

ten Länder zurückgreifen zu können, und in der Fähigkeit, relativ schnell eine Unternehmerrgröße zu erreichen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Reedereien zu sichern hilft« (S. 193).

Das Ziel, größere ökonomische Unabhängigkeit in der Schifffahrt, kann mit Hilfe der Süd-Süd-Kooperation erreicht werden.

Insgesamt stellt das Buch eine solide Aufarbeitung der Motive und Aussichten der ökonomischen Entwicklung in dem für die Dritte Welt äußerst bedeutsamen Seetransport von Massengütern dar.

Robert Kappel

Gunnar Alexandersson

The Baltic Straits

International Straits of the World, Vol. 6, Nijhoff, Den Haag/London, 1982, 132 S., US \$ 32.50

Diese Monographie von Gunnar Alexandersson, Professor für Wirtschaftsgeographie in Stockholm, über die Meerengen der Ostsee ist die 6. Studie der inzwischen gut bekannten Reihe International Straits of the World, die von Gerhard Mangone, Center for the Study of Marine Policy, University of Delaware, herausgegeben wird. Die 5 früheren Studien über die Northeast Arctic Passage (W. E. Butler), Malacca, Singapore and Indonesia (M. Leifer), The Persian Gulf and the Strait of Hormuz (R. Ramazani), The Strait of Gibraltar and the Mediterranean (S. Truver) und The Red Sea and the Gulf of Aden (R. Lapidoth-Eschelbacher) erschienen seit 1978. Ein 7. Band über The Korean Straits (C. H. Park) ist in Vorbereitung.

Die Rechtslage der Meerengen erwies sich im Laufe der 3. UN-Seerechtskonferenz als einer der wichtigsten Schwerpunkte bei der Neuordnung der Meere – vergleichbar vielleicht nur mit den neu geschaffenen Rechtsordnungen der Wirtschaftszone und des Tiefseebauges –, denn Seeverkehr und militärische Nutzungen als die wichtigsten traditionellen Meeresnutzungen hängen in erster Linie von den Durchfahrtsrechten in Meerengen ab. Das vorliegende Buch behandelt nicht nur die Ostsee-Zugangsmeerengen, sondern auch alle wichtigen Meerengen in der Ostsee. Es ist zugleich eine Gesamtdarstellung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Randmeeres, die durch Karten, Tabellen und einen Dokumenten-Annex bereichert wird.

Mit Freude und gelegentlicher Überraschung wird er seerechtlich interessierte Leser die Kapitel über die Ostseeregion, ihre Geographie und ihre vielfältige Nutzung lesen. Dieser Überblick über die Ostsee als Ökosystem, das durch die erdgeschichtliche Entstehung viele Besonderheiten aufweist, ist Voraussetzung für die sinnvolle Nutzung als Verkehrsmarkt, als Fischerei- und Forschungsgebiet, als Rohstoffquelle (wenig ergiebig) und für den Fremdenverkehr. Leider werden in diesem breit angelegten Teil

wichtige Rechtsfragen, wie z. B. die Zulässigkeit von Brückenbauwerken und die Abgrenzung von Festlandssockel- und Fischereizonen lediglich angedeutet.

Diese »völkerrechtliche Abstinenz« gilt auch für die im Kapitel 3 zusammengestellte maritime Geschichte aller Ostseeanliegerstaaten, wobei jedoch die baltischen Republiken und Polen ebenso wie die Erklärung der finnischen und schwedischen Neutralitätstheorien besonderes Lob verdienen. Störend und falsch ist die wiederholte Behauptung, der Kiel-Kanal sei im Gegensatz zu Sund und Belten nur für Schiffe bis zu 10 000 BRT passierbar (tatsächlich passierbar bis ca. 35 000 BRT).

Der Verfasser beschreibt die Problematik der militärischen Nutzungen in der Ostsee zutreffend, ohne jedoch auf die zahlreichen völkerrechtlichen Aspekte dieser Nutzung einzugehen. Er läßt statt dessen aus schwedischer/skandinavischer Sicht interessante strategische Beurteilungen einfließen, wie z. B. den Hinweis auf die östlichen Landungs- und Transportkapazitäten sowie auf die Eignung der Ostsee (und Skandinaviens) als Flugschneisen für eurostrategische Waffen. Dies ist eine wertvolle Bereicherung der aktuellen Sicherheitsdebatte im Ost-West-Verhältnis.

Auf den letzten 40 Seiten kommt der Verfasser zu seinem Hauptthema, den Meerengen der Ostsee, die er zunächst geographisch und historisch ausführlich beschreibt. Breiten Raum nehmen dabei die vorübergehenden deutschen und anhaltenden sowjetischen Bestrebungen um Vorherrschaft in der Ostsee ein, die sich stets an der Haltung zu den Durchfahrtsrechten in den Meerengen ablesen lassen. Dem stehen über Jahrhunderte hinweg die Bestrebungen der beiden angelsächsischen Seemächte gegenüber, die nicht nur den Anstoß zu den Sund-Verträgen von 1857 gaben, sondern bis in die heutige Zeit hinein die Freiheiten der hohen See in der Ostsee verteidigen (Nato-Interessen). Von bleibender Bedeutung ist die vom Verfasser mehrfach herausgearbeitete Erkenntnis, daß die Rechtsverhältnisse der Ostsee auch von Nicht-Anliegerstaaten effektiv mitbestimmt werden. Zur »Gretchen-Frage«, ob und welche Ostsee-Meerengen unter das neue Transitregime fallen, oder Vertragsmeerengen sind, äußert sich der Verfasser nur beiläufig, indem er verschiedene Rechtsansichten überwiegend der frühen Nachkriegsliteratur widergibt. Die inzwischen reichhaltige Völkerrechtswissenschaft zu Meerengenfragen im Zusammenhang mit der 3. UN-Seerechtskonferenz kommt entschieden zu kurz, ebenso wie die Frage der geschlossenen und halb geschlossenen Meere. Eine Monographie über die Ostseemeerengen, die 1982 – dem Jahr der Unterzeichnung der neuen UN-Seerechtskonvention – erschien, hätte eine erheblich stärkere Berücksichtigung des neuen Seerechtes verdient. Leider fehlt bis heute eine völkerrechtliche Gesamtdarstellung der Ostsee und ihrer Meerengen aus deutscher Sicht, so daß diese Monographie wegen der aktuellen Beschreibung der Ostsee im Spannungsfeld zwischen Ost und West und den Neutralen wertvoll ist.

Uwe Jenisch