



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Mehrmann, Karl: Binnenmeerpolitik in den Ozeanen

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



Binnenmeerpolitik in den Ozeanen

Von Dr. Karl Mehrmann



ie Freiheit der Meere ist ein Programmpunkt der deutschen Politik geworden; Kaiser und Kanzler haben sie als ein erstrebenswertes und erreichbares Ziel dieses Krieges hingestellt. Es gab bisher nur eine Macht, die sie bedrohte. England gefährdete sie durch den rücksichtslosen Eigennutz, mit dem es seinen Anspruch auf Vor-, wenn nicht auf Alleinherrschaft durchzusetzen suchte. England hat in diesem Kriege bewiesen, daß es keine Fessel des Völkerrechtes anerkennt; es beugt sich nur der Macht der Tatsachen. Soll daher in Zukunft wirklich die Freiheit der Meere hergestellt werden, so muß ein solcher Tatsachenbestand geschaffen werden, daß die britische Willkür nicht mehr das Recht der anderen auf freie Seefahrt anzutasten magt.

Während Großbritannien auf dem Festlande die Politik des Gleichgewichts als Mittel für die Friedenserhaltung hinstellte, hat es sich mit Händen und Füßen gegen den Gedanken einer Gleichgewichtspolitik auf den Weltmeeren gesträubt. Indem es ihm gelang, auf den Ozeanen seine militärische Überlegenheit nicht bloß zu behaupten, sondern auch den anderen Staaten glaubhaft zu machen, schuf es für sich die Grundlage einer Vorzugsstellung, von der aus es das angebliche Kräftegleichgewicht auf dem Festlande zur Phrase und sich zum Herren der Geschichte Europas machen konnte. Soll es eine wirkliche Gleichgewichtspolitik auf dem europäischen Festlande geben, so ist das nur unter zwei Voraussetzungen möglich: England wird als Insel- und wegen seines Kolonialbesitzes überwiegend exotischer Staat von der Staatengesellschaft des Festlandes ausgeschieden, und es wird neben dem Gleichgewicht auf dem Festland auch ein solches an und auf der See herausgebildet. Der erste Weg führt nur halb zum Ziel, da er die Seefahrt in britischen Fesseln läßt. In der zweiten Richtung wirkt einmal die Erhöhung der Flottenstärke der nicht im

britischen Interessentkreis befangenen Staaten, dann eine Umgestaltung der Besitzgruppierungen an den Rändern und im Innern der Weltmeere.

Diese Umgruppierungsmöglichkeiten bestimmt zu bezeichnen, ist heute wohl kaum schon möglich, solange die Erörterung der Kriegsziele verboten ist. Aber sie läßt sich erkennen, wenn bei einem Gang um die Erde klar wird, wo überall und wie sehr in den Weltmeeren der britische Einfluß der überlegene und der vorherrschende ist. Er tritt am deutlichsten hervor, wenn man sich von dem Gedanken der Unendlichkeit der Ozeane befreit und einsieht, daß die angeblich offenen Weltmeere in der Tat nichts anderes als Gruppen von Binnenseen sind. Aus dem Charakter der Ozeane als Systeme kettenartig ineinander verschlungener Binnenmeere erheßt dann aber auch, unter Benutzung einiger Schlußfolgerungen, wie die von mir gewünschte Umgruppierung zur Herstellung eines Gleichgewichtes der Seemächte möglich ist. Denn das Wesentliche und Wichtige ist, daß diese das Erdenrund umschließende Seenkette den Weg bezeichnet, der die Hauptstraße der Weltschifffahrt ist. Der Schiffsverkehr bevorzugt notgedrungen die Linie, auf der sich bewohnte und bewohnbare Gebiete am dichtesten zusammendrängen.

