

zur Durchfahrt eines großherrlichen Fernans und mußten sich eine Durchsicherung gefallen lassen, wenn der Verdacht vorlag, daß türkische Untertanen sich an Bord befinden. Die Freiheit des Handelsverkehrs durch die türkischen Meerengen besitzt für Rußland zweifellos ein hohes wirtschaftliches Interesse, und die Frage wird deshalb von vielen russischen Schriftstellern zunächst nur unter diesem Gesichtspunkte erörtert. In der schärfsten Form geschieht dies in dem bekannten Briefe des russischen Professors Mitrofanoff an Delbrück vom 12. April 1914. „Das ganze russische Budget ist auf der Ausfuhr nach dem Auslande aufgebaut,“ schreibt er. Wird die Bilanz passiv, so ist der russische Schatz leer. Zwei Drittel dieser Ausfuhr gehen durch die südlichen Häfen und weiter durch die beiden türkischen Meerengen. Ist dieser Ausgang geschlossen, so stockt der russische Handel. Nur der Besitz des Bosphorus und der Dardanellen kann diesem unerträglichen Zustande ein Ende bereiten, weil die Existenz einer Weltmacht wie Rußland nicht vom Zufalle und fremder Willkür abhängen darf. Der Drang nach dem Süden ist eine historische, politische und ökonomische Notwendigkeit, und der fremde Staat, der sich diesem Drange widersetzt, ist eo ipso ein feindlicher Staat.

Die Offenhaltung der türkischen Meerengen liegt ebenso im Interesse Englands, das der Hauptabnehmer der russischen Getreideproduktion und zugleich am Schiffsverlehrs herbeiziehend beteiligt ist. Im Jahre 1911 bezog England aus Rußland auf diesem Wege 425 Millionen Meierzentner Getreide. Nun wurden die Meerengen während der letzten Jahre von der Türkei jedesmal gesperrt, wenn sie sich im Kriegszustande befand. Und das war bekanntlich fast ununterbrochen der Fall. Die prinzipielle Freiheit der Meerengen für den Handelsverkehr gilt nämlich nur für die Friedenszeit. Im Adrianopler Frieden von 1829 heißt es wörtlich: „Die Pforte anerkennt und erklärt die Durchfahrt durch den Kanal von Konstantinopel und die Meerengen der Dardanellen als vollkommen frei für die unter Handelsflagge fahrenden russischen Schiffe. Die Meerengen sollen aber auch den Handelschiffen aller anderen Mächte offen stehen, die sich mit der Pforte in Frieden befinden.“ Die Verkehrsfreiheit ist also an eine Bedingung geknüpft, deren Erfüllung in der Regel nicht von der Pforte, sondern von den Mächten abhängt. Man lasse sie in Frieden und sie wird der Durchfahrt der fremden Handelschiffe nichts in den Weg legen.

