



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914**

**Friedjung, Heinrich**

**Berlin, 1919**

X. Deutschland am Ende des 19. Jahrhunderts. Flottenbau. Bagdadbahn

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-73514](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-73514)

X

Deutschland am Ende des 19. Jahr=  
hunderts. Flottenbau. Bagdadbahn

Wirtschaftlicher Aufschwung Deutschlands . . . . .	229
Die ersten Flottenvorlagen (1897—1898) . . . . .	234
Bülow und die überseeische Politik 1899—1900 . . . . .	237
Das Flottengesetz von 1900 . . . . .	242
Die Bagdadbahn . . . . .	245
Erwachender englisch-russischer Gegensatz zu Deutschland . . . . .	252

Narg genug war, indessen die Weltmächte in Afrika und Asien rüstig zugriffen, die von den Deutschen eingebrachte Ernte. In den Jahren zwischen der Erwerbung Deutsch-Ostafrikas 1885 und Kiautschou 1897 fand keine Mehrung des deutschen Kolonialbesitzes statt, wogegen selbst Frankreichs sinkende Macht sich über die Gebiete am Niger und Kongo wie in Madagaskar ausbreitete. Gleich dem ungelenkten Riesen des Märchens wußte Deutschland von seiner Stärke keinen rechten Gebrauch zu machen. Das Lob der Friedfertigkeit war verdient, aber kein Ersatz für den Entgang bei der Teilung der Welt.

\*

### Wirtschaftlicher Aufschwung Deutschlands

Diese Selbstbescheidung stand in umgekehrtem Verhältnisse zu der überraschenden wirtschaftlichen Entfaltung der Nation. Vielleicht aber war gerade solches Wachstum die Hauptursache, weshalb kein zwingendes Bedürfnis nach überseeischem Erwerb bestand. Fanden doch Latkraft, Erfindungsgeist, wie das Angebot von fleißigen Händen Verwendung in der Heimat. Die Auswanderung über See sank: sie erreichte 1881 den Gipfel mit 221 000 Köpfen, schwankte dann mehrfach, erhob sich 1891 noch einmal auf 120 000, sank jedoch bis 1897 unter 30 000 und hielt sich längere Zeit auf dieser bescheidenen Höhe. Für die innere Kraft der Nation eine Wohlthat, für die Geltung über See aber eine Schicksalsfügung, da die Auswanderung gerade von dem Zeitpunkte an zurückging, in dem alle Nationen Europas von dem Drange nach Ausdehnung erfaßt wurden.

Unter allen Ländern sind in diesem Zeitraum das Deutsche Reich und die Vereinigten Staaten wirtschaftlich am kräftigsten fortgeschritten. In der Industrie hatte Deutschland überall dort, wo Wissenschaft und Technik die Wege wiesen, die Vorhand. Auch in den Massenartikeln strebte es stattlich in die Höhe, kam aber hierin Nordamerika nicht überall gleich. Da die Häufung von Ziffern eher erdrückt als belehrt, so seien nur wenige angeführt, wobei die Gewinnung von Eisen und Kohle als Maßstab dienen mag. England wurde vom Deutschen Reich in kräftigen Sprüngen erreicht und überholt. In dem Vierteljahrhundert vor dem Weltkriege stieg die Produktion von Roheisen in Deutschland von 4 Millionen auf 17,8 Millionen, also um 344 Prozent, in England von 7,7 auf 9 Millionen Tonnen, bloß um 17 Prozent. Jenseits des Kanals trat also, wenn man die Zunahme der Bevölkerung in Betracht zieht, Stillstand ein, in Deutschland mächtiger Aufschwung. Nur wenig günstiger war für England das Verhältnis bei der Förderung von Kohle. Sie hob sich in Deutschland im selben Zeitraum von 76,2 auf 255,8 Millionen Tonnen, also um 240 Prozent, in England auf 264 Millionen, im ganzen um 60,7 Prozent. Die Vereinigten Staaten haben indessen auch die Deutschen mit beflügelter Eile überholt. Diese zwei Länder waren 1870 in der Kohlenförderung mit rund 34 Millionen Tonnen noch auf gleicher Höhe gestanden; in der Union aber war das Steigen so rasch, daß schon am Ende des Jahrhunderts hier doppelt soviel Kohle gewonnen wurde als in Deutschland.

In der Fabrikindustrie sahen sich die Briten von den Deutschen bedrängt, nicht bloß auf fremden, auch auf den einheimischen Märkten. Zum erstenmal wurde dies durch die 1885 vom englischen Parlament veranstaltete Untersuchung umfassend festgestellt. Die Deutschen waren damals schon gefährliche Konkurrenten, wobei die einvernommenen Industriellen gestehen mußten, daß die deutsche Ware billiger war, daß die deutschen Fabrikanten sich dem Geschmacke des Käufers gewandt anschniegten, während der Engländer bei den überkommenen Mustern und Modellen stehenblieb. Sprachkenntnis, Unermüdlichkeit, Schmiegsamkeit waren die Vorzüge der deutschen Geschäftsreisenden.

Anderß stand es auf dem Gebiete des Seehandels. Hier war die Entwicklung im großen die, daß England auf der alten Höhe blieb, die Deutschen sich daneben kräftig in die Höhe reckten, die Vereinigten Staaten dagegen ermatteten. Im Jahre 1871 stand der Außenhandel des Deutschen Reiches erst an vierter Stelle, es überflügelte aber gegen

Ende des Jahrhunderts die Union ebenso wie Frankreich und trat somit unmittelbar hinter England. Das erhellt aus einem Blick auf die Entwicklung der Handelsflotten. Die Sonnenzahl der Kaufahrer der Welt stieg von 1870 bis 1897 im ganzen um 138 Prozent. Nun behauptete sich England ehrenvoll, da es mit der Steigerung von 185 Prozent den Durchschnitt überstieg. Deutschland aber hob sich um 256 Prozent, in Frankreich betrug die Steigerung nur 100 Prozent, in der Union endlich war eine Abnahme von 15 Prozent zu verzeichnen. Unter diesen Verhältnissen behauptete England sein starkes Übergewicht: während sein industrieller Vorrang schwand, blieb sein maritimer unverändert. Deutschland wuchs in die Höhe, ohne sich jedoch im Seehandel mit dem gewaltigen Nebenbuhler messen zu können. Wohl stieg die deutsche Handelsflotte von 1896 bis 1913 von 1 970 000 auf 5 082 000 Bruttoregistertonnen, also um 160 Prozent. Die entsprechenden Ziffern in England sind 13 146 000 und 18 700 000 Tonnen. Somit betrug die Steigerung jenseits des Kanals nur 40 Prozent. Trotzdem aber standen bloß 5 082 000 deutsche den 18 700 000 englischen Tonnen gegenüber. Der kontinentale Nebenbuhler blieb also noch beträchtlich zurück, England war unbestritten die erste Seemacht der Welt.

In den Ziffern des Außenhandels war das Bild für England nicht ganz so günstig. Die Gesamtsumme des Exports aller europäischen Staaten zusammengenommen stieg von 1860 bis 1897 von 29 auf 73 Milliarden Mark, also um 150 Prozent. Während nun Englands Steigerung sich im Durchschnitt erhielt, hob sich der Außenhandel Deutschlands in diesem Zeitraum um 240 Prozent. Die Steigerung ging in der genannten Epoche in Deutschland von  $2\frac{1}{2}$  auf  $8\frac{1}{2}$  Milliarden Mark, England stand aber 1897 noch immer mit 15 Milliarden an der Spitze. Das hängt damit zusammen, daß die Briten ihre einheimische Produktion möglichst auf die Ausfuhr eingerichtet hatten, welcher eine entsprechend massenhafte Einfuhr, besonders von Lebensmitteln, Rohstoffen und Halbfabrikaten gegenüberstand. England ist, um diesen Kreislauf nicht zu stören, beim Freihandel geblieben.

Das Gesamtergebnis war also, daß die Engländer mit ihrer Industrie nicht mehr den Weltmarkt beherrschten, daß aber ihre Handelsflotte nach wie vor für die Seefrachten maßgebend blieb. Dies letztere war besonders im Verkehr mit Amerika der Fall, während die deutschen Häfen sich von den Briten unabhängig machten. Früher hatten sie auch in den deutschen Hansestädten die Vorherrschaft, allgemach wurden

die letzteren doch Herren im eigenen Hause. Hamburg ist dafür das beste Beispiel. Im Jahre 1872 stand der britische Handel daselbst noch an der Spitze, die englischen Schiffe enthielten 55 Prozent des Nutzraumes sämtlicher anlegenden Fahrzeuge, die deutschen Schiffe nur 32 Prozent. Das Verhältnis kehrte sich dann um, der britische Anteil war 1903 auf 35 Prozent gesunken, der deutsche auf 54 gestiegen. Die Engländer waren nicht mehr wie früher die Hauptfrächter für den deutschen Warenverkehr, das Geschäft ward zum großen Teile von den deutschen Reedern betrieben. Die letzteren traten selbst mit den Ländern über See in steigenden Verkehr. Wohl hat sich der Handel der Deutschen mit England von 1872 bis 1902 verdoppelt, aber der mit den außereuropäischen Häfen verfünffacht. Gleichzeitig wurde der deutsche Reeder vielfach der Vermittler zwischen den Häfen dritter Staaten, zumal im Personenverkehr, da die neuen deutschen Schnelldampfer die alten englischen Passagierschiffe an Billigkeit und Bequemlichkeit übertrafen. Der Brite sah sich überall bedrängt, mindestens im Geschäftsgewinn beeinträchtigt.

