



BRILL

---

Die Dardanellenfrage

Author(s): Artur Scheffler

Source: *Die Welt des Islams*, Bd. 2, H. 2/4 (Dec. 15, 1914), pp. 101-179

Published by: [Brill](#)

Stable URL: <http://www.jstor.org/stable/1568910>

Accessed: 28-12-2015 12:24 UTC

---

Your use of the JSTOR archive indicates your acceptance of the Terms & Conditions of Use, available at <http://www.jstor.org/page/info/about/policies/terms.jsp>

JSTOR is a not-for-profit service that helps scholars, researchers, and students discover, use, and build upon a wide range of content in a trusted digital archive. We use information technology and tools to increase productivity and facilitate new forms of scholarship. For more information about JSTOR, please contact [support@jstor.org](mailto:support@jstor.org).



Brill is collaborating with JSTOR to digitize, preserve and extend access to *Die Welt des Islams*.

<http://www.jstor.org>

# DIE DARDANELLENFRAGE

## VON ARTUR SCHEFFLER.

### INHALTSVERZEICHNIS.

Quellen und Literatur . . . . .	102
Einleitung . . . . .	104
1. Die geographische Beschaffenheit der Meerengen . . . . .	104
2. Die Befestigungen an den Dardanellen und am Bosphorus . . . . .	105
I. Die Rechtslage bis zum Frieden von Kütschük-Kainardschi 1774 . . . . .	108
1. Die vortürkische Zeitgeschichte . . . . .	108
2. Der Rechtsbegriff des Territorialmeeres . . . . .	111
3. Die Rechtslage von Meerengen zwischen der offenen See und einem Territorialmeer . . . . .	113
4. Die historisch-politische Entwicklung von der Eroberung Konstantinopels bis zum Jahre 1774 . . . . .	114
5. Die wichtigsten internationalen Abkommen . . . . .	118
II. Die Rechtslage von 1774 bis zur Londoner Konvention von 1841 . . . . .	123
1. Der Rechtsbegriff des freien Meeres . . . . .	123
2. Die Rechtslage von Meerengen zwischen zwei freien Meeren . . . . .	125
3. Die historisch-politische Entwicklung in dieser Periode . . . . .	127
4. Die wichtigsten internationalen Abkommen . . . . .	136
III. Die Rechtslage von 1841 bis zum Berliner Kongreß von 1878 . . . . .	143
Die rechtliche Gestaltung durch:	
1. Die Londoner Konvention von 1841 . . . . .	143
2. Den Pariser Frieden von 1856 . . . . .	149
3. Den Londoner Pontusvertrag von 1871 . . . . .	159
4. Den Berliner Kongreß von 1878 . . . . .	162
IV. Die historisch-politische Entwicklung von 1878 bis zur Gegenwart . . . . .	168
Schluß: Versuche zur Lösung der Frage . . . . .	176

## QUELLEN UND LITERATUR.

- Herrmann Abeken: Der Eintritt der Türkei in die europäische Politik des 18. Jahrhunderts, Berlin 1856.
- Karl Andrée: Geographie des Welthandels, Stuttgart 1877.
- Adolf Beer: Die orientalische Politik Österreichs seit 1774, Prag-Leipzig 1883.
- Albert Friedrich Berner: Die Orientfrage, beantwortet durch die Verträge von 1856 und 1878, Berlin 1878.
- J. C. Bluntschli: Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten, 3. Auflage, Nördlingen 1878.
- Henry Bonfils: Lehrbuch des Völkerrechts, übersetzt von August Grah, 3. Auflage, Berlin 1904.
- Général Brialmont: La défense des Côtes, et des Têtes de pont permanentes, Bruxelles 1896.
- Charles Calvo: Le droit international théorique et pratique, Paris 1896.
- J. B. Espéret: La condition internationale des Détroits du Bosphore et des Dardanelles, Toulouse 1907.
- Gareis: Institutionen des Völkerrechts, 2. Auflage, Gießen 1901.
- Joseph von Hammer: Geschichte des Osmanen-Reiches, Pest 1827 bis 1830, Band 1—6.
- Hautefeuille: Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international, Paris 1858.
- Wilhelm Heffter-Geffken: Das europäische Völkerrecht der Gegenwart, 8. Auflage, Berlin 1888.
- Paul Heilborn: System des Völkerrechts, Berlin 1896.
- Franz von Holtzendorff: Handbuch des Völkerrechts, Berlin 1885.
- Von Kallay: Die Orient-Politik Rußlands, übersetzt von Professor Schwickert, Budapest 1878.
- Heinrich Kuntze: Die Dardanellenfrage (Würzburger Dissertation), Rostock 1909.
- Max Limpricht: Die Straße der Dardanellen (Dissertation), Breslau 1892.
- Franz von Liszt: Das Völkerrecht, Berlin 1910.
- Maurice Lozé: La question des détroits (Thèse pour le doctorat), Paris 1908.
- Friedrich von Martens-Bergbohm: Lehrbuch des Völkerrechts, Berlin 1886.
- P. H. Mischef: La mer noire et les détroits de Constantinople (Thèse pour le doctorat), Paris 1899.

Helmuth von Moltke: Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835—1839, Berlin, Posen, Bromberg 1841.

F. Perels: Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, 2. Auflage, Berlin 1903.

René Pinon: La mer noire et la question des détroits, s. S. 117, Anm. 1.

Charles Roux: La marine marchande Russe, in: Revue des Deux Mondes, Bd. 29, S. 806, Bd. 23, S. 348.

Rivier: Lehrbuch des Völkerrechts, 2. Auflage, Stuttgart 1899.

H. Scherer: Allgemeine Geschichte des Welthandels, Leipzig 1853.

E. von Ullmann: Das Völkerrecht, Tübingen 1908, im Handbuch des öffentlichen Rechts.

Johann Wilhelm Zinkeisen: Geschichte des osmanischen Reiches in Europa, Hamburg-Gotha 1840—1863.

Johann Wilhelm Zinkeisen: Die orientalische Frage in ihrer Kindheit, 1854.

Johann Wilhelm Zinkeisen: Die orientalische Frage im 2. Stadium ihrer Entwicklung, 1855.

Erich Wilhelm af Wetterstedt: Deux Détroits (quelques réflexions sur la phase actuelle de la question d'Orient, Stockholm, 1879.

Georg Jellinek: Die rechtliche Natur der Staatsverträge, Wien 1880.

#### Sammelwerke von internationalen Abkommen:

Ch. de Martens et F. de Cussy: Recueil manuel et pratique de traités, conventions et autres actes diplomatiques, Leipzig 1846 bis 57, 1885.

Leopold de Neumann: Recueil de traités et de conventions conclus par l'Autriche avec les puissances étrangères 1763—1856, Leipzig.

M. De Clercq: Recueil de traités conclus par la France 1864—1895.

Gabriel Effendi Noradounghian: Recueil d'actes internationaux de l'empire Ottoman, T. 1—4. Paris, Leipzig, Neuchâtel 1897—1903.

Max Fleischmann, Völkerrechtsquellen, Halle a/S. 1905.

#### Zeit- und Fachschriften.

Recueil de diplomatie et d'histoire, Paris.

Revue des Deux Mondes, Paris.

Revue générale de droit international public, Paris.

Annuaire de l'Institut de droit international, Paris.

Revue de droit international et de législation comparée, Bruxelles, Berlin.

Revue d'histoire diplomatique, Paris.

Schulthess: Europäischer Geschichtskalender, München.

Staatsarchiv von Ludwig Karl Aegidi und Alfred Klauhold, Hamburg.

## EINLEITUNG.

## 1. Die geographische Beschaffenheit der Meerengen.

Die Meerengen von Konstantinopel fließen als ein gewaltiger Strom majestätisch zwischen zwei Ketten hochragender Berge dahin. Eine steile Wand aus gelbem und weißlichem Kalk fällt die europäische Küste in die Meeresstraße hinab, während das asiatische Ufer dem Auge eine anmutige, wechselnde Szenerie bietet. Die Höhen treten hier seltener unmittelbar an das Wasser heran, und zwischen ihnen öffnen sich weite Täler mit farbenfroher Vegetation. Größere Flüsse führen ihre Wasser dem Meere zu, der Menderes-Tschai, der Skamandros der Alten, mündet bei Kum Kalessi und weiter östlich der Kalifatli Asmak. Südlich von Tschanak Kalessi ergießen sich der Kodja-Tschai, Mussa Kōj Tschai, Japuldak Tschai, Bergaz Tschai und der Soghanly Dere in die Meeresstraße.<sup>1</sup>

Die Dardanellen, von den Türken Geliboli Boghazi, Meerenge von Gallipoli oder Ak-Deniz Boghazi genannt, erstrecken sich ungefähr 65 km lang von der Einschnürung zwischen Kum Kalessi (Sandschloß) und Sidd-el-Bahr (Schlüssel des Meeres) als südwestliche Grenze bis zu einer nord-östlichen Grenzlinie, die von Eski Fanar Burun nach der Wurzel der Halbinsel von Tschardak verläuft.<sup>2</sup>

Die geringste Breite von 1,22 km findet sich zwischen den Festungen Tschanak Kalessi und Kilid Bahr, die größte von 7,5 km bei der Bucht Erenköj. Die mittlere Breite beträgt ungefähr 3,7 km, die mittlere Tiefe 55 m und fast 100 m betragen die tiefsten Stellen.<sup>3</sup> Eine reißende Strömung herrscht die ganze Länge der Meerengen hindurch, die deshalb von den Türken auch scheinan boghazi, der „Teufelsstrom“ genannt wird.<sup>4</sup>

Infolge der felsigen Uferbildung finden sich nur wenige Buchten in den Dardanellen, an der asiatischen Seite zwischen Kum Kalessi und Kefes Burun die geräumige Bucht von Erenköj, weiter östlich die Sari Siglar Bai und die Bucht von Nagara, an der europäischen Seite die Bucht von Gallipoli, die Kilia-Bucht und die Morto Bai.

Der Bosphorus, türkisch Boghas itschi, erstreckt sich zwischen dem Schwarzen und dem Marmara-Meer in einer Länge von 27 km, einer Breite zwischen 150—3000 m und einer durchschnittlichen Tiefe von

<sup>1</sup> Limpricht S. 38.

<sup>2</sup> Limpricht S. 17.

<sup>3</sup> Moltke, S. 52/53.

<sup>4</sup> Andréé Bd. 1, S. 502 ff.

50—70 m.<sup>1</sup> An seinem Süden dringen die Wasser über eine Meile weit in das europäische Ufer und bilden so den gewaltigsten und vollendetsten Naturhafen der Welt. Stambul auf der einen Seite gelegen, Pera auf der andern, spiegeln sich die Türme und Minarehs der Moscheen in den blauen Fluten des Goldenen Horns.

## 2. Die Befestigungen an den Dardanellen und am Bosphorus.

Im Jahre 1357 fiel die Stadt Gallipoli an den Dardanellen in die Gewalt der Osmanen. Sofort verwandte Sultan Suleiman in Erkenntnis der hohen strategischen Bedeutung des Platzes auf die Befestigung und Verteidigung der Stadt die größte Sorgfalt, ließ sie mit neuen starken Mauern umgeben und legte eine starke Besatzung hinein.<sup>2</sup> Seit dieser Zeit waren die Türken eifrig darauf bedacht, die Herrschaft über die Meerengen ganz zu gewinnen und führten deshalb an allen wichtigen Punkten starke Schlösser auf. Auf diese Weise suchten sie sich gegen die Angriffe der Seemächte zu sichern, da sie eine eigene Kriegsflotte anfangs nicht besaßen; so geschützt begannen sie die Eroberung der Länder Europas.

Sultan Bayesid I. errichtete auf der asiatischen Seite des Bosphorus das Küstenschloß Güseldsche hissar als Zollturm, da hier die Ufer bis auf fünf Stadien zusammentreten. Dieser Burg gegenüber baute Sultan Mohamed II. trotz des Protestes des Kaisers Konstantin 1452 die Festung Rumili hissar.<sup>3</sup>

Nach der Eroberung von Konstantinopel ließ er daselbst umfassende Hafengebauten vornehmen, um die Hauptstadt auch zugleich zum Hauptkriegshafen des Reiches zu machen. Die alten verfallenen Hafengebauten aus der Zeit des Kaisers Julian kamen ihm dabei trefflich zustatten. Der Hafen wurde Kadriha Limani — Galeerenhafen — genannt und sollte für die großen Kriegsschiffe dienen. Zu gleicher Zeit begann Mohamed mit den Befestigungen der Dardanellen. Schon im Frühjahr 1463 ragten auf beiden Ufern nahe da, wo vormals Sestos und Abydos lagen, die Küstenburgen Sidd-el-Bahr — Meerdamm — und Tschanak-Kalessi — Schlüsselshloß — mit ihren drohenden Feuerschlünden in die Meerenge hinein. Jede Festung erhielt dreißig Geschütze vom größten Kaliber und eine entsprechende Anzahl kleinerer Kanonen als Armierung.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Moltke S. 82.

<sup>2</sup> Hammer Bd. 1, S. 146. Zinkeisen Bd. 1, S. 210.

<sup>3</sup> Hammer Bd. 1, S. 505.

<sup>4</sup> Zinkeisen Bd. 2, S. 245.

Die späteren Sultane arbeiteten weiter an der Befestigung, so daß die Türken die Meerengen für jede Schiffahrt absolut zu sperren vermochten. Sultan Mohamed Köprili ließ 1659 zwei neue Schlösser erbauen, die die pomphaften Namen Kilid-el-Bahr = Meerschlüssel — und Kum Kalessi = Sandschloß — erhielten und mit Steinmörsern, Kanonen und Feldschlangen armiert wurden.<sup>1</sup>

Im Jahre 1807 wurden auf Betreiben des französischen Generals Sebastiani die inzwischen verwahrlosten Schlösser wieder neu armiert und ausgebaut, um die drohende Forcierung der Dardanellen durch die Engländer zu vereiteln.

Moltke berichtet, daß 580 Geschütze zur Verteidigung vorhanden seien, die in Hinsicht auf ihre Kaliber eine Stufenfolge von 1—1600 Pfänder bildeten, von 5—32 Kaliberlänge. Merkwürdig seien die großen Kemerliks, die Steinkugeln von Granit oder Marmor schossen und ohne Lafetten unter gewölbten Torwegen in der Mauer des Forts auf losen Klötzen an der Erde lägen. Sie wögen bis zu 300 Zentner und würden mit 148 Pfund Pulver geladen. Der Durchmesser des Kalibers sei 2 Fuß und 9 Zoll. Man habe Mauern von großen Quadersteinen hinter dem Bodenstück aufgeführt, um den Rücklauf zu verhindern, sie würden jedoch nach wenigen Schüssen zertrümmert.<sup>2</sup>

In neuester Zeit hat die Pforte die alten Dardanellenschlösser zu modernen Forts umbauen lassen, so daß eine Forcierung der Meerengen wie 1807 durch die englische und 1823 durch die griechische Flotte heute nicht mehr möglich ist. Nach einer Studie in der *Italia Militare Marina*<sup>3</sup> sind zwölf Torpedosperren, sieben in den Dardanellen und fünf im Bosphorus, zu überwinden. Die Befestigungslinie läßt sich in zwei Gruppen scheiden. Die eine verteidigt den Eingang vom Mittelmeer aus durch die Batterien Sidd-el-Bahr und Ak Tabia, eine Hochbatterie auf der europäischen Küste, und auf der asiatischen Seite durch das alte Schloß Kum Kalessi mit einem modernen Werke und der Hochbatterie Jenischeher. Die Armierung dieser Forts bilden Kruppgeschütze mittleren und großen Kalibers, die mit ihrem Feuer die 5—7 km breite Straße bequem bestreichen können.

Die andere Gruppe verteidigt die engste und am schwersten zu passierende Stelle der Dardanellen bei Kalé-i-Sultanié. Die nur 1300 m breite

<sup>1</sup> Hammer Bd. 6, S. 65/66.

<sup>2</sup> Moltke S. 53/54.

<sup>3</sup> Bei Kuntze S. 11/12.

Durchfahrt liegt unter den Kanonen der Batterie Medschidje, des Forts Numagie und der Batterie Dejermeu auf der europäischen Küste und der drei modernen Werke Tschanak-Kalessi, Hamidié und Medschidje gegenüber. Die Armierung besteht auch hier in großkalibrigen Kruppgeschützen. Weiterhin liegt auf asiatischer Seite noch das alte Fort Nagara mit einem neuen Erdwerk mit zwei Hochbatterien und auf dem gegenüberliegenden Ufer das alte Werk Boghali-Kalessi mit einigen Hochbatterien.

Aber alle diese Werke in den Dardanellen und im Bosphorus sind auf so geringe Höhe gestellt, daß sie von den in nicht großer Entfernung sie überragenden Bergen eingesehen und beherrscht werden können. Darum wurden neuerdings auf höheren Lagen Batterien gebaut und so der Zugang von der Landseite aus gesperrt. Eine Landung an der Küste des Golfes von Saros soll infolge der felsigen Uferbildung ausgeschlossen sein. Außerdem zieht sich von Gallipoli und dem Golf von Saros aus bis zum Marmara-Meer die befestigte Verteidigungslinie von Bulär hin, die dazu bestimmt ist, die Landung feindlicher Truppen auf dem Chersones und einen Angriff auf die Dardanellenforts vom Lande aus zu verhüten.

Der Bosphorus ist nach dem Marmara-Meer hin nicht befestigt, aber stark gegen die Einfahrt vom Schwarzen Meer her. Von Konstantinopel aus gelangt man zuerst an die einander gegenüberliegenden Festungen Rumili Kavak und Anadolu Kavak, die mit ihrem Kreuzfeuer den Bosphorus bestreichen. Dann folgen als Hauptfestungen in Europa Karybdsche und gegenüber Poiras mit je einer Batterie. Auf der äußersten Spitze liegt das Fort Rumili Fener.<sup>1</sup> Auch diese Festungen sind mit modernsten Kruppgeschützen armiert und in vollständig verteidigungsfähigem Zustande.

Allerdings ist es kürzlich in der Dunkelheit italienischen Torpedobooten gelungen, unversehrt eine kleine Strecke — bis kurz vor Kale-i-Sultanié — in die Dardanellen hinein und zurück zu fahren, aber großen Schiffen wäre der Versuch wohl übel bekommen. Nach dem gegenwärtigen Stande der Befestigungen scheint eine Forcierung des Bosphorus und der Dardanellen unmöglich zu sein. Moltke erklärte: „Wenn das Artilleriematerial in den Dardanellen geordnet sein wird, so glaube ich nicht, daß irgendeine feindliche Flotte der Welt es wagen dürfte, die Straße hinaufzusegeln.“<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Moltke S. 82/83.

<sup>2</sup> Moltke S. 55.

## I. DIE RECHTSLAGE DER MEERENGEN BIS ZUM FRIEDEN VON KÜTSCHÜK KAINARDSCHI 1774.

### 1. Die vortürkische Zeitgeschichte.

Im Altertum bildeten die Meerengen von Konstantinopel eine belebte Verkehrsstraße für den Handel zwischen Europa und Asien. Die Phönizier waren schon auf ihren Schiffen durch die Meerengen in das Schwarze Meer gefahren. Sie hatten hier Faktoreien angelegt, aus denen später Handelskolonien erwuchsen. Nach ihnen kamen die Griechen, die ihre Schifffahrt über das Schwarze Meer ausbreiteten; vom Kaukasus bis zum Hellespont erblühte an den Küsten eine lange Reihe griechischer Pflanzstädte. Die Meerengen von Konstantinopel als einzige Wasserstraße für Handel und Verkehr verbanden sie mit ihrer Heimat. Blühende Schifffahrt und regster Gütertausch muß sich hier abgespielt haben, wenn Milet allein dreihundert Städte an der Küste des Schwarzen Meeres gegründet haben soll.<sup>1</sup> Sestos und Abydos, Kallipolis, Lampsakus, Chalzedon, Sinope und vor allem Byzanz verdanken ihre Entstehung dem regen Geschäftssinn der Griechen. Eine besondere Flotte hielten sie ausgerüstet, die unter dem Schutze ihrer Kriegsschiffe regelmäßig Getreide aus den Ländern des Schwarzen Meeres holte.<sup>2</sup>

Seit dem mazedonischen Zeitalter erstreckte sich der Handel auch über das asiatische Festland, während er bisher vornehmlich Küstenhandel gewesen war. Das Schwarze Meer und die Meerengen gewannen so noch mehr an Bedeutung, und für Byzanz war der Grund gelegt zu seiner künftigen Größe.

Die Stadt Byzanz wurde durch eine dorische Kolonie im 7. Jahrhundert vor Christus gegründet, „ein preiswürdiges Denkmal des feinen Handelsgeistes und staatsmännischen Blickes, die die griechische Politik leiteten.“<sup>3</sup> An der Schwelle zweier Weltheile, Europas und Asiens, an der Grenzscheide des Abend- und Morgenlandes gelegen, verbindet sie zwei in sich so verschiedene Weltkulturen. Im Besitze der Meerengen beherrschte Byzanz auch zugleich zwei Meere, an deren Küsten Handel und Kultur in regster Blüte standen. So ward es, ausgestattet zudem von der Natur mit dem trefflichsten Hafen, nach Teilung des römischen Reiches die Hauptstadt der Welt.

Der Zwischenhandel von Byzanz als Welthandelsplatz reichte über

<sup>1</sup> Scherer S. 92. Andréé Bd. 1, S. 502 ff.

<sup>2</sup> Scherer S. 95.

<sup>3</sup> Scherer S. 165.

die Ufer des Schwarzen Meeres hinaus, tief in das Innere Asiens und traf dort mit dem indisch-chinesischen Karawanenhandel zusammen. Die Herrschaft über die Meerengen aber wußten sich die römischen Kaiser zunutze zu machen. Schon Justinian erhob von allen Schiffen, die die Meerengen durchfuhren, mit Ausnahme der Kornschiffe für Konstantinopel, Abgaben, die infolge ihrer Höhe und des lebhaften Schiffsverkehrs eine lohnende Einnahmequelle bildeten.<sup>1</sup>

Mit dem Verfall der griechischen Kultur gingen Handel und Schifffahrt auf die italienischen Seestädte über. Byzanz selbst war unfähig, als Handelsstadt eine führende Rolle im Seeverkehr der Völker zu spielen, es kam nur für den Zwischenhandel in Betracht.

Venedig, Genua, Pisa, Almagi stritten sich jetzt um den Vorrang als Handelsmacht. Venedig trat zuerst in wirtschaftlichen Verkehr zu Konstantinopel, begünstigt durch seine Lage im Adriatischen Meer. Aber auch Genua erkannte rechtzeitig die Bedeutung des Handels mit der Levante und suchte, Venedig den Vorrang streitig zu machen. In ganzer Blüte entfaltete sich der italienisch-byzantinische Handel infolge der Kreuzzüge, die die langverschlossenen Pforten eines sich weit ausbreitenden internationalen Verkehrs zwischen den Völkern des Abend- und Morgenlandes öffneten. Über Konstantinopel ergoß sich der Hauptstrom der gläubigen Christen in das gelobte Land, es wurde mitten in die große Bewegung hineinversetzt und Sammelplatz für die Kriegs- und Handelsexpeditionen in jener Zeit.

Schon früh hatten die italienischen Republiken Venedig und Genua an die Schaffung einer starken Seemacht gedacht, um ihren weit ausge dehnten Handel zu schützen, und um ihre Kriegsflotte als Machtmittel zu verwenden, wenn es galt, Vorteile und Privilegien von fremden Staaten zu erlangen.

Im Jahre 1204 vertrieben die Kreuzfahrer die byzantinische Dynastie in Konstantinopel dank der tatkräftigen Hilfe der Venezianer und gründeten das lateinische Kaisertum. Damit erhielt Venedig die unbestrittene Alleinherrschaft zur See in der Levante; überall herrschte der geflügelte Löwe von Skt. Markus, da die Dardanellen, der Schlüssel zum Schwarzen Meere, in den Besitz Venedigs gelangt waren. Über das Schwarze Meer bis in die heutige Bucht von Asow zu den Mündungen des Don drangen venetische Schiffe und gründeten im Jahre 1180 die Stadt Tana, an der

<sup>1</sup> Scherer S. 173.

Stelle des heutigen Asow, die rasch emporblühte und eine große Handelsstadt wurde.<sup>1</sup>

Aber in der Stille arbeitete Genua eifersüchtig an dem Sturze der venetischen Herrschaft. Es verband sich mit dem byzantinischen Kaiser, Michael Palaeologus, stürzte im Jahre 1261 das lateinische Kaiserreich, und die byzantinische Dynastie kam wieder auf den Thron von Konstantinopel. Genua hatte durch dieselbe Politik wie zuvor sein Nebenbuhler Venedig sein Ziel erreicht. Es erhielt zum Dank vom Kaiser Michael Palaeologus alle Handelsrechte und Freiheiten, die bisher Venedig vom lateinischen Kaisertum zugestanden waren. Die beiden Vorstädte Konstantinopels, Pera und Galata, wurden den Genuesen zur ausschließlichen Niederlassung angewiesen und bilden noch heute das Christenquartier in Konstantinopel. Venedigs Handel im Schwarzen Meer war verdrängt, die Stadt Tana verlor ihre Bedeutung, und Genua gründete am Zusammenfluß des Schwarzen und Asow'schen Meeres die Stadt Kafa.

Der Handel Genuas wurde erst erschüttert, als sich die Türken, Kleinasien erobernd, immer mehr den Meerengen von Konstantinopel und damit Europa näherten. Seit 1263 waren sie zwanzigmal nach Europa über die Meeresstraße herübergesetzt.<sup>2</sup> Im Jahre 1357 besetzten sie die Landzunge Gallipoli an der europäischen Seite der Dardanellen, befestigten die Stadt und beherrschten damit den Zugang vom Mittelmeer.<sup>3</sup> Nunmehr waren Handel und Seeschifffahrt mit dem Schwarzen Meer von dem guten Willen der Türken abhängig und verloren vollends ihre Bedeutung nach der Eroberung Konstantinopels am 29. Mai 1453 durch Sultan Mohamed II.

In friedlicher Absicht, um Handel und Seeschifffahrt zu treiben, waren die europäischen Völker in vortürkischer Zeit zu den Meerengen von Konstantinopel gekommen. Als Feinde plündernd und zerstörend hatten dagegen die Waräger, die unter Rurik Rußland erobert hatten, versucht, nach Byzanz vorzudringen. Im Jahre 864 ruderten die Warägerfürsten Askold und Dir auf zweihundert Monoxylen den Dnjeper abwärts bis zum Schwarzen Meer und verwüsteten die Umgebung von Byzanz. Ein Sturm vernichtete ihre Schiffe und rettete die Stadt. „Aber das schreckte die kühnen Waräger nicht ab, und wir sehen unter der Regierung eines jeden kräftigen Russenfürsten die Erneuerung der von Askold und Dir

<sup>1</sup> Scherer S. 178.

<sup>2</sup> Hammer Bd. 1, S. 121. Zinkeisen, die orientalische Frage in ihrer Kindheit, 1854, S. 11 ff.

