

Reich gegen Empire

Von Alexander Bahar

5. Juni 2014

Die deutsch-britische Rivalität begann um die Wende zum 20. Jahrhundert. Diese zwischen-imperialistische Konkurrenz war eine entscheidende Triebfeder bei der Entfesselung des Ersten Weltkriegs.

"Der Ausbruch des Krieges im August 1914 ist bei allen beteiligten Mächten, in Petersburg, London und Paris wie in Wien und Berlin als Lösung einer unerträglichen Spannung empfunden worden. Es war eine Spannung, die sich immer wieder in vordergründigen zwischenstaatlichen Konflikten entlud, aber ihre tieferen sozialen, wirtschaftlichen und politischen Ursachen hatte." Dieses Urteil des Historikers Karl Dietrich Erdmann kennzeichnet die innerimperialistische Konkurrenz, die sich in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg sukzessive zugespitzt hatte. Im Rahmen dieses Konkurrenzgeflechts kam der Rivalität zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich eine besondere, wenn nicht entscheidende Bedeutung zu.

Mit der deutschen Reichsgründung von 1871 war ein Wirtschaftsraum von erheblicher Dynamik entstanden. Die deutsche Bevölkerung hatte sich innerhalb der Grenzen von 1871 von 24,8 Millionen im Jahre 1816 auf 66,9 Millionen im Jahre 1913 vermehrt, also fast verdreifacht. In Großbritannien und Irland betrug der Zuwachs im gleichen Zeitraum rund 200 Prozent.¹ Insbesondere für Großbritannien und Deutschland erwuchs aus der demographischen Entwicklung die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Expansion, wobei das Bevölkerungswachstum und die Entwicklung von Industrie und Handel sich wechselseitig beeinflussten. Großbritannien war mit einem großen Vorsprung als Industriestaat in 19. Jahrhundert gestartet. Doch spätestens seit der Jahrhundertmitte holte Deutschland rapide auf. Von 1880 bis 1907 vervierfachte das Deutsche Reich seine Steinkohleförderung und schloss damit fast zu Großbritannien auf, um bis 1914 mit diesem etwa gleichzuziehen. Die deutsche Stahl- und Eisenproduktion hatte bereits 1907 das Doppelte derjenigen Großbritanniens erreicht. Auf die gesamte Industrieproduktion bezogen, kletterte Deutschland zwischen 1880 und 1900 auf Platz drei hinter den USA und Großbritannien, um im Jahr 1913 das Inselreich vom zweiten Platz zu verdrängen. Mit anderen Worten: In den Jahren vor 1913 vervierfachte sich der deutsche Anteil an der weltweiten Industrieproduktion, während der britische Anteil um ein Drittel sank. Noch dramatischer entwickelte sich der Außenhandel des Deutschen Reiches. Im Jahr 1880 kontrollierte Großbritannien 22,4 Prozent des Welthandels, das Deutsche Reich folgte mit 10,3 Prozent und großem Abstand. Im Jahr 1913 hingegen hatte Deutschland mit 12,3 Prozent Großbritannien fast eingeholt, dessen Anteil auf 14,2 Prozent zurückgegangen war. Das Deutsche Reich war so zur zweiten Handelsmacht der Welt aufgestiegen, auch wenn London 1887 mit dem „Merchandise marks act“ den Versuch unternommen hatte, deutsche Exporte mit dem Warnhinweis „Made in Germany“ einzudämmen. Von einem Wirtschaftswunder zeugte auch der dramatische Anstieg des Energiebedarf der deutschen Wirtschaft, die im Jahr 1913 20 Prozent mehr Strom produzierte und verbrauchte als Großbritannien, Frankreich und Italien zusammen. Wie Großbritannien entwickelte auch Deutschland trotz negativer Handelsbilanz eine positive Zahlungsbilanz aufgrund seiner weltweiten Kapitalanlagen und Dienstleistungen, u. a. durch den Ertrag der Seeschifffahrt. Zwar blieb Großbritanniens Führungsrolle als Kreditgeber und Weltbankier nach wie vor unangefochten, dennoch löste die Entwicklung der deutschen Wirtschaft einen scharfen ökonomischen Konkurrenzkampf aus. Und der blieb nicht ohne Folgen auf die herrschende Meinung in Großbritannien, wenn sich auch spannungsmildernd auswirkte, dass Deutschland auf der

