

近東透視

嚴 懋 德 編



世界書局印行

中華民國三十八年七月出版

近東透視

定價

外埠另加運費匯費

版權所有
不准翻印

編者	嚴懋德
出版者	世界書局
印刷者	世界書局
發行所	上海及各省世界書局

近東透視目次

嚴懋德

第一章	一幅輪廓畫	一
第二章	歐亞的橋樑：土耳其	六
第一節	地理形勢	六
第二節	達達尼爾海峽問題	八
第三節	奧托曼帝國之回顧	一五
第四節	革命運動和其領袖	一八
第五節	快刀斷蘇的革新和建設	二一
第六節	自然資源與工業概況	二三
第七節	軍備現狀和外交政策	二六
第三章	宗教的聖地：巴勒斯坦	三〇
第一節	摩西發見的樂土	三〇
第二節	地理概況	三二
第三節	耶路撒冷風景線	三五
第四節	猶阿糾紛的歷史背景	三八
第五節	從泣牆事件說起	四一

第六節	猶阿各黨派的分析	四五
第七節	談談分治計劃	四九
第八節	聯合國討論解決辦法	五三
第九節	問題的經緯	五九
第十節	戰事爆發和以色列國之成立	六三
第十一節	阿柴姆與魏茲曼	六六
「附」	外約但	六八

第四章 石油的寶庫：伊朗

第一節	地文一斑	六九
第二節	波斯的興替	七二
第三節	英俄的角逐	七三
第四節	李查小史	七五
第五節	經濟情狀	七八
第六節	美蘇鬥爭的一環	八一

第五章 人類的搖籃：伊拉克

第一節	自然環境	八四
第二節	歷史回顧	八六

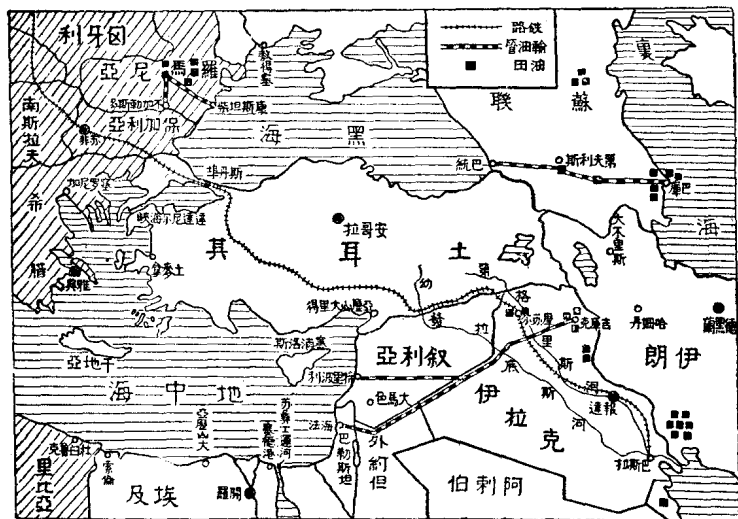
第三節	由事實談古跡諸事	八八
第四節	是個怎樣的國家	九〇
第五節	廣大的油田	九四
第六章	近東的門戶：敘利亞	九七
第一節	一般形勢	九七
第二節	往史的追憶	九九
第三節	敘利亞與法國的關係	一〇〇
第四節	阿剌伯人的鬥爭	一〇二
第五節	民族運動之展望	一〇九
第七章	山人的國家：阿富汗	一一三
第一節	印度的前衛	一一三
第二節	英蘇的接觸點	一一四
第三節	內情雜景	一一五
第四節	風俗和習慣	一一八
第八章	沙漠的王國：沙地·阿剌伯	一二一
第一節	地勢一瞥	一二一
第二節	燦爛的歷史	一二三
第三節	穆罕默德與回教	一二四

