei der materiellen Unterlegenheit, in der es sich damals befand und noch befindet, auf dieselbe Weise am billigsten und schnellsten erreichen.

Das Angebot des Führers verfehlte aus allen diesen Gründen in England seine Wirkung nicht. Die Einladung zu Besprechungen in London erfolgte noch Ende Mai, und Anfang Juni schiffte sich Botschafter von Ribbentrop mit seinem technischen Berater, Konteradmiral Schuster, nach London ein. Es war nicht ganz leicht und bedurfte großer Zähigkeit, die Engländer zunächst einmal auf die Verhältniszahl 35:100 festzulegen. Nachdem dies geschehen, gingen die Besprechungen über die Einzelheiten in der freundschaftlichsten Form und entgegkommendsten Weise von beiden Seiten vor sich.

Der Notenwechsel

Vier Wochen waren seit der Führerrede gerade verstrichen, 14 Tage seit dem Beginn der Verhandlungen, als ihre Ergebnisse so weit gefördert waren, daß ihnen eine greifbare Form gegeben werden konnte. Am 18. Juni 1935 richtete der britische Außenminister Sir Samuel Hoare an den Botschafter von Ribbentrop eine Note, die das Wesentliche der getroffenen Vereinbarungen enthielt und am gleichen Tage in derselben Weise beantwortet wurde. Es ist nicht uninteressant, daß die Note in ihrem ersten Satz als Hauptzweck der Besprechungen bezeichnet, »den Boden für eine allgemeine Konferenz zur Begrenzung der Seerüstungen vorzubereiten«. Die Annahme des deutschen Vorschlags wird bestätigt, »wonach die zukünftige Stärke der deutschen Flotte gegenüber der Gesamtflottenstärke der Mitglieder des Britischen Commonwealth im Verhältnis 35:100 stehen soll«. Die Erwähnung des Britischen Commonwealth ist deshalb von Wichtigkeit, weil nicht nur das englische Mutterland, sondern auch andere Mitglieder des britischen Weltreichs Kriegsschiffe besitzen und so jeder Zweifel ausgeschlossen bleibt, was gemeint ist.

Der deutsche Vorschlag wird dann als »außerordentlich wichtiger Beitrag zur künftigen Seerüstungsbeschränkung« bezeichnet, und erneut wird die Überzeugung ausgesprochen — und dieser Ansicht wird in der Antwortnote des Botschafters von Ribbentrop nochmals ausdrücklich beigepflichtet —, daß die erzielte Einigung »den Abschluß eines zukünftigen allgemeinen Abkommens über eine Seerüstungsbegrenzung zwischen allen Seemächten der Welt erleichtern wird«. Aus dieser dreifachen Erwähnung desselben Gedankens im ersten Absatz der Note ist klar zu erkennen, welch außerordentlichen Wert die englische Regierung auf eine allgemeine Konvention über die Flottenrüstungen legt, man kann beinahe sagen, welche Befürchtung sie vor dem Heran-

nahen einer auf diesem Gebiet vertragslosen Zeit empfindet. Diese Gefühle werden durchaus verständlich, wenn man sich erinnert, welchen Wandel die englische Flottenpolitik im Laufe der Zeiten erzwungenermaßen erfahren hat. Seit Trafalgar war England beinahe ein Jahrhundert lang fast unumschränkte Beherrscherin der See. Als im Lauf der Zeit auch andere Mächte wieder anfangen, einen Faktor auf dem Wasser darzustellen, stellte England zur Aufrechterhaltung seiner Seeherrschaft den Grundsatz auf, daß seine Flotte mindestens doppelt so stark sein müsse wie die zweitstärkste der Welt (*Two keels to one*). Als die Kosten für eine solche Flotte zu hoch wurden, begnügte man sich damit, so stark zu sein, wie die beiden nächststärksten zusammen (*Two power standard*), und in Washington war die Gefahr des Überflügeltwerdens nur noch dadurch zu vermeiden, daß man sich auf die Parität mit der zweitstärksten Flotte vertraglich festlegte. Welche Schwierigkeiten waren zu erwarten, wenn man nun einer vertragslosen Zeit entgegen ging! Und die Befürchtung lag immerhin nahe und fand ihre Begründung in der Unmöglichkeit, die vier anderen großen Seemächte in den Vorbereitungen des Jahres 1934 unter einen Hut zu bekommen. Dazu hatte die Kündigung des Vertrags von Washington durch Japan zum Abbruch dieser Vorbereitungen geführt. Durch das Abkommen mit Deutschland war zunächst ein Moment der Unsicherheit ausgeschaltet. Die Hoffnung, nun auch mit den anderen Seemächten zum erstrebten Ziel zu kommen, erhielt neuen Auftrieb. Der psychologische Augenblick, auf den im politischen Leben, wie sonst auch, so vieles ankommt, war für das Angebot an England, in Verhandlungen mit ihm einzutreten, äußerst günstig gewählt. Diesem Umstand darf auch die schnelle Einigung auf dem materiellen Gebiet zugeschrieben werden, den Abschnitt 2 des Abkommens enthält.