¹ Die Vergleichswerte für Frankreich betragen 50, für Italien 100 und für Russland 400 Prozent.

Kundenliste der Briten an oberster Stelle rangierte und der Schwerpunkt des deutschen Handels in Europa, der des britischen Handels dagegen in Übersee lag. Das sensationelle Wirtschaftswachstum Deutschlands wurde in Großbritannien als Bedrohung empfunden, weil es die Grenzen der britischen Weltherrschaft aufzeigte.

Das Flottenwettrüsten

Die gewachsene wirtschaftliche Bedeutung des Deutschen Reiches führte dazu, dass in seinen herrschenden Kreisen verstärkt Forderungen nach einem entsprechenden politischen und militärischen Gewicht Deutschlands laut wurden. Ausdruck verschafften sich diese vor allem in dem rasanten Aufbau der deutschen Flotte, der das deutsch-englische Verhältnis in der Folge weit stärker belastete als die unmittelbare wirtschaftliche Konkurrenz. Die durch Anordnung Kaiser Wilhelm II. ab 1898 aufgebaute Flotte sollte über die bisherige Küstenverteidigung hinaus die deutschen Handels- und Überseeverbindungen bei internationalen Krisen oder im Kriegsfall vor Unterbrechungen schützen. Mit dem Flottenbau sollte Deutschland nicht nur befähigt werden, im Wettbewerb um Märkte und weltweiten Einfluss Schritt zu halten, es sollte auch gegenüber Großbritannien in eine neue Position der Stärke versetzt werde. Aus deutscher Sicht war der Flottenbau die notwendige Folge der Expansion von Handel und Industrie. Hinter dem Flottenbauprogramm stand eine breite öffentliche Meinung, die der Überzeugung anhing, dass es für Deutschland möglich sein werde, durch die bloße Existenz und das Gewicht der Flotte, ohne Krieg, wenn auch unter Einbeziehung des Kriegsrisikos, in den Kreis der Weltmächte aufzusteigen und einen "Platz an der Sonne" einzunehmen. Die deutsche Flottenrüstung veranlasste die Engländer, insbesondere als Reaktion auf das dritte deutsche Flottenbaugesetz vom Jahr 1908, zu einem kostspieligen Schiffswettrüsten. Dennoch sah sich Großbritannien in der Folge zur faktischen Preisgabe des „Zweimächtestandard“² gezwungen, auf dem seine Seehegemonie beruht hatte. Den Verlust suchte es durch eine Flottenkonvention mit seinem französischen Ententepartner zu kompensieren. Dem Abkommen zufolge konzentrierte Frankreich seine Schlachtflotte im Mittelmeer, wodurch Großbritannien einen Teil seiner Flotte verschieben und damit die in den Heimathäfen stationierten Einheiten deutlich verstärken konnte. Im Gegenzug übernahm es die Verpflichtung, im Kriegsfall die französische Nordküste zu schützen. Obwohl keine förmliche Allianz, schränkte diese Konvention die Entscheidungsfreiheit der britischen Regierung im Falle eines Krieges zwischen den kontinentalen Rivalen Deutschland und Frankreich stark ein.

