



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wittschewsky, Professor: Großbritanniens Ostseepolitik. II.

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



Großbritanniens Ostseepolitik

Von Professor Wittschewsky

II.

Durch den Verlauf des Krieges ist die englische Politik einem längst gehegten, ehemals vielleicht traumhaft dünkenden Wunsche um einen erheblichen Schritt nähergerückt. Die Möglichkeit ist gegeben, daß sie sich im Bereich der Ostsee eine dauernde Aktionsbasis zur Lösung von maritimen und merkantilen Zukunftsaufgaben beschafft. Was früher als scheinbar unerreichbares Ziel dem weltumspannenden Gedankenfluge britischer Staatsmänner vorschwebte, erscheint heute nicht mehr als wesenlose Illusion, nachdem, wie in unserem ersten Artikel dargelegt, englische Seeleute an Küstenpunkten und auf den Inseln des Ostseebeckens sich häuslich niedergelassen oder als Landkäufer umfangreiche Besitzrechte sich erworben haben. Die hieran anknüpfenden weitausschauenden Herrschaftspläne werden sich in vollem Umfange vorläufig wohl nicht verwirklichen lassen, weil die Widerstände in den Randländern der Ostsee sich noch als zu mächtig erweisen dürften, die englische Staatskunst ist es aber gewohnt, mit langer Sicht zu arbeiten, und wird andererseits gewiß keine Gelegenheit verabsäumen, von einer einmal eingenommenen Plattform aus seine Minengänge weiter vorzutreiben. Werden ihre Absichten auf Erwerbung von Flottenstützpunkten am Ostseegestade durchkreuzt, so wird sie sich zunächst mit Errichtung von Handelsbrücken begnügen, in der sicheren Erwartung, daß auf ihnen zugleich mit den britischen Krämern die politischen Macher einen aussichtsreichen Vormarsch antreten. Hat es doch die englische Seemacht von jeher ausgezeichnet verstanden, der wirtschaftlichen Expansion auf dem Fuße zu folgen. Auch in der englischen Ostseepolitik sind maritime und kaufmännische Zwecke unverkennbar miteinander verbunden.

Die englische Staatsleitung hat der verwichenen zarischen Regierung bereitwillig ihre maritimen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt und sich dadurch ein Anrecht erworben, an wichtigen befestigten Punkten der russisch-finnländisch-

baltischen Küste eine Verfügungsgewalt auszuüben, von der sie, wie vielfach berichtet wird, in weitgehendem Maße Gebrauch macht. Eigennützige Verschlagenheit paart sich hierbei mit wohlberechneter Hilfsbereitschaft. Auf Geheiß des militärischen Dirigenten des Bieilverbandes müssen die russischen Streitkräfte trotz aller Kampfesunlust an unserer Ostfront in verzweifeltem Widerstande beharren, während der wirtschaftliche Ausbeuter die russische Staatswirtschaft mit eisernen Griffen umklammert hält. Sollten schließlich alle Gewaltmittel, Versprechungen und Drohungen versagen und die staatlichen Scheingrößen in Rußland zum Eingeständnis ihrer Ohnmacht genötigt sein, nun so muß die für Rußland tragische Auseinandersetzung über die Abfindung seines Bundesgenossen und Helfers in der Not erfolgen, dessen Guthaben gegenüber den moskowitzischen Ländern im Laufe des Krieges so riesengroß angewachsen ist, daß Rußland, um es zu begleichen, zu schweren materiellen Opfern und unter Umständen auch zu politischen Zugeständnissen sich wird verstehen müssen.

Die spekulativen Politiker an der Themse haben bei Gewährung ihrer Unterstützungen an den notleidenden Spießgesellen im Osten diese späteren Gegenleistungen desselben natürlich nie aus den Augen verloren, sind vielmehr darauf bedacht gewesen, angemessene Sicherheiten schon jetzt geben zu lassen. Allerdings werden bei Zusicherungen, die in die auswärtigen politischen Beziehungen Rußlands zu dritten Mächten herübergreifen könnten, auch letztere ein ernstes Wort mitzureden haben. So könnte die Abtretung der in unmittelbarer Nähe der schwedischen Küste belegenen russischen Landsinseln an die Engländer von den skandinavischen Staaten nicht stillschweigend hingenommen werden. Und erst recht müßte Deutschland gegen alle englischen Versuche, im Ostseegebiet mit der Einwilligung Rußlands befestigte Niederlassungen zu begründen, unter Aufgebot aller Machtmittel sich auflehnen. Wie das zu geschehen hätte, kann hier nicht erörtert werden. Es muß genügen, immer wieder daran zu erinnern, daß mit einer Festsetzung der britischen Seemacht in der Ostsee unabsehbare Gefahren für die deutschen Nachbargebiete verknüpft wären.

