

## Freiheit der Meere.

Das Ende der Londoner Seerechtsdeklaration hat die Regelung der Hochseeschifffahrt im Frieden und im Kriege wieder in den Vordergrund des Interesses gerückt. Großen Teilen der Öffentlichkeit scheint die „Freiheit der Meere“ bloß ein vages Schlagwort zu sein, das erfunden ist, die Kriegselenden aufzupeitschen. Andere schätzen die Bedeutung der Frage nicht so gering, jedenfalls aber auch nicht hoch genug ein, um ihr ernste Bemühungen angedeihen zu lassen. Im Frieden sei diese Freiheit ja selbstverständlich, im Kriege aber, der das Recht erfahrungsgemäß nur soweit gelten lasse, als hinter ihm die Macht steht, sei eine rechtliche Regelung der Hochseeschifffahrt ohnehin nutzlos. Indessen trifft dieses Urteil weder auf den Frieden noch auf den Krieg zu. Wahr ist bloß, daß in dem letzten Jahrhundert vor diesem Kriege die Meeresfrage praktisch für kein Volk aktuell geworden ist und daß dadurch ihr geschichtlicher Zusammenhang in dem Bewußtsein der festländischen Öffentlichkeit untergegangen ist. Durch all die langen Jahrhunderte, die Europas Küstenstaaten wieder in größerem Ausmaß die Hochsee befaßten, hat das Seerecht die Geister lebhaft beschäftigt, es hat die Daseinsinteressen mancher Staaten tiefinnerst berührt und seine Störungen haben den Frieden Europas nicht selten bedroht. Die höchste Steigerung hat der Kampf um die Freiheit der Meere in zwei geschichtlichen Maßregeln erfahren, in der englischen Schifffahrtsakte vom Jahre 1651 und in Napoleons Kontinentalsperre vom Jahre 1806, beides Maßregeln von gleich tiefeinschneidender Wirkung, wenn auch von sehr ungleichem Enderfolg.

Dieser Krieg hat die Bedeutung der Seebeherrschung jählings der ganzen Welt wieder ins Bewußtsein gebracht durch die geplante Aus Hung erung von 120 Millionen Menschen. Daß sich dieser Plan als undurchführbar erweisen sollte, beweist wenig gegen die Groteskheit eines Völkerrechtszustandes, der derlei auch nur als möglich und erörterungsfähig erscheinen läßt. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß sich irgend jemandes ungebrochenes Rechtsbewußtsein mit einer Lage abfinden kann, die das rein animalische Dasein von Millionen auch nur „gegebenenfalls“ in das Belieben einer dritten Macht stellt. Diese Millionen wären dann eben noch frei in dem Sinne, wie der bedingt Verurteilte auf Widerruf in Freiheit gesetzt ist.

Worin besteht nun die sogenannte Freiheit der Meere, das „Mare liberum“ des Hugo Grotius, des ersten großen Völkerrechtslehrers der Neuzeit? Das Meer ist, nachdem die frühere Küstenschifffahrt mit kleinen Booten zur Hochsee- und Dampfschifffahrt erweitert ist, zwischen den Ländern und Völkern der Erde das gleiche wie Platz und Straße zwischen den Wohnhäusern der Bürger, das allen Rechtsgenossen unerläßliche, allen gemeinsame Mittel der Bewegung und des Verkehrs. Diese Unerläßlichkeit drückt das Völkerrecht in dem Satze aus: Die offene See ist keiner Staatsgewalt unterworfen, ist g e m e i n s a m e s

G u t a l l e r. „Seebeherrschung“ ist im Begriff schon nicht mehr rechtlicher Natur, sondern rein tatsächliche Gewalt jenseits des Rechtes. Das Völkerrecht kennt eine „beherrschte Hochsee“ überhaupt nicht, bloß Küsten- und Binnengewässer stehen unter Staatshoheit.