<sup>3</sup> Hammer Bd. 1, S. 146. Zinkeisen Bd. 1, S. 210.

begonnenen Angriffe. Und da die Warägo-Russen bald mit dem Volke verschmolzen, über das sie herrschten, so wurden ihre Bestrebungen gegen Byzanz allmählich zu einer nationalen Angelegenheit des russischen Volkes.“<sup>1</sup> Die Nachfolger Ruriks, die Führer Oleg, Igor, Wojatoslaw setzten den Kampf gegen Byzanz fort und erhielten freien Handel zugesichert. Im Jahre 1043 wurde eine Flotte des Fürsten Jaroslaw von den Byzantinern durch das griechische Feuer fast ganz vernichtet, und Jaroslaw schloß Frieden. Seitdem herrschten lange Zeit friedliche Beziehungen; in neuerer Zeit knüpfte Großfürst Iwan III. im Jahre 1492 mit Sultan Selim Freundschaft an,<sup>2</sup> erst Peter der Große nahm die feindliche Politik gegen Konstantinopel wieder auf.

## 2. Der Rechtsbegriff des Territorialmeeres.

Die Rechtslage des Schwarzen Meeres hat sich seit der Eroberung durch die Türken wiederholt geändert. Den Zusammenhang seiner Wasser mit der offenen See, dem Mittelländischen Meere, vermitteln die Meerengen von Konstantinopel. Den Ausgangspunkt für die Beurteilung der Rechtsnatur des Schwarzen Meeres bildet ungefähr das Jahr 1475 wo das ganze Küstengebiet Staatsgebiet des Osmanenreiches war.

Die Meerengen standen gleichfalls unter der ausschließlichen Herrschaft der Türkei. Dazu kommt, daß bereits in dieser Zeit die Ufer des Bosphorus und der Dardanellen von den Türken stark befestigt waren, so daß sie jede fremde Schifffahrt auf ihnen verhindern konnten. Für die rechtliche Beurteilung sind das Meer und seine Verbindungsstraße mit der offenen See wechselseitig voneinander abhängig. Stehen beide mit ihrem gesamten Ufergebiet unter der ausschließlichen Herrschaft eines und desselben Staates, und ist die verbindende Meeresstraße so eng, daß der betreffende Staat von ihren beiden Ufern aus durch Kanonen und Sperrungen die Einfahrt fremder Schiffe verhindern kann, so gehören Meer und Meerenge zum Staatsgebiet der herrschenden Macht. Das Meer ist dann ein Territorialmeer des Uferstaates, ein „mare clausum“, wie es im Völkerrecht früher hieß.

Das ist die herrschende Ansicht in der Literatur des Völkerrechts, wenn auch verschiedentlich ein anderer Standpunkt vertreten wird.

Rivier z. B. hält ein solches Meer auch unter der angeführten Voraussetzung für freie, offene See und wendet den Begriff Territorialmeer nur

<sup>1</sup> v. Kallay S. 8.

<sup>2</sup> Zinnkeisen Bd. 2 S. 606.

für solche Gewässer an, die überhaupt keinerlei Verbindung mit dem Weltmeere haben, wie z. B. das Tote Meer. Infolgedessen sieht er in dem Schwarzen Meer auch zu jener Zeit ein freies Meer, in der das ganze Ufergebiet türkisch, und die Einfahrt durch die Meerengen von Konstantinopel vollkommen zu sperren war. „Charakteristisch für den Begriff der offenen See ist stets der Zusammenhang der Wasserflächen.“<sup>1</sup>

Derselben Meinung ist Friedrich v. Martens. Aber er nähert sich schon dem oben vertretenen Standpunkt, wenn er das Asow'sche Meer als Territorialmeer gelten läßt, weil es:

1. in nur recht weitläufiger Verbindung zum Ozean steht,
2. rings vom russischen Gebiet umgeben ist, und der Zugang von russischen Kanonen beherrscht wird,
3. wegen seiner geringen Ausdehnung mehr einem Meerbusen gleicht.<sup>2</sup>

Die ersten beiden Voraussetzungen liegen aber auch für das Schwarze Meer in der Zeit von 1475 bis 1774 vor, das Martens sonderbarerweise nicht als türkisches Eigentumsmeer gelten lassen will. Der Größenunterschied von Meeren aber ist für ihre rechtliche Beurteilung bedeutungslos. Den von Martens aufgestellten Unterschied der beiden Meere für die rechtliche Beurteilung verwirft auch Stoerk.<sup>3</sup>

Heffter-Geffken führt aus: „Solche Meeresteile, die durch eine fahrbare, wenn auch unter den Kanonen eines Landes liegende Meerenge von dem großen Ozean getrennt sind, können nicht als Eigentumsmeere der sie umgebenden Staaten angesehen werden, sondern auch hier macht sich der Grundsatz der Meeresfreiheit geltend.“<sup>4</sup>

So äußert sich auch Bluntschli: „Das heutige Völkerrecht gestattet nicht mehr die Abschließung eines Meeres von dem Weltverkehr, das von Natur oder durch menschliche Kultur der Schifffahrt zugänglich und mit der offenen freien See verbunden ist, auch dann nicht, wenn jenes Meer von einem Staatsgebiet umschlossen ist.“<sup>5</sup>

Als Vertreter der entgegengesetzten Ansicht führe ich Perels an, der genau den oben formulierten Standpunkt vertritt. Er nimmt ein Eigentumsmeer unter den drei Voraussetzungen an, daß:

1. alle Ufer des Meeres einem und demselben Staate gehören,
2. derselbe Staat auch Herr der Ufer der verbindenden Meerenge ist,

<sup>1</sup> Rivier S. 167.

<sup>2</sup> v. Martens-Bergbohm § 97, S. 375/76.

<sup>3</sup> Stoerk in v. Holtzendorff Bd. 2, S. 513.

<sup>4</sup> Heffter-Geffken S. 171.

<sup>5</sup> Bluntschli § 305, S. 184.

3. die Meerenge von beiden Ufern aus durch Kanonen vollkommen gesperrt werden kann.<sup>1</sup>

Alle drei Bedingungen treffen für das Schwarze Meer als türkisches Eigentumsmeer in der Zeit von 1475 bis 1774 zu.

Entsprechend formuliert Hautefeuille den Begriff des Territorialmeeres: „Cette dénomination (mer fermée) ne peut être appliquée qu'aux portions de mer, s'avancant profondément dans les terres et ne communiquant avec les parties libres que par un détroit assez reserré pour être commandé par les forces de deux rives. Il faut de plus pour qu'une mer soit réellement fermée que tous ses rivages et les deux côtés de son entrée soient soumis au même souverain; lorsque ces conditions sont réunies, une pareille mer, quelle que soit son étendue, est réputée territoriale; elle est la propriété exclusive de la nation qui règne sur ses rives.“<sup>2</sup>

Dieselbe Rechtsanschauung vertreten von Liszt, S. 212, Gareis, S. 83, Bonfils-Grah Nr. 496/99, Ullmann § 88, S. 294 u. a. und sehen in dem Schwarzen Meer in der Zeit von 1475 bis 1774 ein türkisches Binnenmeer.

Fehlt aber eine dieser Voraussetzungen, gehört z. B. das Ufer des Meeres verschiedenen Staaten, oder ist die Meerenge zu breit für eine vollkommen wirksame Sperrung, so entfällt der Charakter des Territorialmeeres, und das betreffende Meer gilt wieder als offene See. Denn der Begriff des Territorialmeeres ist nur eine Einschränkung der grundsätzlichen Meeresfreiheit, die ihre Begründung findet in der bestimmten geographischen Lage gewisser Meere oder Meeresteile zu dem Territorialgebiet des Uferstaates. Fällt diese Voraussetzung fort, so tritt das Grundprinzip wieder in vollem Umfange ipso jure ein; darum fährt Hautefeuille fort: „Mais du moment où le littoral appartient à plusieurs souverains, aucun d'eux, pas même le propriétaire des deux bords du détroit, n'a le pouvoir de fermer le passage.“

### 3. Die Rechtslage von Meerengen zwischen der offenen See und einem Territorialmeer.

Die rechtliche Beurteilung einer Meeresstraße ist von dem Rechtszustande ihrer Ufer und dem der beiden Meere abhängig, die sie verbindet. Liegen die Meerengen vollkommen in dem Gebiet eines und desselben Staates, so gelten sie als sein Staatseigentum. Dafür ist es vollkommen unerheblich, ob sie vom Ufer aus zu sperren sind oder

<sup>1</sup> Perels S. 27.

<sup>2</sup> Hautefeuille S. 21.

nicht. Von großer Bedeutung wird dieser Umstand erst mit der Frage, ob der Uferstaat die Meerengen in Ausübung seiner Souveränität dem Schiffsverkehr der fremden Völker verschließen darf. Hier entscheidet die Rechtslage der Meere, deren Verbindungsweg die Meeresstraße ist.

Entsprechend ihrem Standpunkt bei der Begriffsbestimmung des Territorialmeeres stehen sich auch in dieser Frage die beiden obigen Ansichten in der Literatur gegenüber. Verneint man den Begriff des Eigenmeeres, sobald nur eine verbindende Meeresstraße mit der offenen See vorhanden ist, so ergibt sich mit Notwendigkeit, daß die verbindende Meeresstraße allen Staaten frei sein muß, da sonst die Bedeutung des dahinterliegenden Meeres als offene See illusorisch wäre.

Nimmt man ein Territorialmeer unter den aufgestellten Voraussetzungen als vorliegend trotz der verbindenden Meeresstraße an, so hat der herrschende Staat uneingeschränkte Souveränität über Meer und Meeresstraße als sein Staatseigentum und ist berechtigt, die Einfahrt fremder Schiffe, Handels- wie Kriegsschiffe, in seine Staatsgewässer zu verbieten.

Die Anwendung der dargelegten Rechtsanschauung über Territorialmeere und die sie mit der offenen See verbindenden Meeresstraßen ergibt für das Schwarze Meer, daß es in der Zeit von 1475 bis 1774, während der alleinigen Herrschaft der Türken über sein gesamtes Ufergebiet ein türkisches Territorialmeer war. Die Meerengen von Konstantinopel aber waren und sind noch heute türkisches Staatsgewässer, da ihre beiderseitigen Ufer türkisches Staatsgebiet sind. Also hatte der Sultan unzweifelhaft das Recht, in Ausübung seiner unbeschränkten Souveränität das Schwarze Meer und die Meerengen jedem fremden Schiffe, Handels- wie Kriegsschiffe, zu verschließen, und den Handel und Verkehr in diesen Gewässern seinen Untertanen ausschließlich vorzubehalten.

Dasselbe Recht beansprucht heute Dänemark über den Oeresund und erhob in früheren Zeiten von allen durchfahrenden Schiffen Abgaben. Am 14. März 1857 wurde auf einer internationalen Konferenz dieser Sundzoll aufgehoben. Auf seine Souveränität aber hat Dänemark nicht verzichtet.<sup>1</sup>

#### 4. Die historisch-politische Entwicklung seit der Eroberung Konstantinopels bis zum Jahre 1774.

Von dem Souveränitätsrechte der Schließung ihrer Staatsgewässer hat die Hohe Pforte für das Schwarze Meer steten Gebrauch gemacht. Das

<sup>1</sup> Perels S. 31.

Prinzip der Schließung des Pontus für jede fremde Schifffahrt wurde seit 1475 als Grundregel des öffentlichen Rechts des Osmanenreiches aufgestellt.<sup>1</sup> Aber noch fehlte den Türken eine hinreichende, eigene Handelsflotte, um dem großen Wirtschaftsverkehr genügen zu können, und eine entsprechende Kriegsflotte, um jeden Widerstand eines fremden Staates unmöglich zu machen. Bis eine solche Seemacht geschaffen war, ließ sich der Sultan bestimmen, noch eine Reihe von Handelsverträgen mit den bisherigen Handelsvölkern, Venedig und Genua, den Rittern von Rhodos und dem Könige von Neapel, Friedrich von Aragon, zu schließen.

Den freien Handel im Schwarzen Meer betrachtete schon damals die Pforte als ein besonderes Privileg, das sie den betreffenden fremden Staaten aus Gunst verlieh, nicht als deren freies Recht.<sup>2</sup>

Bald aber erhielt kein europäischer Staat mehr die Spezialerlaubnis zur freien Schifffahrt im Schwarzen Meer, das damit völlig für den fremden Handel unzugänglich wurde. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts suchten zum ersten Male die europäischen Großmächte Frankreich, England, Holland in freundschaftliche Beziehungen zum Osmanenreiche zu treten und es ihrem Handel zu erschließen. Aber erst Ende des 17. Jahrhunderts unter Peter dem Großen besann sich Rußland auf die Politik, die einst die Warägerfürsten mit dem alten Byzanz in Feindschaft gebracht hatte.

Denn Rußland fühlte sich, wie Wetterstedt bemerkt, vollständig abhängig von einem freien Zugang zum Nord- und Mittelländischen Meer. Diesen mit allen Mitteln zu gewinnen, wurde der Richtweg der russischen Politik.<sup>3</sup>

Peter d. Große machte es sich zu seiner Lebensaufgabe, diesen für die Existenz und die Entwicklung Rußlands unentbehrlichen Zugang zum Meere zu erzwingen. Er eroberte die Küsten des Baltischen Meeres und legte damit den Grund für Rußlands Handel und Schifffahrt zur See. Rußland war in den großen Weltverkehr eingetreten. Aber ein großes Hemmnis blieb unüberwindlich: sechs Monate im Jahre legte der russische Winter jede Schifffahrt lahm.

Den einzigen Ausweg bot das Schwarze Meer, dessen Häfen stets eisfrei sind. Von nun an verfolgte die russische Politik unablässig mit zäher Energie dieses eine Ziel, ein Küstengebiet des Pontus in Besitz zu bekommen. Aber mit der gleichen Hartnäckigkeit suchte es die Türkei in Erkenntnis der großen Gefahr zu verhindern.

<sup>1</sup> Mischef S. 17.

<sup>2</sup> Mischef S. 18.

<sup>3</sup> Wetterstedt S. 16.

Im Jahre 1695 unternahm Peter d. Große den ersten Vorstoß und richtete ihn gegen die Stadt Asow, um diesen wichtigen Platz am Asowschen Meer in seine Gewalt zu bekommen. Denn er gedachte, von hier aus gesichert in das Schwarze Meer eindringen zu können und dieses zum Stützpunkt seiner Angriffe auf Konstantinopel selbst zu machen. Schon vordem im Jahre 1637 hatten die Kosaken die Stadt Asow erobert, aber 1642 auf Wunsch des Zaren wieder geräumt.<sup>1</sup>

Erst im Frühjahr 1696 gelang es Peter dank einer kleinen Flotte, die Stadt zu erobern. Die Flotte bestand aus zwei Schiffen holländischer Bauart, vier Galeeren, zwei Galeassen, vier Brandern und einer größeren Anzahl flach gebauter Schiffe unter dem Befehl des Zaren und des Admirals Lefort.<sup>2</sup> Im Frieden zu Karlowitz 1696 behauptete Rußland den Besitz von Asow.<sup>3</sup>

Aber noch sollte es große Anstrengungen kosten, bevor es Rußland gelang, endgültig festen Fuß am Pontus zu fassen. Seit der Eroberung von Asow ging Peter daran, die Grundlage für eine russische Kriegsflotte im Schwarzen Meere zu schaffen. Er ließ sich venetische Baumeister kommen, und diese schufen ihm eine Flotte von neun Galeeren, vierzehn großen und 40 kleineren Kriegsschiffen.<sup>4</sup> Auf diese Seemacht gestützt, hoffte der Zar, seiner Forderung auf freien Handel im Schwarzen Meer erfolgreichen Nachdruck beim Sultan zu verleihen. So begleitete denn im April 1699 diese Flotte den russischen Gesandten Oukraintzeff bis zur Straße von Kertsch am Eingang zum Schwarzen Meer, und die Galeere „Kriepost“ mit 46 Kanonen gespickt, brachte ihn nach Konstantinopel und warf Anker im Angesicht des Sultanpalastes. Die Erregung und Besorgnis in Konstantinopel war groß. Aber um so entschiedener glaubte die Pforte an der alten Regel der Schließung des Schwarzen Meeres für jede fremde Nation festhalten zu müssen, und speziell gegenüber Rußland, das am gefährlichsten, weil am nächsten war. Der russische Gesandte mußte erfolglos heimkehren. „Le Sultan considère la Mer Noire comme sa propre maison, où les étrangers ne peuvent point pénétrer; c'est une vierge enfermée au fond du harem et cachée aux regards des étrangers et qu'il préférerait plutôt la guerre que de permettre aux autres nations de naviguer sur cette mer intérieure“. Der Sekretär der Pforte, der Christ Mavrocordato, ließ die bedeutungsvollen Worte fallen: „Quand les na-

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 4 S. 516.

<sup>2</sup> Abeken S. 16/17. Hammer Bd. 6, S. 625.

<sup>3</sup> Zinkeisen Bd. 5, S. 188, Hammer Bd. 6, S. 617.

<sup>4</sup> Zinkeisen Bd. 5 S. 198.

vires étrangers obtiendront la faculté de naviguer librement sur cette mer, la fin de l'empire Ottoman aura sonné.“<sup>1</sup>

Aus dieser Antwort mußte der Zar ersehen, daß durch diplomatische Verhandlungen die Freiheit des Schwarzen Meeres niemals von der Pforte zu erreichen war, sondern daß das Schwert entscheiden mußte. Rußland zögerte auch nicht, diese Konsequenz zu ziehen. Der russische Botschafter in Konstantinopel Boutenieff hat die einzig mögliche Politik Rußlands in der Türkei treffend gekennzeichnet mit den Worten: „Notre rôle à Constantinople est beaucoup plus simple qu'on ne le croit généralement. Il consiste à être toujours le plus grand ami ou le plus grand ennemi de la Turquie.“ Peter der Große erlebte den endgültigen Sieg Rußlands nicht mehr, erst der Zarin Katharina war es beschieden, das lang ersehnte Ziel zu erreichen.

Nach einem unglücklichen Kriege mußte Peter der Große im Frieden am Pruth vom 25. Juli 1711 selbst Asow wieder herausgeben. Österreich hatte nicht mehr Erfolg. Trotz mehrerer Siege bei Peter-Wardein, Temesvar und Belgrad erreichte es im Frieden zu Passarowitz vom 21. Juli 1718 nicht die Öffnung des Schwarzen Meeres. Noch ungünstiger für beide Mächte waren die Bedingungen des Friedens zu Belgrad vom 18. September 1739, obwohl der russische Feldherr Münich Sieg auf Sieg errungen hatte. Nicht einmal auf dem Asow'schen Meere durfte Rußland eine Flotte unterhalten.<sup>2</sup>

Rußland hielt nun längere Zeit Frieden, um frische Kräfte zu sammeln und seine Kriegsflotte im Baltischen Meere zu stärken. Im Jahre 1768 führte es wegen Polen einen Konflikt mit der Pforte herbei, und der Krieg brach aus. Rußland zog zum ersten Male seine bedeutende Seemacht aus dem Nordmeer zur Unterstützung heran. Drei Geschwader dampften von Kronstadt nach dem Archipel ab. Das erste unter Admiral Spiridoff im Juli 1769, das zweite im Oktober unter dem Engländer Elphinston, das dritte im Sommer 1770 unter Admiral Arph.<sup>3</sup> Spiridoff gelang es, die türkische Flotte in der Bucht von Tcheschme zu vernichten, und er blockierte die Meerengen trotz des Protestes der anderen Mächte. Rußland erklärte Lebensmittel als Kriegskontrebande und stellte damit neue Grundsätze für das Völkerrecht auf. Nach vielfachen Siegen der Russen gab die Türkei schließlich nach. Es kam zum Frieden von Kütschük

<sup>1</sup> Mischeff S. 60/66 René Pinon: La mer Noire et la question des détroits, in der Revue des Deux Mondes v. 15. 10. 1905 S. 806 Bd. 29.

<sup>2</sup> Abeken S. 190. Zinkeisen Bd. 5 S. 799.

<sup>3</sup> Zinkeisen Bd. 5 S. 930 ff.

Kainardschi, einem Dorf bei Silistria, am 20. Juli 1774.<sup>1</sup> Dieser Vertrag ist von höchster Bedeutung für die Geschichte des Schwarzen Meeres und der Meerengen, von nun an beginnt eine neue Epoche in der Rechtslage dieser Gewässer. Rußland als Vorkämpfer hatte für den Handel aller europäischen Staaten die Freiheit des Schwarzen Meeres erreicht.

### 5. Die wichtigsten internationalen Abkommen.

Nach der Eroberung Konstantinopels hatten die Türken aus Mangel an einer eigenen Flotte notgedrungen mit den fremden Nationen Handelsverträge abschließen müssen. Auch das Schwarze Meer stand den Venetianern zunächst noch zur freien Schifffahrt offen, die ihnen durch Spezialklausel gewährt wurde. Diese Handelsverträge schloß die Pforte mit Venedig in den Jahren 1454, 1479, 1482, 1513 und 1521. Aber die Ritter von Rhodos erhielten schon in dem Verträge von 1482, und der König Friedrich von Neapel in dem Verträge von 1498 nicht mehr die spezielle Erlaubnis zum Handel auf dem Pontus, und auch Venedig ging dieses Privilegs im Verträge vom 20. Oktober 1540 verlustig. Die Türkei hatte seit Mohamed II. eine eigene Flotte geschaffen und verschloß fortan hartnäckig das Schwarze Meer der fremden Schifffahrt.<sup>2</sup>

Von den europäischen Großmächten trat zuerst Frankreich in freundschaftliche Beziehungen zur Pforte. Bereits im Jahre 1508 hatte es einen Firman zu Gunsten des französischen Handels erwirkt. Wahrhaft freundschaftliche Beziehungen aber knüpfte Franz I. mit Suleiman I., dem Prächtigen, an.<sup>3</sup>

In den Jahren 1532 und 1535 schloß Frankreich durch seinen Gesandten Jean de la Forest die ersten Freundschaftsverträge und erhielt unter anderem freien Handel zugesichert mit allen Häfen des ottomanischen Reiches. Seitdem hatten die Franzosen einen bedeutenden Vorrang vor den übrigen europäischen Nationen. Ja, diese durften anfangs nur unter französischer Flagge fahren und waren der Jurisdiktion der französischen Konsuln unterstellt. Aber das Schwarze Meer blieb auch den Franzosen verschlossen, da es in die allgemeine Klausel „Häfen des ottomanischen Reiches“ nie einbegriffen war. Vielmehr blieb Konstantinopel stets das Endziel aller Handelsexpeditionen in dieser Zeit.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 5 S. 955.

<sup>2</sup> Mischeff S. 18 Zinkeisen Bd. 3, S. 281.

<sup>3</sup> Zinkeisen: *Die orientalische Frage im zweiten Stadium ihrer Entwicklung*, 1855. S. 43 ff.

<sup>4</sup> Hammer Bd. 3 S. 159. Zinkeisen Bd. 2 S. 759.

In den Kapitulationen von 1535 heißt es: „Premièrement, ont traité, fait et conclu bonne et sûre paix et sincère concorde aux noms des susdits grand-seigneur et roi de France, durant la vie de chacun d'eux et pour les royaumes, seigneuries, provinces, châteaux, cités, ports, échelles, mers, îles et tous lieux qu'ils tiennent et possèdent à présent et posséderont à l'avenir, de manière que tous les sujets et tributaires desdits seigneurs, qui voudront, puissent librement et sûrement avec leurs robes et gens, naviguer avec navires armés et désarmés, chevaucher et venir, demeurer, conserver et retourner aux ports, cités et quelconques pays, les uns des autres, pour leur négoce, même pour fait et compte de marchandises . . .“

In Artikel 6 des Vertrages von 1604 wurde von neuem bestimmt, daß die übrigen europäischen Nationen in den türkischen Gewässern nur unter französischer Flagge fahren dürfen:

„Derechef nous commandons que, les Vénitiens et Anglais en là, toutes les autres nations aliénées de l'amitié de notre grande Porte et qui n'y ont point d'ambassadeur, voulant trafiquer dans nos pays, elles aient à y venir sous la bannière et protection de France . . . .“<sup>1</sup>

Diese kommerzielle Abhängigkeit von Frankreich empfanden die anderen europäischen Mächte als drückende Last und suchten sich davon frei zu machen.

England, das seit 1580 eine Reihe von Handelsverträgen in den Jahren 1580, 1593, 1603, 1606, 1622 etc. mit der Türkei abgeschlossen hatte, erreichte es und bald auch die übrigen europäischen Mächte.

So heißt es in der im September 1675 zu Adrianopel von England abgeschlossenen Kapitulation Artikel 1: „Que la nation et les négociants anglais et tout autre commerçant qui navigue sous le pavillon anglais, puissent avec leurs navires, vaisseaux et marchandises de toute sorte, passer sûrement par mer, et aller et venir dans nos États sans qu'aucun dommage ou ennui soit porté à leurs personnes . . .“<sup>2</sup>

Dank der klugen Politik Englands erhielten die britischen Kaufleute als die ersten die außerordentliche Begünstigung, daß sich ihnen das Schwarze Meer für den Handelsverkehr öffnete. Aber damit war die alte Regel des Osmanenreiches keineswegs aufgehoben, denn einmal war die Genehmigung der Pforte nur ein Privileg, und dann war eine andere sichernde Schranke damit gezogen, daß die fremden Nationen vor der Einfahrt in das Schwarze Meer ihre Waren auf türkische Schiffe umladen

<sup>1</sup> Noradounghian Bd. 1, Seite 95.

<sup>2</sup> Noradounghian Bd. 1, Seite 147.

und diese ausschließlich benutzen mußten. Aber es war doch auf dem Wege zur Freiheit des Schwarzen Meeres für den internationalen Handelsverkehr ein großer Schritt vorwärts getan.

Durch den Vertrag vom November 1606 Artikel 16 hatte der Gesandte Thomas Roe dieses Privileg für England erreicht.<sup>1</sup>

Im Artikel 36 der Kapitulation von Adrianopel im Jahre 1675, der dem Artikel 16 des Vertrages von 1606 entspricht, heißt es:

„Les commerçants Anglais et toute autre personne naviguant sous pavillon Anglais pourront sans restriction vendre et acheter toutes sortes de marchandises (excepté les marchandises défendues), les transporter par terre et par mer, ou encore par la voie du fleuve Tanaïs, en Moscovie ou Russie“ . . . Und im Artikel 38:

„Si les navires nolisés pour Constantinople seront forcés par les vents contraires de s'arrêter à Caffa ou quelques autres places du même côté, et ne seront disposés à acheter ou vendre, personne ne pourra prendre par force leur marchandises . . .“

Nächst England erhielt Holland die gleiche Vergünstigung zugesichert im Vertrage vom 6. Juli 1612, den der holländische Gesandte Cornelius Haga mit Sultan Ahmed I. schloß. Sie wurde unter Sultan Mehmed IV. durch die Kapitulation vom 15. September 1680 erneuert von dem geschickten und bei der Pforte beliebten Gesandten Justin Collier.<sup>2</sup>

Artikel 56 der Kapitulation von 1680 besagt: „Les négociants et autres sujets néerlandais pourront transporter à Trebizonde, à Caffa et aux autres échelles de Notre Empire situées dans la mer Noire, les marchandises qu'ils auront achetées; ils pourront les charrier par terre et par le Don à Azoff, en Moscovie et en Russie . . .“<sup>3</sup>

Im Artikel 2 des Handelsvertrages, den Österreich am 27. Juli 1718 zu Passarowitz abschloß, finden wir die zwingende Bedingung ausgesprochen, daß die fremden Nationen nur auf türkischen Schiffen auf dem Pontus fahren und handeln dürfen: „Les bâtiments des deux hautes parties contractantes pourront naviguer librement sur le Danube et y faire leur commerce . . . . Comme il a été convenu que les bâtiments impériaux du Danube n'entreront point dans la mer Noire, ils se rendront par le dit fleuve à Ibraïl, à Isaktsche, à Kilia et autres Échelles, où ils se trouve des caïques et des bâtiments propres à la navigation de la mer Noire;

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 3, Seite 654 und Bd. 5, Seite 58.