Vorausgesetzt aber, daß der „Verständigungsfrieden“ mit Rußland es uns ermöglicht, die schlimmsten Anschläge der englischen Ostseepolitik abzuwenden, auch dann würden bedrohliche Punkte zum mindesten für die Entwicklung unseres Ostseehandels verbleiben. Die Ostsee bildet durch ihre politisch-geographische Gestaltung die Fortsetzung der Nordsee nach Osten hin und dient ebenso wie letztere dem freien Handelsverkehr im Anschluß an die großen Verkehrsstraßen des Atlantischen Ozeans. Es wird niemandem in den Sinn kommen, nach diesem Kriege die Ostsee zu einem geschlossenen Binnenmeer mit dem Vorbehalt seiner wirtschaftlichen Ausnutzung nur durch bestimmte angrenzende Länder zu erklären. Die englische Seeschifffahrt wird daher nach wie vor die Ostsee nach Belieben befahren dürfen und ihre Verkehrsbeziehungen dorthin nach Bedürfnis reger gestalten können, ohne den Widerspruch anderer Staaten wegen des Wettbewerbes im Seehandel herauszufordern. Diese Gleich-

berechtigung aber aller Nationen auf dem freien Meere, für deren Sicherstellung Deutschland im gegenwärtigen Kriege unermessliche Opfer bringt, entspricht nicht den anmaßlichen Ansprüchen des „seebeherrschenden“ Albions an eine Vorzugstellung, die durch nichts sich rechtfertigen läßt.

Das Trachten der englischen Weltherrschaftspolitik ist eben von jeher dahin gegangen, den Begriff der Meeresfreiheit im einseitigen Interesse des großbritannischen Welthandels auszudeuten und auszunutzen. Die geschichtlichen Lehren zweier Jahrhunderte bezeugen, mit welcher Brutalität das britische Imperium durch Vergewaltigung schwächerer Staaten zu entscheidender Stunde die Bahn zu seinem Emporwachsen sich freigemacht hat. Es sei hier nur darauf verwiesen, daß die Engländer seit den achtziger Jahren in Ägypten, Hinterindien, im tropischen Afrika und durch Unterwerfung der Burenrepubliken nicht weniger als 8,5 Millionen Quadratmeter dem britischen Reiche angegliedert haben und daß sie noch in neuerer Zeit den Franzosen auf ihrem Vormarsch gegen den Sudan bei Faschoda (1898) und durch das verbündete Japan (1905) den Russen bei ihrem Vordringen zum Gelben und Japanischen Meere den Weg verlegt haben.

In diesem gewaltigsten aller Kriege nun gilt es, den deutschen Rivalen, dessen wirtschaftlicher Aufschwung das Übergewicht der englischen Weltherrschaft zu gefährden begann, niederzuwerfen und zugleich damit die Staaten der europäischen Mitte von der führenden Großmacht loszulösen. In das Programm dieses Vernichtungsplanes gehört auch die ständige Blockierung der deutschen Seeküste durch Sicherung einer britischen Vormachtstellung in der Nord- und Ostsee. Der Plan ist mißglückt, jetzt gilt es für England, wenigstens aus seinem Waffenbündnis mit unserem östlichen Nachbar die größtmöglichen Vorteile für die Zukunft festzulegen. Die in der sarmatischen Tiefebene ansässigen Völkerstämme, welchen Namen sie auch tragen mögen, sollen mit einer verstärkten wirtschaftlichen Durchdringung seitens der englischen Handelswelt beglückt werden. Die Ostsee könnte hierzu die bequemste Operationsbasis darbieten, denn die baltische Küstenlinie bildet den natürlichen Zugang zu den russischen Binnenmärkten. Überall aber begegnen die englischen Handelsagenten in den russisch-baltischen Häfen der leidigen Konkurrenz der Staaten rings um die Ostsee herum, vor allem Deutschlands, dem die Gunst der geographischen Lage einen großen Vorsprung vor den weit daherkommenden Seefahrern verbürgt.

In dem Wunsche nach einer Zurückdrängung des deutschen Handels von den russischen Gebieten im allgemeinen und aus den baltischen Häfen im besonderen treffen die beiden Gefährten des verbrecherischen Angriffskrieges zusammen. Von den älteren Bestrebungen in dieser Richtung ist bereits früher die Rede gewesen. Der durch die lügnerischen Ausstreuungen der anglophilen Presse in Rußland mächtig aufgestachelte Deutschenhaß gibt jetzt eine gute Triebkraft für alle Unternehmungen ab, die der engeren wirtschaftlichen Anfreundung der beiden uns feindlichen Großmächte förderlich sein können.

Während für England hauptsächlich die Zukunft das wichtigere Moment ist wurde Rußland durch die Kriegsnöte zu schleunigen Maßnahmen veranlaßt, seine überseeischen Verbindungen auszubauen.

