



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wittschewsky: Großbritanniens Ostseepolitik. I.

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



Großbritanniens Ostseepolitik

Von Professor Wittschewsky

I.



In der Erweiterung der Machtpolitik des großbritannischen Weltreiches sitzen die Staatsmänner an der Themse auf einem hohen Pferde. Während das Ringen um die Entscheidung im Weltkampf unter der furchtbarsten Anspannung aller Kräfte fortbauert, der Ausgang des unsäglichen Gemetzels noch im ungewissen liegt, arbeitet die englische Diplomatie mit infernalischer Geschäftigkeit an den Befestigungswerken ihrer Vormachtstellung. Nicht ohne Erfolg. Werden die von langer Hand entworfenen und vorbereiteten Pläne zur Unterwerfung Deutschlands, wie wir alle in gläubiger Zuversicht vertrauen, an der stählernen Mauer unserer heldenmütigen Truppen auch kläglich zerschellen, so wird nach menschlichem Ermessen England doch nicht ohne Kriegsgewinn heimkehren. Seine Feinde zu überwältigen ist ihm nicht gelungen und an Ansehen unter den Völkern des Erdkreises hat es schwere Einbuße erlitten, seinen Herrschaftsbereich aber wird es voraussichtlich mit neuen Sicherungskammern ausstatten können. Wie auch die schließliche Abrechnung beim Friedensschluß ausfallen mag und in welche Verzichte seiner angemessenen Weltbittatur der stolze Brite sich auch wird fügen müssen, auf seiner Gewinnseite wird er immerhin ideelle Vorteile und materielle Entwicklungspfänder verzeichnen können. Manche Bestrebungen, um deren Verwirklichung England sich lange vergeblich bemüht, sind durch den Krieg ihrem Ziel nähergebracht worden; für Wünsche, die an hochfliegende Ideen anknüpften, bieten sich nunmehr bessere Aussichten denn je zuvor dar; zu neuen weitausschauenden Gedankengängen ist die Bahn freigeworden. Um nicht eines englandfreundlichen Optimismus geziehen zu werden, mögen einige Hauptmomente dieser Auffassung berührt werden.

Durch den Krieg ist der engere Zusammenschluß des englischen Mutterlandes mit seinen Kolonialgebieten ganz außerordentlich gefördert worden und

wird, wie aus allen Anzeichen zu folgern, auch fernerhin sich bewähren. Nach vielen wenig ergiebigen Versuchen, die auf ihre Unabhängigkeit pochenden Dominionen mit dem Stammlande fester zu verklammern, hat die Stunde der Gefahr eine Gemeinbürgschaft gezeitigt, deren wirtschaftliche und militärische Ausgestaltung im Frieden mit Sicherheit sich voraussehen läßt. Die innere Einheit ist jedenfalls gestärkt worden. Neben der angebahnten strafferen Organisation des Reiches sind inmitten aller Kriegsbedrängnisse die Pläne zur äußeren Festigung des Reichsgebäudes nie und nirgend aus den Augen verloren worden. So wurden die ohne Krieg unerfüllbaren Träume von der großen Völkerstraße unter englischer Oberhoheit, die von Kapstadt nach Kairo und von dort über die kleinasiatischen Besitzungen unseres türkischen Verbündeten nach Kalkutta führen sollte, mit zielbewusster Energie verfolgt. An Erfolgen hat es dem englischen Imperialismus auch hier nicht gefehlt, und seine Ausichten sind leider nicht ungünstig, wenigstens wichtige Teile der großen Landbrücke nach dem Kriege in seiner Hand zu behalten. Ob wir die Rückgabe der nach tapferster Verteidigung von den Feinden leider eroberten deutschen Kolonien in Afrika in vollem Umfange werden erzwingen können, steht dahin. Ob die Türkei ein Stück der ihr gänzlich entwundenen Oberhoheit über Ägypten zurückgewinnen wird, ist noch viel zweifelhafter. Ob ferner die von den beiden angelsächsischen Großmächten angelegentlich betriebenen Kriegsziele einer Schutzherrschaft über Palästina, um dort aus naheliegenden Hintergedanken dem Zionismus eine eigene Niederlassung zu bereiten, am Ende der Dinge scheitern werden, erscheint uns vorläufig ebenso als offene Frage, wie die Gründung eines arabischen Staates in Mesopotamien oder die nach Rußlands Rückzug eingeleitete völlige Umstrickung Persiens und ähnliches mehr. Überall nehmen wir aber einen vor keinen Hindernissen zurückschreckenden Willen zur Anlegung von Verteidigungsgräben für die englischen Okkupationen und von Festungswällen zur Sicherung Indiens wahr.

