

## **Berichte des Chefs der Abteilung „Wirtschaftskrieg“ im italienischen Außenministerium, Luca Pietromarchi, an den Duce über die Schädigung der italienischen Wirt- schaft durch die Seehandelskontrolle der Alliierten**

### I.

**Bericht vom 11. Mai 1940<sup>1)</sup>**

Duce,

In ihrer diplomatischen Note vom 3. März hat die faschistische Regierung in allgemeinen Linien die Lage aufgezeigt, die für unsere Ausrüstung, unsere Industrien und unseren Handel durch das bestehende System der Kontrolle über den Seeverkehr entstanden ist, und hat die oft willkürlichen, stets schwerwiegenden Beschränkungen hervorgehoben, die dieses Kontrollsystem der Freiheit der Schifffahrt, der Sicherheit der Zufuhren und der Arbeit und Produktivität der Nation zufügt. Das hervortretende Merkmal dieser Organisation ist, daß sie keinem der durch das internationale Recht geheiligten Prinzipien entspricht, so daß alle diejenigen, die infolge ihrer Tätigkeit gezwungen sind, die kardinischen Pässe der Kontrolle zu durchschreiten, niemals mit Sicherheit wissen, an welche Regeln sie sich zu halten haben. Reeder, Spediteure, Importeure von Waren sehen sich immer wieder gezwungen, Erkundigungen darüber einzuziehen, welche Formalitäten, Garantien und Prozeduren erfolgen müssen, um mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit darauf rechnen zu können, daß die Waren ans Ziel gelangen werden. Daraus folgt, daß die wesentliche Voraussetzung für das Bestehen von Handelsbeziehungen, nämlich die Sicherheit der Verträge, völlig aus dem Wirtschaftsleben Europas verbannt worden ist. Wenn einmal eine bestimmte Prozedur durch wiederholte Anwendung sich zu kristallisieren und zu einer Praxis zu werden scheint, so lassen neue Verdächtigungen und neue Anmaßungen die Forderung nach immer übersteigerteren Garantien und immer schikanöseren Formalitäten entstehen. Auf diese Weise entpuppt sich dieser Kontrollapparat durch die Kompliziertheit seines Mechanismus, durch die Willkür seiner Handhabung und vor allem durch die ungeheure Ausdehnung seines Anwendungsbereichs nicht nur als ein Kampfmittel zwischen Kriegführenden, sondern als ein Instrument der Wirtschaftshegemonie, das dazu bestimmt ist, auf Gebieten zu wirken, die nichts mit Konterbande-Kontrolle zu tun haben.

Die Beschwerden, die hier von den zu Unrecht geschädigten Parteien vorgebracht werden, die Dokumente, die wir systematisch über die

<sup>1)</sup> Relazioni Internazionali, Anno VI (1940), p. 694/97. Übersetzung des Instituts.

Schäden und über die Willkür des Kontrollsystems sammeln, liefern detaillierte und genaue Grundlagen, um die Richtigkeit unserer Behauptungen zu stützen. Auf Tatsachen, und zwar nur auf solche, die von überzeugendster Beweiskraft sind, will ich daher die Aufmerksamkeit lenken, um einen genauen Begriff von dem Ernst der Lage zu geben. Kein italienisches Schiff, das ausfährt oder ankommt, kann sich der Kontrolle entziehen. Kein Teil der Fracht entgeht einer peinlich genauen Überwachung, die in den einzelnen Teilen der Ladepapiere vorgenommen wird. Bei aller Genauigkeit dieser Kontrolle könnte die Durchsuchung gewöhnlich auf hoher See vorgenommen und in einigen Stunden erledigt werden, dank des vollendeten Apparates unserer Schiffahrtsgesellschaften und der peinlichen Genauigkeit ihrer Schiffspapiere. Stattdessen haben die Kontrollbehörden, ohne Rücksicht auf die den Schiffsreedern dadurch entstehenden Schäden, sich die Kursanweisung nach den Kontrollhäfen und das oft monatelange Festhalten der Schiffe dort zur Gewohnheit gemacht. Es sei mir gestattet, einige typische Fälle anzuführen, die der vollständigen Liste der Anhaltungen und Kursanweisungen entnommen sind, die sich insgesamt vom Ausbruch der Feindseligkeiten bis zum 3. Mai dieses Jahres auf 857 Fälle belaufen.

Der Dampfer XXI Aprile der Reederei Garibaldi unterlag Kontrolluntersuchungen in Aden am 8., in Suez am 16. und in Port Said am 17. September. Dessenungeachtet wurde er in Gibraltar vom 27. September bis zum 6. Oktober festgehalten, und weiter in Weymouth am 12. Oktober, wo er bis zum 21. zurückgehalten wurde, obwohl die Befrachter von der englischen Botschaft die Zusicherung rascher Erledigung der Kontroll-Formalitäten erhalten hatten.

Der Dampfer Voluntas der Reederei J. N. S. A., der von Buenos Aires mit achthundert Tonnen Getreide, für italienische Häfen bestimmt, unterwegs war, wurde am 6. Oktober in Gibraltar angehalten und erst am 22. entlassen, im ganzen also 16 Tage festgehalten.

Der Dampfer Laura C. der Reederei Italia, der von Galveston und Huston kam, wurde angehalten in Gibraltar am 7. Oktober, am 5. November entlassen, darauf von neuem am 10. November in Marseille angehalten und dort bis zum 13. zurückgehalten, nachdem er sämtliche Waren ausgeladen hatte, im ganzen also über einen Monat festgehalten.

Der Dampfer Agata des Reeders Alfio in Neapel, der aus Sevilla mit einer für die Schweiz bestimmten Ladung kam, wurde am 19. Oktober in Gibraltar angehalten, nach Genua dirigiert und ungefähr einen Monat zurückgehalten. Er wurde am 15. November entlassen.

Der Ozeandampfer Augustus der Reederei Italia ist in Gibraltar 8 Tage festgehalten worden, vom 21. bis zum 30. Oktober — ein typischer Fall von übermäßig ausgedehntem Festhalten eines Linien-Dampfers, wodurch den Reedern allein ein Schaden von über einer Million Lire erwächst.

Der Dampfer *Livenza* der Reederei *Italia* wurde vom 25. Oktober bis zum 15. November in Gibraltar zurückgehalten.

Der Dampfer *Le Tre Marie* des Reeders *Tripovich*, am 1. November in Gibraltar mit einer aus einzelnen namentlich aufgeführten Posten bestehenden Ladung angehalten, wurde dort bis zum 23. November zurückgehalten, obwohl er schon eine frühere Kontrolle in Casablanca durchgemacht hatte, wo ihm sogar ein Passierschein ausgestellt worden war.

Das Motorschiff *Assiria* ist gut 25 Tage, vom 31. Oktober bis zum 25. November, in Malta zur Kontrolle festgehalten worden.

Der Dampfer *Foscolo*, auf der Fahrt von Susak nach Rotterdam nach Weymouth dirigiert, wurde dort 34 Tage zurückgehalten, vom 28. Dezember 1939 bis zum 30. Januar 1940, und gezwungen, Teile der Ladung zu löschen, obwohl im voraus alle notwendigen Formalitäten bei den englischen Behörden erledigt worden waren, um eine geregelte Reise zu gewährleisten.

Es war anzunehmen, daß so in die Länge gezogene Schiffsaufenthalte der anfänglichen Unvollkommenheit der Organisation des Kontrollsystems in den ersten Zeiten seines Funktionierens zuzuschreiben waren. Umgekehrt läßt sich heute daraus, daß diese Praxis zu einer Dauereinrichtung geworden ist, schließen, daß das Festhalten der Schiffe jedesmal dann, wenn es über jedes erträgliche Maß hinaus verlängert wird, ein Druckmittel darstellt, dessen Beweggründe man nicht immer zu erraten vermag.

Auch in diesen letzten Tagen hat es nicht an solchen Fällen gefehlt. Das Tankschiff *Lucifero*, das eine Ladung Schmieröl für die »Romsa« an Bord hatte, ist am 31. März in Gibraltar angehalten und von da nach Malta dirigiert worden, wo es bis zum 1. dieses Monats festgehalten worden ist. Trotz unserer wiederholten Vorstellungen ist es uns nicht gelungen, den Grund des Festhaltens zu erfahren, noch, wann die Behörden geruhen werden, das Schiff zu entlassen.

Manchmal haben die Schiffe tagelang in den Kontrollhäfen gelegen, ehe die Behörden sich bequemten, die Untersuchung vorzunehmen. So war es, unter andern, bei dem Dampfer *Enrico Costa*, der am 27. Januar in den Downs anlangte, wo er 4 Tage wartete, ehe die Untersuchung vorgenommen wurde, was auf Nachlässigkeit, Böswilligkeit oder ungenügendes Personal für die Kontrolle schließen läßt, jedenfalls aber auf mangelhafte Organisation.