Der Krieg mußte die Dringlichkeit der Errichtung von Schiffahrtsbrücken, auf denen ein regelmäßiger Verkehr zwischen Rußland und seinen Mitverschworenen sich vollziehen könnte, um so greller hervortreten lassen, je länger eine Entscheidung im blutigen Ringen wider Erwarten der feindlichen Koalition ausblieb und je schwerer die furchtbaren Niederlagen des Zarentums dessen eigene Kräfte erschöpften. Der frevelhafte Wahnsinn, mit dem Rußland in das Abenteuer des Weltkrieges sich gestürzt hat, wurde offenbar, als im ersten Kriegswinter die Zufuhr von Kriegsmaterial über See nach Rußland bedenklich ins Stocken geriet. Wie war es? Die Verkehrsstraßen über die Ostseehäfen, soweit diese überhaupt noch eisfrei waren, gesperrt; der Dardanellenweg durch den Eintritt der Türkei in den Krieg geschlossen; der Transitverkehr über Schweden und Norwegen infolge der Verwahrung dieser Staaten gegen eine willkürliche Außerachtlassung ihrer neutralen Pflichten auf ein bescheidenes Maß herabgesetzt; der nordrussische Hafen Archangelsk am Weißen Meer, von den Eisverhältnissen ganz abgesehen, schwer erreichbar und für einen größeren Andrang von Schiffsgütern durchaus unzulänglich; der Hafen Wladiwostok im fernen Osten zu entlegen und durch die Eisblockade monatelang gleichfalls fast unbenutzbar; der Katharinenhafen (Zelaterinski Port) an der Murmanküste infolge der Einwirkungen des Golfstromes zwar überwiegend eisfrei, aber in rückständigster Verfassung und vor allem ohne Verbindung mit dem russischen Eisenbahnetz. In solcher Notlage mußte Rußland alles dransetzen, zum eisfreien Wasser vorzustoßen, wobei es die Wahl hatte, entweder über schwedischen und norwegischen Boden den Verbindungsweg herzustellen oder den Murmanhafen durch einen Schienenstrang näher an sich heranzurücken. Die russischen Bemühungen, von England angelegentlich unterstützt, erstreckten sich auf beide Möglichkeiten, ließen aber daneben auch Verkehrsfragen zweiten Ranges wie den Ausbau der Bahn nach Archangelsk zu einer zweigleisigen und die Anlegung einer Automobilstraße von Petersburg zum Weißen Meer nicht außer acht.

Die für die russisch-englischen Verkehrszwecke geeignetste Durchquerung der skandinavischen Halbinsel läuft unter Benutzung der Ofotenbahn auf den stets eisfreien norwegischen Hafen Narwik am Atlantischen Ozean hinaus, bringt freilich auch manche Umständlichkeit mit sich, denn die Bahnverbindung wurde in Saparanda (an der Mündung des Torneaelv in den Bottnischen Meerbusen) unterbrochen, so daß der Anschluß an die finnländische Bahn erst auf dem jenseitigen Ufer erreicht werden konnte. Unseres Wissens ist der Grenzfluß 30 Kilometer aufwärts bei Karungi inzwischen überbrückt worden. Trotzdem hätte die russische Regierung den Notweg gern für sich mit Beschlag belegt, natürlich unter der stillschweigenden Voraussetzung, diese Strecke auch für die Einfuhr von Kriegsmaterial aller Art zu benutzen, erfuhr aber bei einer bezüg-

lichen Anführung seitens der beteiligten Neutralen einen ablehnenden Bescheid. Mit um so größerem Eifer wurde der Bau eines Schienenweges von Petersburg (genauer von der Station Swanku der Petersburg-Wologdaer Bahn) zum tief in das Land einschneidenden Hauptfjord der Murmanküste betrieben, ein Riesengerüst von 1456 Kilometer Länge, zu dessen Herstellung Tausende von unglücklichen Kriegsgefangenen unter den furchtbarsten Strapazen verwendet wurden*).

Die am Endpunkt der Bahn belegene Stadt Alexandrowsk und der dortige Kriegshafen („Katharinenhafen“) wurden nunmehr der Sammelpunkt für den transatlantischen Verkehr von und nach Rußland. Inwieweit aber die Hoffnungen auf das zum eisfreien Meer durchgebrochene Fenster sich erfüllt haben, wird sich wohl erst nach dem Kriege feststellen lassen. Die Möglichkeiten eines starken Handelsverkehrs auf der neuen Linie im Frieden darf man in Anbetracht der obwaltenden Schwierigkeiten jedenfalls nicht überschätzen. Trotzdem haben die Engländer nicht gezögert, wie in Archangelsk so in Alexandrowsk sich festzusetzen, ein Beweis, mit welchem Weitblick die einzelnen Einfaltore zur wirtschaftlichen Umstrickung Rußlands von allen Seiten her von ihnen in Rechnung gezogen werden. Die an den einzelnen Küstenpunkten aufgestellten Wachposten sollen die zukünftigen Handelsstraßen für den englisch-russischen Güterverkehr auspähen und überwachen, ältere Beziehungen festigen und neue anknüpfen.