Nimmt man den Nordseebereich als den geographischen und wirtschaftspolitischen Mittelpunkt in der großen Masse der Erbfeste, — was er tatsächlich ist — so findet man, daß dieses Weltzentrum an den Rand des Atlantischen Ozeans gerückt ist. Der Binnenseecharakter der Nordsee ist ja unbezweifelhaft. Nur der Ärmelkanal und der Ausgang bei den Shetlandsinseln stellen die Verbindung mit dem Weltmeere her. Der dritte Ausweg zwischen Fäland und Norwegen führt in ein schlauchartiges Anhängsel der Nordsee, in die Ostsee. Solche seitliche Ausstrahlungen von Binnenseen finden wir auf unserer Fahrt um die Erde noch mehr als Abfuhrwege und Zubringer aus und nach dem Festlandsinnern. Sie zeigen meist eine reiche Gliederung auf. Die Ostsee bildet vom Skagerrak und Kattegat an mit Hilfe der dänischen, der Dän-, Gotland-, Ösel-, sowie der Åland-Inselgruppen und -Inselreihen einen Bestand von zusammenhängenden Seebecken, die ihrerseits in den verschiedenen Meerbusen wieder Seitenanhängsel haben. Die Nordsee selbst entbehrt der feineren Gliederung am meisten. Die friesischen Inseln und Helgoland liegen den Küsten zu nahe, um die Rolle des Zerlegers spielen zu können. Um so stärkere Bedeutung bekommt die große Quergruppe der britischen Inselwelt als Beherrscher der beiden Ausgänge in das Weltmeer.

Der Atlantische Ozean löst sich zunächst in zwei große Systeme auf, ein nördliches und ein südliches. Die Scheidelinie zieht sich etwa vom Kap Verde über die gleichnamigen Inseln nach Pernambuco. Das nördlich dieser Schranke liegende System gliedert sich wiederum, und zwar befindet sich ein nördlicher Binnensee zwischen der Linie, die von den britischen Inseln über die Faröer, Island, Süd-Grönland nach den Neufundlandsinseln geht, und der, die von der Pyrenäenhalbinsel über die Azoren nach Neu-Fundland läuft. Ein östliches Binnenmeer wird von der pyrenäischen Halbinsel und Nordwestafrika, den

Verdeschen Inseln und den Azoren begrenzt, ein westliches von Neu-Fundland, den Bermudas, St. Thomas, Venezuela und dem mittelamerikanischen Festland. Dieses zuletzt genannte Binnenmeer zerfällt wiederum in das mexikanische und karaisische. Ein mittlerer Binnensee des nordatlantischen Beckens liegt dann zwischen den Azoren und den Bermudas. Als große Begleiterscheinungen dieses nordatlantischen Systems sehen wir im Norden die von Grönland bewerkstelligten Teilungen des Eismeeres, das jedoch in der Gegenwart politisch noch ebenso wenig zu bedeuten hat wie sein Gegenstück auf der südlichen Halbkugel.

Das südatlantische Becken ist in seiner unförmlichen Trichtergestalt nicht reich an Organen. Das ist eine Eigentümlichkeit, die es mit den großen Weltmeeren der südlichen Erdhälfte gemein hat. Auch die Weitung nach Süden ist eine Eigenschaft, in der das südatlantische System mit dem Indischen und dem Stillen Ozean übereinstimmt. Bei allen dreien sind die Ausgänge nach Norden verhältnismäßig schmal. Infolgedessen kommt ihr nördlicher Teil verkehrspolitisch stärker in Betracht als ihr südlicher.

Der südatlantische Organismus umfaßt zunächst ein Seendreieck zwischen den Verdeschen Inseln, dem brasilianischen Landvorsprung bei Pernambuco und der afrikanischen Ausbuchtung der Guinea-Küste. Daran fügt sich südlich das Meerstück vom Golf von Guinea bis zum Kap der Guten Hoffnung. Seine recht unbestimmte Westgrenze besteht aus den Ascension-Inseln und St. Helena. Der ungeheure Rest ist zwischen der Linie Pernambuco—Ascension—St. Helena im Norden und der Strecke: Kap der Guten Hoffnung, Tristan da Cunha, Süd-Georgien, den Falklands-Inseln und Kap Horn ausgedehnt.