Keine Norm regelt die Kursanweisung. Der Liniendampfer *Campidoglio* der *Società Adriatica*, der vom Piräus nach Konstantinopel fuhr, ist am 10. Februar dieses Jahres am Eingang der Dardanellen nach Malta dirigiert worden, mußte also ungefähr 600 Seemeilen zurückfahren. Ebenso wurde der Dampfer *Capo Orso*, der zu der Linie

Tyrrhenisches Meer — Schwarzes Meer — Donau der Genueser Dampfschiffgesellschaft gehört, auf der Fahrt vom Piräus nach Konstantinopel am 16. Februar dieses Jahres nahe der Einfahrt in die Dardanellen nach Malta dirigiert: eine umso unerklärlichere Kursanweisung, als das Schiff von Italien abgefahren war mit einer vollkommen durch ordnungsgemäße Ursprungszeugnisse gedeckten Ladung und im Piräus keinerlei Ladungsmanöver vorgenommen hatte. Ein anderer typischer Fall: der Liniendampfer *Fenicia*, auch der Società Adriatica gehörend, wurde auf einer Fahrt von Konstantinopel nach Brindisi am 10. Februar dieses Jahres nach Malta dirigiert, ehe er die Ladung im griechischen Hafen Calamata gelöscht hatte, und wurde sofort entlassen. Als er sich darauf nach Calamata zurückbegeben hatte, wurde er auf seiner Fahrt von Calamata zum Adriatischen Meer ein zweites Mal nach Malta dirigiert. Der Dampfer *Bosforo* der Società Adriatica ist auf der Fahrt von Italien zum Piräus und nach Konstantinopel, nachdem er eine erste Kontrolle durch ein britisches Schiff bei der Insel Zante durchgemacht hatte, ein zweites Mal am 11. April angehalten und gezwungen worden, unter Eskorte nach Malta zurückzufahren. Darauf ist er, nachdem er schon einen Teil der Fahrt nach Malta zurückgelegt hatte, ein drittes Mal angehalten worden und hat die Erlaubnis erhalten, die Reise nach Konstantinopel fortzusetzen.

Man vergegenwärtige sich, daß jede Kursanweisung dem Reeder ungeheure Kosten verursacht. Sie dürfte daher nur beim Vorliegen schwerwiegender Gründe vorgenommen werden, besonders wenn durch sie das Schiff zu einem langen Umweg gezwungen wird.

Ein praktisches Mittel, um die Kursanweisung zu vermeiden, besteht darin, eine besondere Garantieerklärung abzugeben, in der der Kapitän des Schiffes, nur um die Möglichkeit zu haben, ohne Hindernisse den endgültigen Bestimmungshafen zu erreichen, sich verpflichtet, die eventuell verdächtigen Teile der Ladung nicht abzuliefern, ehe nicht völlige Klärung durch die Kontrollbehörden erfolgt ist. Wenn dann die verdächtigen Teile Gegenstand der Beschlagnahme sein sollten, verpflichtet sich der Kapitän durch dieselbe Garantieerklärung, sie in den Kontrollhafen, der ihm bezeichnet wird, zurückzuführen. Eine solche Garantie ist in Reederkreisen wohl bekannt unter dem Namen »hold back«-Garantie. Nun, mehr als einmal hat die Kursanweisung keinen anderen Zweck gehabt als den, den Kapitän diese »hold back«-Garantie ausstellen, also eine Formalität erfüllen zu lassen, die ohne jede Schwierigkeit auf hoher See hätte erledigt werden können.

Besonders ernste Folgen haben die Kursanweisungen, die Liniendampfern, die einen regelmäßigen Dienst versehen, erteilt werden. Jede Verzögerung bringt es in solchem Falle mit sich, daß die Abfahrtszeiten verschoben und die Fahrpläne geändert werden müssen, was

eine Störung des Passagier- und Frachtdienstes bedeutet. Zuweilen folgt einer Kursanweisung eine zweite, ja eine dritte. So wurde der Liniendampfer *Conte Biancamano*, von Schanghai kommend, nachdem er am 11. Januar die Kontrolle in Aden durchgemacht und die »hold back«-Garantie ausgestellt hatte, beim Auslaufen aus Port Said ein zweites Mal mit Kurs nach Haifa dirigiert. Erst kürzlich hat der Dampfer *Maria*, der sich am 22. April zur Kontrolle nach Gibraltar begeben hatte, dort bis zum 25. festgeliegen, um dann die Anweisung zu erhalten, Kurs nach Marsa Scirocco (Malta) zu nehmen, wo er bis zum 8. Mai zurückgehalten worden ist.

Die zweimalige Kursanweisung ist oft auf mangelhafte Zusammenarbeit des englischen und französischen Kontrolldienstes zurückzuführen. So kommt es vor, daß ein Schiff, wenn es die Durchsuchung in einem Kontrollhafen hinter sich hat und entlassen worden ist, von neuem in einen zweiten Kontrollhafen dirigiert wird, der dem andern Land gehört. Ich zitiere den Fall des Dampfers *Maria Stella*, der am 14. Dezember nach Dakar dirigiert wurde, als er sich schon auf der Fahrt nach Gibraltar befand, und den Fall des *Ariosto*, der unter ähnlichen Umständen nach Casablanca dirigiert wurde.

Noch bezeichnender ist der Fall des Dampfers *Libanon*, der aus portugiesischen Häfen nach Genua fuhr. Dieser Dampfer wurde am 21. Februar in Casablanca festgehalten, wo er eine erste peinlich genaue Kontrolldurchsuchung durchmachen mußte, die, soviel man weiß, durch falsche Informationen bestochener Denunzianten veranlaßt war. Am 26. desselben Monats erhielt der Kapitän von den lokalen Marinebehörden die Anweisung, die ganze in Portugal an Bord genommene Ladung auszuladen, damit eine noch genauere Untersuchung vorgenommen werden könnte. Vergebens machte der Kapitän geltend, daß seine Reederei die »hold back«-Garantie bei der britischen Botschaft in Rom geleistet hatte. Am 27. wurde mit der Ausladung begonnen, die jedoch auf Anweisung der gleichen Behörden am nächsten Tage gestoppt wurde. Die ausgeladenen Güter mußten also wieder an Bord gebracht werden, und der Dampfer erhielt die Anweisung, sich ohne Zwischenstationen nach Gibraltar zu begeben, um von den dortigen Kontrollbehörden durchsucht zu werden. Am 29. ist die *Libanon* in Gibraltar, und am 1. März begeben sich die Kontrollbehörden an Bord. Am selben Tage gibt das »Contraband Control Office« dem Kapitän bekannt, daß der Dampfer zurückgehalten wird. Am 3. März neue Gegenorder: die *Libanon* darf abfahren, muß sich aber einer dritten Kontrolldurchsuchung in Marseille unterziehen. Erneut weist der Kapitän darauf hin, daß die »hold back«-Garantie geleistet ist. Die Lokalbehörden ignorieren dies. Am Nachmittag des 4. März beginnt das Schiff die Fahrt nach seinem neuen Bestimmungsort. Am 8. März ist die *Libanon* in

Marseille, am 13. wird sie gezwungen, die Waren auszuladen, die die Kontrollbehörden für verdächtig halten. Nach weiteren Durchsuchungen und Nachprüfungen sind endlich am 19. die Irrfahrten des Schiffes beendet, das für die Fahrt Vigo-Genova 20 Tage gebraucht hat.

Ein Schiff, das die strenge Kontrolle in Gibraltar überstanden hat, ist niemals davor sicher, nicht noch eine zweite in Casablanca oder sogar in Dakar über sich ergehen lassen zu müssen. Zu einer seltsamen Odyssee wurde, infolge der Einmischungen und der Duplizität der Kontrolle seitens der französischen und englischen Behörden, die Reise einer Gruppe von 8 aus Tanganyika heimkehrenden deutschen Staatsangehörigen, die auf dem italienischen Dampfer Rosandra gebucht hatten, wozu ihnen die englischen Behörden selbst das Billett bezahlt hatten. Diese 8 Passagiere wurden, als sie ganz Afrika umschiffen hatten und am 30. Dezember in Dakar ankamen, von den französischen Kontrollbehörden von Bord geholt. Nachdem sie sich dann auf der Duchessa d'Aosta eingeschiffen hatten, wurden sie am 24. Februar in Oran noch einmal von Bord geholt und mußten daselbst eine neue Fahrtunterbrechung mitmachen, ehe sie die weitere Heimreise antreten konnten.

Zuweilen wird die zweite Kursanweisung von der gleichen Behörde angeordnet, die die erste verfügt hat, so groß ist die Anmaßung derjenigen, die die Kontrolle ausüben, und ihre Gleichgültigkeit gegenüber der Schädigung derer, die ihre Opfer sind. Oft kommt es vor, daß man plötzlich ohne Nachricht von einem unserer Schiffe bleibt. Es ist an einem bestimmten Tage abgefahren, war am folgenden Tage an dem und dem Punkt, und dann? Man weiß nichts mehr darüber. Was ist geschehen? Befürchtungen und Funksprüche auf der Suche nach dem Schiff werden zwischen den Dampfer-Kompagnien, ihren Agenturen und den Schiffen auf hoher See ausgetauscht. Nichts. Was ist vorgefallen? Nichts weiter, als daß die Kontrollagenten dem Schiff eine Kursanweisung erteilt und ihm eine bewaffnete Eskorte an Bord geschickt haben, um zu verhindern, daß es sich durch Funksprüche verständigt. Auf diese Weise bleibt das Schiff fünf, sechs, sieben Tage von der Welt abgeschnitten, faktisch der Gefangene der Kontrollbehörde. Die Schäden, die aus diesem willkürlichen Vorgehen der Kontrollbehörden sowohl in Bezug auf die Anhaltungen der Schiffe und die ihnen erteilten Kursanweisungen als auch auf die ungerechtfertigte Beschlagnahme von Waren und vor allem in Bezug auf die Verzögerungen, die der gesamte nicht »navicertierte« Über-See-Import erleidet, entstehen, werden auf Grund der Angaben, die von den Reedern, den Versicherungsgesellschaften, den Fachverbänden und von Privaten gemacht werden, auf eine Summe geschätzt, die sich auf eine Milliarde beläuft.

