



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Wütschke: Englische Weltpolitik und Weltverkehrsfragen vor dem Kriege

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



## Englische Weltpolitik und Weltverkehrsfragen vor dem Kriege

Von Dr. Wütschke

**N**ielbewußt steuert seit dem letzten Drittel des neunzehnten Jahrhunderts der englische Imperialismus, dessen Parole 1868 mit dem Schlagwort des „Greater Britain“ ausgegeben wurde, seinem Hauptziele zu: der Errichtung eines die Welt umspannenden British Empire. Chamberlains Politik sah in diesem neu zu entstehenden Reich die glückverheißenden Gesichte der Welt sich erfüllen. Dadurch, daß man den allmählich erstandenen Großkolonien mit überwiegend englischer Bevölkerung, Kanada, Südafrika und Australien, größere Selbständigkeit zubilligte, ihnen Rechte verlieh, die ihre Bewohner das Gefühl von Bürgern zweiter Ordnung im Reiche vergessen ließ, und ihnen eine annähernd gleiche politische Stellung im Empire einräumte wie denen des Mutterlandes, hoffte man dem British Empire den festen Boden des Zusammengehörigkeitsgefühls, des gemeinsamen politischen Vertrauens zwischen Mutterland und Kolonien geben zu können.

Man muß dieser englischen Politik das Lob zugestehen, daß sie mit Zielbewußtheit und Weitblick die Erreichung ihres Endzieles durchzusetzen wußte. Deutlich kann man drei Entwicklungsabschnitte dieser imperialistischen Politik unterscheiden.

Aus den Kämpfen um die Wende des achtzehnten zum neunzehnten Jahrhundert ging das Inselreich als die einzige wirkliche Großmacht hervor. Der erste Gedanke eines engsten Zusammenschlusses der Kolonien mit dem Mutterland aber tauchte bereits zu Napoleons Zeiten mit dem Plan der Durchstichung

des Suezkanals auf. Mit der Geschichte des Kanals hängt aufs engste die Erwerbung Adens, der Insel Perim, Zyperns und Ägyptens, das heißt die Sicherung des Seewegs nach Indien zusammen. Mit der Kanaleröffnung 1869, die nahezu mit dem Geburtsjahr des Schlagwortes vom „Greater Britain“ zusammenfällt, kann der erste Zeitabschnitt, der vorbereitende, als abgeschlossen gelten. Bis dahin ist die Suezkanalpolitik das politische Programm der englischen Weltpolitik.

Von diesem Augenblick an mußte England das unter dem dritten Napoleon ehrgeizig aufstrebende Frankreich als seinen Hauptgegner ansehen. Der deutsch-französische Krieg befreite England von diesem Bann; der allmähliche Ankauf der Suezkanalaktien, der 1875 abgeschlossen ist, klärt die Suezkanalfrage zunächst völlig. England kann sich im zweiten Abschnitt der Entwicklung des Reichsgedankens ganz dem Ausbau seiner Kolonien widmen und erwirbt in dieser Zeit zu seinen Hauptbesitzungen eine große Anzahl von kleineren Kolonien, Kohlenstationen und Inseln\*), die ihm die Wege zu den Hauptpfeilern des Weltreichs sichern sollen. Der Ausbau des Kolonialreichs ist das Kennzeichen dieses Zeitabschnittes.

Auch als um 1885 mit dem Beginn der Bismarckschen Kolonialpolitik das Deutsche Reich in die Reihe der Kolonialmächte eintritt, sieht England noch keine Gefährdung seiner Weltherrschaft in diesem Ausdehnungsgelüft der neuerstandenen Kontinentalmacht, die einer Flotte so gut wie ganz entbehrt. Erst als etwa mit der Mitte der neunziger Jahre unter Kaiser Wilhelm dem Zweiten der „neue Kurs“ einsetzte, als auch im Deutschen Reich eine zielbewußte imperialistische Politik mit einer bis dahin noch nicht hervorgetretenen Betonung des Deutschtums in der Welt zu keimen begann, da trat die Machtverschiebung innerhalb der Großmächte Europas deutlich hervor, rief vor allem England auf den Plan und weckte dort starkes Mißtrauen. Der Helgoland-Sanftbar-Tausch war der letzte vom englischen Standpunkt unbegreifliche Fehler der englischen Weltpolitik. Kaiser Wilhelms Schlagwort von „Deutschlands Zukunft auf dem Wasser“ läßt als ein Warnungsruf das weltpolitische Programm Englands in diesem dritten Zeitabschnitt deutlich werden: Niederhaltung des neuen Gegners mit dem Mittel der Einkreisungspolitik Eduards des Siebenten.

Daneben sah das britische Reich in dem bedrohlichen Anwachsen der russischen Macht in Asien, in der Aufrichtung des französisch-afrikanischen Kolonialreiches und in dem Erstarken der Vereinigten Staaten als einer Vormacht auf der Westerde neue Gegner erscheinen, die seiner imperialistischen Politik neue Schwierigkeiten bereiteten. Die asiatische und pazifische Frage wird, nachdem die französisch-afrikanische durch den Fall Fashoda (1898) als

\*) In der Tat wird der Erwerb oder die Festigung dieser kleineren Besitzungen in erster Linie in den Jahren 1865 bis Mitte der neunziger Jahre vollzogen.

erledigt anzusehen ist, um die Wende des neunzehnten zum zwanzigsten Jahrhundert für England genau so brennend wie die Frage des wirtschaftlichen Erstarkens des Deutschen Reiches.