Englischer Forschungsgeist hat an den nördlichen Meeresküsten und Flußmündungen der zaristischen Länder nicht erst seit dem Kriege sich betätigt. So sind die begehrliehen Blicke der Profitsucher schon längst auf Sibirien gerichtet, dessen Aufstreben zu einer Ausbeutung der dortigen Bodenschätze und Landeserzeugnisse anregen muß, davon abgesehen, daß die friedliche Annäherung an die ostasiatischen Reiche auch politisch sich ausnützen läßt. Noch kurz vor dem Kriege drang eine englische Expedition, an der auch Frithjof Nansen teilnahm, vom Karischen Meer her in die Stromgebiete des Jenissei ein, durchstreifte das Ussuriland bis zum Ozean und kehrte durch das Amurgebiet zurück. Und in neuester Zeit soll ein neues Unternehmen unter englischer Leitung ausgezogen sein, um die Benutzbarkeit des Karischen Meeres und des Jenissei für eine regelmäßige Schiffsverbindung zu erkunden.

Die einzelnen Akte dieses Vorgehens und Zugreifens der Engländer bald hier bald dort auf dem Boden des russischen Reichsgebildes erscheinen zusammenhangslos nur für den, der sie nicht in einen einheitlichen Gesamtplan einordnet. Die wirtschaftliche Aufschließung der ungeheuren Ländermasse des osteuropäischen Tieflandes für das englische Kapital hat dem praktischen Geschäftssinn John Bulls stets als erstrebenswert gegolten, mußte sich aber in bescheidenen Grenzen halten, solange die russische Volkswirtschaft noch unentwickelt und wenig auf-

*) Dr. Richard Hennig, „Die Murmambahn und ihre Bedeutung in künftigen Friedenszeiten“ (Zeitschrift „Weltwirtschaft“, 1917, Nr. 5/6).

nahmefähig war, das bürokratische Willkürregiment für die Sicherheit fremdländischer Kapitalanlagen mangelhafte Gewähr bot und solange vor allem andere, näher belegene und in den russischen Handelsbräuchen ungleich besser orientierte Staaten im Warenhandel die maßgebende Rolle spielten. Nichtsdestoweniger waren die Handelsbeziehungen zwischen England und Rußland, wie die Handelsstatistik ausweist, sehr rege, entsprechen aber nicht jenen imperialistischen Tendenzen, die von den englischen Handelspolitikern wie ein Geburtsrecht ihrer Nation vertreten werden. Erst durch den Krieg sind ihnen, wie bereits dargelegt wurde, ein paar große Trümpfe in die Hand gegeben. Sie sind von der sie schwer bedrückenden politischen Sorge wegen Gefährdung ihrer indischen Besitzungen durch den Ausdehnungsdrang des russischen Nachbars befreit, denn dessen Angriffsfähigkeit ist auf lange hinaus lahmgelegt. Und der gemeinsame Kampf gegen das deutsche „Wirtschaftsjoch“ erleichtert die Ausschaltung der deutschen Konkurrenten von den russischen Märkten. Jetzt ist es an der Zeit, Glied an Glied der Kette hinzuzufügen, mit der die russischen Interessen an den englischen Wagen gefesselt werden sollen. Kann der moskowitzische Bundesgenosse als Kriegswerkzeug nicht mehr voll bewertet werden, so soll er für sein Schwachwerden als Ausbeutungsobjekt büßen. Da die Eroberung der deutschen Lande ausgeschlossen ist, wollen die enttäuschten Krämer jenseits des Kanals wenigstens durch die Okkupation der russischen Quellen kapitalistischer Bereicherung schadlos gehalten werden. Die Seeschifffahrt soll hierzu die Waffen liefern und die Verkehrspolitik die Generalstabspläne entwerfen. Welche Verkehrsrichtungen am zweckmäßigsten einzuschlagen sind und wo geeignete Stützpunkte am ehesten gesucht und gefunden werden können, welche Widerstände zu überwinden sind und von woher vermittelnde Trabanten herangezogen werden können — das sind Fragen, die beim Vordringen des Union Jaak nach dem nordöstlichen Europa eine Antwort heischen. Im Mittelpunkt aller Erörterungen aber steht das Ostseeproblem, mit dem die Gestaltung der seepolitischen Verhältnisse im hohen Norden zusammenhängt.

In der bekannten Flugchrift „Die versiegelte Nordsee“ vom Grafen Reventlow wird ausgeführt, in wie wirksamer Weise das britische Inselreich die Aus- und Zugänge des deutschen Meeres von Dover und den Orkney- und Shetlandinseln zu sperren vermag. Es entspräche lediglich der hergebrachten englischen Seepolitik, wenn diese mit allen Mitteln anstreben würde, auch die Zufahrtsstraßen in die Ostsee zu beherrschen, um dort wie an anderen Meeresengen die Polizeiaufsicht auszuüben und die weiteren Stappen für den Vormarsch der englischen Seemacht vorzubereiten mit dem Hochziel, das *dominium maris Baltici* an sich zu reißen. Würde das gelingen, so wäre die Umklammerung der europäischen Kontinentalmächte eine vollendete Tatsache. Im Mittelländischen Meer, der gewaltigen Einbuchtung des Weltmeeres im Süden unseres Festlandes, reiht sich bereits in der ganzen Längenausdehnung von Gibraltar bis zu den Dardanellen und zum Suezkanal ein englischer

Wachtposten an den andern und im Ägäischen Meer hat England durch Besetzung der griechischen Inseln, an deren restlose Räumung wohl nur ein Tor glaubt, seine Stellung derart befestigt, daß es dem russischen Bundesbruder die Besitzergreifung von Konstantinopel getrost in Aussicht stellen kann, ohne befürchten zu müssen, daß seine Machtinteressen im Mittelmeerbecken dadurch Abbruch erleiden könnten.