第四節	兩個聖城	一二六
第五節	回教史話	一二八
第六節	伊本·沙地的建國	一二九
第七節	伊本·沙地素描	一三二
第八節	風俗人情	一三三
「附一」	葉門	一三六
「附二」	阿曼	一三七
第九章 文明的故國：埃及		
第一節	地理環境	一三八
第二節	尼羅河瑣記	一四〇
第三節	蘇彝士運河	一四二
第四節	亞歷山大城滄桑錄	一五〇
第五節	文化的博物院	一五一
第六節	民族運動的由來	一五三
第七節	獨立保留條件和憲法問題	一五七
第八節	英埃糾紛的來龍去脈	一六〇
「附一」	英埃蘇丹	一六四
「附二」	利比亞	一六五

第一章 一幅輪廓畫

近東(Near East)兩字，原不過是一種習慣的稱呼，並不是什麼法定的名稱，它有幾種不同的定義，英國人通常稱巴爾幹及土耳其爲「近東」，所謂「中東」僅指埃及、巴勒斯坦與伊拉克諸地，凡此均爲英國政治，或軍事或經濟控制地域，伊朗、波斯灣以及阿剌伯半島當包括在內。美國人通常不把巴爾幹諸國及土耳其歐洲部份歸入「近東」範圍，而叫伊拉克和伊朗爲「中東」。這種假定性的劃分，原是便利研究地理學的人而設，實際「近東」諸國和「中東」諸國，無論是地理、民族、宗教、政治、經濟、軍事關係，都非常密切，很難把它劃分爲二。普通一般人所謂「近東」是從達達尼爾海峽伸展到印度邊境阿富汗山脈，再由伊朗的裏海沿岸橫經阿剌伯沙漠，紅海而達埃及的尼羅河流域。這一片廣大的區域有七百萬方公里的面積，而人口只有七千多萬，每方公里人口密度平均只有十人；大大小小的國家有土耳其、巴勒斯坦、伊拉克、伊朗、阿剌伯、敘利亞、阿富汗和埃及等。在那些山脈、沙漠和沃野中爲世界歷史的發源地，亦爲世界三大宗教的發源地。

近東有七海地之稱，四周爲裏海、黑海、愛琴海、近東海(Levant sea土耳其與埃及之間)、紅海、阿剌伯海及波斯灣七個海所包圍。就國防地理而言，近東的地位，適爲歐亞非三洲間的衝地，爲用兵所必爭；再就交通地理而言，則爲歐亞及亞非之間，係印度洋至地中海交通必經的要道。在地形上，從土耳其東到阿富汗是廣大的山岳地帶，大致平行的摺曲山脈，自東徂西，間有高原分布其間；土耳其西南部的沿海谷地與平原也是很好的地方。南部，即敘利亞、伊拉克、阿剌伯、埃及諸地，是平台地，地層平鋪，僅有斷層與陷落作用，故形成長谷與海面(如紅海)，這一帶已入副熱帶，阿剌伯南部且入熱帶，炎熱異常，且雨量稀少，形成了廣大的沙漠，佔了這一帶大部分的地面。但在河流經過的地方，也有水草地的綠洲，如伊拉克的兩河流域與埃及的尼羅河谷及三角洲。敘利亞與巴勒斯坦近海的地方雖爲肥沃，但內地全爲沙漠與草原。北部山



近東和巴爾幹形勢圖

岳區域最大部分皆缺乏雨量，所以伊朗、阿富汗境內亦多沙漠與草原，惟土耳其三面臨海，氣候較適於農作。

石油 (Petroleum 亦名煤油) 是近代資本主義的血液，是今日戰爭的瓊漿。在近東沙漠田地之下，尤其是伊朗和伊拉克兩地方，向為盛產石油的區域。根據英美方面一九四〇年統計，伊朗每年產石油九百萬噸 (世界第四位)，伊拉克為四百萬噸 (世界第八位) 共計一千三百萬噸，等於世界產量的百分之五。此外波斯灣中的不林島，年產量約九十萬噸，沙地阿刺伯產量約五十萬噸。除了石油外，近東各地均產棉花，最重要的是埃及的尼羅河流域，尤其是尼羅河三角洲地方，產量雖佔全世界總產額的百分之六，次於美國和印度兩地，而居世界第三位，但其品質奇佳，纖維特別堅韌，特別細長，為世界上任何一處所產的棉花都遠不及它。這石油和棉花，兩者匪特在世界經濟上佔有重要地位，而且在國防上亦有極高的價值。因此成為歐洲列強爭奪霸權的必爭之地。