Aus diesen Umständen ergab sich die Verschiedenheit des Verhältnisses Englands zu den Vereinigten Staaten und zu Deutschland. Je höher die Aus- und die Einfuhr der Vereinigten Staaten stieg und je dürftiger sich ihre Handelsflotte entwickelte, desto bessere Geschäfte machten die britischen Reeder. Diese waren in den amerikanischen Häfen unentbehrlich und wurden die Förderer der Freundschaft zwischen den zwei angelsächsischen Staaten. Der Deutsche dagegen traf die Eigenliebe des Engländers, indem er dessen Seeherrschaft bedrohte, an der empfindlichsten Stelle. Alexander von Pez macht die zutreffende Bemerkung, daß die Konkurrenz einer fremden Industrie durch Schutzzölle bekämpft werden kann, deren Einführung nicht notwendigerweise den Frieden stören muß; dagegen läßt sich der aufstrebende Handel eines anderen Staates bloß durch Krieg außer Wettbewerb setzen. Nur mit Gewalt konnten die deutschen Rauffahrer und Personendampfer vom Meere vertrieben werden. Nur durch Krieg war die Seeherrschaft Englands zu verteidigen und zu befestigen. Die Aufrechterhaltung des Weltfriedens war für die Deutschen Bedürfnis und Gewinn, die britischen Kaufleute dagegen sahen bei dessen Fortdauer ihr Übergewicht schwinden.

Der deutsche Nationalstaat hielt also vollständig, was die Deutschen sich bei seiner Begründung von ihm versprochen hatten. Die Hanse war zusammengebrochen, weil das zerfallende Reich ihr im

16. Jahrhundert keinen Rückhalt gegen England, Dänemark und Schweden gewähren konnte, sodann, weil Kaiser Karl V. sich auch deshalb nicht zu einer Anstrengung aufschwang, weil die von ihm beherrschten Niederlande aus dem Sinken der Hanse Vorteil zogen. Im 19. Jahrhundert dagegen flatterte die Fahne des wiederhergestellten Reiches stolz über den Meeren, der „gemeine deutsche Kaufmann“ feierte seine ruhmvolle Auferstehung.

Während aber alle Kraft der deutschen Nation in Werken der Industrie, des Handels, der Technik angespannt war, schien ihr politischer Genius zu erlahmen. Seit dem Rücktritte Bismarcks stand keine überwältigende Persönlichkeit mehr den Staatsgeschäften vor, in auffallendem Gegensatz zu den Bahnbrechern auf allen Gebieten der Volkswirtschaft. Ähnlich ließen die Vereinigten Staaten bis zu ihrer wirtschaftlichen Sättigung, also bis etwa 1890, die äußere Politik auf sich beruhen; auch England hielt sich von 1815 bis zu den Tagen des Imperialismus von den politischen Welthändeln möglichst fern und war vorwiegend mit der Vermehrung seines Reichtums beschäftigt.

So kam es, daß um die Wende des Jahrhunderts in Deutschland die fürstlichen Kaufleute, die Schöpfer der Industrie, die genialen Techniker und Bankherren die Führung der Nation übernahmen, wogegen von den Staatsmännern weltpolitische Anstöße nicht ausgegangen sind. Allgemein war dabei die Empfindung, daß die Nation zur Entfaltung ihrer wirtschaftlichen Kräfte der Erhaltung des Friedens bedürfe, und diese Lebensbedingung wurde ihr auch durch die äußere Politik gewährleistet. Umgekehrt spannte das englische Volk, da es den ökonomischen Höhepunkt sichtbar überschritten hatte, seit 1885 alle Nerven in einer mächtig ausgreifenden Politik an. Jenseits des Kanals tritt eine stattliche Reihe von Mehrern des Reiches auf, von Männern, die die eroberten Länder auch zu verwalten verstanden. Neben Salisbury und Chamberlain stehen Rhodes und Baring-Cromer, Lord Curzon in Indien, Milner in Kapland, Lord Minto in Kanada, welche die festgefügte Phalanx des Imperialismus bilden. Anders in Deutschland. Nicht daß es dem deutschen Volke an fähigen Köpfen in der inneren Verwaltung gefehlt hatte, seine Begabung sprach sich jedoch am stärksten in den Kapitänen der Industrie und der Technik, in Werner und Georg von Siemens, in Krupp und Zeppelin, ebenso in den Schöpfern der großen Schiffahrtslinien aus.

## Die ersten Flottenvorlagen (1897—1898)

Mit dem industriellen Wachstum und der steigenden Seegelung Deutschlands stand der klägliche Stand der deutschen Kriegsmarine in grellem Widerspruch. Des Deutschen Reiches Außenhandel trat nach dem Englands an die zweite Stelle, die Tonnenzahl seiner Kriegsschiffe aber wurde 1897 auch von Frankreich, Rußland, Nordamerika und Italien übertroffen; in diesem Belang befand sich Deutschland also erst an sechster Stelle. Seine Kriegsmarine besaß in dem genannten Jahre nur 270 000 Tonnen mit 24 200 Mann Besatzung, während England über 1 320 000 Tonnen mit 97 000 Mann verfügte. Also eine vier- bis fünffache Überlegenheit Großbritanniens. Die Franzosen waren den Deutschen dreifach überlegen, die Russen um das Aunderthalbfache. Dieses Mißverhältnis war auf die Dauer unerträglich. Unter der Marineverwaltung der Generale Stosch und Caprivi während der Regierung Wilhelms I. schief die deutsche Marine einen Dornröschenschlaf, was nicht bloß durch die Unlust des Reichstages, sich auf größere Bewilligungen einzulassen, hervorgerufen wurde, sondern dadurch, daß Caprivi seiner uns bekannten Denkrichtung gemäß sich nur vorsichtig auf Kolonialerwerb und Flottenbau einlassen mochte: das würde, so meinte er bedächtig, der Entwicklung der Landmacht hinderlich sein. Es war Grundsatz, lediglich für die Verteidigung der deutschen Küsten zu sorgen. Demgegenüber zeigte Wilhelm II. schon als Prinz lebhafteste Teilnahme an dem Wachstum der Kriegsslotte, als Kaiser übernahm er sogar persönlich deren Leitung, unter Aufhebung der Stellung eines Chefs der Admiralität. Seitdem waren die Geschäfte so geordnet, daß der Kaiser auch der Sache nach der leitende Admiral war, während der jeweilige Staatssekretär der Reichsmarine bloß die Verwaltungsgeschäfte besorgte. So blieb es unter den zwei ersten Staatssekretären, den Admiralen Heusner und Hollmann, bis Tirpitz auf die Schaubühne trat.

Die Vergrößerung der Marine konnte aber lange nicht durchgesetzt werden, da im Reichstage keine Mehrheit dafür vorhanden war. Wohl raffte sich die Regierung 1897 zu einer Vorlage auf, deren mäßige Forderungen auf Gehör hoffen ließen. Die Linienschiffe sollten zwar nicht vermehrt werden, nur der überseeische Dienst wurde bedacht, für

dessen Zwecke der Neubau von zwei Panzerkreuzern und einer Anzahl von Torpedobooten bestimmt war. Vergebens aber stellte die Regierung der Volksvertretung vor, daß Deutschland nicht mehr imstande war, seinen reich entwickelten Seehandel auch nur gegen Kleinstaaten zu schützen. Nach dem noch immer geltenden Flottenplan von 1873 waren zum Schutze des Handels 32 Kreuzer für notwendig befunden worden, jetzt aber verfügte man nur über 22 derartige Schiffe. Da sich nun in Ostasien seit einiger Zeit ein deutsches Geschwader befand, war für die eben im Gange befindliche Blockade Kretas durch die Großmächte ein einziges Schiff frei, weniger als von den übrigen Mächten aufgeboten wurde. Es ergab sich ferner der Mißstand, daß, als zur selben Zeit die Zwergrepublik Haiti gegen einen deutschen Kaufmann Gewalt anwendete, erst nach längerer Zeit ein Schiff zur Verfügung stand. Dieses wie andere Argumente des Staatssekretärs Marschall begegneten bei der Mehrheit des Reichstages tauben Ohren. Die Sozialisten, sachlichen Gründen unzugänglich, wetterten gegen den Militarismus, diesmal den zur See; ihnen traten die Freisinnigen bei, unter denen Eugen Richter sich bei all seiner Sachkenntnis nie aus der Enge der früheren deutschen Kleinstaaterei erheben konnte; durch ihn wurde das Schlagwort von den uferlosen Flottenplänen in die Welt gesetzt. Den Ausschlag gaben die Klerikalen, so daß die Vorlage im März 1897 verworfen wurde; nur die Nationalliberalen und die Konservativen setzten sich für sie ein. Ein Schauspiel, danach angetan, die Schadenfreude der fremden Nationen zu erwecken. Die Opposition wollte den Kaiser selbst treffen, dessen warmes Wirken für die Kriegsflotte die Zielscheibe ihres Witzes war. Sie ahnte nicht, daß sie dem unermüdblichen Herrscher damit den Lorbeer des Flottengründers um die Schläfe wand<sup>1)</sup>.

