



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Bornhak, Conrad: Die Donau- und die Meerengenfrage

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Die Donau- und die Meerengenfrage

Von Professor Dr. Conrad Bornhak



Der Weltkrieg, der die Mittelmächte von den großen Straßen des Weltverkehrs abschloß, eröffnete ihnen nach Niederwerfung der feindlichen Balkanstaaten wenigstens noch einen Ausweg, den nach Südosten. Der zweitgrößte Strom Europas, die Donau, verbindet hier Süddeutschland, die verbündete Donaumonarchie und den Balkan als eine der bedeutendsten natürlichen Verkehrsstraßen. Doch sie führt nur in ein Sackmeer, das durch die beiden Meerengen des Bosporus und der Dardanellen mit dem Mittelmeere in Verbindung steht. Schon diese geographische Gestaltung zeigt den engen Zusammenhang zwischen Donau- und Meerengenfrage.

Man könnte das Problem vielleicht noch eine Stufe weiterführen. Denn die Meerengen führen wieder in ein größeres Sackmeer, das Mittelmeer, zu dessen beiden Zugängen, Straße von Gibraltar und Suezkanal, vorläufig England allein den Schlüssel besitzt. Doch kann davon zunächst einmal abgesehen werden. Denn Donau und Meerengen eröffnen jedenfalls den Zugang nicht nur in das Schwarze Meer, sondern auch in das östliche Mittelmeerbecken und nach ganz Vorderasien und den alten Landweg nach Indien, den allerdings wiederum England vorläufig durch die Besetzung von Mesopotamien mit Bagdad versperrt.

Schon bisher waren Donau und Meerengen Gegenstand umfassender, völkerrechtlicher Verträge, die der Krieg zerrissen hat. Der künftige Friedensschluß muß hier jedenfalls etwas Neues schaffen, und schon jetzt bedarf es nach dieser Richtung der Vorbereitung. Während man aber bisher untere Donau und Meerengen immer gesondert behandelt hatte, ist es ein besonderes Verdienst neuerer Untersuchungen\*), auf den untrennbaren Zusammenhang beider Fragen und das besondere Interesse, das die kriegführenden Mittelmächte hierbei verbindet, hingewiesen zu haben.

Der bisher geltende Rechtszustand und die Bedürfnisse der Zukunft erscheinen jedoch nicht verständlich ohne die geschichtliche Entwicklung, die beide Fragen seit dem Vordringen Rußlands zum Schwarzen Meere und zur Donau namentlich im neunzehnten Jahrhundert gewonnen haben.

Solange die Türkei nicht nur die Meerengen, sondern auch alle Küsten des Schwarzen Meeres beherrschte, galt dieses als türkisches Binnengewässer. Nur die Rauffahrer Venedigs und Genuas, später Englands und Hollands, erhielten auf Grund besonderer Verträge die Befugnis, dort Handel zu treiben. Aber die Schließung des Schwarzen Meeres für den allgemeinen Verkehr der Völker wurde eine Grundregel des osmanischen Staates. Die Regelung des Verkehrs auf ihm war nicht Gegenstand völkerrechtlicher Verträge, sondern eine innerstaatliche Maßregel. Von einem größeren Schiffsverkehrsverkehre auf der unteren Donau, die auch völkerrechtlich auf beiden Ufern der Türkei gehörte, konnte nicht die Rede sein. Denn die Donaumündungen waren verlandet.

\*) Vgl. Wilhelm Anorr „Die Donau und die Meerengenfrage“ (Deutsche Orientbücherei, Herausgeber Ernst Jäsch), Bd. 24. Weimar 1917. Verlag Gustav Kiepenheuer. 191 S. mit Karte. Preis 3,50 M.

Das änderte sich erst mit dem Vordringen Rußlands zum Schwarzen Meere. Nach vorübergehenden Versuchen Peters des Großen und der Kaiserin Anna gelang das endgültig doch erst der Kaiserin Katharina der Zweiten. Der Frieden von Kutschuk Kainardji von 1774 erklärte die Tataren der Krim für unabhängig und gewährte Rußland mit dem Besitze des Asowschen Meeres und dessen Zugängen ins Schwarze Meer das Recht der freien Schifffahrt und des freien Handels auf allen türkischen Meeren und an allen Ufern gegen das Versprechen der Gegenseitigkeit und freie Durchfahrt durch die Meerengen ins Ägäische Meer. Neben Schutzrechten über die Donaufürstentümer erhielt Rußland außerdem freie Schifffahrt und freien Handel auf der Donau. Der Friede von Jassy von 1792 setzte den Dniestr als endgültige Grenze zwischen Rußland und der Türkei fest und erkannte die Einverleibung des Gebietes der Krim-Tataren in das russische Reich an. Seitdem beherrschte Rußland das ganze Nordufer des Schwarzen Meeres. Dieses hatte endgültig aufgehört, ein türkisches Binnengewässer zu bilden.

