



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Dix, Arthur: Sorgen und Stützen britischer Weltpolitik

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

## Sorgen und Stützen britischer Weltpolitik

Von Arthur Dig-Berlin



is vor kurzem stand die Welt staunend vor der Monopolstellung, die Großbritannien allgemein auf den Hochstraßen des Weltverkehrs zu erringen gewußt hatte. Überall, wo wichtige Stationen auf den Wegen zwischen den fünf Erdteilen liegen, hatte England Fuß gefaßt; überall stößt man an markanten Knotenpunkten auf englische Kolonien, englische Kohlenstationen, englische Kabelaufstellungen. Vor allen Dingen ist es der Weg nach Britisch-Indien und nach Ostasien, den England mit seinen besetzten Kohlenstationen gepflastert hat. Nicht nur der Hauptweg nach Britisch-Indien durch das Mittelmeer und den Suezkanal ist in jeder möglichen Weise durch England gesichert, sondern es hat stets sein Augenmerk darauf gerichtet, alle gangbaren Wege dorthin zu kontrollieren.

Die Beherrschung der Suezstraße freilich scheint den Briten heute nicht mehr sicher genug — sie halten ihr Augenmerk fortgesetzt auch auf die daneben bestehenden Reservewege gerichtet. Auf der ganzen großen Völkerbrücke, die gebildet wird durch den Zusammenstoß Europas, Asiens und Afrikas, auf der Völkerbrücke zwischen dem Kaukasus und dem Nil, wollen sie keine Hochstraße des Weltverkehrs aufkommen lassen, auf der sie nicht das Verkehrsmonopol haben. Es ist seit Jahrzehnten eine wichtige Frage des Weltverkehrs und der Weltpolitik, ob auf dieser Völkerbrücke freier Verkehr für alle oder englisches Verkehrsmonopol herrschen soll. Ursprünglich konzentrierte sich das Problem für England in der Frage der Beherrschung des Suezkanals; wie es weiterhin aber auch um die Reservewege besorgt war, zeigte sich beim Bau der Ugandabahn, der in erster Linie nicht zur Erschließung von Britisch-Ostafrika bestimmt war, sondern dazu, in Verbindung mit dem Nil einen englischen Reserveweg nach Indien aufrechtzuerhalten. Die schwerste Sorge aber machte und macht England die Straße durch Mesopotamien und den Persischen Golf. Der ganze Streit um die Bagdadbahn entspringt lediglich der englischen Sorge, auf den europäisch-indischen Verkehrsstraßen das alte Monopol sich nicht entwinden zu lassen\*).

Nun sind aber die Zeiten vorüber, in denen England als Beherrscher der Hochstraßen des Weltverkehrs immer nur auf Deutschland scheel sehen durfte, wenn es den Überlandweg von Zentraleuropa nach dem Persischen Golf auszubauen trachtete; denn andere Konkurrenten sind auf anderen Hochstraßen erstanden und drohen Englands Monopolstellung ganz anders zu erschüttern, als das Stückchen Bagdadbahn sie erschüttern könnte. Wohl fehlt es England auch auf den Verbindungen zwischen anderen Erdteilen als Europa und Asien nicht an Stützpunkten: jenseits des Atlantischen Ozeans hat es in Nordamerika

\*) In den Grenzboten 1911 Nr. 13 ausführlich behandelt.

sein kanadisches Reich, in Mittelamerika sein Jamaika usw., in Südamerika sein Guyana, und zwischen Ostasien und Australien einerseits, der Westküste von Amerika andererseits dehnt sich ein breiter Gürtel britischer Inseln. Aber gerade im Großen Ozean ist die vorherrschende Stellung Englands auf den großen Weltverkehrsstraßen doch schon intensiv unterbrochen; zwischen Hongkong und Australien liegen die amerikanischen Philippinen; zwischen Japan und Australien bilden die deutschen Inselgruppen, obenan aber das amerikanische Guam, Stationen, zwischen dem ganzen Osten des Großen Ozeans und dem Westen der in amerikanischem Besitz befindliche Hauptnotenpunkt Honolulu. Mit zäher Energie ist Japan beflissen, den Verkehr über den Großen Ozean in seine Hand zu bringen — vor kurzem weilte der Leiter der namhaftesten japanischen Reederei wieder an der amerikanischen Pazifikküste, um neue Maßregeln zur Förderung des japanisch-amerikanischen Verkehrs zu ergreifen. Verschiedene japanische Äußerungen aus jüngster Zeit haben weiterhin dargetan, welches Interesse die Japaner den holländischen Inseln zwischen Japan und Australien entgegenbringen — ein für Holland nichts weniger als unverfängliches Interesse, das aber auch in England Beachtung erheischt.