Die letzten Ursachen des gegenwärtigen Krieges führen mehr oder minder auf alle diese Probleme zurück, die in dem seebeherrschenden England nicht geringe Widerstände auslösen mußten. Die Hoffnung Englands, das lang-ersehnte Ziel der Aufrichtung des British Empire erreicht zu haben, ward durch den Verlauf des Krieges grausam zerschlagen.

Bergegenwärtigen wir uns die Stellung des British Empire vor Kriegsausbruch! Zu der Tat hat es niemals ein größeres Weltreich gegeben als dieses nahezu vor seiner Vollendung stehende britische. Das römische Imperium stand ihm weit an Größe nach. Nur das haben sie gemeinsam, daß beider Macht auf die Beherrschung des Weltmeeres sich gründete. Das ist die größtmöglichste Ausdehnung eines Weltreiches; seinen Zusammenhalt zu wahren, ist die Hauptaufgabe jeglicher Weltpolitik.

England hat es verstanden, über die Erde ein Netz von Stützpunkten auszubreiten, das in seiner Gesamtheit das ganze Erdenrund umspannt und umschließt. Keine Bewegung innerhalb dieses Netzes kann von England vermöge seiner weitentwickelten Kabelverbindungen unbeobachtet bleiben. Überall vermag es entscheidend einzugreifen. Man hat oft gespottet über den Unwert einzelner Felseninseln, die in britische Hände übergingen und die nichts als Namen waren. Als Knoten- und Haltepunkte dieses Netzes aber erhalten sie eine erhöhte Bedeutung; an sich sind sie nichts, als Bindeglieder in der englischen Weltmacht sind sie von erheblicher Wichtigkeit. Wo auch immer politische oder strategische Schwierigkeiten sich ergeben, da ist ein Stützpunkt, dessen Ausbau nötigenfalls keine Schwierigkeiten bereitet. Wichtig bleibt immer, daß er, wenn sich in dieser oder jener Weltferne politische Wolken zusammenballen, nicht erst gesucht und erworben werden muß — ganz abgesehen davon, daß das in diesem Augenblick schwierig sein würde —, sondern daß man ihn nur zu dem erheben muß, was die jeweilige politische Lage erfordert\*).

Wir brauchen von diesem Gesichtspunkte aus nur die einzelnen Weltmeere zu betrachten, um die Wichtigkeit dieser Tatsache in ihrer weltpolitischen Schwere zu erkennen. Und es ist bewundernswürdig, wenn auch für uns als aufstrebendes Welthandelsvolk bedauerlich, daß die britische Politik gerade dort ein engmaschiges Netz zu schaffen vermochte, wo hohe wirtschaftliche Werte zu erlangen und zu verteidigen sind.

Atlantischer Ozean. Zwei Linien englischer Stützpunkte gehen vom Mutterlande aus, die eine nach Süden, die andere nach Westen; die erste als Ziel

\*) Besonders deutlich tritt das bei den Bermudainseln und bei Jamaica hervor.

die afrikanischen, orientalischen und australischen Besitzungen erstrebend, die andere vor allem die nord- und mittelamerikanischen.

In der südlichen Linie bildet Gibraltar den ersten hervorragenden Stützpunkt. Nehmen wir den Ausgang des „Englischen Kanals“ als Anfangspunkt, so ergibt sich bis hierher eine Entfernung von nur 910 Seemeilen = 1685 Kilometer\*). Hier gabelt sich die Linie in die westafrikanische und mittelmeerische. Die westafrikanische Richtung findet ihren nächsten Stützpunkt in Bathurst in Senegambien, ein Besitz ohne hervorragende wirtschaftliche Werte, aber doch wichtig als ein Bindeglied auf dem Wege zu den westafrikanischen Kolonien. Im Ostgebiet des Atlantischen Ozeans auf dem Wege zum Kap als Hauptziel dieser britischen Weltstraße liegen die Kolonien in einer fast abwechselnd gleichmäßig berechneten Entfernung zueinander, eine die andere stützend: Sierra Leone (Freetown) — Goldküste (C. Coast Castle) — Nigeria — Ascension — St. Helena — Walfischbai. Die weithin im südatlantischen Ozean vorgeschobene einsame Felseninsel Tristan da Cunha ist wirtschaftlich gewiß wertlos, aber politisch und strategisch bildet sie ebenfalls ein Bindeglied in der Linie Kapstadt—Falklandsinseln—Magellanstraße. Damit ist auch die immerhin nicht unbedeutende Verkehrslinie Kapstadt—Stiller Ozean nicht ohne britische Beobachtung, wenn es die Verhältnisse erfordern. Diente die Inselgruppe doch erst in dem jetzigen Kriege mit ihrer großen Kohlenstation Port Stanley der englischen Kriegsflotte als Stützpunkt, als sie unserem ostasiatischen Kreuzergeschwader auf seiner Fahrt vom Stillen zum Atlantischen Ozean auf-lauerte. Hier erwies sich die Lage der Inselgruppe als Wachposten vor der Magellanstraße als strategisch bedeutungsvoll. Für den Handelsverkehr der Linie Europa—Stiller Ozean ist ihr Wert immer gering gewesen und wird durch den Bau des Panamakanals noch mehr eingeschränkt.