Anderes liegt die Frage bezüglich der Kriegsschiffe. Stehen die Meerengen den Handelschiffen im Frieden prinzipiell offen, ist den Kriegsschiffen die Durchfahrt grundsätzlich untersagt. Diese Schranke zu durchbrechen, ist Rußland seit Jahrhunderten bemüht. Über immer wieder stößt es auf Widerstand, und zwar zunächst von Seite Großbritanniens. Im Jahre 1805 hatte Rußland mit der Türkei eine Vereinbarung getroffen, wonach das Schwarze Meer als *mare clausum* zu betrachten, den russischen Kriegsschiffen aber die Durchfahrt durch den Kanal von Konstantinopel gestattet sein soll. Es gelang Napoleon, die Pforte gegen Rußland aufzuheben. Sie verweigerte die Ratifikation des Vertrages und erklärte Rußland, aber auch England, den Krieg. Nach einer mißlungenen Demonstration einer englischen Flotte vor Konstantinopel kam es 1809 zum Abschluß eines Friedensvertrages zwischen England und der Türkei, der folgende Bestimmungen enthielt. Da es zu allen Zeiten den fremden Kriegsschiffen untersagt war, in den Kanal von Konstantinopel einzufahren, und da diese „alte Regel des osmanischen Reiches“ künftighin auch in Friedenszeiten gegenüber allen Mächten beobachtet werden soll, verspricht der britische Hof, sich auch seinerseits diesem Grundsatz zu unterwerfen. Damit war das Prinzip der Sperrung der Meerengen in das europäische Vertragsrecht eingeführt und es sollte nicht wieder daraus verschwinden. Der erfolgreiche Vorstoß Mehmed Alis von Aegypten gegen die Herrschaft des Sultans bot Rußland den erwünschten Vorwand zur Entsendung eines russischen Hilfscorps nach der Türkei und zum Abschluß eines Defensivbündnisses mit der Pforte. In einem dem Vertrage von Unkar Iskelessi beigegebenen Geheimartikel verpflichtete sich die Pforte, die Meerengen gegen jede dritte Macht zu schließen. Die Sonderstellung, die sich Rußland dadurch verschafft hatte, rief das Mißtrauen und den Widerstand der anderen Mächte wach. Nach längeren Verhandlungen kam es 1840 zum Abschluß einer Vereinbarung zwischen Oesterreich, England, Preußen und Rußland, wodurch der Grundsatz der Schließung der Meerengen gegen jedermann anerkannt wurde. Nur falls die ägyptische Armee gegen Konstantinopel vorrücken würde, sollte sich der Sultan nach freiem Ermessen die Hilfe seiner Bundesgenossen erbitten. Erst ein Jahr später, am 13. Juli 1841, ward mit Zuziehung Frankreichs, das von der Quadrupelallianz ferngehalten worden war, ein Abkommen über das Regime der Meerengen unterzeichnet, das im Grunde noch heute maßgebend ist. Auf Andringen Palmerstons wurde es in die Form eines solennen Vertrages gekleidet, während weiterhin sich bloß für die Unterzeichnung eines Protokolles ausgesprochen hatte. Die Sperrung der Meerengen gegen alle Staaten, zunächst gegen Rußland, sollte so bindend als möglich gestaltet werden.

Artikel I des Meerengen-Abkommens lautet: „Der Sultan seinerseits erklärt, daß er fest entschlossen sei, den als *ancienne règle* seines Reiches unabänderlich feststehenden Grundsatz aufrecht zu erhalten, vermöge dessen es zu allen Zeiten den Kriegsschiffen der fremden Mächte verboten sein soll, in die Meerengen der Dardanellen und des Bosphorus einzufahren, und daß er, solange die Pforte sich im Frieden befindet, kein fremdes Kriegsschiff in die genannten Meerengen einlassen wird, und andererseits verpflichtet sich Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Rußland, diesen Beschluß des Sultans zu respektieren und sich dem genannten Grundsatz zu unterwerfen.“ Das Londoner Abkommen weist zwei Besonderheiten auf, es ist nicht, wie andere Portenverträge, nur für eine Reihe von Jahren abgeschlossen, sondern für alle Zeiten und es ist kein einseitig zu lösender Vertrag, sondern verpflichtet alle Mächte gegeneinander, kann also nur mit Zustimmung aller aufgehoben

oder abgeändert werden. England konnte mit dem Erfolge der Verhandlungen zufrieden sein. Es hatte einerseits die Macht des ehrgeizigen Mehmed Ali gebrochen, Frankreich, das ihn begünstigte, aus Aegypten verdrängt, andererseits durch die absolute Sperrung der Meerengen sich vor dem Ueberfalle einer aus dem Schwarzen Meere hervorbrechenden russischen Flotte geschützt und so seinen Weg nach Indien zu Wasser und zu Lande sichergestellt.