Man wird fragen: wer bezahlt die Schäden dieses willkürlichen Vorgehens? Wir haben, das ist klar, ein Anrecht auf ihre volle Ver-

gütung. Zu diesem Zweck wird von den Interessenten eine genaue Buchführung auf dem Laufenden gehalten, und die faschistische Regierung hat nicht verfehlt und wird nicht verfehlen, ihnen wirksame und fühlbare Beweise ihres Interesses zu geben. Die Frage ist Gegenstand sorgfältiger Prüfung. Es ist in dieser Hinsicht bezeichnend, daß die Rechtsprechung der Prisenhöfe den Kontrollbeamten derart unbegrenzte und willkürliche Machtvollkommenheit zuerkennt, daß sie ihnen jede direkte Verantwortung bei der Ausübung ihrer Funktionen nimmt. Es handelt sich, wohlgemerkt, um eine Rechtsprechung, die bis in die Zeiten der Segelschifffahrt zurückreicht, in denen die Prisenhöfe das Festhalten eines Schiffs für die Dauer von drei Monaten als »nicht unvernünftig« oder die Handlung eines Kontrollbeamten als gerechtfertigt ansehen konnten, wenn nicht seine vollkommene geistige Unzurechnungsfähigkeit oder der Wille zu einer verbrecherischen Handlung erwiesen war. Aber es ist klar, daß heutzutage mit sehr anderen Maßstäben die Schäden der Anhaltungen und Beschlagnahmen eingeschätzt werden müssen, die die Schiffe und ihre Ladungen auch nur für den Zeitraum von einigen Tagen brachlegen, nachdem sich der Rhythmus des Geschäftslebens und die Bewegung des Güteraustauschs so beschleunigt haben. Die zutagetretende Solidarität der Interessen, die den Reeder mit dem Erzeuger der Waren und dem Vermittler des Warenaustauschs verbindet, macht die enge Zusammenarbeit verständlich, die sich zwischen diesen drei Kategorien zum wirksamen Schutz gegen die Härten der Kontrolle herausgebildet hat. Man hat daher erreichen können, daß, analog zu dem, was im vergangenen Krieg eingeführt wurde, eine Art Paß für die Waren eingerichtet worden ist, der die Legitimität ihrer Bestimmung bescheinigt und ihre Bewegungsfreiheit sichert. Dieses Dokument ist das »Navicert«. Nichts geht ohne dieses Zertifikat durch. Die Waren, die es nicht besitzen, werden in Listen aufgeführt, auf Grund derer die Kontrollbehörden eine langwierige Untersuchung anstellen, ehe sie die eventuelle Freigabe der einzelnen Posten verfügen.

Es ist vielfach vorgekommen, daß die Passagiere bei der Landung ihr persönliches Gepäck nicht ohne die Einwilligung des ausländischen Konsuls herausbekommen konnten. In einigen Fällen sind weder ihre Eigenschaft als diplomatischer Agent noch die Immunität, die sie auf Grund ihres Amtes genießen, berücksichtigt worden. Ein so beispielloser Rigorismus hat denn auch manchmal zu den unvorhergesehensten und unsinnigsten Folgen geführt. In einem Falle, wo es sich um die Überführung von Leichen handelte, sind diese unter den nicht »navicertierten« Teilen der Ladung aufgeführt worden, deren Auslieferung nicht erlaubt ist. Es sind also nicht einmal für sie Ausnahmen vorgesehen. Ohne das Wohlwollen der Kontrollbehörden bleibt ihnen der Frieden des Grabes verwehrt.

Von solchen Unzuträglichkeiten abgesehen, hatte man anfangs gehofft, daß durch das »Navicert«-System die Kontrolle gemildert, der Seedienst erleichtert und der Rhythmus des Handelsverkehrs beschleunigt würde. Aber die ersten Enttäuschungen ließen nicht auf sich warten. Das »Navicert«-System funktioniert tatsächlich nur in drei Häfen Amerikas, und auch in diesen Häfen sind die Schwierigkeiten, um in den Besitz des so kostbaren Dokuments zu gelangen, ohne Ende. Die Vorwände, unter denen das Dokument verweigert wird, sind ganz unvorstellbar. Es genügt, daß der Verkäufer der Waren auf einer schwarzen Liste steht, die natürlich niemand kennt, um das Dokument zu verweigern. Auf diese Weise werden die Möglichkeiten von Käufen sogar auf neutralen Märkten »ad libitum« der Kontrollbehörden beschränkt. Außerdem gibt es einige Kategorien von Waren (Rizinus-Saat, Gummi, Wolle, Metalle) für die, ohne daß man die Gründe kennt, das »Navicert« prinzipiell verweigert wird. Aber auch wenn die Waren von dem »Navicert« gedeckt werden, sind die Schwierigkeiten damit noch nicht zu Ende. Obwohl es sich um ein offizielles Dokument handelt, das von den Kontrollbehörden selbst ausgestellt wird, kommt es häufig vor, daß die in diesem Zertifikat eingetragenen Waren ohne jeden verständlichen Grund festgehalten oder sequestriert werden, was bei allen Beteiligten ein Gefühl größter Bestürzung und leicht verständlicher Beunruhigung auslöst.

Sehr viel unsicherer und schwieriger ist die Lage der Waren, die ohne »Navicert« reisen, da sie allen den Zufälligkeiten ausgesetzt sind, die sich aus dem Fehlen präziser Normen und der Schrankenlosigkeit des den Kontrollagenten zuerkannten Ermessens ergeben. Es kommt noch hinzu, daß das dichte Geheimnis über die Beweggründe, die zu einer Beschlagnahme führen, bewußt aufrecht erhalten wird. Oft wird, wie sich leicht nach und nach feststellen lassen, die Entscheidung der Kontrollinstanzen durch falsche Informationen, durch Irrtümer hinsichtlich der Namen, und durch falsch interpretierte aufgefangene Nachrichten bestimmt, zuweilen durch falsche Denunziationen von Konkurrenz-Firmen und fast immer durch einen übermäßigen Eifer unverantwortlicher Instanzen. Im Dezember vergangenen Jahres wurden die Baumwoll-Ladungen der Dampfer Maddalena Odero, Monbaldo, Monrosa, ungefähr 5000 Ballen, vom Prisenhof in Gibraltar beschlagnahmt und erst drei Monate später freigegeben, weil man infolge von Nachrichten, die sich dann als unbegründet erwiesen, annahm, die Baumwollballen seien Konterbande-Ware.

Der Umfang des Schadens, den ein Festhalten oder eine Beschlagnahme weiten Kreisen von Beteiligten verursacht, steht in gar keinem Verhältnis zu der Wichtigkeit des Zwecks, der durch solche Maßnahmen erreicht werden soll; als Musterbeispiel kann der Fall des Dampfers Caldea gelten, der von Port Said nach Haifa dirigiert und daher zu

einer langen Fahrt gezwungen wurde, nur wegen der Tatsache, daß er einen — sage und schreibe einen Ballen Baumwolle eingeladen hatte, der schon von einem anderen Dampfer hatte ausgeladen werden müssen.

In den ersten Monaten des Krieges ließ man die beschlagnahmten oder sequestrierten Waren in den Kontrollhäfen ausladen. In Gibraltar und Malta lagern noch Waren, die in dieser allerersten Periode beschlagnahmt wurden. Ich werde u. a. an einen Posten Baumwolle (Linters) erinnern, der in Malta im November ausgeladen ist und dessentwegen noch Verhandlungen über die Freigabe schweben. So lagert in Gibraltar noch eine Partie Molybdänerz, das für die »Ammi«, ein halbstaatliches und daher ganz unverdächtiges Institut, bestimmt ist, und es gelingt nicht, mit den zu erfüllenden Formalitäten ins Reine zu kommen, geschweige denn, herauszufinden, auf Grund welcher sonderbaren Gedankengänge sich das Zurückhalten dieser Waren hat rechtfertigen lassen. Allen unseren Exporteuren sind durch traurige Erfahrungen die Gefahren bekannt, die den in den Kontrollhäfen ausgeladenen Waren drohen. Abgesehen von den Verzögerungen, bis man wieder in ihren Besitz gelangt, abgesehen auch von den Kosten der erforderlichen Maßnahmen, um den langsamen und wirren Mechanismus der Prisenhöfe in Gang zu bringen, schwebt über diesen Waren oft das Recht, das manche Kontrollinstanzen sich willkürlich angemäßt haben, zu ihrer Requisition zu schreiten oder sie ohne weiteres zu verkaufen unter dem schönen Vorwand, daß sie sonst verdürben, was oft eine bequeme und beschleunigende Methode ist, um die Hafentrampen freizumachen, auf denen sich die beschlagnahmten Waren immer mehr anhäufen und so die Abwicklung geregelter Hafenoperationen unmöglich machen. Wenn es dem Empfänger der Waren endlich nach einem langen und mühevollen »Leidensweg« gelingt, seine vollkommene Rechtschaffenheit und die absolute Zuverlässigkeit der gegebenen Bürgschaften darzulegen, so ist die Wiederauslieferung der Waren derartig schikanösen Bedingungen unterworfen, daß die Kontrolle aufs Haar einem Seeräuber-Akt gleicht. Ich beziehe mich in dieser Hinsicht auf einige Posten, über deren Freigabe man noch mit den Kontrollbehörden von Malta verhandelt. Die Freigabe erfolgt nur bei Übernahme folgender Verpflichtungen seitens des Interessenten:

Verzicht auf Ersatzansprüche für die erlittenen Schäden;

Erstattung der Spesen, die der britischen Krone bei der Beschlagnahme erwachsen sind;

Erstattung der Hafengebühren und ferner der Gebühren für Lotsen, Taxen usw., die dem Schiff dadurch erwachsen sind, daß es gezwungen wurde, einen Kontrollhafen anzulaufen;

Erstattung der Spesen für die Ausladung und Aufspeicherung der Waren.

Jeder Kommentar ist überflüssig. Es ist klar, daß die faschistische Regierung Bestimmungen dieser Art nicht dulden kann. Sie hat nicht verfehlt, auf diplomatischem Wege zu diesen unhaltbaren Ansprüchen Stellung zu nehmen. Schon die Tatsache, daß von dem Beteiligten eine Erklärung verlangt wird, nach der er die Kontrollbehörden mit keinem eventuellen Anspruch wegen Verlusten und Schäden, die von der erfolgten Beschlagnahme stammen, belasten wird, stellt an sich ein stillschweigendes Eingeständnis des Schadens dar, den man nicht zu ersetzen beabsichtigt. Noch krasser verstößt gegen jeden elementaren Grundsatz der Billigkeit die Forderung, daß derjenige, der schon durch eine ungerechtfertigte Beschlagnahme geschädigt wurde, auch noch die Kosten der ihm zugefügten Ungerechtigkeit tragen soll.