Zu den Unterbrechungen der englischen Verkehrsstützpunkte, wie wir sie im Stillen Ozean finden, gesellt sich nun in naher Zeit wieder wohl die bedeutendste Durchbrechung seiner Verkehrsstellung, die es bisher je erlebt: nämlich die Beherrschung des Panamakanals durch die Vereinigten Staaten. Es hat Zeiten gegeben, in denen es geradezu undenkbar erschienen wäre, eine solche Hochstraße des Weltverkehrs in anderen als englischen Händen zu sehen. Vor sechzig Jahren wollte England den Plan eines amerikanischen Panamakanals nicht aufkommen lassen; es verständigte sich im Jahre 1850 durch den berühmten Clayton-Bulwer-Vertrag mit den Vereinigten Staaten dahin, daß keine der beiden Mächte einen solchen Kanal bauen oder gar befestigen dürfe. In den Zeiten des Burenkrieges ist es dann den Vereinigten Staaten bekanntlich gelungen, diesen Vertrag zu beseitigen und England die Einwilligung in den Bau des Panamakanals durch die Vereinigten Staaten abzutragen, ohne daß dabei die Befestigung dieses Kanals durch Amerika ausgeschlossen worden wäre.

Solange die Weltpolitik im wesentlichen eine Politik der europäischen Großmächte war, konnte England in aller Behaglichkeit diese europäischen Großmächte auf dem Kontinent beschäftigen und gegeneinander ausspielen, um seinerseits Ruhe zu haben, sich auf dem Erdenrunde häuslich niederzulassen und die Hochstraßen des Weltverkehrs unter seine Herrschaft zu nehmen. Die Zeiten dieser engen Umgrenzung der Weltpolitik sind vorüber — amerikanische und asiatische Großmächte sind den europäischen an die Seite getreten und wirken in hohem Grade mitbestimmend auf den Gang der Weltpolitik; sie haben sich angeschickt, ihrerseits Anteil zu nehmen an der Beherrschung der großen Weltstraßen. Seitdem die Japaner ihre Expansionspolitik im Großen Ozean begonnen, die Amerikaner ihren Stationen auf diesem Weltmeer den Panamakanal hinzugefügt, hat Eng-

land auf den Hochstraßen der Völker ganz andere Sorgen als allein um die Bagdadbahn; und es wird bald genug gezwungen sein, den starr auf den friedlichen deutschen Wettbewerb gerichteten Blick abzulenken auf andere, bedrohlichere Konkurrenten.

So weit die Ausdehnung des britischen Riesenreiches angewachsen ist, so stark wachsen die Sorgen um seine Behauptung. Einmal schon ist England das wertvollste Stück seines Besitzes aus der Hand geglitten; und was seinerzeit bei der Bildung der Vereinigten Staaten von Amerika geschehen ist, das könnte sich eines Tages ebensogut in den Vereinigten Staaten von Australien, in den Vereinigten Staaten von Südafrika oder auch in Kanada wiederholen. Diese Kolonien fest an das Mutterland zu ketten, ist die ernste Sorge der britischen Politiker — eine Sorge, von der auch die sogenannte Tarifreformbewegung ihren Ursprung nimmt. Um die wirtschaftlichen Interessen der Kolonien eng mit denen des Mutterlandes zu verknüpfen und dadurch die Haltbarkeit des politischen Bandes zu sichern, strebte und strebt man danach, in der britischen Zollpolitik Handhaben zu erlangen, um den Kolonien wirtschaftliche Vorteile gewähren zu können.