<sup>2</sup> Zinkeisen Bd. 3, Seite 654.

<sup>3</sup> Noradounghian Bd. 1, Seite 180/81.

ils y débarqueront leurs marchandises, les chargeront sur les dits bâtiments qu'ils fréteront pour cet objet et ils auront la liberté pleine et entière de les transporter à Constantinople, en Crimée, à Trebizonde, à Sinope et dans les autres Échelles de la mer Noire, où leurs marchandises trouvent du débit . . . .<sup>1</sup>

Das Prinzip der Schließung des Schwarzen Meeres blieb bestehen, die Pforte betrachtete dieses Meer als türkisches Staatsgewässer und erteilte nach eigener souveräner Entschließung mehr oder weniger weitgehende Privilegien.

Artikel 3 des Friedensvertrages zu Belgrad vom 18. September 1739 bringt noch einmal den alten Grundsatz schroff zur Geltung gegenüber Rußland:

„La Russie ne pourra, ni sur la mer de Sivache, ni sur la mer Noire, construire et avoir de flotte et d'autres navires.“<sup>2</sup>

Erst der Friede zu Kütschük Kainardschi vom 21. Juli 1774 gewährte in Artikel 11 zum ersten Male einer europäischen Macht das Recht, unter eigener Flagge auf dem Schwarzen Meere zu fahren und Handel zu treiben, seitdem der Pontus unter türkische Herrschaft geraten war.

Artikel 11: „Zum gemeinsamen und gegenseitigen Vorteil der beiden Reiche wird eine freie und ununterbrochene Schifffahrt für Fahrzeuge und Handelsschiffe, die den beiden vertragschließenden Mächten gehören, auf allen Meeren stattfinden, die ihre Staaten bespülen. Die hohe Pforte gesteht von den russischen Fahrzeugen und Handelsschiffen die freie Durchfahrt durch die Meerengen nur denjenigen Schiffen zu, die genau den Schiffen gleich sind, die die anderen Mächte im Handelsverkehre, den sie mit den ottomanischen Häfen pflegen, verwenden müssen. Die Hohe Pforte gestattet außerdem den Untertanen des russischen Reiches in ihrem Gebiete zu Wasser und zu Lande, selbst auf der Donau, Handel zu treiben in Übereinstimmung mit dem, was weiter unten in diesem Artikel ausgedrückt ist, mit allen den gleichen Vorteilen und Privilegien, die in den unten bezeichneten Besitzungen die der hohen Pforte befreundeten Nationen besitzen, und die sie am meisten durch Handelsprivilegien begünstigt, die Franzosen und Engländer. Die Kapitulationen dieser beiden Nationen und der anderen, gleich als ob sie hier Wort für Wort eingefügt wären, sollen bei allen Anlässen als Regel dienen, sowohl für den Handel der Russen als auch für die russischen Kaufleute, die, indem

<sup>1</sup> Neumann Bd. 1, Seite 1. Noradounghian Bd. 1, Seite 221/22.

<sup>2</sup> Noradounghian Bd. 1, S. 250.

sie dieselben Abgaben zahlen wie die anderen, jede Handelsware importieren und exportieren können und in jedem Hafen und an jeder Küste anlegen können, ebensowohl im Schwarzen Meere, als auch in den anderen Meeren, wie auch sogar in Konstantinopel . . . .“<sup>1</sup>

Dem Wortlaut nach scheint dieser Vertrag den Russen nur die gleichen Rechte wie den bisher meist begünstigten Nationen der Franzosen und Engländer einzuräumen. Diese besaßen, wie ausgeführt wurde, freien Handel in allen ottomanischen Häfen und später sogar das Recht, auch im Schwarzen Meere Schiffahrt zu treiben mit der zwingenden Bedingung, nur türkische Schiffe hierfür zu benutzen.

Zweifellos wurden aber den Russen im Verträge zu Kütschük Kainardschi viel weitergehende Rechte eingeräumt, nämlich unter eigener Flagge und auf eigenen russischen Schiffen frei auf dem Pontus Handel treiben zu dürfen. Dieser Sinn ist aus dem Wortlaut allein nicht zu entnehmen.

Der Erläuterungsvertrag vom 10. März 1779 zu Ainali-Kawak bringt ihn in Artikel 6 besser zum Ausdruck:

„Um in der Zukunft jedes Mißverhältnis und jeden Streit in Hinsicht der Schiffahrt zu beseitigen, wird erklärt, daß die Hohe Pforte die freie Schiffahrt aus dem Schwarzen Meere ins Weiße Meer und umgekehrt den russischen Handelsschiffen verspricht, die genau die Form und Größe besitzen, wie sie in Konstantinopel und in den anderen türkischen Häfen die andern Nationen verwenden, und die man als Beispiel angeführt hatte in dem Artikel des Friedensvertrages, der sich auf den Handel und die Schiffahrt Rußlands bezog. . . . .“<sup>2</sup>

Auch daraus kann man auf den dargestellten Sinn des Vertrages zu Kütschük Kainardschi schließen, daß bald nachher allen europäischen Großmächten in den Handelsverträgen die Erlaubnis zugesichert wurde, nunmehr ihre eigenen Schiffe auf dem Pontus verwenden zu dürfen.

Noch immer aber sah die Pforte den freien Handel im Schwarzen Meer als ein von ihr freiwillig gewährtes Privileg an, nicht aber als ein allgemeines öffentliches Recht der europäischen Völker. Diesen Anspruch erkannte Rußland an, da es sich der beschränkenden Bestimmung der Pforte bezüglich der Größe und Ausrüstung der russischen Handelsschiffe im Schwarzen Meer fügte. Ebenso begnügten sich die übrigen europäischen Großmächte damit, tatsächlich freien Handel im Pontus durch

<sup>1</sup> Kuntze § 9. Martens und Cussy Bd. 1, S. 111. Noradounghian Bd. 1, S. 324.

<sup>2</sup> Zinkeisen Bd. 6, S. 221/222. Martens und Cussy Bd. 1, S. 162. Noradounghian Bd. 1, S. 342.

Verträge zugesichert zu erhalten, ohne ihn doch als allgemeines Völkerrecht nach dem Grundsatz der Meeresfreiheit zu beanspruchen.

## II. DIE RECHTSLAGE SEIT 1774 BIS ZUR LONDONER KONVENTION VON 1841.

Im Friedensvertrage zu Kütschük Kainardschi hatte Rußland das Ziel erreicht, das es so lange Zeit mit zäher Energie verfolgt hatte, es hatte endgiltig festen Fuß am Schwarzen Meer gefaßt.

Im Artikel 18 des Friedensvertrages erhielt Rußland das Gebiet der Dnjepermündung als Küstenland:

„Le château de Kimburn, situé à l'embouchure du Dnjepre, avec un district suffisant sur la rive gauche dudit fleuve et l'angle que forment les terrains déserts situés entre le Bog et le Dnjepre, restent en propriété entière, perpétuelle et incontestable à l'empire de Russie.“

### 1. Der Rechtsbegriff des freien Meeres.

Mit dem Augenblick, wo ein Teil der Küste des Schwarzen Meeres russisches Staatsgebiet wurde, und die Türkei aufhörte, alleiniger Uferstaat zu sein, hatte sich die Rechtslage des Schwarzen Meeres geändert. Damit fiel eine der notwendigen Bedingungen fort, die das Schwarze Meer bisher zum türkischen Territorialmeer gemacht hatten, und der Grundsatz der Meeresfreiheit tritt von selbst wieder ein. Das Schwarze Meer ist seit dem Vertrage zu Kütschük Kainardschi ein freies offenes Meer im völkerrechtlichen Sinne geworden.

Das Prinzip der Meeresfreiheit, das heute ganz allgemein im Völkerrecht anerkannt ist, bestand nicht zu allen Zeiten. Allerdings zählte das Meer im römischen Recht zu den *res extra commercium* als *res communis omnium* und galt als frei, so sagt Ulpian 1. 13 § 7 D. de iniur.: „*Et quidem mare commune omnium est et litora sicut aer.*“

Im Mittelalter dagegen nahmen die verschiedenen Staaten Exklusivberechtigungen an gewissen Meeren für sich in Anspruch; so nannte sich der römisch-deutsche Kaiser im großen Titel: des Ozeani König.

Der Papst hielt sich für befugt, über Weltmeere mit Rechtswirkung verfügen zu können, und die Päpste Nikolaus V., Alexander VI. und Julius II. sprachen den Spaniern und Portugiesen in ihren Bullen ganze Meere zu, worauf diese Staaten alle an diesen Meeren neu entdeckten Länder für sich beanspruchten. England betrachtete alle umgebenden Meere als seine Staatsgewässer, *narrow seas*, *mare Anglicanum circum*

quaque, Dänemark das nordische Meer bis Island und Grönland, Genua das Ligurische und Venedig das Adriatische Meer.<sup>1</sup>

Hiergegen wandte sich als erster der Holländer Hugo Grotius in seiner Schrift vom Jahre 1609: „Mare liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indica commercia“ und suchte das Prinzip der Meeresfreiheit wissenschaftlich zu begründen. Seine Schrift fand begeisterte Anhänger, aber auch viele Gegner. Im Jahre 1635 erschien eine Gegenschrift von Johannes Selden: *Mare clausum*, die aber ebenso wenig wie Cromwells Navigationsakte von 1651 den Siegeslauf der Lehre von Grotius hemmen konnten. Bynkershoek baute in seiner Schrift vom Jahre 1702: „*De dominio maris*“ die Lehre von der Meeresfreiheit weiter aus und räumte dem Uferstaat eine Exklusivberechtigung am Meere nur zu „non ultra quam e terra mari imperari potest.“ Seitdem herrscht im Völkerrecht der Grundsatz, daß die offene See frei ist. Die mannigfaltigsten Ursachen werden zur Begründung angeführt, so sagt Martens:

„Als alleiniger Rechtsgrund der Freiheit des offenen Meeres ist die Unentbehrlichkeit derselben zur Entwicklung der internationalen Unternehmungen und Geschäfte zu statuieren. Das Prinzip der Meeresfreiheit fließt aus der Identität und Solidarität der Interessen sämtlicher Nationen Nicht die Natur hat es geschaffen, sondern die allen Völkern gewordene Erkenntnis, daß das Meer ein Band der Verbindung zwischen ihnen allen ist, daß von seiner Freiheit ihre Wohlfahrt, ihre Kraftentfaltung, ihre gesamte Stellung als Glieder der Völkergemeinschaft abhängt.“<sup>2</sup>

Bluntschli folgert den Rechtsgrund aus dem Umstande, „weil das Meer zur Sonderherrschaft ungeeignet und vielmehr dem gemeinsamen Gebrauch aller Völker geöffnet sei.“<sup>3</sup>

Nach Felix Störk ist der juristische Grund der Meeresfreiheit die aus der physischen Beschaffenheit des Meeres fließende Eigentumsunfähigkeit desselben in Verbindung mit dem allen rechtlich gleichen Staaten in gleicher Weise zustehenden Gebrauch des Meeres.<sup>4</sup>

Rivier sagt: „das Meer sei staatenlos, und die Freiheit des Meeres sei nur eine Folge dieser Staatenlosigkeit.“<sup>5</sup>

Heffter erklärt die tatsächliche Herrschaft eines Staates über ein Weltmeer für rechtlich bedeutungslos, und so sei das Gesetz eines einzelnen

<sup>1</sup> Rivier S. 167/68. Bonfils S. 310.

<sup>2</sup> Martens-Bergbohm Bd. 1, S. 374.

<sup>3</sup> Bluntschli § 304.

<sup>4</sup> Stoerk in v. Holtzendorff Bd. 2, S. 487 ff.

<sup>5</sup> Rivier S. 167.

Volkes über eine gemeinsame Sache aller kein verbindliches Gesetz für die übrigen Völker ohne deren freie Annahme, vielmehr dürfe es zu jeder Zeit und mit allen Mitteln bekämpft werden.<sup>1</sup>

Ist nun ein Meeresgebiet völkerrechtlich als freie offene See anzusehen, so haben alle Staaten das Recht, es in jeder Beziehung ihren Interessen nutzbar zu machen und insbesondere dort ihre Handels- wie Kriegsschiffe fahren zu lassen. Seit dem Vertrage von Kütschük Kainardschi ist aber das Schwarze Meer ein freies Meer geworden, und damit haben alle Völker das Recht des freien Verkehrs für ihre Kriegs- und Handelsflotten erworben.

## 2. Die Rechtslage von Meerengen zwischen zwei freien Meeren.

Die veränderte Rechtslage des Schwarzen Meeres zieht aber in Wechselwirkung eine Umgestaltung der rechtlichen Natur der Meerengen von Konstantinopel ipso jure nach sich. Bis zum Jahre 1774 verbanden sie den Pontus als türkisches Territorialmeer mit dem Mittelmeer als freier See, seit dem Jahre 1774 bilden sie dagegen den Verbindungsweg zwischen zwei freien Meeren.

Zwar liegen die Meerengen gänzlich innerhalb des türkischen Staatsgebietes und bilden damit einen Teil desselben, aber die an sich volle Souveränität der Pforte erleidet in diesem Falle gewisse Einschränkungen, die sich aus dem Prinzip der Meeresfreiheit ergeben. Damit der Begriff der Meeresfreiheit für das hinter den Meerengen liegende freie Meer nicht illusorisch wird, muß der Uferstaat der Meerengen die Ausübung gewisser ihm sonst zustehender Souveränitätsrechte unterlassen. Positiv ausgedrückt hat der Uferstaat der Meerengen alle Rechte, die ihm allgemein über Küstengewässer zustehen, vermehrt um eine Reihe von Rechten, die sich für ihn aus dem Begriff des Eigenmeeres ergeben. So gehört zu seinen unzweifelhaften Befugnissen:

1. das Recht auf ausschließliche Küstenschiffahrt für nationale Schiffe,
2. das Recht auf ausschließliche Küstenfischerei,
3. die Polizeigewalt,
4. die Zollkontrolle,
5. die Regelung des Lotsenwesens, der Seezeichen und des Seezeremoniels.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Heffter-Geffken § 74, S. 165.

<sup>2</sup> Perels § 5 S. 36.

Auch hat der Uferstaat das Recht, bei Annäherung eines fremden Schiffes Auskunft zu verlangen, ev. sich selbst unmittelbar Kenntnis von dem Zweck der Fahrt zu verschaffen und bei einer Gefahr geeignete Abwehrmaßregeln zu ergreifen,

das Recht, Friedensstörungen in seinen Gewässern ev. mit Gewalt zu verhindern,

das Recht der Ausübung der Gerichtsbarkeit.<sup>1</sup>

Der Uferstaat kann auch Sicherheitsvorkehrungen für die Unabhängigkeit seiner Ufer treffen und deshalb z. B. anordnen, daß bei einem größeren Geschwader die einzelnen Schiffe nur getrennt und in gewissen Zeitabständen durchfahren; nachts oder bei Verdacht der Spionage wird er die Durchfahrt ganz verbieten können.

Aber diese eine schwerwiegende Einschränkung seiner Souveränität erleidet der die Meerengen beherrschende Staat, daß er die Meeresstraße der friedlichen Durchfahrt fremder Handels- und Kriegsschiffe nicht sperren darf. Diese Einschränkung ist als eine von selbst eintretende Folge der Meeresfreiheit eines hinter der Meerenge liegenden freien Meeres anzusehen. Nach Ullmann begründen die internationalen Interessen die Beschränkung der Hoheitsrechte des Uferstaats.<sup>2</sup> Die andern Nationen haben das *jus innocui*. Dieser Grundsatz genießt allgemeine Anerkennung in der Literatur, so führt von Liszt aus:

„Die Meerengen, die Teile der offenen See miteinander verbinden, stehen, auch wenn sie vom Ufer aus durch einen oder mehrere Staaten beherrscht werden können, der Durchfahrt der Kriegs- und Handelsschiffe der übrigen Mächte offen.“<sup>3</sup>

Gareis betrachtet solche Meerengen bezüglich des internationalen Verkehrs als Teile des offenen Meeres, mithin als frei, der Interessengemeinschaft der Staaten dienend.<sup>4</sup>

Rivier meint: „Die Territorialmeerengen, die zwei offene Meere miteinander verbinden, müssen prinzipiell der unschädlichen Benutzung aller Staaten offen stehen.“

Ebenso äußern sich Ullmann § 88, S. 294 und Bonfils Nr. 506/7, S. 266.

Nach Heilborn ist nur Kauffahrteischiffen das Passieren unverboden. Kriegsschiffen anderer Mächte braucht es der Uferstaat nicht zu gestatten.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Heffter-Geffken § 75, S. 167.

<sup>2</sup> Ullmann § 98, S. 294.

<sup>3</sup> Liszt S. 213.

<sup>4</sup> Gareis S. 86.

<sup>5</sup> Heilborn S. 47/8.

Gut bezeichnet von Martens die Rechtslage:

„Liegt eine Meerenge, die zwei offene Meere miteinander verbindet, unter den Kanonen nur eines Staates, so gehört sie zu seinem Territorialbesitz, muß aber trotzdem den Handelsschiffen aller Nationen offen stehen und nur den Kriegsschiffen kann die Durchfahrt versagt werden, wenn es die Sicherheit des die Straße beherrschenden Staates erfordern sollte. Dagegen ist die in ein geschlossenes Meer führende Straße der absoluten Gewalt des Uferstaates unterworfen. Dieser von uns betonte Unterschied ist die natürliche Folgerung aus dem allgemeinen Prinzip der Freiheit des offenen Meeres.“<sup>1</sup>

Jedoch ist allgemein anerkannt, daß durch internationale Vereinbarungen der Mächte abweichende Bestimmungen von diesem normalen Rechtszustande getroffen werden können, wie es bei den Meerengen von Konstantinopel geschah.

Diese herrschende Rechtsanschauung ist vom Institut de droit international am 31. März 1894 zu Paris folgendermaßen formuliert worden:

Artikel 10: II. Les Détroits dont les côtes appartiennent au même état et qui sont indispensables aux communications maritimes entre deux et plusieurs états autres que l'état riverain font toujours partie de la mer territoriale du riverain.

III. Les Détroits qui servent de passage d'une mer libre à une autre mer libre ne peuvent jamais être fermés.

Artikel 11: Le régime des Détroits actuellement soumis à des conventions ou usages spéciaux demeure réservé.<sup>2</sup>

Der so festgesetzte Rechtszustand trägt meiner Meinung nach den souveränen Rechten des Uferstaates wie dem Bedürfnis des internationalen Seeverkehrs hinreichend Rechnung. Der Uferstaat kann in seinem Interesse alle Sicherheitsmaßregeln anwenden, die sich aus dem Recht über Staatsgewässer ergeben, nur darf er nicht die friedliche Handelsentwicklung stören, die die andern Mächte als eine Folge des Rechts auf internationalen Verkehr beanspruchen können.

### 3. Die historisch-politische Entwicklung in dieser Periode.

Die geschichtliche Entwicklung der Meerengenfrage bis 1774 zeigt die unerschütterliche Tendenz des Osmanenreiches, das Schwarze Meer

<sup>1</sup> Martens-Bergbohm § 101, S. 385.

<sup>2</sup> *Annuaire de l'Institut de droit international*, Bd. 13, S. 330/1.

als türkisches Binnenmeer den fremden Schiffen ausnahmslos zu verschließen. Diese Politik wird daher der größeren Wirkung nach außen wegen als eine alte Regel des Osmanenreiches, als ein Grundsatz des öffentlichen türkischen Rechtes erklärt.

Im Verträge zu Kütschük Kainardschi mußte die Türkei dieses Prinzip, wie dargelegt, nach langem verzweifelten Widerstande und blutigen Kriegen aufgeben und Rußland und bald auch allen europäischen Mächten die Freiheit des Pontus zugestehen. Die rechtliche Öffnung des Schwarzen Meeres war erreicht, keineswegs aber die tatsächliche. Denn um die unbequeme und lästige Anwesenheit fremder Schiffe in allen türkischen Staatsgewässern zu verhindern, übertrugen die Türken von nun an die alte Regel der Schließung ihrer Gewässer vom Schwarzen Meer und dem Bosphorus auf die Straße der Dardanellen und schlossen sie mit derselben Hartnäckigkeit wie zuvor das Schwarze Meer. Damit war die als Recht von den europäischen Mächten erlangte Freiheit des Schwarzen Meeres wieder illusorisch geworden. Während bis 1774 in den Handelsverträgen den europäischen Staaten die Straße der Dardanellen offen und die Fahrt bis Konstantinopel gestattet, aber das Schwarze Meer und der Bosphorus verschlossen war, erhielten die Mächte seit 1774 zwar freien Handel im Schwarzen Meer zugesichert, aber die Ausübung desselben wurde ihnen durch Sperrung der Dardanellen unmöglich gemacht.

Im Jahre 1784 öffnete ein Manifest des Zaren die russischen Häfen im Schwarzen und Asow'schen Meere dem freien Handel aller Nationen, doch blieben wegen der Sperrung der Dardanellen Russen und Griechen trotz der aller Welt geöffneten Häfen fast die einzigen aktiven Handelsleute auf dem Schwarzen Meere.<sup>1</sup>

Aber dauernd konnte sich die Türkei nicht der mächtigen Entwicklung des internationalen Handelsverkehrs verschließen und mußte auch die Dardanellen den Handelsschiffen aller Nationen öffnen. Um so peinlicher blieben die Meerengen dafür den fremden Kriegsschiffen verschlossen.

Der Handelsverkehr blieb fortan in den Meerengen, in Konstantinopel und im Schwarzen Meer völlig frei, und die Meerengenfrage änderte sich dahin, daß fortan der Bosphorus den russischen Kriegsschiffen und die Dardanellen den Kriegsschiffen der übrigen europäischen Mächte streng gesperrt blieben.

<sup>1</sup> Scherer Bd. 2, S. 697.

Mit dem Streifen Land am Schwarzen Meer, den Rußland im Jahre 1774 im Verträge zu Kütschük Kainardschi erhalten hatte, begnügte es sich jedoch nicht. Es besetzte bald darauf den damals neu geschaffenen Tartarenstaat und behauptete nach einem erfolgreichen Kriege gegen die Türkei im Verträge zu Jassi vom 9. Januar 1792 die Krim.<sup>1</sup>

Damit war der russische Besitz am Schwarzen Meer groß und gesichert, und Rußland hoffte sein Endziel, den Besitz der Stadt Konstantinopel, nun bald zu erreichen. Wie sehr diese Politik Nationalbewußtsein des russischen Volkes war, geht aus folgender Episode hervor. Als die Zarin Katharina in dieser Zeit ihre neu gewonnenen Provinzen im Süden be-sichtigen wollte, errichtete die Bevölkerung in Cherson auf dem Wege einen Triumphbogen mit der Inschrift: Straße nach Byzanz!<sup>2</sup>

Diesem brennenden Wunsche Rußlands drohte plötzlich die größte Gefahr durch die Politik Napoleons I. Denn trat eine westliche Groß-macht in Konstantinopel an die Stelle der Türkei, so waren die Meer-engen für Rußland auf ewig verloren. Es geschah das Wunderbare, daß Rußland und die Türkei, diese beiden traditionellen Gegner, nun Freund-schaft und Bündnis schlossen. Beide sahen sich von einem gemeinsamen Feinde bedroht, der die Türkei in ihrem gegenwärtigen Territorialbe-stande durch die Expedition nach Egypten gefährdete und Rußland in der Zukunft. Zar Paul I. wurde der beste Freund der Türkei und der eifersüchtige Verteidiger der Unabhängigkeit des Osmanenreiches.<sup>3</sup>

Es kam ein Defensiv-Bündnis zwischen beiden Mächten am 23. De-zember 1798 zu Konstantinopel auf acht Jahre zustande und am 5. Januar 1799 ein gleiches mit England. In Artikel 10 des englischen Vertrages wurde als Hauptzweck des Bündnisses festgesetzt: „Die Vereitelung der verderblichen Absichten Frankreichs auf Egypten und die Vernichtung seines Handels in der Levante und dem Mittelmeer“.<sup>4</sup>

Die russische Flotte war ermächtigt worden, durch die Meerengen zu fahren, um im Mittelmeer die Franzosen zu bekämpfen. Sie erschien im Bosphorus, warf Anker vor Bujuk-Dere, und Admiral Uchakow kam nach Konstantinopel. Aber im Verträge war ausdrücklich hervorgehoben, daß die Durchfahrt durch die Meerengen nur dieses eine Mal den russischen Kriegsschiffen gestattet sei, die erforderlichen Voraussetzungen waren

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 6, S. 454.

<sup>2</sup> Espéret S. 22.

<sup>3</sup> Mischef S. 196.

<sup>4</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 49. Noradounghian Bd. 2, S. 24.

sorgfältig definiert. Aber trotzdem fuhr die russische Flotte vom Oktober 1800 bis September 1801 wiederholt hindurch.

Die Ionischen Inseln<sup>1</sup> wurden besetzt und im Vertrage vom 21. März 1800 unter das gemeinsame Protektorat von Rußland und der Türkei gestellt.

Am 24. September 1805 wurde das Defensiv-Bündnis von 1798 auf neun Jahre erneuert.<sup>2</sup>

Durch ein Geheimabkommen, das dem Hauptvertrage angeschlossen war, wurde im Artikel 4 den russischen Kriegsschiffen die Durchfahrt durch die Meerengen gestattet, damit sie imstande wären, die unter das gemeinsame Protektorat gestellten Inseln zu verteidigen.

Artikel 4: „En échange de ce Témoignage d'amitié, le gouvernement ottoman s'engage à faciliter le passage, par le détroit de Constantinople, des bâtiments de guerre russes destinés aux besoins du service et du ravitaillement des troupes d'occupation.“<sup>3</sup>

Dieses Zugeständnis nutzten die Russen nach Möglichkeit aus, und alle Augenblicke erschienen russische Kriegsschiffe in den Meerengen unter dem Vorwande der Ionischen Inselfrage.

Am 25. Juni 1802 hatte Frankreich mit der Türkei Frieden geschlossen. Seitdem suchte Napoleon die Pforte dem Einfluß Rußlands zu entziehen, da er die Absicht Rußlands durchschaute und die große Gefahr für Frankreichs Herrschaft im Mittelmeer erkannte.