Wegen all der hier angedeuteten Maßregeln ist von unserer Seite versucht worden, die Reeder darin zu bestärken, möglichst viele sogen. »hold back«-Garantien auszustellen. Die Produzentenkreise erhalten die kräftigste Unterstützung von seiten der Behörden und der Fachverbände bei der Erfüllung der zahllosen komplizierten und schwierigen Formalitäten für die Freigabe der Waren. Trotzdem ist die Lage in einigen unserer Häfen, vor allem in Triest, buchstäblich unerträglich. Ganze Gruppen von Waren werden systematisch blockiert. In den Häfen von Genua und Triest lagern Ladungen von Olivenöl von über 25 Tausend Doppelzentnern. Nicht anders behandelt man die Einfuhr von Thunfisch und Fischen aller Art in Öl, von Kork, Metallen und Rizinus-Saat. Sogar die Einfuhr von Getreide, obwohl sie von Staats wegen und unter der unmittelbaren Kontrolle der öffentlichen Körperschaften, wie der C. I. S. C. L. A. und der »Federazione Italiana consorzi agrari« erfolgt, die, wohlgerneht, sich schon nach den Bestimmungen ihres Statuts darauf beschränken, den Binnenmarkt zu versorgen, ist Verzögerungen, Formalitäten und Schwierigkeiten jeder Art unterworfen. Einige derartige Ladungen sind über einen Monat auf den Hafentrampen oder in Kähnen zurückgehalten worden, wie es den Dampfern Romo, Città di Bari und Ossag ergangen ist, obwohl es sich um Ware handelte, die bei nicht sachgemäßer Lagerung leicht verdirbt.

Es sei mir gestattet, noch einige andere Fälle anzuführen, wo in unseren Häfen eingetroffene Waren zur Verfügung der britischen Kontrollbehörden zurückgehalten werden. Um aufs Geratewohl ein Beispiel herauszugreifen: die Butter. In Italien besteht zur Zeit ein Ausfuhrverbot für dieses Produkt. Die Kontrollbehörden können daher sicher sein, daß die ganze eingeführte Butter ausschließlich zur Deckung des einheimischen Bedarfs bestimmt ist. Trotzdem hat sich im vergangenen Februar die Bürokratie des »Contraband Control Office« in sonderbarer Weise — man weiß nicht warum — gegen Sendungen dieses friedlichen

Nahrungsmittels gestemmt, die aus Argentinien an einige italienische Firmen (Ottogalli, Polenghi und Lombardo, Cremerie Italiana di Caviago) eintrafen. Nichts nützt die Tatsache, daß diese Sendungen ordnungsgemäß von »Navicerts« gedeckt waren und daß die betreffenden Empfänger den britischen Konsuln die gewohnten, von den betreffenden Gesellschaften beim Eintreffen hinterlegten Garantien präsentiert hatten. Ostern steht vor der Tür: die Butter wird von unserer Süßigkeiten-Industrie dringend angefordert zur Herstellung der unschuldigen Ostertauben. Umsonst: die Butter muß in den Kähen des Hafens von Genua bleiben, wo sie der Wärme der ersten Frühlingssonne ausgesetzt ist. Endlich machen sich die Kontrollbürokraten den begangenen Irrtum klar und geben die Ladungen frei. Aber es ist zu spät. Ostern ist vorbei, und die Schäden unserer Süßigkeiten-Industrie und der betreffenden Kaufleute werden von niemand ersetzt.

Um auf dem Gebiet der Lebensmittel zu bleiben, zitiere ich noch einen anderen neueren Fall, bei dem es sich um einen aus Süd-Amerika mit dem Dampfer *Mar Bianco* eingetroffenen Posten Fleisch handelte, der für die S. A. I. B. bestimmt war, das italienische Unternehmen, das sich mit der Einfuhr von Gefrierfleisch für den Bedarf des königlichen Heeres befaßt. Dieses Schiff hatte auf dem Boden seines Laderaums 2500 Tonnen in Buenos Aires geladen und darüber noch 350 in Montevideo und weitere Ladung in Brasilien. Bei der Ankunft in Genua erklärt die Kontrolle, daß die in Argentinien an Bord genommenen Ladungen frei sind, während die aus Uruguay und Brasilien es nicht sind. Warum? Geheimnisse der Kontrollbürokratie. Die Herkunft ist in allen drei Fällen neutral. Andere Posten der gleichen Herkunft sind angelangt, ohne daß Schwierigkeiten gemacht worden wären, und die Bestimmung ist stets die gleiche: es handelt sich um das Büchsenfleisch für unsere Infanteristen. Nichts zu machen: der Posten wird beschlagnahmt. Auch noch »sub judice« ist der Fall, wo es sich um eine Ladung Holz handelte, die von einigen Händlern aus Bengasi in Rumänien gekauft worden war. Kann jemand auf den Gedanken verfallen, daß man, um Holz aus Rumänien nach Deutschland zu schicken, was sich bequem auf den Flüssen oder auf dem Landweg bewerkstelligen läßt, es nach Bengasi schickte? Und doch halten die Gehirne der Kontrollbeamten dies offenbar für möglich. Tatsache ist, daß der Dampfer nach Malta dirigiert worden ist, wo er 15 Tage zurückgehalten worden ist.

Doch weiter. Ein Kaufmann aus Catania kauft einen Posten Ölsaaten in der Türkei. Bei der Kontrolle in Malta läßt man ohne jeden Grund einen Teil der Ware ausladen, während der Rest frei weiterreisen darf. Warum? Ist es ein Fehler aus Unachtsamkeit oder ein absichtliches Vorgehen, um unseren Handel zu hemmen und Italien eine Schnur um den Hals zu legen wie zur Zeit der Sanktionen unseligen Angedenkens?

Wie es auch sei, obgleich Ölsaaten zu den Waren gehört, deren Ausfuhr in Italien verboten ist, und obwohl der Importeur und die korporativen Organe die absolute Garantie gegeben haben, daß auch die mißverständene, in Malta ausgeladene Quote ausschließlich für den einheimischen Gebrauch bestimmt ist, läßt man diese fast 5 Monate in aller Wetterunbill auf den Rampen des Hafens von Malta vermodern und verschimmeln. Eines schönen Tages endlich gibt das Ministerium für wirtschaftliche Kriegführung stillschweigend seinen Irrtum zu und teilt mit, daß die zurückgehaltene Quote endlich freigegeben wird. Aber die Tragikomödie ist noch nicht zu Ende. Als die Behörden in Malta von den Interessenten ersucht werden, die Ware freizugeben, tun sie so, als ob sie aus den Wolken fielen: sie wissen nichts von der Freigabe-Order!

Es ist jedenfalls klar, daß die Kontrollbehörden bei der Ausführung einer Warenbeschlagnahme von jeder Überlegung über die Art der Ware selbst und über die Möglichkeit ihrer Verwendung zu kriegerischen Zwecken absehen. Als typisches Beispiel dafür möge die im Dezember vergangenen Jahres vorgenommene Anhaltung von dreißigtausend Tonnen »Sultaninen« gelten, die aus der Türkei mit dem Dampfer Quirinale eintrafen. Gegenüber der deutlich gezeigten Überraschung der Importeure, daß eine Ware dieser Art die Kontrollbehörden überhaupt interessieren könne, zögerten diese nicht, ausdrücklich zu erklären, daß die Empfänger in den Besitz der »Sultaninen« gelangen könnten, aber nur unter der Bedingung, daß sie sie auf dem britischen Markt verkauften. Mit anderen Worten: ob mit oder ohne Beschlagnahme, man wollte das britische Publikum nicht dieses traditionellen Weihnachtsgeschenks berauben.

Wie hier die Sultaninen beschlagnahmt worden sind, so sind in anderen Fällen Haselnüsse, Mandeln, getrocknete Feigen und Pfeffer beschlagnahmt worden. Kriegsmaterial? Offenbar nicht, und ebenso wenig Lebensmittel erster Ordnung, die als Grundlage des militärischen Widerstandes eines Staates anzusehen wären. Es ist klar, daß bei derartigen Waren keine Forderung auf Beschlagnahme erhoben werden dürfte, ganz unabhängig von ihrer Bestimmung. Obgleich andererseits in allen in Erwägung stehenden Fällen die italienische Bestimmung der Waren vollkommen garantiert war, hat man sich speziell beim Pfeffer auf die Kontrolle versteift: Pfeffer, der aus Niederländisch-Indien auf dem Dampfer Cortellazzo für die bekannte Fabrik von Lebensmittelkonserven Arrigoni & Co. eintraf, mit der Vulcanica für die Firma Seppili, mit dem Dampfer Perla und der Himalaya für verschiedene andere Empfänger.