近東自古即為東西各大民族政治、宗教、文化激盪澎湃之所。裏海之南，波斯灣之北，實為東西兩世

界的十字路口。西洋史稱我先烈所開的綫道 (Route de la Aoié) 西出玉門關，繞蔥嶺以達於此；而自巴比倫東南下，陸路沿海濱，水路航波斯灣阿曼灣入阿刺伯海，亦可至印度孟買。北經裏海、黑海以達莫斯科；西渡地中海或越「兩海峽」以入歐洲腹心。倘自歐洲出兩海峽，沿黑海「靠左手走」，則至現世罕覩的廣大油田區。蘇聯本為世界上產石油第三大國，其最豐富油田係在裏海與黑海之間，高加索與喬治亞一帶，計建有二大油管 (Pipe-Line) 直達黑海。其一自格羅斯尼 (Grozny) 通至克里米亞東部，黑海東北岸的土波斯 (Touapse) 其一起自巴庫 (Bakou) 繞佛利斯 (Tiflis) 而止於黑海東岸，近土耳其邊界的巴統 (Batoum)。伊拉克北部的摩蘇爾為近東產石油的又一中心，自其東南的庫爾庫克，英法建有偉大油管，抵幼發拉底河的哈第桑 (Haditha) 後又分為兩支線，其一穿過敘利亞止於貝魯特北的黎波里，屬於法國，法國進口石油百分之四十由此運出。其二，自哈第桑經羅脫伯 (Routba) 以至巴勒斯坦的海法港，屬於英國。英國進口石油百分之四，法國進口石油百分之九，由此運出。此四大油管線，猶人身血管的大動脈，分注於黑海與地中海港口，再用輪船運輸各地。至於伊朗卡隆河 (Karun) 流域的石油則亦有油管導至波斯灣以入大海。其產量之富，有一千一百餘公噸之多。再，自歐洲出兩海峽，沿地中海東岸靠左手走，則抵埃及的蘇彝士運河，百分之七十印度貿易，百分之五十澳大利亞與新西蘭貿易，百分之十八英國進口石油，均經過蘇彝士，英人稱之為大不列顛帝國的主要幹路 (Main arterial Road)。

近東區域在政治上是阿刺伯民族回教徒活動之地，故有「回教世界」或「阿刺伯人世界」之稱。伊拉克住民多屬阿刺伯種的伊拉克人，還有少數的土耳其人、古的人 (Kurds)；巴勒斯坦有猶太人與阿刺伯人的對立；伊朗除波斯人外，尚有七八種民族；阿富汗人（與大部分印度人同），亦有五個以上不同的民族；土耳其境內有希臘人、保加利亞人和近東的六七種民族。其餘阿刺伯人、敘利亞人和埃及人則屬「近東種及含種 Hamitische。」在語言方面極為複雜，主要為阿刺伯語（分布於阿刺伯、埃及、伊拉克及敘利亞等地）；伊朗語又分為波斯語、阿富汗語、亞美利西亞語及克爾德語等。