Wie die Engen zwischen dem Ägäischen und dem Schwarzen Meer — Bosporus und Dardanellen — den Torweg bilden, um dem russischen Koloß von Süden her auf den Leib zu rücken, so stellt im Norden die schmale Meerestraße zwischen Nord- und Ostsee, Sund genannt, die Eingangspforte zu den baltischen Gewässern dar, die für Westrußland den Lebensatem bedeuten. Professor Penck hat die Durchfahrt vergleichsweise als „die nordischen Dardanellen“ bezeichnet*), durch die in der Hand eines seemächtigen Besitzers die Ostsee sich verriegeln ließe, wie die Nordsee, nach dem Worte Reventlows, vom Beherrscher der Verbindungen mit dem Atlantik versiegelt ist. Die dänischen Pfortner des Sundes werden freilich ebensowenig wie die türkischen Wachen am Bosporus die Schlüssel zu den Meerestoren freiwillig der englischen Seegewalt ausliefern, denn sie wissen, daß ihre Unabhängigkeit damit verloren ginge, und sie können darauf vertrauen, daß Versuche zu ihrer gewalttätigen Überrumpelung die Kernmächte Mitteleuropas zu ihrem Schutze herausfordern würden. Bei einem für die Entente günstigen Ausgang des Krieges würden, nach den offenerzigen Andeutungen englischer Marineautoritäten, Meerestragen wie die Unterstellung der nordischen Dardanellen unter eine internationale, d. h. von England bemutterte Kontrolle, die Neutralisierung des Kaiser-Wilhelm-Kanals u. a. m. nach den Machtinteressen der gegnerischen Koalition Mitteleuropas neu geordnet werden; angesichts der gegenwärtigen Kriegslage heißt es, die Bilanz so aufmachen, daß auf der Gewinnseite in jedem Falle ein Plus verbleibt. Bieten die Ostsee und deren Zufahrtstraßen trotz der mehrerwähnten heißen Bemühungen unserer Feinde keinen brauchbaren Aktionsboden, so muß deren Umgehung ins Auge gefaßt werden. Das würde geschehen durch die Anlegung von Handelsstraßen über Skandinavien und Finnland ins innere Rußland hinein und von dort in mannigfachen Verzweigungen nach dem fernen Osten und nach Indien. Die Mitwirkung Schwedens und Norwegens ist hierzu unerläßlich. Jede solche „Umgehungslinie“ müßte den Ostseehandel schwer beeinträchtigen und die deutsche Küstenfront der Möglichkeit eines Flankenangriffs aussetzen.

Den englischen Absichten zur Veranlagung eines großzügigen Handelsverkehrs nach und über Schweden kommen auf schwedischer Seite die dort weitverbreiteten handelspolitischen Zukunftswünsche bestens zu statten. Die Selbstgenügsamkeit, der das schwedische Wirtschaftsleben während des neunzehnten

*) „Die nordischen Dardanellen“ von Samuli Sario (Sammlung volkstümlicher Vorträge, „Meereskunde“ Heft 130, Seite 3).

Jahrhunderts sich hingeeben hatte, ist in den letzten Jahrzehnten einem rührigen Aufwärtstreben gewichen. Der wirtschaftliche Aufschwung der nordeuropäischen Staaten hat anspornend und vorbildlich auf die schwedische Volkswirtschaft eingewirkt, und die kapitalistische Kräftigung hat den Bann der bedächtigen Zurückhaltung, einer Folge der früher knapperen Wohlstandsverhältnisse, gebrochen. Die steigende Nachfrage auswärtiger Staaten nach den Schätzen des Landes an Eisen und Holz war der praktischen Gestaltung des Angebots förderlich. Die Bedingungen für die eigene Bearbeitung der heimischen Rohstoffe lagen, zumal beim Vorhandensein der gewaltigen Wasserkräfte, zu günstig, um nicht von einer unternehmungsfreudigen Industrie im Landesinteresse ausgenutzt zu werden. Die fortschreitende Industrialisierung mußte auch dem Seehandel, als dem Begleiter zu den Absatzmärkten des Auslandes, als Antrieb und Vorspann dienen. Der Aufschwung der schwedischen Seeschifffahrt ist außerordentlich; er zeigt sich nicht nur in dem zahlenmäßig zu belegenden sehr beträchtlichen Anwachsen der schwedischen Handelsflotte, sondern auch in den Raumgrößen der Fahrzeuge und im Vordringen des Dampferverkehrs; er beschränkt sich auch längst nicht mehr auf den Umkreis der Ostsee, sondern sucht erfolgreiche Anknüpfung in Nordseefahrten und transozeanischen Unternehmungen.

