



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hennig, Richard: Die Möglichkeit einer Monroe-Schiffahrts-Doktrin

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

Unterkurs. Wie der „Kurier Warszawski“ vom 27. Juli schreibt, wurde für den deutschen Tausendmarkschein 1265 polnische Mark bezahlt, für die Hundertmarknote 115 polnische Mark. Heute wird sogar für einen Tausendmarkschein 1350 und für einen Hundertmarkschein 130 Mark bezahlt (s. o.). Eine polnische Zeitung beklagt sich, daß das eben erstandene Polen in wirtschaftlicher Hinsicht weniger Vertrauen genießt, als das verarmte deutsche Land und beinahe dem verwüsteten Rußland gleicht.

Polen führt viel aus den skandinavischen Ländern über Danzig ein. Das „Staatliche Amt für Ankauf von Artikeln der ersten Notwendigkeit“ (P. U. Z. U. P. P.) registriert sie und wenn Warschau die Einfuhrerlaubnis erteilt, werden sie nach Polen eingeführt. Rechnungen und Faktura sind in der Valuta der nordischen Länder zahlbar. Die Importeure aber bezahlen nicht in dieser Valuta, sondern in deutscher in der Weise, daß sie Einzahlungen an eine deutsche Bank in deutscher Mark machen, und die Bank schreibt sie der skandinavischen Firma gut. Die Verrechnung mit Polen erfolgt also schon jetzt nicht auf der Grundlage des Verhältnisses der polnischen Valuta zur skandinavischen, sondern nur zur deutschen Valuta. Auf diese Weise werden die Deutschen Banken die Vermittler und Bankiers zwischen Polen und dem Auslande. Die Folge ist, daß man auf der Warschauer Börse deutsche Valuta sucht, um mit ihr nach Deutschland zu zahlen. Schon der Tiefstand der polnischen Valuta wird den polnischen Unternehmer und Kaufmann veranlassen, Waren von Deutschland zu beziehen, das mit denselben Valutaschwierigkeiten zu kämpfen hat.



Die Möglichkeit einer Monroe-Schiffahrts-Doktrin

Don Dr. Richard Hennig



Die Monroe-Doktrin vom 2. Dezember 1823 ist im Laufe der Zeit über ihren ursprünglichen Sinn, der nur auf einen Sonderfall zugeschnitten war und lediglich aktuelle Bedeutung hatte, ganz erheblich hinausgewachsen. Es scheint aber, daß der Grundsatz immer mehr erweitert wird und als ob wir, trotz Internationalismus und Völkerbund, noch durchaus nicht beim Zustande der Höchstentwicklung dieser nationalen Willensbetätigung angelangt sind. In Japan ist eine starke Bewegung für eine „ostasiatische Monroe-Doktrin“ oder gar eine „astatische Monroe-Doktrin“ im Gange, in Australien wünscht man sich wieder gegen japanische Begehrlichkeit durch eine Art von australischer Monroe-Doktrin zu schützen, und in den Vereinigten Staaten von Amerika hat man nicht nur erst kürzlich mit aller wünschenswerten Bestimmtheit erklärt, daß die ganze Völkerbunds-idee des Präsidenten von vornherein nur diskutabel sei, wenn die Monroe-Doktrin davon nicht berührt werde, sondern es hat überdies durchaus den Anschein, als ob die Monroelehre eine neue, sehr einschneidende Ausdeutung in dem Sinne erfahren soll, daß fortan der Schiffsverkehr zwischen amerikanischen Häfen ausschließlich von Schiffen amerikanischer Nationen gepflegt werden darf, also im wesentlichen ein Monopol der Vereinigten Staaten werden soll.

Eine solche Maßnahme wäre natürlich eine Katastrophe für die bisher in Süd- und Mittelamerika tätigen englischen Reeder. Diese sahen während des Krieges ihr Tätigkeitsfeld in Südamerika infolge der schweren Frachtraumknappheit ohnehin mehr und mehr an vereinsstaatliche Schiffe übergehen. Sie verließen sich aber darauf, daß sie im Frieden, nach Wiederkehr normaler Verhältnisse, sich unschwer in der Lage sein würden, das verlorene Gebiet zurückzuerobern, da die englische Schiffahrt stets mit viel niedrigeren Betriebskosten als die amerikanische