Am 30. Januar 1805 schrieb er an den Sultan: „As tu cessé de regner? Reveille-toi, Sélim, appelle au ministère tes amis, chasse les traîtres, confie-toi à tes vrais amis, ou tu perdras ton pays, ta religion et ta famille.“

1806 schickte Napoleon den General Sebastiani als Gesandten nach Konstantinopel, um die Pforte zu bestimmen: „À faire acte d'indépendance formelle envers cette puissance du Nord.“

Die Schlacht von Austerlitz beseitigte schnell alle Bedenken des Sultans, und er befahl die Schließung der Meerengen für die russischen Kriegsschiffe. Der russische Botschafter Italinsky protestierte und verlangte den status quo ante, d. h. freie Durchfahrt durch die Meerengen für die russischen Kriegsschiffe sans distinction aucune. Zar Alexander ließ die Donaufürstentümer als Sicherheitsmaßnahme von seinen Truppen besetzen, räumte sie aber wieder auf die türkische Kriegserklärung hin.

<sup>1</sup> Revue d'histoire diplomatique. 1888. Bd. 2, S. 213. P. Pisani: „L'expédition russo-turque aux îles Ioniennes.“

<sup>2</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 81 und 391.

<sup>3</sup> Noradounghian Bd. 2, S. 76.

Auch England wollte den Einfluß Frankreichs in Konstantinopel brechen und versuchte schließlich mit Gewalt die Ausweisung des Generals Sebastiani vom Sultan zu erreichen.

Am 20. Februar 1807 forcierte ein englisches Geschwader unter Admiral Duckworth die Dardanellen und bedrohte Konstantinopel.<sup>1</sup> Die Pforte aber hatte dank der tatkräftigen Hilfe des Generals Sebastiani Konstantinopel in Verteidigungszustand gesetzt. Das englische Geschwader wagte es nicht, Konstantinopel zu beschießen und dampfte unter dem Feuer der Forts unverrichteter Sache wieder ab. Eine Steinkugel von 500 Pfund schlug in das Admiralssschiff "Royal George" und Kugeln von 850 Pfund in den Dreidecker "Windsor Castle" und in das Linienschiff "Standard" und richteten große Verheerungen an.<sup>2</sup>

Bald aber hielt Napoleon I. ein Bündnis mit Rußland für vorteilhafter zur Erreichung seiner Pläne und gab deshalb die Pforte auf. Im Artikel 8 des geheimen Alliancevertrages zu Tilsit ließ er Rußland in der Türkei zum Scheine freie Hand „pour soustraire toutes les provinces de l'empire ottoman en Europe, la ville de Constantinople et la province de Roumélie exceptées, au joug et vexations des Turcs.“<sup>3</sup>

Es lag aber durchaus nicht etwa in der Absicht Napoleons I., den Russen die Meerengen von Konstantinopel auszuliefern. Hatte er doch selbst einmal gesagt: „Wer Herr von Konstantinopel sein wird, wird Herr der Welt sein.“ Das Mittelmeer wollte Napoleon I. zu einem französischen Binnenmeere machen und überließ deshalb den Russen das Schwarze Meer. Aber Rußland sollte stets von ihm abhängig und seiner Herrschaft unschädlich bleiben. Deshalb wollte er dem Zaren den Bosphorus überlassen, selbst aber die Dardanellen besetzen, um so nach Belieben die russische Flotte immobilisieren zu können. Aber Rußland ging nicht in diese Falle. Roumiantzoff erklärte dem französischen Gesandten Caulaincourt, Rußland könne niemals „remettre une des clefs de leur maison à un étranger, fût-il un ami,“ und Zar Alexander meinte: „Konstantinopel sei gleichsam der Schlüssel zur Türe seines Hauses; wenn ein anderer ihn besitzen würde, so werde er bei sich nicht mehr Herr sein.“<sup>4</sup>

Von Frankreich verlassen und mit Rußland verfeindet schloß sich die Pforte an England an, das geschickt die Situation für sich ausnutzte. Am 5. Januar 1809 kam ein Vertrag an den Dardanellen zwischen England

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 436.

<sup>2</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 445.

<sup>3</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 85.

<sup>4</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 551. René Pinon S. 808.

und der Türkei zustande, der die früheren guten Handelsbeziehungen erneuerte, und worin sich der Sultan England gegenüber verpflichtete, die alte Regel der Schließung der Meerengen für die Kriegsschiffe aller Nationen in Zukunft streng aufrecht zu erhalten.<sup>1</sup>

Am 28. Mai 1812 schloß Rußland mit der Türkei den Frieden von Bukarest, worin die Pforte wohlwollende Neutralität in dem entscheidenden Kriege zwischen Rußland und Napoleon I. versprach, die Meerengen aber den russischen Kriegsschiffen auch in Zukunft verschlossen hielt.<sup>2</sup>

So blieb Rußland nichts weiter übrig, als in einem neuen Kriege die Waffen entscheiden zu lassen. In einem glänzenden Feldzuge des Generals Dibitsch wurde die Türkei völlig niedergeworfen, und Rußland diktierte am 14. September 1829 den Frieden zu Adrianopel. Der Zar hatte durch diesen Krieg tatsächlich die Macht erhalten, über die Existenz der Türkei in Europa zu entscheiden. Er hatte deshalb in Petersburg eine Konferenz der bedeutendsten russischen Staatsmänner zusammengerufen, die ihr Gutachten darüber abgeben sollten, ob die Beseitigung oder Erhaltung der Türkei in Europa vorteilhafter für Rußlands politische Lage wäre.

Diese Staatsmänner legten ihre Ansicht in folgender Resolution nieder:

1: Les avantages du maintien de l'empire ottoman en Europe sont supérieurs aux inconvénients qu'il présente.

2: Sa chute serait des lors contraire aux vrais intérêts de la Russie.

3: Par conséquent il serait prudent de chercher à la prévenir en profitant de toutes les chances qui peuvent encore se présenter pour conclure une paix honorable.

4: Mais si l'heure suprême de la domination turque venait à sonner en Europe, le gouvernement russe serait tenu de prendre les mesures les plus énergiques pour que l'accès de la Mer Noire ne tombât point entre les mains d'une grande puissance quelconque."<sup>3</sup>

So entschloß sich denn Rußland, der Pforte nicht allzu harte Bedingungen aufzuerlegen und gedachte als Entgelt große und günstige Zugeständnisse für seinen Handel und die Sicherheit seiner Küsten im Pontus zu erlangen. Im Artikel 7 des Friedensvertrages zu Adrianopel erhielt Rußland auch weitgehende Handelsprivilegien zugesichert. Seitdem herrschte wieder eine Periode freundschaftlicher Beziehungen zwischen

<sup>1</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 612.

<sup>2</sup> Zinkeisen Bd. 7, S. 729.

<sup>3</sup> Mischef S. 244/45.

den beiden Rivalen, durch die Rußland schon immer mehr als durch glänzende Kriege für seine Zwecke erreicht hatte.

Einen Anlaß, der Pforte seine Freundschaftsdienste aufzudrängen und daraus Nutzen zu ziehen, bot Rußland der Aufstand des Türkenpaschas Mehemed-Ali, eines Albaners von Geburt, der sich zum unumschränkten Herrscher Egyptens machte. Er schlug die gegen ihn gesandten türkischen Heere wiederholt vernichtend und drohte mit einem Marsche nach Konstantinopel. Da sich die übrigen europäischen Mächte neutral verhielten, so sah sich die Pforte wohl oder übel gezwungen, die angebotene Hilfe Rußlands anzunehmen, deren angebliche Uneigennützigkeit ihr ja sattsam bekannt war. Die russische Kriegsflotte warf mit Ermächtigung des Sultans im Februar 1833 unter Admiral Lazaroff Anker vor Bujuk-Dere, und im April erschien ein neues Geschwader der Russen, landete 15 000 Soldaten am asiatischen Ufer des Bosphorus bei Hunkiar-Iskelessi und besetzte die Ufer der Meerengen zum Schutze Konstantinopels.<sup>1</sup>

Inzwischen war ein Verständnis zwischen dem Sultan und Mehemed-Ali erzielt worden, der als privilegierter Statthalter in Egypten anerkannt wurde. Aber trotzdem traf die russische Flotte keine Anstalten zur Abfahrt. Erst unter dem Druck Frankreichs und Englands rief sie der Zar in das Schwarze Meer zurück.

Aber zwei Tage vor ihrer Abfahrt, am 8. Juli 1833, hatte Rußland ein Bündnis zu Hunkiar-Iskelessi mit der Pforte geschlossen als Entgelt für die geleistete Hilfe. Als ein gegenseitiges Schutz- und Trutzbündnis begründete es in einem geheimen Artikel in Wahrheit ein russisches Protektorat über das Osmanenreich. Nichts war darin gesagt von den näheren Umständen, unter denen die gegenseitige Hilfe eintreten sollte, und es war mithin der Willkür Rußlands mehr oder weniger überlassen worden, sich in die inneren Angelegenheiten der Türkei zu mischen. Rußland hatte damit das Recht erhalten, allein von den europäischen Mächten die Orientfrage zu seinen Gunsten zu regeln, die doch die Interessen ganz Europas in gleichem Maße berührte. Als Hauptzugeständnis erhielt Rußland die Genehmigung zur Durchfahrt seiner Kriegsflotte durch die Meerengen zu jeder Zeit, während hingegen die Pforte sich verpflichtete, kein Kriegsschiff einer anderen europäischen Macht einzulassen.

Als dieser Geheimvertrag in Europa bekannt wurde, rief er die größte Aufregung und Widerspruch hervor. Frankreich und England protestierten energisch: „Das französische Kabinett sehe den Vertrag als null und nichtig

<sup>1</sup> Moltke S. 46.

an und behalte sich vor, nach Umständen danach zu handeln“<sup>1</sup>, auch die englische Regierung äußerte sich in ähnlichem Sinne. Österreich und Preußen lehnten es ab, eine solche Erklärung als Protest zu geben; denn die Rechtswirksamkeit des Vertrages zwischen der Türkei und Rußland als souveräne Staaten konnte nicht bestritten werden, und so fanden die Proteste in Petersburg kühle Abweisung. Rußland hatte ein entschiedenes Übergewicht in der Türkei erlangt. Das erkannten die europäischen Mächte klar, die Pforte war zum russischen Klienten herabgesunken. Der Kanzler von Österreich, Fürst Metternich, drückte diese Überzeugung in den bezeichnenden Worten aus: „Si le Sultan est bien Sublime Portier des Dardanelles, en 1833 il n'avait qu'un locataire.“<sup>2</sup> Als Gegenleistung für die militärische Hilfe Rußlands hatte sich die Pforte zu der erwähnten Regelung der Meerengenfrage verpflichten müssen.

Seit dem Vertrage von Hunkiar-Iskelessi ist der Argwohn und die Eifersucht der europäischen Großmächte gegenüber Rußland wach geworden und bis auf den heutigen Tag nicht mehr geschwunden. Rußland hatte zu deutlich die Herrschaft über die Meerengen von Konstantinopel als Ziel seiner Politik erkennen lassen, und das mußte Europa mit allen Mitteln verhindern. Die Meerengen sind zur Kampffrage zwischen Rußland und Europa geworden, in der die Pforte keine große Rolle mehr spielt. Die Gefährdung ihrer gemeinsamen geheiligten Interessen hielt die europäischen Großmächte in dieser Frage einmütig zusammen gegen den gemeinsamen Feind.

Allerdings wurde von Fachleuten jener Zeit die große Bedeutung des Vertrages von Hunkiar-Iskelessi bestritten, und die dadurch erlangte Sicherheit der russischen Küsten im Schwarzen Meer als sehr zweifelhaft hingestellt. So führt der russische Generalleutnant Muraview aus:

„Außerdem wird die türkische Regierung niemals in der Lage sein, zur rechten Zeit die Gefahr, die ihr droht, zu erkennen. Ferner wird die türkische Flotte wegen ihrer Schwäche und Untätigkeit kaum instande sein, eine fremde Flotte zu hindern, die Dardanellen zu forcieren, im Gegenteil werden sich die feindlichen Geschwader ihrer bemächtigen und gegen uns verwenden. Mehr noch, wenn die feindlichen Geschwader, die gewöhnlich in Smyrna liegen, in das Schwarze Meer eindringen wollten, so könnten sie zum Bombardement Odessas schreiten, bevor die Nachricht von ihrer Anwesenheit im Schwarzen Meer nach St. Petersburg ge-

<sup>1</sup> Beer S. 397.

<sup>2</sup> Lozé S. 38/40.

langt wäre, so daß nicht nur unsere Armee die Dardanellen nicht verteidigen könnte, sondern sie würde auch den Bosphorus nicht eher sehen, als bis sie die feindlichen Geschwader aus den Gewässern des Schwarzen Meeres vertrieben hätte.“<sup>1</sup>

Denkt man an die wiederholte Forcierung der Dardanellen 1807 und 1823, so sieht man, daß diese Meinung in strategischer Beziehung wohl begründet war. Aber trotzdem sind die großen Vorteile des Vertrages von Hunkiar Iskelessi für Rußland nicht zu leugnen. Rußland verhehlte sich andererseits auch nicht die großen Gefahren, die sein Vorrang im Orient mit sich brachte. Es wußte wohl, daß eine Sonderaktion in einer wichtigen Angelegenheit von seiner Seite den Krieg gegen ganz Europa bedeuten würde.

Darum fiel es der listigen Politik Metternichs nicht schwer, das Übergewicht Rußlands wieder zunichte zu machen. Durch eine Zusammenkunft des österreichischen Kaisers und des Zaren Nikolaus zu Münchengrätz in Böhmen brachte er ein Bündnis am 10. September 1833 zwischen den beiden Staaten zu Wege. In einem geheimen Artikel sicherte dieser Vertrag das Zusammengehen der beiden Regierungen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen im Orient:

„Wenn ungeachtet der Wünsche und gemeinschaftlichen Anstrengungen der Kaiserhöfe das türkische Reich umgestürzt werden sollte, so erklären sich die kontrahierenden Teile für entschlossen, in Übereinstimmung und vollständig solidarisch in Bezug auf alles zu handeln, was die Errichtung einer neuen Ordnung der Dinge betreffe.“<sup>2</sup>

Als im Jahre 1839 in Egypten zum zweitenmal ein Aufstand unter Mehemed-Ali und seinem Sohne Ibrahim ausbrach, und die Heere des Sultans wieder geschlagen waren, intervenierten die europäischen Großmächte.<sup>3</sup> Es kam zu einem Vertrage zwischen England, Österreich, Preußen und Rußland am 15. Juli 1840 zu London, wo eine gemeinsame Aktion dieser Mächte zum Schutze der Türkei gegen den aufständischen Pascha beschlossen wurde. Im Artikel 3 wurde bestimmt, daß die verbündeten Flotten auf Ersuchen des Sultans in den Meerengen ankern und die Ufer zum Schutze Konstantinopels besetzen sollten. Nach Artikel 4 sollten die Meerengen in Zukunft der Kriegsflotte jeder Nation verschlossen sein. Mit Abschluß dieses Vertrages hatte Rußland den

<sup>1</sup> Mischef S. 303. Kuntze § 12. Mouraviev: Les Russes sur le Bosphore en 1833. Moscou 1869.

<sup>2</sup> Beer S. 400.

<sup>3</sup> Moltke S. 346 ff.

europäischen Großmächten gegenüber auf seine Rechte aus dem Verträge von Hunkiar-Iskelessi verzichtet, und seinen Vorrang eingebüßt.

Nur Frankreich verfolgte noch eine eigene gesonderte Politik und unterstützte Mehemed-Ali. Als aber dieser Frieden mit dem Sultan geschlossen hatte und als erblicher Statthalter in Egypten anerkannt war, lag einer Verständigung Frankreichs mit dem Vierbund nichts mehr im Wege, und die Meerengenkonvention vom 31. Juli 1841 wurde zu London von den fünf europäischen Großmächten mit der Hohen Pforte geschlossen.

#### 4. Die wichtigsten internationalen Abkommen.

Einen Begriff von den zahlreichen Förmlichkeiten, welche die Handelsschiffe bei der Einfahrt in die Dardanellen erfüllen mußten, gewährt eine Zirkularnote der Pforte vom 10. August 1798 an die Mächte bezüglich der Durchfahrt ihrer Handelsschiffe durch die Meerengen:

„Dans les temps passés, il n'entraît dans ce canal aucun bâtiment européen que ceux qui, par commandement de la Porte, avaient obtenu la permission d'en sortir. On n'accordait l'agrément de s'approcher des châteaux et d'entrer dans le canal aux bâtiments, de quelque nation qu'ils fussent, qui voulaient venir à Constantinople qu'après avoir bien et dûment vérifié leur état d'ami ou d'ennemi. . . .“

Il est donc nécessaire que les Ministres . . . informent . . . leurs Consuls . . . qu'ils devront être instruits positivement de quelle nation seront les bâtiments qui voudront désormais entrer dans le canal; quelle espèce de personnes y seront embarquées, s'ils sont munis de papiers auxquels on puisse avoir égard, et si on ne peut pas craindre de leur part des procédés hostiles et traîtreux; et comme les bâtiments qui entreront désormais dans le canal devront absolument mouiller à l'endroit . . . entre le château de Sultaniyé et celui de Sultan-Hissari, aussitôt que les bâtiments seront arrivés entre ces deux châteaux, ils seront exactement visités par les officiers de ces deux châteaux, le douanier et autres préposés de la Sublime Porte. Les Consuls et Vice-Consuls qui s'y trouvent se joindront à eux: ils vérifieront s'ils sont réellement des bâtiments de leurs nations; ils s'informeront si les personnes qui y sont embarquées ne sont nullement suspectes, et il ne leur sera donné la permission de passer outre que sur l'attestation portant garantie des Consuls ou Vice-Consuls, de quelque nation que soient lesdits bâtiments; et si ces bâtiments ne mouillent pas audit endroit ou qu'après y avoir mouillé ils en partent inopinément avant qu'ils aient été visités et avant que les Consuls ou

Vice-Consuls aient informé que ce sont des bâtiments marchands de puissance amie de la Sublime Porte et qu'ils doivent inspirer toute confiance: alors, sans perdre de temps, on s'opposera à leur passage à coups de canon, et ne négligera rien pour les brûler ou les couler à fond. . . ."<sup>1</sup>

Eine der ältesten Notizen über das Verbot der Durchfahrt durch die Dardanellen findet sich beim Chalcondylas Seite 282:

Ναύσταθμον δὲ τὸν ταύτη αὐτοῦ χώρον ποιησάμενοι, οὐδενὶ ἐπιτρέπουσι παριέναι εἰσω εἰς τὸν Ἑλλησποντον, ἐὰν μὴ τῷ ταύτη ὑπάρχω ἀποβαίνοντες ἐπιφαίνωνται οἱ πλέοντες εἰσω. vgl. Zinkeisen Bd. 2 S. 245.

Als erster Staat seit dem Vertrage zu Kütschük-Kainardschi schloß Rußland am 21. Juni 1783 einen Handelsvertrag mit der Türkei und erhielt die Freiheit aller türkischen Gewässer mit Einschluß der Meerengen und des Pontus für den friedlichen Seeverkehr zugesichert.

Artikel 1: „La Sublime Porte permet entièrement à tous les sujets russes en général de naviguer librement et de trafiquer dans tous ses états tant par terre que sur les mers et eaux, ainsi que sur le Danube et partout où la navigation et le commerce pourront convenir aux sujets russes.“

Artikel 32: „La Sublime Porte s'engage à délivrer au plus tôt les fermans de passage aux vaisseaux et bâtiments sous pavillon russe qui, venant de la mer Noire, passeront par le canal de Constantinople sans y éprouver aucun retard, après avoir exhibé les manifestes de leurs chargements, qui Lui seront présentés certifiés par le Ministre de Russie; lesdits bâtiments seront libres d'aller où bon leur semblera après qu'à leur passage par les Dardanelles, ils y auront exhibé leur ferman. Pareillement, tous les bâtiments sous pavillon russe, qui, venant d'autres pays, entreront par les Dardanelles pour retourner dans les ports russes situés sur la mer Noire, recevront sans aucun retard leurs fermans de passage, après avoir exhibé les manifestes de leurs chargements, certifiés par le Ministre de Russie; et à leur arrivée à l'embouchure de la mer noire ils passeront outre sans y éprouver de retard, après qu'ils y auront fait voir leurs fermans.“<sup>2</sup>

Schon im folgenden Jahre erhielt Österreich dasselbe Zugeständnis von der Türkei im Handelsvertrage vom 24. Februar 1784.

Artikel 7: „Le transit par les côtes, canaux, détroits de la domination ottomane, et nommément par le canal de la mer Noire, des sujets et marchands impériaux venant par mer ou par rivières sous

<sup>1</sup> Noradounghian Band 2, Seite 22/23.

<sup>2</sup> Martens und Cussy Band 1, Seite 278. Neumann Band 1, Seite 296. Noradounghian Band 1, Seite 363.

pavillon impérial de provinces autrichiennes pour passer à des Cours étrangères, ou venant des Cours étrangères pour se rendre aux provinces autrichiennes, sera libre et exempt de tout droit quelconque, et ils ne seront pas vexés, molestés ou forcés de décharger leurs marchandises. . . .“<sup>1</sup>

Noch 1718 wurde im Handelsvertrage mit Österreich zu Passarowitz ausdrücklich bestimmt, daß die österreichischen Waren auf türkische Schiffe umgeladen werden müßten, wenn sie das Schwarze Meer passieren sollten; diese Schranke war nun beseitigt und der Pontus den österreichischen Schiffen frei. Diese beiden österreichischen Handelsverträge sind charakteristisch für den Gegensatz in der Rechtslage des Schwarzen Meeres vor 1774 und nachher.

In dem Handelsvertrage vom 30. Oktober 1799 erhielt England das gleiche Recht:

„La concession souveraine, accordée aux sollicitations énoncées, est maintenant émanée comme un acte gratuit de la part de S. M. I et son exécution aura son plein et entier effet immédiatement après s'être amicalement entendu avec le Ministre notre ami, et avoir déterminé d'une manière convenable la portée des bâtiments anglais, le mode de transit par le canal de Constantinople, et tels autres conventions et articles appartenant à cet objet, laquelle sera aussi exactement maintenue à l'égard des navires marchands de la Cour d'Angleterre, qu'elle est pratiquée envers les autres Puissances les plus favorisées.“<sup>2</sup>

Hier erklärt die Pforte unzweideutig, daß sie die Handelsfreiheit auf dem Schwarzen Meere für die europäischen Nationen als ein von ihr freiwillig gewährtes Privileg auf Grund ihrer Souveränität ansieht, nicht aber als ein bestehendes öffentliches europäisches Recht.

Frankreich schloß am 25. Juni 1802 einen Handelsvertrag ab:

Artikel 2: „En conséquence de ce renouvellement et en exécution des articles des anciennes capitulations, en vertu desquels les Français ont le droit de jouir dans les états de la Sublime Porte de tous les avantages qui ont été accordés à d'autres puissances, la Sublime Porte consent à ce que les vaisseaux du commerce Français, portant pavillon Français, jouissent désormais sans aucune contestation du droit d'entrer et de naviguer librement dans la mer noire.“<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Martens und Cussy Band 1, Seite 319. Neumann Band 1, Seite 332. Noradounghian Band 1, Seite 379.

<sup>2</sup> Noradounghian Band 2, Seite 35.

<sup>3</sup> Martens und Cussy Band 2, Seite 279. Noradounghian Band 2, Seite 52. De Clercq Band 1, Seite 588.

Als letzte europäische Großmacht folgte Preußen mit dem Vertrage vom 17. Juni 1806:

„On fait savoir au chargé d'affaires, par la présente note en réponse à la sienne, qu'il est accordé aux bâtiments marchands Prussiens la permission Impériale d'aller et venir dans les ports de la Turquie situés dans la Mer Noire.“<sup>1</sup>

Seit 1718 suchte Preußen zur Pforte in freundschaftliche Beziehungen zu treten und schloß am 22. März 1761 mit ihr den ersten Handels- und Freundschaftsvertrag.<sup>2</sup>

Von den politischen Verträgen begründet das Abkommen vom 23. Dezember 1798 ein Schutz- und Trutzbündnis zwischen Rußland und der Pforte gegen Napoleon I.

Am 24. September 1805 wurde das Bündnis erneuert. Artikel 7 des dem Hauptvertrage angeschlossenen Geheimabkommens enthält die wichtige Bestimmung der Schließung des Schwarzen Meeres für Kriegsschiffe jeder anderen Macht, wodurch Rußland sich seinen Küstenbesitz zu sichern suchte.

Artikel 7: „Les deux Parties contractantes étant convenues de la fermeture de la Mer Noire déclarent que toute tentative d'une Puissance quelconque de la violer sera considérée comme un acte d'hostilité contre elles. En conséquence, elles s'engagent à s'opposer par toutes leurs forces navales à l'entrée dans cette mer de tout bâtiment de guerre étranger et de tout navire chargé de munition de guerre.“<sup>3</sup>

Aus dieser Vereinbarung spricht die Absicht der beiden Mächte, das Schwarze Meer als ein russisch-türkisches Eigentumsmeer zu betrachten.

Die alte Regel des Osmanenreiches der Schließung der Meerengen gegenüber der Kriegsflotte jeder fremden Macht aufrecht zu erhalten, verpflichtete sich der Sultan im Vertrage vom 5. Januar 1809 mit England zum ersten Male gegenüber einer auswärtigen Macht. Im Artikel 11 ist bestimmt:

„Comme il a été de tout temps défendu aux vaisseaux de guerre d'entrer dans le canal de Constantinople savoir dans le détroit des Dardanelles et dans celui de la Mer Noire, et comme cette ancienne règle de l'Empire Ottoman doit être de même observée dorénavant en

<sup>1</sup> Martens und Cussy Band 2, Seite 321. Noradounghian Band 2, Seite 78. Fleischmann Seite 40, No. 12.

<sup>2</sup> Zinkeisen Band 5, Seite 884.

<sup>3</sup> Noradounghian Band 2, Seite 76.

temps de paix vis-à-vis de toute puissance, quelle qu'elle soit, la Cour Britannique promet aussi de se conformer à ce principe.“<sup>1</sup>

Wichtig ist die Bestimmung im Artikel 4 des Friedens zu Bukarest am 28. Mai 1812, in der die russische Donauschiffahrt geregelt wird.

Artikel 4: „. . . . Les bâtiments marchands des deux puissances pourront entrer dans l'embouchure du Danube, en sortir et naviguer sur toute l'étendue de ce fleuve, mais les vaisseaux de guerre russes ne pourront jamais remonter le Danube que jusqu'à son confluent avec le Pruth.“<sup>2</sup>

Es folgen die für die politische Entwicklung der Meerengenfrage so bedeutungsvollen Verträge zu Adrianopel und Hunkiar-Iskelessi.

Der Friedensschluß zu Adrianopel am 14. September 1829 gewährt im Artikel 7 dem russischen Handel die größten Vorteile.

