



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919-

Der Suezkanal und Konstantinopel.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76985](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76985)

Beweggründe, die den russischen Minister des Außeren, Grafen Lambsdorff, zur Ablehnung bestimmten, lagen nicht bloß in dem Bündnisse mit Frankreich, auf dessen Hilfe Rußland angewiesen war. Er hielt es außerdem für überflüssig, sich zu allen anderen Sorgen noch mit der zu belasten, die aus dem deutsch-englischen Gegensatze entsprang. Weßhalb die öffentliche Meinung Großbritanniens noch mehr reizen, indem sich der Petersburger Hof mit dem Berliner verband? So ließ sich Rußland auch weiterhin von Deutschland alle Freundschaftsdienste gegen Japan leisten, ohne für die Zukunft eine Verpflichtung auf sich zu nehmen. Die Beziehungen der beiden Kabinette blieben indessen so warm wie bisher: auch wiederholte Wilhelm II., wie wir sehen werden, gelegentlich der Zusammenkunft von Björköe (23. und 24. Juli 1905) den im Jahre vorher mißglückten Versuch, scheinbar mit besserem Erfolge. Damals huschte der Schatten des Dreikaiserbündnisses noch einmal über die politische Bühne, um darauf völlig zu verschwinden.

*

Der Suezkanal und Konstantinopel

Der Ausgleich mit Frankreich wurde von König Eduard und seinen Ministern in der Absicht betrieben, gegen Deutschland die Hände frei zu bekommen. Das Abkommen zeitigte aber auch das wichtige Ergebnis, daß England nicht mehr für den Suezkanal fürchten mußte, da Frankreich in dem Vertrage die lästige Forderung nach Räumung Ägyptens fallen ließ. So stark hatte vor 1904 dieser Druck auf England gelastet, daß es bis dahin die stärkste seiner Flotten dauernd im Mittelländischen Meere beließ, mit Malta als Stützpunkt. Nicht der Armeekanal und die Nordsee wurden damals am sorgsamsten verwahrt, sondern die Gewässer, durch die der Weg zum Suezkanal und nach Indien ging; 12 Schlachtschiffe, 5 große und 12 kleine Kreuzer nebst vielen anderen Fahrzeugen hielten die Wacht. Sie behielten auch Konstantinopel und die Dardanellen im Auge, sorgten ebenso dafür, daß Rußland den Meerengenvertrag nicht verleihe, wie andererseits, daß dem Sultan die Lust verging, von seiner völkerrechtlich verbrieften

Oberlehns Herrschaft über Ägypten auch nur ein Wort zu sprechen. Die ganze Flottenverteilung trug der weltgeschichtlichen Tatsache Rechnung, die durch den Bau des Suezkanals gesetzt worden war.

Durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien (1498) war die ehemalige Bedeutung Ägyptens für den Welthandel gesunken, das Mitteländische Meer stand nicht mehr im Lebensmittelpunkt der Kulturvölker, wogegen der Atlantische Ozean an Wichtigkeit gewann. Jetzt aber stellte die Fahrt durch den Suezkanal bis zu einem gewissen Grade die frühere Gruppierung wieder her. England, das ursprünglich von der neuen Wasserstraße Einbußen befürchtet hatte, bereitete dem Bau jedes nur mögliche Hindernis. Umgekehrt förderte Napoleon III. die Pläne Lesseps' zur Durchbohrung der Landenge von Suez, von der er für Frankreich als Mittelmeermacht erheblichen Vorteil erhoffte. Tatsächlich setzten die Franzosen vor und während des Kanalbaus festen Fuß in Ägypten; die Vizekönige des Landes bezogen aus Paris ihren Bedarf an Zivilisation. Sobald aber die Wasserstraße fertiggestellt war, rechnete England mit der neuen Tatsache und ließ die Erwerbung Ägyptens nicht mehr aus dem Auge. Dilke empfahl sie schon 1869 dem englischen Unterhause, Disraeli bahnte sie 1875 durch den Kauf der Suezkanalaktien an. Wohl hatte Gladstone, 1880 Premierminister geworden, für die Größe der Sache nicht den Blick, aber Chamberlain und Hartington, Mitglieder seines Kabinetts, drangen mit dem Unterstaatssekretär Dilke so kräftig in ihn, daß er zuletzt in die Besitznahme willigte. Früher als er, gleich beim Ausbruch der Unruhen in Ägypten, erklärte sich die öffentliche Meinung Englands für rücksichtsloses Eingreifen. Die am Ruder befindliche liberale Partei hätte durch ihre sogenannten Grundsätze von dem Anschlag auf ein sich selbst regierendes Land abgehalten werden sollen; indessen trug Dilke am 14. Juni 1881 in sein Tagebuch die Worte ein: „Unsere Partei im Unterhause ist in bezug auf Ägypten ganz Jingo. Sie wollen schlechterdings irgendwen totschiagen. Sie wissen nur nicht, wen¹⁾.“ Trotz gegenteiligen wiederholten Zusagen der Regierung dachte nach der Besetzung niemand mehr ernstlich an das Aufgeben des Landes. Man hat den Bau des Suezkanals mit gutem Grunde den ersten Anstoß zur imperialistischen Bewegung in England genannt.

Mit diesem Ereignisse verschob sich der Schwerpunkt der Weltpolitik von Konstantinopel nach Ägypten. Als England überdies von

¹⁾ The Life of Sir Charles Dilke von Gwynn und Euckwell, London, 1917.