Das Materielle

Dieser Abschnitt 2 führt unter a) bis e) einzeln die Erklärungen des deutschen Unterhändlers auf, zu denen die britische Regierung ihre Zustimmung erklärt.

a) Wie der Führer und Reichskanzler am 21. Mai bereits betont hatte, soll die Forderung nach einer Flotte von 35:100 der britischen endgültig und bleibend sein. Dementsprechend bestimmt Punkt a), daß die Gesamttonnage der deutschen Flotte nie einen Prozentsatz von 35 der Gesamttonnage der Seestreitkräfte der Mitglieder des Britischen Commonwealth überschreiten soll. Dabei werden zwei mögliche Fälle unterschieden: 1. daß die obere Grenze der britischen Seestreitkräfte vertraglich festgelegt ist. In diesem Fall sind — gleichgültig, ob die britische Flotte diese Höchstgrenze tatsächlich erreicht oder nicht — die 35 v. H. von der vertraglich festgelegten Gesamt-

tonnage der britischen Flotte zu berechnen. Dieser Fall tritt zunächst einmal bis zum Erlöschen der Verträge von Washington und London ein, also bis zum 31. Dezember 1936. — 2. Sollte in Zukunft die britische Flotte keiner vertraglichen Begrenzung mehr unterliegen, also etwa vom 1. Januar 1937 an, so bildet ihre tatsächliche Gesamttonnage das Maß, von dem die 35 v. H. zu berechnen sind.

Art. 8 des Londoner Vertrags enthält die Bestimmung über die sog. *exempt ships*; das sind diejenigen Überwasserkriegsfahrzeuge, denen wegen ihrer Kleinheit (600 t oder weniger) oder wegen ihrer geringen Bewaffnung reiner Verteidigungscharakter beizulegen ist, und die deshalb von jeder Beschränkung ausgenommen sind. Diese Fahrzeuge werden in dem deutsch-englischen Abkommen nicht ausdrücklich erwähnt. Nach dem Grundsatz der Gleichberechtigung ist es aber selbstverständlich, daß sie in die Gesamttonnage nicht mit einbezogen werden und auch für Deutschland von jeder Beschränkung frei bleiben, auch über die 35 v. H. hinaus. In einem Kriege kann diese Freiheit in kleineren Fahrzeugen von Wichtigkeit sein, um den deutschen Handel in der Ostsee, als verhältnismäßig stillem Gewässer, gegen U-Bootsgefahr zu schützen.

b) behandelt die Frage der in einem künftigen allgemeinen Vertrag über Seerüstungen anzuwendenden Begrenzungsmethode. Wie oben ausgeführt, richten sich die in Washington und London für die beteiligten Mächte und die einzelnen Schiffsklassen festgestellten Tonnagezahlen nach gewissen Verhältniszahlen zwischen den einzelnen Mächten, z. B. Washington 5:5:3:1,75:1,75, dieselbe Methode, wie sie auch im deutsch-englischen Abkommen angewandt wurde. Nun hat Japan — auch Frankreich scheint dieser Auffassung zu sein — erklärt, daß die Methode der Verhältniszahlen seinen Belangen nicht genügend Rechnung trage, und daß es sich deshalb keiner Konvention anschließen könne, der diese Methode zugrunde liege. Der erste Lord der Admiralität Sir Bolton Eyres Monsell hat daher am 22. Juli 1935 im englischen Unterhaus erklärt, daß der Grundsatz der verhältnismäßigen Stärken für die Zukunft aufgegeben werde. »Wir fragen die Seemächte nunmehr: Was wird die größte Stärke Eurer Flotte in Zukunft sein? Was für eine Flotte wollt Ihr zum Beispiel 1942 haben?« Es wird also voraussichtlich künftig die Methode des Vergleichs der Flottenprogramme und der Festlegung auf die danach vereinbarten Programme angewandt werden und nicht mehr die der Verhältniszahlen. Das Hauptziel, das gefährliche, weil Mißtrauen schaffende und kostspielige Wettrüsten zu unterbinden, kann auch mit dieser Methode erreicht werden, da jeder Staat weiß, was der andere macht und beabsichtigt.

In einen nach dieser Methode geschlossenen Vertrag würde sich das von Deutschland angenommene Stärkeverhältnis mit England nicht

zwanglos einfügen. Im Punkt b) verzichtet daher Deutschland auf diese Einfügung in einen künftigen derartigen Vertrag, aber unter der Voraussetzung, daß dieser ihm volle Garantie gibt, daß das vereinbarte Stärkeverhältnis trotzdem aufrecht erhalten bleibt.

c) bildet eine Parallele zu der sog. Sicherheitsklausel des Londoner Vertrags, Art. 21. Nach diesem Artikel hat jeder der drei Vertragspartner das Recht, im Falle seine nationale Sicherheit durch die Neubauten einer am Vertrag nicht beteiligten Macht wesentlich beeinträchtigt wird, selbst zu entscheiden, welcher Erhöhung der vereinbarten Tonnage er bedarf, um seine Sicherheit wieder herzustellen. Er muß dies nur den andern beiden Partnern unter Angabe der Gründe mitteilen. Im Punkt c) verpflichtet sich Deutschland zwar, unter allen Umständen an dem Stärkeverhältnis 35:100 festzuhalten. Sollte jedoch das maritime Gleichgewicht durch außerordentliche Baumaßnahmen anderer Mächte heftig gestört werden, so kann die deutsche Regierung die britische auffordern, die neu entstandene Lage mit ihr zu prüfen.