Artikel 7: „. . . . La Sublime Porte s'engage en outre à veiller soigneusement à ce que le commerce et la navigation de la mer Noire, en particulier, ne puissent éprouver aucune entrave, de quelque nature qu'elle soit. A cet effet, elle reconnaît et déclare le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles entièrement libre et ouvert aux bâtiments russes sous pavillon marchand, chargés ou sur lest, soit qu'ils viennent de la mer Noire pour entrer dans la Méditerranée, soit que venant de la Méditerranée ils veuillent entrer dans la mer Noire. Ces navires, pourvu qu'ils soient des bâtiments marchands, de quelque grandeur et de quelque portée qu'ils puissent être, ne seront exposés à aucun empêchement ou vexation quelconque, ainsi qu'il a été réglé ci-dessus. Les deux Cours s'entendront sur les moyens les plus propres à prévenir tout retard dans la délivrance des expéditions nécessaires. En vertu du même principe, le passage du canal de Constantinople et du détroit des Dardanelles est déclaré libre et ouvert à tous les bâtiments marchands des Puissances, qui se trouvent en état de paix avec la Sublime Porte, soit qu'ils aillent dans les ports russes de la mer Noire ou qu'ils en viennent, chargés ou sur lest, aux mêmes conditions qui sont stipulées pour les vaisseaux sous pavillon russe. . . .“<sup>3</sup>

Rußland hatte ja bereits im Friedensvertrage zu Kütschük-Kainardschi

<sup>1</sup> Martens und Cussy Band 2, Seite 333. Noradounghian Band 2, Seite 83. Fleischmann Seite 40, No. 12.

<sup>2</sup> Martens und Cussy Band 2, Seite 393. Noradounghian Band 2, Seite 88.

<sup>3</sup> Martens und Cussy Band 4, Seite 221. Fleischmann Seite 29, No. 9. Noradounghian Band 2, Seite 170.

1774 im Artikel 11 freie Schifffahrt im Pontus und in den Meerengen zugesichert erhalten, aber es war eine beschränkende Bestimmung bezüglich der Größe und Ausrüstung der Schiffe getroffen worden; diese lästige Fessel beseitigte nun zum Vorteile Rußlands Artikel 7 des Friedensvertrages zu Adrianopel. Auch hatte die Pforte die notgedrungen von ihr gewährte Öffnung des Schwarzen Meeres für den Handel aller Nationen dadurch illusorisch zu machen gewußt, daß sie durch Schließung der Dardanellen jede Verbindung mit dem Pontus unterbrach und die Schifffahrt lahm legte. Die Öffnung der russischen Häfen im Schwarzen Meer für die Schifffahrt aller Mächte durch das Manifest des Zaren im Jahre 1784 mußte so wie ein Schlag aufs Wasser wirken. Nunmehr wurden durch Artikel 7 dieses Vertrages zu Adrianopel die Dardanellen den Handelsschiffen aller Völker geöffnet, und Handel und Schifffahrt in den russischen Häfen konnten emporblühen.

Der Vertrag zu Hunkiar-Iskelessi am 8. Juli 1833 begründete die präponderierende Stellung Rußlands im Orient.

Artikel 1: „Il y aura à jamais paix, amitié et alliance entre sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et Sa Hautesse l'Empereur des Ottomans, leurs Empires et leurs sujets, tant sur terre que sur mer. Cette alliance ayant uniquement pour objet la défense commune de leurs États contre tout empiétement, Leurs Majestés promettent de s'entendre sans réserve sur tous les objets, qui concernent leur tranquillité et sûreté respectives, et de se prêter à cet effet mutuellement des secours matériels et l'assistance la plus efficace.“

Dieses Bündnis wurde auf 8 Jahre geschlossen, die entscheidenden Bestimmungen aber enthält ein beigefügter Geheimartikel:

„En vertu d'une des clauses de l'article premier du traité patent d'alliance défensive conclu entre la Cour Impériale de Russie et la Sublime Porte, les deux hautes Parties contractantes sont tenues de ce prêter mutuellement des secours matériels et l'assistance la plus efficace pour la sûreté de leurs états respectifs. Néanmoins, comme Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies voulant épargner à la Sublime Porte Ottomane, la charge et les embarras qui résulteraient pour elle de la prestation d'un secours matériel, ne demandera pas ce secours, si les circonstances mettaient la Sublime Porte dans l'obligation de le fournir, la Sublime Porte Ottomane, à la place du secours qu'elle doit prêter aux besoin, d'après le principe de réciprocité du traité patent, devra borner son action en faveur de la cour Impériale de Russie à fermer le détroit des Dar-

danelles, c'est à dire à ne permettre à aucun bâtiment de guerre étranger d'y entrer sous un prétexte quelconque.“<sup>1</sup>

Die Konvention zu London vom 15. Juli 1840, der sich auch Rußland anschloß, hot im Artikel 3 das Recht Rußlands zur Sonderaktion auf, Artikel 4 schloß die Dardanellen den Kriegsschiffen aller Staaten mit Einschluß Rußlands und beseitigte damit den Geheimartikel des Vertrages zu Hunkiar-Iskelessi.

Artikel 3: „Si Mehmed-Ali, après s'être refusé de se soumettre aux conditions de l'arrangement mentionné ci-dessus, dirigeait ses forces de terre ou de mer vers Constantinople, les Hautes Parties contractantes, sur la réquisition qui en serait faite par le Sultan à leurs Représentants à Constantinople, sont convenues, le cas échéant, de se rendre à l'invitation de ce souverain et de pourvoir à la défense de son trône au moyen d'une coopération concertée en commun, dans le but de mettre les deux détroits du Bosphore et des Dardanelles, ainsi que la capitale de l'Empire Ottoman, à l'abri de toute agression.

Il est, en outre, convenu que les forces qui, en vertu d'une pareille entente, recevront la destination indiquée ci-dessus, y resteront employées aussi longtemps que leur présence sera requise par le Sultan; et lorsque Sa Hautesse jugera que leur présence aura cessé d'être nécessaire, les dites forces se retireront simultanément et rentreront respectivement dans la mer Noire et la Méditerranée.“

Artikel 4: „Il est toutefois expressément entendu, que la coopération mentionnée dans l'article précédent et destinée à placer temporairement les détroits des Dardanelles et du Bosphore et la capitale Ottomane sous la sauve-garde des Hautes Parties contractantes contre toute agression de Mehmed-Ali, ne sera considérée que comme une mesure exceptionnelle, adoptée à la demande expresse du Sultan et uniquement pour la défense dans le cas seul indiqué ci-dessus. Mais il est convenu que cette mesure ne dérogera en rien à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, en vertu de laquelle il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Et le Sultan, d'une part, déclare par le présent acte qu'à l'exception de l'éventualité ci-dessus mentionnée, il a la ferme résolution de maintenir, à l'avenir, ce principe invariablement établi comme ancienne règle de Son empire, et, tant que la Porte se trouve en paix, de n'admettre

<sup>1</sup> Martens und Cussy Band 2, Seite 331 u. 334, Band 4, Seite 386. Noradounghian Band 2, Seite 230/31. Fleischmann Seite 40, No. 122.

aucun bâtiment de guerre étranger dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles; d'autre part, Leurs Majestés, la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande . . . . . s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé."<sup>1</sup>

Den Bestimmungen dieser Artikel wurde ein Protokoll beigefügt, in dem sich der Sultan das Recht vorbehielt, den Stationären der Mächte in Konstantinopel Passagefirmane für die Fahrt durch die Meerengen auszustellen:

„Qu'en constatant, par l'article 4 de ladite convention, l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, en vertu de laquelle il a été défendu de tout temps aux bâtiments de guerre étrangers d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore, la Sublime Porte se réserve, comme par le passé, de délivrer des fermans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels sont employés, selon l'usage, au service de la correspondance des Légations des Puissances Amies.“

### III. DIE RECHTSLAGE DER MEERENGEN SEIT 1841 BIS ZUM BERLINER KONGRESS VON 1878.

#### 1. Die rechtliche Gestaltung durch die Meerengen- Konvention zu London am 13. Juli 1841.

Frankreich als einzige europäische Großmacht hatte sich dem Vierbund und der Konvention von 1840 nicht angeschlossen, weil seine politischen Interessen es im Gegensatz zu den anderen Mächten für Mehmed-Ali eintreten ließen. Die Nichtbeteiligung Frankreichs war der einzige Grund, daß die Meerengenfrage durch Artikel 4 der Konvention von 1840 nicht als geregelt galt, weil sie unter die Garantie des gesamten europäischen Konzertes gestellt werden sollte, und also eine Großmacht wie Frankreich nicht fehlen durfte. Als nun durch den Firman vom 13. Februar 1841 Mehmed-Ali vom Sultan als erbberechtigter Statthalter in Egypten anerkannt war, lag für Frankreich kein Grund mehr vor, sich nicht dem Vierbund anzuschließen.

So kam am 13. Juli 1841 die Londoner Konvention als Regelung der Meerengenfrage zwischen den fünf europäischen Großmächten und der Türkei zustande. Später traten fast alle zivilisierten Staaten der Konvention bei. Die Regelung blieb dieselbe, wie sie im Artikel 4 der Konvention von 1840 und dem Anhangsprotokoll getroffen war.

<sup>1</sup> Martens u. Cussy Band 5, Seite 42. Noradounghian Band 2, Seite 306. De Clercq Band 4, Seite 572.

Im Vorwort des Vertrages verbürgen die Mächte die Ruhe, Sicherheit und Unabhängigkeit der Türkei: „Leurs Majestés . . . . persuadés que leur union et leur accord offrent à l'Europe le gage le plus certain de la conservation de la paix générale, objet constant de leur sollicitude, et Leurs dites majestés voulant attester cet accord en donnant à Sa Hautesse le Sultan une preuve manifeste du respect qu'elles portent à l'inviolabilité de ses droits souverains, ainsi que de leur désir sincère de voir se consolider le repos de Son Empire, Leurs dites Majestés ont résolu de se rendre à l'invitation de Sa Hautesse le Sultan, enfin de constater en commun par un acte formel, leur détermination unanime de se conformer à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, d'après laquelle le passage des détroits des Dardanelles et du Bosphore doit toujours être fermé aux bâtiments de guerre étrangers, tant que la Porte se trouve en paix. Sa Hautesse le Sultan, d'une part, et Leurs dites Majestés, de l'autre, ayant résolu de conclure entre Elles une convention à ce sujet . . .

Artikel 1: Sa Hautesse le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme ancienne règle de son Empire, en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore et que, tant que la Porte se trouve en paix, Sa Hautesse n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits détroits.

Et Leurs Majestés . . . . de l'autre, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

Artikel 2: Il est entendu qu'en constatant l'inviolabilité de l'ancienne règle de l'Empire Ottoman mentionnée dans l'article précédent, le Sultan se réserve, comme par le passé, de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers, sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des Légations des Puissances Amies.

Artikel 3: Sa Hautesse le Sultan se réserve de porter la présente convention à la connaissance de toutes les Puissances, avec lesquelles la Sublime Porte se trouve en relations d'amitié, en les invitant à y accéder.“<sup>1</sup>

Um die Rechtsnatur dieser Konvention und ihre Wirkung auf die Rechtslage der Meerengen würdigen zu können, ist es unerläßlich, die beiden früheren diesbezüglichen Verträge der Pforte 1809 mit England und 1833 mit Rußland einer Rechtsbetrachtung zu unterwerfen und miteinander zu vergleichen.

Im Jahre 1809 war die alte Regel des Osmanenreiches zum ersten

<sup>1</sup> Martens u. Cussy Bd. 5, S. 123. De Clercq Bd. 4, S. 598. Fleischmann S. 39, No. 12.

Male in einem internationalen Vertrage aufgezeichnet worden, und der Sultan hatte sich gegenüber einer auswärtigen Macht verpflichtet, sie streng aufrecht zu erhalten, unterschiedslos gegen jeden fremden Staat. Bisher war diese Regel nichts als ein bloßer Regierungsakt, eine maritim-politische Maßnahme der Hohen Pforte gewesen. Im Besitze der vollen Souveränität hatte bisher die Türkei nicht nötig gehabt, irgendeiner fremden Macht darüber Rechenschaft zu geben, ob sie die Meerengen jedem fremden Kriegsschiffe schließen wollte, oder ob sie der Kriegsflotte einer Macht die Einfahrt gestatten wollte, einer andern aber nicht. Diese Befugnis war ein Ausfluß der Rechte eines Staates über seine Territorialgewässer, zu denen, wie dargelegt, die Meerengen für die Pforte gehörten, und von denen die Kriegsschiffe fremder Staaten fernzuhalten sie völkerrechtlich ermächtigt war.

Um das Prinzip der Schließung der Meerengen zur Anerkennung der auswärtigen Mächte zu bringen, hätte zweifellos eine wirksame militärische Verteidigung genügt, die eine Forcierung der Meerengen durch feindliche Geschwader unmöglich gemacht hätte. Sicher ist eine absolute Sperrung tatsächlich möglich, aber die Forts befanden sich damals in so schlechtem Zustande, und ihre Armierung war nach dem Urteil sachverständiger Zeitgenossen, wie z. B. des russischen Oberst Duchanel und des General-Inspektors des osmanischen Geniewesens im Jahre 1807 Juchereau de Saint-Denys u. a., so unzureichend, daß die Pforte selbst an einen erfolgreichen Widerstand nicht glaubte. Geld und energische Tätigkeit zur Abhilfe fehlte der türkischen Regierung wie stets, und so suchte sie lieber in einer internationalen diplomatischen Verpflichtung der europäischen Großmächte, daß sie die Schließung respektieren wollten, den erforderlichen Schutz der Hauptstadt. Damit waren aber zugleich die Souveränitätsrechte der Türkei erheblich beschränkt.

Denn als sich 1809 der Sultan zur strengen Aufrechterhaltung der Regel gegenüber England vertraglich verpflichtete, und dieses seinerseits das Prinzip zu respektieren versprach, konnte der Sultan nicht mehr nach Belieben Ausnahmen zugunsten einer anderen Macht gestatten. Sondern wären Kriegsschiffe einer europäischen Macht mit Genehmigung der Pforte in die Dardanellen eingelaufen, so wäre auch England nicht mehr verpflichtet gewesen, die Schließung zu respektieren, da der Sultan eine vertraglich bedungene Pflicht verletzt hätte. Auch englische Kriegsschiffe hätten in diesem Falle gleichfalls in die Meerengen einfahren dürfen, und das Prinzip der Schließung wäre wieder von einer Rechtsfrage zur bloßen Tatfrage geworden.

Der Vertrag von 1809 verschloß demnach die Meerengen den Kriegsschiffen Englands mit Rechtswirksamkeit, aber zugleich auch in demselben Umfange den übrigen Mächten, ohne daß eine Ausnahme einseitig möglich war. Rußland konnte nicht aus dem Schwarzen Meere durch die Meerengen mit seiner Kriegsflotte hinaus ins Mittelmeer, aber auch keine andere Macht vom Mittelmeer durch die Dardanellen ins Schwarze Meer.<sup>1</sup>

Der Vertrag von Hunkiar-Iskelessi 1833 beschränkte in gleicher Weise wie 1809 rechtlich die Souveränität des Sultans gegenüber einer auswärtigen Macht. Aber die Rechtsstellung Rußlands als Vertragspartei war eine ganz andere wie 1809 die Englands hinsichtlich der rechtlichen Befugnisse, die sich hier für die Parteien ergaben. Auch diesmal hatte sich der Sultan verpflichtet, keine andere europäische Macht in die Meerengen zu lassen, aber die russische Kriegsflotte durfte jederzeit vom Schwarzen Meere durch die Dardanellen ins Mittelmeer. Rußland konnte also dort seine Feinde angreifen, während diese durch die rechtlich bedungene Sperrung der Dardanellen für ihre Kriegsmacht keinen Gegenstoß ins Schwarze Meer unternehmen konnten, um die russischen Küsten anzugreifen. Die Schließung der Meerengen bestand demnach hier nur in einer Richtung. Darin beruht die gewaltige Bedeutung dieses Vertrages, der nicht mit Unrecht ganz Europa in Besorgnis setzte.

Prüft man die Rechtsnatur der Konvention von 1841, so ergibt der erste Teil des Artikels 1 eine einfache Erklärung des Sultans, die alte Regel seines Reiches gegen jede fremde Macht ausnahmslos aufrechtzuerhalten. Der zweite Teil enthält eine Gegenerklärung der Signatarmächte, dieses Prinzip respektieren zu wollen. Dem Wortlaut und der Form nach scheint die volle Souveränität des Sultans aufrecht erhalten zu sein.

Im Artikel 2 reserviert sich aber der Sultan das Recht, in Ausnahme von dem Prinzip Passagefirmane für die Stationäre der Mächte auszustellen. Muß sich aber der Sultan dieses Recht vertraglich ausdrücklich bedingen, so folgt daraus notwendig, daß er allgemein das Recht, also die volle Souveränität nicht mehr hat. Artikel 1 wahrt sie nur im Ausdruck, um die Beschränkung der Souveränitätsrechte des Sultans in eine annehmbare Form zu kleiden.

Demnach war der Sultan vertraglich verpflichtet, nicht im geringsten von der Regel zugunsten irgendeines Staates ohne vorherige Zustimmung der Signatarmächte abzuweichen.

Dagegen bestand 1809 und 1833 eine vertragliche Verpflichtung des

<sup>1</sup> Mischef S. 235 ff.

Sultans zur Wahrung des Prinzips nur gegenüber der einen vertragsschließenden Gegenpartei. Nur zwischen den beiden Vertragsparteien bestand eine bindende Rechtsverpflichtung, die andern Mächte aber wurden durch den Vertrag als *res inter alios acta* in keiner Weise rechtlich berührt. Für sie war und blieb die alte Regel nur eine administrative Maßnahme der Pforte.

Die Konvention von 1841 bringt eine vollständige Umwälzung in der Rechtsnatur des Prinzips der Schließung der Meerengen hervor. Die alte Regel des Osmanenreiches wird jetzt unter die Kollektivgarantie der Signatarmächte gestellt, die sie zu respektieren versprechen. Der Sultan andererseits erkennt die Regel als eine wirklich internationale an und gelobt sie als ein allgemeines und dauerndes Prinzip nicht nur gegen die Signatarmächte streng aufrecht zu erhalten, sondern gegen fast alle zivilisierten Staaten, da sie nachträglich der Konvention beitraten. Die alte Regel ist somit 1841 von einer bloßen administrativen, maritim-politischen Maßnahme des Osmanenreiches zu einem Prinzip des öffentlichen europäischen Rechts gemacht und als solches konstituiert worden.<sup>1</sup>

Aber dieser Grundsatz ist mit rechtlicher Verpflichtung in der Konvention von 1841 nur für den Fall aufgestellt, daß sich die Pforte im Friedenszustande befindet. In demselben Augenblick aber, wo die Pforte allein oder als Bundesgenosse einer anderen Macht Krieg führt, sind alle Rechtsbestimmungen *ipso jure* nichtig, und jede Macht hat unbeschränkte Aktionsfreiheit. Mit der Rechtslage änderte sich auch die politische.

Rußland sah bald ein, daß es sich durch den Anschluß an die andern europäischen Großmächte zu gemeinsamer Aktion und durch den Abschluß der Londoner Konvention von 1841 um den großen Vorsprung gebracht hatte, den es im Vertrage von Hunkiar-Iskelessi 1833 vor dem übrigen Europa erlangt hatte. Rußlands geographische Lage läßt ihm einen Vorrang im Orient schon in wirtschaftlicher Beziehung dringend erwünscht erscheinen, wollte es aber das ein Jahrhundert lang unablässig erstrebte Ziel, den Besitz der Meerengen, jemals erreichen, so war eine führende Rolle unerläßlich. Darum suchte es eine Gelegenheit, die verloren gegangenen Vorteile wieder zu gewinnen, sei es auch durch die Gewalt der Waffen.

Im Jahre 1848 schien die Zeit günstig zu sein, da die übrigen Großmächte fast ausnahmslos durch Revolution im Innern vollauf mit sich selbst beschäftigt waren. Einen Anlaß, sich in die inneren Verhältnisse der Türkei

<sup>1</sup> Mischef S. 414. Lozé S. 44. René Pinon S. 811.

einzumischen und seinen Einfluß zu vergrößern, bot Rußland der Streit, der zwischen römisch- und griechisch Katholischen um die heiligen Stätten in Jerusalem ausgebrochen war. Als durch ein Firman vom 9. Februar 1852 Frankreich als Schutzherr des heiligen Grabes und der Kirchen von Gethsemane und Bethlehem vom Sultan bestätigt wurde, sah Rußland darin eine Verletzung seiner früher mit der Pforte abgeschlossenen Verträge und protestierte dagegen. In Wahrheit träumte Zar Nikolaus davon, das Griechenkreuz auf den Turm der Sainte Sophie in Konstantinopel zu pflanzen. Dem englischen Gesandten Lord Seymour gegenüber äußerte er sich: „Der Mann (Sultan) sei sehr krank“ und setzte ihm auseinander, wie Rußland und England sich „in die Haut des Sterbenden teilen sollten.“<sup>1</sup> Der Zar sandte den Fürsten Menschikof nach Konstantinopel, der in undiplomatischer und schroffer Weise die Anerkennung der traditionellen Rechte Rußlands über die christliche Bevölkerung der Türkei von der Pforte forderte. Aber der Sultan weigerte sich, „un acte contraire et inconciliable avec les droits souverains et l'indépendance politique de l'Empire ottoman“ zu unterzeichnen.<sup>2</sup>

Fürst Menschikof bot dem Sultan ein dauerndes Bündnis mit Rußland unter der Bedingung an, den Zaren als gesetzmäßigen Protektor aller griechischen Untertanen der Türkei und aller Orthodoxen anzuerkennen. Die Zahl dieser Bevölkerung belief sich auf ungefähr 12 Millionen in den türkischen Ländern. Der Sultan lehnte ab. Zar Nikolaus suchte auch nur einen Vorwand zum Kriege. Am 22. Juni 1853 überschritten die russischen Armeen den Pruth und besetzten die Donaufürstentümer „zur Sicherheit“. Aber Rußland hatte nicht mit dem eifersüchtigen Argwohn des übrigen Europa, vor allem Frankreichs und Englands gerechnet, die fest entschlossen waren, ein Übergewicht Rußlands im Orient wie 1833 um jeden Preis zu verhindern. Deshalb erklärten sie das Vorgehen Rußlands als einen „acte de Piraterie“ und als eine Verletzung der Londoner Konvention von 1841, in der die Mächte mit Einschluß Rußlands die Unverletzlichkeit und Ruhe der Türkei garantiert hätten. Allerdings wurde im Vorwort der Konvention diese Absicht als Basis des ganzen Vertrages aufgestellt: aber rechtlich verpflichtet nur der Vertrag selbst, zu dem das Vorwort nicht gehört. Die Vorgeschichte der Konvention spricht auch dafür, daß man die Unverletzlichkeit der Türkei unter die Kollektivgarantie der Signatarmächte stellen wollte, wenn nicht dem Worte nach, so doch der Sache nach.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Espéret S. 62.

<sup>2</sup> Mischef S. 441.

<sup>3</sup> Mischef S. 449.

England und Frankreich schlossen ein Bündnis und nahmen für sich das Recht in Anspruch, Gegenmaßregeln zur Aufrechterhaltung des Kollektivvertrages zu ergreifen. Ein englisch-französisches Geschwader fuhr in die Meerengen und ankerte vor Konstantinopel. Die Pforte erklärte am 4. Oktober 1853 Rußland den Krieg. Im November zerstörte die russische Flotte unter Admiral Nakimow die türkische unter Osman Pascha im Hafen von Sinope. Darauf schlossen England und Frankreich mit der Türkei ein Defensivbündnis und stellten Rußland am 27. Februar 1854 ein Ultimatum zu. Auch Österreich und Preußen äußerten sich am 9. April 1854 zugunsten der Türkei. Die verbündete Flotte lief in das Schwarze Meer ein, um jedes russische Kriegsschiff zum Schutze der Türkei festzunehmen.

Der französische Minister des Äußeren, Drouyn de Luys, teilte der russischen Regierung mit: „Nous conserverons la Mer Noire comme un gage jusqu'à l'évacuation des principautés et jusqu'au rétablissement de la paix . . . .

Leurs majestés étant pleinement persuadées que l'existence de l'empire ottoman dans ses limites actuelles, est essentielle au maintien de la balance du pouvoir entre les états de l'Europe . . . .“<sup>1</sup>

Da starb am 2. März 1855 Zar Nikolaus, und es folgte ihm Alexander II. Es kam eine Annäherung zustande, aber die Konferenz zu Wien scheiterte an den für Rußland unannehmbaren Bedingungen der Verbündeten, und der Krimkrieg brach aus. Als am 12. September 1855 die Festung Sebastopol nach tapferer Gegenwehr fiel, kam es zum Vorfrieden zu Wien am 1. Februar 1856. Es wurde u. a. bestimmt, daß binnen drei Wochen ein europäischer Kongreß zur Regelung der orientalischen Frage in Paris zusammentreten sollte.

## 2. Die rechtliche Gestaltung durch den Pariser Frieden von 1856.

Am 25. Februar 1856 wurde der Kongreß eröffnet. Hier waren die europäischen Großmächte außer Preußen vertreten. Erst in der siebenten Sitzung wurde der Beschluß gefaßt, Preußen einzuladen, Bevollmächtigte nach Paris zu schicken: „Da es im europäischen Interesse liege, daß Preußen als Unterzeichner des Vertrages von 1841 an den festzustellenden Bedingungen Anteil nehme.“<sup>2</sup> Am 18. März 1856 erschien der Minister des Auswärtigen und Gesandte Preußens in der Sitzung.

<sup>1</sup> Espéret S. 64 u. 68.

<sup>2</sup> Beer S. 560.

Der Pariser Friedensvertrag vom 30. März 1856 neutralisiert in den Artikeln 11—14 das Schwarze Meer und stellt das Prinzip der Schließung der Meerengen von 1841 in einem Anhang in anderer Formulierung von neuem fest.

Artikel 10: Der Vertrag vom 13. Juli 1841, der die alte Regel des Osmanenreiches betreffs der Schließung der Meerengen, des Bosphorus und der Dardanellen, aufrecht erhält, ist gemeinschaftlich revidiert worden. Der in dieser Beziehung und diesem Prinzip gemäß zwischen den hohen vertragschließenden Parteien abgeschlossene Akt ist und bleibt dem gegenwärtigen Verträge angeschlossen und wird die nämliche Kraft und den Wert haben, als wenn er in denselben vollständig aufgenommen worden wäre.

Artikel 11: Das Schwarze Meer ist neutralisiert. Der Handelsmarine aller Nationen geöffnet, sind seine Gewässer und Häfen förmlich und auf ewig der Kriegsflagge der Uferstaaten sowohl, als aller anderen Mächte untersagt, die in den Artikeln 14 und 19 des gegenwärtigen Vertrages erwähnten Ausnahmefälle ausgenommen.

Artikel 12: Frei von aller Beschränkung wird der Handel in den Häfen und Gewässern des Schwarzen Meeres nur den Gesundheits-, Zoll- und Polizeiverordnungen unterworfen sein, die in einem der Entwicklung der Handelsbeziehungen günstigen Geiste abgefaßt werden.