Tirpitz' Kalkül bestand weniger darin, England mittels eines militärischen Angriffs aus seiner Stellung als Seehegemon zu verdrängen. Dazu wäre die deutsche Schlachtflotte auch nach ihrem geplanten Ausbau zu schwach gewesen. Die Flotte sollte vielmehr so stark sein, dass ein Angriff auf sie ein Risiko darstellte, um Großbritannien so zu einem Bündnis mit Deutschland zu bewegen, zumindest aber es im Fall eines kontinentalen Zweifrontenkrieges gegen Frankreich und Russland in einer neutralen Position zu halten. Doch diese Rechnung ging nicht auf. Wie Großbritanniens Kriegseintritt und der Verlauf der britischen Hungerblockade später zeigten, war dieses Kalkül nicht nur militärisch unausgereift, sondern auch politisch verhängnisvoll. Schon vor der Entfesselung des Ersten Weltkrieges wurde der Flottenbau als Indikator für Deutschlands Weltmachtstreben betrachtet.

Vorbild Preußen

Ideologischer Ausdruck fand der Wunsch herrschender deutscher Kreise nach dem Eintritt des Reichs in die große Arena der Weltpolitik vor allem in der Historiographie der Zeit. Nach Leopold Ranke und seiner Schule schien es in der Logik der Geschichte zu liegen, dass Deutschland nach seiner nationalen Einigung und seinem Aufstieg zur europäischen Kontinentalmacht nun den Briten

² Two-Power-Standard: Maxime der britischen Flottenrüstung von 1889 bis 1914, der zufolge die britische stets mindestens so stark sein sollte wie die beiden nächstgrößeren Flotten zusammen.

die Seehegemonie streitig machte. Im Gegensatz zu den Weltmächten Großbritannien und Russland musste Deutschland durch Seerüstung ausgleichen, was ihm an natürlichem Gewicht fehlte. Dazu wurde das Vorbild Preußens beschworen. Auch Preußen hatte sich im 18. Jahrhundert durch Wille, Disziplin und militärische Kraftanstrengung vom Status eines unbedeutenden Kleinstaates zu einer respektablen europäischen Macht emporgearbeitet. Der Soziologe Max Weber brachte in seiner Freiburger Antrittsvorlesung 1895 die Weltsicht des bürgerlich-liberalen Imperialismus auf den Punkt: "Wir müssen begreifen, dass die Einigung Deutschlands nur ein Jugendstreich war, den die Nation auf ihre alten Tage beging und seiner Kostspieligkeit halber besser unterlassen hätte, wenn sie der Abschluss und nicht der Ausgangspunkt einer deutschen Weltmachtspolitik sein sollte." Lebhaften Widerhall fanden diese Worte u.a. bei Hans Delbrück, der im August 1912 in den für die politische Gesinnung des nationalen Bürgertums repräsentativen Preußischen Jahrbüchern schrieb: "Es ist die Wahrheit von gestern, dass unsere Flotte geschaffen worden ist, um unseren Handel zu schützen; heute sind wir so weit, uns ein höheres Ziel setzen zu dürfen: Unsere Flotte soll nicht bloß unseren überseeischen Handel schützen, sondern uns auch den gebührenden Anteil an jener Weltherrschaft verschaffen, die das Wesen der Menschheit und ihre höhere Bestimmung den Kulturvölkern zuweist."