Der Zug Napoleon Bonapartes nach Ägypten und seine Besetzung der Ionischen Inseln zerstörte die Jahrhunderte alte Verbindung der Türkei mit Frankreich und trieb sie in die Arme Rußlands. Dieses erzielte durch seinen Bündnisvertrag mit der Türkei von 1799 den Höhepunkt seiner Herrschaft im Orient. Russischen Kriegsschiffen wurde die Durchfahrt durch die Meerengen gestattet. Die Republik der Ionischen Inseln trat unter russische Schutzherrschaft. Die 1805 erfolgte Erneuerung des Bündnisses erklärte sogar, russischen Wünschen entsprechend, das Schwarze Meer zu einem geschlossenen Meere im Interesse der beiden Ufermächte.

Doch als nach der Vernichtung der französischen Flotte bei Trafalgar der französische Druck wieder von der Türkei gewichen war, trat der natürliche russisch-türkische Gegensatz wieder zutage. Nach der Schlacht von Austerlitz sagte sich die Türkei von den Rußland gegenüber übernommenen Verpflichtungen los und verschloß ihm wieder die Meerengen. In dem sich entspinrenden Kriege griff auch England zugunsten Rußlands ein, 1806 erzwang die englische Flotte ohne Kriegserklärung den Eingang in die Dardanellen und ankerte im Marmarameere angedachts Konstantinopels, das aber von der türkischen Flotte geschützt wurde, so daß die Engländer sich zurückzogen. In dem englisch-türkischen Frieden von 1809 wurde die Schließung der Meerengen gegen Kriegsschiffe aller Nationen als alte und dauernde Grundregel des osmanischen Reiches von England anerkannt. Damit beginnt die völkerrechtliche Regelung der Meerengenfrage.

Rußland setzte den Krieg gegen die Türkei fort und sah sich erst 1812 infolge des sich steigernden Gegensatzes gegen Frankreich zum Frieden von Bukarest veranlaßt. Durch die Abtretung Bessarabiens und des Nordufers der Kiliamündung an Rußland rückte dieses bis zur Donau vor. Damit begann auch die Donaufrage einen völkerrechtlichen Charakter zu gewinnen. Auf der anderen Seite war durch die Aufgabe der Ionischen Inseln und die Nichterneuerung des Bündnis- und Schutzvertrages von 1805 das Recht Rußlands zur Durchfuhrung der Meerengen mit Kriegsschiffen hinfällig geworden.

Der Charakter des Schwarzen Meeres als eines grundsätzlich geschlossenen Meeres blieb bestehen. Denn noch in dem Vertrage von Alkerman von 1826 verpflichtete sich die Pforte im Interesse des ungestörten russischen Einfuhr- und

Ausfuhrhandels die guten Dienste Rußlands zur Erreichung der Einfahrt ins Schwarze Meer durch die Handelsschiffe einer ihr befreundeten Macht stattzugeben, die dieses Privilegium noch nicht habe.

Der Friede von Adrianopel von 1829 gab Rußland die volle Herrschaft über die Donaumündungen, indem er die Grenze vom Kilias nach dem Georgsarme verlegte, also das Delta an Rußland überließ. Auch am Kaukasus erweiterte sich der russische Küstenbesitz. Das Recht der Durchfahrt durch die Meerengen und nach dem Schwarzen Meere wurde nunmehr den Handelsschiffen aller Nationen gewährleistet, so daß das Schwarze Meer handelspolitisch aufhörte, ein geschlossenes Meer zu sein. Es war gewissermaßen ein Vertrag zugunsten dritter, den Rußland erwirkte. Aber für Kriegsschiffe blieben die Meerengen geschlossen.