Der Verkehr um das Kap Horn aus dem Atlantischen nach dem Stillen Ozean wird mit der Eröffnung des Panamakanals an Bedeutung einbüßen. Das größte Weltmeer der Erde wird ebenfalls in eine nördliche und südliche Hälfte zerlegt, und zwar durch die Linie, die über die Hawaii-, Marshall-, Karolinen- und Philippinen-Inseln nach Formosa läuft. Im nördlichen Teil kommt das durch die Aleuten abgesplitterte Stück zwischen Alaska und Ostsibirien wenig in Betracht. Daran hängt sich westlich ein von der sibirischen Küste, der Halbinsel Kamtschatka, den Kurilen, der japanischen Inselgruppe und Korea umrahmtes Binnenmeer, das durch Sachalin halbiert wird. Nach Südwesten reiht sich daran das Gelbe Meer. Noch weiter nach Süden folgt das fast kreisrunde und durch den indischen Archipel arg zerklüftete Becken zwischen Indo-China und Australien. Der große Rest des nördlichen Systems des Stillen Ozeans ist eine einförmige, nicht weiter mit Zwischenschächern versehene Mulde. Das südliche System dagegen hat sich reicher entfaltet. Gleich östlich stößt an das Binnenmeer des indischen Archipels ein solches zwischen den Philippinen, Neu-Guinea, den Bismarck-Inseln sowie den Marshall-, Karolinen-, Mariannen- und Palau-Inseln. Südlich davon liegt ein Seebecken zwischen Neu-Guinea, Australien, Tasmanien, Neu-Seeland und Neu-Kaledonien. Es wird durch den Vorsprung, der sich gegen die Buchtung von Queensland richtet,

nicht ganz halbiert. Östlich der Linie Neu-Seeland—Hebriden—Bismarckarchipel reicht nach Sonnenaufgang ein Binnensee bis zu den Gesellschaftsinseln und Tahiti, der durch Inseltrümmer angefüllt ist. Das nächste Binnenmeer nach Osten hin nimmt einen ziemlich großen Raum ein; es wird von den Gesellschaftsinseln, den Paumotu-, Patcairn-, Galapagos-Inseln und der Halbinsel Kalifornien eingerahmt. Ein langgestrecktes Meerstück klemmt sich zwischen die Galapagos-Inseln, Juan Fernandez und die Küste von Chile. Der Rest des Stillen Ozeans südlich der Linie Neu-Seeland—Juan Fernandez steht ohne weitere Teilung im Westen mit dem Indischen Ozean in Verbindung.

Dieses Weltmeer zeigt eine außerordentlich geringe Zerteilung. Nach Süden wird durch die Linseln der St. Paul- und Neu-Amsterdam-Inseln sowie die Kerguelen-, Crozet- und Prinz-Eduard-Inseln ein Abschluß angedeutet. Zwischen dieser Südgrenze, Madagaskar und Südafrika dehnt sich eine ungeheure Wasserwüste, der nur nach Nordosten zu das weite Becken zwischen Madagaskar—Mauritius, dem Chagos-Archipel und den Keeling-Inseln, Java—Australien gleichkommt. Ihm ist im Norden wie eine Klappe das Dreieck aufgesetzt, das im Rahmen Chagos-Archipel—Keeling-Inseln, Sumatra—Malakka, Vorderindien—Maldivien-Inseln liegt und mit dem Meerbusen von Bengalen endigt. Die leichte Einschnürung dieses Dreiecks zwischen Ceylon und der Landspitze von Sumatra genügt nicht, um dem Golf von Bengalen den Charakter eines eigenen Binnensees zu verschaffen. Die Insel Madagaskar schiebt sich wie ein breiter Querriegel mitten durch das Seebecken, das sich östlich Südafrikas bis zu den Inselhaufen erstreckt, die durch die Reunion-, Mauritius-, Albatros-Inseln, die Seychellen, Aldabra und den Comoren bezeichnet werden. Daran stößt im Norden der Seychellen ein neues großes Dreieck, dessen westlichen Schenkel Ostafrika, die Insel Sokotra und der Südosten Arabiens, dessen östlichen die Chagras-, Maldiv- und Lakadiv-Inseln sowie die Südküste Asiens bilden. Die Sackgasse des persischen Golfs ist in nordwestlicher Richtung lose angeknüpft.