Auch wenn Tirpitz die Flotte ursprünglich nicht als Angriffsinstrument geschaffen hatte und die bürgerlichen Ideologen den Krieg gegen England nicht unbedingt wünschten, gewann in deutschen Führungskreisen in wachsendem Maß die Überzeugung Raum, dass der "friedliche" Aufstieg zur Weltmacht allein durch die bloße Existenz der Flotte kaum gelingen werde, da England niemals kampflos seine Hegemonie über die Weltmeere aufgeben würde. War doch die Behauptung der Seehegemonie unabdingbare Voraussetzung für Großbritanniens Stellung als Weltmacht, neben den aufsteigenden Mächten, USA und Russland. Die Seehegemonie aber konnte Großbritannien nur behaupten, wenn das europäische Gleichgewicht erhalten blieb. Deutschlands Bestreben, sich neben Großbritannien als neue Weltmacht zu positionieren, erschien aus britischer Sicht als eine Bedrohung der eigenen Weltmachtstellung. Sollte es die durch Deutschlands Aufstieg zur Weltmacht verlieren, so drohte Großbritannien zu einer bloßen europäischen Macht herabzusinken. So wuchs auch in den herrschenden Kreisen Großbritanniens die Überzeugung, dass ein militärischer Zusammenstoß mit dem Deutschen Reich nicht zu vermeiden sein werde. Zunehmend martialischere Töne Kaiser Wilhelm II. und der deutschen Reichsführung nährten den Argwohn, Deutschland strebe danach, ganz Europa zu beherrschen. Deutschlands Wirtschaftsaufstieg und seine Großmachtambitionen wurden im Inselreich daher zunehmend als Bedrohung wahrgenommen. In der Folge bemühten sich britische Regierungen seit 1904, das Deutsche Reich außenpolitisch zu isolieren.

"German Peril"

Im April 1904 hatten Großbritannien und Frankreich eine „Entente cordiale“ geschlossen, mit der sie zunächst nur ihre kolonialen Interessen koordinierten. Doch schon 1906 vereinbarten die Kriegs- und Außenminister beider Staaten, ihre Militäraktionen zukünftig aufeinander abzustimmen. Englands klare Positionierung an der Seite Frankreichs - und damit gegen Deutschland - zeigte sich u.a. in den zwei Marokkokrisen 1904-06 und 1911. Mit dem Maghreb-Staat versuchte Frankreich einen bis dahin souveränen Staat in sein Kolonialreich einzugliedern, was die deutschen Handelskonzessionen und Bergbaurechte in Marokko gefährdete. Auf die Entsendung eines deutschen Kanonenboots nach Agadir antwortete England mit der Drohung, notfalls mit Frankreich gegen Deutschland in den Krieg zu ziehen.³ Im selben Jahr (1911) sagte der britische Generalstabschef seinem französischen Kollegen sechs Heeresdivisionen für den Fall eines Krieges mit Deutschland zu. Im August 1907 schloss Großbritannien auch einen Vertrag mit Russland, in dem beide Staaten ihre „Einflusszonen“ in Afghanistan und Persien absteckten. Im November 1907 reiste der Oberbefehlshaber des britischen Heeres nach Sankt Petersburg. In Gesprächen mit russischen Generälen und Ministern legte er Russland nahe, seine Truppen an der Westgrenze zu verstärken.

³ Vgl. auch: Alexander Bahar, Der "Panthersprung", junge Welt, 01.07.2006.

Bereits am 30. Oktober 1906 hatte Sir Charles Hardinge, Unterstaatssekretär im Foreign Office, in einer Denkschrift festgehalten: „Man muss ganz allgemein zur Kenntnis nehmen, dass Deutschland infolge seiner ehrgeizigen Pläne für eine Weltpolitik, eine maritime Vorherrschaft und eine militärische Vorherrschaft in Europa der einzige Störfaktor ist.“ Und zwei Monate später, am 1. Januar 1907, verfasste Sir Eyre Crowe, seinerzeit Leiter der westlichen Abteilungen im Foreign Office, ein Memorandum, das die Einschätzung der "German Peril" (der deutschen Gefahr) durch führende politische Kreise im Vereinigten Königreich widerspiegelte. Das ultimative Ziel der deutschen Politik sei eine "deutsche Hegemonie, zunächst in Europa und später auf der ganzen Welt". Die Äußerungen des deutschen Kaisers und der alldeutschen Presse bewiesen, dass eine deutsche Hegemonie einer "politischen Diktatur" gleichkomme, die der "Ruin der Freiheiten Europas" sei. Deutschland, so Crowe, sei nun und in Zukunft der einzige potente Gegner Englands. Die Deutschen strebten konsequent nach der Vorherrschaft in Europa und würden schließlich Großbritannien zerbrechen, um seinen Platz einzunehmen. Auch auf deutscher Seite war man zunehmend von der Unausweichlichkeit eines Krieges überzeugt. Der deutsche Generalstabschef Hellmuth von Moltke, der auf eine erhebliche Vergrößerung des deutschen Heeres drängte, erklärte gegenüber Reichskanzler von Bethmann Hollweg unverblümt: „Alle Seiten bereiten sich auf einen Krieg in Europa vor, mit dem alle früher oder später rechnen.“