Die Ausbreitung der heimischen Industrie und des Seeverkehrs übte auf die wirtschaftspolitische Stellungnahme Schwedens und im Zusammenhange damit sogar auf dessen politische Orientierung bestimmende Einflüsse aus. Zudem das Land neben der Rohstoffproduktion einer erweiterten Industrieförderung sich zuwandte, erhielten auch seine Einfuhrbedürfnisse und Ausfuhrziele eine veränderte Richtung. Bei der Einfuhr von fremdländischen Industrieerzeugnissen mußte auf den Schutz der eigenen Industrie Bedacht genommen werden und im Überseehandel sollten im Hinblick auf den Wettbewerb der weit überlegenen alten Industrieländer solche Absatzmärkte hauptsächlich bevorzugt werden, die den schwedischen Herkünften bessere Aussichten eröffneten. Eine starke schutz-zöllnerische Strömung, lebhaft begünstigt aus den eng verbundenen Kreisen der Großindustrie und des Bankkapitals, hat in folgedessen platzgegriffen. Es liegt auch nahe, daß beim Auspähen nach vorteilhaften Geschäftsverbindungen die Blicke nach Osten und Südosten auf die zukunftsreichen Gebiete sich richteten, in denen in verklungenen Tagen die schwedische Großmacht eine beherrschende Stellung eingenommen hatte. Die Pflege guter Beziehungen zu Rußland ist daher ein Eckstein der schwedischen Wirtschaftspolitik. In diesem Punkte treffen die Wünsche Schwedens und Englands zusammen und geben für den Gedanken des Zusammenwirkens der beiden Staaten eine wertvolle Stütze ab. Wer diesen Erwägungen wirtschaftlicher Annäherung nähertritt, findet vielleicht auch den Schlüssel zu manchen deutschfeindlichen Stimmungen in Schweden. Der sattsam bekannte Branting, der mit oder ohne materiellen Eigennuß für die politische Orientierung nach der Seite der Westmächte hin seinen großen Einfluß anbietet, ist ja keine vereinzelt Erscheinung, sondern findet lebhaftes Verständnis

bei den großen Finanzleuten. Diesen sind durch den Krieg überreiche Gewinne zugeflossen, deren Fortpflanzung für die Richtung ihrer Gedanken wesentlich mitbestimmend ist. Ihre Geschäftspolitik wird freilich durch die Überzeugung gedämpft, daß die Neutralität die sicherste Bürgschaft wirtschaftlichen Gedeihens ist. Das Ziel ihres Sehnsens bleibt aber immer, im Ostseehandel eine führende Stellung einzunehmen. Daß Großbritannien mit seinen Zukunftsplänen Schweden hierzu eine helfende Hand entgegenzustrecken vermag, mildert die Entrüstung über die viele Unbill, die dem Lande jetzt durch die Unterbindung der Zufuhren und anderes mehr von den angelsächsischen Mächten zugefügt wird.

Im Mittelpunkt aller Erwägungen der schwedischen Verkehrspolitik steht die Anlegung einer großen Handelsstraße einerseits nach England, andererseits nach Rußland hinüber. Sie soll den Waren und Reisenden mit Umgehung Deutschlands einen möglichst kurzen und bequemen Zugang nach dem Osten eröffnen und zugleich dem Güteraustausch Schwedens nach West und Ost zugute kommen. Zwischen England und Schweden sollen Dampffähren den Verkehr vermitteln, die von Newcastle oder Grimsby auslaufen und im schwedischen Gotenburg den nach Kappelskär führenden Schienenstrang erreichen. Vom schwedischen Ufer soll alsdann eine Fährverbindung nach dem finnländischen Abo eingerichtet werden, von wo aus die Bahnbeförderung nach Petersburg oder jedem andern beliebigen Punkt Rußlands erfolgen könnte. Nach einem andern Vorschlag soll die Ueberfahrt über die Ostsee (anstatt nach dem finnländischen Ufer) nach Baltischport, dem Vorhafen Revals an der Küste Estlands, gehen.

Daß der Plan sich verwirklichen läßt und auch das erforderliche Anlagekapital aufzubringen wäre, scheint zweifellos. Schwieriger ist die Frage zu bejahen, ob von dem Verkehrsunternehmen eine normale Rentabilität zu erwarten ist. Die Rechnung kann im voraus auf dem Papier schlechterdings nicht aufgemacht werden, weil wirtschaftliche und politische Momente in Betracht kommen, die sich gar nicht festlegen lassen, solange die zukünftige Verkehrsentwicklung in den nordischen Staaten sich nicht deutlicher abhebt. Da die Linie von England über Schweden nach Rußland mit der Route Vlissingen—Berlin—Wirballen in Wettbewerb treten soll, so werden Fahrzeit und Frachtpreise vor allem von maßgebender Bedeutung sein. Nach vorläufigen Veranschlagungen wird angenommen, daß die Strecke London—Petersburg auf beiden Wegen in etwa 50 Stunden zurückgelegt werden könnte. Vielleicht werden auch die Frachtraten über Schweden nicht höher als auf der bisherigen Tour sich bemessen lassen. Damit ist die Konkurrenz aber noch keineswegs abgetan. Die Erleichterungen in den Umschlags- und Endhäfen, sowie alle Vorkehrungen für eine prompte Beförderung müssen annähernd gleichwertig sein, um die Gunst des großen Verkehrs einer neuen Konkurrenzlinie zuzuwenden. In schwedischen Kaufmannskreisen hofft man, aus der ausgeprägten Abneigung der englisch-russischen Handelswelt gegen irgendwelche Begünstigung des deutschen Transit handels