Wichtiger ist die vom Mutterland ausgehende Westlinie der Stützpunkte, weil sie als Ziel einen bereits wirtschaftlich hochentwickelten Erdteil hat mit den Einzelzielen Kanada, dem britischen Weltmachtpeiler in der neuen Welt, mit den Vereinigten Staaten und Mittelamerika. Neufundland, Neuschottland und die südlich gelegene, klimatisch bevorzugte Ostküste Amerikas waren ja frühzeitig die gegebenen Angriffspunkte einer englischen Überseeausdehnung nach Westen. Gingen auch die südlichen Kolonien verloren, so bildet Kanada doch heute den zukunftreichsten und festesten Haltepunkt in der Reihe der Stützen des britischen westhemisphärischen Weltreiches. Nirgends deutlicher aber als hier tritt — mit Ausnahme des Mittelmeeres — die hervorragend günstige Verteilung englischen Besitzes hervor, wenn man sich die gleichmäßig abgedeckte Lage der britischen Besitzungen längs der nordamerikanischen Ostküste vergegen-

\*) Zur rechten Beurteilung der Entfernung vergegenwärtige man sich, daß ein Kriegsschiff mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Knoten für Zurücklegung dieser Strecke nur 45 bis 46 Stunden braucht. Da an den wichtigeren Plätzen des Netzes überall moderne Schiffe stationiert sind, ist ein vorzüglicher und schneller Sicherheitsdienst möglich.

wärtigt, die heute alle dem einen Ziel zu dienen vermögen, den östlichen Weg zum Panamakanal politisch und strategisch zu sichern, wenn auch nicht zu beherrschen, durch die Linie Kanada—Vermudas—Bahamainseln—Jamaika—Britisch-Honduras—Kleine Antillen (Trinidad, Barbadas usw.)—Britisch-Guyana. Wenn man die sich gegenseitig am nächsten liegenden Endpunkte dieser Gebiete berücksichtigt, so ist der Unterschied der Entfernung nur gering — eine beherrschende Verteilung, wie sie nicht besser gewünscht werden kann. Zieht man dazu die Entfernung des Nordeinganges des Panamakanals von Honduras und dem Kernpunkt des britischen Weltreichs in Westindien, Jamaika, in Betracht, so kann allerdings die Lage des britischen nordatlantischen und mittelamerikanischen Besitzes als eine Bedrohung des Panamakanals oder der Macht der Vereinigten Staaten gelten. Wie eine gleichmäßige Vorpostenkette sind die britischen Stützpunkte der nordamerikanischen Ostküste vorgelagert.

Wie weit die Eröffnung des Panamakanals Englands Haltung in den amerikanischen Gewässern weiterhin beeinflussen wird, ist noch keineswegs vor-  
auszusehen. Britische und nordamerikanische imperialistische Machtbestrebungen müssen hier einmal früher oder später zusammenstoßen. Daß die englische Politik ihr besonderes Augenmerk dem mittelamerikanisch-atlantischen Gebiet zuwendet, beweist eine Reihe von Tatsachen, die den Weg Englands deutlich kennzeichnen. Im Jahre 1913 zog England in Erwägung, auf den Vermudas neben der bereits bestehenden Kohlenstation ersten Ranges eine große Flottenbasis zu errichten, wodurch deutlich die Absicht hervortritt, die Schifffahrtslinie nach dem Panamakanal sicherzustellen; dann aber muß dieses Vorgehen auch als eine frühzeitig angelegte Sicherung gegen etwaige nordamerikanische Übergriffe angesehen werden. Daß der Union dieser Wachtposten vor ihrem Haupttore nicht angenehm ist, beweist „das große Interesse“, das man dem Plane in offiziellen Kreisen Washingtons entgegenbrachte. Auf Jamaika ist der Bau eines großen Flottenstützpunktes bereits in Angriff genommen. Und weiter: wenn englische Zeitungen, allerdings in erster Linie solche, die sich in Heftartikeln gegen Deutschland nicht genug tun können, kurz vor dem Kriege gelegentlich der mexikanischen Wirren glauben machen wollten, Deutschland beabsichtige den Bau des früher geplanten Konkurrenzkanals durch Nicaragua durchzuführen, so liegt dieser unsinnigen Meldung deutlich die Absicht zugrunde, nicht nur in Amerika Stimmung gegen Deutschland zu machen, sondern sie soll vielmehr das Augenmerk der Yankee's in eine Richtung lenken, die das Vorgehen Englands in Mittelamerika und Westindien verschleiern soll. Unsinnig ist der Gedanke schon deshalb, weil Nicaragua finanziell und damit politisch völlig von der Union abhängig ist. Anders liegen aber die Dinge weiter südlich, wo viel eher eine Gefährdung des Panamakanals durch England eintreten könnte. Ein Kanalbau ist durch Mittelamerika außerhalb der unter dem Einfluß der Vereinigten Staaten stehenden mittelamerikanischen Republiken nur noch an einer

einzig Stelle denkbar, nämlich am Golf von Darien im nordwestlichen Kolumbien. Nun hat England bereits 1912 mit Kolumbien einen Handelsvertrag geschlossen, der ihm für alle Zukunft nicht nur den alleinigen Bau von Verkehrsstraßen, sondern auch die alleinige wirtschaftliche Ausschließung des Landes gewährleistet. Man trat damals ganz offen mit dem Plane hervor, die Möglichkeit eines Durchstichs am Golf von Darien zu untersuchen. In der Tat dürfte ein solcher Konkurrenzkanal die stärkste Bedrohung des Panamakanals sein\*), zumal man bedenken muß, daß durch den englischen Einfluß in Kolumbien dem nach Südamerika strebenden Panamerikanismus ein starker Niegel vorgeschoben würde. Müßte doch die große, mit weiten politischen Hoffnungen verknüpfte „panamerikanische Bahn“ von New York nach Buenos Aires durch Kolumbien geführt werden.