arbeitete, der letzteren also im Wettbewerb überlegen war. Nun aber erkennen die englischen Reeder, daß sie sich getäuscht haben: die gewaltig gestiegenen Löhne, Kohlen- und Schiffspreise haben die Betriebskosten der englischen Schiffahrt den amerikanischen empfindlich genähert; dazu ist die Regierung der Vereinigten Staaten offenbar entschlossen, durch ein großzügiges Subventionssystem die nationale Handelschiffahrt wettbewerbsfähig zu erhalten. Auch ist die englische Schiffahrt durch die noch immer anhaltende Regierungskontrolle der Fahrzeuge in ihrer Bewegungsfreiheit arg gehemmt, und die amerikanischen (und japanischen) Reeder, die im Kriege weite Teile des Südamerikahandels für sich erobert haben, treffen leider gar keine Anstalten, diesen bei Wiederkehr des Friedens dem „rechtmäßigen“ englischen Besitzer wieder zu überlassen und sich selbst schweigend zurückzuziehen. Im Gegenteil sie sind dauernd bestrebt, ihren Einfluszbereich weiter auszuweihen, wie es die ungeheuer rasche Vermehrung der amerikanischen Handelsflotte übrigens durchaus unvermeidlich macht, und daß das drohende Gespenst der Schiffahrts-Monroe-Doktrin keineswegs nur ein leeres Hirngespinnst ist, beweist eine Notiz des New Yorker Fachblattes „Journal of Commerce“, wonach diese besonders bedeutsame Erweiterung der Monroelehre zwar bisher nirgends proklamiert wurde, tatsächlich aber bereits im vorigen Herbst in Wirksamkeit war. „Journal of Commerce“ schrieb nämlich schon am 31. Oktober 1918:

„Die Vereinigten Staaten scheuen keine Anstrengungen, um sich den im Kriege geschaffenen Südamerikahandel zu erhalten. Englische Reedereien beschwerten sich, daß bei der Verteilung von requirierten neutralen Schiffen das amerikanische Schiffsbauamt für die Fahrt Vereinigte Staaten—Südamerika nur amerikanische Linien berücksichtigt und die englischen übergeht, obwohl diese schon lange vor dem Kriege die Verbindung mit den südamerikanischen Republiken aufrecht erhielten, während die amerikanischen Linien alle erst neu eingerichtet worden seien. Mit Hilfe der Regierung hat sich eine Art von Schiffahrts-Monroe-Doktrin herausgebildet, die das Recht des Handels mit Südamerika allein für den amerikanischen Kaufmann beansprucht.“

Das war im vorigen Herbst. Die Gefahren, die für die englische Vormachtstellung zur See aus der forcierten Vermehrung der amerikanischen Handelsflotte entspringen mußten, hatte gleichzeitig ein schottisches Blatt, der „Glasgow Herald“, am 29. August 1918 schon deutlich genug gekennzeichnet:

„Zweifellos müssen wir mit einer großen amerikanischen Handelsflotte rechnen, für die Beschäftigung gefunden werden muß und für die keine Beschäftigung gefunden werden kann, ohne die bisher von der englischen Handelsmarine gepflegten Felder zu beackern.“

Die gewaltige Vermehrung der nordamerikanischen Handelsflotte aber, die bei der heutigen Lage der Dinge in der Tat so gut wie ausschließlich auf Kosten des englischen Seehandels auf Betätigung rechnen kann, hat sich seit dem Herbst 1918 in immer rascherem Tempo fortgesetzt. Der englische „Statist“ stieß am 12. April folgenden Alarmruf aus:

„Man schätzt, daß sich im nächsten Jahr die Ozeanstahtschiffe unter amerikanischer Flagge auf 16 $\frac{2}{3}$ Millionen Tonnen belaufen werden. Das ist eine erstaunliche Zahl, nicht viel weniger als die Hälfte der Welt handelsflotte. Die Schätzung wird sich vielleicht als übertrieben erweisen, aber wenn sie sich auch nur zum Teil bewahrheitet, mag die Todesglocke unserer Ozeanvormachtstellung bald erklingen.“

Diese Melodie wird fortgeführt im „Daily Telegraph“ vom 5. Juni:

„In England gehen Schiffahrt und Schiffbauindustrie einer kritischen Zeit entgegen, da wir keine Möglichkeit haben, uns gegen die Konkurrenz der Vereinigten Staaten und Japans zu schützen. . . . Haben wir erst einmal unsere Vormachtstellung eingebüßt, so nützt uns kein Diskutieren über hohe Löhne und kurze Arbeitszeiten: unsere Schiffahrt, unser Schiffbau und unser Welthandel sind dann nicht mehr zu retten.“

Nach amtlichen amerikanischen Angaben umfaßte die nordamerikanische Handelsflotte zu Anfang Dezember 1918 10334000 dead weight t = 7956000