Der englischen Weltpolitik im Kriege und durch den Krieg ist es gelungen, neue Steine in ihr Spielbrett zu setzen, die insgesamt einen Machtzuwachs bedeuten, auf dessen nachfolgende Herabminderung eher mit ideellen Hoffnungen als mit realen Faktoren zu rechnen ist. Als Früchte der neuen Orientierung wären zu nennen: die festbegründete Interessengemeinschaft mit den Vereinigten Staaten; die Einbeziehung Frankreichs und Rußlands und deren gleichzeitig erschöpfte Widerstandsfähigkeit einem energischen Auftrumpfen gegenüber; die einem Vasallenverhältnis gleichzuachtende Abhängigkeit kleinerer Staaten von der britischen Befehlsgewalt; die wenngleich vorläufige Besetzung griechischer und kleinasiatischer Inseln im Mittelmeer; die häusliche Niederlassung auf dem Festlande, die Einräumung von Marinestützpunkten auf russischem Boden u. a. m. Wieviele von diesen Stappen maritimer Stärkung und wirtschaftlichen Vordringens England nach dem Kriege sich dauernd wird zugute schreiben können, ist mit hundert geheimnisvollen Schleiern der Weltenwende umgeben, für das

Deutsches Reich aber wird eine sein Wohl und Wehe aufs tiefste berührende Schicksalsfrage sein, zu welchem Ergebnis Englands Ostseepäne führen werden, nachdem der Krieg dem englischen Volk die willkommenen Gelegenheit geboten hat, eine Pranke mit schwerem Druck auf die russische Volkswirtschaft zu legen.

Die Randländer der Ostsee haben wegen ihres Reichtums an Naturschätzen und Rohstoffen auf die englischen Handelsleute schon in den ältesten Zeiten eine starke Anziehungskraft ausgeübt. Mit preussischen Seestädten, mit Holland und Schweden bestanden rege Verkehrsbeziehungen; englische Seefahrer wußten im sechzehnten Jahrhundert auch schon über das Weiße Meer in die russische Wildnis einzubringen und bis an den Zarenhof in Moskau zu gelangen. Während des achtzehnten Jahrhunderts nahm der englisch-russische Handel zum Vorteil für beide Seiten einen überraschenden Aufschwung. Hierzu half die Navigationsakte, indem britische Erzeugnisse oder Kolonialprodukte nur auf englischen Schiffen ausgeführt werden durften. Dadurch beherrschte England die Einfuhr nach Rußland und bot auf seinen Schiffen eine gute Gelegenheit für russische Produkte zur Ausfuhr. Der Eifer, mit dem Peter der Große nach der Einverleibung Livlands (1710) von dort aus den Handel mit Westeuropa in die Höhe zu bringen beflissen war, kam dem englischen „Kommerzium“ trefflich zu statten. Die baltischen Kaufleute in den Ostseehäfen, beispielsweise in Riga, sahen die fremden Kaufleute nicht ungern, denn sie brachten ihnen begehrte Waren zum Weitervertrieb nach dem Osten und waren willige Abnehmer der russischen Urstoffe. Sehr verdrossen wurden die einheimischen Zwischenhändler allerdings, wenn die englischen Agenten auch am örtlichen Handel sich beteiligen wollten, richteten mit ihren Protesten aber wenig aus, da englische Münze von jeher bei den russischen Beamten wie eine Zauberformel gewirkt hat.*) Zahlreiche englische Kaufleute sind im Laufe der Zeit in den baltischen Häfen ansässig geworden und zu hochangesehenen Stellungen gelangt. Sie haben sich dort nicht nur als ausgezeichnete Vermittler im englisch-russischen Handel erwiesen, sondern sind sogar den örtlichen Interessen mit Verständnis nachgegangen. Eine noch größere Rolle in den Ostseehäfen spielen freilich, wie sich von selbst versteht, neben den Zuzüglern englischer Herkunft die reichsdeutschen Kaufleute, besonders seitdem in neuerer Zeit eine industrielle Entwicklung großen Maßstabs in den Seestädten sich entfaltet hat. In gleicher Weise haben die englischen Kaufleute es verstanden, in St. Petersburg nicht nur festen Fuß zu fassen, sondern auch ihren wirtschaftlichen Einfluß zu politischer Annäherung zwischen den beiden Großmächten zu betätigen. Die beiderseitigen wirtschaftlichen Vorteile sollten, wie in London und Petersburg wiederholt betont wurde, der politischen Freundschaft Vorschub leisten. Daß die Förderung eines regen Güteraustausches mit England auf eine Verdrängung der deutschen Waren von den russischen Märkten