Das Übermaß des Unverständs rüttelte die Nation wach. Der Kaiser, von der Notwendigkeit größerer Schiffsbauten durchdrungen, fand, daß die Staatssekretäre des Außern und der Marine, Marschall und Hollmann, nicht die Männer waren, um seine Pläne vor dem Reichstag eindrucksvoll zu vertreten; Marschall, von Bismarck und den Konservativen hart angefochten, ließ sich schon aus diesem Grunde nicht im Amte halten. An ihrer Stelle wurden Bülow für das Außere, Tirpitz für die Marine berufen. Wilhelm II. lud Bernhard von Bülow zu sich nach Kiel und eröffnete ihm am 28. Juni 1897 an

<sup>1)</sup> Felix Raafahel, „Kaiser Wilhelm II. 1888—1913“ (Berlin 1913).

Bord der „Hohenzollern“, er wolle ihm die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten übertragen. Seine Aufgabe, so sagte er ihm, werde sein, Deutschland endgültig in die Bahn der Weltpolitik zu leiten; er müsse des weiteren dazu mitwirken, das Reich durch den Bau einer starken Flotte in die Lage zu versetzen, Schiffahrt und Handel, besonders die dem Meere anvertrauten Güter, gegen alle Gefahren sicherzustellen. Aus eigenster Überzeugung ging Bülow darauf ein, worauf er, zunächst provisorisch mit der Stellvertretung Marschalls betraut, am 20. Oktober desselben Jahres zum Staatssekretär erhoben wurde. Etwas früher, am 15. Juni 1897, wurde Tirpitz zum Marinesekretär ernannt. Er war von 1895 bis 1897 Befehlshaber der Kreuzerdivision in Ostasien gewesen. Durch die Organisation der Kriegsflotte wurde er die erste Gestalt unter den von Kaiser Wilhelm gewählten Ratgebern.

Am 30. November 1897 ging dem Reichstage die neue Flottenvorlage zu. Der Kaiser und Tirpitz begnügten sich nicht mit den bescheidenen Zielen des abgelehnten Entwurfs. Sie faßten den Bau einer starken Schlachtflotte ins Auge. Gelder wurden verlangt, um nach sechs Jahren 17 Schlachtschiffe bereit haben zu können, daneben die notwendige Zahl von Kreuzern für den Auslandsdienst. Nach drei Jahrhunderten maritimer Schwäche also das Emporstreben Deutschlands zur Seegewalt. Dazu drängte es angesichts des steigenden Reichtums Deutschlands und bei seinem Kraftbewußtsein mit elementarer Notwendigkeit. Wäre es auch unter allen Umständen dazu gekommen, die Entwicklung wurde durch Wilhelm II. beschleunigt. In dem Zusammenwirken der starken Persönlichkeiten mit den lebendigen Kräften der Zeit vollzieht sich der Gang der geschichtlichen Ereignisse.

Bei der Vertretung der Vorlage schlug Bülow im Reichstage den richtigen Ton an. In seiner Eröffnungsrede vom 7. Dezember 1897 sagte er: „Die Zeiten, wo der Deutsche dem einen seiner Nachbarn die Erde überließ, dem anderen das Meer und sich selbst den Himmel reservierte, in dem die reine Doktrin thront — diese Zeiten sind vorüber.“ Dann der Kernsatz: „Mit einem Worte: wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne.“

Zufall und Absicht arbeiteten zusammen, um die öffentliche Meinung von der Notwendigkeit der Flottengründung zu überzeugen. Am 14. November 1897 wurde Kiautschou besetzt, worauf China am 6. März 1898 veranlaßt wurde, das Gebiet dem Deutschen Reiche für

99 Jahre zu verpachten. Bülow machte dem Reichstage davon am 8. Februar 1898 Mitteilung und fügte hinzu: „Wo alle Mächte zu ihrem augenscheinlichen Vorteil sich Stützpunkte in Ostasien gesichert haben, mußten wir daselbe tun, wenn wir dort nicht eine Macht zweiten oder vielmehr dritten Ranges bleiben wollten.“ Kiautschou das Eingangstor zum chinesischen Absatzgebiete nennend, fuhr der Staatssekretär fort: „Ohne einen territorialen Stützpunkt würden alle deutschen Unternehmungen in China im letzten Ende anderen mehr zugute kommen als uns, ohne einen solchen würden unsere technischen und kommerziellen Kräfte sich zersplittern, mit einem Worte, würden deutsche Arbeit und deutsche Intelligenz, wie dies früher oft genug der Fall war, für anderer Leute Acker den Dünger liefern, statt unseren eigenen Garten zu befruchten.“ Der kräftige Zugriff, dazu die frische Sprache des Ministers fanden allgemeine Zustimmung im Lande: der Ausblick in die Weltweite kam auch den Flottenplänen zugute.

Die Stimmung, in der der Reichstag über die Flottenvorlage entschied, war somit ganz verändert. Den Ausschlag gab das Zentrum, dessen Mehrheit sich diesmal den Nationalliberalen und den Konservativen zugesellte. In Opposition standen die Sozialdemokraten, die Freisinnigen, eine Anzahl von Klerikalen zumal aus Bayern, endlich Essäffer, Polen und Welfen. Das Zentrum wurde nicht bloß durch die in der Sache liegenden Gründe bestimmt, sondern auch durch die Absicht, seine Unentbehrlichkeit für eine Reichspolitik großen Stils zu erweisen. Es befestigte dadurch seinen Einfluß auf die innere Regierung und blieb mitbestimmend, bis die Wahlen von 1907 eine neue Reichstagsmehrheit brachten. Die Gelder wurden am 28. März 1898 mit 212 gegen 139 Stimmen bewilligt.

\*

### Bülow und die überseeische Politik 1897—1900

Die Politik der Ausdehnung wurde unter der Leitung des neuen Staatssekretärs folgerichtig fortgesetzt. Bülow, 1849 geboren, warf sich seit seiner Jugend mit solcher Lernbegierde auf die historischen Studien, daß sein Vater, Staatssekretär unter dem Fürsten Bismarck, die Erwartung hegte, seinen Sohn dereinst als Professor der Geschichte an

einer Universität zu sehen. Indessen trat dieser, nachdem er im Kriege mit Frankreich vor dem Feind gestanden hatte, in den Justizdienst, dann 1876 in die Diplomatie. Als junger Sekretär bei der Botschaft in Paris erregte er die Aufmerksamkeit Gambettas, der ihn in seinen näheren Umgang zog. Damals schon sahen Kollegen Bülow's in ihm den künftigen Reichskanzler. Im Jahre 1888 wurde er Gesandter in Bukarest, 1893 beim König von Italien. Aber sein staatsmännisches Wirken hat er, unter seinen deutschen Zeitgenossen darin allein dastehend, einen Rechenschaftsbericht abgelegt und ihn der Mitwelt unterbreitet. Denkwürdigkeiten sind von vielen Staatsmännern geschrieben, aber während ihres Lebens fast ausnahmslos zurückgehalten worden, Bülow dagegen ist den Weg in die Öffentlichkeit gegangen. Doch enthält sein Buch nicht persönliche Erlebnisse, sondern stellt sein Wirken im Zusammenhang der Weltereignisse dar; es ist eine Anweisung zum Verständnisse des von ihm Erstrebten. Das konnte nur ein Mann unternehmen, der die Sprache beherrscht und sicher ist, Entgleisungen vermeiden zu können. Der Klippen gab es dabei genug, er aber wich glücklich der Enthüllung von geheimzuhaltenden Staatsgeschäften aus, wie der Verletzung fremder Empfindlichkeit. Das war eine starke Probe vor allem schriftstellerischer Fähigkeit.