Ein ähnlich gearteter, in gleicher Himmelsrichtung gelagerter Sack ist das Rote Meer, aber seit der Öffnung des Suezkanals keine Sackgasse mehr, sondern eine Verkehrsstraße ersten Ranges. Sonst jedoch ist die Ähnlichkeit mit dem Persischen Golf außerordentlich groß. Wie dieser durch den arabischen Vorsprung gegen Bander Abbas, wird das Rote Meer durch die Spitze von Aden halbiert.

Auf dem Kanal von Suez kommen wir in das kleinste, aber wunderbarste Binnenseesystem. In das des Mittelmeeres. Vor der Durchstechung des Suez-Isthmus war es der Blinddarm des Atlantischen Ozeans. Heute ist es das Hauptstück der Weltschiffahrtsstraße. Italien, Sizilien und Tunis zerschneiden es in ein Ost- und ein Westbecken. Im Ostbecken besorgen die griechische Halbinsel, Kreta und das Barla-Plateau die Halbierung. Die östliche Hälfte des Ostbeckens umfaßt einen größeren Teil zwischen Kreta, Kleinasien, Syrien und Nordafrika sowie im Norden davon den griechischen Archipel und noch nördlicher

das Ägäiſche Meer. An dieſes ſtößt öſtlich das Marmarameer; es führt in die magenartige Höhlung des Schwarzen Meeres, das für den Süden Europas dieſelbe Rolle ſpielt wie die Oſtſee für den Norden. Der Weſttheil des Oſtbeckens wird von Italien, der Balkanhalbinſel, Kreta und der nordafrikanischen Küſte umſchloſſen. Die Rolle des Zubringers ſpielt hier das Adriatiſche Binnenmeer, auf dem der Weg aus Mitteleuropa durch die Joniſche Binnenſee in die ſüdlich gelegene Schale des weſtlichen Theils des Oſtbeckens führt.

Das Weſtbecken des Mittelmeeres weiſt eine deutliche Dreiteilung auf. Der ſüdliche Theil dehnt ſich ſchlauchartig zwiſchen der ſiziliſchen Meerenge und der Straße von Gibraltar aus. Seine Nordgrenze wird durch die Südküſte Sardiniens und die Belearen bezeichnet. Darauf lagern das Dreieck des Tyrrheniſchen Meeres und die ſpaniſch-franzöſiſche See nördlich der Belearen und weſtlich von Sardinien und Korſika, die ſich mit dem Golfe von Lion in das Feſtland der Biſcayſchen See entgegen bohrt. Mit der Straße von Gibraltar wird der Ring der Binnenmeere um die Erde geſchloſſen.

In der Nordſee, dem Mittelpunkt der Erdfefte, iſt das Deutſche Reich tief in den öſtlichen Winkel hineingedrückt. Es hat an beiden Ausgängen nach der Nordſee keinen Stützpunkt. Mit ſeiner überlegenen Flotte hat England für beide Tore den Schlüssel in der Hand. Man könnte behaupten, daß Rußland in der Oſtſee in gleicher Weiſe uns gegenüber benachtheiligt ſei. Aber unſere Machtſtellung an dieſem Binnenſee iſt doch nicht die gleich günstige, wie ſie England an der Nordſee hat. Denn der einzige natürliche Ausgang aus der Oſtſee, der Sund, liegt nicht in unſerem Hoheitsbereich. Wir haben uns ſelbſt einen künstlichen Ausweg aus dem Oſtſeeſack ſchaffen müſſen durch den Kaiſer-Wilhelm-Kanal.