Die dem Mutterlande peinlichen Selbständigkeitsregungen in den Kolonien sind nicht gering; aber nicht geringer sind auch die äußeren Gefahren, von denen der Kolonialbesitz bedroht ist. Am lebhaftesten war diese englische Sorge jederzeit in Indien; heute aber ist sie auch in Australien und Kanada und nicht zuletzt auch in Ägypten wach geworden. Die feindselige Politik, die England jahrzehntelang gegen Rußland geführt, war ja stets diktiert von der Sorge um Indien. Heute, da England und Rußland sich über den asiatischen Besitz verständigt haben, wendet England sich nicht zuletzt wegen der Sorge um Indien gegen Deutschland, weil Deutschland die Führung hat in jener Politik, die dem Handel und Verkehr des europäischen Kontinents von britischem Monopol freie Wege durch Vorderasien nach dem Persischen Meerbusen schaffen will, indessen England alle Wege zwischen Europa und Indien in der eigenen Hand zu halten trachtet.

Schon aber beginnt sich das Blatt wieder zu wenden. Die Sorge um Indien konzentriert sich nicht mehr auf die deutsche Verkehrspolitik in Vorderasien, sie wendet sich mehr und mehr den Umwandlungen zu, die Japans Aufstieg in Asien vorzubereiten scheint. Die Erfolge Japans haben die Selbständigkeitsgelüste der Inder mächtig entfacht, und auch bis nach Ägypten hin ist die daraus für den britischen Kolonialbesitz entstandene Gefahr getragen. Je mehr das japanische Reich, das sich heute schon von Sachalin bis Formosa erstreckt und auch auf Korea nunmehr festen Fuß gefaßt hat, sich in Ostasien ausdehnt, um so größer wird die indische Sorge für England, aber nicht nur die Sorge um Indien, sondern zugleich auch die Sorge um die ozeanischen Inseln, schließlich um ganz Australien!

Schon als das englisch-japanische Bündnis noch fest gefügt war, trieb Australien für sein Teil eine japanfeindliche Politik. Die britischen Australier

wollen ein weißes Australien und fürchten die namentlich im Norden drohende japanische Einwanderung, die dereinst zu einer politischen Vormachtstellung der Japaner werden könnte. Australien ist bereit, mitzuwirken bei der großen Reichsrüstung, bei der gemeinsamen Verteidigung des Imperiums, aber in der ausgesprochenen Absicht, seinen Teil an der Rüstung in erster Linie zu nutzen zur Verteidigung gegen Japan.

Seine indische Stellung sucht England zu festigen, indem es nicht nur in Ägypten immer festeren Fuß faßt, sondern auch die Herrschaft über Arabien erstrebt, so daß, nachdem auch Südpersien in seine Hand gekommen ist, es schließlich über das ganze Gebiet zwischen dem Nil und der Malayischen Halbinsel verfügen würde. Seine Stellung in Ägypten und Arabien aber ist nicht minder erschwert durch die Erfolge der jungtürkischen Bewegung, die einer Festigung des britischen Einflusses in jenen Gebieten entschieden zuwiderlaufen.

Auf dem anderen Kontinent ist England auch in Kanada nichts weniger als sorgenfrei. Noch weniger, als es gegenüber Japan seine indisch-australischen Sorgen zum Ausdruck kommen lassen möchte, gesteht es gegenüber den Vereinigten Staaten seine Sorge um Kanada. Und doch ist es hier schon oft genug zu bedenklichen Reibungen gekommen. Der Gegensatz zwischen den beiden angelsächsischen Großmächten erweitert sich beständig mit der ungeheuren Steigerung des wirtschaftlichen Wertes von Kanada und des Wettbewerbes englischer und amerikanischer Erzeugnisse auf dem kanadischen Markte. Jedes Jahr erschließt neue Quellen industriellen Lebens, neue Zentren der Rohstoffgewinnung aller Art; die Landwirtschaft, die Mineralgewinnung, die Ausnutzung der reichen Wasserkräfte durch die elektrische Industrie nehmen ununterbrochen in raschem Tempo und höchst bemerkenswertem Umfange zu. An diesem Aufschwunge hat das Mutterland in manchen Beziehungen zeitweise weniger teil als die benachbarte Union; und so kommt es, daß in England von Zeit zu Zeit Warnrufe vor einer Amerikanisierung Kanadas laut werden konnten. Jahrelang war die Einwanderung von Bürgern der Vereinigten Staaten nach Kanada größer als diejenige aus England; und die Einfuhr amerikanischer Waren auf dem kanadischen Markt ist trotz der Vorzugszölle zugunsten des Mutterlandes andauernd größer als die englische Einfuhr. Kanada fühlt sich dem Mutterlande gegenüber in hohem Grade selbständig, und die politische Zukunft dieser Kolonie bildet eine stete, ernste Sorge für Großbritannien — zumal nach der weit hin sichtbaren Betätigung kanadischen Unabhängigkeitsgefühls durch das Abkommen mit dem Nachbarreiche.