Und nicht einmal der humanitäre Charakter und die Etikette »Genf« und »international« haben gewisse Sendungen vor dem kurz-sichtigen und hartnäckigen Eifer der Kontrolle retten können. Ich denke

hier an die von dem Roten Kreuz einiger amerikanischer Staaten an das internationale Rote Kreuz in Genf durch die italienischen Schiffe *Beatrice*, *Sirio* usw. überwiesenen Sendungen. Das waren natürlich alles Fälle, bei denen sich die Kontrolle als ebenso pedantisch wie unnötig erwiesen hat, weil die Sendungen nach langer und überflüssiger Anhaltung haben freigegeben werden müssen. Sehr zahlreich sind auch die Fälle, die ich zitieren könnte, wo Waren beschlagnahmt wurden, obwohl ihre Bestimmung keinem Zweifel unterliegen konnte: so die Beschlagnahme von 2000 Tonnen Sand für unsere Glasbläsereien, die mit dem Dampfer *Petrarca* aus Belgien in Neapel eintrafen; weiter die Beschlagnahme von Setzmaschinen, für eine Zeitung in Rom bestimmt, die auf der *Conte di Savoia* am 7. April in Genua eintrafen, von Strohhüten, die mit der *Fella* am 11. April in Genua ankamen, von Sardellen-Konserven, die mit der *Vulcania* und der *Saturnia* für die *Ente nazionale fascista per la Cooperazione* eintrafen; von Terpentin, das auf der *Città di Bari* eintraf, von zahllosen Eiersendungen, die man sinnlos verfaulen ließ, von Lumpen, von Kork, von Kakao und so vielen anderen typischen Beispielen, die ich der Kürze wegen weglasse. Sogar die Verteilung des Kaffees für den Binnenmarkt war gefährdet durch die Tatsache, daß die Kaffeeseudungen zurückgehalten wurden, um abzuwarten, bis bei den Kontrollorganen »Informationen« eintreffen würden.

Alle diese Fälle und unzählige andere, die aufzuzählen zu zeitraubend sein würde, lassen einen staunen über die Art der Organisation der Kontrolle und über die Direktiven, nach denen sie in Bezug auf uns angewandt wird. Das allerernsteste Moment ist die Unsicherheit, das Fehlen präziser Normen, die Willkür. Das Mißtrauen verschärft und vermehrt sich von Tag zu Tag. Anfangs hatte man volles Vertrauen zu dem »Affidavit« und damit zu der bei der Einfuhr über die Bestimmung der Ware gegebenen Garantie. Dann verlangte man den Sichtvermerk der Kontrollbehörden, um den Ernst der Garantie zu bestätigen. Auch dies erschien bald ungenügend. Dann kam die Garantie eines korporativen Organs hinzu. Aber auch das genügt nicht mehr. Man soll jetzt wünschen, daß sämtliche Kaufleute in dem Augenblick, wo sie die Waren vom Importeur erwerben, eine ähnliche Garantie leisten. Man hat also die unsinnige Möglichkeit erwogen, der Ware auf dem Binnenmarkt durch die ganze Reihe der Zwischenhändler bis zu ihrer Endbestimmung nachzugehen, als ob es im faschistischen Staat zulässig wäre, es fremden Behörden zu überlassen, ihre Einwilligung zu den Operationen des Binnenhandels zu erteilen. Das Manöver — dies braucht kaum gesagt zu werden — ist durch die Wachsamkeit unserer Regierungsinstanzen im Keim erstickt.

Ich habe bisher die Schwierigkeiten der Importeure, den ein-

heimischen Markt zu beliefern, gezeigt. Was die Exporteure betrifft, so ist ihre Lage durchaus nicht rosiger. Wir sind auf einem Gebiet, in dem alle Verfügungen der Kontrollbehörden in flagrantem Widerspruch zu dem stehen, was das internationale Recht verfügt. Das Verbot, mit dem Feind Handel zu treiben, ist ein Herrschaftsakt, den auszuüben eine Regierung ihren eigenen Untertanen gegenüber berechtigt ist, der aber zu einer sinnlosen, widerrechtlichen und unmoralischen Anmaßung wird, wenn man versucht, ihn außerhalb des eigenen Staates anzuwenden. Es wäre daher verständlich, wenn die Kontrollbehörden auf diesem Gebiet mit besonderer Vorsicht vorgehen. Statt dessen mehrten sich gerade auf diesem Felde die allerunleidlichsten Maßregeln. Eine Ware reist nicht über das Meer, wenn sie nicht von einem Ursprungszeugnis der Kontrollbehörden begleitet ist. Aber die Bedingungen für die Ausstellung dieses Zeugnisses sind höchst unberechenbar, willkürlich und veränderlich: Das Zeugnis wird verweigert, wenn der Verdacht auftaucht, daß an der exportierenden Gesellschaft eine andere Firma, die einem feindlichen Lande angehört, beteiligt ist. Das Zeugnis wird verweigert, wenn die Ware an Firmen adressiert ist, die auf einer schwarzen Liste figurieren, die natürlich niemand kennt. Das Zeugnis wird verweigert, wenn der Verdacht auftaucht, daß in der Ware, die ausgeführt werden soll, mehr als 25 % deutscher Werte enthalten sind, als ob es technisch überhaupt möglich wäre festzustellen, ob zum Beispiel, wie mehrfach behauptet worden ist, bei dem Färben einheimischer Stoffe teilweise Farbstoffe fremder Herkunft verwendet worden sind. Die Verweigerung des Ursprungszeugnisses kommt dem Ausfuhrverbot gleich.

Ich beeile mich zu erklären, daß die vereinzelt Fälle dieser Art, die bisher bekannt geworden sind, die faschistische Regierung zu einer sofortigen Reaktion veranlaßt haben, da sie, wie es ein für allemal gesagt sei, nicht gewillt ist, zu dulden, daß in Italien gegründete Institute und Gesellschaften, die als solche italienische juristische Personen sind, Befehle und Auflagen von ausländischen Behörden erhalten. Aber die Tatsachen haben nichtsdestoweniger symptomatische Bedeutung, und zwar umso ernstere, als in einigen Fällen die schamlose Forderung an die Firmen gestellt worden ist, ihre geheimsten Bücher vorzulegen. Die faschistische Regierung hat auch diesmal derartige Versuche sofort im Keim erstickt, indem sie den Firmen aufs strengste verboten hat, solchen beleidigenden Forderungen stattzugeben, und von den Kontrollbehörden verlangt hat, daß sie in den Grenzen bleiben, die ihnen die Achtung vor der Souveränität unseres Staates auferlegt.

Nicht weniger willkürlich und mit nicht geringerer Ungeniertheit wird die alliierte Kontrolle, insbesondere die britische, über die Briefpost und die von unseren Schiffen beförderten Wertsendungen ausgeübt,

und zwar unter Mißachtung der Normen des internationalen Rechts, die durch die XI. Haager Konvention vom Jahre 1907 sanktioniert wurden, nach der die Briefpost, auch die an den Feind gerichtete, unverletzlich ist. Im Gegensatz hierzu wird die englisch-französische Zensur systematisch nicht nur auf die für Deutschland bestimmten Postsäcke angewandt, sondern auch auf die, die an nichtkriegführende Länder adressiert sind. Man hat sogar versucht, diese Kontrolle auf die Post auszudehnen, die von Italien nach Ital.-Ostafrika und nach den Inseln des Ägäischen Meeres gerichtet ist oder von dort kommt. Auf die von der faschistischen Regierung und auch von zahlreichen Regierungen nichtkriegführender Länder erhobenen Vorstellungen haben die Kontrollbehörden versucht, ihre Haltung mit der Behauptung zu rechtfertigen, die Beschlagnahme der Post bezwecke nicht, den Inhalt der Briefe zur Kenntnis zu nehmen, also eine wirkliche und eigentliche Zensur auszuüben, sondern sich zu vergewissern, daß die Päckchen und Briefe keine Konterbandegegenstände enthielten. Es bleibt jedoch Tatsache, daß die beschlagnahmten Postsäcke geöffnet werden, ohne daß der Kapitän oder irgend ein Offizier des Schiffes, das die Post befördert hat, bei der Kontrolle zugegen sind. Sie sind daher nicht in der Lage, zu bescheinigen, ob das Postgeheimnis gewahrt ist oder nicht, obwohl sie als Treuhänder der Post wenigstens prinzipiell dafür verantwortlich sind. Daß es sich andererseits nicht um bloße Konterbandekontrolle, sondern um eine wirkliche und eigentliche Postzensur handelt, ist durch einige völlig sichere Fälle bewiesen, wo das Postgeheimnis öffentlich verletzt wurde. Ich führe den Fall des Dampfers *Tevere* an, der am 3. Oktober 1939 auf hoher See angehalten wurde, worauf an Bord einige Briefe geöffnet und durch einen Dolmetscher einem britischen Beamten vorgelesen wurden, der sich Notizen machte. Keine Aufklärung und kein Bericht erfolgt seitens der Kontrollbehörden über die von ihnen zurückgehaltenen Päckchen und Wertbriefe. Sie beschränken sich darauf, einen Teil der Postsäcke zurückzugeben, ohne anzugeben, ob sie vollständig sind oder nicht. Meistens findet die Rückgabe auf die Weise statt, daß man die Postsäcke dem nächsten vorüberfahrenden Dampfer mitgibt, ohne jedoch anzugeben, von welchem Dampfer sie heruntergeholt worden sind. Es ist klar, daß dieses Fehlen genauer Informationen es sowohl dem Kommandanten des Schiffes, auf dem die Fortnahme stattgefunden hat, wie auch den italienischen Postbehörden unmöglich macht, für die ihnen übergebenen Päckchen und Wertbriefe zu haften. Abgesehen jedoch von der Unzulässigkeit dieser Praxis bedeutet sie offensichtlich den schwersten Schaden, der so den unzähligen und beträchtlichen Interessen Privater zugefügt wird, die in keiner Weise an den im Gang befindlichen Feindseligkeiten beteiligt sind. Dieses abgekürzte Verfahren der Kontrollbehörden hat vor allem zur Folge, daß die Handelsabschlüsse im

Fernverkehr äußerst unsicher werden. Überdies macht das Verfahren es den Käufern oft unmöglich, die geforderten Beweise für die »Unschuld« der Bestimmung der gekauften Waren zur rechten Zeit beizubringen, in Anbetracht dessen, daß die betreffenden Dokumente mit äußerster Verspätung eintreffen, wenn sie nicht überhaupt von der Postzensur zurückgehalten und unterdrückt worden sind. Kein Geheimnis, sei es ein privates oder ein Handelsgeheimnis, wird gewahrt. Manchmal hat die Zensur nicht einmal amtliche Sendungen, die an Behörden der öffentlichen Verwaltung gerichtet waren, verschont, und ebensowenig Diplomatenpost. Die faschistische Regierung hat nicht verfehlt, mehrfach gegen dieses Verfahren zu protestieren, wobei sie sowohl die prinzipielle Frage aufgeworfen als auch Einzelfälle zur Kenntnis gebracht hat.