Brutto Registertonnen, gegenüber einer Meeresflotte von nur 2069637 Brutto Registertonnen im Juni 1914. Seither ist nun die Vergrößerung der Flotte in ein immer stürmischeres Tempo geraten. Allein in dem einen Monat Mai 1919 wurden 768000 dead weight t = 591000 Brutto Registertonnen neu in Dienst gestellt und eine fast ebenso große Schiffsmenge wurde außerdem vom Stapel gelassen (Deutsche Allg. Ztg., 10. Juni 1919), während die englischen Werften in ganzen sechs Monaten (1. Nov. 1918 bis 30. April 1919) nur 331620 Tonnen neu hervorbrachten. Dazu haben die Vereinigten Staaten im Mai die gesamten 664500 Tonnen beschlagnahmten deutschen Schiffsraum ihrer Flotte einverleibt; durch Verkauf von 750000 Tonnen englischen Schiffsraums der „International Mercantile Marine Co.“ an Amerika hat die vereinsstaatliche Handelsflotte neuerdings eine merkliche Kräftigung auf Kosten der englischen erfahren, auf japanischen Werften werden im Laufe dieses Jahres ebenfalls 230000 Tonnen auf Rechnung der Vereinigten Staaten erbaut (Board of Trade Journal, 22. Mai); im Senat liegt ein Antrag vor, 134 637 660 Pfund Sterling zur Durchführung des Schiffbauprogramms neuerdings bereitzustellen, und das italienische Fachblatt „Economista d'Italia“ schätzte die Größe der gesamten vereinsstaatlichen Handelsflotte bereits für das Frühjahr 1919 auf 15 Millionen dead weight t = fast 12 Millionen Brutto Registertonnen, und wenn auch hiervon noch die Flotte der fünf großen Seen mit 2 Millionen Tonnen in Abzug zu bringen ist, so verbleibt doch immerhin schon jetzt eine Meeresflotte, die rund doppelt so groß ist, als die deutsche im Juli 1914 war. Die eigentliche Hochseeflotte der Vereinigten Staaten war von 1,9 Millionen Tonnen am 30. Juni 1914 bis Anfang 1919 schon auf 5,1 Millionen Tonnen gestiegen (Statist, 12. April 1919), dürfte aber seither durch die Einreihung der deutschen Schiffe und andere Neuerwerbungen bereits auf sechs Millionen Tonnen gestiegen sein¹⁾.

Eine Durchführung der neuen amerikanischen Schiffahrtspolitik und des riesenhaften Schiffbauprogramms ist schlechterdings eine Unmöglichkeit ohne eine entsprechende weitere Verdrängung des englischen Seehandels aus den von den Amerikanern in Aussicht genommenen Häfen. Das vornehmste Ziel der Amerikaner scheint fürs erste die möglichst restlose Eroberung des Südamerikaverkehrs zu sein, dem sich der Mittelamerikaverkehr wohl bald genug anschließen wird. Noch sind ja die kommenden wirtschaftlichen Probleme in der ersten Entwicklung begriffen, aber man erkennt doch immerhin schon die Umrisse des künftigen Bildes. Zunächst dürfte Amerika versuchen, die seinem Handel im Kriege bereits geglückten Eroberungen weiterhin durch erlaubte Mittel zu vermehren. Gelingt aber die Verdrängung des englischen Wettbewerbs nicht auf legalem Wege, so mag eines Tages sehr wohl die Monroe-Schiffahrts-Doktrin offen als Axiom verkündet und ein de facto schon heute angestrebter Zustand de jure sanktioniert werden. Aller Voraussicht nach wird die rasche Ausbreitung der japanischen Schiffahrt im Stillen Ozean über kurz oder lang die Nordamerikaner zu derartigen Schutzmaßnahmen zwingen.

Die Monroe-Schiffahrts-Doktrin würde, im Grunde genommen, nichts anderes sein, als eine auf amerikanische Verhältnisse zugeschnittene Neubelebung der alten Cromwellschen Navigationsakte vom 9. Oktober 1651, die Englands heutige Stellung zur See begründet hat. Man kann es einer werdenden Seemacht nicht verdenken, daß sie sich bemüht, dieselben Mittel zur Anwendung zu bringen, die einst den englischen Seehandel groß und stark gemacht haben. Da eine solche merkantilistische Politik aber nur durchgeführt werden kann, wenn eine