*) Mancherlei berichtet hierzu Professor Wilhelm Stieda „Die Engländer in der Ostsee“ in der „Deutschen Rundschau“, August 1917, S. 159—174.

abzielte, war selbstverständlich. Der russische Finanzminister Graf Witte hat in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts diese Bestrebungen warm unterstützt und im Herbst 1901 die Entsendung russischer Landwirte nach London veranlaßt, damit sie sich über die Aufnahmefähigkeit des englischen Markts für die Erzeugnisse der russischen Landwirtschaft unterrichten. Eine englische Abordnung machte später einen Gegenbesuch in der russischen Residenz, wo eine russisch-englische Handelskammer begründet wurde. Die damaligen Bestrebungen zur Zurückdrängung des deutschen Handelsverkehrs hatten jedoch keinen Erfolg. In der Zeit von 1902 bis 1908 stieg nach der deutschen Statistik die deutsche Einfuhr aus Rußland von 159 auf 945 Millionen Mark, die deutsche Ausfuhr nach Rußland von 299 auf 450 Millionen Mark, während der gesamte Außenhandel Rußlands kein entsprechendes Wachstum zeigte. Nach wie vor blieb Deutschland der größte Abnehmer für russische Erzeugnisse und der größte Lieferant für den russischen Markt. Englands Güteraustausch mit Rußland hatte in dieser Zeit Rückschläge und Steigerungen, doch nicht die stetige Zunahme aufzuweisen, wie sie in dem deutsch-russischen Güterverkehr zutage trat.

Die russischen Ostseehäfen sind für England von jeher an sich wertvoll gewesen und müssen in den Rechnungen bezüglich eines gesteigerten Handelsverkehrs mit Rußland erst recht an Bedeutung gewinnen. Gelingt es Rußland, aus dem wirren Chaos, in das es durch seine frevelhafte Beteiligung am Überfallskriege auf die Mittelmächte hineingeraten, das Baltikum — hoffentlich zum mindesten unter Verlust des von uns besetzten Kurlands — in seinem Besitz zu erhalten, so werden in den bei Rußland verbliebenen baltischen Häfen Handel und Wandel alsbald wiederum einen regen Aufschwung nehmen. Man darf voraussetzen, daß die dort ansässigen deutsch-baltischen Kaufmannskreise von den vernichtenden Schlägen, unter denen auch sie reichlich haben leiden müssen, rascher als an den anderen russischen Handelsplätzen sich erholen werden, weil die Folgen der revolutionären Umwälzung nicht mit so unmittelbaren Wirkungen sie heimgesucht haben. An tatkräftiger Wiederaufrichtung der unterbrochenen geschäftlichen Beziehungen mit Westeuropa werden die baltischen Handelshäfen es jedenfalls nicht fehlen lassen. Und ihnen wird zugute kommen, daß der Außenhandel am ehesten dort sich seine Stützpunkte suchen wird, wo solide Ordnungen von altersher heimisch gewesen sind und auch durch die wilde Kriegszeit nicht ausgerottet sein werden. Grund genug zur Überlegung, wer in jenen wichtigen Handelsplätzen, in denen die rein russische Kaufmannschaft niemals eine führende Rolle beansprucht hat, nach den Stürmen der Gegenwart die merkantile Vorherrschaft vertreten soll, Deutschland oder England?