Ich glaube, daß diese meine rasch hingeworfenen Angaben über das Funktionieren der Kontrolle genügen werden, um einen ungefähren Begriff von den schwerwiegenden Schäden zu geben, die die Wirtschaft Italiens nicht allein durch das Bestehen der Kontrolle als solcher, sondern durch die Art und Weise, wie sie gehandhabt wird, erleidet. An diesem Punkt überschreitet die Frage das rein technische und administrative Gebiet und führt zu Ausblicken und Entwicklungen, die von sehr anderer Bedeutung sind. Mir genügt es, auf die ernste Lage aufmerksam zu machen.

## II.

### Bericht vom 8. Juni 1940<sup>1)</sup>

Duce,

Der am 11. Mai überreichte Bericht kennzeichnete die Schäden, die der italienischen Wirtschaft durch die Kontrolle der Alliierten über den Seehandel erwachsen sind. Die Erwiderungen auf diese detaillierte Darlegung der angewandten Systeme und ihrer unmittelbaren Folgen haben die Tragweite des Exposés nicht verringern können, da es nicht möglich war, die Richtigkeit der angeführten Tatsachen zu bestreiten.

So hat beispielsweise die Behauptung, daß die Alliierten — weit davon entfernt, aus der Blockade ein Instrument der Handelshegemonie zu machen — nicht einmal alle ihnen als kriegführenden Mächten zustehenden Rechte geltend gemacht hätten, für das italienische Volk einen Beigeschmack bitterer Ironie. Ebenso steht es mit der Behauptung, die angeführten Beweise für die Unerträglichkeit der Kontrolle ließen sich hinwegfegen mit dem eigenartigen Argument, daß die italienische Wirtschaft, statt von der Blockade erdrosselt worden zu sein, im Laufe der letzten Monate sogar eine erhebliche Entwicklung aufzuweisen habe,

<sup>1)</sup> Relazioni Internazionali Anno VI (1940), p. 821/22. Übersetzung des Instituts.

— so als ob das italienische Volk sich bei den Kontrollbehörden noch für die Wohltaten der Blockade zu bedanken hätte.

Ebenso unbegründet ist die Behauptung, daß die Fälle, wo Schiffe festgehalten sind und Kursanweisungen erhalten haben, fast alle auf die ersten Monate des Krieges zurückgingen, oder daß es sich nur um Dampfer von geringerer Bedeutung gehandelt habe. Es ist im Gegenteil so, daß im Monat April eine starke Zunahme von Kursanweisungen, besonders im östlichen Mittelmeer, zu verzeichnen ist. In diesem Monat sind 69 Dampfer zurückgehalten oder nach Kontrollhäfen dirigiert worden; die Zahl der durch Aufenthalt in Kontrollhäfen verlorenen Tage beträgt 337, durch Kursanweisung gingen 45 Tage verloren, das macht insgesamt 382 verlorene Tage. Vom 1. bis zum 25. Mai sind 33 Dampfer angehalten und haben insgesamt 105 Tage durch Aufenthalt in den Kontrollhäfen verloren. Die Gesamtzahl der angehaltenen und nach Kontrollhäfen dirigierten italienischen Schiffe beträgt am 25. Mai 1347.

Und nicht nur die Handelsschiffe oder kleineren Passagierschiffe sind von den Anhaltungen und Kursanweisungen betroffen worden; auch die großen transatlantischen Luxusdampfer der Linien, die den Schnellverkehr mit Nord- und Südamerika aufrecht halten, sind gezwungen worden, Verzögerungen zu erleiden, die dem Dienst dieser Linien und den Interessen der Passagiere schweren Schaden zugefügt haben. Es ist klar, daß für diese großen Ozeandampfer auch nur wenige Stunden Aufenthalt an einer nicht vorgesehenen Stelle genügen, um die Ankunft um einen Tag zu verzögern, wodurch beträchtliche Störungen der festgelegten Fahrpläne und der Anschlüsse an die anderen Linien hervorgerufen werden, ganz zu schweigen von den stets schweren finanziellen Verlusten, die den Schiffsgesellschaften hieraus erwachsen.

So ist der Ozeandampfer »Rex«, einer der Luxusdampfer für den Schnellverkehr mit Nordamerika, am 5. Mai 12 Stunden in Gibraltar festgehalten worden; der Ozeandampfer »Conte di Savoia« ist am 4. Mai 6 Stunden in Gibraltar festgehalten worden, die »Vulcania« ist am 6. Mai 9 Stunden in Gibraltar festgehalten worden.

Die faschistische Regierung hatte alle diese Folgen eines harten Kontrollsystems vorausgesehen und hat, ohne erst eine weitere Verschärfung der Situation abzuwarten, mit ihrer gewohnten Entschlossenheit gehandelt. Ihre Stellungnahme war klar. Sie verlangte von Anfang an, daß die Kontrollmaßnahmen in den vom Völkerrecht vorgezeichneten Grenzen blieben, und versäumte nicht, auf das entschiedenste zu protestieren gegen die illegalen Verfügungen, denen sie ihre Anerkennung verweigerte.

Da sie andererseits wünschte, daß die Proteste nicht wirkungslos blieben und jeder bequemen agnostizistischen Haltung abgeneigt war, machte sie sich sofort an die praktische Verwirklichung, indem sie den

Kontrollbehörden genaue Vorschläge unterbreitete, die darauf zielten, das von ihnen eingeführte System auf den Boden der Legalität zurückzuführen und gemeinsam ein einfaches, praktisches und genügend elastisches Verfahren festzusetzen.

Statt dessen verschlechterte sich die Lage ständig. Am 28. November verboten die britische und französische Regierung alle Seetransporte von Gütern aus den deutschen Häfen und außerdem den Export aller Waren deutschen Ursprungs aus den Häfen der nichtkriegführenden Länder.

Durch dieses Verbot wurden alle Kontrollmaßnahmen, die bis dahin nur die Einfuhr betroffen hatten, ipso facto auch auf die Ausfuhr ausgedehnt. In einem »Avviso« der Kontrollbehörden wurden die Schiffsreeder der nichtkriegführenden Länder ermahnt, die Kapitäne ihrer Schiffe anzuweisen, die Basen der Alliierten anzulaufen, da, wenn sie dies nicht freiwillig täten, die Schiffe zur Prüfung ihrer Ladung dorthin dirigiert werden könnten.

Die Kontrolle, die so auf die gesamte Ein- und Ausfuhr ausgedehnt wurde, stellte eine verschleierte Blockade zum Schaden der nichtkriegführenden Länder und insbesondere Italiens dar. Schnellste Gegenmaßnahmen waren nötig. Gemäß den unter diesen Umständen erteilten Instruktionen wurde eine enge Zusammenarbeit zwischen den nächstbeteiligten Verwaltungen bewerkstelligt, und die gemeinsame Aktion zur Bekämpfung der Blockade wurde in dem eigens dafür gebildeten Amt für Wirtschaftskrieg konzentriert.

Das Amt nahm sofort Verhandlungen im »Comitato permanente italo-britannico« wieder auf und setzte sich für folgendes ein:

1. Abschaffung der Kursanweisung an Schiffe;
2. Erweiterung des »Navicert«-Systems;
3. Aufhebung der Kontrolle über die Ausfuhr, dadurch daß die ausgeführten Waren von einem Ursprungszeugnis der italienischen korporativen Behörden begleitet werden;
4. Abschaffung der Kontrolle über die Verbindungen zwischen Italien, Albanien, dem Dodekanes, Lybien und Italienisch-Ostafrika.

Ein Pro-Memoria mit genau umrissenen Vorschlägen in diesem Sinne wurde der britischen Delegation in der Sitzung vom 11. Dezember 1939 überreicht. In der Erwartung, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen in Betracht gezogen werden würden, bezeichnete die faschistische Regierung London gegenüber die Lage, die sich infolge der immer zahlreicheren Beschlagnahmen und Beschränkungen italienischer Waren zum Schaden des italienischen Handels gebildet hatte, als außerordentlich ernst.

Nicht nur die Häfen der Kontrollhäfen waren mit Waren überhäuft, sondern sogar die italienischen Häfen waren in einem unwahrschein-

lichen Maße durch die von den Kontrollbehörden festgehaltenen Posten verstopft. Da die Hafentrampen nicht mehr ausreichten, war man dazu übergegangen, die Waren an Bord der Schiffe zurückzuhalten, so daß letztere zu Warenlagern zur Verfügung der Kontrollbehörden geworden waren und es ihnen infolgedessen unmöglich war, ihren normalen Dienst zu versehen.

Wir sahen uns einer wahren Lähmung unseres Handelsverkehrs gegenüber. Die Ladungen verdarben, die Lagergebühren stiegen auf astronomische Ziffern; mehr als ein Industrieunternehmen war gezwungen, wegen des verspäteten Eingangs der Rohstoffe die Verarbeitung einzustellen oder einzuschränken.

Man beantragte daher mit Erfolg, mit allen festgehaltenen Waren kurzen Prozeß zu machen. Am 28. Dezember begann die Freimachung der Häfen. Am 5. Januar wurden die italienischen Vorschläge für ein neues Verfahren bei der Anwendung der Kontrolle im »Comitato permanente italo-britannico« erörtert.