d) bezieht sich auf die alte Streitfrage über die beste Methode zur Begrenzung der Flotten. Man kann die Flotten entweder nach Gesamttonnage oder nach Schiffsklassen begrenzen oder nach der unter b) dargelegten Programmethode. England, die Vereinigten Staaten und Japan waren mit gewissen Nuancen bisher stets für die klassenweise Begrenzung eingetreten, während Frankreich, Italien und die kleineren Seemächte die Begrenzung nach Gesamttonnage vorgezogen hätten. Jahre hindurch ist in Genf um diese Methodenfrage gestritten worden. Die Anhänger der Begrenzung nach Gesamttonnage sehen darin den Vorteil, daß der einzelne Staat sich innerhalb der ihm zugebilligten Gesamttonnage einrichten kann, wie er will, und wie es seine Verteidigungsnotwendigkeiten ihm vorschreiben, daß er sich nicht von vorn herein auf bestimmte Schiffstypen für längere Zeit festlegen muß, die ihm später vielleicht weniger nötig erscheinen als andere. Gerade dies erscheint aber den Gegnern dieser Methode als Nachteil, weil es ein Moment der Unsicherheit und eine Überraschungsmöglichkeit in sich birgt. Es könnte z. B. ein Staat auf den Gedanken kommen, die gesamte ihm zugebilligte Tonnage in U-Booten auszubauen, und dadurch für andere eine besondere Gefahr werden.

Entgegenkommenderweise bekennt sich nun Deutschland als Anhänger der Begrenzung nach Schiffsklassen, wobei für jede Schiffsklasse Höchstdeplacement und Maximalgeschützkaliber festgesetzt ist. Die 35 v. H. finden auf jede einzelne Schiffsklasse Anwendung. Abweichungen hiervon sind abhängig von den Vereinbarungen eines künftigen, allgemeinen Vertrages. Dies zielt ab auf etwaige Transferbestimmungen, d. h. daß man bis zu einem bestimmten Maß die Tonnage einer Schiffsklasse auf Kosten einer andern erhöhen kann. Eventuell ist diese Frage

durch besondere Vereinbarungen zwischen den beiden Regierungen zu regeln.

e) behandelt einen Sonderfall der Klassentonnage. Es handelt sich um die Schiffsklassen der Kreuzer und Zerstörer. Wie oben erwähnt, sind Frankreich und Italien dem Londoner Vertrag von 1930 nicht beigetreten. Sie sind daher bezüglich ihrer leichten Streitkräfte an die dort gegebenen Definitionen und Maximalmaße nicht gebunden. Die Grenze zwischen leichten Kreuzern und Zerstörern ist in ihren Flotten deswegen etwas verwischt. Solange dieser Zustand besteht, hat sich Deutschland das Recht vorbehalten, Kreuzer und Zerstörer zusammenzufassen. Der Fachmann würde sagen: Es besteht zwischen diesen Schiffsklassen 100prozentige Transfermöglichkeit (siehe auch die Tabelle unten S. 15). Bis zum Inkrafttreten neuer Vereinbarungen — vielleicht wird die jetzige Konferenz in London sie schon bringen — besteht für Deutschland wie für Frankreich und Italien für die leichten Streitkräfte nur die eine, aus dem Vertrag von Washington stammende qualitative Beschränkung, daß keines der aus der Tonnage für leichte Streitkräfte erbauten Schiffe größer sein darf als 10000 t und ein stärkeres Geschützkaliber haben darf als 20,3 cm. Es ist selbstverständlich, daß Deutschland bei seinen Neubauten nicht nur diese Maximalmasse anwenden wird. Vermutlich hat man sich in den Besprechungen mit der englischen Admiralität darüber geeinigt.

f) Eine Sonderbehandlung erfahren die Unterseeboote. Wie oben erwähnt, gibt der Londoner Vertrag hierin seinen drei Vertragspartnern Parität. Auch ein Vorschlag der amerikanischen Regierung an die Abrüstungskonferenz (sog. Hoover-Botschaft vom 22. Juni 1932) sah eine paritätische Regelung in Unterseebooten vor. Das Prinzip der Gleichberechtigung verlangte somit auch für Deutschland Parität mit England in U-Booten. Sie wird ihm zugestanden, jedoch unter der Klausel, daß dadurch das Gesamtstärkeverhältnis 35:100 nicht überschritten werden darf. Das bedeutet, daß diejenige U-Bootstonnage, durch die 35 v. H. der englischen überschritten wird, bei einer andern Schiffsklasse eingespart — transferiert — werden muß. Nur so kann die unter a) getroffene Vereinbarung eingehalten werden.

Nachdem Deutschland dieses Recht zuerkannt ist, verpflichtet sich aber die deutsche Regierung, von diesem Recht zunächst nicht über 45 v. H. der englischen U-Bootstonnage hinaus Gebrauch zu machen. Wenn jedoch eine Lage eintreten sollte, die es der deutschen Regierung notwendig erscheinen läßt, über 45 v. H. hinauszugehen, so wird sie der britischen Regierung davon Mitteilung machen und mit ihr, bevor sie die entsprechenden Maßnahmen ergreift, die Angelegenheit freundschaftlich erörtern.