Der prozentuale Anteil der Ostseehäfen an Rußlands Einfuhr betrug für Riga und Reval zusammen, also für die beiden größten in russischem Besitz befindlichen baltischen Häfen im Jahre 1912 24 Prozent, stellte sich für Libau und Windau, die unter deutscher Verwaltung stehen, auf etwa 6 Prozent und für Petersburg auf etwa 20 Prozent. Von der russischen Ausfuhr entfielen in

demselben Jahre auf Riga und Reval 19,3 Prozent, Libau und Windau 13,2 Prozent und Petersburg ungefähr 10 Prozent.^{*)} Die Ostseep läge nahmen 1912 mit 74 Prozent an der russischen Ausfuhr teil, und zwar Riga mit 35 Prozent, Libau mit 13,8 Prozent und Petersburg mit 9,5 Prozent. Riga steht also weitaus an der Spitze durch den Umfang seines Ausfuhrhandels. In seiner Einfuhr aber hat England stets an erster, Deutschland an zweiter Stelle gestanden, mit Ausnahme der Jahre 1905 und 1908. In der Ausfuhr Rigas steht England bei weitem an erster Stelle, die Ausfuhr nach Deutschland ist etwas mehr als die Hälfte derjenigen, die nach England geht. Noch zu Beginn des Jahrhunderts waren die südrussischen Häfen mit 44 Prozent bzw. 51 Prozent den baltischen Häfen überlegen, die seitdem den Vorrang sich erstritten haben, wie sie auch ihre Verschiffungen auf Kosten der Ausfuhr über die westliche Landesgrenze steigern konnten.

Man hat von berufener russischer Seite die Ostseehäfen die Lunge für den Außenhandel Rußlands genannt. Diejenige auswärtige Macht, welche diese Lunge mit ihrem Handelsverkehr am kräftigsten zu durchfluten vermag, wird im Güteraustausch mit Rußland auch die erste Stelle einnehmen. In dieser Erkenntnis bildet die dauernde Verankerung der englischen Handelsinteressen in jenen Häfen einen wichtigen Punkt im Programm der „wirtschaftlichen Durchdringung“ Rußlands. Die überschwenglichen Hoffnungen, mit denen seitens der Entente die gen Westen in Bewegung gesetzte russische Dampfwalze begrüßt wurde, sind zwar gescheitert, so sollen wenigstens die nach Osten geschlagenen Handelsbrücken dauernden Bestand haben. Die englische Politik hat von Anfang aus ihrem Bündnis mit Rußland in doppelter Hinsicht Kapital geschlagen. Aus dem ungeheuren Menschenreservoir des Zarenreiches mußten immer neue Millionen von Streitern in verzweifelterm Ansturm gegen die unerschütterliche Front der Mittelmächte anrennen, während gleichzeitig die geschäftliche Ausbeutung der russischen Hilfsquellen von den lieben Verbündeten mit der Rücksichtslosigkeit eines gebietenden Eroberers in Szene gesetzt wurde. Die wirtschaftliche Spekulation ging mit dem politischen Moment Hand in Hand. Was die Engländer als Gegenleistung für Kriegslieferungen und Geldunterstützungen in Form von Verpfändungen, Konzessionen, Übertragung von industriellen Unternehmungen und Pachtungen von der zarischen Regierung alles ergattert haben, wird erst nach dem Kriege vollständig offenbar werden. Für die deutsche Zukunft ist die bedrohlichste Zettelung Albions, daß es in den baltischen Häfen und auf den Inseln an den Eingängen zum Rigaischen und Finnischen Busen Besitzrechte erwirbt.

Wie weit diese weitausschauenden Pläne gegenwärtig gediehen sind, entzieht sich unserer Kenntnis. Es ist sehr wohl möglich, daß die mit den Ver-

^{*)} Die Angaben sind einer Arbeit von Mendel über die baltischen Häfen im „Weltwirtsch. Archiv“ 1916, Januarheft, entnommen.