¹⁾ Während der Drucklegung wird durch das neueste, zum ersten Male seit 1914 unzensuriert erschienene Lloyds Register bekannt, daß die obigen, für Englands „Rule the waves“-Anspruch alarmierenden Zahlen völlig zutreffend sind: im Juni 1919 umfaßte die vereinsstaatliche Flotte 9 773 000 Brutto Registertonnen Meeres- und 2 160 000 Brutto Registertonnen Binnenschiffe, zusammen also 11 933 000 Brutto Registertonnen gegenüber einer englischen Ozeanflotte von nur noch 16 345 000 Brutto Registertonnen!

sehr große wirtschaftliche und militärische Macht dahinter steht, so ist es begreiflich, daß im ganzen neunzehnten Jahrhundert keine Nation eine Navigationsakte zu verkünden wagte, da sie eine scharfe Herausforderung anderer Seemächte und vor allem der seit 250 Jahren an erster Stelle stehenden Seemacht England bedeutet hätte. Nichts kann deutlicher die ungeheure Machtvermehrung illustrieren, die der europäische Krieg den Vereinigten Staaten gebracht hat, als die Tatsache, daß man jetzt in den Vereinigten Staaten ungescheut mit dem Gedanken einer Monroe-Schiffahrts-Doktrin zu spielen wagt! — Schon einmal, im Jahre 1787, haben die Vereinigten Staaten eine Navigationsakte erlassen, die den übermächtigen Einfluß des englischen Seehandels brechen und der eigenen Kauffahrteiflotte das Rückgrat stärken sollte. Doch blieb jener erste Vorläufer der jetzt wieder erörterten Monroe-Schiffahrts-Doktrin im wesentlichen nur eine Geste, eine Episode; es stand noch weder ein entschlossener, zäher Wille, den Kampf mit allen Mitteln dahinstreben, noch eine ausreichende militärische Seemacht dahinter. Heute liegen die Dinge ganz anders. Gleichviel ob die Vereinigten Staaten sich in einigen Jahren offen zum Grundsatz der Monroe-Schiffahrts-Doktrin bekennen oder ob sie ohne ein ausdrückliches Verbot der Betätigung nicht-amerikanischer Schiffe im Verkehr zwischen amerikanischen Häfen in der Praxis mit allen Mitteln dahinstreben, der unausgesprochen bleibenden Erweiterung der Monroe-Doktrin Geltung zu verschaffen, ohne sie von offizieller Stelle aus als neuen politischen Glaubenssatz zu verkündigen — die Gefahr, die der englischen Vormachtstellung von Amerika her droht, bleibt im einen wie im andern Falle dieselbe und muß mit automatischer Sicherheit schon bald zu einem ernstern Konflikt führen.

Die Wahrscheinlichkeit, daß die überragende Bedeutung des Union Jack in allen Meeren der Erde bereits in wenigen Jahren endgültig der Vergangenheit angehört, ist um so größer, als auch die japanische Schiffahrt im Stillen Ozean sich während des Krieges zu einer imponierenden Macht entwickelt hat, und zwar wieder vornehmlich auf Kosten Englands. Man gibt sich in britischen Handelskreisen auch hierüber keiner Täuschung hin. Im „Daily Express“ erklärte am 14. Mai 1919 der Tokioter Korrespondent Hugh Vyas offen:

„Japan wird bald ein furchtbarer Rivale der britischen Schiffahrt werden.“

Zwar hat sich die japanische Handelsflotte im Kriege nicht annähernd so stark vermehrt wie die amerikanische: von 1 826 000 Tonnen um Mitte 1914 stieg sie bis Ende 1918 auf 2 672 000 Tonnen; aber ihre Finanzkraft und ihre Leistungsfähigkeit ist ungleich stärker erhöht als ihr Tonnagegehalt, für dessen rechte Würdigung zu beachten ist, daß Japan eine große Menge von alten, wenig tauglichen Fahrzeugen an England, Frankreich und die Vereinigten Staaten verkauft hat. Einer amtlichen Angabe des japanischen Verkehrsdepartements aus jüngster Zeit zufolge besteht die gesamte japanische Kauffahrteiflotte, die heute die drittgrößte der Welt ist, zurzeit aus 2578 Dampfern und 12 236 Seglern, unter denen sich jedoch nur 599 für eigentliche „große Fahrt“ geeigneten Ozeandampfer befinden. Gewaltig gestiegen sind auch die Leistungen des Schiffbaues: 1918 erzeugten die japanischen Werften 489 724 Tonnen, d. h. ungefähr ebenso viel wie Deutschland im letzten vollen Friedensjahr 1913 einschließlich der Bauten für ausländische Rechnung hervorbrachte. Für 1919 aber rechnet man laut „Japan Advertiser“ gar auf eine Fertigstellung von 1 189 285 dead weight t = zirka 915 000 Brutto Registertonnen Schiffsraum. Schon nach Kriegsausbruch spielte sich der Handel des Stillen Ozeans zu 56 Prozent auf japanischen Schiffen ab, die mit ihren billigen Herstellungs- und niederen Betriebskosten leicht jeden Wettbewerb aus dem Felde zu schlagen vermochten. 1918 aber war der Anteil der japanischen Flagge am pazifischen Seehandel gar auf 74 Prozent gestiegen. Dabei steht auch dieser Aufschwung erst in seinen ersten Stadien. Bisher nämlich war Japan in bezug auf seinen Stahlschiffbau noch von den