In dieser Stipulierung ist zweifellos eine besondere Rücksichtnahme

auf die Stimmung des britischen Volkes zu erblicken, dem deutsche U-Boote noch immer aus der Zeit der Kriegen einen besonderen Schrecken einjagen. Man erinnert sich, daß England bei jeder Gelegenheit die Abschaffung der U-Boote für alle Staaten beantragte, aber mit diesem Antrag infolge des Widerstandes Frankreichs und Japans nicht durchdrang (Washington, Genf, London). Noch am 14. März 1935 erklärte der Erste Lord der Admiralität im Unterhaus auf die Anfrage eines Abgeordneten nach den Plänen der Regierung hinsichtlich künftiger Bestimmungen über Schiffstypen: »Abschaffung der U-Boote und — falls dies unmöglich — möglichst weitgehende Herabsetzung ihrer Zahl und Größe«. Erinnert sei auch an die oben erwähnte Äußerung Mac Donalds vom 2. Mai über den »unheil kündenden« deutschen U-Bootsbau.

In ihrem Streben, ein dauerhaftes, vertrauensvolles Einvernehmen mit dem englischen Volk herzustellen, geht die deutsche Regierung noch weiter, um ihm seine Furcht vor den deutschen U-Booten zu nehmen. Am 25. Juni hat der Erste Lord der Admiralität unter dem Beifall des Unterhauses mitgeteilt, daß die deutsche Delegation in den auf den Notenwechsel folgenden Verhandlungen nicht nur erneut die Unterstützung des Wunsches der britischen Regierung nach völliger, allgemeiner Abschaffung der U-Boote zugesagt habe, sie habe vielmehr darüber hinaus auch den Teil IV des Londoner Flottenvertrages (s. oben) über die Regelung des U-Bootkrieges angenommen und damit auf die Anwendung des sog. uneingeschränkten U-Bootkrieges verzichtet. Diese Zusicherung sei gegeben ohne Rücksicht auf die Haltung anderer Mächte in dieser Frage. Manchem Deutschen wird dieses Entgegenkommen etwas weitgehend erscheinen. Wenn man jedoch bedenkt, daß der Führer erklärt hat, daß der Weltkrieg der erste und letzte Kampf zwischen den beiden Nationen gewesen sein soll, wird man anerkennen, daß diese Zusage nichts weiter als konsequent ist. In dem Notenwechsel findet sie keine Erwähnung. Sie wurde erst in den darauffolgenden Verhandlungen gemacht.

g) Der letzte Punkt des Abschnitts 2 behandelt den Fall, daß die nach dem Stärkeverhältnis 35:100 für die einzelnen Schiffsklassen Deutschland zustehende Tonnage durch die in einer Klasse zu bauenden Standardschiffe nicht genau teilbar ist. In diesem Fall gestattet die Angleichung (*adjustment*) eine vorübergehende und geringfügige Überschreitung der Kategorietonnage, sodaß Deutschland in die Lage versetzt wird, die in der betr. Schiffsklasse ihm zustehenden 35 v. H. auch voll auszunutzen. Die beiden Regierungen werden jeweils vereinbaren, welche Angleichungen nötig sind. Zu erheblichen oder dauernden Abweichungen von dem Gesamtstärkeverhältnis 35:100 soll dieses Verfahren nicht führen.

Abschnitt 3 kommt dann nochmals auf Punkt c) zu sprechen, der eine Störung des allgemeinen Gleichgewichts der Seerüstungen, wie es in der Vergangenheit normalerweise aufrechterhalten wurde, durch außergewöhnliche Baumaßnahmen anderer Mächte behandelt. Es wird das Einverständnis beider Regierungen festgestellt, daß das Verhältnis 35:100 aufrecht zu erhalten ist, falls in den dann vorgesehenen Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen nichts Gegenteiliges vereinbart wird. Das »unter allen Umständen« des Punktes c) wird also etwas abgemildert.

Da kein Land der Erde so feinfühlig auf den Kriegsschiffbau anderer Mächte reagiert wie England, würden zweifellos außergewöhnliche Baumaßnahmen anderer Mächte bei der britischen Flotte die entsprechenden Gegenmaßnahmen hervorrufen. An jeder Verstärkung der britischen Flotte kann dann die deutsche im Verhältnis 35:100 ohne weiteres teilnehmen. Deshalb konnte sich Deutschland unbedenklich auf diese Vereinbarung einlassen, auch wenn sie nicht so weit geht, wie die oben besprochene Sicherheitsklausel des Londoner Vertrags. Auch hat der Abschnitt 3 zur Voraussetzung, daß einmal eine vertraglose Zeit eintritt, daß es also zunächst der in London tagenden Konferenz nicht gelingt, eine Vereinbarung der Hauptseemächte über ihre Flottenstärken zu erreichen.