Unter ganz anderen Zeichen steht das Verhältnis Großbritanniens zu den romanischen Ländern, die gegenwärtig wirksame Stützen der britischen Weltstellung und Handelsvorherrschaft bilden. Freilich, es hat nicht immer Frieden und Freundschaft zwischen Großbritannien und den romanischen Ländern geherrscht, die heute doch in erheblichem Umfange fast nur noch englische Vasallenstaaten sind. Namentlich die einst so mächtigen Länder der Iberischen

Halbinsel stehen schon seit geraumer Zeit zu England in einem stark an Abhängigkeit grenzenden Verhältnis, zumal das finanziell so schwache Portugal, das seinen Kolonialbesitz nur noch aufrechterhalten kann, weil England es durch immer neue Unterstützungen dazu befähigt, um den deutsch-englischen Geheimvertrag über Aufteilung des portugiesischen Kolonialbesitzes nicht in Kraft treten zu lassen. Zu Beginn des Jahres 1909 waren von der portugiesischen Oppositionspresse sensationelle Enthüllungen aufgegriffen worden, wonach Portugal im Falle eines Krieges Englands und Frankreichs gegen Deutschland sogar eine Beihilfe von hunderttausend Soldaten zu leisten hätte, während doch die ganze kriegsstarke portugiesische Armee überhaupt nur siebenzigtausend Mann beträgt. Schon dieser Umstand ließ diese Enthüllungen als starke Übertreibungen erscheinen, die denn auch entsprechend leicht von den amtlichen Organen der portugiesischen Regierung geleugnet wurden, ohne daß dadurch freilich die Tatsache der Verpflichtung Portugals aus der Welt geräumt werden konnte, England im Kriegsfall mit einer Division (fünfzehn- bis zwanzigtausend Mann) zu unterstützen.

Noch im Hochsommer desselben Jahres erwies ein anderer Vorgang, wie vollständig Portugal sich verbunden fühlt, englischen Winken zu folgen: Das von privater deutscher Seite auf Madeira eingerichtete Sanatorium wurde in England als eine verkappte deutsche Kohlenstation betrachtet, und Portugal sah sich auf Englands Drängen veranlaßt, die der betreffenden deutschen Gesellschaft verliehene Konzession zurückzukaufen.

Was Spanien betrifft, so hat es gemeinsam mit Frankreich im Mai 1907 das Mittelmeerabkommen zur Erhaltung des Status quo geschlossen, dem man auch in Italien herzliche Sympathie entgegenbrachte. Spaniens Fügsamkeit gegenüber englischen Wünschen kam zum Ausdruck in den vorjährigen Debatten über die Vergebung des Baues spanischer Kriegsschiffe an die englische Firma Vickers u. Maxim, obwohl die britischen Forderungen die höchsten waren und die Entwürfe technisch wenig zusetzten.

Die beiden größeren romanischen Länder stehen selbstverständlich nicht in einem bisweilen dem Vasallentum so nahe kommenden Verhältnis zu Großbritannien wie jene beiden kleineren Schwesternationen; aber sie sind doch während der Regierungszeit Eduards des Siebenten von diesem mehr oder weniger stark angezogen worden. Italien freilich mußte auch bei den wiederholten Besuchen, die Eduard der Siebente seinem Herrscher abstattete, die Grenzen einigermaßen zu wahren suchen, die ihm durch den Bestand des Dreibundes gezogen waren. Es blieb durch diese starke Rückendeckung davor bewahrt, in ein vasallenähnliches Verhältnis gegenüber Großbritannien zu geraten.