Erkennbar wird die deutsch-britische Entfremdung auch an dem Wandel des Bildes, das die Historiker in England von der Geschichte ihres deutschen Nachbarn, insbesondere Preußens zeichneten. Ab etwa 1910 verkehrte das bis dahin positive Preußenbild in das eines Hortes der Unfreiheit, der Obrigkeitshörigkeit, des Militarismus und der Gewalt. Dieses Preußen wurde von etlichen Historikern nun pars pro toto mit ganz Deutschland gleichgesetzt.

Die Bagdadbahn

Auch im Nahen Osten trat Deutschland in Konkurrenz zu Großbritannien. Ab 1888 bemühten sich deutsche Unternehmer, das Osmanische Reich und Kleinasien als Wirtschaftsraum zu erschließen. Ein Jahr später erhielt eine Gruppe von Industriellen und Bankiers unter Leitung der Deutschen Bank von der osmanischen Regierung die Konzession zum Bau einer Eisenbahnstrecke von der Hauptstadt Konstantinopel durch Anatolien nach Ankara. 1890 schlossen die deutsche und die osmanische Regierung einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag. Der führte drei Jahre später dazu, dass Sultan Abdul Hamid II. der Deutschen Bank den Bau einer weiteren Strecke von Eskischehir nach Konya anbot, die 1896 fertiggestellt wurde. 1898 wurde der Vertrag erweitert. Abdul Hamid II. gab den Bau einer weiteren Strecke, von Konya nach Bagdad, frei und bot Kaiser Wilhelm II. zudem an, deutsche Firmen könnten die Bahn bis Basra und an den Persischen Golf auszubauen. Mit dem großangelegten Projekt, das als die „Bagdadbahn“ bekannt wurde, war Deutschland im Begriff, sich auch den (damals noch zum Osmanischen Reich gehörenden) Irak als Wirtschaftsraum zu erschließen und den Nahen Osten an Europa anzubinden.

Die deutsche Reichsregierung erkannte bereits früh, dass das Bagdadbahn-Projekt ohne die Billigung der Regierungen in London und Paris zu Schwierigkeiten führen würde. Auch war das Projekt ohne britische und französische Kapitalbeteiligung kaum zu finanzieren. Trotz entsprechender Bemühungen Kaiser Wilhelm II. blieb die finanzielle Unterstützung aus London und Paris gering. Stattdessen startete die britische Presse 1903 eine heftige Kampagne gegen das deutsch-osmanische Projekt. Geologen hatten zwischen Mosul und Bagdad Öl entdeckt. Der geplante Verlauf der letzten Bahn-Trasse sollte mitten durch ein Gebiet führen, in dem riesige Ölvorkommen vermutet wurden. Großbritannien – damals noch ohne eigene Erdölressourcen – bemühte sich, im Irak und in Persien Fuß zu fassen und sich die neu entdeckten Erdölvorkommen zu sichern. Bis zur Jahrhundertwende hatten nur die USA, Mexiko und Russland in größeren Mengen Erdöl gefördert. Die neue Energiequelle revolutionierte rasch die Technik. Ab 1870 fuhren die ersten Schiffe mit Erdöl- statt mit Kohlefeuerung, wodurch sich ihr Aktionsradius vervierfachte. Spätestens mit der Erfindung des Benzinmotors (1883) und des Dieselantriebs (1893) erlangte der Besitz von Erdölquellen wirtschafts- und gegebenenfalls auch kriegsentscheidende Bedeutung.