在政治上，近東只有阿富汗、伊拉克、伊朗、土耳其、沙地阿剌伯等算爲獨立國家。在伊朗高原東北部的阿富汗，是亞洲的瑞士，曾一度淪爲英國保護，後獨立運動不斷爆發，英人纔承認其獨立國家，現爲英蘇兩國的緩衝地。伊朗高原西部大土地，即伊朗的領域，英俄協約曾把伊朗的南北各自劃分其勢力範圍，嗣後雖是獨立國家，實際上也爲英蘇的緩衝地，現爲美蘇鬥爭的一環。據有阿剌伯半島大部分的土地的，就是沙地阿剌伯王國，主權獨立，領土完整，且其國勢有蒸蒸日上之勢。環繞沙地阿剌伯的東南面，有一個阿曼王國，名義上雖稱獨立，却受英國的指揮操縱的。又半島的西南部葉門王國，也有英人的勢力侵入，因其南端的亞丁，正是英國的殖民地。在沙地阿剌伯的北面，還有幾個被英人勢力控制的國家。其一是伊拉克，在東北部，曾爲英國委任統治地，直到一九二七年英人始承認其爲獨立國。正北面的外約旦，又名克拉克，本爲一獨立王國，現爲英國的代管地。其西的巴勒斯坦曾爲英國委任統治地，現成爲強權政治的一環。最北面的敘利亞爲法國的代管地。小亞細亞的土耳其，則屹立美、英和蘇聯兩大勢力之間，保持她的雙方善意的中立。埃及雖稱爲獨立國，實際上是英帝國的一部分。

讀過西洋史的，都知道歐洲十一世紀以後，耶路撒冷在土耳其掌握之下，因爲土耳其人不許歐洲人來聖地巡禮，斷絕了基督教徒貿易的通路，於是歐洲商人，封建武士，耶教徒，結成三角同盟，發動了連續二世紀的十字軍戰爭，把近東成了殘酷的戰場。阿剌伯人的英勇善戰，使得到處擄掠的十字軍，每次戰爭，雖在財物上有收穫，而在人員上却遭受很大的損失。當時耶教徒有過這樣悲涼傷感的詩句：「年年戰骨埋荒草，聖地終歸異教徒。」歷史上泣牆事件的仇恨，在舊時代的耶教徒和回教徒，都是忘記不了的。所以在近東歷史年表上，最常見的字是「征服」、「勝利」、「戰役」、「戰爭」、「戰鬥」，其次是「叛亂」、「戰敗」、「圍攻」、「屠殺」、「殲滅」、「大敗」、「崩解」、「陷落」……等字，這些字是近東歷史的素描線。

近東是歐亞非三洲交接的地帶，所有三大洲上的陸路交界和海上交通，都從這經過。自十九世紀以來，

英俄兩國，就在這一地帶再接再起地鬥爭——在近東方面的勢力穩固以後，英國才能真正變成大帝國，近東就有英帝國的咽喉之稱（The throat of the Empire）。現階段的蘇聯在近東的利益，雖然不像英國那樣大，但是蘇聯對於近東的注意，不但不次於英國，反比英國加緊，在沒有得到相當的勢力範圍以前，決不甘心的。可是英國無論如何，決不肯讓蘇聯威脅她的咽喉，而蘇聯也不願要感覺英國在近東的勢力威脅她的生存空間的安全。所以說，英蘇目前的關係，和幾十年前的完全一樣。質言之，兩國在近東的利益相同的，都是：交通、資源、安全。英國是已達到同時要保守這三個目的的國家，蘇聯是正努力要達到這三個目的的國家。美國在近東，和英蘇有同樣的利益，尤其是在近東所投資十六億美元的石油資源，這三個國家又是決定世界和平的力量，更是決定近東和平的力量。所以近東的小國，和別的小國一樣，成爲列強互相勾心鬪角的強權政治下的賭注了。

土耳其便是近東到巴爾幹的橋樑。在荷馬的史詩（Epic）裏，便有這樣一段的故事。提羅依王子誘拐了希臘王后海倫，希臘王便與兵圍攻提羅依城，十年城破，被夷爲平地，這傳說告訴我們，土耳其的達達尼爾海峽和博斯波魯斯海峽在最早的時候，就有過十年悲壯的史詩的戰爭。從這裏，亞歷山大帶領了他的遠征軍渡到對岸，到達了那時所知道的世界的邊緣，以後當羅馬帝國在蠻族侵入下日就衰微，一個東方回教帝國便在這裏興盛了一千年，今日近東各國，都是她的版圖，西至巴爾幹各地，也都有回教徒傳教經商的足跡，土耳其是有過顯赫的歷史的。而在今日，土耳其所以成爲國際問題中的一個重要場合，因地她跨歐亞兩洲，掌握了黑海通地中海的咽喉——達達尼爾和博斯波魯斯兩海峽。蘇聯希望南下出兩海峽，以染指地中海的利益，並開照歐洲，俾截斷不利顛和東方交通的樞紐；英國一向重視地中海的航線，極力防止蘇聯勢力的伸入地中海；美國關切這兩海是和世界局勢有關的，反對海峽地位的變更，由蘇聯單獨控制海峽。