Wie in allen Denkwürdigkeiten, sind die Ereignisse so dargestellt, wie der Verfasser sie vom Leser gesehen wünscht. Er verweilt gern bei dem glücklich Erreichten, so bei der Erhaltung des Weltfriedens und beim Bau der Schlachtflotte; dagegen geht er über Schwächeres, so über die deutsche Marokkopolitik, schnell hinweg. Zum Vergleiche sind seine im Flusse der Ereignisse gehaltenen Reden heranzuziehen, und bei dieser Prüfung fällt das Urtheil über die historische Treue des Buches günstig aus, am günstigsten, wo Bülow über Deutschlands weltpolitische Aufgaben spricht. Unbefriedigend ist die Begründung, weshalb er den Ausbau des von Bismarck hinterlassenen Bündnissystems unterließ, weshalb er die bald von England, bald von Rußland, auch von Japan kommenden Vorschläge zur Knüpfung neuer Allianzen nicht berücksichtigte und die Einkreisung Deutschlands nicht verhinderte. Seine Haltung beim Flottenbau gibt übrigens den Maßstab, wie weit er sich von seinem hervorragendsten Mitarbeiter, Friedrich von Holstein, beeinflussen ließ. Wohl vertraute er sich dem Räte Holsteins im Spiele der europäischen Kabinette vielfach an; dieser aber war, wie wir wissen, ein Gegner der Flotten- und Kolonialpolitik: hier jedoch ging Bülow

den entgegengesetzten, von ihm als richtig erkannten Weg. Darin stand er zum Kaiser und zu Tirpitz, so zwar daß der diplomatische Teil der hier geleisteten Arbeit zum großen Teil, der parlamentarische ganz sein eigenstes Werk ist. Er unterschied sich bestimmt von seinen Vorgängern, die — wie Caprivi mit bewußtem Nachdruck oder wie Hohenlohe in Anlehnung an die Vergangenheit — vorwiegend Festlandspolitik trieben. Darin steht Bülow auf eigenen Füßen und ist der Sohn einer neuen Zeit mit ihren unendlich großen Gefahren.

Bei der Erwerbung von Kiautschou ging das Berliner Kabinett in engem Einverständnis mit dem Petersburger vor. Die Freundschaft mit Rußland war ein Erbstück aus früherer Zeit, und dieses Kapital war auch durch die Kündigung des Rückversicherungsvertrages (1890) noch nicht aufgezehrt. In England dagegen war man verdrießlich darüber, daß die Deutschen in Ostasien festen Fuß faßten. Der Mißmut sprach aus einem Briefe, den der Prinz von Wales an seine Schwester, die Kaiserin Friedrich, richtete. Die Kaiserin-Witwe zeigte das Schreiben Bülow und gab ihrem Bruder insofern recht, als sie meinte, Deutschland möge sich mit der größten Landmacht begnügen, die Kolonialherrschaft dagegen den Briten überlassen. Der Staatssekretär erwiderte, England sollte bei seinem gewaltigen überseeischen Besitze den Deutschen doch diese eine Erwerbung nicht mißgönnen. Er erinnerte die Kaiserin an ein biblisches Gleichnis, das der Prophet Nathan in einer dem König David gehaltenen Strafrede formte. Als der König das schöne Weib des Urias begehrt und seinem Harem einverleibt, gebrauchte der Prophet das Gleichnis von dem reichen Manne, der ein Gastmahl bereiten wollte, hierzu aber nicht ein Stück aus seiner eigenen großen Herde schlachtete, sondern dem armen Manne sein einziges Lamm entriß. (II. Buch Samuel, 12. Kapitel.) Weshalb neide das reiche England dem Deutschen Reiche den von ihm erworbenen bescheidenen Besitz? — Abrißens konnte England das Geschehene nicht rückgängig machen, es erhob aber Protest, als Deutschland, auf den Vertrag mit China gestützt, in der Provinz Schantung Vorzugsrechte für Eisenbahnbauten erwarb.

Indessen ging diese Mißhelligkeit vorüber, weil Großbritannien, mit südafrikanischen Plänen beschäftigt, auf die Verständigung mit Deutschland Wert legte. Das Berliner Kabinett wieder überzeugte sich seit dem Amtsantritt Delcassés, daß von dem Einvernehmen mit Frankreich keine Rede sein konnte. Daher bahnte sich 1898 die Annäherung.

zwischen Berlin und London an, was Kaiser Wilhelm bei seinem Familiensinn gerne förderte. England erreichte damit die Isolierung der Buren, was aller Welt sichtbar wurde, als deren Dränger Cecil Rhodes Berlin besuchte und am 11. März 1899 von Kaiser Wilhelm ehrenvoll empfangen wurde. Der Umschwung war überraschend, der Eindruck unerfreulich: Deutschland zog damit sichtbar von den Buren die Hand ab. Dafür wurde Wilhelm II., der wegen des Telegramms an Krüger von der englischen Presse bitter angefeindet worden war, von ihr mit Artigkeiten überschüttet.

Aus diesen Vorkommnissen wurde vielfach geschlossen, Deutschland hätte von Seite Englands für die Schwenkung ein ansehnliches Entgelt davongetragen. Es hieß, ihm sei bei der förmlichen Teilung Südafrikas der Löwenanteil zugefallen. Das war ein Irrtum: so viel hatten die Briten nicht bieten müssen. Es kam allerdings 1898 zu einem von dem Botschafter Fürsten Paul Hatzfeld vereinbarten Abkommen zwischen Berlin und London, das sich aber nur auf die portugiesischen Besitzungen in Südafrika bezog und ganz allgemein gehalten war. Der Vertrag gehörte zu den gelungensten Kunststücken der englischen Diplomatie. Als Cecil Rhodes 1889 in Südafrika die nach ihm genannte Kolonie gründete, wurde den Portugiesen das weite Hinterland der ihnen gehörigen Küste von Mozambique entzogen (Seite 172); es blieb ihnen nur der Küstenstrich selbst, daneben Angola am Atlantischen Ozean. Jetzt ging England weiter und ließ sich zu einem Vertrage mit dem Deutschen Reiche über die portugiesischen Besitzungen herbei. Doch wurde ausgemacht, die Teilung solle nur dann erfolgen, wenn die Lissaboner Regierung jene Gebiete freiwillig verkaufen wolle. Für diesen Fall wurden den Deutschen von der Ostküste die nördlichen, an Deutsch-Ostafrika grenzenden Landstriche zugesprochen; die Briten ihrerseits erhielten die Anwartschaft auf das südliche Stück mit der wertvollen Delagoabai. Abrißgaben die zwei Mächte der portugiesischen Regierung die Versicherung, daß sie ihr nicht Gewalt antun, sondern das Weitere friedlicher Vereinbarung überlassen wollten. England schloß aber außerdem gleichzeitig mit Portugal einen Geheimvertrag, in dem es sich zur Verteidigung dieses Landes gegen Angriffe einer dritten Macht verpflichtete; diese Konvention wurde später erneuert, so daß sie zu Beginn des Weltkrieges noch galt<sup>1)</sup>. Dadurch erweckte die bri-

<sup>1)</sup> Vgl. die Erklärung Greys im englischen Unterhaus am 3. April 1912 und die 1918 veröffentlichte Denkschrift des Fürsten Lichnowsky.

tische Diplomatie den Schein, daß sie Portugal gegen Deutschland zu schützen bereit wäre; so brachte sie die englische Gewalttat von 1891 in Vergessenheit. Das Verteidigungsbündnis mit Portugal verschaffte den Briten auch den Vorteil, daß sie während des Burenkrieges in der Delagoabai Waffen und anderen Kriegsvorrat landen und ins Innere befördern konnten. Den Deutschen aber war durch den Teilungsvertrag von 1898 ein Schattenspiel vorgegaukelt. Sie haben indessen bis zum Weltkrieg damit gerechnet, daß England gegebenenfalls die portugiesischen Besitzungen als Teilungsobjekt behandeln werde.

Nicht auf diesem Gebiete zog Deutschland aus der englischen Freundschaft Nutzen, sondern in anderen Teilen der Erde, und darin lag der Vorteil des Verhältnisses. Es bot sich nämlich Gelegenheit, den Spaniern den letzten Rest ihres Kolonialbesitzes im fernen Osten, die Karolinen und die Marianen, abzukaufen. Der erste Versuch dieser Erwerbung war noch von Bismarck unternommen worden, hatte jedoch fehlgeschlagen (Seite 63); nach der Besiegung Spaniens im Kriege gegen die Vereinigten Staaten ließ sich die Sache leichter an. Seitdem den Spaniern die Philippinen entrissen waren, verloren die Karolinen und Marianen für das Mutterland allen Wert; es wäre zu kostspielig gewesen, für die Trümmer des alten Besitzes eine eigene Kolonialverwaltung zu belassen. Diese Gelegenheit wurde in Berlin rasch ergriffen; Deutschland erbot sich zum Kaufe, zahlte 17 Millionen Mark und erhielt so die genannten Inselgruppen. Der Vertrag wurde am 12. Februar 1899 geschlossen.