1896 bis 1898 den Sudan eroberte und Cecil Rhodes die Unterwerfung von ganz Südafrika in Angriff nahm, wurde das Öffnen und Schließen der Dardanellen für Britannien eine Frage zweiter Ordnung. Zulezt, als der Gedanke der Verbindung des anglo-afrikanischen und des anglo-indischen Reiches auftauchte, stand den Briten der türkische Sultan im Wege, da er über die Landbrücke von Mesopotamien und Arabien verfügte. Abgesehen davon, war die Türkei von jetzt ab ein bequem sich anbietender Teilungsgegenstand, um mit Franzosen, Italienern und Russen politische Geschäfte zu machen. Dieses Ziel ins Auge fassend, ließ sich England weder durch geschichtliche Überlieferungen noch durch Gefühlseligkeiten auf seinem Wege heirren.

Die Abwendung Englands von der Türkei wurde von Gladstone schon seit dem russisch-türkischen Kriege empfohlen, indessen schritt Britannien erst zur Zeit der armenischen Greuel (1895) zur Tat. Salisbury schlug den Mächten zunächst Armeniens Losreißung von der Herrschaft des Sultans vor. Derselbe Staatsmann, der 1878 und 1887 der Türkei mit den Waffen Beistand zu leisten bereit gewesen war, gab 1896 den Russen zu verstehen, er hätte nichts dagegen, wenn sie nach Konstantinopel griffen; er sagte damals in öffentlicher Rede: „Konstantinopel hat jetzt weniger Interesse für uns als ehemals. Für uns liegt die Pforte zum Orient in Ägypten, im Suez; und wenn Rußland unseren Besitz in Ägypten anerkennen will, so sehen wir kein Hindernis gegen seine Niederlassung in Konstantinopel — eines schönen Tages¹⁾.“ Man weiß heute, daß Salisbury bei einer persönlichen Begegnung dem Kaiser Wilhelm am 8. August 1895 die Teilung der Türkei angeboten hat und durch die Ablehnung arg verstimmt worden ist²⁾. So gründlich hatte Salisbury seit 1887 umgelernt. Für ihn war, wie auch aus der obigen Rede hervorgeht, das Wechselverhältnis zwischen Konstantinopel und dem Suezkanal maßgebend, nicht etwa die moralische Entrüstung über die türkischen Grausamkeiten, was bei Gladstone mitsprach. Er war ein wetterharter Brite und machte

¹⁾ So nach Herm. Oncken, „Das alte und das neue Mitteleuropa“, Gotha, 1917, S. 66, 67. Vgl. auch Justus Hasbagen „Umriss der Weltpolitik“, 2. Auflage, Leipzig, 1918; I, S. 97—103.

²⁾ H. Febr. v. Eckardstein, „Lebenserinnerungen“, I, S. 211. Die Absicht Salisbury's war, die Verbindung Deutschlands mit Rußland aufzulösen und, während der junge Zar und Lobanow Ostasien zum Ziel ihrer Ausdehnungspolitik machten, in der Türkei ein Feuer anzublasen.

aus seinen Zweifeln an den modernen Idealen kein Gehl, wodurch er nicht selten die jüngeren, demokratisch angehauchten Mitglieder seiner Partei verletzete; sie verargten es ihm, wenn er, sich gehen lassend, über die Lieblings Schlagworte des Tages seinen Spott ausgoß. Schien es notwendig, Reformen im Innern anzubahnen, so stimmte er oft nur zögernd und mit ironischen Seitenblicken auf die unbequemen Dränger zu¹⁾. Doch auch Salisbury, wiewohl sonst Skeptiker, hatte seine Religion, und das war der Glaube an die Macht und die Größe Englands. In dieser Gesinnung warf er die Grundsätze seiner früheren Balkan- und Dardanellenpolitik über Bord. So erforderte es die veränderte Weltlage, in die er ebenso umsichtig eingriff, wie er gemeinsam mit Disraeli Konstantinopel gegen die Russen verteidigt hatte.

Mit dem Bau des Suezkanals endete die Periode, die mit der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien begonnen hatte. Es läßt sich nur ahnen, was der neue Zeitabschnitt noch in seinem Schoße bergen mag. Wichtiger als alle Grenzstreitigkeiten unter den europäischen Staaten ist der veränderte Zug des Welthandels auf den Meeren.

*

Englischer Frontwechsel

Von der Besitznahme Ägyptens bis zum Ausgleiche mit Frankreich war die europäische Politik Großbritanniens vorwiegend durch die Verhältnisse im Mittelländischen Meere bestimmt. Während dieses Zeitraumes vollzog sich aber der wundervolle Aufschwung Deutschlands mit dem Vordringen seiner Industrie auf den überseeischen Märkten und selbst auf dem Boden Altenglands, überhaupt sein Aufstieg zur zweiten Handelsmacht der Welt; die Krönung des Ganzen bildete der Beginn des Baues einer Schlachtflotte durch das Gesetz von 1900. Seitdem legte Deutschland jährlich im Durchschnitte drei große Panzerschiffe auf Kiel, um zum Schlusse des Jahres 1917 über 34 Schlachtschiffe und die entsprechende Anzahl von Kreuzern, Torpedoschiffen und anderen Einheiten zu verfügen. Bis zu Beginn

¹⁾ Vgl. seine Charakteristik in dem ihm gewidmeten Artikel der „National Biography“.