In welchem Geist die Londoner Regierung die italienischen Vorschläge in Erwägung zog, ersah man aus einem Pro-Memoria, das der Präsident der britischen Delegation am 9. Januar überreichte; darin wurde bekanntgegeben, daß eine Erleichterung der Kontrolle wohl möglich wäre, unter der Bedingung, daß Italien einer »Kontingentierungs«-Politik zustimmte. In § 9 dieses Memorandums war tatsächlich vorgeschlagen, »die jetzt von privaten italienischen Interessenten erteilten speziellen Garantien durch Pauschalgarantien zu ersetzen, die nach der gleichen Formel für ganze Warenkomplexe, besonders Rohstoffe, ausgestellt werden sollten, nach Maßgabe des von den betreffenden Importeuren für einen bestimmten Zeitraum benötigten Bedarfs«.

In § 10 war näher ausgeführt, daß »die Vereinbarungen« über diese Garantien hinsichtlich der Mengen und der Zeiträume direkt vom Präsidenten oder einem Mitglied der englischen Delegation des italienisch-britischen Komitees getroffen werden sollten. In den folgenden Paragraphen waren die Modalitäten vorgesehen, unter denen, wo es sich als notwendig erweisen sollte, die festgesetzten Kontingente geändert werden könnten.

Es war wohl begreiflich, daß die italienische Regierung sich nicht nur weigern würde — wie sie es tatsächlich tat —, einen derartigen Vorschlag, der in hohem Maße die Souveränität, die Freiheit und das Ansehen des italienischen Staates verletzte, zu erörtern, sondern auch nur in Erwägung zu ziehen.

Immerhin muß der Zweck des britischen Vorschlags festgehalten werden: Man wollte sich also der auf die rigoroseste und vollständigste Weise ausgeübten Kontrolle bedienen, um Italien zu nötigen, eine Einschränkung seines Imports hinzunehmen, wollte es ihm auf diese Weise

unmöglich machen, sich Reserven anzulegen und in beschleunigtem Tempo seine Kriegsvorbereitungen zu fördern, und wollte gleichzeitig der englischen Regierung detaillierte und vollständige Informationen über unser Verproviantierungsprogramm und den Bedarf der italienischen Bevölkerung zur Verfügung stellen.

Indem die italienische Regierung den englischen Vorschlag zurückwies, betonte sie erneut den Wert der Garantie, die zu gewähren sie sich in dem Entwurf des Handelsabkommens bereit erklärt hatte.

Ich führe einige Fälle von besonders ungerechtfertigter Anhaltung an, die sich in der letzten Zeit ereignet haben:

Der Dampfer Campidoglio der Reederei Adriatica, der am 18. April auf der Reise Konstantinopel-Salerno angehalten wurde, ist nach Malta dirigiert worden, obwohl der Kapitän die »hold back«-Garantie angeboten hatte, deren Annahme die Kontrollbeamten verweigerten. Übrigens wurde die Garantie nach eintägigem Aufenthalt in Malta vom 22. zum 23. April angenommen, und das Schiff konnte die Reise fortsetzen.

Der Dampfer San Pietro wurde, obwohl er von den französischen Behörden in Marseille — wo das Schiff einen langen Aufenthalt zur Löschung der in Melilla an Bord genommenen Eisenerze gehabt hatte — die Erlaubnis zur Weiterreise erhalten hatte, in Gibraltar vom 24. bis 25. April festgehalten, obgleich er ohne Ladung fuhr. Der Dampfer Villarperosa ist in Gibraltar 5 Tage vom 21. bis zum 25. April, zurückgehalten worden wegen der kleinen Differenz von 350 t, die sich zwischen der im »Navicert« verzeichneten Menge von altem Eisen und der in den Ladepapieren angegebenen Zahl herausstellte. Das Tankschiff Alberto Fassio, das 3500 t Petroleum von Constanza nach Neapel brachte, die für die »Agip« bestimmt waren, ist am 11. Mai nach Malta dirigiert worden, obwohl die »Agip« schon vor mehr als drei Wochen ordnungsmäßige Garantien an die britischen Behörden ausgestellt hatte.

Besondere Erwähnung verdient der Fall des Motortankschiffs Nautilus, das am 22. April von einem britischen Kriegsfahrzeug angehalten und einer Kontrolldurchsuchung unterzogen wurde, während es sich auf der Fahrt von Karavassai nach Valona, also mitten auf dem Adriatischen Meer, befand, obwohl doch der Handel zwischen Italien und Albanien offensichtlich in keiner Weise von den Wirkungen der Konterbande berührt wird.

Der Dampfer Alicantino ist auf seiner Reise von Casablanca nach Genua am 10. April in Marseille angehalten und dort bis zum 15. des gleichen Monats zurückgehalten worden. Die französischen Kontrollbehörden haben also ganze 5 Tage gebraucht, um weniger als 150 t Waren zu kontrollieren, deren Ausladung angeordnet wurde.

Der Dampfer *Africana* ist auf der Reise von Genua nach den Vereinigten Staaten von Amerika am 20. April 1940 von einem englischen Kanonenboot auf der Höhe von Punta Europa angehalten und in Gibraltar durch die Kontrollformalitäten bis zum 3. Mai, also 14 Tage, festgehalten worden.

Am 5. Mai wurde die *Vulcania* 12 Stunden nur für die Postkontrolle festgehalten. Dieser lange Zwangsaufenthalt ist auf die Langsamkeit des Untersuchungsverfahrens, des Ausladens und Einladens der Postsäcke zurückzuführen.

Es ist bekannt, daß der Mangel an Kontrollpersonal und geeigneten Hilfsmitteln die Schuld an derartigen Verzögerungen trägt.

Der Dampfer *Perseo* wurde auf der Fahrt von Melilla nach Bagnoli am 10. Mai angehalten und nach Biserta dirigiert und ist erst am 12. aus diesem Hafen entlassen worden.

Auch hinsichtlich der Postkontrolle hat sich die Lage verschlechtert, wie aus folgender Liste der in den Monaten April und Mai von unseren Schiffen heruntergeholtten Postsäcke hervorgeht:

Im Monat April: von der *Leme* 254 Säcke, von der *Saturnia* 308 Säcke, von der *Duchessa d'Aosta* 7 Säcke, von der *Neptunia* 561 Säcke, von der *Oceania* 857 Säcke, von der *Brioni* 82 Säcke, von der *Conte Biancamano* 1028 Säcke, von der *Fella* 9 Säcke, von der *Recco* 33 Säcke, von der *Conte di Savoia* 1096 Säcke, von der *Rex* 910 Säcke, von der *Rialto* 36 Säcke, von der *Augustus* 222 Säcke, von der *Conte Rosso* 107 Säcke, von der *Principessa Maria* 291 Säcke, von der *Adriatico* 108 Säcke, im ganzen also 5909 Säcke.

Im Monat Mai: von der *Roma* 148 Säcke, von der *Conte di Savoia* 913 Säcke, von der *Rex* 1124 Säcke, von der *Vulcania* 1575 Säcke, von der *Sistiana* 51 Säcke, von der *Conte Grande* 515 Säcke, von der *Fella* 224 Säcke, von der *Principessa Giovanna* 40 Säcke, von der *Principessa Maria* 842 Säcke, von der *Oceania* 233 Säcke, von der *Conte Grande* 682 Säcke, im ganzen 6347 Säcke.

Außer den Säcken, die die Korrespondenz aus und nach dem Ausland enthalten, sind auch Postsäcke mit Wertsendungen und Päckchen heruntergeholt worden. Auch die Post zwischen Italien und dem Imperium ist nicht verschont worden.

Die Gesamtziffern der allein im Monat April von der britischen Kontrolle auf italienischen Dampfern beschlagnahmten Postsäcke von und nach Italienisch-Ostafrika sind:

auf der *Somalia* 5 Säcke, auf der *Adria* 10 Säcke, auf der *Ramb II* 7 Säcke, auf der *Eritrea* 4 Säcke, auf der *Ramb IV* 4 Säcke, auf der *Gerusalemme* 7 Säcke, auf der *Leonardo da Vinci* 7 Säcke, im ganzen 44 Säcke.

Viele der durch Anhaltungen und Beschlagnahme von Waren verursachten Unzuträglichkeiten der früheren Monate haben sich im Monat Mai wiederholt. Recht zahlreich waren die Fälle, wo auch die durch »Navicert« gedeckten Waren festgehalten und beschlagnahmt worden sind.

So ist ein Posten Lebensmittel, die, wie man beachten möge, vom amerikanischen Roten Kreuz für die polnische Zivilbevölkerung gesandt worden waren, kürzlich in Genua zurückgehalten worden, obwohl ein Begleit-»Navicert« vorlag.

Der Dampfer *Mar Bianco* hat am 30. April in Genua eine ordnungsgemäß »navicertierte« Ladung von Fleisch aus Uruguay, die für eine italienische Firma bestimmt war, ausgeladen. Die Freigabe ist bis zum 11. ds. Mts. verzögert worden; ebenso sind 203 Ballen Wolle, die auf dem Dampfer *Palestina* mit ordnungsgemäßem »Navicert« von Durban an die »Lanificio Marzotto« gesandt worden waren, in Venedig unter Sequester gestellt worden. Endlich ist der Ozeandampfer *Roma* zur Ausladung von 5 »navicertierten« Kisten mit Wacholderöl 1½ Tage, vom 6. bis zum 7. ds. Mts., in Gibraltar festgehalten worden.

Die Aufenthalte ziehen sich noch mehr in die Länge, wenn Kollisionen der beiden Kontrollmächte stattfinden. So ist die ganze Ladung der *Città di Siviglia*, die in Genua mit verschiedenen »navicertierten«, von den britischen Konsulaten freigelassenen Waren angekommen war, dort von der französischen Kontrolle unter Sequester gestellt worden.

Im übrigen hat das »Navicert«-System, obgleich es schon im Dezember 1939 eingeführt worden ist, niemals eine geregelte Anwendung gefunden. Es kommt häufig vor, daß das Gesuch zur Erlangung dieses Dokuments viele Wochen unerledigt bleibt mit dem Ergebnis, daß der Spediteur sich vor die Wahl gestellt sieht, die Waren entweder ohne »Navicert« zu spedieren — was weitere Verzögerungen und Schwierigkeiten für die Freigabe der Waren mit sich bringt — oder aber sie auf den Hafenterrassen liegen zu lassen.