Dazu kam bald darauf die Erwerbung des Hauptteiles der Samoa-inseln. Für Deutschland eröffnete sich schon 1880 die Gelegenheit, sich die ganze Inselgruppe anzugliedern, der Reichstag sprach sich aber dagegen aus. Bald hatte man in Deutschland Grund zur Reue; denn die Engländer und die Amerikaner mischten sich in die Sache, und es kam zur Einsetzung einer gemeinsamen Schutzherrschaft aller drei Mächte. Die Protektoren waren jedoch unter sich uneinig, was sich besonders zeigte, als auf den Inseln mehrere einheimische Thronanwärter auftraten. Da die beiden angelsächsischen Nationen zusammenhielten, wurden die Deutschen zeitweise fast an die Wand gedrückt. Doch brachte ihnen der Burenkrieg Entlastung. England machte den Deutschen Platz, so daß es am 2. Dezember 1899 zu einem Teilungsvertrage zwischen den drei Mächten kam. Deutschland bekam die Hauptgruppe, drei größere und elf kleinere Inseln. Amerika erhielt Tutuila mit einigen kleineren

Silanden; England ließ sich mit einem geringeren Anteil, den Tongainseln und zwei bisher deutschen Salomoninseln, abfinden. Die neue deutsche Kolonie zählte bloß 37 000 Einwohner, aber der Hafen Apia ist einer der wichtigsten Häfen der Südsee. Alle deutschen Inseln in der Südsee zusammengenommen, wurden von etwa einer halben Million Einwohnern bewohnt, waren also im Vergleich mit den weiten Ländergebieten, die England und Frankreich 1890 bis 1900 unterwarfen, ein magerer Bissen. In Afrika endlich ging Deutschland in diesem Jahrzehnt leer aus — dem Programm Caprivis entsprechend. Nur Kiautschou war eine wichtigere Erwerbung. Ließ man sich aber nicht auf einen Vergleich mit den glücklicheren Nebenbuhlern ein, so war der Gewinn nicht unbeträchtlich. Bülow überschätzte ihn nicht und verglich ihn mit einer der Vorspeisen, die den Appetit zur Mahlzeit reizen sollen, an denen die russische Küche besonders reich ist. Der Kaiser aber wußte für die geleistete diplomatische Arbeit Dank und erhob Bülow 1898 in den Grafenstand.

\*

### Das Flottengesetz von 1900

Wie wichtig es für ein Volk ist, zur See stark zu sein, darüber machten die Völker des Erdenrunds gegen Ende des Jahrhunderts einen praktischen Lehrkurs mit. Die Ereignisse drängten sich. Zuerst wurde Spanien 1898 von der nordamerikanischen Union völlig überannt, seine Flotte zerstört, sein Kolonialbesitz zertrümmert. Im Herbst desselben Jahres erfuhr Frankreich, daß gegen die überlegene englische Seemacht nicht aufzukommen war, und mußte im Faschoda-Handel einen demütigenden Rückzug antreten. Bald darauf brach der Burenkrieg aus und begann mit Niederlagen Großbritanniens zu Lande; trotzdem konnte der Kampf 1900 von England fortgesetzt und dem Siege zugeführt werden, weil es die See beherrschte und seine gesamte Landmacht nach Afrika zu werfen imstande war. Das war ein Anschauungsunterricht über den Wert der Seegewalt, wie er seit den Kriegen des ersten Napoleon nicht erteilt worden war. Die Deutschen lernen langsam, aber gründlich. Der spröden Volksnatur half der Kaiser nach.

Am 23. September 1898 fiel zu Danzig sein Wort: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“, ein anderes zu Hamburg am 18. Oktober 1899: „Bitter not ist uns eine Flotte!“ Der 1898 gegründete Flottenverein entfaltete unter seinem Leiter General Reim eine umfassende Tätigkeit, der eindrucksvollste Agitator jedoch war der Kaiser. Er hielt den von ihm eingeladenen Abgeordneten förmliche Vorträge mit Zugrundelegung von Ziffernreihen, auf denen die Flottenstärke der verschiedenen Nationen abzulesen war. Oft verwies er dabei auf die Bücher des Amerikaners Alfred Mahan, die in diesen Jahren erschienen und den Beweis lieferten, wie stark die Geschichte der Menschheit durch Seegewalt bestimmt wird.

So ging, nachdem der Flottenplan von 1898 angenommen war, ein Jahr darauf dem Reichstag eine neue Vorlage zu, welche für den deutschen Flottenbau maßgebend geworden ist. Auf diesem Untergrund erhob sich in zweimal sieben Jahren das Kriegswerkzeug, das sich dem englischen innerlich ebenbürtig zeigen sollte. Der Grundgedanke war, daß auf die zur Verteidigung bestimmten Küstenfahrzeuge Verzicht geleistet, dagegen eine Verdoppelung der Schlachtflotte vorgeschlagen wurde. Deutschland wollte jedem Feinde auf hoher See gewachsen sein. Nach dem jüngst beschlossenen Gesetz hatte man die Flotte binnen sechs Jahren auf 17 Schlachtschiffe bringen wollen, der neue Entwurf ging auf 34 Schiffe, die insgesamt nach sechzehn Jahren bereitstehen sollten. Zu diesem Zwecke waren alljährlich zwei neue Panzer auf Kiel zu legen. Es war auf Überholung aller anderen Seemächte außer England abgesehen.

Willig ging, die Sozialdemokratie abgerechnet, die Nation auf die Gedankengänge der Reichsregierung ein. Eine Reihe hervorragender Gelehrter, unter ihnen Schmoller, Wagner, Sering, Delbrück, erschienen in sozialistischen Versammlungen, um in Wechselreden mit politischen Gegnern für den Flottenplan zu sprechen. Kraftfroh war die Sprache der Minister. Bülow sagte am 11. Dezember im Reichstage, Deutschland wäre seinen Nachbarn unbedingt bequemer, wenn sie auf dieses Land wie früher so herabsehen könnten wie hochnäsige Kavaliere auf den bescheidenen Hauslehrer. „Diese Zeiten“, so fuhr er fort, „sollen nicht wiederkehren. Wir wollen nicht wieder, um mit Friedrich List zu sprechen, Knechte der Menschheit werden.“ Im Reichstage schmolz die Opposition zusammen, auch ein Teil der Freisinnigen ging zur Mehrheit über. Die Vorlage erfuhr allerdings eine jedoch

ihr Wesen nicht beeinträchtigende Änderung. Es war, da sich die Absicht der Regierung in erster Linie auf die Verstärkung der Schlachtflotte richtete, im Entwurfe nur nebenher auch für den Bau von Kreuzern gesorgt; der ursprüngliche Vorschlag ging dahin, zwar auch die Zahl der Kreuzer zu verdoppeln, jedoch derart, daß die Mehrbauten erst 1906 zu beginnen hätten. Dieser Ausschub war in der Regierungsvorlage mit der Rücksicht auf die Steuerleistung des Volkes begründet. Der Marineauschuß des Reichstages fand es aber untunlich, ins Flottengesetz eine Bestimmung aufzunehmen, die erst nach sechs Jahren praktisch werden konnte; was später zu unternehmen war, darüber ließ sich feinerzeit beraten und beschließen. Mit dieser Abänderung nahm die Volksvertretung das Gesetz am 12. Juni 1900 in dritter Lesung mit 201 gegen 103 Stimmen an, also fast mit Zweidrittelmehrheit.

In einer Unterredung Bülow's mit Eugen Richter, der bis zum Schlusse in der Opposition blieb, stellte der Staatssekretär dem Abgeordneten vor, seine ablehnende Haltung sei schon deshalb unverständlich, weil deutsche Seegeltung 1848 zuerst von seiner, der demokratischen Partei gefordert worden war. Als Bülow ihn des weiteren auf die Notwendigkeit des Schutzes der deutschen Volkswirtschaft zur See hinwies, meinte der Oppositionsführer: „Sie mögen recht haben. Ich bin aber zu alt, ich kann die Wendung nicht mehr mitmachen.“ Eine neue Zeit brach heran, in der mit den Vorurteilen dieser Art endlich gebrochen wurde.