Als der Bau der Bagdadbahn 1903 begann, befanden sich britische Militärs und Ölexperten bereits seit zwei Jahren in Kuwait (damals ebenfalls noch Teil des Osmanischen Reiches), nur 100 Kilometer südlich von Basra, wohin die Bahn nach Fertigstellung führen sollte. 1899 hatten die Briten mit dem Emir von Kuwait einen Vertrag geschlossen. Darin sagte dieser zu, weder er noch seine Erben würden jemals Verträge über die Niederlassung dritter Mächte in Kuwait unterzeichnen. 1901 zwang London die osmanische Regierung mit der Entsendung von Kriegsschiffen nach Kuwait, ein britisches „Protektorat“ über das Emirat zu akzeptieren. Zwölf Jahre später ließen sich die Briten vom Emir von Kuwait die Erdölförderkonzessionen in dem Fürstentum übertragen. Im selben Jahr erwarb die Londoner Regierung die Aktienmehrheit an der persischen Erdölgesellschaft. In der Folge betrachtete Großbritannien die Golf-Region als seine wesentliche Einfluss- und Interessenssphäre. Bereits im Jahr zuvor hatte die osmanische Regierung der Deutschen Bank die Konzessionen für alle Erdöl- und Mineralvorkommen 20 Kilometer beiderseits der Bahntrasse bis Mosul als Kompensation für ihre Kosten beim Bau der Eisenbahn überschrieben. Mit der Bagdadbahn eröffnete sich für die deutsche Wirtschaft folglich nicht nur die Erschließung eines neuen Marktes, sondern auch die Aussicht auf reichhaltige Erdölressourcen zur eigenen Nutzung. Allerdings geriet das Deutsche Reich damit auch zunehmend in Konflikt mit den britischen Ambitionen auf die Erdölfelder in Persien, Irak und Kuwait. Zumal sich Berlin mit der Bahnlinie auch erhebliche geostrategische Vorteile verschaffte, indem diese das faktische britische und niederländische Transportmonopol in den persischen Golf zunichtemachte und, nach ihrer geplanten Fertigstellung bis an den Schatt al Arab, Deutschland ferner die operative Basis für einen möglichen Zugriff auf Großbritanniens Seeweg nach Indien geboten hätte.

Nicht als isolierter Faktor, jedoch in der Summierung mit dem rasanten deutschen Wirtschaftswachstum, der deutschen Handelskonkurrenz auf dem Festland sowie in Übersee, der massiven deutschen Flottenrüstung und Deutschlands zunehmend martialischem Auftreten auf der Weltbühne bedeutete das Projekt Bagdad-Bahn somit eine gefährlich Verschärfung der deutsch-britischen Rivalität.

Zwischen 1908 und 1913 stiegen die Rüstungskosten der sechs größten europäischen Staaten insgesamt um 50 Prozent. Fast alle Großmächte gaben nun zwischen 5 und 6 Prozent des Volkseinkommens für ihre Streitkräfte aus. Doch "trotz des beschleunigten Wettrüstens in den vergangenen fünf oder sechs Jahren erschienen die ersten sechs Monate des Jahres 1914 wie ein ungewöhnliches Zwischenspiel der Ruhe und des Friedens, das von keiner internationalen Streitigkeit gestört wurde. ... Die europäischen Großmächte schienen glänzend miteinander auszukommen ...", schreibt Adam Hochschild in seinem lesenswerten Buch "Der Große Krieg. Der Untergang des alten Europa im Ersten Weltkrieg." Der Schein trog, wie wir wissen.

Eine stark gekürzte Fassung des Beitrags erschien am 4. Juni 2014 in der Tageszeitung "junge Welt": <http://www.jungewelt.de/2014/06-04/037.php>

© www.globale-gleichheit.de 2014