Das freie Meer widerstrebt an sich der Beherrschung durch staatliche Mittel, es ist zu unermesslich, um sich in Fessel schlagen zu lassen. Nicht so die Schifffahrt zu Meere. Denn sie strebt vom Heimat- zum Bestimmungshafen, somit von einem in den anderen eingegrenzten Bezirk. Schiffe auf der sogenannten langen Fahrt müssen Zwischenhäfen anlaufen und müssen die Freiheit dazu auch in dritten Küstengebiet haben. Sie müssen Wasser, Proviant und heute vor allem Kohle einnehmen dürfen; ohne dieses Recht, das ja deshalb heute nicht einmal dem Kriegsschiff in neutralen Häfen verweigert werden darf, ist Hochseeschifffahrt überhaupt undenkbar. Der Ausgang ins weite Weltmeer führt an vielen Stellen durch schmale Meerengen oder Kanäle, die sich vom Festland aus durch wenige Geschütze beherrschen und schließen lassen. Das Mittelländische Meer, dieses gewaltige Wasserbecken, um das die ganze Kulturwelt des Altertums Raum fand, ist heute durch die Meerenge von Gibraltar und den Suezkanal, die beide unter der Gewalt Englands stehen, leicht zu verschließen und in ein britisches Binnenmeer umzuwandeln. England kann es zutorgen wie eine Flasche. Unzulänglich ist der Trost, daß es dies im Frieden ja nicht tue, ebenso unzulänglich, wie daß der Mann, der den Schlüssel zu meiner Wohnung besitzt, ohnehin so gütig und gerecht ist, mich in der Regel nach meinem Belieben aus und ein gehen zu lassen. Es genügt, daß ich von seiner jeweiligen Einsicht abhängen, um mich den Zustand als Unfreiheit empfinden zu lassen.

Im letzten halben Jahrhundert und im Frieden ist der prätere Zustand des Seerechtes nicht empfunden worden, weil England seine allmählich errungene, mit List und Gewalt errungene Herrschaftsstellung über fast alle Weltschifffahrtsrouten, Meerengen, Kanäle und wichtigen Flottenstationen aus eigenem Interesse — rein tatsächlich, nicht aus Rechtsgründen — so verwaltet hat, daß im Frieden kein Handelsschiff belästigt worden ist. Seit einem Jahrhundert etwa bekennet sich England zur Freiheit der Handelsschifffahrt wie seit drei Vierteljahrhunderten etwa zum Freihandel. Ob es sich dauernd zu diesem System bekennet, das steht ausschließlich in seinem Belieben, das heißt zum Beschluß seines Parlaments. Dieses vermag im tiefsten Frieden alle Maßregeln anzuwenden, um die fremde Schifffahrt zu unterbinden, Friedensmaßregeln, die heute ganz in Vergessenheit geraten sind, weil sie so lange außer Gebrauch sind, deren „Rechtlichkeit“ jedoch unbestreitbar ist. Diese Maßregeln haben durch Jahrhunderte eine große Rolle gespielt, und wenn man die Berichte über die Entente-Konferenz in Paris aufmerksam liest, merkt man deutlich, wie sehr sich die Gedanken der Westmächte um sie bewegen.

Solche Maßregeln sind: der F l a g g e n z o l l, das ist die Auflage eines besonderen Zolles auf Schiffe einer bestimmten Nation sowie auf Waren, die mit diesen Schiffen zugeführt werden; der Z w i s c h e n z o l l auf Waren, die über einen Hafen verfrachtet werden und der bei der bloßen Landung zu entrichten ist. Die Z o l l u n t e r s c h e i d u n g, nach der Waren, die nicht auf heimischen Schiffen zugeführt werden, höher verzollt werden als die Einfuhr auf heimischen Schiffen: sie wird heute schon in den Vereinigten Staaten angewendet. Ferner das V e r b o t, fremde Waren überhaupt auf anderen als heimischen Schiffen oder auf Schiffen bestimmter Nationalität einzuführen (die Navigations-