第二章 歐亞的橋樑：土耳其

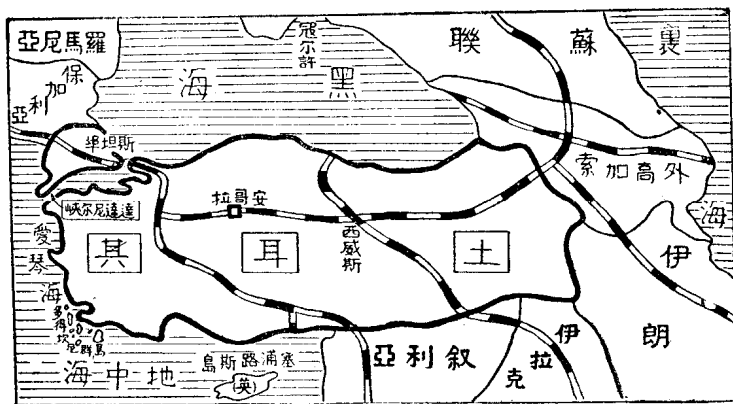
第一節 地理形勢

土耳其(Turkey)是亞洲與歐洲間的橋樑，且為亞洲與歐洲相接之處，因其控制達達尼爾與博斯波魯斯兩海峽，扼黑海與地中海間交通的咽喉，在近東一向有舉足輕重之勢，而其友誼則一向被列強所爭奪。

在地理形勢上講來，土耳其確為近東的門戶，我們祇要打開地圖來看，她位於亞細亞大陸的西南端，北瀕黑海，南臨地中海，越過狹窄的達達尼爾海峽和博斯波魯斯海峽，伸入對岸而佔有東南歐的一角。在第一次世界大戰以前，她的領土會由西南部席捲地中海的東南岸，沿蘇彝士運河向東南下，囊括紅海東岸區域，因此有「土耳其橫跨歐亞非三洲的大陸橋樑」之名。現在的土耳其，北界蘇聯高加索和黑海，南界敘利亞、伊拉克及地中海，東界伊朗，西界保加利亞及希臘。因此，可以說，土耳其是由亞洲進入近東巴爾幹和東非的橋樑；其次，還控制着黑海諸國出海的通路。

土耳其的全面積計七十六萬二千七百公里，除小部分在巴爾幹南部外，其餘佔小亞細亞半島全部，南北兩面，都是浩渺無際的海面，國境恰成長方的橋形，北部沿黑海岸，東北踞着伊拉克、伊朗及蘇聯高加索的亞美尼亞(Armenia)山地。由上述山地派生的達契克火山脈沿此西走，而托魯斯山脈(Taurus Mts.)則在國境內部與此平行，挾地中海的東部而睥睨塞浦路斯島(Cyprus)，這兩大山脈拱衛而成阿那陀力亞高原(Anatolian Plateau)，平均高度約一千餘公尺，惟中央稍底而有鹹湖，亞洲部分的土耳其大部分就在這高原上。

土耳其的歐洲部分，雖有北方的伊斯特倫山脈中部的德基爾山脈及南方的庫爾山脈。所謂特拉基亞的高原地，却較之亞洲部分已算不得什麼了。在這座橋上，處處是火山，因此土耳其又有火山國之稱。大體上，



土耳其形勢圖

一線從阿拉拉特火山經阿拉斯山而至高加索山脈的卡茲班克山；另一線自聳立於華恩湖北岸的斯潑山經庫塞山而至高加索山脈中安爾布爾茲山，這兩條火山帶都是活火山，雖然有到處湧出溫泉之利，可是常常發生地震，倒成爲土耳其內政上的一大困難。