Um den Handels- und Schifffahrtsinteressen aller Nationen die wünschenswerte Sicherheit zu geben, werden Rußland und die Hohe Pforte in allen ihren im Uferbezirke des Schwarzen Meeres gelegenen Häfen, den Prinzipien des internationalen Rechtes gemäß, Konsuln lassen.

Artikel 13: Da das Schwarze Meer dem Wortlaut des Artikels 11 gemäß neutralisiert ist, so ist die Aufrechterhaltung oder Errichtung von militärisch-maritimen Arsenalen in dessen Uferbezirk unnötig und zwecklos. Seine Majestät der Kaiser aller Reußen und Seine Hoheit der Sultan verpflichten sich deshalb, auf diesem Littorale keine militärisch-maritimen Arsenele zu errichten oder zu behalten.

Artikel 14: Nachdem der Kaiser von Rußland und der Sultan eine Konvention abgeschlossen haben, um die Stärke und Zahl der leichten, zum Dienste ihrer Küsten notwendigen Schiffe zu bestimmen, deren Unterhaltung im Schwarzen Meere sie sich vorbehalten, so ist diese Konvention dem gegenwärtigen Verträge angeschlossen worden und wird die nämliche Kraft und den Wert haben, als wenn sie in denselben vollständig aufgenommen worden wäre. Sie kann ohne Zustimmung der Mächte, Unterzeichner des gegenwärtigen Vertrages, weder annulliert, noch modifiziert werden.

## VERTRAG ALS BEILAGE.

Da Ihre Majestäten . . . . Unterzeichner des Vertrages vom 13. Juli 1841 und Seine Majestät, der König von Sardinien willens sind, ihre einmütige EntschlieÙung gemeinschaftlich an den Tag zu legen, sich die alte Regel des Osmanenreiches, der zufolge die Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen, solange sich die Pforte im Frieden befindet, den fremden Kriegsschiffen verschlossen sind, zur Richtschnur zu machen, haben die gedachten Majestäten einerseits und der Sultan andererseits den Beschluß gefaÙt, die in London 1841 abgeschlossene Konvention zu erneuern, mit Ausnahme einiger Detailänderungen, die dem Prinzip, worauf dieselbe beruht, keinen Eintrag tun.

Artikel 1: Seine Majestät der Sultan einerseits erklärt, daß er festen Willens ist, in Zukunft das als alte Regel seines Reiches unwandelbar festgestellte Prinzip, infolgedessen es zu allen Zeiten den Kriegsschiffen fremder Mächte untersagt war, in die Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen einzulaufen, aufrechtzuerhalten, und daß Seine Majestät, solange sich die Pforte im Frieden befinde, kein fremdes Kriegsschiff in die genannten Gewässer einlassen wird, und die genannten Majestäten . . . . andererseits verpflichten sich, diese Willensbestimmung des Sultans zu achten und sich das vorhin erwähnte Prinzip zur Richtschnur zu nehmen.

Artikel 2: Wie in früherer Zeit, behält sich der Sultan vor, den leichten Fahrzeugen unter Kriegsflagge Passagefirmane zu erteilen, die, der Gewohnheit gemäß, im Dienste der Gesandtschaften der befreundeten Mächte verwendet werden sollen.

Artikel 3: Dieselbe Ausnahme findet ihre Anwendung auf diejenigen leichten Fahrzeuge unter Kriegsflagge, die eine jede der kontrahierenden Parteien befugt ist, an der Mündung der Donau zu stationieren, um die Ausführung der auf die Freiheit des Flusses bezüglichen Bestimmung zu sichern, und deren Zahl nicht zwei für jede Macht überschreiten darf.

Die zweite Beilage enthält den Sondervertrag zwischen Rußland und der Pforte.

„Seine Majestät der Kaiser aller Reußen und Seine Hoheit der Sultan, das Prinzip der Neutralisation in Erwägung ziehend . . . . . haben zu diesem Zwecke eine besondere Übereinkunft zu zeichnen beschlossen.

Artikel 1: Die hohen kontrahierenden Teile verpflichten sich gegenseitig, im Schwarzen Meere keine anderen Kriegsschiffe zu halten als diejenigen, deren Zahl, Stärke und Umfang nachstehend festgesetzt sind.

Artikel 2: Die hohen kontrahierenden Teile behalten sich ein jeder vor, in diesem Meere sechs Dampfschiffe von 50 m Länge auf dem Wasser-

spiegel, von einem Gehalt von höchstens 800 Tonnen und vier leichte Dampf- oder Segelschiffe von einem Gehalt, der bei keinem zweihundert Tonnen übersteigen darf, zu unterhalten.“<sup>1</sup>

Dem Pariser Vertrag traten nach und nach fast alle zivilisierten Staaten bei, mit Ausnahme von: Spanien, Nord-Amerika, Mexiko, Bolivien, Columbien und Venezuela.<sup>2</sup>

Durch den Pariser Friedensvertrag von 1856 war tatsächlich in der Meerengenfrage nur die Londoner Konvention von 1841 aufrecht erhalten und in einer Beziehung die Vorbehaltsrechte des Sultans erweitert worden. Er durfte Passagierfahrzeuge auch noch für zwei leichte Kriegsschiffe jeder Signatarmacht zur Aufrechterhaltung der freien Donauschiffahrt ausstellen, die gleichfalls im Pariser Verträge geregelt worden war.

Martens sagt über die Rechtsnatur der internationalen Meerengenabkommen: „Les mesures internationales positives concernant les Détroits sont de deux espèces. Les unes sont motivées par la nécessité de supprimer les obstacles inutiles opposés aux transactions pacifiques ayant lieu dans l'étendue de ces passages maritimes. Les autres ont trait à des considérations stratégiques, à la sécurité des états maîtres du rivage, aux droits que possèdent ces états d'utiliser les détroits dans l'intérêt de leur défense en temps de guerre.“<sup>3</sup>

Die europäischen Großmächte hatten es erreicht, Rußland zunächst vollkommen im Orient zurückzudrängen, und Konstantinopel von der großen Gefahr zu befreien, die es ständig in der russischen Schwarzen Meer-Flotte bedroht hatte. Durch die Neutralisation des Schwarzen Meeres war das Werk Rußlands, sich als große militärische Seemacht einzurichten, woran es jahrhundertlang mit Eifer und Hartnäckigkeit gearbeitet hatte, mit einem Schlage vernichtet. Aber es war kaum anzunehmen, daß eine Großmacht wie Rußland eine so weitgehende Beschränkung seiner Souveränitätsrechte auf die Dauer ertragen würde. Die Mächte hatten in der Neutralisation des Pontus ein Paladium des Friedens im Orient zu errichten geglaubt, in Wahrheit war sie eine Ursache zu Unstimmigkeiten und mußte zum Konflikt führen. Denn es ist selbstverständlich, daß eine Großmacht früher oder später solche seine wirtschaftliche und politische Entwicklung hemmenden Fesseln sprengt. Die Frage ist nur, ob ein Staat auch nach den Gesetzen des Völkerrechts hierzu

<sup>1</sup> Fleischmann S. 50, Nr. 15. Berner (Anhang).

<sup>2</sup> Perels S. 34, Nr. 3.

<sup>3</sup> Martens: *Traité de droit international* Bd. 2, S. 356.

berechtigt ist. Sie ist m. E. in Übereinstimmung mit der herrschenden Meinung zu bejahen.

Bonfils führt aus, daß ein Staat zu seiner Selbsterhaltung das Recht haben müsse, seine Verteidigung zu sichern. Deshalb müsse es ihm freistehen, seine Bewaffnung zu vollenden, Waffenarsenale zu schaffen, Befestigungen aufzubauen und Kriegsflotten auszurüsten. Diese Freiheit sieht er als Folge der Grundrechte des Staates an, die notwendig sind für seine Existenz und nicht durch Verträge eingeengt werden dürfen.<sup>1</sup>

„Il y a, il doit y avoir un équilibre intérieur pour chaque pays. entre sa force et son rayonnement au dehors, entre sa valeur réelle et le rôle qui lui est assigné dans la famille des autres états“, heißt es bei einem anderen Schriftsteller.<sup>2</sup>

Nach von Liszt bedürfen die völkerrechtlichen Grundrechte keiner besonderen vertragsmäßigen Anerkennung, sondern sie bilden den festen Grundstock aller ungeschriebenen Rechtssätze des Völkerrechts.<sup>3</sup>

Bluntschli erkennt dem Staate das Recht zu, sich von jeder Verpflichtung ev. gewaltsam zu befreien, die seine freie Entwicklung hemmt: „Die Verbindlichkeit des Vertrages hat doch ihre natürliche Grenze in den Grundrechten des Staates auf seine Existenz und seine notwendige Entwicklung. Im Konflikt mit diesem ursprünglichsten und unveräußerlichen Recht muß das sekundäre Vertragsrecht zurückstehen.“<sup>4</sup>

Nach Heffter ist es einem Staate erlaubt, die Einhaltung einer Vertragsverpflichtung abzulehnen, sobald sie mit dem Wohle des Volkes unvereinbar wird. Denn ein Staat habe wie eine Privatperson ein Notrecht, bei Gefahr eines bevorstehenden Verlustes der Existenz oder einzelner bestimmter Rechte, sie selbst auf Kosten und mit Verletzung anderer Staaten zu retten.<sup>5</sup>

Martens hält jede Einschränkung des Selbsterhaltungsrechtes eines Staates für ein entschiedenes Attentat auf die Existenz des Volkes und für eine temporäre Abnormität.<sup>6</sup>

Calvo äußert sich: „Le droit de conservation est, on peut le dire, la loi suprême des nations ainsi que le devoir le plus impérieux des citoyens“.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> Bonfils S. 122. Nr. 245 ff.

<sup>2</sup> L'équilibre politique et la diplomatie, in *Revue des Deux Mondes* vom 1. Dezember 1905. S. 150, Bd. 30.

<sup>3</sup> v. Liszt S. 61.

<sup>4</sup> Bluntschli § 460, S. 239.

<sup>5</sup> Heffter S. 65.

<sup>6</sup> Martens-Bergbohm S. 297.

<sup>7</sup> Calvo Bd. 1, § 208, S. 352.

Niedergeworfen im Krimkriege, hatte sich Rußland dem Recht des Stärkeren fügen und notgedrungen die Neutralisation des Pontus vertraglich anerkennen müssen mit der festen Absicht, bei der ersten günstigen Gelegenheit diese erniedrigende Bestimmung für nichtig zu erklären. Auch die übrigen europäischen Großmächte mit Ausnahme von England und Frankreich als erbitterteste Gegner Rußlands hielten die Bestimmungen der Neutralisation für eine Demütigung Rußlands und waren geneigt, einer Aufhebung zuzustimmen. Im Jahre 1867 erklärte sich Österreich der russischen Regierung gegenüber bereit, eine Revision des Pariser Vertrages zugunsten Rußlands in Vorschlag zu bringen. Die geheime Absicht Österreichs war dabei, die guten russisch-preußischen Beziehungen zu sprengen und durch Bildung eines süddeutschen Bundes die Einigung Deutschlands zu hintertreiben.<sup>1</sup> Aber das Anerbieten Österreichs fand in Petersburg keinen großen Anklang, da die russischen Staatsmänner gut über die Stimmung an der Themse und Seine instruiert waren und wohl wußten, daß es ganz unzeitgemäß war, die Fesseln des Pariser Vertrages abzustreifen. Sie harrten auf einen günstigeren Zeitpunkt, wo sie gefahrlos und ohne einen Preis zahlen zu müssen, die beengenden Bestimmungen über Bord werfen konnten.

Am 31. Oktober 1870, als Frankreichs Aktionsfähigkeit durch den Krieg mit Deutschland vollständig lahmgelegt war, erschien die Zirkulardepesche des Fürsten Gortschakow an die Unterzeichner des Pariser Vertrages. Rußland erklärte, sich nicht mehr an die Bestimmungen des Pariser Abkommens als gebunden und die Neutralisation des Schwarzen Meeres als aufgehoben zu betrachten. Zuvor hatte sich die russische Regierung die Zustimmung Preußens gesichert, und Bismarck hatte nicht gezögert, sie zu geben, um sich Rußland verpflichtet zu machen und die für Preußen vorteilhafte Freundschaft zwischen beiden Mächten zu befestigen.

In der Zirkularnote erklärte Gortschakow, Rußland könne nicht länger die Beschränkung seiner Souveränitätsrechte dulden; die Neutralisation des Pontus sei mit der Sicherheit der russischen Gestade am Schwarzen Meer unvereinbar, und die Türkei habe schon dauernd die Pariser Bestimmungen verletzt, so daß auch Rußland sie nicht mehr respektieren könne. Im übrigen beabsichtige der Zar keineswegs die orientalische Frage aufzurollen:<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Beer S. 598.

<sup>2</sup> Archives diplomatiques 1873. III. S. 177.

„Sa Majesté Impériale ne saurait se considérer plus longtemps comme liée aux obligations du traité du 18/30 Mars 1856, en tant qu'elles restreignent ses droits de souveraineté dans la mer Noire . . . .

En réalité, tandis que la Russie désarmait dans la mer Noire et s'interdisait même loyalement, par une déclaration consignée dans les protocoles des conférences, la possibilité de prendre des mesures de défense maritime efficace dans les mers et ports adjacents, la Turquie conservait le droit d'entretenir des forces navales illimitées dans l'Archipel et les détroits, la France et l'Angleterre gardaient la faculté de concentrer leurs escadres dans la Méditerranée. En outre, aux termes du traité, l'entrée de la mer Noire est formellement et à perpétuité interdite au pavillon de guerre, soit des Puissances riveraines, soit de toute autre Puissance, mais, en vertu de la convention dite „des détroits“, le passage par ces détroits n'est fermé aux pavillons de guerre qu'en temps de paix. Il résulte de cette contradiction que les côtes de l'Empire Russe se trouvent exposées à toutes les agressions, même de la part d'États moins puissants, du moment, où ils disposent de forces navales auxquelles la Russie n'aurait à opposer que quelques bâtiments de faibles dimensions . . . . .

À mesure que s'affaiblissaient ainsi les gages offerts par le traité et notamment les garanties d'une neutralité effective de la mer Noire, l'introduction des bâtiments cuirassés inconnus et non prévus lors de la conclusion du traité de 1856, augmentait pour la Russie les dangers d'une guerre éventuelle, en accroissant, dans des proportions considérables, l'inégalité déjà patente des forces navales respectives.

Notre Auguste Maître ne saurait admettre, en droit, que des traités, enfreints dans plusieurs de leurs clauses essentielles et générales, demeurent obligatoires dans celles qui touchent aux intérêts directs de son Empire . . . la sécurité de la Russie dépende d'une fiction qui n'a pas résisté à l'épreuve du temps, et soit mise en péril par son respect pour des engagements qui n'ont pas été observés dans leur intégrité.“<sup>1</sup>

Waren diese Gründe Rußlands vom militärisch-politischen Standpunkt aus auch gerechtfertigt, so konnten sie doch den offenbaren Vertragsbruch nicht entschuldigen. Das wußte Gortchakow sehr wohl, aber er verstand es, die verschiedenen Regierungen richtig zu nehmen, indem er bald höflich und zuvorkommend, bald kurz und energisch den Wortlaut seiner Noten abfaßte.

Er schrieb am 1. November 1870 an England: „Le gouvernement Bri-

<sup>1</sup> Staatsarchiv Band 20, Nr. 4223.

tannique ne consentirait jamais à laisser la sécurité de ses côtes à la merci d'une transaction, qui n'est plus respectée. Il a trop d'équité pour ne pas nous reconnaître les mêmes devoirs et les mêmes droits. Mais ce que nous tenons surtout à bien établir, c'est que cette décision n'implique aucun changement dans la politique que sa majesté l'Empereur suit en Orient."<sup>1</sup>

An Österreich: „Monsieur le Comte de Beust comprendra certainement que la question est si grave pour la Russie qu'elle devra considérer l'attitude des puissances dans cette conjoncture comme la pierre de touche des dispositions qu'elle peut s'attendre à rencontrer de leur part, et par conséquent aussi de celles qu'elle peut avoir pour chacune d'elles en réciprocité."<sup>2</sup>

An Italien: „Nous ne doutons pas un instant de l'accueil que le gouvernement Italien fera à la demande qui nous est prescrite. Il a trop la conscience de sa propre dignité pour ne pas comprendre les devoirs que la nôtre nous impose."<sup>3</sup>

An die Türkei: „Il dépendra de la Porte de s'inspirer de ces traditions et d'abandonner le terrain de défiance où elle s'est placée à notre égard, en entrant dans la voie où nous la convions loyalement."<sup>4</sup>

An Frankreich: „Bien que le gouvernement qui dirige actuellement les affaires de la France, n'ait pour but que la défense nationale, cette puissance occupe une trop grande place en Europe pour que le cabinet impérial puisse tarder à lui faire part de cette modification."<sup>5</sup>

Ob völkerrechtlich das Vorgehen Rußlands sich rechtfertigen läßt, darüber kann man verschiedener Ansicht sein.

Wesentlicher Grundsatz des öffentlichen europäischen Rechts ist es, daß kein Staat sich einseitig von den vertraglich übernommenen Verpflichtungen lossagen kann.

Bonfils führt aus: „Ein Staat, der durch Vertrag gebunden ist, der seiner Ansicht nach mit den derzeitigen Bedürfnissen nicht mehr in Einklang steht, kann sich nicht einseitig von der eingegangenen Verpflichtung frei erklären. Er muß mit den andern Vertragsmächten in neue Unterhandlungen treten, ihnen die stattgehabten Veränderungen darlegen und den Nachweis führen, daß die Umstände, unter denen der Vertrag geschlossen war, und die dessen rechtsverbindliche Kraft begründet hatten, inzwischen

<sup>1</sup> Staatsarchiv Band 20, Nr. 4224.

<sup>2</sup> Staatsarchiv Bd. 20, Nr. 4225.

<sup>3</sup> Staatsarchiv Band 20, Nr. 4226.

<sup>4</sup> Staatsarchiv Band 20, Nr. 4227.

<sup>5</sup> Staatsarchiv Band 20, Nr. 4229.

eine Umwandlung erfahren haben. Durch eine gemeinsame Übereinkunft nicht durch einseitige, oder rein willkürliche Erklärung ist die Aufhebung des Vertrages herbeizuführen.“<sup>1</sup>

Andererseits ist aber unbestreitbar im Völkerrecht den Staaten die Befugnis zuerkannt, unter dem Rechtsgrund der *clausula rebus sic stantibus* auch einseitig die Erfüllung eines Vertrages zu verweigern, wenn eine wesentliche Änderung im *status quo ante* eingetreten ist.

Unter der zwingenden Voraussetzung, daß die wesentliche Änderung darin besteht, daß sich 1. neue Tatsachen ergeben haben, und daß 2. diese in Verbindung mit den Stipulationen des Vertrages die Lebensinteressen des Staates gefährden würden, halte ich den Staat für berechtigt, auch einseitig die vertraglich übernommenen Pflichten zu kündigen.

In noch engerer Umgrenzung hält von Liszt die *clausula rebus sic stantibus* völkerrechtlich für anwendbar, wenn nämlich eine bestimmte Sachlage Voraussetzung des Vertrages sei und durch deren Änderung die übernommene Verpflichtung für den Staat wesentlich drückender würden. Notstand vermöge den Charakter der Rechtswidrigkeit eines Vertragsbruches zu nehmen. Durch die Neutralisation des Schwarzen Meeres sei Rußland in seinen Lebensinteressen schwer getroffen worden.<sup>2</sup>

Heffter läßt die einseitige Kündigung eines Vertrages zu, falls eine Veränderung derjenigen Umstände eingetreten sei, die stillschweigende Bedingung des Vertrages waren, so z. B. wenn der verpflichtete Staat seine bisherige politische Stellung nicht behaupten könnte und namentlich in eine Ungleichheit gegenüber anderen Staaten geraten würde, die zur Zeit des Vertrages nicht bestand, noch beabsichtigt war. Diese Veränderung müsse der betreffende Staat genau darlegen und die Unhaltbarkeit der Sachlage begründen. Rußlands Lossage aber erklärt er für den schlimmsten Vertragsbruch.<sup>3</sup>

Jellinek führt aus: Da jede staatliche Verpflichtung ihrer substantiellen Seite nach eine Erfüllung des Staatszweckes ist, so besteht sie nur solange, als sie diesem Zweck genügt. Daher trägt jeder Akt des Staatswillens die Klausel *rebus sic stantibus* in sich. Nur für die Zeit, in der die objektiven Verhältnisse, zu deren Normierung das betreffende Gesetz bestimmt ist, unverändert dieselben geblieben sind, hat die Selbstverpflichtung des Staates absolut bindende Kraft für ihn. Indem man die Klausel *rebus sic stantibus* als notwendige Voraussetzung eines jeden Staatsvertrages aner-

<sup>1</sup> Bonfils Nr. 857, S. 448.

<sup>2</sup> v. Liszt S. 167/196.

<sup>3</sup> Heffter S. 215.

kennt, stellt man die Erfüllung der Verträge trotzdem nicht in die Willkür der Staaten. Nur ein vernünftiger Grund kann den Staat von der Heiligkeit des Vertrages befreien, wie nur ein vernünftiger Grund ihn von der Heiligkeit seiner Gesetze dispensieren kann.<sup>1</sup>

Nach Bluntschli ist die Ewigkeit der Verträge so unsinnig wie die Ewigkeit der Verfassung. Sie sind beide unvereinbar mit der naturgemäßen Entwicklung d. h. der Veränderung der Menschheit und Völker, und deshalb im Widerspruch mit dem richtigen Rechtsbegriff.<sup>2</sup>

In der Staatenpraxis wird die Rechtsgiltigkeit der einseitigen Kündigung eines Vertrages auch stets bei wichtigen Anlässen vertreten werden, weil eine Macht nie mit Sicherheit die Zustimmung aller Mitkontrahenten infolge der verschiedenen politischen Interessen erwarten kann.

Rußland gab im vorliegenden Falle als wesentliche Änderung und als Eintritt neuer Tatsachen an: das Aufkommen der großen Kreuzer und die wiederholte angebliche Rechtsverletzung des Pariser Vertrages durch die Pforte und erklärte diese Umstände in Verbindung mit der Neutralisation des Pontus als unvereinbar mit der Sicherheit seiner Küsten im Schwarzen Meer. Ullmann urteilt hierüber: Indessen, das Vorgehen Rußlands erklärte sich damals sachlich aus den in der Tat seit 1856 eingetretenen wirklichen Veränderungen der Umstände und Lage der Dinge in Europa 1870, war also erklärlich, wengleich formell bedenklich.<sup>3</sup>

Ob solche Gründe von den Mächten als stichhaltig anerkannt werden, ist wie manche Frage im Völkerrecht eine reine Machtfrage, die Rechtsgründe werden hier durch politische bedingt. Ebenso wird eine Großmacht viel leichter die Zustimmung der Mitkontrahenten zur Aufhebung eines Vertrages erhalten als ein kleiner Staat, und damit verliert die erste Ansicht den Schein der größeren Rechtlichkeit.

Im Jahre 1870 wurde die Erklärung Rußlands als ein Bruch des Völkerrechts angesehen, und die Großmächte, besonders England protestierten mehr oder minder energisch.

Lord Granville schrieb in einer Depesche vom 19. November 1870 an Buchanan: „Le procédé de la Russie anéantit tous les Traités; l'objet d'un Traité est de lier les contractants l'un à l'autre; d'après la doctrine russe, chaque partie soumet tout à sa propre autorité et ne se tient obligée qu'envers elle-même . . . . .“

<sup>1</sup> Jellinek S. 20 u. 42.

<sup>2</sup> Bluntschli § 454.

<sup>3</sup> Ullmann S. 286.

Si, au lieu de dénoncer la convention spéciale annexée au traité de Paris comme en faisant partie, le gouvernement russe avait demandé au gouvernement britannique aussi bien qu'aux autres gouvernements qui ont pris part à ce traité, d'examiner s'il n'y avait pas des raisons suffisantes qui justifieraient qu'il y fût apporté quelques modifications, le gouvernement de la Reine d'accord avec les signataires, aurait pris en considération la justesse de cette demande.“

### 3. Die rechtliche Gestaltung durch den Londoner Pontusvertrag von 1871.

Frankreich lag 1870 im Kriege mit Deutschland, Österreich war einer militärischen Aktion abgeneigt, und so wagte es England nicht, allein mit Gewalt gegen Rußland vorzugehen. Die Mächte gingen schließlich auf den Vorschlag Bismarcks ein, die Frage auf einer europäischen Konferenz in London gemeinsam zu regeln.

Rußland stimmte bereitwillig zu, und der russische Bevollmächtigte unterzeichnete selbst das Protokoll vom 17. Januar 1871, in dem die Vertreter der Mächte gemeinsam gegen die einseitige Lösung von internationalen Verträgen durch einen Staat protestierten:

„Die zur Konferenz versammelten Bevollmächtigten des Norddeutschen Bundes, Österreich-Ungarns, Groß-Britanniens, Italiens, Rußlands, und der Türkei erkennen als wesentliches Prinzip des Völkerrechts an, daß keine einzige Macht sich weder von ihren Pflichten aus dem Vertrage lossagen, noch dessen Bestimmungen von sich selbst aus modifizieren dürfe, anders als unter der mittels gütlichen Übereinkommens zu erwirkenden Zustimmung der Vertragsparteien.“<sup>1</sup>

Am 13. März 1871 wurde der Pontusvertrag zu London abgeschlossen.

Artikel 1: Die Artikel 11—14 des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 sind aufgehoben und durch die folgenden Artikel ersetzt.

Artikel 2: Das Prinzip der Schließung der Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen, wie dasselbe durch die besondere Konvention von 1856 hergestellt worden, wird aufrecht erhalten mit der Machtvollkommenheit für Seine Majestät den Sultan, die genannten Meerengen in Friedenszeiten den Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte zu öffnen, falls die Hohe Pforte es für nötig erachten sollte, um die Ausführung der Stipulationen des Pariser Vertrages von 1856 sicherzustellen.

<sup>1</sup> Bonfils Nr. 858, S. 449-50.

Artikel 3: Das Schwarze Meer bleibt wie bisher der Handelsmarine aller Nationen geöffnet.<sup>1</sup>

Außerdem wurde die spezielle Konvention von 1856 zwischen Rußland und der Türkei über die vorzubehaltenden Schiffe im Schwarzen Meer durch einen besonderen Vertrag vom 13. März 1871 zwischen den beiden Staaten für aufgehoben erklärt.