Das Technische

Wie entstand nun die Verhältniszahl 35:100? Selbstverständlich ging der ersten Nennung dieser Zahl durch den Führer und Reichskanzler eine sorgfältige Prüfung voraus, welche Stärke für die deutsche Flotte notwendig ist, um den ihr im Ernstfalle gestellten Aufgaben gewachsen zu sein, eine Prüfung in strategischer, in taktischer und in geographischer Hinsicht. Daß die Stärke einer Flotte etwas Relatives, d. h. von der Stärke anderer Seemächte Abhängiges ist, wurde schon oben angedeutet. Nach dem Willen und der Überzeugung des Führers kam England als präsumtiver Kriegsgegner nicht mehr in Betracht. Er hat dies am 21. Mai klar ausgesprochen unter Hinzufügen der Anerkennung der überragenden Lebenswichtigkeit eines dominierenden Schutzes des britischen Weltreichs zur See. Es waren also andere Mächte ins Auge zu fassen, die sich in ähnlicher Lage befanden wie Deutschland, also die europäischen, kontinentalen Großmächte. Für sie hatte der Vertrag von Washington wenigstens für die Schlachtschiffe schon 1922 eine Verhältniszahl zu England gebracht, nämlich 1,75:5. Multiplizieren wir Zähler und Nenner dieses Bruchs mit 20, so ergibt sich, ohne daß der Wert sich ändert, 35:100. Dieses Verhältnis war also dem Engländer durchaus vertraut und hat, wenn er sich auch anfangs dagegen sträubte, zweifellos seine endliche Annahme wesentlich erleichtert. Wenn Deutschland, wie der Führer dies ausdrücklich betont

hat, mit seiner Flottenstärke noch 15 v. H. unter der französischen bleibt, so ist dies darauf zurückzuführen, daß Frankreich bezüglich seiner leichten Streitkräfte an keinen Vertrag gebunden ist und z. B. mit seiner Unterseebootstonnage selbst die englische um fast 100 v. H. übersteigt (96600:52700 t).

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, welche Möglichkeiten für seinen Flottenbau Deutschland durch die getroffene Vereinbarung heute besitzt. Dabei ist zu bedenken, daß die Angaben der Tabelle höchstens bis zum 31. Dezember 1936, dem Datum des Erlöschens der Verträge von Washington und London, Gültigkeit haben. Ihr weiteres Schicksal hängt von den Entschlüssen ab, zu denen die jetzt tagende neue Londoner Konferenz etwa gelangt. Um zu zeigen, wie sich die Situation für die deutsche Flotte gegen Versailles geändert hat, sind in der vierten Rubrik diejenigen Tonnagemengen angegeben, die der Teil V des Versailler Vertrages uns gestattete.

1 Schiffsklassen	2 England	3 davon 35%	4 nach Versailles
a) nach Washington:			
Schlachtschiffe.....	525 000 t	183 750 t	80 000 t
Flugzeugträger	135 000 t	47 250 t	0
b) nach London:			
Kreuzer Klasse A	146 800 t	171 150 t	0
Kreuzer Klasse B	192 200 t		48 000 t
Zerstörer	150 000 t		12 400 t
Unterseeboote	52 700 t	18 445 t	0
Gesamttonnage	1 201 700 t	420 595 t	140 400 t

Zum klaren Verständnis dieser Tabelle ist folgendes zu sagen:

1. Zu Spalte 3: Bei den Unterseebooten sind, wie bei den andern Schiffsklassen, 35 v. H. der englischen Tonnage gerechnet, um die Summe der Gesamttonnage in das richtige Verhältnis zu bringen. Die Deutschland in der Unterseebootklasse zugewilligte Parität macht natürlich 52700 t aus. Die von Deutschland bis auf weiteres übernommene Beschränkung auf 45 v. H. ergibt den Betrag von 23715 t. Der Unterschied von 5270 t (45 v. H.—35 v. H.) ist von den andern Schiffsklassen nach eigenem Ermessen auf die U-Bootstonnage zu übertragen.

2. Zu Spalte 4:

a) Schlachtschiffe und Kreuzer Klasse B. Der Versailler Vertrag gestattet uns, in jeder dieser beiden Klassen je 6 Schiffe zu 10000 t bzw. 6000 t in Dienst zu halten. Die übrigen Schiffe dieser Klassen mußten in Reserve gestellt werden. Nachträglich wurde die Zahl der in Reserve zu haltenden auf je 2 festgesetzt. Die Einzeltonnage dieser

beiden Klassen war daher für den Zweck der Tabelle mit 8 zu multiplizieren.

b) An Zerstörern erlaubte uns der Versailler Vertrag 12 in Dienst zu halten. 4 durften in Reserve gehalten werden. Die Einzeltonnage von 800 t war daher mit 16 zu multiplizieren.

c) Torpedoboote durften wir ebenfalls 12 im Dienst haben und 4 in Reserve. Da sie mit dem geringen erlaubten Displacement von 200 t heute in die Kategorie der *exempt ships* fallen, sind sie in der Tabelle nicht berücksichtigt worden.

Innerhalb der für die einzelnen Klassen sich ergebenden Tonnage kann Deutschland seinem Bedürfnis entsprechend Schiffe bauen; es hat sich dabei aber an die in Washington 1922 und in London 1930 festgesetzten qualitativen Bestimmungen zu halten. Davon ausgenommen sind wieder die Grenzen zwischen den Kreuzern und den Zerstörern, die Deutschland, solange Frankreich und Italien nicht daran gebunden sind, auch nicht zu beachten braucht. Es hat sich ferner an die in den erwähnten Verträgen festgesetzten Altersgrenzen zu halten, die bestimmen, wie alt ein Schiff sein muß, bevor es durch einen Neubau ersetzt werden darf. Die künftige Gestaltung der qualitativen Bestimmungen wird, ebenso wie die quantitativen Bindungen, zunächst von einem etwaigen Ergebnis der jetzt in London tagenden Konferenz abhängen. Ihre Vereinbarungen finden automatisch auch auf Deutschland Anwendung, ebenso wie die Vereinbarungen in Zukunft etwa folgender Konferenzen.