Mit dem Bau einer starken deutschen Schlachtflotte wurde die Geschichte des 20. Jahrhunderts wirkungsvoll eingeleitet. Dazu drängte zwar die innerste Notwendigkeit, dennoch war der Eindruck auf beiden Seiten des Ozeans nicht weniger tief. Die Begründung der Flottenvorlage und die Rede des Marinesekretärs Tirpitz trugen dazu bei. Dieser sagte am 19. Februar 1900 im Reichstag: „Wir sind der Ansicht, daß die Flotte, wie sie in der Vorlage gewünscht wird, so stark ist, daß sie die Nordsee frei hält. Unsere Seegefechte sollen in die Nordsee verlegt werden.“ Damit war ausgesprochen, daß Deutschland mächtig genug sein wollte, um die Blockade seiner Küsten nicht bloß durch Frankreich, sondern auch durch England zu verhindern. Jede ausschließliche Seeherrschaft also sollte gebrochen werden. Deutlicher noch drückten sich die Motive der Vorlage aus: sie verkündigten, daß auch der seemächtigste Feind, der sich mit der erstarkten deutschen Flotte in einen Krieg einlassen würde, derartige Gefahren laufen solle, daß

„seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wäre“. Also: der Einsatz jedes Nebenbuhlers werde künftig so groß sein, daß niemand Deutschland anzugreifen wagen werde. Man hat dies den Risikogedanken genannt, den Sirpiß der Nation wie der übrigen Welt begreiflich machen wollte. England war in diesem Zusammenhange nicht genannt, an einer anderen Stelle aber als Maßstab für die deutschen Rüstungen genommen. So wenig nun auch die deutsche Regierung an einen Angriff auf Großbritannien dachte, so wurden die Engländer doch mißgestimmt. Ihre unbedingte Seeherrschaft war die Grundlage für die Festhaltung ihrer Kolonien. Das ging auch aus dem Kriege gegen die Buren hervor, in den sie damals verwickelt waren. Ihr Imperium aber konnte, wenn sie mit Deutschland in Streit gerieten, durch den Bau der deutschen Flotte in Frage gestellt werden. Es bemächtigte sich der Briten die Vorstellung, die deutschen Schiffe würden gegen sie gebaut, die Kanonen gegen sie gegossen. Ihr Groll blieb während des Burenkrieges unausgesprochen, nach dessen Beendigung aber brach er mit Naturgewalt hervor.

\*

### Die Bagdadbahn

Gleichzeitig errang die deutsche Diplomatie ohne militärisches Aufgebot im nahen Osten einen Erfolg, durch den sie sich mit einem Schwunge den Weltmächten an die Seite setzte. Das war der Lohn der Umsicht, mit der die Reichsregierung das türkische Problem angefaßt, der Lohn auch der Zuverlässigkeit, durch die sie das Vertrauen der Pforte erworben hatte. Freiherr Marschall von Bieberstein, nach seinem Rücktritte vom Staatssekretariat zum Botschafter in Konstantinopel ernannt, brachte erst hier seine hervorragenden politischen Gaben zur Wirkung. Die Tätigkeit als Staatssekretär des Außern hatte für ihn, dem vordem diplomatische Geschäfte fremd gewesen waren, eine gute Vorschule gebildet. Am Bosporus wuchs er in die Vollreife hinein.

Von dem veränderten Verhältnisse der europäischen Mächte zur Türkei war bereits die Rede (Seite 158). In diesem Betracht war eine förmliche Revolution zu verzeichnen. Rußland zwar und die Donau-

monarchie blieben sich im allgemeinen gleich: die eine Macht mit ihren Ansprüchen auf die Erbschaft des „franken Mannes“, die andere als Verwalterin konservativer Überlieferungen, als Stütze der Erhaltung der Türkei. England aber und Frankreich machten gegen das Ende des 19. Jahrhunderts eine Drehung um 180 Grad des politischen Horizonts durch — die Französische Republik gegen ihr eigenes Interesse, bloß um ihrem russischen Leitstern zu folgen, England aber, weil die Weltwirtschaft sich so ausgeweitet hatte, daß Konstantinopel gegenüber dem Suezkanal und den ostasiatischen Aussichten an Bedeutung zurücktrat.

Neben den politischen und wirtschaftlichen Beweggründen dieses Umschwungs, auf die immer wieder zurückgekommen werden muß, darf auch die Ideologie nicht vernachlässigt werden, welche sich auf den eigentlichen Motiven aufbaute. Da das Türkische Reich dem Streben nach Ausdehnung der britischen Macht über Arabien, Mesopotamien und Persien im Wege stand, so fanden die Engländer, daß die Türkei ein Hemmnis im Fortschreiten der Zivilisation sei. Ganz im Gegensatz dazu hatten Staatsmänner wie Canning, Palmerston und Disraeli in der Türkei ein Bollwerk der europäischen Gesittung gegen die moskowitzische Barbarei gesehen. Lange lebte Salisbury noch in dieser Vorstellung, Gladstone aber wurde der Schöpfer der neuen Doktrin. Es dauerte nicht lange und Albion warf sich gegenüber der angeblich dem Zerfall geweihten Türkei zum Vollstrecker des Jornes des Weltgeistes auf.

Ohne Frage empfiehlt es sich, im Strome der historischen Entwicklung zu steuern; aber oft stellt sich beim Einstellen der Politik auf den voraussichtlichen Gang der Weltgeschichte ein Irrtum ein. Gewöhnlich überschätzen die Menschen den Einfluß, den die ihnen lieb gewordenen Ideen auch in Zukunft üben werden. Dieser Fehlgriff straft sich durch politische Niederlagen. Metternich glaubte, die Entwicklung Deutschlands und Italiens werde sich im Sinne seiner Vorstellung von der Legitimität vollziehen. Gladstone wieder hegte die Überzeugung, ein Staat wie die Türkei könne im Zeitalter der Selbstbestimmung der Völker und des Nationalismus das 19. Jahrhundert kaum mehr überleben. Das war zum mindesten ein Irrtum in Bezug auf die der Türkei noch beschiedenen Lebensdauer. Das demokratische Vorurteil kann ebenso störend wirken wie jedes andere. Da die Briten aber aus ihrer Geringschätzung des Osmanischen Reiches kein Hehl machten, trieben sie die Pforte in die Arme Deutschlands.

Es lag in der Natur der Sache, daß im Gegensatz hierzu Kaiser Wilhelm, seine Minister und Generale den erhaltenden Kräften in der Türkei übergroße Beachtung schenkten. In ihren Augen waren die ererbte Anhänglichkeit an das Haus Osman, die religiöse Verehrung, die dem Kalifen gezollt wurde, die militärische Tüchtigkeit des türkischen Volkes ebensoviel Bürgschaften des Bestandes des Reiches. Daraus ergab sich eine gewisse Überschätzung des Wertes einer engen Verbindung Deutschlands mit der Türkei.

Sultan Abdul Hamid war schon darüber erbittert, daß England 1896 für die Armenier Partei ergriff und deshalb sogar mit Krieg drohte; seine Abneigung wurde genährt, als England, Rußland, Frankreich und Italien ihm nicht gestatteten, die Frucht des Sieges aus dem Kriege mit Griechenland zu pflücken (Seite 161). Obwohl sein Heer das hellenische schlug, wurde er von den genannten vier Großmächten genötigt, die Insel Kreta fahren zu lassen und ihr Autonomie zu gewähren. Es war weiter für die künftige Gestaltung von Wichtigkeit, daß die zwei mitteleuropäischen Kaiserreiche sich zwar in Konstantinopel an versöhnlichen Ratschlägen beteiligten, um die kretische Frage zu lösen, daß sie es aber für unbillig hielten, die Pforte darob mit Drohungen zu belästigen. Deutschland und Österreich-Ungarn zogen ihre Kriegsschiffe zurück, als die vier anderen Großmächte mit ihren Geschwadern der türkischen Herrschaft auf Kreta ein Ende machten. Bülow sagte darüber am 8. Februar 1898 im Reichstage, es sei nicht notwendig, daß im europäischen Konzert jedermann dasselbe Instrument spiele; der eine, so fuhr er launig fort, schlage in der kretischen Angelegenheit die Trommel, der andere stoße in die Trompete, der dritte halte die große Pauke in der Hand, Deutschland aber habe sich begnügt, in Konstantinopel die Flöte der Aberredung zu blasen, und das nicht ohne Erfolg. Zu anderem könne sich die deutsche Regierung nicht entschließen. „Wenn Streit entsteht,“ schloß er unter der Heiterkeit des Hauses, „treten wir ruhig beiseite; wenn Differenzen laut werden, legen wir die Flöte still auf den Tisch und verlassen den Konzertsaal.“ So blieb den vier anderen Mächten die undankbare Schuhhoheit über Kreta, die ihnen durch mehr als ein Jahrzehnt nichts als Verdruß bescherte. Der Sultan aber war dem Deutschen Reiche zu Dank verpflichtet. Die unparteiische Haltung auch Österreich-Ungarns wurde anerkannt, aber die Pforte konnte es nicht verwinden, daß diese Macht ihr 1878 Bosnien und die Herzegowina entrissen hatte. Demgegenüber stand Deutschlands

Uneigennützigkeit in allen Gebietsfragen außer Zweifel: es erstrebte nichts als Absatz für seine Industrie und trat der Pforte in allen politischen Angelegenheiten wie bei der Reform ihrer Armee wohlwollend zur Seite. Daraus ergab sich für die deutsche Diplomatie am Bosporus die Vorzugsstellung.