amerikanischen Stahllieferungen abhängig, und als die Vereinigten Staaten 1917 ein Stahlausfuhrverbot erließen, das vornehmlich gegen Japan gerichtet war, kam dieses Land in eine recht üble Lage. Inzwischen aber haben die Japaner Vorkehrungen getroffen, um sich unter Ausbeutung von Erzlagern im Sangansetal und in Korea eine nationale Stahlindustrie zu schaffen und in ihrem Schiffbau vom Ausland unabhängig zu werden. So ist gar nicht abzusehen, welchen Zielen die sehr großzügig und geschickt geleitete japanische Schiffahrtspolitik in Zukunft noch zustreben wird. Sobald sie genügend auf eigenen Füßen steht, ist es sehr leicht möglich, daß auch eine japanische Monroe-Schiffahrt-Doktrin für Ostasien in Frage kommen wird. Ausdrücklich zu verkünden braucht Japan einen solchen Grundsatz kaum; mit seinen billigen Frachttarifen und seiner finanziellen Macht kann Japan vermutlich schon in wenigen Jahren eine Art von japanischer Navigationsakte faktisch verwirklichen, ohne der Welt feierliche Mitteilung von diesem seinen Willen zu machen.

Jedenfalls wird von 1919 an das Bild der Weltschiffahrt ein wesentlich anderes Gesicht zeigen als vor 1914, und dieses Bild dürfte von Jahr zu Jahr fremdartigere Züge annehmen. Die Zeit der unbedingten europäischen bzw. britischen Vorherrschaft zur See ist anscheinend für immer dahin; Amerika tritt als gleichberechtigter Faktor, Japan als zumindest sehr beachtenswerter und gefährlicher Konkurrent auf den Plan. In den amerikanischen und ostasiatischen Meeren, vielleicht aber auch anderswo, wird der Kampf um das „rule the waves“ schließlich viel schärfere Formen als jemals in früheren Zeiten annehmen, und politisch-kriegerische Konflikte als Folge davon sind auf die Dauer wohl nur schwer oder gar nicht zu vermeiden.

Englands Stellung in der Welt aber mag politisch durch den Krieg noch gewaltiger geworden sein; wirtschaftlich ist sie empfindlich geschwächt worden — und kaum auf irgend einem Gebiet stärker und nachhaltiger geschwächt worden als in der Beherrschung des Seehandels. Die offen oder verhüllt künftig voraussichtlich geltende Monroe-Schiffahrt-Doktrin wird vermutlich eine neue Epoche der Weltschiffahrt einleiten, die mit der europäischen Vormachtstellung zur See endgültig aufräumen wird. England hat zwar das Ziel erreicht, um dessentwillen es den Krieg entfesselte: die völlige „Niederborung“ des deutschen Konkurrenten; aber besser ist seine wirtschaftliche Stellung dennoch ganz und gar nicht geworden — im Gegenteil! Es befindet sich heute durchaus in der Lage des Herkules, der der lernäischen Hydra den Kopf abgeschlagen hat, der nun aber mit Schrecken wahrnehmen muß, daß an der Stelle des abgehauenen deutschen Kopfes zwei neue, ein arabischer und ein japanischer, von viel größerer Gefährlichkeit hervorgewachsen sind.



Des Großen Generalstabes Erben

Von Dr. Max von Szezepanski



er deutsche Große Generalstab und alle anderen ähnlichen Formationen werden aufgelöst und dürfen unter keiner Gestalt neu gebildet werden.

So ist im Artikel 160 des Friedensvertrages zu lesen und, wie aus den Tagesblättern zu entnehmen, mit der Einrichtung des also Beurteilten bereits begonnen worden. Dennoch dürfte es weniger an der Zeit sein, dieser aufzulösenden Einrichtung eine Art ehrenden Nachrufes zu widmen als vielmehr, sich zu fragen, wie nach Zerstörung des Rahmens die inneren Werte, welche dem deutschen Generalstab eigen waren, gesichert und erhalten bleiben.