

Könnte der Schutz des Privateigentums zur See durchgesetzt werden, für den sich 1910 auch der englische Handelskammerkongreß ausgesprochen hatte und der lediglich im Oberhaus von den dort übermächtigen Tories abgelehnt wurde, so würden für die Zukunft die meisten Beschwerden über die Ausübung des Seekriegsrechts in Fortfall kommen. Auf der Londoner Seekriegsrechtskonferenz von 1909 haben sich freilich im Gegensatz zu ihrer Stellungnahme von 1856 auch Frankreich, Rußland und Japan dagegen ausgesprochen. Damals hatte der Vierverband bereits dem Drängen Englands nachgegeben und rechnete stark mit dem Krieg.

Natürlich findet dieser Schutz überall eine Grenze in dem Begriff der absoluten Kriegskonterbande. Dieser ist bereits durch den englisch-russischen Handelsvertrag von 1766 auf „Waffen, Kriegsmunition, Kriegsschiffe, Salpeter und Schwefel“ — letztere als wichtigste Stoffe zur Herstellung von Pulver — und Ausrüstungsgegenstände für Heer und Flotte festgelegt worden. Ihn nahm so auch der Traktat der ersten bewaffneten Neutralität von 1780 auf, und tatsächlich hat dann auch England bis ungefähr gegen Ende des 18. Jahrhunderts diesen Begriff respektiert.

Diese genaue Begrenzung des Begriffs der Kriegskonterbande für neutrale Schiffe würde schon ein enormer Fortschritt sein, auch wenn die absolute Freiheit des Privateigentums auf feindlichen Schiffen nicht zu erreichen wäre. Dann würde für uns der Verkehr in allen anderen Waren wenigstens über die Niederlande, Dänemark und Schweden und, wenn Italien neutral bliebe, auch durchs Mittelmeer zulässig sein. Freilich bliebe auch dann die Gefahr, daß von den zur See mächtigen Kriegführenden die Schiffe unter dem Verdacht der Kriegskonterbande verschleppt und monatelang aufgehalten würden.

Auch dagegen müßte daher ein Riegel durch eine von uns vorgeschlagene Bestimmung vorgeschoben werden, des „Verbots der Verschleppung von Handelsschiffen zwecks Untersuchung auf Kriegskonterbande nach außerhalb ihres Reisezieles liegenden Häfen“.

Eine Grenze muß natürlich jede Schiffahrt nach den feindlichen Häfen finden, wenn diese Häfen blockiert sind. Aber auch auf diesem Gebiete herrscht eine große Unklarheit. Die erste bewaffnete Neutralität von 1780 hatte daher bestimmt:

„Ein Hafen gilt nur dann als blockiert, wenn infolge von Vorkehrungen der Macht, welche den Hafen mit nahe genug herangeführten und dort stationierten Schiffen angreift, das Einfahren in ihn mit augenscheinlicher Gefahr verbunden ist.“

Also es mußte diese Gefahr augenscheinlich sein. Auch das wurde von England noch übertreten, und darauf hat die zweite bewaffnete Neutralität vom Jahre 1800 festgelegt: