



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Jentsch, Carl: Die "Seeherrschaft"

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



Die „Seeherrschaft“

Von Dr. Carl Jentsch



aß Wilhelm von Massow im 39. Heft (S. 472, Zeile 14 von unten) das erklärende richtige Wort wenigstens umschrieben hat, bedeutet für mich die Aufforderung, es vollends auszusprechen und auch an dieser Stelle, die mir zwanzig Jahre lang Heimstätte gewesen ist, meine Ansicht über den Kern der Seeherrschaftsfrage kurz darzulegen. Die vom Kaiser entflammte Flottenbegeisterung hat uns zu unserm Glück die in diesem Kriege so notwendige starke Flotte bescheeert, aber sie hat auch manche deutsche Köpfe mit englischen Phantasten angesteckt, sodaß sie sich einbilden, Kriegsschiffe würden für einen Kampf um die Seeherrschaft gebaut. Das Objekt dieses Kampfes existiert nicht; es ist ein non ens, ein anachronistisches Wahngewilde. Um dieses Wahngewildes willen das eigene Volk in einen selbstmörderischen Krieg zu stürzen, dazu gehörte eine so phänomenale Dummheit, daß ich sie den englischen Staatsmännern nicht zutrauen vermochte und die Besorgnis unserer leitenden Kreise vor einer möglichen Kriegserklärung Englands für einen Irrtum hielt; der Irrtum war in diesem Falle auf meiner Seite.

Das Wort Seeherrschaft hatte seinen guten Sinn in der Zeit, da ein seefahrender Staat höchstens zwei Konkurrenten hatte, die aus seinem Fahrwasser zu verdrängen kein aussichtsloses Unternehmen war. So haben Pisaner, Genueser, Venetianer, Türken, Moresken einander in der Herrschaft über das Mittelmeer abgelöst, haben Holländer und Engländer die spanischen Flotten vernichtet, zuletzt die Engländer durch Besiegung der Holländer eine Scheinherrschaft über das Weltmeer errungen, die jedoch auch damals nur eine Scheinherrschaft war, weil sich der heutige Zustand schon vorbereitete. Heut ist das Weltmeer kein Herrschaftsgebiet mehr, sondern die gemeinsame Fahrstraße aller Nationen, die es mit ihren Frachtgütern beschicken, als Geschäfts-, Vergnügungs- und Forschungsreisende befahren. Wollten die Engländer das Meer für diesen friedlichen Verkehr sperren oder die Zulassung zu ihm von ihrer Erlaubnis abhängig machen, — erst das wäre Seeherrschaft — dann würden sie alle Nationen der Erde gegen sich haben, und eine Flotte, die den Flotten eines Weltbundes überlegen wäre, können sie weder bauen noch bemannen.

Aus dem Seeraub ist der Seehandel entstanden, und mit dem Raub ist er bis in den Anfang des neunzehnten Jahrhunderts verschwifert geblieben.

Die kleine Zahl der Konkurrenten, die nach heutigem Maßstabe winzigen Warenmengen und Warenkategorien, machten es möglich, daß der Kaufmann die Waren, die er absetzen wollte, durch Raub erwerben konnte. Die wichtigsten Schiffsladungen waren vom fünfzehnten bis ins siebzehnte Jahrhundert Edelmetalle und Kolonialwaren. Beide hatten einen viel höheren Wert als heute (den Gewürzen verhalf der nach Reizmitteln gierige Durst der Nordländer zu einer lächerlich hohen Schätzung), sodaß es ein gutes Geschäft war, Silber- und Gewürzflotten zu kapern; außer den Waren raubte man einander auch deren Ursprungsstätten, die Kolonien. Eine für die Engländer sehr wichtige Ware, das schwarze Elfenbein, konnte überhaupt nicht anders als durch Raub beschafft werden; sie hatten durch den Asientenvertrag von 1713 das Monopol der Einfuhr von Negerflaven in die spanischen Kolonien erworben und haben es bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein ausgenüßt. Heute spielen nicht einmal Edelmetalle, geschweige denn Gewürze und Negerflaven, eine ausschlaggebende Rolle im Welthandel. Die drei Hauptkategorien der Handelswaren sind Nahrungsmittel, Rohstoffe und Industrieerzeugnisse. Der ungestörte Verkehr mit den Waren der ersten beiden Kategorien ist Lebensfrage für die meisten Nationen, für keine mehr als für die englische; sodaß der Versuch einer gewaltsamen Störung gerade dieses Verkehrs die Wut aller Nationen, am meisten der englischen, erregen muß, und die Engländer, wenn ihrem schwerfälligen Gehirn endlich das Licht aufgegangen sein wird, Herrn Edward Grey in Stücke reißen oder wenigstens ohrfeigen werden. Was aber die Industriewaren betrifft, so wäre es (abgesehen vom Grotesken des Gedankens, heutzutage noch mit gestohlenen oder geraubten Waren Großhandel treiben zu wollen) sehr lächerlich, solche zu rauben; die Engländer haben mit dem Absatz ihres eignen Kattuns schon Not genug, sie können sich vernünftigerweise nicht noch mit dem des sächsischen befassen wollen. Und Waren werden heutzutage mit Waren bezahlt, so daß ein Staat, der nicht einführen wollte, auch nicht ausführen könnte, der stärkste Konkurrent zugleich der beste Kunde ist und, wer seine Konkurrenten schwächt, damit sich ins eigne Fleisch schneidet. Der Welthandel ist heute das, was Adam Smith in ihm sah: der Austausch der verschiedenen Erzeugnisse der Länder, bei welchem beide austauschende Parteien gleich viel gewinnen; Smith täuschte sich nur darin, daß er sein Ideal schon verwirklicht glaubte, während damals die übrigen, industriell sämtlich schwachen Nationen noch von England ausgebeutet wurden. Die heutige Wirtschaftsverfassung der Völker und der heutige Verkehr verstricken alle Staaten in ein Netz von Abhängigkeiten und Zahlungsverbindlichkeiten, das an keiner Stelle zerrissen werden kann, ohne daß die übrigen Stellen in Mitleidenschaft gezogen werden, und wiederum muß auch in dieser Beziehung die Störung am schmerzlichsten in London empfunden werden, wo alle Fäden des Netzes zusammenlaufen; Greys Schwabenstreich hat die City als Mittelpunkt des Weltverkehrs unmöglich gemacht. Diese Natur des heutigen Handelsverkehrs hat man ja nun endlich — sehr spät — seit

einigen Jahren in Betracht zu ziehn begonnen und namentlich den Umstand hervorgehoben, daß England eine unglaubliche Torheit begeht, wenn es auf den Ruin Deutschlands, seines besten Kunden, ausgeht. Die Schädigungen, die es sich jetzt schon durch diese Torheit zugezogen hat, werden in unsern Zeitungen fleißig registriert. Aber daß der frühere Handel Raubhandel, Piraterie gewesen ist, daß aus diesem vom heutigen grundverschiednen Handel der Begriff „Seeherrschaft“ stammt, und daß dieser Begriff heute keinerlei Inhalt mehr hat, das habe ich bis jetzt nirgends ausgesprochen gefunden als in F. C. Hubers „Deutschland als Industriestaat“ (1901); in die Presse ist die für die Orientierung in der auswärtigen Politik unumgänglich notwendige Wahrheit noch nicht gedrungen. Im Zeitalter der Piraterie waren die Kriegsschiffe die Instrumente des Handels, heut können sie nur als seine Störer und Zerstörer eine Rolle spielen. Kriegsschiffe sind heute nur noch Instrumente des Krieges; man kann mit ihnen Küstenstädte des Feindes beschießen, seine Häfen blockieren, seinen Handel stören; aber mit ihnen den eignen Handel fördern, das kann man nicht. Es hat daher wohl Sinn, wenn sich der Kriegsschiffe ein Staat bedient, der auf dem Territorium eines andern Staates Eroberungen machen will, aber wenn John Bull einen Seekrieg führt, um seinen Handel zu heben, so zäumt er sein Roß am Schwanz auf.

Raub war das eine der beiden Mittel, mit denen England vorübergehend ein Handelsmonopol errungen hat; das andre ist der Vorsprung in der Industrie gewesen, zu dem ihm die Gunst der Natur und allerlei Künste verholfen hatten. Diesen Vorsprung haben die übrigen Nationen eingeholt; alle Staaten des europäisch-amerikanischen Kulturkreises haben sich industrialisiert, dazu auch noch die Japaner. Auch die zweite Grundlage des Handelsmonopols ist also unwiederbringlich dahin; England hat kein Mittel, irgend eine Nation zu hindern, ihre Bedürfnisse teils durch eigne Produktion zu befriedigen, teils dort einzukaufen, wo sie am besten und wohlfeilsten zu haben sind.

Einen Umstand gibt es, der die unglaubliche Dummheit der Engländer einigermaßen erklärlich erscheinen läßt: Angst hat ihren Sinn verwirrt, die Angst vor Aushungerung, die öffentlich einzugestehen sie sich schämen. Sie haben ihren Bauernstand vernichtet und ihre Volkswirtschaft auf das unsolide Fundament des Exporthandels und der Ausbeutung überseeischer Kolonien gegründet, sodas nun ihre überbevölkerte Insel ausgehungert werden kann wie eine belagerte Stadt. Das war es, was sie nervös machte, als sich Deutschland seine Flotte schuf. Indes war auch diese Angst töricht, denn sie setzte bei uns Deutschen einen Grad von Dummheit voraus, dessen wir nicht fähig sind. Was in aller Welt hätten wir davon, wenn wir England aushungern wollten? Zudem könnten wir das nicht ohne ein halbes Duzend seemächtiger Bundesgenossen. Jetzt allerdings haben wir Aussicht, diese zu finden, denn wenn John Bull als der frevelnde Störer des friedlichen Handelsverkehrs allgemein erkannt sein wird, dann wird sich der Unwille aller Völker gegen ihn richten.