tretern des zarischen Absolutismus eingeleiteten und in einer lauen Ablehnung bestrittenen Versuche, auf einzelne Punkte des russischen Ostseegeftades durch Pachtung oder Verpfändung die englische Hand zu legen, infolge des politischen Umsturzes einstweilen ins Stocken geraten sind, sie sind aber ganz gewiß nicht aufgegeben worden. Zwei Tatsachen liegen jedenfalls vor, die mehr als eine vorübergehende Besitzergreifung zu strategischen Zwecken bedeuten. Einmal sind englische Kapitalisten an der livländischen und vor allem estländischen Küste durch Gutsankäufe die Basis für ausgedehnte britische Niederlassungen zu schaffen bemüht gewesen. Von den in englischen Besitz übergegangenen estländischen Herrschaften Kautser, Kurnal, Wredenhagen und Ez ist bemerkenswert, daß sie teilweise in unmittelbarer Nähe des Kriegshafens Reval belegen sind. Reval aber ist in gleicher Weise vorzüglich geeignet, von dort aus eine breite Handelsstraße nach Petersburg, Moskau und weiter in den fernen Osten und nach Südasien zu veranlagern, wie auch dort einen maritimen Flottenstützpunkt als eine Art fremdländischer Zwingburg auf russischem Boden zu errichten. Wenn Kurland in deutschem Besitz verbleibt, so müßte der in Sichtnähe der deutschen Grenze belegene Rigasche Hafen an Wert für den russischen Außenhandel wesentlich einbüßen, während von Reval aus der gesamte Handel im Rigaschen Meerbusen sich leicht überwachen ließe.

Die zweite Tatsache, an die in den Generalstabsberichten durch die Erwähnung von Angriffen unserer Luftstreitkräfte mehrfach erinnert wurde, ist die Festsetzung englischer Marinetechniker auf den dem Rigaschen Meerbusen vorgelagerten Inseln. Werden die jetzt von der englischen Seemacht beherrschten Stützpunkte mit Beendigung des Krieges nicht völlig aufgegeben, so läßt sich von ihnen ähnlich wie bei Gibraltar und Suez eine bequeme Kontrolle über den Schiffsverkehr von und nach Rußland ausüben. Ein von feindseligen Gesinnungen erfüllter Beobachter wird insbesondere in den deutschen Ostseehandel hineingesetzt, der in der günstigsten Lage wäre, den Wert der von uns eroberten Provinz Kurland militärisch und kaufmännisch tief herabzudrücken. Kap Domešnäs, der spitz vorragende Ausläufer des nördlichen Kurlands, liegt nur durch eine etwa 30 Kilometer breite Meerenge getrennt, der äußersten Spitze der Insel Dsel am Eingange zum Rigaschen Meerbusen gegenüber. Einen besseren Beobachtungsposten als auf der insularen Landzunge, Sworbe genannt, kann man sich nicht wünschen. Nun wird mehrseitig versichert, daß englische Seeoffiziere und Ingenieure seit vielen Monaten dort eine unheimliche Geschäftigkeit in Vermessungsarbeiten entwickeln, um, wie aus ihren Äußerungen zu entnehmen, Pläne für Festungsanlagen auszuarbeiten. Die Errichtung einer Seefestung auf der Sworbe, die zu Ansiedlungszwecken im übrigen ganz ungeeignet ist, läßt sich gegenwärtig unter dem Deckmantel eines Schutzes russischer Seeinteressen gemächlich vorbereiten, obgleich für diese Art des Verteidigungssystems gerade dort ein unmittelbarer Anlaß nicht gegeben ist, der Plan ist daher sehr durchsichtig, eine besetzte Lormache für die Einfahrt in

den Rigaschen Meerbusen zu begründen im Hinblick auf das wahrscheinliche Verbleiben des ganzen gegenüberliegenden kurländischen Festlandstriches unter der deutschen Herrschaft. Daß die Vorsorge der Engländer nur dem Wunsche nach einer maritimen Stärkung des künftigen Rußlands entspringt und nicht ein Glied in ihren Absichten zur Beherrschung der Ostsee darstellt, können nur naive Gemüter annehmen. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß ein Gibraltar in neuer Auflage in der Ostsee im Entstehen begriffen ist. Halten wir also unsere Augen offen!