Um diese an sich schon große Macht im Atlantischen Ozean zu stärken, wäre England naturgemäß eine Vervollkommnung in der Verbindung der amerikanischen Stützpunkte mit seinen europäischen und afrikanischen sehr erwünscht. Es fehlen in der Tat an der Herstellung dieser Verbindung zu einem engmaschigen Netz britischer Stützpunkte nur zwei Gebiete, um England eine Seeherrschaft im Atlantischen Ozean zu sichern. Wo diese beiden zu suchen sind, lehrt ein Blick auf die Karte: es müssen Bindeglieder sein, die in ihrer gegenseitigen Entfernung und in der von den bereits vorhandenen Stützpunkten einigermaßen dem überall befolgten Grundsatz der Regelmäßigkeit in der Verteilung entsprechen. Nach diesem Gesichtspunkt fällt die Bedeutung der portugiesischen Azoren und der brasilianischen Ostküste (nördlich und südlich von Kap Branco) in die Augen. Es bedarf keines Scharfblickes, das mehrfach hervorgetretene, sehnstichtige Verlangen Englands nach dem Besitz jener portugiesischen Inselgruppe zu erklären. Bei der in näherer oder weiterer Zukunft zu erwartenden Auflösung des portugiesischen Kolonialbestandes dürfte bei der ohnehin bestehenden engen Verbrüderung des Weltreiches mit der romanischen Republik die Besitzergreifung der Azoren durch England nicht zu den politischen Träumen gehören. Für uns wäre ja diese Möglichkeit nicht unbedenklich, da die Azoren als Stützpunkte der uns von England unabhängig machenden Kabel nach Amerika dienen und nach dem Kriege weiter dienen müssen. Hoffen wir, daß ein für uns glücklicher Ausgang des Krieges mindestens diese Hoffnung Englands zuschanden werden läßt. Der gewaltsame Versuch Englands, Portugal mit in den Krieg hineinzuziehen, dürfte auch nicht ganz ohne Rücksicht auf diesen zukünftigen Stützpunkt britischer Weltmacht im Atlantischen Ozean erfolgt sein.

\*) In sich ist es natürlich unsinnig, zwei Seekanäle hier zu bauen, da der interozeanische Verkehr gerade an dieser Stelle immer nur gering sein kann. Immerhin kann bei ernstern politischen Verwicklungen schon die bloße Möglichkeit eines Konkurrenzbaues von Bedeutung sein.

Nicht wesentlich anders liegen die Verhältnisse in Brasilien, wenn auch hier zunächst die enge Verbrüderung noch nicht so offenstichlichen Ausdruck gefunden hat. Aber bereits heute ist Brasilien finanziell stark von England abhängig. Daß daher die englische Politik im gegebenen Augenblick auch hier Mittel und Wege finden wird, ihrem Ziel entgegenzustreben, bedarf bei ihrer Zähigkeit und Ausdauer keines Zweifels. Auch der gelegentlich der Erörterung der Aufteilung portugiesischen Kolonialbesitzes aufgetauchte Plan, Madeira möglichst in englische Hände zu bringen, ist angesichts der günstigen Vorpostenstellung der Insel vor der Straße von Gibraltar keineswegs in das Reich der Phantasie zu verweisen. —

Englands Stellung im Mittelmeer ist zu bekannt und zu oft erörtert worden, als daß eingehend davon gesprochen werden müßte. In Gibraltar zweigt die indisch-ostafrikanisch-australische Linie ab. Auch hier waltet scheinbar das Bestreben ob, Stützpunkte in möglichst gleichmäßig beherrschender Verteilung zu erlangen. Bei der Wichtigkeit dieser Linie für die englischen Interessen scheint hier das Netz noch engermaschiger, noch umschließender gezogen zu sein als auf den atlantischen Straßen. Dort hat England nur mit wenigen Großstaaten auf weitem Raum, hier mit vielen aufstrebenden Mittelmeerstaaten auf engem Raum zu rechnen. Gibraltar, Malta, Ägypten, Zypern, vielleicht auch künftig Kreta, stehen in einem durchaus gleichmäßigen Entfernungsverhältnis zu einander und sind dauernd Flottenstationen ersten Ranges. Freilich spielen bei der überragenden strategischen Bedeutung Gibraltars und Maltas die Entfernungen keine allzu wichtige Rolle.