Man kann sich fragen, was für Deutschland, rein technisch gesehen, von höherem Wert ist, das quantitativ oder das qualitativ Erreichte. Nach dem langen Kampf, den wir um die qualitative Gleichberechtigung geführt haben, kann die Antwort auf diese Frage kaum zweifelhaft sein. In der Zeit, als wir noch die Versailler Ketten trugen, wurde der Bau unserer drei Panzerschiffe zu 10 000 t mit 28-cm-Geschützen von Frankreich beantwortet durch den Bau von zwei Schlachtschiffen zu 26 500 t mit 34-cm-Geschützen. Als Erwiderung hierauf legte Italien 2 Schlachtschiffe zu 35 000 t auf Stapel und ging damit bis an die Grenze dessen, was ihm der Vertrag von Washington gestattete. Hierauf wieder faßte Frankreich den Entschluß, dasselbe zu tun. Es bedarf keines Wortes, um zu zeigen, daß diesen Schiffen gegenüber unsere unter dem Versailler Vertrag gebauten Schiffe trotz all ihrer technischen Vorzüglichkeit nicht hätten standhalten können. Es wäre ein Kampf zwischen Riesen und Zwergen gewesen. Nicht umsonst hatte der Engländer unsere Panzerschiffe scherzhafterweise *pocket-battleships* — Schlachtschiffe in Taschenausgabe — getauft. Und bei den andern Schiffsklassen war es nicht viel anders. Die uns erlaubten 200-t-Torpedoboote haben wir überhaupt nicht gebaut, weil sie ja doch jedem mög-

lichen Gegner unterlegen gewesen wären. Nun endlich hat der Führer dem Deutschen Reich die Möglichkeit erkämpft, eine Flotte zu bauen, die wenigstens Schiff gegen Schiff einem etwaigen Gegner gewachsen sein wird. Erst die qualitative Gleichberechtigung gibt dem quantitativ Erreichten überhaupt seinen Wert. Von dieser Gleichberechtigung wird im Notenwechsel vom 18. Juni nicht mehr gesprochen. Sie war seit dem 16. März einfach zur Selbstverständlichkeit geworden.

Das Politische

In seiner Völkerbundsrede am 11. September 1935, die ein Kabinettsstück diplomatischer Redekunst darstellt, führt der britische Außenminister Sir Samuel Hoare zwei hauptsächliche Voraussetzungen an für das Entstehen einer kollektiven Sicherheit: einmal die allgemeine Abrüstung, und dann die Möglichkeit der Änderung einer unhaltbar gewordenen Lage durch friedliche Mittel. »*Elasticity, where elasticity is required.*« Dieser von Sir Samuel schon wiederholt zum Ausdruck gebrachte Gedanke wird durch das deutsch-englische Flottenabkommen in die Tat umgesetzt, noch mehr, es zeigt der Welt den Weg, wie unanwendbar gewordenes, formales Recht durch lebendiges Recht ersetzt werden kann.

Noch weit wichtiger als diese mehr rechtlichen Gesichtspunkte und auch als die oben ausgeführten technischen ist die rein politische Bedeutung des Abkommens. Wenn nicht alles täuscht, befinden wir uns an einem grundsätzlichen Wendepunkt der deutsch-englischen Beziehungen. In Versailles wurde das Kapitel der sog. Flottenrivalität zwischen beiden Staaten geschlossen. Es begann für Deutschland die Periode der Machtlosigkeit, des Übersehenwerdens. Denn Weltgeltung ist fast identisch mit Seegeltung, und Seegeltung beruht in erster Linie auf Seemacht. Hinter das Kapitel der Machtlosigkeit wurde am 16. März mit der Verkündung der Wehrhoheit der Schlußpunkt gesetzt. Wenn in dem Wehrgesetz die Flotte auch nicht erwähnt wird, so war es doch klar, daß Deutschland auch am Abschnitt 2 des Teils V des Versailler Vertrags nicht mehr weiter festhielt. Ein Vakuum war gewissermaßen entstanden, ein vertragloser Zustand. Mit dem wiederholt erwähnten achten seiner 13 Punkte hat der Führer und Reichskanzler am 21. Mai den Weg aus diesem Vakuum gezeigt, er hat nach der Wendung die neue Richtung gewiesen. Und auch England erkannte in dieser Richtung seinen und der Welt Vorteil. Es galt, einen Faktor der Unsicherheit in einen solchen der Sicherheit zu verwandeln. Deutschland war entschlossen, sich das Maß an Verteidigungsmitteln zu schaffen, das es — umgeben von hochgerüsteten Staaten — für seine Sicherheit für nötig hielt. Die Basis, auf der es über das Maß seiner Seerüstungen zu verhandeln bereit war, hatte es genannt. England schlug in die darge-

botene Hand ein, nicht etwa aus reinem Altruismus. Versuchen wir, die Gründe zu klären:

Die Hoffnung auf eine allgemeine Seerüstungsbegrenzung, die England an das Abkommen mit Deutschland knüpfte, wurde, wie schon oben dargelegt, in der Note vom 18. Juni stark unterstrichen.