Erst die Angriffe des Paschas Mehemet Ali von Agypten auf das osmanische Reich brachten die Meerengenfrage wieder zur Entwicklung. Im Februar 1833 lief zum Schutze Konstantinopels eine russische Flotte in die Dardanellen ein, und ein anderes Geschwader landete am asiatischen Ufer Truppen. Der Bündnisvertrag von Sunkiar-Iskelesji von 1833 verpflichtete die Pforte, zugunsten Rußlands die Dardanellen fremden Kriegsschiffen zu verschließen. Damit waren die Meerengen der russischen Flotte geöffnet. Das Schwarze Meer war zwar nicht mehr handelspolitisch, aber militärisch ein geschlossenes Meer der beiden Ufermächte.

Die Stellung, die Rußland hierdurch als Schutzmacht der Türkei zu gewinnen suchte, widersprach zu sehr dem europäischen Interesse. Die erneute Bedrohung der Türkei durch Mehemet Ali führte zunächst zu einer Einigung zwischen England, Oesterreich, Preußen, Rußland und der Türkei im Londoner Vertrage vom 15. Juli 1840 und dann zur Londoner Meerengenkonvention vom 13. Juli 1841 zwischen den fünf Großmächten und der Türkei, der später auch Belgien, Dänemark, Schweden und Norwegen beitraten.

Damit trat die Meerengenfrage aus der Regelung zwischen der Türkei und einzelnen Mächten heraus zu einer allgemeinen europäischen. Die Mächte erklärten dem Sultan, um ihm einen klaren Beweis ihrer Achtung vor der Unverletzlichkeit seiner souveränen Rechte zu geben, ihre gemeinsame, einstimmige, förmliche Entschliebung, sich nach dem alten osmanischen Grundsatz der Schließung der Meerengen gegen fremde Kriegsschiffe, so lange die Türkei sich im Frieden befinde, zu richten. Dagegen bekannte sich der Sultan auch zu dieser Regel und verpflichtete sich den Mächten gegenüber, kein fremdes Kriegsschiff in die Meerengen einzulassen, behielt sich jedoch vor, leichten Kriegsschiffen im Dienste der befreundeten Mächte Passierscheine auszustellen. An die Stelle der alten Regel des osmanischen Reiches war nunmehr ein völkerrechtlicher Grundsatz unter Gewähr der europäischen Großmächte getreten.

Ganz unabhängig davon hatte sich bisher die Donaufrage entwickelt. Die freie Donaushiffahrt war den Angehörigen der Uferstaaten, zu denen seit 1812 auch Rußland gehörte, vertragsmäßig wiederholt gewährleistet worden. Doch die Donaushiffahrt konnte sich nicht entwickeln. Denn Oesterreich, das das größte Interesse an der freien Donaushiffahrt hatte, beherrschte nicht die Mündung. Und Rußland, das die Mündungen besaß, hatte an dem Handelswege der Donau kein Interesse, sondern ließ die Mündungen, die die Türkei noch einigermaßen offen gehalten hatte, versanden. Hier begegnete sich das englische Interesse mit dem

österreichischen. Denn auch der Entwicklung des englischen Handels bereitete der Zustand der unteren Donau die ernstlichsten Hindernisse. Hier hat erst der Krimkrieg einen Wandel der Dinge herbeigeführt.

Die Pariser Kongreßakte von 1856 hat wenigstens äußerlich die beiden Fragen einer gemeinsamen völkerrechtlichen Regelung unterworfen. Rußland wurde zunächst durch die Abtretung des südlichen Bessarabien an das unter türkischer Oberhoheit stehende Fürstentum Moldau von der unteren Donau abgedrängt. Sodann wurde die Donau einer völkerrechtlichen Regelung unterworfen, wie sie der Wiener Kongreß für die internationalen Ströme aufgestellt hatte. Die freie Donaushiffahrt wurde allen Nationen gewährleistet. Zu ihrer Durchführung wurde eine zeitlich beschränkte „Europäische Donaukommission“ eingesetzt, um die nötigen Arbeiten zur Freimachung der Donaumündungen zu bewirken. Daneben sollte eine Kommission der Uferstaaten die freie Schifffahrt regeln und überwachen, auch später die Aufgaben der Europäischen Kommission übernehmen. Die Meerengenkonvention von 1841 wurde im wesentlichen erneuert. Dagegen sollte das Schwarze Meer dauernd den Kriegsflaggen sowohl der Uferstaaten wie anderer Mächte verboten bleiben, abgesehen von leichten Streitkräften zur polizeilichen Überwachung. Weder Rußland noch die Türkei dürfen ein militärisch-maritimes Arsenal am Schwarzen Meere errichten. Doch bleibt es den Handelsschiffen aller Nationen offen.