So kam es, daß Kaiser Wilhelm auf seiner 1898 unternommenen Orientreise glänzende Aufnahme fand. Am 18. Oktober landete das Kaiserpaar mit großem Gefolge, zu dem auch Bülow gehörte, in Konstantinopel, wo mit dem Sultan Freundsgrüße getauscht wurden. Palästina war das nächste Reiseziel. In Jerusalem fand am 31. Oktober die Einweihung der protestantischen Kirche statt, an der sich der Kaiser mit einer Rede voll warmer Empfindung beteiligte. Den Katholiken wieder wendete der Herrscher, um seine Unparteilichkeit zu erweisen, zur Erbauung einer Kirche ein Grundstück zu, wo nach der Legende die Gottesmutter der Ruhe gepflegt hatte. Dann begab sich Wilhelm II. nach Damaskus, wo die Stadtgemeinde ihm ein prächtiges Festmahl gab. Den Trinkspruch des Bürgermeisters erwiderte er mit einer Rede, die in der islamitischen Welt lauten Widerhall erweckte. Darin hieß es: „Möge Seine Majestät der Sultan und mögen die dreihundert Millionen Mohammedaner, die, auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren, versichert sein, daß der Deutsche Kaiser zu allen Zeiten ihr Freund sein wird.“ Ein Ausspruch, der überschwänglich klang, indessen tatsächlich zum Leitmotiv der deutschen Politik wurde. Man stand am Beginn eines neuen Zeitalters: Worte, die unter solchen Umständen fielen, besaßen erhöhte Bedeutung. Die dreihundert Millionen Mohammedaner haben den Wert der ihnen entgegengebrachten Freundschaft Kaiser Wilhelms bis zum Weltkrieg immer höher schätzen gelernt.

Das war die Anbahnung des Bundes Deutschlands mit der islamitischen Welt. Dabei kam Deutschland gewissen Lieblingsplänen Abduls Hamids entgegen. Auch dieser kluge Diplomat rechnete mit den geistigen Strömungen und den Stimmungen seines Volkes. Die Feinde seines Reiches spielten Fangball mit der Idee der Befreiung der christlichen Völker des nahen Orients; demgegenüber förderte der Sultan wo immer die Vorstellung von der Einheit und Gesamtbürgerschaft des Islams. Priester und Dichter lehrten einen Panislamismus, der der Selbstbehauptung des Türkischen Reiches zugute kam.

Die erste Frucht des deutsch-türkischen Einvernehmens war die

Konzession zum Bau der Bagdadbahn. Das war kein Geschenk, das der deutschen Nation von selbst in den Schoß fiel, sondern das Ergebnis lange vorbedachter Arbeit. Ursprünglich lag es nur an den Briten, ob nicht sie die Schöpfer des mächtigen Werkes werden wollten. Denn der Engländer Oberst Chesney war der Vater des Gedankens, Konstantinopel durch einen Schienenstrang mit dem Persischen Meerbusen zu verbinden. Zweimal, von 1830 bis 1832 und von 1835 bis 1837, fuhr er zur Erkundung den Euphrat hinunter. Friedrich List erfaßte sofort die Bedeutung dieser Bestrebungen und sagte voraus, England werde sich am unteren Euphrat festsetzen. Chesney erwirkte auch 1836, dann 1862 vom Sultan eine Konzession zum Bau, fand aber in England nur laue Unterstützung, das Kapital war nicht zusammenzubringen. Disraeli freilich, für jede Idee empfänglich, die dem Reiche im Orient neue Ausichten eröffnete, fühlte sich von dem Entwurf angezogen, eine Eisenbahnverbindung bis an die Tore Indiens herzustellen. Indessen kam er erst nach dem Tode Chesneys 1874 zur Macht. Darauf schickte er den Afrikareisenden B. L. Cameron zum näheren Studium der Linie nach Syrien und Mesopotamien. Zurückgekehrt, veröffentlichte Cameron 1880 das zweibändige Werk „Our future highway“ (Unsere künftige Hochstraße), worin der „trockene Weg“ nach Indien für ebenso wertvoll erklärt wurde wie die Wasserstraße von Suez.

Disraeli mußte 1880 das Steuer an Gladstone abgeben und starb im Jahre darauf. Gladstone aber fehlte das Organ für die Weltweite. Schon die Besitznahme Ägyptens wurde von ihm eigentlich nicht gewollt; mit Vorderasien beschäftigte er sich überhaupt nur, um seinem krankhaften Hass gegen die Türkei die Zügel schießen zu lassen. So blieben die Entwürfe Chesneys und Camerons unausgeführt. In den Jahren 1880 bis 1900 beschäftigte sich die Nation fast ausschließlich mit der Ausdehnung des afrikanischen Reiches. Rhodes und Milner hatten im Süden, Cromer in Ägypten alle Hände voll zu tun. Die Phantasie der Briten war von der Eisenbahnlinie Kap—Kairo angeregt, die Bagdadbahn geriet fast in Vergessenheit.

Da griffen die Deutschen helläugig den großen Plan auf. Dem Schwaben Wilhelm Pressel gebührt die Ehre, ihnen den Weg gewiesen zu haben. Seit 1872 als Ingenieur in türkischen Diensten stehend, befürwortete er im wesentlichen den Zug der später gebauten Linie. Der ehrenhafte und aufrechte Mann wollte sich jedoch von dem Finanzbaron Hirsch nicht als Werkzeug gebrauchen lassen und verließ Kon-

stantinopel, um in Wien für seinen Plan zu werben, auch die Balkanhalbinsel mit einem Netz von Eisenbahnen zu überspannen. Doch er starb dahin und ein Größerer erst verwirklichte den Gedanken. Nachdem das Haus Bleichröder sich vorübergehend mit der Bagdadbahn beschäftigt hatte, wurde Georg von Siemens der Schöpfer des Werkes.

Siemens sagte 1889 im Reichstage, die Banken seien eine Art Führer des Unternehmungsgeistes der Nation. Er setzte die großen Hilfsmittel der von ihm geleiteten Deutschen Bank daran, Vorderasien der deutschen Volkswirtschaft zu erschließen. Ein bescheidener Anfang war's, daß die Anatolische Eisenbahngesellschaft gegründet wurde, welche zunächst die kleine Schienenstrecke von Haidar Pascha (am Bosphorus) nach Ismid kaufte. Gleichzeitig erhielt sie vom Sultan die Konzession für die Linie von Ismid nach Konia. Mit Konia wurde 1896 der Hauptstapelplatz des Innern von Kleinasien erreicht. Dann weiteten sich die Gedanken, formten sich die Entwürfe. In dem 1898 erschienenen Buche Naumanns „Asia“ waren Ausblicke in eine große Zukunft eröffnet. Die Pforte erkannte den Wert der Eisenbahnverbindung mit den südöstlichen Gebieten ihres schwer lenkamen Reiches an. Votschafter Marschall war der eifrige Förderer des großen Planes, dem Kaiser Wilhelm seinen Schutz angedeihen ließ. Am 23. Dezember 1899 schloß Siemens das grundlegende Abkommen mit der türkischen Regierung, das den Bau einer Linie von Konia nach Bagdad und Basra zum Inhalt hatte.

Die günstige Weltlage war von dem weitblickenden Bankherrn erfaßt und benutzt worden. Zum Glück stieg damals der Wettbewerb Englands mit Rußland zu einer Höhe, daß sie sich ungefähr die Wage hielten; was sie sich gegenseitig mißgönnten, fiel den Deutschen zu, die von ihnen zwar scheel angesehen, aber noch nicht als gefährlich betrachtet wurden. Der Sultan vertraute die Ausführung lieber Deutschland an als den zwei ihm mißgünstigen Weltreichen. Rußland ließ gerade damals Vorderasien aus den Augen, da die Erwerbung Port Arthurs 1898 und große hinterasiatische Pläne alle seine Kräfte in Anspruch nahmen. Ein günstiger Zufall wollte, daß die von französischen Kapitalisten geleitete Ottomanbank zu der Zeit auf die Stütze der Deutschen Bank angewiesen und zum Bunde für den Bau der Bagdadbahn bereit war. Die Ottomanbank hatte sich auf unglückliche Spekulationen in südafrikanischen Bergwerksaktien eingelassen und solche Verluste erlitten, daß 1895 ein Sturm gegen ihre Kassen erfolgte. Siemens, die

Abticht hegend, deutsches mit französischem und englischem Geld für das Werk zusammenzuspannen, führte die Verbindung mit dem französischen Kapital alsbald herbei. Nicht weniger als 45 Prozent der türkischen Staatsschuld waren in Frankreich untergebracht, so daß die französische Regierung ein Werk unterstützte, das der Türkei wirtschaftliche Vorteile versprach.