Der Krimkrieg endete mit einer neuerlichen Zurückdrängung Rußlands von seinem Ziele. Nachdem schon bei den Wiener Konferenzen im Jahre 1855 eine Einschränkung seiner Bewegungsfreiheit im Schwarzen Meere erörtert worden war, auferlegte ihm der Pariser Frieden von 1856 und das beigegebene Abkommen über die Meerengen weitere demütigende Bedingungen. Das Schwarze Meer wurde neutralisiert und sollte den Kriegsschiffen sowohl der Uferstaaten, als aller anderen Mächte verschlossen bleiben. Von diesen drückenden Fesseln sagte sich Rußland bekanntlich während des deutsch-französischen Krieges einseitig los. In der betreffenden Zirkularnote vom 31. Oktober 1870 berief es sich auf die veränderten Verhältnisse und erklärte es könne nicht länger dulden, daß die Sicherheit Rußlands von einer Fiktion abhängt. Die geschaffene Tatsache wurde von den Mächten durch den Londoner Vertrag vom 13. März 1871 ratifiziert. Das Prinzip der Schließung der Meerengen wurde neuerdings anerkannt, dem Sultan aber, so wie bei der Quadrupelallianz von 1840 das Recht eingeräumt, sie in Friedenszeiten den Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte zu öffnen, sobald die Pforte dies zur Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Pariser Friedens für notwendig erachten sollte. Dieser Fall trat bekanntlich 1878 ein. In England war man über das Vorgehen der russischen Regierung sehr ungehalten und bei dem nächsten Zusammenstoß auf dem Balkan stellte sich England mit bewaffneter Hand Rußland entgegen, indem es durch die Entsendung einer Flotte in das Marmarameer die drohende Besetzung Konstantinopels durch die Russen verhinderte. Die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Pariser Friedens und des Meerengen-Abkommens von 1871 im Berliner Vertrage stellt die letzte internationale Regelung dieser Frage dar. Seither ließ sich die Pforte infolge des fortgeschrittenen russischen Druckes zu weiteren einseitigen Zugeständnissen herbei. Sie gestattete im Jahre 1901 den unter Handelsflagge fahrenden, zu Truppentransporten nach Ostasien verwendeten Schiffen der russischen „Freiwilligen-Flotte“, die Durchfahrt durch die Meerengen, was in der englischen Presse einen Sturm der Entrüstung hervorrief und im folgenden Jahre veranlaßte die Passage russischer Torpedoboote Großbritannien zu einem förmlichen Protest, der aber ohne Folgen blieb. Die Meerengenfrage spielte dann nochmals eine Rolle in der zu einer gewissen Berühmtheit gelangten Begegnung Tswolskis mit Aehrenthal in Buzlau im September 1908. Nach der russischen Darstellung, wie sie sich in dem bekannten Artikel der „Fortnightly Review“ findet und auch vom Fürsten Trubetzkoy in seiner Schrift „Rußland als Großmacht“ übernommen wurde, hätte Tswolski auf die Andeutung Aehrenthals von der Möglichkeit einer Annexion Bosniens erklärt: dann würde Rußland auf einer Revision des ganzen Berliner Vertrages bestehen und entsprechende Kompensationen verlangen, insbesondere die Lösung der Meerengenfrage. Aehrenthal soll sich diesem Wunsche gegenüber keineswegs ablehnend verhalten haben, aber es war England vorbehalten, den russischen Aspirationen mit einem entschiedenen *quod non* entgegenzutreten. So wurde denn die Frage zurückgestellt, um erst jetzt infolge des Weltkrieges wieder auf die Tagesordnung zu gelangen.

Da zeigte es sich nun neuerdings, daß man in Rußland heute so wenig wie bisher weiß, was man eigentlich verlangen soll. In der aus der Feder Hanotaux' stammenden Vorrede zu dem Werke Gorjainows findet sich die charakteristische Bemerkung: Was will eigentlich Rußland? Es war sich darüber nicht immer im Klaren und diese Ungewißheit hat die Arbeit der Diplomatie nicht erleichtert. Es schwankt zwischen der Deffnung und der Schließung der Meerengen. Die eine wie die andere Lösung bringt ihm gewisse Vorteile. In einem Memoire Relibows vom 22. November 1877 hieß es: Der freie Verkehr mit dem Mittelmeere und gleichzeitig die Verhinderung einer feindlichen Flotte, unsere Schwarze Meer-Küste zu bedrohen, das war zu allen Zeiten das *FA* unserer Politik. Man muß also eine Lösung suchen, die uns allein die Freiheit der Durchfahrt sichert, mit Ausschluß aller anderen Kriegsschiffe. Die russische Regierung hat sich aber auch wiederholt, so während der Wiener Verhandlungen 1855 und auf der Pontus-Konferenz bereit erklärt, nötigenfalls selbst einer unbeschränkten Deffnung der Meerengen zuzustimmen.