Keine Mittelmeermacht wird bis jetzt — ohne Rücksicht auf den Ausgang des Krieges und die damit vermutlich auch besonders im östlichen Mittelmeer eintretenden Machtverschiebungen — England den Ruhm streitig machen wollen, das Mittelmeer zu beherrschen; vor allem kann es nicht Frankreich, das freilich den westlichen Teil mit Hilfe seiner nordafrikanischen Kolonien zu beherrschen glaubt, in Wirklichkeit aber immer nur eine Mittelmeermacht von Englands Gnaden sein und selbst nach einem für die Entente glücklichen Ende immer bleiben wird. Der Verbrüderungshymnus französischer Minister vor mehr als einem Jahr auf eine englisch-französische Mittelmeerpolitik kann von England nicht ernst genommen werden, will es sich nicht in das eigene Fleisch schneiden. Es kann eine solche Mittelmeerverbrüderung so lange mitmachen, als es seine erste Stellung im Mittelmeer dabei nicht verliert. Jeder allzu kühne Vorstoß der französischen Mittelmeerpolitik muß in London notwendigerweise einen Gegenstoß auslösen. Vor allem wir brauchen heute die Worte des Herrn Chaumonts im Juli 1914 (!) gelegentlich der Erörterung des französischen Marinebudgets im Senat nicht tragisch zu nehmen, wenn er meinte, daß Frankreich sich „diese Herrschaft über das Mittelmeer sichern müsse, koste es was es wolle, durch eine entscheidende Überlegenheit über die vereinten Flotten Österreichs und Italiens“. Er hätte wohl besser getan, statt dessen seinen Bundesgenossen England zu

nennen! Solange England seine zielbewusste imperialistische Politik, die eine alleinige Beherrschung des Mittelmeeres in sich schließt, aufrecht erhalten kann, so lange werden alle französischen Machtgelüste nicht in Erfüllung gehen: noch viel weniger alle italienischen. Zwar würde vermutlich bei günstigem Ausgang England ein starkes Italien als Gegengewicht gegen die Mittelmeermacht Frankreich nicht ungern sehen; aber man sollte sich doch in Rom keiner Täuschung hingeben, daß diese Machtunterstützung auch nur einen einzigen Schritt weiter ginge, als es den Interessen Englands zusagt. Ein Groß-Italien im Mittelmeer mit starker Stellung im Balkan, Nordafrika oder gar Kleinasien findet genau so gut Englands kräftigsten Widerstand wie eine Mittelmeermacht Frankreich.

Indischer Ozean. Wie das Mittelmeer ist auch die Seefahrt zum Indischen Ozean britisch. Der Suezkanal und das Rote Meer sind völlig in Englands Hand: Ägypten, Aden, die Insel Perim, Sokotra. Der Indische Ozean aber ist ein britischer Ozean wie kein zweiter. Weder Frankreich in Madagaskar und den Inseln, noch Deutschland mit Ostafrika — von Portugal, Italien und Holland ist ganz zu schweigen — vermögen auch nur im geringsten dieser Weltmachtstellung Englands im Indischen Ozean sich ebenbürtig an die Seite zu stellen. Die nichtbritischen Besitzungen an den Küsten dieses Ozeans sind nur unerhebliche, strategisch und politisch völlig belanglose Unterbrechungen englischer Küstenumgürtung.

Aber es bleibt beachtenswert, daß England jeder Gebietsänderung oder -erweiterung an den Küsten dieses britischen „Indiameerreiches“ (Kjellen) und ihrer Hinterländer energisch entgegentritt. Im Indischen Ozean soll eben ein zweiter, unantastbarer Mittelpunkt des britischen Weltreiches erstehen, wie der nordatlantische Ozean mit seinen britischen Gestaden Englands und Kanadas als der erste angesehen wird.

Daher mußte folgerichtig das Ziel jeder imperialistischen Politik sein: Beherrschung der europäischen Zugänge zum indischen Machtbereich. Drei von der Natur vorgezeichnete Richtungen weisen die Wege zum indisch-britischen Orient: der Suezkanal mit dem Roten Meer, dann Syrien, Mesopotamien und der Persische Golf, endlich von Norden her die kaspisch-turanische Senke durch Persien. Jede Macht, die an einer dieser drei Zugangsstellen den Toren des britisch-indischen Reiches sich nähert, gefährdet bei der Bedeutung Indiens für Englands Volkswirtschaft England selbst auf das empfindlichste. Der Schutz der indischen Zufahrtsstraßen ist dauernd die Sorge der englischen Politik. Wenn England daher im gegenwärtigen Kriege mit immerhin starken Kräften dem türkischen Vordringen sowohl in Ägypten als auch in Mesopotamien entgegentritt, so beweist das die hohe Bedeutung, die England diesen beiden Wegen beimißt.

Der am meisten unter englischem Einfluß stehende Weg ist der über Suez, der einzige, kürzeste Seeweg; er ist zugleich für die Verbindung Englands mit Indien der wichtigste. Eine Lahmlegung des britischen Handels in Indien

durch Sperrung des Suezkanals \*) würde England schwerer treffen als eine doch immerhin weit aus dem Bereich des Erfolges liegende Revolution in Indien selbst \*\*).

Auf dem zweiten Wege durch Mesopotamien hat die deutsche Diplomatie glücklicherweise die anfänglichen englischen Hindernisse sicher zu überwinden gewußt, so daß der Bagdadbahnbau glücklich ausgeführt werden konnte \*\*\*). Aber England hat es dennoch verstanden, auf diesem Wege über die kleinasiatisch-syrische Landbrücke großen politischen Einfluß zu erlangen. In Syrien sind englische Banken und Kaufleute in den letzten Jahren vor dem Kriege mit außerordentlichem Eifer tätig gewesen, in Mesopotamien lag die Bewirtschaftung und industrielle Erschließung zum großen Teil in englischen Händen; Koweit, der künftige Endpunkt der Bagdadbahn am Persischen Golf, war laut Vertrag mit der Türkei bereits in englischen Besitz übergegangen, mit den arabischen Scheichs der persischen Golfküste sind bindende Abkommen getroffen; die Bahreininseln endlich sind englisch.

