

atte), das Verbot, die Hafenanlagen zu benützen, in bestimmten Flottenstationen überhaupt zu landen oder Kohle zu nehmen, die Verweigerung der Schiffsbohle überhaupt. Endlich der sogenannte Sundzoll, eine besondere Abgabe beim Passieren eines Kanals oder einer Meerenge, wie sie von Dänemark lange Zeit im Sund auch tatsächlich eingehoben worden ist. Die höchste Steigerung dieser Beschränkungen ist das allgemeine Landungsverbot (Kontinental Sperre).

Solche Vorkehrungen werden durchaus auf eigenem Hoheitsgebiet getroffen, liegen in der souveränen Willkür der Gesetzgebung des Einzelstaates und können rechtlich nicht bestritten werden. Kommen sie in Anwendung, so wird die betroffene seefahrende Nation darin natürlich einen „Kriegsfall“ sehen. Aber gerade das beweist, daß schon bei aufrechtem Völkerrecht heute die seefahrenden Nationen unter Umständen nur das Hilfsmittel des Krieges haben, um ihre Lebensinteressen zu wahren. Denn die Aufschrift auf dem Bremer Kaufmannschaftshause: Navigare necesse est, vivere non est necesse (Seeschiffahrt ist notwendig, zu leben ist nicht notwendig) hat heute wenigstens in ihrem ersten Teile für die meisten Völker ohne Zweifel ihre Richtigkeit.

Was wir hiemit beweisen wollen, ist das Folgende: Schon das bisher geltende Friedensseerecht reicht für den fortgeschrittenen Weltverkehr nicht aus! Es muß eine der wichtigsten Aufgaben des künftigen Friedensschlusses sein, die allgemeine Verkehrsfreiheit auf dem Meere zu erweitern und sicher zu stellen!

Nun erst gar das Seerecht im Kriege! Wiederholt wurde in der Arbeiter-Zeitung der Beweis geführt, daß die unbezweifelbaren Rechte der Neutralen, auf Schiffen ihrer Flagge die Hochsee frei zu benützen und untereinander wie mit den Kriegsführenden unter gewissen Schranken Handel zu treiben, um des Aushungerungszieles willen auf das Rücksichtsloseste beeinträchtigt und zum Teil beseitigt worden sind. Die Neutralen sind wehrlos gegen solche Erdrosselung ihrer verbürgten Freiheiten, solange die interozeanen Kanäle, Schiffahrtsrouten und Flottenstationen in der ausschließenden Gewalt einzelner sind: Das gilt für Gibraltar und Suez, nicht minder aber für Panama und die Dardanellen. Auf der ganzen Linie geht die geschichtliche, also für heute und für die kommende Zeit zufällige Machtstellung an einzelnen entscheidenden Punkten dem rechtlichen Bedürfnis der Völkergemeinschaft voran. Und das ist ein wahrer Notstand, eine rechtliche Not, die nur behoben werden kann durch neues Recht. Darum gilt es, nachdem einmal das Uebel so allgemein offenkundig geworden ist, nicht bloß die Wiederaufrichtung des alten Völkerrechtes, sondern seine Erweiterung und Vertiefung. Die Freiheit der Meere ist dann auch kein leeres Schlagwort, sondern eine wichtige Friedensaufgabe, ein Programm der Friedensverhandlungen für alle, die wahrhaft guten Willens sind.