Wem es gelingt, die Insel Ösel und die kleinen Nachbarinseln „Dagö“, „Kunö“, „Borns“ und „Mohn“ sich anzueignen, wird die Ostsee nach allen Seiten zu beherrschen imstande sein. Er wird die baltischen Häfen unter Beschluß halten und die nach Westen geöffneten russischen Fenster verammeln können, wird die Zugänge zum Finnischen und Bottnischen Meerbusen zu überwachen, den schwedischen Handelsverkehr im Schach zu halten und auf Deutschland einen unerträglichen Druck auszuüben in der Lage sein. Es ist begreiflich, daß die Besetzung und spätere Erwerbung der Insel Ösel unter solchen Umständen eine der höchsten Nummern im britischen Weltimperialismus bildet. Der strategische Wert dieses reizvollen Eilandes von 2664 Quadratkilometern mit seinen zahlreichen Buchten, seiner seekundigen Urbevölkerung, den holzreichen Wäldern und vorzüglichen Landstraßen kann gar nicht hoch genug veranschlagt werden. Folgende Schilderung aus ortskundiger Feder mag das bestätigen: „Die vielen Einschnitte längs der Inselküste können bequeme Zufluchtsstätten und sichere Ankerplätze für größere und kleinere Schiffe darbieten und ebenso dem Handel dienstbar gemacht werden. Mit geringer Mühe könnte aus der Insel ein wichtiges Bollwerk zur Sicherung der Herrschaft über den Rigaschen Meerbusen geschaffen werden. Besonders im Norden, Nordwesten und Westen liegen natürliche Häfen, die sich leicht zu Stützpunkten für Kriegsschiffe herichten lassen. Da ist zunächst der Hafen von Mustel, der, von drei Seiten von Land umgeben, von der Nordseite zudem durch eine Insel begrenzt ist und allen Schiffen Schutz gegen die anstürmende Brandung gewährt. Sodann die benachbarte, weiter nach Westen belegene Bucht von Piddul, die, tiefer und umfangreicher, Raum für förmliche Geschwader bietet, und die schon unter der Kaiserin Katharina II. in einen Kriegshafen verwandelt werden sollte. Das Unternehmen scheiterte aber, weil die Kosten für die Anlegung eines starken Schutzdammes gegen die Stürme aus Norden und Nordwesten zu hoch befunden wurden. Noch zahlreiche andere als Häfen geeignete Plätze finden sich auf Ösel an allen Küsten, namentlich im Westen im Kirchspiel Kiellond mit seinen malerischen Buchten.“ Den englischen Marinetechnikern sind die Vorzüge der Insel längst bekannt; ihre Nutzbarmachung ist durch den Krieg ermöglicht worden. Auf dem südlichen Ausläufer ein heimlich-tuerisches Treiben, an der Nordwestküste ein englisches Wachkommando. Hier befand sich beim Ausbruch des Krieges auf der

Halbinsel Papenholm eine russische Wasserfliegerstation in dürftiger Verfassung. Heute ist Papenholm ein wohlausgerüsteter Stützpunkt für feindliche Flugzeuge und steht unter englischem Kommando.

Ein starkes und selbstbewußtes Rußland würde den englischen Okkupationsplänen im Bereich der Ostsee, sofern mit ihnen die Überlassung von russischen Stützpunkten verknüpft ist, wahrscheinlich zähen Widerstand entgegensetzen. Das durch die furchtbaren Kriegsverluste und die wirtschaftlichen Umstände auf das äußerste erschöpfte Land hat seinen harten Gläubigern bereits so viele einschneidende Zugeständnisse machen müssen, daß die Möglichkeit von Landabtretungen der erwähnten Art keineswegs ausgeschlossen ist. Davon kann freilich nicht die Rede sein, solange infolge der revolutionären Umwälzung keine allgemein anerkannte Regierungsgewalt vorhanden ist. Wie die Konsolidierung der inneren Verhältnisse Rußlands schließlich aber auch verlaufen wird, die Stunde muß kommen, wo die wucherischen Darlehensgeber der Kriegszeit ihre Rechnungen zur Einlösung präsentieren werden. Um diese begleichen zu können, wird die künftige Regierung zu den drückendsten Bedingungen sich verpflichten müssen. Damit wird der Moment für England und Japan gekommen sein, auch territoriale Ansprüche geltend zu machen.

Außer den Stützpunkten in der Ostsee kommen noch andere Ziele und außer Rußland noch andere Staaten in Betracht. Hiervon ein weiteres.