Das militärisch stärkste der romanischen Länder, das überdies durch Jahrhunderte England oft genug als „Erbfeind“ gegenübergestanden, sollte in jeder Beziehung am meisten gesiegt dagegen sein, den Anschein aufkommen zu lassen, als ob es auch von England abhängig wäre; in den letzten Jahren aber sind die Freundschaftsdienste der französischen Republik gegenüber dem Inselreich

bisweilen doch so weit gegangen, daß dieser Anschein nicht ganz vermieden wurde. Verhältnismäßig unbedeutend, aber doch recht bezeichnend war im Herbst 1910 die Weigerung Frankreichs, die Jahresversammlung der Jungägypter in den Mauern von Paris tagen zu lassen. Ist doch gerade in Ägypten durch das ganze letzte Jahrhundert hindurch Frankreich den Engländern oft genug entgegengetreten! Im Jahre 1798 mußte es sich durch Nelsons Flotte in seinen ägyptischen Unternehmungen schwer beeinträchtigen lassen; das Jahr 1840 führte aufs neue dicht an einen englisch-französischen Krieg um Ägypten; um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entspann sich das langwierige Ringen Englands gegen den Bau des Suezkanals durch Frankreich, bis dann England selbst den fertigen Kanal schließlich in seine Hände brachte und weiterhin das von Frankreich beharrlich erstrebte Ägypten selbst mit Beschlag belegte. Erst nachdem zu Ausgang des vorigen Jahrhunderts Frankreich noch einmal versucht hatte, wenigstens an den oberen Nil vorzustoßen, brachte dieses Jahrhundert nach der französischen Schlappe bei Fashoda die endgültige friedliche Verständigung zwischen Frankreich und England über Ägypten, indem England die Franzosen mit der Zulassung des marokkanischen Abenteurers abspießte.

Noch im Jahre 1905, als Delcassé bereits die eifrigsten Versuche unternommen hatte, England nahe zu kommen, zeigte die offiziöse Pariser Presse England gegenüber doch eine sehr selbständige Haltung. So las man noch im Juni jenes Jahres, als ein deutsch-französischer Krieg unmittelbar bevorzustehen schien, im *Temps*, daß England, wenn es einen Krieg gegen Deutschland wolle, bedenken müsse, „daß eine große Nation wie Frankreich Herrin ihrer Entschliefungen ist und sich nicht in einen Krieg einlassen kann, um die Geschäfte einer dritten Macht zu besorgen“. Weiter wurde England darauf hingewiesen, daß es nach eigenem Geständnis nicht imstande wäre, Frankreich kontinentale Bürgschaften zu leisten. Aber schon am 9. Juli desselben Jahres wurde der Besuch der englischen Flotte in Brest mit ostentativer Herzlichkeit aufgenommen; und noch bevor die britischen Panzerschiffe den französischen Hafen verlassen hatten, gab der zurückgetretene Delcassé sein Programm der französisch-britischen Bündnispolitik bekannt. Ein Vierteljahr später verriet er das von England mündlich gegebene Versprechen, es werde im Falle eines deutschen Angriffes auf Frankreich seine Flotte mobil machen, den Kaiser-Wilhelm-Kanal besetzen und hunderttausend Mann in Schleswig-Holstein landen. Das französisch-englische Militärabkommen, dessen Bestehen von der Regierung bestritten wurde, beschäftigte auch im Herbst 1906 wieder die Pariser Kammer, wobei die Minister sich in Schweigen hüllten. Im Mai 1908 wurde im Buckinghampalast die „englisch-französische Entente“ gefeiert, von der französischen Presse aber immer noch der Vorbehalt gemacht, daß England zunächst sein Landheer zu vergrößern habe, um für Frankreich ein vollwertiger Bundesgenosse zu sein.