Deuteten schon vor dem Krieg alle Anzeichen darauf hin, daß sich in diesem Gebiete des Orients bedeutende weltpolitische Vorgänge abspielen würden, so wird nach Beendigung des Krieges — mag nun die Entscheidung für das Gebiet des Persischen Golfes fallen, wie sie will — hier immer die Quelle des Streites dauernd weiterfließen. Mündet doch auch an dieser Stelle der dritte europäisch-indische Weg durch Rußland, Turan und Persien in das britische „Indiameerreich“. Freilich ist gegenwärtig das Interesse Englands an diesem Wege gering. Hat doch das Inselreich die stille Hoffnung, daß sein für diesen Zugang natürlicher Gegner Rußland aus dem gegenwärtigen Ringen so geschwächt hervorgehen wird, daß er in absehbarer Zeit kaum eine Gefährdung Indiens bilden dürfte. Ging England auf den beiden ersten Wegen in seinen Einfluß- und Sicherheitsbestrebungen offenst vor, so verhält es sich hier mehr defensiv. Zwei Gegensätze, wie sie schroffer die Ausdehnungspolitik zweier Großmächte kaum kennt, stoßen in Persien zusammen: Englands Bemühen, keine Großmacht an den Nordgestaden des Indischen Ozeans festen Fuß fassen zu lassen, Rußlands Anstrengungen, sich auch nach Süden einen Zugang zum freien Weltmeer zu schaffen. Jeder russische Schritt nach dem Süden wird wie bisher auch in

\*) Hennig (Kampf um den Suezkanal, in Jächz „Der deutsche Krieg“, Heft 35) weist darauf hin, wie wenig unter den heutigen Seeschiffahrtsverhältnissen der Weg um das Kap für England als Ersatz in Betracht käme.

\*\*\*) Hennig berechnet die Teile der britischen Einfuhr nach Europa, die durch den Suezkanal gehen,

für Jute . . .	zu 99 Proz.	für Hanf . . .	zu 75 Proz.	für Kautschuk . . .	zu 51 Proz.
„ Tee . . .	99 „	„ Wolle : . .	70 „	„ Felle, Häute „	48—49 „
„ Juteabtrittate „	97 „	„ Benzin . .	65 „	„ Ölsaaten . .	44—48 „
„ Reis . . .	75 „	„ Manganerz „	52 „	„ Getreide . .	35—38 „

\*\*\*\*) Vergleiche Rohrbach, Die Bagdadbahn.

Zukunft gleichsam automatisch einen englischen nach dem Norden auslösen. Der erste Sieg Englands über Rußland war das 1907 geschlossene russisch-englische Abkommen, das die Unverletzlichkeit und Selbständigkeit des Persischen Reiches gewährleistet. England schuf sich damit wie bereits in Afghanistan einen „Pufferstaat“, der allzu lüsterne russische Angriffe zunächst zurückhält. Freilich machte trotz alledem die russische Besetzung der nordwestlichen Provinzen Persiens sowie der russische Bahnbau nach Täbris weitere Fortschritte. England antwortete sofort mit einem Gegenstoß, indem sich bereits 1909 eine englische Gesellschaft in Südwestpersien das alleinige Ausbeuterecht der sehr bedeutenden Ölfelder sicherte und darin Anfang 1914 durch die englische Regierung mit einem Betrag von 44 Millionen Mark unterstützt wurde. Selbst in dem für England günstigsten Falle einer völligen Zertrümmerung der Türkei, die ihm auf den beiden ersten Zugangswegen unbedingt die Alleinherrschaft sichern mußte, würde die Gegnerschaft Englands seinem jetzigen Verbündeten Rußland gegenüber von neuem entflammen. Die immer noch schwebenden persischen Probleme werden weiter zu einer Entscheidung drängen.

Englands Stellung im Indischen Ozean ist somit bis jetzt unantastbar. Alle weiteren Erörterungen aber würden in das Reich der Hypothese führen, ehe nicht eine Entscheidung der türkischen Waffen in Kaukasien und Ägypten gefallen ist.

Stiller Ozean. Er allein scheint noch den englischen Weltbeherrschungsplänen zu trotzen. Zwar liegen auch hier bereits starke Stützpunkte englischer Macht in Kanada, Hongkong, Australien und zahlreichen Inseln, aber die ungeheuere Breite des Ozeans ermöglicht nur schwer eine enge Verknüpfung. Die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan erscheinen hier als künftige Gegner einer weitumfassenden englischen Weltpolitik. Wie im Atlantischen Ozean ist der Panamakanal auch der Kernpunkt der künftigen pazifischen Verkehrspolitik. Hier laufen die Fäden der Schifffahrtslinien zusammen; seinem Schutze von pazifischer Seite haben die nächstliegenden Inseln zu dienen. Aber nur die zu Ecuador gehörigen Galapagosinseln kommen als Vorpostenstellung in Betracht, und diese stehen bereits unter amerikanischem Einfluß. Wie weit die englische Politik in die pazifischen Verhältnisse eingreifen wird, ist heute schwer zu sagen. Irgend welche Anzeichen sind bisher nirgends deutlich zu erkennen gewesen und werden möglicherweise erst mit der Eröffnung der regelmäßigen Panamaschifffahrt in Erscheinung treten; es sei denn, daß man das englisch-japanische Bündnis, das freilich angesichts der gegensätzlichen Stellung beider Mächte in Ostasien nicht überschätzt werden darf, als ein erstes Wirken englisch-pazifischer Politik ansehen will. Wenn es auch zunächst nur als Einschüchterung Rußlands in seinem Streben nach Osten anzusprechen ist — und diese Ansicht ist trotz des Tsingtauraubes aufrecht zu erhalten —, so hat es doch durch den mehr und mehr hervortretenden schroffen Gegensatz Japan—Vereinigte Staaten eine neue Bedeutung. Immerhin muß man berücksichtigen, daß bei der Breite des Stillen