Rußland war nach zwei Seiten entschieden zurückgedrängt worden, von der Donaumündung und von der militärischen Beherrschung des Schwarzen Meeres. Beides wurde russischerseits als nationale Demütigung empfunden. So benutzte es die militärische Niederlage Frankreichs von 1870/71, um sich unter der tatkräftigen Unterstützung Deutschlands von der Neutralisation des Schwarzen Meeres loszusagen. Der Londoner Vertrag vom 13. März 1871 erkannte die Aufhebung der betreffenden Beschränkungen der Uferstaaten an unter Aufrechterhaltung der Schließung der Meerengen für Kriegsschiffe in Friedenszeiten vorbehaltlich der Befugnis des Sultans, die Meerengen den Schiffen befreundeter und verbündeter Mächte zu öffnen zur Sicherstellung der Ausführung des Pariser Vertrages. Der russisch-türkische Krieg von 1877/78 bot dann Rußland Gelegenheit, dem verbündeten Rumänien Bessarabien, soweit es 1856 an die Moldau abgetreten war, wieder abzunehmen, jedoch bloß bis zum Kiliaarme ohne das Delta. Damit wurde Rußland wieder Donauuferstaat.

Der Berliner Vertrag enthält keine neue Ordnung der Pontus- und Meerengenfrage, sondern hat sich im wesentlichen darauf beschränkt, den bestehenden Zustand, wie er seit 1856 geworden war, zu bestätigen.

Rußland hat seitdem wiederholt an der bestehenden Ordnung der Dinge gerüttelt, indem es mehrfach Schiffe der sogenannten freiwilligen Flotte, zum Teil mit Soldaten die Meerengen durchfahren ließ. Im russisch-japanischen Kriege drohte daraus 1904 sogar ein Zusammenstoß mit England, indem Schiffe der freiwilligen Flotte unter Handelsflagge die Meerengen durchfuhren und sich dann in Kreuzer verwandelten und englische Handelsschiffe nach Bannware durchsuchten. Der Drang Rußlands nach dem offenen Meere führte schließlich zum erneuten Kriege mit der Türkei. Nunmehr gestand auch England dem russischen Verbündeten den Besitz der Meerengen zu, indem es selbst die davor liegenden griechischen Inseln besetzte.

Das bisher geltende Völkerrecht über Schwarzes Meer und Donau ist durch den Weltkrieg zerrissen. Einfach den früheren Zustand, der sich in mannigfacher Hinsicht als unbefriedigend erwiesen hat, wiederherzustellen, ist unmöglich. Eine neue Ordnung der Dinge muß an die Stelle treten.

Während aber bisher Schwarzes Meer und Donau höchstens äußerlich in denselben Vertragsurkunden eine Regelung gefunden hatten, betont die Knorr'sche Schrift mit Recht, wie beide Fragen vom Standpunkte der Mittelmächte in einem organischen Zusammenhange stehen. Für Deutschland handelt es sich um Aufrechterhaltung seines großen Weltverkehrsweges nach Südosten, dessen Bedeutung gerade der Weltkrieg dargetan hat.

Zwei Hindernisse haben bisher einer befriedigenden Regelung der Dinge entgegengestanden. Das eine war Rußland, das weniger wirtschaftliche als politische Interessen vertrat und namentlich als Donauuferstaat an der wirtschaftlichen Erschließung der Donau als eines Verkehrsweges kaum beteiligt war, es trat eben nur rein äußerlich mit seinem Gebiete an die Donau heran. Das andere war die immer schwächer werdende Türkei, die als Spielball der europäischen Mächte im wesentlichen nur Objekt der völkerrechtlichen Ordnung der Dinge war.

Demgegenüber hat sich jetzt ein bedeutsamer Wandel in den Machtverhältnissen vollzogen.