Im Atlantiſchen Ozean geht die Fahrt nach Amerika durch das Becken, das von England, Frankreich und der Pyrenäenhalbinſel im Oſten, durch die Azoren und Bermudasinſeln im Süden, durch Neuſundland und Kanada im Norden und durch die Vereinigten Staaten im Weſten eingerahmt wird. In dieſem Gewäſſer hat Deutſchland keinen einzigen Stützpunkt, aber auch nicht einmal einen zuverlässigen, unbedingten Freund. England und ſein Anhang haben hier eine übermächtige Vorzugsſtellung. Nicht viel beſſer iſt es an den übrigen Binnenſeen des atlantiſchen Systems. An der Küſte Marokkos hat uns Englands Eiferſucht die Niederlaſſung verrammelt. Kamerun iſt abſeits gepreßt und Südweſtafrika mit natürlichen Schutzhäfen allzu ſtiefmütterlich bedacht.

Die Durchfahrt durch Mittelamerika iſt unſerer Einwirkung ganz entzogen, nicht aber der britiſchen und franzöſiſchen, die ſich von weſtindiſchen Inſeln aus immerhin geltend machen kann.

Etwas freigeibiger hatte uns die geſchichtliche Entwicklung im Stillen Ozean mit Kolonien bedacht. Wir hatten im Norden Kiautſchau, ſaßen in der Südſee auf Neu-Guinea, dem Biſmarckarchipel und Samoa und verfügten auf der Scheide zwiſchen beiden Meereshälften über die ziemlich langgeſtreckte Inſelreihe von den Marſhall- bis zu den Palauiſeln. Aber die Übermacht einmal

des Landgebiets der Vereinigten Staaten, dann unserer Gegner England, Rußland und Japan war erdrückend.

Hielt sich unser Besitz im Großen Ozean wenigstens in der Nähe der großen Verkehrsstraße, so ist er im Indischen Ozean mit seiner unermesslichen Wassermasse stark zur Seite geschoben. Wir besitzen hier nur mit Hilfe unserer türkischen Freunde, die in Arabien sowohl das Rote Meer wie den persischen Golf flankieren, wertvolle Zukunftsmöglichkeiten, die der Verbindung Englands mit seinem reichsten Kolonialland Indien gefährlich werden können. Auf uns allein gestellt, vermögen wir mit unserer tapferen Kolonie Ostafrika gegenüber dem englischen Massenbesitz an den afrikanischen und asiatischen Küstenrändern nicht aufzukommen. Man kann ruhig behaupten, daß, bei der früheren Schwäche und Nachgiebigkeit der Türkei, der Indische Ozean bis zum Kriegsausbruch ein rein britischer Binnensee war. Und erst recht das Rote Meer, das, zwischen englischem, italienischem und türkischem Hoheitsrecht eingeschachtelt, solange die unbestreitbare Domäne unserer jetzigen Gegner ist, als Arabien noch nicht durch genügend Bahnbauten fest an das Stammland der osmanischen Militärmacht gekettet ist.