erheblichen Nutzen zu ziehen. Diese Hoffnung ist aber ebenso unsicher wie alle Voraussetzungen bezüglich des Verlaufs des von den feindlichen Mächten mit vielem Tamtam angekündigten Wirtschaftskrieges. Selbst wenn jedoch der gegenwärtig kürzeste Transit über Hamburg nicht beliebt wird, um den deutschen Boden zu vermeiden, so könnte es sich immer noch als vorteilhafter herausstellen, einen russischen Ostseehafen, etwa Riga oder Reval, per Schiff unmittelbar zu erreichen, anstatt das noch recht unentwickelte Bahnnetz in Schweden mit den Umladeschwierigkeiten einzuschalten. Die Eisverhältnisse in der Ostsee werden in dem einen wie im anderen Falle sich als störend erweisen. Fassen wir alles zusammen, so handelt es sich vorerst um Zukunftsmöglichkeiten, deren Realisierung dahingestellt bleiben mag.

In Schweden selbst ist man auch durchaus nicht willens, an das englische Rennpferd seinen höchsten Einsatz zu wagen, möchte vielmehr die bestehenden angenehmen und einträglichsten Geschäftsverbindungen zum europäischen Kontinent, vor allem auch zum Deutschen Reiche, weiter ausgestalten. Nachdem die Fährverbindung zwischen Sahnitz und Trelleborg als ein außerordentlich nutzbringendes Verbindungsglied sich bewährt hat, sind vom schwedischen Reichstag die Mittel für eine Dampffähre von Gøteborg nach Frederikshaven bewilligt worden, um den Weg nach Hamburg abzukürzen. Diese Verkehrsförderung gehört in ein Wirtschaftsprogramm herein, das verständigerweise von den politischen Kombinationen sich fernhält, die aus den allendlichen Kriegsschicksalen für die Randländer an der Ostsee sich ergeben könnten. Aus dem russischen Krater brechen fortgesetzt Blutströme der Zerrüttung und Auflösung hervor und niemand weiß, wann und wie das Land wieder zur Ruhe kommen wird. Werden Finnland und die baltischen Provinzen in den Tazen des russischen Bären wie bisher verbleiben und dulden müssen, oder wird eine neue Morgenröte für sie anbrechen? Und liegen im Hintergrunde einer englisch-schwedischen wirtschaftspolitischen Annäherung nicht Fußangeln verborgen, die Großbritannien im Trachten nach seiner dauernden Festsetzung in der Ostsee für die skandinavischen Staaten bereithält, sofern diese seine Machtträumpfe aufzunehmen sich weigern? Schlimmer noch, wenn die Koalition England-Rußland im Frieden bestehen bleibt und zur allmählichen Knebelung der politisch unabhängigen kleinen Staaten im Bereich der Ostsee schreitet, um gewisse habgierige Gelüste zu befriedigen.

In Schweden verhehlt man sich nicht die Gefahren, die dem Lande aus einer dauernden Seehaftmachung der Engländer in unmittelbarer Nähe der schwedischen Küste, wie jetzt auf den Ålandsinseln, erwachsen könnten. Weitblickende Patrioten in Skandinavien beurteilen daher mit einiger Zurückhaltung die englischen Pläne zum Bau von Schiffsfahrtsbrücken über ihre eigenen Gebiete hinweg, da unliebsame politische Zumutungen sich daraus ergeben könnten, und betonen demgegenüber nachdrücklich die Vorteile einer festen Anlehnung an Mitteleuropa. Den Besorgnissen in Schweden wegen der Anhäufung russischer

Truppenmassen in Finnland und der englischen Befestigungen auf Åland gibt die „Nya Dagligt Allehanda“ in einem Artikel vom 7. August Ausdruck, aus dem wir nur folgende Sätze anmerken: „Schweden ist in Gefahr, zwischen Hammer und Amboss zu geraten . . . Kommt Åland in englischen Besitz, dann haben wir Schweden den schlimmsten Wetterwinkel unmittelbar vor uns“. Über die militärischen Gesichtspunkte kann auch bei den Handelsstraßen nicht ganz hinweggesehen werden.