In der Zeit der deutschen Machtlosigkeit hatte es England nicht mehr nötig gehabt, auch nur einen Blick über die Nordsee zu werfen. Deutschland war gerade gut genug, sich auf seine Kosten immer wieder mit Frankreich zu einigen. In Zukunft würde dies wohl nicht mehr möglich sein. Aber das Verhältnis 35:100 in Verbindung mit den Erklärungen des achten der 13 Punkte gab England wenigstens die Sicherheit, daß ihm von Osten niemals eine Gefahr drohen würde. Es würde künftig den Rücken ebenso frei haben wie bisher, um seine Seestreitkräfte an einem beliebigen Punkt der Welt einzusetzen, wo es ihm gerade nützlich schien. Nicht einmal eine Dislozierung seiner Seestreitkräfte würde durch den deutschen Flottenbau nötig werden.

Japan stand bisher bezüglich seiner Flotte 3:5 zu wie Amerika und verlangt heute Parität mit ihm. Amerika fordert Parität mit England. Aber es ist nicht nur bereit, sondern bestrebt, dieses Paritätsniveau so niedrig festzusetzen, wie es England irgend möglich ist. Italien verlangt Parität mit Frankreich und zeigt dasselbe Bestreben wie Amerika. So sind England und Frankreich maßgebend für die Seerüstungen der Welt. Und welche Wechselbeziehungen bestehen zwischen diesen beiden? Wer ist bei dem Produkt dieser Wechselbeziehungen der verantwortliche Faktor? Das englische Volk ist bezüglich seines Lebens und seiner ganzen Existenz von der Seezufuhr abhängig. Das französische findet in weitgehendem Maße im eigenen Lande, was es braucht. Außerdem ist Frankreich mit seinen an drei Meere grenzenden Küsten nur schwer von der See abzuschneiden, während Englands Seewege nach seinen Produktionsländern zum einen Teil unmittelbar an den französischen Küsten entlang, zum anderen durch den von Frankreich leicht zu beherrschenden See-raum führen. Auf dieser volkswirtschaftlich-geographisch-strategischen Lage beruht die Notwendigkeit der Überlegenheit der Flotte für England gegenüber der französischen. Dadurch wird Frankreich zum maßgebenden Faktor, zum Schrittmacher für die Seerüstungen der Welt. In der Praxis hat sich diese Situation z. B. ausgewirkt in der Bedingung, die England für sein Erscheinen in Washington 1921 stellte, in der Bedingung nämlich, daß auch Frankreich an der Konferenz teilnahme. Ohne Bindung für Frankreich konnte England keine Bindung auf sich nehmen. In London 1930 hat man aus demselben Grund die Sicherheitsklausel des Art. 21 in den Vertrag aufgenommen. Da sich also die Stärke der englischen Flotte nach der französischen richtet,

die deutsche nunmehr in einem festen Verhältnis mit der englischen steht, wirkt sich jede Bescheidung oder Übertreibung im französischen Flottenbau *via* England automatisch auf die deutsche Flotte aus. Eine französische Forderung nach Verstärkung seiner Flotte wegen der wiedererstandenen deutschen Flotte wird von England mit dem Hinweis erwidert werden können, daß dann auch die englische und damit die deutsche entsprechend verstärkt werden müssen. Daß man sich über diese Situation auch an der Seine klar ist, geht aus der Forderung hervor, die Havas kurz nach dem Abschluß des Abkommens mitteilte: »Die britische Regierung soll anerkennen, daß ihre Beziehungen zu Frankreich derart sind, daß eine ev. Steigerung des französischen Flottenbaues keine entsprechenden Maßnahmen seitens Englands rechtfertigen würde.«

Die deutsche ebenso wie die britische Regierung hat den Wunsch, den Steuerzahler wegen des Flottenbaus nicht mehr zu belasten als unumgänglich notwendig. England kann daher damit rechnen, daß es bei seinem Streben nach quantitativer und qualitativer Beschränkung (Herabsetzung der Schiffsgrößen, Verminderung der Kalibrierstärken, Abschaffung ganzer Schiffsklassen, z. B. der Unterseeboote) Deutschland stets als seinen Sekundanten betrachten kann.

Natürlich kommt auch Deutschland bei dem Abkommen auf seine Rechnung. Wenn militärische Macht ein politischer Faktor ist — und nirgends tritt einem dies täglich stärker vor Augen als in Genf im Kreise der »gleichberechtigten« Nationen —, so gilt dies in besonderem Maße von der Seemacht. Ein Blick auf die Tabelle genügt, um den Fortschritt zu erkennen. Dabei hat heute Deutschland nicht mehr wie vor dem Kriege bei seinem Flottenbau mit der Gegnerschaft, dem Mißtrauen und der Mißgunst Englands zu rechnen. Alle auftauchenden Fragen maritimer Natur werden künftig in Freundschaft und mit dem Bestreben gegenseitigen Verstehens besprochen werden, wie sie im Juni besprochen wurden. Aber auch andere Staaten werden Deutschland mit mehr Achtung und Beachtung gegenüber treten. Einem 11. Dezember 1932 wird kaum wieder ein 14. Oktober 1933 folgen. Schon glaubt man, Fäden sich knüpfen zu sehen, deren Knüpfung von Deutschland zwar vielfach versucht, die aber von der anderen Seite immer wieder geflüssentlich durchschnitten wurden. Deutschland ist auf dem Wege, wieder bündnisfähig zu werden. Imponderabilien, nicht zu wiegen, aber sehr schwerwiegend.