Im Mittelmeer entsprach der reichen Landgliederung die Vielgestaltigkeit der staatlichen Machtbereiche. Aber da England die Klinke der Tore des Mittelmeeres, bei Gibraltar, Malta und Port Said, in der Hand hat, da es mit Hilfe des verbündeten Frankreich und Italien von Europa und von Afrika aus, da es von Cypern her auch im vorderasiatischen Bereich das Mittelmeer beherrscht, so hat sich heute an der Stelle der Bunttheit von Herrschgewalten eine bedauerliche Einförmigkeit breit gemacht. England ist der alleinige Herr wie des Indischen Ozeans so auch des Mittelmeeres. Deutschland hat Zutritt zu diesem Binnensee nur durch das ihm verbündete Österreich-Ungarn; es wird ihm sich schaffen durch eine Verbindung auf dem Balkanwege und durch das Schwarze Meer mit dem osmanischen Reiche. Aber Österreich-Ungarn ist heute noch in die äußerste Ecke der Adria gebannt. Der Krieg wird das Seinige tun, um die Habsburgische Monarchie an der Adria auf eine breitere Grundlage zu stellen. Mitteleuropa kann ein feindliches Italien auf die Dauer nicht ertragen. Das besiegte Italien wird die notwendigen Bürgschaften für dauernde Bewegungsfreiheit in der Sackgasse der Adria und durch die Straße von Otranto liefern müssen. Österreich-Ungarn und die Türkei verschaffen uns nur den Zutritt zum Ostbecken des Mittelmeeres. Ein zu den mitteleuropäischen Mächten so oder so wieder in engere Beziehung gebrachtes Italien gibt uns auch die Berührungsfläche mit dem Westbecken des mittelländischen Meeres. Es muß ein Italien geschaffen werden, daß dem es vergewaltigenden Einfluß Englands für immer entzogen ist.

Die britische Vorherrschaft im Mittelmeer bringt überhaupt eine vollständige Verschiebung der englischen Stellung zum europäischen Festland. England als Inselstaat ist von der großen Landmasse Europas abgesondert. England als

Kolonialreich hat seinen wirtschafts- und machtpolitischen Schwerpunkt außerhalb unseres Weltteils. Soll Europa und soll die Erdringstraße von der Übermacht Großbritanniens befreit werden, so darf es dreierlei fernerhin nicht mehr geben: 1. daß England nach seinem Belieben die Nordsee und das Mittelmeer sperrt; 2. daß der Indische Ozean ein britischer Binnensee bleibt; 3. daß im Stillen Ozean eine Mächtegruppe mit britischem Interesseneinschlag das Übergewicht besitzt. Durch militärische und diplomatische Mittel muß der Erhaltung dieser drei Zustände entgegengewirkt werden. Die Rückkehr zum Statusquo vor dem Kriege würde die Verheißung des Reichskanzlers von der Freiheit der Völker und von der Freiheit der Meere zu einem leeren Wort machen.



Wie das Deutsche Reich die Niederlande verlor

Von Otto Cartellieri

(Fortsetzung)

Mit der Regierung Johanns ohne Furcht (1404—1419) beginnt die flandrisch-brabantische Frage wieder einen Abschnitt. Das Verhältnis des Grafen-Herzogs zu den Mächten verschiebt sich. Der Gegensatz zu Deutschland, immer noch latent, bleibt wie zuvor. Aber England wird aus dem Feind ein Freund, mehr oder minder offen. Und Frankreich, der bisherige Freund und Beschützer, wird sein Feind! Johann trägt die Waffen gegen das Land, von dem sein Vater ausgegangen ist. Eine merkwürdige Fügung der Dinge läßt alte Zeiten wieder aufleben, da der flandrische Löwe gegen die Elken kämpfte, läßt den Grafen-Herzog das Gleiche erstreben wie seine Untertanen. Es beginnt der unvermeidliche Ablösungsprozeß. Das Herzogtum Burgund, das dem Geschlecht, das der Staatsbildung den Namen gibt, tritt immer mehr in den Hintergrund. Flandern wird das Kernland des burgundischen Staates und beginnt mit der französischen Krone den Kampf um seine Unabhängigkeit. Dahin hat vor allem der Parteihader geführt, der nach dem Tode Philipps des Kühnen in Frankreich ausbrach. Indem der Herzog Ludwig von Orléans wie früher den Vater, so jetzt den Sohn von dem ersten Platz am Königshof zu verdrängen suchte, so mußte sich Johann häufig, um Geld zu erhalten, an seine flandrischen Untertanen wenden. „Le pays de Bourgogne n'a point d'argent; il sent la France,“ sagte später einmal Karl der Kühne. Burgund lieferte die Soldaten zum größten Teil, Flandern aber das Geld. Bewilligten aber die