Die eine völlig umgewandelte Macht ist Rußland. Es hat eine so entscheidende Niederlage erlitten, daß es seine zweihundertjährige Angriffspolitik gegen die Türkei, wenigstens soweit das Streben nach den Meerengen in Betracht kommt, endgültig wird aufgeben müssen. Ja, man kann bezweifeln, ob Rußland nach dem Kriege überhaupt noch als Pontusmacht bestehen und nicht durch einen selbständigen ukrainischen Staat am Schwarzen Meere ersetzt sein wird. Das ist der einzige Punkt, der es bedenklich erscheinen läßt, ob es jetzt schon an der Zeit ist, in eine Erörterung der Fragen einzutreten. Denn gegenüber einem ukrainischen Staate, der in Anlehnung an die Mittelmächte mit starker Frontrichtung gegen Moskau und Polen aller Angriffsabsichten gegen die Türkei bar ist, wird man eine andere Politik einschlagen können als gegenüber Rußland. Sollte Rußland Pontusmacht bleiben, so ist gewiß dem Verfasser zuzustimmen, daß es an dieser entscheidenden Stelle ebenso geschwächt werden muß wie nach dem Krimkriege, um den Druck auf die Türkei zu vermindern. Deshalb fort von der Donaumündung, wo es geographisch nicht hingehört und sich bisher nur als Vater der Hindernisse erwiesen hat. Außerdem dürften Rüstungsbeschränkungen für Rußland auf dem Schwarzen Meere angebracht sein, wenn man nicht zur vollständigen Neutralisation zurückkehren will.

Auf der anderen Seite steht die Türkei. Infolge ihrer Schwäche war sie bisher nur ein Gegenstand völkerrechtlicher Behandlung. Eine innerlich gesunde Türkei kann im Anschlusse an die Mittelmächte nicht nur dem Namen nach Mitglied des europäischen Konzertes sein, sondern selbst ihre Stellung wahren.

Durch die veränderte Lage der Dinge gewinnt auch die Donaufrage ein anderes Ansehen. Die Donau ist vor allem die große Verkehrsstraße der Mittelmächte nach dem Orient. Hier haben die Westmächte nicht hineinzureden. Die Regelung der Donauverhältnisse muß daher aufhören, eine europäische Angelegenheit zu sein und ausschließlich Sache der Uferstaaten werden, aus deren Reihe

Rußland ausscheidet. Damit ergibt sich von selbst, daß die Europäische Kommission, deren Stellung immer nur als eine vorübergehende gedacht war, aufhört, und die gemeinsamen Interessen der Mächte nur noch durch eine Kommission der Uferstaaten vertreten werden.

Eine Reihe von Nebenfragen können dabei nur berührt werden. Daß Rußland auch auf der kaukasischen Seite dem Mittelpunkt der Türkei nicht näher rücken darf, ist selbstverständlich. Wie der weitere Ausweg nach dem Persischen Meerbusen und durch den Suezkanal England gegenüber zu sichern ist, ruht noch in der Zukunft Schoke.

Darin kann man jedenfalls der Anorr'schen Schrift zustimmen: Die Freiheit der Donauschifffahrt, das Gleichgewicht der Kräfte im Schwarzen Meere und die Ordnung der Meerengenfrage ist für den Vierbund eine einzige, unteilbare und nur im Zusammenhange zu lösende Aufgabe. Es würde das nichts Geringeres sein als die Lösung der orientalischen Frage selbst.

Nicht alles, was die Donau- und Meerengenfrage umfaßt, ist jetzt schon spruchreif. Verfasser warnt daher mit Recht vor einem vorzeitigen Frieden, namentlich vor einem solchen, der Rußland an irgendeiner Stelle dem Herzen der Türkei näher bringt. Doch ist es schon jetzt dringend geboten und daher eine verdienstvolle Aufgabe, die allgemeine Aufmerksamkeit auf das wichtige Problem des nahen Orients gelenkt zu haben.

Vor allem wird auch hier wieder vor dem Gedanken gewarnt, als ob das Bartum der gefährlichste Träger der russischen Eroberungspolitik sei. Diese wurzelt jetzt vor allem in dem liberalen Bürgertume, während das Bartum sich oft genug der Eroberungspolitik widersetzt hat oder ihr nur widerstrebend gefolgt ist.



## Die deutsche Industriearbeit nach dem Kriege

Von Fritz Röll



Es ist fruchtloser Pessimismus anzunehmen, daß die deutsche Industrie sich bei Friedensschluß in Folge des Aufhörens der Kriegslieferung einer schweren Krisis gegenüber befinden wird. Die Notwendigkeit, die durch den Krieg zerstörten oder schadhast gewordenen militärischen Ausrüstungen, Geschütze, Automobile usw. zu ersetzen oder instand zu setzen, die erschöpften Arsenale wieder aufzufüllen, ebenso die Schiffsbauten in den Werften werden einem Teil der Betriebe für längere Zeit Beschäftigung geben, während der größte Teil der Industrieunternehmungen sich — nach langer Unterbrechung — wieder der Friedensarbeit zuwenden kann. Die Aufträge für die Friedensbeschäftigung sind jetzt schon, sozusagen latent, vorhanden, da die Be-