So standen die Dinge zu Beginn des Weltkrieges. Auf der Liste jener Fragen, deren Lösung er nach dem Wunsche der Entente bringen sollte, befand sich auch die Meerengenfrage. Daß England seiner traditionellen türkenfreundlichen Politik endgiltig Valet gesagt habe, darüber ließen die englischen Minister die Welt nicht lange im Zweifel. In den Reden von Asquith und Bonar Law wurde ganz offen von der Vertreibung der Türken aus Europa gesprochen, die stets nur Eindringlinge und Fremde gewesen seien. Man glaubt den alten Türkenhasser Gladstone sprechen zu hören, der allerdings, verglichen mit den heutigen englischen Mächtehabern, ein Idealist genannt werden kann. Asquith und Bonar Law waren aufrichtig genug, den Grund ihrer Erregung einzubekennen. Der Türkei soll aus Europa hinaus, meinen sie, weil er ein Vasall und ein unterwürfiger Agent der deutschen Interessen und Ansprüche sei. Daß sich die Eröffnung der Meerengen unter den zwischen den Ententemächten vereinbarten Kriegszielen befinde, hat Trepow in seiner Rede vom 3. Dezember 1916 zugestanden. Seit mehr als tausend Jahren, sagte er, strebt Rußland nach dem Süden zum freien Ausgange ins offene Meer. Der Schlüssel zum Bosphorus und zu den Dardanellen, der Schlüssel des Dreg über dem Tore von Konstantinopel, das sind die Jahr-

## Die Meerengenfrage.

Von Dr. Freiherrn v. Jettel.

Die Legende rankt sich gerne um hervorragende Persönlichkeiten oder gar um mythische Figuren und unterschreibt ihnen Handlungen oder Aeußerungen, an denen sie ganz unzulässig sind. So wird beispielsweise der natürliche Drang der Russen, aus ihren rauhen Steppen und Sümpfen in wärmere Klimaten und an ein warmes Meer zu gelangen, mit Vorliebe auf eine Bestimmung im Testament Peter des Großen zurückgeführt. Nun hat Peter überhaupt kein Testament hinterlassen. Es handelt sich um eine Fälschung, die Kaiser Napoleon I. zugeschrieben wurde, nach neueren Forschungen aber von Katharina II. herrühren dürfte. Kaiser Alexander II. persiflierte übrigens gelegentlich einer Unterredung, die er im Jahre 1876 in Jalta mit dem englischen Gesandten hatte, dieses angebliche Testament und die weit ausschauenden Pläne Katharinas seien nur „Illusionen und Phantome“. Soviel ist allerdings richtig, daß seit dem Tage, da dem das russische Kriegsschiff „Kriepost“ im September 1899 vor Konstantinopel erschien, um — freilich vergeblich — von der türkischen Regierung das Zugeständnis der freien Durchfahrt russischer Schiffe von Asow und Taganrow nach Konstantinopel zu erlangen, also seit mehr als zweihundert Jahren, das heilige Streben Rußlands darauf gerichtet ist, den Zugang zu dem „Weißen Meer“ zu erzwingen. Ebenfalls ist es aber eine Tatsache, daß bisher alle seine Bestrebungen an dem Widerstande der Türken, aber auch an dem der Großmächte, und zwar bis in die jüngste Zeit, vor dem England, gescheitert sind.

Um die Sachlage richtig zu beurteilen, ist es nötig, zu unterscheiden zwischen der Freiheit der Durchfahrt für Handelschiffe und für Kriegsschiffe. Den ersteren war die Passage bereits durch den Friedensvertrag von Rutschulajnardji 1774 eingeräumt worden. Sehr ausführliche Bestimmungen erhält darüber der russisch-türkische Handelsvertrag von 1783, in dem es allerdings heißt, die russischen Schiffe sollen ebenso behandelt werden, wie die Fahrzeuge Frankreichs und Englands, als der meistbegünstigten Nationen. Sie sollten dieselbe Form haben wie diese, bedürften