Den Inhalt des Pontusvertrages faßte Lord Granville in der Unterhaus-sitzung vom 13. März 1871 in den Worten zusammen:

„Ein Vertrag ist heute im Auswärtigen Amte unterzeichnet worden, durch den einerseits die Bestimmungen des Pariser Vertrages von 1856 hinsichtlich der Neutralisation des Schwarzen Meeres abgeschafft, andererseits aber die der Pforte in den früheren Verträgen auferlegten Beschränkungen bezüglich der Schliessung des Bosphorus und der Dardanellen in Friedenszeiten soweit modifiziert werden, daß diese in der Folge die Öffnung der Meerengen selbst im Frieden für die befreundeten und verbündeten Mächte gestatten kann, wenn die Pforte es für nötig erachten sollte, dies zu tun, um die Ausführung der Bestimmungen des Pariser Vertrages von 1856 zu sichern.“<sup>2</sup>

In den Verhandlungen der Konferenz hatte man diese Befugnis des Sultans in den Worten ausdrücken wollen, er solle das Recht haben, zum Zwecke der Aufrechterhaltung des Pariser Vertrages die Kriegsschiffe „der Nichtflußmächte“ in die Meerengen einzulassen. Aber der Vertreter der Pforte wollte das Wort „Nichtflußmächte“ durch die Bestimmung „freundliche Mächte“ ersetzt wissen, weil es die Souveränität des Sultans einschränke und auch zu offenbar gegen Rußland gerichtet sei und später leicht zu Mißhelligkeiten Anlaß geben könne. Schließlich wurde auf Vorschlag des italienischen Bevollmächtigten zur Befriedigung aller Teile die Fassung des Artikels 2 angenommen.

So wurde durch den Pontusvertrag der Schritt Rußlands sanktioniert und als Entgelt die Vorbehaltsrechte des Sultans erheblich erweitert.

Rußland hatte nun freie Hand, seine alte Politik gegen die Türkei wieder aufzunehmen mit dem Ziele, diese ganz aus Europa zu verdrängen und selbst ihren Platz einzunehmen.

In den Jahren 1875 und 1876 brach die große panslawische Bewegung unter der Protektion Rußlands in den europäischen Ländern der Türkei aus, in Bosnien und der Herzegowina, in Bulgarien, Montenegro und

<sup>1</sup> Fleischmann S. 93, Nr. 28 R. G. Bl. 1871, R. 104.

<sup>2</sup> Berner S. 17.

Serbien. Man verlangte die Gleichstellung des Christentums mit dem Islam in jeder Beziehung. Russland zögerte nicht, sich zum Schutzherrn der unterdrückten slawischen Brüder zu machen. Nach zwei erfolglosen Konferenzen am 13. Mai 1876 zu Berlin und am 11. Dezember 1876 zu Konstantinopel brach der Krieg zwischen Russland und der Pforte aus.

Die Türkei verhängte die Blockade über die russischen Küsten des Schwarzen Meeres durch ein Dekret vom 3. Mai 1877, das im Artikel 2 bestimmt:

„Le blocus ici décrété commencera le 5 Mai de cette année à devenir effectif et sera maintenu par une flotte ottomane en force suffisante.“

Da aber eine Effektivblockade über eine Küstenstrecke von 2500 km unmöglich war, so begnügte sich die Pforte, den Bosphorus zu blockieren.<sup>1</sup>

Die türkische Armee wurde geschlagen, die Festung Plewna fiel nach standhafter Verteidigung, und die russischen Heere erschienen vor Konstantinopel und wären einmarschiert, wenn nicht die englische Flotte zum Schutze der ottomanischen Hauptstadt in die Meerengen gefahren wäre. Die schweren Schiffsgeschütze der großen englischen Panzer auf die Stadt gerichtet, drohte die englische Regierung den Einmarsch der russischen Truppen in Konstantinopel mit dem Bombardement der Stadt zu beantworten. So blieben die Russen vor der Stadt, und es kam zum Frieden von San Stefano am 21. März 1877.

Dieser Vertrag hätte Rußland ein vollkommenes Übergewicht im Orient verschafft, und die Herrschaft der Türkei in Europa fast ganz vernichtet, wenn es nicht den Mächten gelungen wäre, ihn auf dem Berliner Kongreß umzustößen und eine neue Regelung vorzunehmen. Bezüglich der Meerengen hatte Artikel 24 des Friedensvertrages bestimmt:

„Der Bosphorus und die Dardanellen werden in Kriegs- wie in Friedenszeiten den Handelsschiffen der neutralen Staaten, die von den russischen Häfen kommen oder nach diesen Häfen bestimmt sind, geöffnet bleiben. Die Hohe Pforte verpflichtet sich infolgedessen, von jetzt ab vor den Häfen des Schwarzen und Asow'schen Meeres keine definitive Blockade mehr anzuordnen, die dem Geiste der zu Paris am 16. April 1856 unterzeichneten Deklaration zuwiderlaufen würde.“<sup>2</sup>

Als Protest gab die englische Regierung die bedeutsame Erklärung ab: „Le gouvernement ottoman est maître de fermer ou d'ouvrir les Détroits, qui sont la route naturelle des nations pour aller de la Mer Égée dans la

<sup>1</sup> Kuntze § 15, S. 40.

<sup>2</sup> Berner (2. Anlage) Calvo Bd. 1, S. 315 ff.

mer Noire. Sa souveraineté est reconnue à l'entrée du golfe Persique, sur les rivages du Levant et dans le voisinage immédiat du canal de Suez. Ce ne peut être qu'un objet d'extrême appréhension pour l'Angleterre de voir le gouvernement qui dispose de ce pouvoir être serré de si près par les avant-postes politiques d'une puissance qui lui est tellement supérieure en force que son action indépendante, voire même son existence, en demeurent presque annihilées.“<sup>1</sup>

#### 4. Die rechtliche Gestaltung durch den Berliner Kongreß 1878.

Dem Druck der Mächte gab Zar Alexander nach und stimmte einer Regelung der Orientfrage auf einem europäischen Kongreß zu Berlin bei. England aber erhielt für seine Intervention zugunsten der Türkei die Insel Cypren von der Pforte abgetreten, der es als wichtigen Flottenstützpunktes zur Sicherung seiner Seeherrschaft im Mittelmeer bedurfte. Es schloß am 4. Juni 1878 ein Defensivbündnis mit der Pforte gegen Rußland und garantierte den asiatischen Besitzstand der Türkei.<sup>2</sup>

Der Berliner Vertrag vom 13. Juni 1878 bestimmte bezüglich der Meerengenfrage im Artikel 63:

„Der Pariser Vertrag vom 30. März 1856 sowie der Londoner Vertrag vom 13. März 1871 werden in allen denjenigen Bestimmungen aufrecht erhalten, die durch die vorstehende Vereinbarung nicht aufgehoben oder abgeändert sind.“<sup>3</sup>

Da aber weder die Bestimmung über die Meerengenfrage des Pariser Vertrages noch die des Pontusvertrages durch den Berliner Kongreß modifiziert, sondern lediglich aufrechterhalten sind, so gilt in der Gegenwart die Regelung, die durch den Londoner Vertrag vom 13. März 1871 getroffen worden ist.

Bei den Verhandlungen auf dem Berliner Kongreß über die Stadt Batum, die an Rußland im Artikel 19 des Friedensvertrages zu San Stefano abgetreten war, wurde von den Delegierten die Rechtsfrage aufgeworfen, ob die internationalen Abkommen über die Meerengen von 1841, 1856 und 1871 als Kollektivverträge anzusehen seien oder nicht. Noch heute ist die Frage nicht entschieden, obwohl sie für die praktische Anwendung der vereinbarten Regelung jederzeit von der weitgehendsten Bedeutung werden kann und geworden ist, wie noch darzulegen sein wird.

<sup>1</sup> Espéret S. 107.

<sup>2</sup> Fleischmann S. 145 Nr. 39.

<sup>3</sup> Fleischmann S. 148, Nr. 48.

Über die Rechtsnatur der Verträge sind zwei entgegengesetzte Ansichten möglich und werden auch tatsächlich vertreten, von denen die eine sie als Kollektivverträge, die andere als eine Reihe von Einzelverträgen, je einer europäischen Macht mit der Pforte, ansieht.

Auf dem Berliner Kongreß rief Lord Salisbury in der 14. Sitzung vom 6. Juli 1878 bei der Verhandlung, ob die Stadt Batum von Rußland befestigt werden dürfe oder ein für alle Nationen freier Handelshafen bleiben müsse, die Erörterung über die Rechtsnatur der Meerengenabkommen hervor. Er erklärte: „Si l'acquisition de Batoum avait été maintenue dans des conditions qui menaceraient la liberté de la mer Noire, l'Angleterre n'aurait pas pu s'engager envers les autres puissances européennes à s'interdire l'entrée de cette mer. Mais Batoum ayant été déclaré port franc et commercial, le gouvernement anglais ne se refusera pas à renouveler les engagements sous les modifications imposées par les décisions déjà prises au congrès.“<sup>1</sup>

Das Protokoll bemerkt hierüber: „Il résulte de la discussion qui s'engage entre les Plénipotentiaires de la Grande-Bretagne, de Russie et de France, sur le caractère du statu quo ante, que le Congrès entend par ce terme l'ordre de choses établi par la déclaration de 1856 et par l'article 2 du traité de Londres du 13 mars 1871.“

Der Präsident konstatierte darauf: „l'assentiment unanime de la Haute Assemblée au maintien du statu quo ante dans la question des détroits des Dardanelles et du Bosphore.“

Bezugnehmend auf diese Erörterung erklärte Lord Salisbury in der 18. Sitzung vom 11. Juli 1878 zu Protokoll:

„Considérant que le traité de Berlin changera une partie importante des arrangements sanctionnés par le traité de Paris de 1856, et que l'interprétation de l'article 2 du traité de Londres qui dépend du traité de Paris peut ainsi être sujette à des contestations, je déclare de la part de l'Angleterre que les obligations de S. M. R. concernant la clôture des détroits se bornent à un engagement envers le Sultan de respecter à cet égard les déterminations indépendantes de S. M., conformes à l'esprit des traités existants.“

Als Protest gab Graf Schouwalow in der 19. Sitzung vom 12. Juli die Gegenerklärung ab:

„Les plénipotentiaires de Russie, sans pouvoir se rendre exactement compte de la proposition de M. le second plénipotentiaire de la Grande

<sup>1</sup> Noradounghian Band 4 Seite 139.

Bretagne concernant la clôture des détroits se bornent à demander de leur côté l'insertion au protocole de l'observation: qu'à leur avis, le principe de la clôture des détroits est un principe européen, et que les stipulations conclues à cet égard en 1841, 1856 et 1871, confirmées actuellement par le traité de Berlin, sont obligatoires de la part de toutes les puissances, conformément à l'esprit et à la lettre des traités existants, non seulement vis-à-vis du Sultan, mais encore vis-à-vis de toutes les puissances signataires de ces transactions.“<sup>1</sup>

Eine weitere Erklärung von Lord Salisbury ist hierüber nicht erfolgt. Aber in der Sitzung des Oberhauses vom 7. Mai 1885 erinnerte er an seine Erklärung auf dem Berliner Kongreß und führte aus, der praktische Zweck sei damals der gewesen, anzudeuten, daß England, wenn unter gewissen Umständen der Sultan nicht unabhängig, sondern unter dem Druck einer andern Macht handle, nicht verbunden sei, sich der Durchfahrt durch die Dardanellen zu enthalten.<sup>2</sup>

Diese Auslegung ist aber durchaus willkürlich und rechtlich bedeutungslos, da in der Sitzung vom 11. Juli 1878 des Berliner Kongresses von einem solchen Druck einer Großmacht gar nicht die Rede war, und die Bestimmungen des Vertrages von 1878 nichts davon verlauten, daß England in einem bestimmten Falle nicht die Schließung der Meerengen zu achten brauche. Demnach wäre die Pforte berechtigt, das Einlaufen einer englischen Flotte in die Dardanellen ohne die spezielle Ermächtung des Sultans zum Zwecke der Aufrechterhaltung des Pariser Vertrages als einen Akt der Feindseligkeit zu betrachten und mit dem Feuer der Forts zu beantworten. Tatsächlich hat auch die Pforte, als im Frühjahr 1885 ein Krieg zwischen England und Rußland drohte, unter Zustimmung der anderen Mächte erklärt, daß sie die Durchfahrt der englischen Flotte durch die Meerengen nicht zulassen könne, da der Streit sie gar nicht berühre, und das Prinzip der Schließung der Meerengen in Friedenszeiten Platz greifen müsse. England hat diesen Entschluß auch nicht anzufechten versucht.

Geffken weist darauf hin, daß es weit eher zu rechtfertigen gewesen wäre, wenn England mit Bezug auf Lord Salisburys Erklärung in der Sitzung vom 6. Juli 1878 die übernommene Verpflichtung gekündigt hätte, den status quo ante in der Meerengenfrage auch ferner zu beobachten. Denn Rußland hatte seine bindende Zusage, Batum als „port franc et commercial“ zu behandeln, die Bedingung der englischen Zu-

<sup>1</sup> René Pinon Seite 816.

<sup>2</sup> Geffken in Holtzendorff Bd. 4, S. 646/47.

stimmung war, einseitig zurückgenommen. Das erklärte England aber nicht, obwohl Lord Rosebury gegen die Handlungsweise Rußlands protestiert hatte.<sup>1</sup>

Als Resultat der Erörterungen der Delegierten auf dem Berliner Kongreß ergeben sich zwei verschiedene Interpretationen des Pontusvertrages von 1871.

I. Nach der von Rußland vertretenen Rechtsanschauung ist die Regelung der Meerengen unter die Kollektivgarantie der Signatarmächte gestellt worden, d. h. die Mächte sind als Gesamtheit auf der einen Seite gegenüber dem Sultan und auf der andern gegeneinander vertraglich gebunden, und der Sultan gegen die Mächte insgesamt.

II. Nach der Ansicht Englands enthält der Pontusvertrag nicht eine Verpflichtung der Mächte als Gesamtheit gegen den Sultan, noch auch gegeneinander, sondern es liegt nur eine Reihe von Einzelverpflichtungen jeder Signatarmacht für sich ausschließlich gegenüber dem Sultan vor und des Sultans gegen jede Macht für sich.

Die praktische Anwendung der beiden Rechtsanschauungen ergibt einen Unterschied von der weitgehendsten Bedeutung.

Als Folge der russischen Ansicht ergibt sich, daß eine Ausnahme von den Vereinbarungen des Pontusvertrages zugunsten irgendeiner Macht nur mit Zustimmung aller Signatarmächte zulässig wäre.

Die Folge der englischen Anschauung aber wäre, daß die betreffende Macht ausschließlich mit dem Sultan zu verhandeln hätte, weil sie nur ihm gegenüber verpflichtet sei, und der Sultan nur gegen sie. Also brauche weder die betreffende Macht noch auch der Sultan zu einer ausnahmsweisen Aufhebung des Prinzips der Schließung die Zustimmung der übrigen Staaten.

Diese einander entgegengesetzten Ergebnisse der beiden Interpretationen haben seit 1878 wiederholt zu Konflikten zwischen den Mächten Anlaß gegeben. Die verschiedenen Auffassungen Rußlands und Englands erklären sich vor allem aus der beiderseitigen politischen Lage der damaligen Zeit. Rußland suchte Schutz gegen Seeangriffe einer feindlichen europäischen Macht, da es infolge der Neutralisation des Pontus 1856 dort keine Kriegsflotte halten durfte und seit 1871 in der kurzen Zeit noch nicht eine genügend starke Seemacht noch Befestigungen am Schwarzen Meer hatte gründen können. Ein Kollektivvertrag aber schützte Rußland weit mehr, da eine Zustimmung aller Signatarmächte zur Öffnung

<sup>1</sup> René Pinon S. 815.

der Meerengen für die militärischen Operationen einer Kriegspartei infolge der verschiedenen Politik der Staaten weit schwerer zu erreichen war als die des Sultans allein.

England dagegen, das eine starke Flotte im Mittelmeer hatte, wünschte Rußland im Schwarzen Meere in Schach zu halten, fern von Konstantinopel, und seine Kriegsschiffe zu diesem Zweck mit Genehmigung des Sultans in die Meerengen einlaufen zu lassen. Auf die Erlaubnis des Sultans konnte es umso sicherer rechnen, weil in dieser Hinsicht das englische Interesse mit dem türkischen Hand in Hand geht.

Der Kollektivcharakter der Verträge von 1841 und 1856 wird von allen Staaten mit Einschluß Englands anerkannt, was sich aus der Erklärung Lord Salisburys vom 11. Juli 1878 ergibt.

Eine Änderung dieser Rechtsnatur soll dadurch hervorgerufen worden sein, daß die Mächte der Türkei ein Äquivalent für die Aufhebung der Neutralisation des Schwarzen Meeres zugunsten Rußlands dadurch gewähren wollten, daß die Pforte die Öffnung der Meerengen im Interesse der Sicherheit des türkischen Reiches einer verbündeten Macht nach freiem Ermessen ohne vorherige Zustimmung aller Signatarmächte sollte gewähren können. Man führt an, daß Rußland als Signatarmacht natürlich niemals seine Zustimmung zu einer ihm ungünstigen Intervention gegeben haben würde.<sup>1</sup>

In der zweiten Sitzung der Delegierten zu London 1871 forderte der türkische Bevollmächtigte Musurus Pascha: "des garanties équivalentes et compatibles avec la sécurité de l'empire ottoman". Im Artikel 2 des Pontusvertrages sei dieses Äquivalent der Pforte eingräumt worden. Solle aber diese Bestimmung, wonach der Sultan die Meerengen einer befreundeten oder verbündeten Macht zur Aufrechterhaltung des Pariser Vertrages öffnen darf, einen Sinn haben und wirksam sein, so müsse er allein die freie Entscheidung darüber haben, ob ein solcher Fall vorliege.

Aus dem Wortlaut des Pontusvertrages selbst ist weder für die eine noch für die andere Ansicht etwas zu entnehmen. Die Vorarbeiten scheinen für eine Änderung in der Rechtsnatur des Vertrages zu sprechen.

Dagegen ist zu sagen, daß das politische Interesse der vertretenen Staaten die Vorarbeit eines Vertrages bestimmt, und dieses tagtäglich bis zum Abschluß des Vertrages wechseln kann.

Außerdem werden die gesamten Vereinbarungen mit dem Augenblicke ipso jure unwirksam, wo sich die Pforte im Kriegszustande befindet.

<sup>1</sup> Mischef S. 597. Lozé III, Kap. 1.

Damit erlangt sie ihre volle Souveränität wieder und kann eine interessierte und verbündete Macht jederzeit in die Meerengen einlassen. So erübrigt sich die Aufhebung des Kollektivcharakters des Vertrages als ein besonderes Zugeständnis für die Pforte. Die Frage ist, ob trotz der weitgehenden Befugnisse des Sultans nach Artikel 2 des Vertrages von 1871 und von diesen abgesehen, in allen anderen Fällen zur Öffnung der Meerengen die Zustimmung aller Signatarmächte rechtlich notwendig ist.

Diese Frage ist mit Rücksicht auf die Absicht der vertragsschließenden Staaten, die allen bisherigen Meerengenabkommen zugrunde liegt, meiner Meinung nach zu bejahen.

Der Kollektivcharakter des Pontusvertrages braucht trotz der dem Sultan eingeräumten Befugnis nicht notwendig aufgehoben zu sein. Denn keinesfalls kann man mit besserem Recht aus dieser Berechtigung des Sultans schließen, daß er seine volle Souveränität wiedererlangt hätte, und daß das Prinzip der Schließung der Meerengen von einem Grundsatz des europäischen Völkerrechts wieder zu einer bloßen administrativen Maßnahme des Osmanenreiches geworden wäre, zu deren Aufrechterhaltung der Sultan sich lediglich in einer Reihe von Einzelverpflichtungen gegen auswärtige Mächte gebunden hätte.

Diese Rechtsanschauung halte ich mit Rücksicht auf die ganze historisch-politische Entwicklung der Meerengenfrage für unzutreffend. Ich sehe in dem Londoner Abkommen von 1871 einen Kollektivvertrag, bei dem die Ausübung der Kollektivrechte in einem bestimmten Falle beschränkt ist durch die vertraglich bedungene Berechtigung des Sultans.

Auch Bonfils und Geffken sehen in dem Pontusvertrag von 1871 den Kollektivcharakter der Abkommen von 1841 und 1856 aufrecht erhalten.<sup>1</sup>

Geffken erklärt: „Ces trois traités sont des traités collectifs: ils ne constituent pas cinq ou six obligations séparées des grandes puissances vis-à-vis de la Turquie, mais bien une seule obligation que ces puissances ont contractée envers la Sublime Porte qu'elles sont tenues d'observer non seulement vis-à-vis du Sultan, mais encore l'une vis-à-vis de l'autre, de manière que chacune a le droit de demander compte à l'autre de toute infraction à l'engagement commun.

Si les signataires de ces traités s'étaient simplement engagés vis-à-vis de la Porte, chacune pourrait, une fois d'accord avec cette dernière, abroger le traité conclu avec elle; mais cela ne se peut pas! Chacun des

<sup>1</sup> Bonfils Nr. 503, S. 264. Geffken: "Incidents du conflit Anglo-Russe" in der Revue de droit international et de législation comparée, Bd. 15. S. 366 ff. 1885.

signataires est lié par le contrat auquel il a souscrit, tant qu'il n'y a pas l'accord de tous les signataires pour abroger ou modifier l'obligation qu'il sont contractée collectivement.“

#### IV. DIE HISTORISCH-POLITISCHE ENTWICKLUNG SEIT 1878 BIS ZUR GEGENWART.

Im Jahre 1895 kam es zu Armeniermassakern in den Ländern der Türkei und zu Unruhen in Konstantinopel selbst, in denen sich der Haß der Mohammedaner gegen die Christen Luft machte. Infolgedessen forderten die europäischen Großmächte der größeren Sicherheit ihrer gefährdeten Untertanen wegen vom Sultan die Zulassung eines zweiten Stationärs für jede Macht in Konstantinopel. Nach langwierigen Verhandlungen gab der Sultan seine Zustimmung am 10. Dezember 1895 und versprach die erforderlichen Passagefirmane auszustellen unter den Voraussetzungen, daß:

1. les nouveaux stationnaires ne seraient que des navires légers.
2. ils n'entreraient à Constantinople que successivement, l'un après l'autre.
3. L'autorisation n'était accordée que provisoirement.

Die erste Bedingung entsprach den Verabredungen des Artikels 2 des Pontusvertrages, die zweite hatte den Charakter einer Polizeimaßregel, damit in den Augen der Bevölkerung die Einfahrt keinen demonstrativen Charakter annahm. Die dritte Bedingung hatte als Ziel, die Eigenliebe des Sultans zu schonen; denn tatsächlich haben noch heute Frankreich und Rußland je zwei Stationsschiffe in Konstantinopel zu liegen. Deutschland machte von seinem Rechte keinen Gebrauch.

Da auch amerikanische Missionare in Klein-Asien ausgeraubt und ihre Besitzungen eingeäschert worden waren, so verlangte der amerikanische Botschafter in Konstantinopel M. Terrell Februar 1896 für die Vereinigten Staaten von Amerika gleichfalls das Recht, einen Stationär nach Konstantinopel zu schicken. Er begründete diese Forderung damit, daß nach Artikel 2 des Pariser Vertrages „die befreundeten und verbündeten Mächte“ der Türkei dieses Recht hätten, und Amerika zu der Pforte in freundschaftlicher Beziehung stände. In Artikel 2 wären unter dem Ausdruck „befreundete Mächte“ nicht etwa nur die Signatarmächte zu verstehen. Das ergebe sich aus der absichtlich verschieden gestalteten Fassung im Wortlaut des Artikels 3, in dem nur „den kontrahierenden Parteien“ das Recht zugestanden sei, Stationäre an der Donaumündung zu halten.

Die europäischen Großmächte stimmten teils der Forderung der Union zu, teils verhielten sie sich neutral. Nur Rußland, dem jede Vermehrung der Seekräfte Europas in Konstantinopel für seine Pläne unerwünscht war, bestritt die Rechtllichkeit der amerikanischen Forderung. Im Text des Pariser Vertrages heiÙe es: „comme par le passé“ und „comme il est usage“ und damit sei der bisherige Zustand aufrecht erhalten. Bisher hätten aber nicht einmal alle europäischen Staaten das Recht gehabt oder gefordert und auch Amerika nicht.

Der Sultan lehnte die Forderung der Vereinigten Staaten ab. Damit aber übernahmen die Signatarmächte die Verantwortung und Verpflichtung, nicht nur für ihre eigenen Untertanen und Interessen einzutreten, sondern sie wurden „représentants du monde chrétien“.

So erklärte auch im Dezember eine Botschaft des Präsidenten der Union Cleveland an die Kammern: „Plusieurs des plus puissants états européens ont acquis par traité des droits et assumé des devoirs non seulement envers leurs propres nationaux et pour le maintien de leurs intérêts, mais aussi comme représentants du monde chrétien. Ils doivent obliger le gouvernement turc à réprimer les violences de fanatisme; s'ils ne peuvent obtenir cela, leur devoir est de s'interposer pour empêcher les terribles éventualités qui ont récemment ému le monde civilisé. Les puissances déclarent que ces droits et ces devoirs appartiennent à elles seules, et il est vivement à espérer qu'une action effective de leur part ne sera pas longtemps différée,“ und die Kammern lieÙen dem Sultan mitteilen „l'indignation ressentie par les Américains, en présence des outrages dont les chrétiens d'Arménie sont victimes, et la résolution qu'ils ont prise de ne plus tolérer le renouvellement de ces massacres.“<sup>1</sup>

Man sieht, die Amerikaner hatten sich noch nicht ganz die Regeln des reservierten diplomatischen Verkehrs des alten Europa zu eigen gemacht.

Spanien, die Niederlande und Griechenland erhielten ebenfalls nicht das Recht, Stationäre nach Konstantinopel zu senden. In dieser Zeit handelten die Signatarmächte stets einmütig in der Meerengenfrage und sprachen damit gewissermaßen die Anerkennung der Kollektivnatur des maßgebenden Pontusvertrags aus.

Dieselbe Haltung bewahrten die Mächte in der kretischen Angelegenheit im Jahre 1897. Rußland hatte sich direkt an den Sultan mit der Bitte gewandt, seine Truppen und Kriegsschiffe aus dem Schwarzen Meer durch die Meerengen nach Kreta bringen zu dürfen. Auf Verlangen Englands

<sup>1</sup> Mischef S. 635 ff. Lozé S. 77 ff.

mußte sich der Sultan erst mit allen Signatarmächten in Verbindung setzen, und erst nach deren Zustimmung erhielt Rußland die Erlaubnis.

Bulgarien verlangte im Jahre 1898 vom Sultan die Erlaubnis zur Durchfahrt durch die Meerengen für ein Kanonenboot, das die bulgarische Küste des Schwarzen Meeres überwachen sollte. Die Pforte aber verweigerte Bulgarien das Recht, als türkischer Vasallenstaat eigene Kriegsschiffe zu haben und versagte die Durchfahrt. Aber die Großmächte unterstützten die Forderung Bulgariens, und die Türkei wagte es nicht, das ohne Erlaubnis durchfahrende Schiff zu beschlagnahmen.<sup>1</sup>

Im September 1902 verlangte Rußland die freie Durchfahrt für vier Torpedoboote, die aus Kronstadt nach Livadia im Schwarzen Meer fahren und an der Flottenschau durch den Zaren teilnehmen sollten. Schließlich erhielten sie die Erlaubnis unter folgenden Voraussetzungen:

1. les torpilleurs ne porteraient aucun armement ni équipage de guerre,
2. ils arboreraient le pavillon de commerce,
3. ils passeraient un à un à des intervalles d'au moins vingt-quatre heures,
4. ils se conformeraient à toutes les formalités observées par les navires de commerce.<sup>2</sup>

Rußland hatte wieder unmittelbar mit dem Sultan verhandelt, und dieser allein ohne Befragen der Signatarmächte seine Genehmigung erteilt. Infolgedessen protestierte im Januar 1903 der englische Botschafter in Konstantinopel und erklärte, England sehe in der Rußland vom Sultan allein erteilten Bewilligung der Durchfahrt russischer Kriegsschiffe durch die Meerengen eine Verletzung der internationalen Meerengenabkommen und behalte sich vor, für seine Kriegsschiffe gegebenenfalls das gleiche Privileg in Anspruch zu nehmen. Damit hatten England und Rußland ihre 1878 zu Berlin vertretenen Rechtsanschauungen über die Natur des Pontusvertrages miteinander getauscht. Mit dem Wechsel ihrer Politik wechselten ihre Rechtsbegriffe.