Ein Wettbewerb in Seerüstungen zwischen den beiden Staaten ist für die Zukunft ausgeschaltet. Auf dem Wege zur politischen Verständigung beider Völker ist die deutsche Flotte — aber auch die deutsche Flottenlosigkeit — jedenfalls kein Hindernis mehr.

Und nicht zuletzt hat die deutsche Revisionspolitik die Aner-

kennung einer maßgebenden Großmacht gefunden. Welches Verständnis gerade dieser Punkt in England findet, geht aus einer Äußerung des Politikers und Marinesachverständigen Hector Bywater hervor: »Wenn die Beschränkungen der deutschen Flotte einseitig, d. h. nur für das besiegte Deutschland gedacht waren, so muß man sich nicht darüber wundern, daß Deutschland sich jetzt nicht mehr daran hält, sondern vielmehr darüber, daß es sich 15 Jahre lang daran gehalten hat.«⁵⁾

So ist das Abkommen für beide Vertragspartner von gleich hohem Wert und gleich großer Bedeutung, und auch die Welt kann, wenn sie will, ihren Vorteil darin finden.

Die Weltmeinung

Am 7. Juni 1935 hatte die britische Regierung nach Washington, Tokio, Paris und Rom eine Mitteilung ergehen lassen, daß sie mit der deutschen Regierung über ein Flottenabkommen in Unterhandlung stehe. Washington hat am 12. Juni geantwortet, daß es »*sincerely hopeful*« sei, daß das Abkommen den Weg ebnen werde für die Begrenzung und Beschränkung der Seerüstungen. Im übrigen wurde das Abkommen als eine europäische Angelegenheit bezeichnet (Marinestaatssekretär Swanson), die die Belange der Vereinigten Staaten nicht weiter berühre. Tokio sprach am 13. Juni seine Zustimmung aus unter der Voraussetzung, daß das Abkommen mit Deutschland nicht bedeute, daß ein allgemeines Flottenabkommen nach Verhältniszahlen abgeschlossen werden solle. Einem solchen würde es sich widersetzen. Die französische und die italienische Antwort liefen am 17. Juni ein, also am Tage vor Abschluß des Abkommens. Beide waren völlig ablehnend. Sie nahmen den Standpunkt ein, daß die deutsche Wiederbewaffnung nicht entschieden werden kann durch ein zweiseitiges deutsch-englisches Abkommen, sondern nur durch eine allgemeine Konferenz. Die deutsche Rüstung ginge alle Signatarmächte von Versailles an, und Paris fügte noch seinen alten Spruch hinzu, daß eine Interdependenz bestehe zwischen den Luft-, Land- und Seerüstungen, und daß man die Flottenfragen nicht gesondert behandeln könne, — ein Spruch, den Frankreich immer anwendet, wenn es irgend eine Vereinbarung auf dem Rüstungsgebiet hintertreiben will.

Schlußwort

Es wurde davon abgesehen, einen Vergleich aufzustellen zwischen der aus dem Abkommen sich ergebenden deutschen Flotte und den Flotten der andern Seemächte. Da die bestehenden Verträge nur noch

5) Vgl. »The German Naval Renaissance« by Hector C. Bywater in The Nineteenth Century, July 1935.

ein Jahr Gültigkeit haben, das Ergebnis der jetzt tagenden Konferenz unsicher ist, Deutschland sein neues Programm in einem Jahr nur zum geringen Teil ausgeführt haben wird, erscheint jeder derartige Vergleich, wenn nicht überhaupt wertlos, so zum mindesten unsicher und ungenau.

Auch wurde in diesem Rahmen davon Abstand genommen, Betrachtungen über die neu entstehende strategische Lage anzustellen. In der Ostsee, meint Hector Bywater, sei das strategische Übergewicht schon durch den Bau unserer 12 kleinen U-Boote von Rußland auf Deutschland übergegangen.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß das Abkommen am 12. Juli beim Sekretariat des Völkerbundes eingetragen wurde, wie dies für Verträge, die Mitgliedstaaten abschließen, durch Art. 18 des Paktes vorgeschrieben ist. Das Inkrafttreten des Abkommens wurde dadurch nicht berührt, da es im Abschnitt 1 der Noten ausdrücklich heißt, daß die Vereinbarung »als eine vom heutigen Tag ab gültige, dauernde und endgültige Einigung« anzusehen ist. Auch eine Ratifizierung war nicht nötig, da sie in den Noten nicht verlangt wird und ohne dieses ausdrückliche Verlangen bei einer Vereinbarung durch einfachen Notenwechsel nicht üblich ist. Das Abkommen ist also seit dem 18. Juni 1935 in Kraft.