Das alles war jedoch nicht so wichtig wie die Ablenkung Englands auf die in Südafrika und in Ostasien aufgetauchten Schwierigkeiten. Es überstieg die Kräfte Albions, zugleich das Burenvolk auf die Knie zu zwingen, die Russen von Peking abzuhalten und im selben Augenblick auch dem Deutschen Reiche die Stirne zu bieten. So hatten die Deutschen am Bosphorus Elbogensfreiheit. Im Herbst 1899 bot Chamberlain dem Grafen von Bülow ein Bündnis an, er mußte ihn also bei der Pforte gewähren lassen. Albion war durch die anfänglich in Südafrika erlittenen Niederlagen so bedrängt, daß die schon damals den Deutschen nicht eben freundlichen „Times“ bei der Besprechung des Bagdadbahnentwurfes am 30. November 1899 schrieben: „Es gibt keine Macht, in deren Hände England das Unternehmen hätte lieber fallen sehen<sup>1)</sup>.“ Wie anders urteilten die Engländer gleich nach Schluß des Burenkrieges! Es gehört zu den beherrschenden Tatsachen der Weltpolitik, daß die Engländer den Wert Helgolands verkannten und daß sie sich die Bagdadbahn entgehen ließen, deren Erwerbung ihnen zur Zeit ihres der Türkei gewährten Schutzes geringe Mühe gekostet hätte.

In dem Vertrage vom 23. Dezember 1899 war ausgemacht, daß die Bagdadbahn binnen acht Jahren gebaut sein solle, die Kosten wurden auf 500 Millionen Mark veranschlagt. Es ergaben sich aber so große Schwierigkeiten, besonders finanzieller Art, daß die Verbindung mit Bagdad bis zum Weltkrieg nicht vollständig hergestellt war. Georg von Siemens starb 1901, worauf Artur Gwinner das Unternehmen leitete. Jede neu eröffnete Strecke war für die Türkei ein militärischer und wirtschaftlicher Vorteil. Nicht der Geldgewinn war für die Deutsche Bank der Hauptantrieb, denn die Aktien der Anatolischen und der Bagdadbahn haben gewöhnlich nur fünf Prozent getragen. Deutschlands Ansehen aber in der Welt stieg mit dem Fortschreiten des Baues,

<sup>1)</sup> E. A. Schäfer, „Die Entwicklung der Bagdadbahn-Politik“ (Weimar 1916), Heft 17 der „Deutschen Orientbücherei“.

der übrigens bis zum Weltkrieg mehr ein Symbol als ein Werkzeug der Macht des Deutschen Reiches geblieben ist.

\*

### Erwachender englisch-russischer Gegensatz zu Deutschland

Durch das Flottengesetz von 1900, dann durch die erhöhte Geltung Deutschlands im nahen Orient änderte sich das Verhältnis des Reiches zu den Weltmächten vollständig. Die deutsche Regierung hatte zwar nichts Feindseliges gegen Britannien oder gegen Rußland vor, sondern folgte bloß dem Triebe jedes gesunden Organismus, seiner Natur nach zu wachsen. Der Unternehmungsgeist der Deutschen forderte neue Felder der Betätigung, die angesammelten Kapitalien suchten lohnende Anlage. Damit aber kam das junge Reich, wenn auch ohne vorgefaßten Plan, England wie Rußland in die Quere. Das Zarenreich fühlte sich zunächst weniger beengt, da es in Konstantinopel bloß den englischen durch den deutschen Einfluß ersetzt sah: bei der noch auf voller Höhe stehenden russisch-englischen Nebenbuhlerschaft erschien das nicht als Nachteil. Auch waren Rußlands Beziehungen zur deutschen Regierung noch immer die besten. Zudem stand das Zarenreich in Ostasien mitten in großen Unternehmungen: die Mandschurei, China und Japan nahmen seine Aufmerksamkeit voll in Anspruch. Es waren also zunächst nur die panslawistischen Kreise, die sich über die Konzession zum Bau der Bagdadbahn aufregten. In dem Verhältnisse der Höfe und der Regierungen dagegen zeigte sich keine Trübung.

Anders wirkte der Bau der deutschen Schlachtflotte auf England. Es war zwar ein kluger Schachzug, daß Kaiser Wilhelm und seine Ratgeber damit zu der Zeit begannen, als die Briten in Südafrika beschäftigt waren. Anscheinend nahm Albion das an sich Unwillkommene ruhig hin, wozu die beschwichtigenden Worte Bülow's das ihrige beitrugen. So war es selbstverständlich, daß, als Fürst von Hohenlohe, von Alter und Krankheit heimgesucht, am 17. Oktober 1900 den Abschied nahm, Graf von Bülow zum Reichskanzler ernannt wurde.

Es war nun die weitere Aufgabe der deutschen Staatskunst, zu

verhindern, daß England, wenn es in Europa wieder aktionsfähig wurde, sich mit Rußland gegen das Deutsche Reich verbinde. Schlichteten die zwei Weltmächte ihre Händel und wandten sie sich gegen Mitteleuropa, so geriet dieses in ernste Gefahr. Bismarck hatte es verstanden, Rußland und Frankreich auseinanderzuhalten, sich das eine Mal mit dem Petersburger, dann wieder mit dem englischen Kabinett auf guten Fuß zu stellen. Er hatte zu diesem Behuf dem Deutschen Reiche Selbstbeschränkung auferlegt. Jetzt aber strebte die Nation in die Weite und erregte die Eifersucht ihrer Nachbarn. Das war eine völlig neue Weltlage.

Wenn man damals und später mitunter gemeint hat, Deutschland hätte um des lieben Friedens willen auf den Bau einer größeren Schlachtflotte verzichten sollen, so wird damit etwas Unmögliches verlangt. Früher oder später wäre jeder deutsche Herrscher oder Staatsmann vor die Aufgabe gestellt worden, der zweiten Handelsmacht der Welt auch die entsprechende Kriegsslotte zu schaffen. Bloß über die Schnelligkeit der Entwicklung konnte man verschiedener Meinung sein, nur das Tempo ließ sich beschleunigen oder verlangsamten. Abri gens war der Streitfall mit England schon dadurch gegeben, daß Deutschlands Handelsflotte wuchs und seine Industrie die britische von vielen Märkten verdrängte.

Daraus ergab sich ein Zusammenstoß wie dereinst zwischen Athen und Sparta, Rom und Karthago, zwischen Spanien und Holland, zwischen Frankreich und England. Die anderen Tatsachen und Stimmungen der Weltpolitik haben die allgemeine Reizbarkeit erhöht, aber sie wurden nicht so gefährlich wie der deutsch-englische Gegensatz. Alle die anderen Reibungen waren von verhältnismäßig geringerer Wichtigkeit, so der Durst der Franzosen nach Wiedergewinnung Elsaß-Lothringens, das Streben der Russen nach den Meerengen, der nie gestillte Ehrgeiz Italiens, das militärische Emporkommen der Balkanstaaten. Das waren, wenn man sich so ausdrücken darf, lokale Erscheinungen, dagegen machte sich auf allen Meeren und Küsten der Welt der Widerwille Britanniens gegen den deutschen Wettbewerb fühlbar. Der Reeder sah seinen Gewinn geringer werden, der Industrielle begegnete einem geschickteren und fleißigeren Konkurrenten; jeder Mann in England hätte, um dem deutschen Wettbewerb friedlich zu begegnen, täglich oder doch zu Ende der Woche an dem halb freien Sonnabend eine oder mehrere Stunden länger arbeiten müssen. Seitdem erfüllte England die Welt mit der

Klage, daß ihm der Handel eingeengt werde. Nicht Bosheit war es, weshalb Albion seinerzeit Spanien und Holland zurückdrängte; ebenso wenig war es im Rechte, es einer anderen Nation als Tücke anzurechnen, wenn sie sich wirtschaftlich an seine Seite schwang. Für die Nebenbuhler Englands gelten dieselben Gesetze der Entwicklung, welche von Seeley — in seinem Werke über die Ausdehnung Englands — für das mehr unbewußte als beabsichtigte Werden und Wachsen der britischen Weltmacht festgestellt worden sind.