土耳其南部因有托魯斯山脈的環繞，故此高原地帶，多岩砂地，氣候乾燥，居民均以畜牧爲生，中部沿海地帶是丘陵地。南北兩面臨海，海岸線雖很長，可惜皆條直而無良好港灣，尤其是黑海沿岸，更多遠而單調，都無甚利用價值。在地中海岸，曲折稍多，也不堪利用，因此只有西北的伊斯坦布爾及伊斯基爾那那是爲土耳其良好的港灣。至於河流，東部有古代世界文明之河的底格里斯及幼發拉底的兩河上游，中部有注入黑海的伊爾馬克河。這些河流，又多湍急，缺乏交通上的價值。由於地形地勢的複雜，各地氣溫及降雨也很不平衡，當然也就影響到土耳其經濟產業發展的平衡。

土耳其的首都，原在君士但丁堡(Constantinople)革命後，因疆域的關係，遷都至安哥拉(Angora)，因與葡萄牙地非洲屬地名相同，於是更名安加拉(Ankara)，安加拉地居全國中央，便於控制各地，以前是一個簡陋的城市，現自土耳其國民政府成立後，積極於現代化的建設，市街房屋煥然一新。可是舊城依然存

在，與新城不可同日而語了。

舊都君士坦丁堡，現更名伊斯坦布爾 (Istanbul)，位巴爾幹半島東端金角灣 (Golden Horn) 及馬摩拉爾海 (Sea of Marmara) 之間，地當博斯波魯斯海峽南口，扼黑海咽喉，握歐亞鎖鑰。君士坦丁堡在歷史上頗有價值，古稱爲拜佔庭 (Byzantium)。在紀元三二八年，由羅馬皇帝君士坦丁堡賜給的，在那一年，他將羅馬帝國的首都從義大利遷至這在歐亞邊境的戰略要地。廣泛地說來，君士坦丁堡大帝登極之前一百年，羅馬城終日都受着西面的日耳曼部落和東方新興的波斯威脅。爲着戰略的關係，君士坦丁堡就替代羅馬以爲羅馬帝國的中心。

君士坦丁堡是一處最適宜於建立一個在必要時能防禦歐亞兩方面的進攻城市。流過金角灣，博斯波魯斯和馬摩拉爾的海水是一度天然的壑壕，足以阻止來自亞洲攻擊；同時它還築有世界上最堅強的城牆，以抵擊來自歐洲的進犯。君士坦丁堡的城牆至今仍有長約四哩的殘餘和城樓繞着城的西界。

從建立之日起直至一四五三年被土耳其人攻佔止，在這一千一百三十年間，君士坦丁堡給與人類的影響祇有雅典，羅馬和耶路撒冷可能望其肩背而已。後來土耳其人崛起，向信奉基督教的西歐施行猛烈的攻勢。君士坦丁堡首當其衝，經過一次慘酷的圍攻後，結果陷於土耳其的兇猛的戰士手中，羅馬帝國的最後的皇帝，君士坦丁堡十二世，也戰死城中。從此蘇丹謨罕默德二世便雄據着羅馬大帝的寶座。從一四五三年征服之日起，直至一九二三年土耳其共和國成立之日止，君士坦丁堡繼續是土耳其帝國的首都。

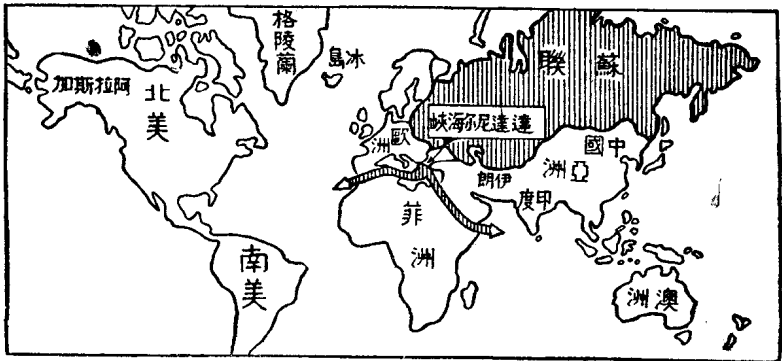
在伊斯坦布爾對面，小亞細亞地域上，有烏斯庫達 (Uskudar)，舊名斯庫台利 (Soutari)，形勢險要，爲巴格達鐵道的起點，軍事上亦爲重要。除此兩城外，尚有伊斯坦密爾 (Izmit)，舊名士麥那 (Smyrna)，是愛琴海上的一個良港，土耳其在亞洲的商業中心，與希臘的雅典遙遙相對。