Es hat auch in dieser letzten Zeit nicht an Fällen gefehlt, wo Waren in den Anknunftshäfen nicht weniger als einen Monat zurückgehalten worden sind, ehe sie freigegeben wurden. Auch solche Waren, die in keiner Weise für Kriegszwecke in Betracht kommen, sind in schikanöser Weise festgehalten worden. So sind 248 Kisten mit Sardellensalat, die mit dem Dampfer *Sidamo* aus Portugal eintrafen, über 45 Tage in Genua blockiert worden, so daß ihr Inhalt größtenteils verdorben ist. In Triest sind 80 Ballen leerer Säcke, die mit der *Vulcania* für eine italienische Firma eingetroffen waren, festgehalten worden. Endlich sind Warenproben mit Füllhalterschreibfedern, die auf der *Franca Fassio* von Genua nach Barcelona befördert wurden, durch die Blockade in Marseille beschlagnahmt worden.

16 Fässer Terpentin, die in Genua mit dem Dampfer Gothia für die Firma Pozzo in Rom eintrafen, sind ohne jeden Grund nach Marseille zurückbeordert worden, 1384 Doppelzenter Kolophonium sind in Marseille verkauft worden, ohne daß die betreffende Firma auch nur benachrichtigt worden wäre.

Die Folge dieser Verzögerungen ist für einige Warenkategorien verhängnisvoll.

Eine Ladung Gerste und Weizen, die der Dampfer Brenta in den ersten Maitagen ausgeladen hat, ist durch das lange Liegenbleiben zum größten Teil von Insekten zerstört worden.

Viel schlimmer sind, wegen der leichten Verderblichkeit der Ware, die Verzögerungen für frisches Obst: so z. B. für eine Ladung von 500 Kisten Birnen für die »Federazione italiana Consorzi agrari«, die mit der Conte Grande in Genua eintrafen und die Wartezeit in diesem Hafen bis zur Freigabe keineswegs zur Vollendung ihrer Reife nötig hatten.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß Schiffsladungen harmloser Natur durchaus nicht der strengen Kontrolle entgehen. Das Bild des Hafens von Triest ist ein deutliches Beispiel dafür. Es seien im folgenden einige Posten von Waren aufgezählt, die seit letztem Januar in diesem Hafen festgehalten oder beschlagnahmt wurden:

Von den Dampfern Volpi, Fusijama, Cortellazzo, Himalaya verschiedene Posten Tee von über 350 Doppelzentnern, von dem Dampfer Lovcen 100 Doppelzentner Feigen; von den Dampfern Vulcania, Neptunia, Oceania 850 Doppelzentner Kakao; von dem Dampfer Cortellazzo 158 Doppelzentner Kassia und 500 Kisten Lachs; von den Dampfern Himalaya, Gimma, Saturnia, Oceania, Perla, Cortellazzo 2360 Doppelzentner Kaffee; von den Dampfern Himalaya, Vulcania, Perla, Moena, Cortellazzo, Christian Hygens verschiedene Posten Pfeffer, im ganzen also 3640 Doppelzentner.

Es gibt in Triest Kaufleute, die Waren reklamieren, die seit dem Monat Oktober zurückgehalten werden.

Welche Gründe derartige unvorhergesehene und überraschende Beschlüsse der Zentral-Kontrollorgane inspirieren, bleibt fast immer ein Rätsel. So ist am 14. Mai zum ersten Mal in Gibraltar ein Motorfischerboot der »Genepesca«, die Amba Alagi, die an dem Datum von einem ertragreichen Fischzug heimkehrte, festgehalten worden.

Es war nicht das erste Mal, daß eines unserer Fischerboote an der Kontrollstelle vorüberfuhr. Durchschnittlich kommt monatlich eins dort vorüber. Aber bis dahin war noch niemand auf den lächerlichen Verdacht gekommen, daß die Fische an Bord Konterbande sein könnten. Da plötzlich kam der Befehl von der »Konterbande-Kontrolle« in Gibraltar, die italienischen Fischerboote anzuhalten. Aber was für Doku-

mente sollte man diesen Booten abverlangen, die keine regelmäßigen Ankerplätze haben, sondern ihren Standort jeweils in die fischreichsten Zonen des unbegrenzt freien offenen Meeres verlegen? Man mußte daher eine eilige Korrespondenz in die Wege leiten, um eine ungeheuer leicht verderbliche Ware, deren Erwerb viele Wochen angestrengter und gefahrvoller Mühe gekostet hatte, den Krallen der Kontrolle zu entreißen.

Es ist nun klar, daß jede Verzögerung vermieden worden wäre, wenn es den Herren von der Kontrolle in den Sinn gekommen wäre, im voraus Garantien zu fordern, die, so überflüssig sie auch sind, ihnen niemand verweigert hätte.

Die strenge Kontrolle ist kein Privileg, das allein den italienischen Waren vorbehalten ist. So hat z. B. der Dampfer Cavino in Dakar in den ersten Maitagen Schweizer Waren ausladen müssen, die nach Brasilien gehen sollten, also sowohl neutralen Ursprung wie neutrale Endbestimmung hatten, obgleich sie ordnungsgemäß mit den Visa der alliierten Länder versehene Zeugnisse mit sich führten.

Es sei in dieser Hinsicht nicht verschwiegen, daß die Kontrollbehörden wiederholt geltend gemacht haben, daß sie Italien sehr viel günstiger behandelten, als die an Deutschland grenzenden neutralen Länder, die fast alle das Prinzip der Kontingentierung über sich ergehen lassen mußten.

Betrachtet man jedoch die Sphäre der Verantwortlichkeiten und der weltweiten Interessen, die zu einer Großmacht wie Italien gehört, so zeigt es sich klar, daß ein Vergleich zwischen der Behandlung, die Italien erfährt, und der, die den anderen Ländern vorbehalten ist, überhaupt nicht möglich ist, in Anbetracht der so viel größeren Reichweite der italienischen Interessen; aber auch wenn man zugibt, daß Italien eine Vorzugsbehandlung erfahren hat, so mildert dies nicht, sondern verschärft eher die hier dargelegte unerträgliche Situation Italiens.

Es besteht eine natürliche Solidarität zwischen nichtkriegführenden Ländern, die auf ihrem gemeinsamen Recht auf Achtung des internationalen Rechtes beruht. Italien hat durch seine Tradition, durch sein Verständnis für die Interessen anderer Länder, und dadurch, daß seine Schifffahrtslinien in allen Häfen der Welt am Welthandel beteiligt sind, bei der Formulierung seiner Protesteingaben stets berücksichtigt, daß die Neutralen ein lebhaftes allgemeines Interesse daran haben, die Freiheit des Warenaustauschs gesichert zu sehen.

Was das italienische Volk insbesondere betrifft, so haben die Kursanweisungen, die Anhaltungen, die Warenbeschlagnahmen, die Postzensur, die Ausfuhrverbote ihm fühlbar und unwiderlegbar gezeigt, daß bei einer Lage, wie sie jetzt im Mittelmeer besteht, seine Freiheit, sein Lebensrecht, ja sogar die Möglichkeit zu arbeiten und sich weiter zu

entwickeln, jeden Augenblick durch den Willen einer nicht zum Mittelmeer gehörenden Großmacht vernichtet oder ernstlich gefährdet werden können. Das ist die deutliche Lehre, die wir neun Monaten »Kontrolle« verdanken.

**Rundschreiben der Vereinigung der ausländischen Schifffahrtsgesellschaften und Reedereien in Istanbul vom 5. August 1940 betr. die am 31. Juli 1940 eingeführten britischen Vorschriften über Navicerts und Ursprungszertifikate**

ASSOCIATION DES CIES DE NAVIGATION ET DES ARMATEURS  
ETRANGERS

Note No. 307 du 5/8/40

Transmettant pour toutes fins utiles une note reçue du Consulat Anglais

1. Presence of German troops on Spanish frontier and German occupation of West coast of Europe from Norway to South of France necessitates changes in form of contraband control. It is no longer enough to examine ships entering Mediterranean or North Sea. It is necessary to control all shipping approaching Europe.

2. Under present system of contraband control, this would mean that ships would often have to be intercepted and conducted for examination to control bases far out of their course. Although it would be within the rights of H. M.'s Government as belligerent to do this, they wish to avoid it if possible, and have therefore decided to make general use of Navicerts for inward ships and cargo, and of certificates of origin for outward ships and cargo.

3. Under Navicert system, exporters in foreign countries overseas intending to ship goods through contraband controls submit their shipments for consideration in advance and in proper cases obtain through Consuls a Navicert showing that they have been provisionally approved. Similarly European exporters obtain a document known as Manifest provisionally approving goods as not being goods of enemy origin or in which an enemy has interest.

4. In addition to these facilities for individuals items of cargo masters of ships can, if they comply with requirements of contraband control in other respects, obtain a ship's navicert from a British Consul certifying that the whole of their cargo is covered by navicerts. In future ship's navicerts will also be available for outward bound ships carrying cargoes completely covered by certificates of origin.

5. These documents, in so far as they may be required, will be made generally available. As regards exports from British territory export licences will be equivalent to navicerts.

6. In future H. M.'s Government will assume that shippers and ship-owners will take advantage of arrangements which will save them much inconvenience in loss and delay. They will therefore regard as suspect a cargo not wholly covered by navicerts or British export licences, consigned to any of the following countries: Finland, Baltic states, Sweden, Spain, Portugal, Switzerland, Spanish and Portuguese Atlantic Islands, Spanish and International Morocco, Yugoslavia, Hungary, Greece, Bulgaria, Rumania, Turkey, European Russia. Since navicerts are not normally refused except