Ozeans diese Gegnerschaft nur auf dessen nördlichen Teil beschränkt ist und Englands pazifische Interessen in erster Linie im südlichen Teil liegen. Aber Kanadas wachsende Bedeutung und Hongkongs hervorragende Stellung als wichtigster Handelsstützpunkt ganz Ostasiens berechtigen, ja verpflichten England, auch hier ein wachjames Auge zu haben. Ob Japan oder die Vereinigten Staaten Herren des nordpazifischen Ozeans sind: England wird in diesem Teil beide als seine Gegner ansehen müssen, sobald seine bedeutende Handelsstellung in Ostasien oder Nordamerika von einem der beiden nur im geringsten gestört wird\*).

Noch überzeugender und überraschender tritt die englische Weltmachtstellung hervor, wenn wir die Hauptschiffahrtslinien vom rein verkehrspolitischen Gesichtspunkt aus zusammenzustellen versuchen.

Es gibt im Welthandel, ich möchte sagen, vier Verkehrsengpässe, zu denen notwendigerweise der Seeverkehr hindrängen muß: der „Englische Kanal“, das Hauptausfalls- und Haupteingangstor des europäischen Handels, der Suezkanal (Mittelmeer), der Panamakanal und die Straße von Malakka. Durch sie flutet der Weltverkehr in seiner Hauptmasse, hier schließen sich die verschiedenen Schiffahrtslinien zusammen, um nach Durchschreiten der Engpässe wieder nach allen Seiten auseinander zu strahlen. Von geringerer Bedeutung sind die drei Seeverkehrspässe an den Spitzen der drei Südfestländer als natürliche Verbindungen zwischen den drei Hauptozeanen.

Eine Beherrschung jener sieben Engpässe des Welthandels und -verkehrs kommt einer Beherrschung dieses Welthandels gleich, falls sie sich in den Händen einer Macht befinden, die mit der notwendigen militärischen und politischen Kraft an diesen Stellen aufzutreten vermag. England ist in der Tat in der glücklichen Lage, von diesen sieben Engpässen fünf ausschließlich zu beherrschen, bei einem hat es ein gewichtiges Wort in die Waagschale zu werfen, und nur beim letzten ist es nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

Frankreichs Küstenlage am „Englischen Kanal“ ist der Beherrschung durch England bei der viel schwächeren Seegelung nicht hinderlich, zumal die der Nordküste Frankreichs vorgelagerten englischen normannischen Inseln kleineren

\*) Der Krieg, der Japan in China völlig freie Hand gab, läßt den Gegensatz zwischen England und Japan immer deutlicher hervortreten, am deutlichsten auf dem Gebiet des Handels und Verkehrs Chinas mit dem Ausland, worin England bisher die Führung hatte. Die meistbeteiligten Mächte an Chinas Außenhandel sind England und Japan; aber bereits seit 1908 läßt sich eine Verschiebung zugunsten Japans und zuungunsten Englands erkennen:

	1908	1909	1910	1911	1912	
England . . . .	55,8	52,2	51,7	48,5	48,3	Prozent
Japan . . . . .	18,9	15,3	16,9	17,1	18,0	"
Ohne Hongkong, Indien und Dominions:						
	1908	1909	1910	1911	1912	
England . . . .	12,7	11,6	10,6	12,4	10,6	Prozent
Japan . . . . .	13,9	15,3	16,9	17,1	18,0	"

(China-Year-Book.). Frankfurter Zeitung vom 10. Juli 1915.

Kriegsfahrzeugen als Ausfalls- oder Schutzhäfen dienen können. Welche Bedeutung das Auftreten einer wirklich starken Großmacht an einem Ausgang des Kanals, etwa an der Straße von Dover, haben würde, läßt sich leicht ermessen, wenn man bedenkt, daß hier der gesamte Überseeverkehr Deutschlands, Scandinaviens, Dänemarks, Hollands, Belgiens, des nördlichen Rußland und des östlichen England hindurchflutet, soweit er nicht zwischen diesen Gebieten selbst sich abwickelt.

Der Suezkanal war bisher nach dem oben gesagten völlig in Englands Besitz. Die Straße von Malakka mit ihrem starken Stützpunkt Singapur wird bis jetzt keine Macht England streitig machen können. Der Panamakanal wäre das einzige jener vier Haupttore, das von England nicht beherrscht wird, aber die Reihe ausgezeichnete Stützpunkte auf der wichtigsten Seite, der atlantischen, von den Bermudas bis Jamaika und Guyana ist doch bedeutungsvoll genug.