第二節 達達尼爾海峽問題

土耳其在第一次大戰中，曾參加德奧同盟國作戰，成爲一個失敗者，帝國幾成瓜分的局面。一九二三年的洛桑條約，又解除了摩德洛斯界線兩方的武裝，成爲一個非武裝區域，在此區域內所有堡壘均行毀除，而號稱土耳其國魂所寄的達達尼爾海峽 (Dardanelles) 及博斯波魯斯海峽 (Bosphorus) 劃爲不駐兵地帶，於是土耳其的國勢便一蹶不振，而有「近東病夫」之譏。

土耳其所以成爲國際問題中的一個重要場合，因她包含了達達尼爾與博斯波魯斯兩海峽；這兩峽，銜接兩個大陸，位於亞洲的極西與歐洲的極東，分隔歐亞兩洲，西南通愛琴海與地中海，東經馬摩拉爾海而通黑海，經由黑海爲通地中海的咽喉，沿岸壁立，極易控守，尤爲世界最有名的險隘，而成爲土耳其舊都君士坦丁堡的天然屏障。

達達尼爾海峽兩岸約長七十五哩，闊二至十五哩不等，爲出入馬摩拉爾海入地中海的樞紐；博斯波魯斯海峽舊名君士坦丁堡運河，兩岸全部闊約九哩半，爲一蜿蜒曲折自馬摩拉爾海入黑海的孔道，兩者簡稱爲兩海峽。此兩海峽，不僅爲歐亞交通及國際孔道，抑且在軍略上佔着最重要的地位。因此近百年來，在東地中海以至黑海上的國際鬥爭，兩海峽遂成爲列強爭奪的焦點。原來俄國欲南下出兩海峽以染指地中海的利益並問鼎歐洲，俾截斷英法等國和東方交通的樞紐，英法則思自地中海越兩海峽以抵黑



達達尼爾海峽及蘇聯出海口的形勢

海，是爲縱的衝突；同時德奧東進，即擬穿過兩海峽以達波斯灣，英法又自東方迎頭阻止，是爲橫的衝突，縱橫成十字形，而其交叉點則爲兩海峽，此惡濤的所以萬丈，而海峽的所以成爲世界嚴重問題，其實巴爾幹的所以成問題，亦即因有兩海峽的緣故。

當土耳其的前身奧托曼帝國正在全盛的時代，她的疆域廣達歐亞非三洲，兩海峽乃是這個帝國中心的一柄鎖鑰。十七世紀後土耳其國勢衰弱，俄國遂乘機向土耳其進攻，企圖奪取海峽的控制權，以便染指地中海的利益，並開鼎歐洲。彼得大帝要在黑海方面獲取海口的願望，由女王喀薩琳二世 (Catherine II) 繼續完成；她奪取黑海北岸的土耳其領土，使俄國船隻得在黑海及其他土耳其海岸自由航行。一七三五年，俄又攻土，至一七三九年媾和，得亞速夫 (Azou) 要塞地帶。不料過了三十年，俄土復起大戰，至一七七四年訂結凱因那吉條約 (Treaty of Kainarji)，於是俄國得擴地至黑海沿岸，並得在黑海岸自由建築工事及在黑海內自由航行的權利，而成爲黑海岸唯一的強國，因而歷史上所謂海峽的紛爭遂從此開始了。