Andere Querlinien durch Skandinavien, bei denen nicht Gottenburg als Hauptträger im Mittelpunkt steht, etwa Bergen—Gefle, Drontheim—Sundsvall oder Narvik—Uleå, würden die Schwierigkeiten der Verkehrsanlage steigern, ohne durch besondere Vorzüge sich zu empfehlen. Bei ihnen wird teilweise auch norwegisches Gebiet einbezogen, was der dortigen Regierung im Hinblick auf die Begünstigung ihrer Handelsflotte durch die Belebung des Warenverkehrs mit Großbritannien willkommen wäre, aber politische Bedenken ähnlicher Art, wie sie im Nachbarlande bestehen, anregt. Zum Puffer zwischen den beiden beteiligten Großmächten für den Fall, daß sie miteinander in Eader geraten, möchte eben keiner der skandinavischen Nutznießer eines anglo-russischen Freundschaftsbundes sich hergeben.

In Norwegen trägt man sich übrigens noch mit anderen Verkehrsplänen, die dem Handel nach dem Festlande breitere Wege erschließen sollen. So soll Kristiansund zu einem Zentralhafen ausgebaut werden, in dem große Schiffsfahrtslinien nach Westen und Osten sich vereinigen sollen. Auch eine Dampffähre von dort nach der Nordspitze Südkanlands wird im kaufmännischen Wunschregister aufgeführt. Da Norwegen aber durch seine Meereslage ganz überwiegend auf die westlichen Meere hingewiesen wird, berühren diese Absichten die Ostseefrage nur äußerlich.

Anders liegt es bei Finnland, das wie das Baltikum ein unumgänglicher Vermittler für die wirtschaftliche Umarmung Rußlands und Englands ist, von der im äußersten Winkel des finnischen Meerbusens belegenen Residenzstadt Petersburg sehen wir hierbei ab. Kann Finnland nach Unterdrückung der aufflammenden Unabhängigkeitsbewegung wieder unter das alte Joch gebeugt werden, so steht seiner Einfügung nach Gutdünken der slawischen Machthaber in das Verkehrsnetz nichts im Wege. Bei der Befreiung Finnlands hingegen aus den Fesseln seiner Vergewaltiger muß die Sehnsucht der Moskowiter nach dem freien Meer erst bei dem abtrünnig gewordenen Lande höflich anfragen, ob dieses zur Pflege der englischen Freundschaft sein Teil beitragen will. Es hat den Anschein, als wenn England sein Spiel bereits auf beide Möglichkeiten eingerichtet hat, um entweder mit russischer Einwilligung im unterdrückten Finnland es sich bequem zu machen oder dem freien Finnland Vormundschaft und Gönnerschaft anzutragen. Wie die Würfel des Krieges fallen mögen, die Pioniere des britischen Imperiums sind auf dem Posten, bereit zum Sprunge nach den Küsten der Ostsee und willens, beim Fehlschlag ihres überdreisten „Annektionismus“ den Wirtschaftskrieg um den Ostseehandel aufzunehmen.

Ratschläge für die Lösung des Ostseeproblems können wir hier nicht erteilen. Der Vorschlag einer Vereinigung aller an die Ostsee angrenzenden Staaten zur gemeinsamen Wahrung ihrer Interessen, also eines Ostseebundes, ist für Deutschland ein Schädling, falls auch nur die entfernte Möglichkeit besteht, daß England in ihm und durch ihn im Trüben fischen könnte. Die Beherrschung der Ostsee ist für das Deutsche Reich eine Lebensfrage, zu der wir mit unerschütterlichem Zielbewußtsein Stellung nehmen müssen.



Johann Friedrich August Tischbein und August Wilhelm Schlegel

Zum 150jährigen Geburtstag des Dichters August Wilhelm Schlegel

Von Dr. Otto Fiebiger

(Schluß)

Im Frühling des Jahres 1796 ging Schlegel die erneute Aufforderung zu, doch ja im kommenden Sommer in Dessau vorzusprechen. Der Brief, in dem Frau Tischbein nicht nur wichtige Einzelheiten über die neue Wirksamkeit ihres Mannes mitteilt, sondern dem Freunde auch eine köstliche Schilderung ihres häuslichen Glückes entwirft, lautet:

Dessau den 8ten März 1796.

Ob Herr Schlegel wohl noch lebt? fragte Betchen⁶⁹⁾ heut Mittag bei Tisch. — Das hoffe ich zu Gott mein liebes Kind. — Ich mögte ihn doch wohl einmal wieder sehen. — Mögtest du mein gutes Geschöpf? Ich auch, ich auch; ja lieber Freund der Wunsch meines Kindes ist auch der meinige; ich würde mich unbeschreiblich freuen wenn wir einmal wieder das Vergnügen haben würden Sie bei uns zu sehen; und diese Freude können Sie uns diesen Sommer machen wenn Sie anders wollen, und wenn Sie eben so einen inneren Beruf fühlen Ihre alten Freunde einmal wieder zu sehen. Solte es auch nur meiner kleinen liebenswürdigen Betti zu gefallen sein; dieß kleine muntere Geschöpf verdient schon daß man ihr zu Gefallen eine Reise von Braunschweig nach Dessau macht; Sie fanden sie in Amsterdam liebenswürdig; wenn ich Ihnen nun sage daß sie es jetzt noch weit mehr ist, und daß sie wie eine

⁶⁹⁾ Tischbeins jüngere, damals achteinhalb Jahre alte Tochter, vgl. Anmerkung 19.