Rußland hatte inzwischen eine bedeutende Flotte im Schwarzen Meer gegründet und die Küsten durch starke Befestigungen gesichert. Da es aber infolge der Wachsamkeit der europäischen Großmächte die Herrschaft über die Meerengen nicht erreichen konnte, so hatte es seinen Blick auf die Mandschurei und die Küsten des großen Ozeans gewandt. Im Verträge zu Peking 1860 hatte es die lange Meeresküste abgetreten erhalten und den Hafen Wladiwostok gegründet. Nun wollte es gern seine

<sup>1</sup> René Pinon S. 817 Lozé III, Kap. 1. S. 82.

<sup>2</sup> *Revue générale de droit international public.* 1903. Bd. 10. S. 329.

Flotte aus dem Schwarzen Meere, wo sie nicht mehr so nötig war, im großen Ozean verwenden. Um die freie Durchfahrt für die Flotte zu erreichen, war es vorteilhafter, mit dem Sultan allein zu verhandeln. England aber hatte alles Interesse, ein Anwachsen der Macht Rußlands an der Küste Asiens zu verhindern und die Durchfahrt dadurch zu vereiteln, daß es die Zustimmung aller Signatarmächte für erforderlich erklärte.

Die entgegengesetzten Interessen beider Staaten führten im russisch-japanischen Kriege von 1903—1905 zu einem ernstem Konflikt.

Rußland hatte im Hafen von Port Arthur seine Pacific-Flotte durch einen überraschenden Angriff der Japaner am 9. Februar 1904 verloren und wollte nun seine „Freiwilligen Flotte“ zur Überwachung der Kriegskontrebande und als Hilfskreuzer dort verwenden.

Diese Flotte war im Jahre 1877 nach dem Frieden von San Stefano durch öffentliche freiwillige Geldbeträge des russischen Volkes unter der Protektion der Regierung geschaffen worden, und die Schiffe wurden teils als Handels- und Transportschiffe, teils als Hilfskreuzer verwandt. Der Gedanke war der gewesen, für die wirtschaftliche Entwicklung Rußlands starke und große Handelsschiffe zu bauen, die nötigenfalls auch militärischen Zwecken zu dienen geeignet wären.<sup>1</sup>

Auch die übrigen Großmächte führen solche Schiffe mit doppeltem Charakter. Im April und August 1891 durften Schiffe der Freiwilligen Flotte mit Erlaubnis des Sultans die Meerengen passieren. Eine Zirkularnote vom 19. September 1891 an die türkischen Gesandten bestimmt darüber:

„Es ist Ihnen bekannt, daß die Paketboote der Freiwilligen Flotte einen Dienst zwischen Odessa und den russischen Besitzungen im äußersten Osten besorgen. Die Schiffe, die Handelsflagge tragen, genießen freie Durchfahrt durch den Bosphorus und die Dardanellen. Da sie aber mitunter zum Transport von Soldaten und Sträflingen verwendet wurden, geschah es, daß sie irrigerweise am Eingange der Dardanellen aufgehalten wurden. Um der Wiederholung ähnlicher Mißverständnisse vorzubeugen, mußte die Pforte die Kommandanten des Bosphorus und der Dardanellen mit genauen Instruktionen versehen. Es sind dies die Instruktionen, von denen der russischen Botschaft Mitteilung gemacht wurde, und die Äußerungen der ausländischen Presse über angebliche Verletzungen der Verträge hervorgerufen haben. Nach dem Wortlaut der erteilten Befehle

<sup>1</sup> Charles Roux: „La marine marchande Russe“ in der Revue des Deux Mondes v. 15. September 1904. S. 348 ff. Bd. 23.

werden die Schiffe der Freiwilligen Flotte, die Handelsflagge tragen, in gleicher Weise wie andere Handelsschiffe die Dardanellen passieren. Wenn sie Deportierte oder Soldaten an Bord haben, wird ihre Durchfahrt nach einer von der russischen Botschaft erstatteten Anzeige durch kaiserliche Irade gestattet werden. Was dagegen die Paketboote betrifft, die aus dem äußersten Osten mit dienstentlassenen Soldaten kommen, wird die Behörde der Dardanellen sie passieren lassen und die Hohe Pforte davon in Kenntnis setzen . . . .<sup>1</sup>

Nach Fleischmann ist ein besonderer Vertrag zwischen Rußland und der Pforte nicht geschlossen worden, was in der Literatur mehrfach ohne Quellenangabe wohl infolge ungenauer Ausdrucksweise angenommen wird.

Infolgedessen fuhren am 7. Juni 1904 drei Schiffe der Freiwilligen Flotte, Orel, Smolensk und Petersburg ohne weiteres als Handelsschiffe durch die Meerengen. Als sie am 10. Juli den Suez-Kanal unter Handelsflagge passiert hatten, wurden sie in Kreuzer umgewandelt. Am 15. Juli konfiszierte der Smolensk auf dem deutschen Paketboot Prinz Heinrich Briefsäcke und Waren, die für Japan bestimmt waren, und am 18. Juli auf dem englischen Paketboot Persika zwei Briefsäcke für Nagasaki. Der Petersburg hatte im Roten Meer das englische Schiff Malaka angehalten, weil es Kriegskontrebande, Waffen und Munition für Yokohama an Bord hatte. Es wurde nach Port Said dirigiert, aber auf den energischen Protest Englands hin schließlich von Rußland ganz freigelassen.<sup>2</sup>

England erklärte das Verhalten der Schiffe Petersburg und Smolensk für völkerrechtswidrig. Denn als Handelsschiffe wären sie unberechtigt, neutrale Schiffe anzuhalten und zu untersuchen, wozu ausschließlich Kriegsschiffe berechtigt sind. Als Kriegsschiffe aber sei ihre Durchfahrt durch die Meerengen eine Verletzung des Pontusvertrages gewesen.

Bei dieser Gelegenheit wurde die Streitfrage aufgeworfen, ob die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe völkerrechtlich erlaubt sei, und in welcher Weise, zu welcher Zeit und an welchem Ort sie erfolgen müsse.

Auf der Friedenskonferenz in Haag 1907 wurde am 27. September geregelt, in welcher Weise die Umwandlung zu erfolgen habe. Keine Eini-gung aber wurde trotz langer Erörterungen darüber erzielt, wann und wo die Umwandlung zu erfolgen habe, ob sie nur vor Ausbruch des Krieges und in den nationalen Gewässern gestattet sei, oder auch während des Krieges und auf hoher See erfolgen könne.

<sup>1</sup> Fleischmann S. 265, Nr. 64. Schulthess, Europäischer Geschichtskalender 1891, S. 280.

<sup>2</sup> Espéret S. 140. Revue des Deux Mondes v. 1. August 1904 S. 717, Bd. 23.

Die erste Ansicht vertraten die Staaten Amerika, Brasilien, England, Italien, Japan, Norwegen, Niederlande und Schweden mit der Begründung, die Umwandlung während des Krieges und auf hoher See gefährde das Interesse und die Sicherheit der neutralen Staaten.

Dagegen folgerten Deutschland, Österreich-Ungarn, Argentinien, Chile, Rußland, Frankreich und Serbien aus der vollen Souveränität eines Staates über sein Flaggenschiff auf dem offenen Meer, daß, in Ausübung derselben, mithin auch die Umwandlung auf hoher See berechtigt sei.

Nach meiner Meinung ist diese Ansicht auch die richtige; denn da die volle Souveränität eines Staates über seine Flaggenschiffe auf dem freien Meere ganz allgemein als Grundsatz des Völkerrechts anerkannt ist, so ergibt sich mit Notwendigkeit, daß ein Staat auch alle Akte seiner Souveränität auf hoher See über seine Schiffe ausüben darf, die ihm in seinem Interesse und zu seiner Sicherheit nützlich erscheinen. Also darf er die Umwandlung seiner Handelsschiffe in Kriegsschiffe auch auf dem freien Meere vornehmen, so lange eine Beschränkung der Souveränität in dieser Beziehung nicht in internationalen Abkommen mit allgemeiner Anerkennung erfolgt ist. Der betreffende Staat ist der alleinige Richter über Zeit und Ort, die ihm für die Umwandlung gut erscheinen.<sup>1</sup>

Von diesem Standpunkt aus war mithin Rußland durchaus berechtigt, seine Schiffe der Freiwilligen Flotte erst nach der Durchfahrt durch die Meerengen und den Suez-Kanal in Kriegsschiffe umzuwandeln. Eine ganz andere Frage ist es, ob die Durchfahrt der Freiwilligen Flotte durch die Meerengen überhaupt erfolgen durfte. Die Entscheidung ist einerseits von dem Charakter dieser Schiffe abhängig, andererseits davon, in welchem Sinne und Umfang die Bestimmung der internationalen Meerengenabkommen zu verstehen ist, wonach Kriegsschiffen die Durchfahrt verboten wird.<sup>2</sup>

Der Sinn dieser Abkommen war der, die gefährdete Lage Konstantinopels nach der Seeseite hin zu sichern und es vor dem unerwarteten Angriff feindlicher Schiffe zu schützen. Mithin kann die militärische Bestimmung der Schiffe allein nicht ausschlaggebend sein, sondern der Hauptwert ist darauf zu legen, zu welchem Zwecke und in welcher Absicht die Durchfahrt eines Schiffes erfolgen soll. Das betreffende Schiff darf an keinerlei kriegerischen Operationen in jener Zeit teilnehmen, also auch nicht zur Überwachung neutraler Schiffe bezüglich der Kriegskontrebande verwendet werden. Transportschiffen mit Soldaten und Kriegsmaterial

<sup>1</sup> Lozé S. 113/114.

<sup>2</sup> Revue générale de droit international public. 1903. Bd. 10 S. 330.

wird die Durchfahrt zu gestatten sein. Daher hat auch der Sultan die entwaffneten russischen Torpedoboote im Jahre 1902 durchfahren lassen, da sie zu dem friedlichen Zwecke kamen, an der Flottenschau teilzunehmen. Aber auch den sieben Schiffen der Freiwilligen Flotte, die im Juli 1904 der Kriegsflotte des Admiral Rodjestwenski Kohlen zuführen sollten, war die Durchfahrt nicht zu versagen, falls Rußland sich verpflichtete, sie ausschließlich als Transportschiffe zu verwenden.<sup>1</sup>

Die Auslegung des Wortes „Kriegsschiff“ in den internationalen Meerengenabkommen dahin, daß der Zweck der Fahrt des Schiffes ausschlaggebend sei, liegt auch dem Zugeständnis der Pforte wie der Signatarmächte zugrunde, daß Kriegsschiffen mit dem Souverän oder Gesandten an Bord die Durchfahrt zu gestatten sei. Eine Note der Pforte vom 28. September 1868 bestimmt darüber:

„L'interdiction du passage des détroits des Dardanelles et du Bosphore pour les bâtiments de guerre étrangers est une règle que le gouvernement impérial a dans l'exercice d'un droit territorial, de tout temps appliquée. Le traité de Paris du 30. 3. 1856 n'est intervenu que pour affirmer solennellement la résolution de Sa Majesté le Sultan de maintenir invariablement tant que la Sublime Porte se trouverait en paix, cette ancienne règle de son empire, consignée déjà dans le traité de Londres du 13. 7. 1841, et les puissances consignataires se sont engagées, par cet acte, à respecter cette détermination du Souverain territorial. Ce principe a été toujours maintenu, et si, dans des occasions rares et exceptionnelles il a été permis à quelques bâtiments de guerre de franchir les détroits, ce fut toujours en vertu d'une autorisation spéciale accordée par déférence pour les hautes personages qui étaient à leur bord. La Sublime Porte reconnaît toutefois qu'un relâchement dans la stricte application du dit principe à l'égard des bâtiments de guerre, en dehors des exceptions prévues par les articles 2 et 3 de la convention du 30. 3. 1856, ne serait pas compatible avec le traité de Paris précité. Aussi a-t-elle décidé que désormais il n'y aura absolument d'autre exception que pour celui des bâtiments de guerre sur lequel se trouverait un Souverain ou le Chef d'un Etat indépendant. La décision qui précède ayant été sanctionnée par Sa Majesté Impériale, j'ai l'honneur de prier votre Excellence de vouloir bien la porter à la connaissance de Sa Majesté l'Empereur des Français.“<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Eine eingehende Rechtsuntersuchung über den Charakter der Freiwilligen Flotte Rußlands ist bei Lozé und Espéret und Charles Roux zu finden.

<sup>2</sup> Staatsarchiv Bd. 16, Nr. 3558.

Der österreichische Reichskanzler Beust suchte in einem Schreiben an den Botschafter in London auseinanderzusetzen, daß Kriegsschiffe als Begleitung ihres Monarchen auf einer Besuchsreise ihren militärischen Charakter für diese Zeit gewissermaßen ablegten: „Il me paraît superflu d'insister ici sur l'observation que des bâtiments, même armés en guerre, perdent pour ainsi dire leur caractère, quand ils sont employés à un service d'honneur tel qu' une visite de courtoisie. L'apparition du pavillon de guerre autrichien dans la mer Noire sous ces conditions ne pouvait avoir pour qui que ce soit une signification belliqueuse ou inquiétante.“<sup>1</sup>

Der Anlaß zu diesen Erklärungen war die Orientreise des Kaisers Franz Joseph von Österreich im Jahre 1869, der begleitet von den Kriegsschiffen Gargnano, Elisabeth und Helgoland durch die Meerenge nach Konstantinopel fuhr.

Im Jahre 1898 passierte Kaiser Wilhelm II. auf der Jacht Hohenzollern, begleitet von den Kreuzern Hertha und Hela, auf seiner Orientreise gleichfalls die Meerengen.<sup>2</sup>

Die gegenwärtige Rechtslage der Meerengen bestimmt sich also nach den Verabredungen des Pontusvertrages vom 13. März 1871, der sich seinerseits wieder auf den Pariser Friedensschluß vom 30. März 1856 stützt.

Danach sind: I. in Friedenszeiten die Meerengen grundsätzlich den Kriegsschiffen aller Nationen verschlossen, mit folgenden Ausnahmen:

1. Nach Artikel 2 des Pariser Vertrages erhalten die Stationäre der Signatarmächte auf Grund eines besonderen Passagefirmans freie Durchfahrt.
2. Dasselbe gilt nach Artikel 3 des Pariser Vertrages für die Stationäre der Signatarmächte an der Donaumündung.
3. Der Sultan ist nach Artikel 2 des Londoner Vertrages von 1871 ermächtigt, nach seinem Ermessen zur Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Pariser Vertrages in Friedenszeiten gegebenenfalls Kriegsschiffen der befreundeten und verbündeten Mächte die Meerengen zu öffnen.

II. In Kriegszeiten sind in einem Kriege der Türkei die Bestimmungen der Verträge ipso jure nichtig, und die Pforte erlangt ihre volle Souveränität wieder.

Am Schwarzen Meer sind seit 1878 zwei neue unabhängige Staaten, Bulgarien und Rumänien, als Küstenstaaten erstanden. Als solche haben sie das Recht als Ausfluß ihrer vollen Souveränität, auf dem Pontus ihre Handels- und Kriegsflotte kreuzen zu lassen. Daraus folgt, daß die Türkei

<sup>1</sup> Staatsarchiv Bd. 20, Nr. 4239.

<sup>2</sup> Perels S. 30.

nach dem Völkerrecht nicht mehr befugt ist, in einem Kriege mit einem Küstenstaat des Schwarzen Meeres die Sperrung des Bosphorus als Blockade wie 1877 zu verhängen; denn das Ziel der Blockade ist die Unterbrechung jeden Verkehrs mit dem blockierten Staate, aber Handel und Schifffahrt der neutralen Mächte muß ungehindert bleiben außer mit diesem Staate. Die Sperrung des Bosphorus würde den neutralen Uferstaaten die Handelsbeziehungen mit dem Mittelmeer unterbrechen, und ihre Souveränitätsrechte schwer verletzen. Diese Ansicht vertritt auch Bonfils:

„Meerengen, deren freie Durchfahrt eine Folge der Meeresfreiheit ist, dürfen nicht blockiert werden. Ihre Blockade ist nur statthaft, wenn sie in ein Territorialmeer führen, das vollständig der feindlichen oder der Blockademacht gehört, und falls diese auch die Hoheit über die beiden Ufer der Meerengen besitzt.<sup>1</sup>

#### SCHLUSS: VERSUCHE ZUR LÖSUNG DER FRAGE.

Die politischen Ereignisse in der Meerengenfrage seit dem Berliner Kongreß von 1878 haben gezeigt, wie wenig befriedigend und bestimmt die Regelung der internationalen Abkommen ist. Es hat daher nicht an Versuchen in der Literatur des Völkerrechts gefehlt, eine bessere Lösung der Frage vorzuschlagen, um die Ruhe und das Gleichgewicht Europas zu sichern, und die stete Gefährdung des Weltfriedens durch die Meerengenfrage zu beseitigen.

Russische Politiker wie Rostopschin (1800) und Roumiantzoff (1807) und später von Stieglitz (1893) und Tatischtscheff (1889) u. a. halten natürlich die Herrschaft Rußlands in Konstantinopel und auf den Ufern der Meerengen für die einzig glückliche Lösung.

„C'est la géographie et notre Mer Noire plus encore que notre intérêt politique qui veulent que nous ayons Constantinople.“<sup>2</sup>

Eine andere Gruppe von Ansichten, vertreten durch Kapodistria (1828), Kamarowsky und Gigareff (1888), glaubt die Schwierigkeit dadurch gelöst zu sehen, daß ein unabhängiger Bund der Balkanstaaten den Besitz der Meerengen erhält, und Konstantinopel die Hauptstadt dieses Staatenbundes wird.<sup>3</sup>

Hiergegen ist zu sagen, daß Rußland stets als Vormacht und Protektor aller Slawenstaaten gehandelt hat und unter diesem Vorwande es leicht

<sup>1</sup> Bonfils Nr. 1638, S. 812.

<sup>2</sup> Vandal: Napoleon I. et Alexandre I., Paris 1897, IV. Aufl., S. 287.

<sup>3</sup> Näheres über die Politik dieser russischen Staatsmänner bei Mischef.

erreichen würde, den Balkanbund in seine Abhängigkeit zu bringen, und die eigene Herrschaft in Konstantinopel und über die Meerengen zu errichten. Es ist unzweifelhaft, daß Rußland nicht ruhen wird, dieses Ziel seiner uralten Politik zu erreichen, und daß es ihm auch unter dem Deckmantel des Panslawismus leicht glücken würde. Dann aber würde Rußland das Schwarze Meer zu einem riesigen unangreifbaren Flottenarsenal machen und gesichert durch die Herrschaft über die Dardanellen die Seeherrschaft im Mittelmeer gewinnen. Napoleon I. hat wiederholt auf die Gefährdung Europas durch Rußland hingewiesen. So schrieb er im August 1805 an Friedrich Wilhelm III.:

Nicht vor Frankreich solle man sich fürchten, sondern vor jenem Reiche, dessen Arme von der Ostsee bis zum Mittelmeer reichen, das in Konstantinopel herrscht und nur zu wollen braucht, um da zu regieren, das nur einiger Siege bedarf, um Europa eine neue Barbarenüberschwemmung erfahren zu lassen.<sup>1</sup>

Einen anderen Weg schlägt der Reorganisator der türkischen Befestigungen an den Meerengen, der belgische General Brialmont, vor. Nach seiner Meinung ist es das Beste, die Kraft des Osmanenreiches neu zu stärken und tiefgreifende innere Reformen unter der Garantie der europäischen Großmächte einzuführen. Eine starke Militärmacht der Türkei sei die beste Lösung der Meerengenfrage; denn die Pforte wäre dann imstande, Konstantinopel nötigenfalls selbst zu schützen, und die Meerengen könnten den Kriegsschiffen aller Nationen freigegeben werden:

„La question d'Orient ne serait définitivement résolue que lorsque l'Empire ottoman appartiendra à une nation inoffensive, en état d'assurer la paix intérieure et militairement assez forte pour n'avoir pas à redouter l'hostilité d'une grande puissance.“ Der Erfolg wäre: „de rendre possible l'abrogation, sans préjudice pour la Turquie, de la clause des traités qui interdit aux navires de guerre le passage par le Bosphore et les Dardanelles.“<sup>2</sup>

Auf der Konferenz vom 29. Oktober 1888 zu Konstantinopel wurde der Seeverkehr auf dem Suezkanal geregelt.<sup>3</sup> Da die getroffenen Bestimmungen sich als gut und praktisch herausstellten, so machte man bald in der Literatur den Vorschlag, die Meerengenfrage in gleicher Weise zu regeln. Und wirklich scheint es nicht unwahrscheinlich, daß auf diese

<sup>1</sup> Menzel: 20 Jahre preußischer Geschichte 1786 bis 1806. Berlin 1849. S. 658.

<sup>2</sup> Général Brialmont: La défense des côtes et des têtes de pont permanentes. Bruxelles 1896, S. 160 u. 165.

<sup>3</sup> Perels Anl. B, S. 313.

Weise die Schwierigkeiten, die sich seit 1878 trotz der internationalen Abkommen ergeben haben und bisher ungelöst geblieben sind, befriedigend zu heben sind. Rein äußerlich muten ja die Meerengen infolge ihrer großen Enge fast wie die künstliche Schöpfung eines Kanals an.

Die Meerengen müßten für immun erklärt und unter die Kollektivgarantie der Großmächte gestellt werden. Die Durchfahrt wäre für die Kriegsschiffe aller Nationen frei; jede kriegerische Aktion aber in ihnen, im Marmara-Meer und auch noch drei Meilen im Umkreis diesseits im Mittelmeer und ebenso jenseits im Schwarzen Meer würde streng verboten sein, wie auch eine Blockade in allen diesen Teilen. Alle diese Bestimmungen hätten auch in gleicher Weise Platz zu greifen, wenn die Türkei selbst Kriegspartei wäre. In Kriegszeiten würde den Kriegsschiffen der feindlichen Parteien die Durchfahrt zwar freistehen, aber sie müßte ohne Unterbrechung erfolgen und in einer Zwischenzeit von mindestens 24 Stunden zwischen den Schiffen der Kriegsparteien. Schließlich wäre es auch nicht erlaubt, daß die Kriegsparteien in den Meerengen Anker werfen, an Land gehen und ausladen, oder andererseits Truppen und Kriegsmaterial einladen.<sup>1</sup>

Aber diese allseitig befriedigende Lösung ist nur dann möglich, wenn alle Großmächte ihre Sonderinteressen mit Rücksicht auf die Ruhe und den Frieden Europas aufgäben und ihren geheimen Hoffnungen, selbst einmal Herren der Meerengen zu werden, endgiltig entsagten. Solange aber die Befestigungen an den beiderseitigen Ufern des Bosphorus und der Dardanellen nicht ausnahmslos geschleift sind, um nicht mehr errichtet werden zu dürfen, wird die Sonderpolitik der Mächte nicht aufhören. Bleiben aber die Befestigungen, so wird trotz einer derartigen Regelung früher oder später der bisherige unleidliche Zustand wieder eintreten. Denn einer starken Macht als Herr der Meerengen müßte sich für die Durchfahrt ganz Europa fügen. Das wissen die Mächte und werden darum den Besitz der Dardanellen immer eine jede für sich erstreben, ihn der andern aber mißgönnen.

So hat man in der Theorie nach passenden Auswegen aus den Schwierigkeiten der Meerengenfrage gesucht und über befriedigende Lösungen nachgedacht. Unterdessen ging das politische Leben seinen eigenen Weg. Die Türkei schien aus ihrer Apathie erwacht, „am Rande des Abgrunds“ erfolgte die Wiedergeburt des türkischen Staatswesens, nicht durch fremde Reformer, sondern aus dem eigensten edelsten Kern des osmanischen

<sup>1</sup> Perels S. 164/65.

Volkes heraus, das asiatischer Despotismus bisher an der Entfaltung seiner besten Kräfte gehindert hatte.“<sup>1</sup>

Der Despotismus Abdul Hamids II. fand ein jähes Ende, die fast vergessene Konstitution von 1876 wurde erneuert, man arbeitete freudig und opfermutig an der Hebung der inneren Kraft des Volkes. Aber die europäischen Mächte selbst suchten ein Erstarken des Osmanenreiches zu vereiteln und mißgönnten der jungen Regierung die unerläßliche Friedenszeit zur gedeihlichen Reformarbeit. Die Nachbarreiche zettelten unablässig Empörungen und Unruhen an aus Besorgnis, die Türkei übermächtig werden zu sehen. Italien hielt es für die rechte Zeit, sich Tripolis anzueignen, wonach es schon lange getrachtet hatte. Noch war der Krieg nicht beendet, da schlossen die Balkanstaaten einen Bund, um gemeinsam über die Türken herzufallen. So wurde die Reorganisation vereitelt; die Zeit fehlte, um viele Übelstände und gewissenlose Vernachlässigungen jahrhundertelanger Mißwirtschaft zu beseitigen. Aber auch dem Balkanbund ist es nicht gelungen, die Türken aus Europa herauszudrängen. Noch sind sie die Herren der Dardanellen.

Fällt aber einmal Konstantinopel und geraten die Forts an den Meerengen in die Hände der Balkanstaaten, so ist damit wieder einmal die Dardanellenfrage aufgerollt. Die internationalen Meerengenabkommen wären revisionsbedürftig, da sie zur zwingenden Voraussetzung die Alleinherrschaft der Türkei zu beiden Seiten der Meerengen haben. Wird eine zweite Macht Uferstaat an ihnen, so sind die Verträge überholt, die Hoheitsrechte des bisher alleinigen Uferstaates erlöschen von selbst, und die Meerengen werden Teile des offenen freien Meeres, mithin für die Durchfahrt der Kriegsschiffe aller Völker frei. Die Interessen ganz Europas würden dann mehr berührt werden wie jemals bisher. Denn dann handelt es sich um die Herrschaft einer neuen Macht über diese viel umworbenen Ufer. Dann würde sich einem einigen und starken Europa die günstige Gelegenheit bieten, die Befestigungen an den Meerengen zu schleifen und eine internationale Regelung entsprechend derjenigen des Suez-Kanals als endgiltige befriedigende Lösung der jahrhundertalten und unheilvollen Meerengenfrage zu treffen.

<sup>1</sup> K. Scheffler: Das bulgarische Exarchat und der mazedonische Kirchenstreit. (Dissertation Leipzig 1909. Vorwort.)