在土耳其奧托曼帝國強盛時，曾封鎖海峽門戶，禁止他國船舶出入，黑海更無異是土耳其的內湖，前後達數百年。俄國自十八世紀成爲黑海強國以來，雖企圖佔領君士坦丁堡，打破海峽的對俄封閉，使俄國艦隊得駛入地中海，但其他國家如英法奧德等國，尤其是英國，爲維持地中海航路的安全，始終堅持海峽封鎖的原則，而寧甘放棄本國軍艦駛入黑海之權，並在外交與軍事方面，給予土耳其以極大的援助，以阻止俄國南侵政策的發展；同時法奧德諸國因欲向近東發展，對英國的對俄政策也深表同情。

在這種情勢之下，海峽完全在土耳其控制中，外國兵艦，咸禁止駛入。此項原則，曾得有國際條約的保障。一八〇九年，英國與土耳其訂立條約，即確認海峽封閉的原則。一八四一年倫敦會議，英法奧普俄土諸國簽訂條約，重申土耳其帝國的舊規則，即土皇對外和平時，外國兵艦應禁止駛入海峽。十九世紀的下半期，奧托曼帝國開始崩潰，那時候，俄國大舉南侵土耳其，企圖打破海峽對俄封鎖，由黑海而出地中海，英國以俄國如得控制海峽，則黑海的艦隊便可自由進入地中海，匪特使英國失去印度和東非的聯絡，抑且在戰

略上亦將處於惡劣的地位。一八五四年，俄國南侵土耳其，意圖打破海峽的對俄封鎖，英法遂起援助，血戰於克里米亞，俄師敗績，乃於一八五六年三月三十日，締結巴黎條約，又確認土耳其帝國的舊規則。一八七八年，俄土戰後所召集的柏林會議，對於海峽的封閉原則，再加以保證。

不過此項舊規則在二十世紀初期，遭到二次的破壞。一九〇四年日俄戰爭時，俄國派兩艘巡洋艦懸掛商船旗幟，先後通過海峽與蘇彝士運河而入紅海，搜索紅海中立國的船舶，當時英國郵船麻刺甲號(Malacca)以運送違禁品的理由，被俄艦捕拿，英政府即提出嚴重抗議，認為違反海峽封鎖的國際條約。其次在一九一四年大戰爆發後，當土耳其尚未加入同盟國作戰，已允許法國哥本(Goeben)及布萊斯羅(Breslau)兩巡洋艦通過海峽，協約國方面以違約理由，向土耳其提出抗議。

第一次大戰爆發後不到幾個月，土耳其加入同盟國家，俄國於是向其盟國英法，提出了一個可以滿足俄國蓄之已久的控制海峽野心的解決方案。她向其焦頭爛額的盟國提出照會，要求逕自合併伊斯坦布爾、博斯波魯斯兩岸馬摩拉爾海、達達尼爾海峽，海峽西口的殷勃洛士和德納杜斯西島(Imbros and Tenedos)，和直至伊諾斯——密地亞線(Enos-Midia Line)為止的色雷斯(Thrace)。英法無可奈何於一九一五年三月同意了俄國的要求。但是這種要求，因為俄國在戰爭末期退出戰爭而成爲具文。

土耳其對海峽的設防，當然不遺餘力，在十九世紀末年，土耳其已在馬摩拉爾海的東北與西南，建築堅固的防禦工程。及至土耳其採取親德政策後，招請德國軍事專家設計，建築堅固砲壘二十餘座，滿裝德國克虜伯廠精造的大砲，復有德國所訓練的士兵防守，以爲防禦君士坦丁堡的天然屏障。海峽設防，在第一大大戰中會顯著成效。按土耳其加入同盟國後，不僅俄國與西歐的聯繫因被割斷，而且使英法坐視俄國與羅馬尼亞的敗北，不能予以接濟。在大戰爆發次年二三月，英法聯合艦隊五十二艘猛攻海峽時，竟大遭失敗，狼狽退出。兵艦沉毀者四艘，受創者頗多。嗣後，英法聯軍又闖於鄰近的加利波里半島(Gallipoli)登陸，曾作殊死戰，亦遭極大的損失，海峽設防堅固，卽於此可見一斑。