Die Durchgangsstraßen um Südafrika und Australien stehen völlig unter englischer Aufsicht. Der Weg um Südamerika ist von allen Engpässen und Toren der einzige, an dem England nicht wirksam eingreifen könnte. Aber gerade dieser südamerikanische Weg ist auch der einzige von allen, der durch den Bau des Panamakanals erheblich von seiner Bedeutung eingebüßt hat. Für den europäisch-australischen Verkehr kam dieser Weg wenig in Betracht, für den europäisch-amerikanischen hat er erheblich an Wert verloren.

So stand Englands Weltmacht, fußend auf der Beherrschung des Seehandels, vor dem Kriege unbestritten da. Wie weit sie durch den Krieg erschüttert und bedroht wird, mag erst die Zukunft lehren; es spielen da neben dem endlichen Ausgang auf Europas Schlachtfeldern die Haltung der Neutralen, die innere Stimmung in den englischen Kolonien so bedeutsam mit, daß jedes Urteil vorschnell und falsch sein müßte. Von seiten seiner jetzigen Verbündeten droht England zunächst gewiß keine Gefahr, weder von Frankreich, dessen militärische Kraft aufs ärgste geschwächt ist, noch von Rußland oder Italien; auch kaum von Amerika, das zunächst bestrebt sein wird, seine energisch aufgegriffenen panamerikanischen Bestrebungen fortzusetzen und sein Augenmerk stark seinem westlichen Nachbar am asiatischen Gestade des Stillen Ozeans zuwenden muß. Deutschland ist niemals auf eine Eroberungspolitik ausgegangen und wird auch fernerhin immer als vornehmstes Ziel seiner Weltpolitik die Erhaltung und Sicherung der Freiheit der Meere betrachten. Gefahr droht dem englischen Weltreich vielmehr aus sich selbst heraus. Der endgültige Ausgang des Krieges, der England entgegen seiner Berechnung nicht weniger geschwächt finden wird als die anderen Mächte, ist für den Bestand des Weltreiches nicht minder bedenklich als die Sonderbestrebungen, die sich in den größeren Kolonien mehr und mehr geltend machen. Zunächst hat das Mutterland noch die Kraft des Zusammenfassens, und die Großkolonien stehen sich

gewiß am besten, wenn sie von dieser Kraft noch zehren\*). Freilich hat der jetzige Krieg die Verwirklichung des politischen Traumes eines British Empire wieder in weite Ferne gerückt. Wie auch der Ausgang des großen Ringens sein mag: die bisherige Vorherrschaft Englands auf dem Meere hat einen gewaltigen Stoß erhalten, nicht zum mindesten durch deutsche Latkraft!

\*) Kjellen (Die Großmächte der Gegenwart, Seite 116/17) weist darauf hin, daß „die Bereitwilligkeit der Kolonien zum Zusammenschluß in vieler Hinsicht ein Reflex von äußerem Druck sei: auf Kanada seitens der Vereinigten Staaten, auf Australien seitens Japans, auf das britische Südafrika seitens des burlischen (und des deutschen)“. Es ist aber immerhin möglich, daß bei der jetzigen Schwächung Englands die starken Selbstständigkeitsbestrebungen der Großkolonien neue Nahrung erhalten, zumal ihre ganze Entwicklung sich mehr und mehr von Europa abwendet. Besonders in Kanada, wie die Statistik für 1911/12 (Hofkalender, Gotha, 1914) nachweist:

	In Dollar					
	Einfuhr Millionen	in Prozent	Ausfuhr Millionen	in Prozent	insgesamt Millionen	in Prozent
Gesamthandel . . . . .	560	—	315	—	875	—
Es entfielen auf:						
England . . . . .	117	21	152	48	269	31
Europa . . . . .	134	24	165	52	299	34
Vereinigte Staaten von Nord- amerika . . . . .	308	66	121	38	429	56

Unabhängiger vom Einfluß eines Nachbarlandes sind die Südafrikanische Union und Australien. Keineswegs ist auf die Südafrikanische Union der Druck seitens des burlischen (und des deutschen) Elementes oder der Japans auf Australien auch nur annähernd mit dem der Vereinigten Staaten auf Kanada zu vergleichen. In Südafrika ist das burlische Element nach dem Eroberungskrieg so stark anglisiert, daß der Druck von Jahr zu Jahr geringer wird, Australien ist in seiner Lage so weit nach Süden gerückt, daß der Einfluß doch nur sehr gering ist und in Zukunft sich noch weniger fühlbar machen dürfte, seit Japan während des großen europäischen Krieges in China sich ein so ausgezeichnetes Expansionsland zu sichern wußte, daß es kaum noch sein besonderes Augenmerk nach Australien richten wird. Aber die Lage der beiden Großkolonien Südafrika und Australien drängt beide zu größerer Selbständigkeit und Freimachung vom englischen Zwang, zumal ihre reichen Hilfsquellen sich immer weiter entwickeln. Ihre Lage in der gemäßigten Zone, die immer in der Geschichte der Menschheit Vorbedingung für die stete Aufwärtsentwicklung eines Kulturstaates gewesen ist, das völlige Zurückdrängen des Eingeborenelementes sind nicht minder beachtenswert wie ihre geographische Isolierung in den Südozeanen, die sie zu Trägern einer künftigen Vorherrschaft im südatlantischen, beziehungsweise im südpazifischen Ozean, gemeinsam im südindischen vorausbestimmt.

