# Die Raumbeziehungen im Wirtschaften der Welt

Die Grundformen des Wirtschaftslebens in der Gegenwart

Von

## Dr. Kurt Wiedenfeld

Geh. Legationsrat. Ord. Professor (em.) der Volkswirtschaftslehre, Senator der Deutschen Akademie



Berlin
Verlag von Julius Springer
1939

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, vorbehalten. Copyright 1939 by Julius Springer in Berlin. Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1939

ISBN-13: 978-3-642-90578-0 e-ISBN-13: 978-3-642-92435-4 DOI: 10.1007/ 978-3-642-92435-4

## Vorwort.

Aus den wirtschaftlichen Raumbeziehungen, wie sie in bunter Mannigfaltigkeit sich über die Erde hin breiten, - aus den räumlichen Spannungen also, unter denen sich die Gütererzeugung und der Güterverbrauch in der Welt abspielen, die Grundformen allen Wirtschaftens für die Gegenwart abzulesen: das ist die Aufgabe, die ich mir für die nachfolgenden Darlegungen gestellt habe. Mir kann es hiernach nicht darauf ankommen, einmal wieder etwa jene Abhängigkeiten aufzudecken, in denen die Naturgegebenheiten des Einzelraumes die Daseinsführung der hier wohnenden Menschen notwendig halten. Es geht mir auch nicht um die Erörterung des Güteraustausches, der zwischen einzelnen Ländern stattfindet, stattfinden könnte oder stattfinden sollte. Gegenstand der Untersuchung ist vielmehr die grundsätzliche Frage, zu welcher Bedeutung allgemein und wesensbestimmend sich der überräumliche Güteraustausch in das Wirtschaftsleben des einzelnen Raumes hineinstellt, in welcher Weise dem zunächst geographischen Raumbegriff durch den Güteraustausch ein wirtschaftlicher Sonderinhalt gegeben wird - vom Nahrungsraum des nomadisierenden Jägers und Hirten sowie dem primitiven Bauerngehöft und dem Fronhof, über die natürlich oder politisch umrissene Landschaft, zur Welt als wirtschaftlicher Einheit und zurück zum Staatsraum.

Es ist ein Stück angewandter Volkswirtschaftslehre, ein Stück Wirtschaftskunde, das hier aufgebaut wird. Nicht also Wirtschaftstheorie im üblich gewordenen Sinne des Wortes, so maßgeblich auch die verschiedenen Formen der Verkehrswirtschaft nach der Art der Preisbildung voneinander abgehoben und auch sonst theoretische Probleme angeschnitten werden. Auch nicht Wirtschaftspolitik, obwohl die Maßnahmen der öffentlichen Gewalten nach Umkreis und Zielsetzung immer wieder als form-wesentlich behandelt werden. Es geht um eine Erfassung der Wirklichkeit in ihren Zusammenhängen und Grundlinien. Um die Aufgabe also, die unendliche Fülle der Einzelerscheinungen von der Eigenart der Raumbeziehungen aus in wenige Gruppen gemeinsamer Wesenszüge zu ordnen und dadurch übersehbar zu machen.

Eine derartige Übersicht muß das Ganze der bewohnten Erde, die "Welt" des Menschen, umfassen. Es geht nicht an, sie auf die sog. Kulturstaaten etwa zu beschränken. Allzu groß sind die Erdräume, in denen noch ganz primitiv gelebt und gewirtschaftet wird, und auch zu ihnen führen aus der übrigen Welt von je her Wirtschaftsfäden, die denn doch nicht vernachlässigt werden dürfen. Zudem wird die Wirtschaftsweise, in der sich die Gruppe jener Kulturländer bewegt, erst aus dem Vergleich mit andern Formen in ihrer Eigenart deutlich. Die Volkswirtschaftslehre kann nicht mehr, wie es Adam Smith getan hat, einen allgemeinen natürlichen "Trieb zum Tauschen" an den Anfang alles Wirtschaftens stellen, und sie darf auch nicht "liberalistisch" nur die gehobenen Völker als untersuchungswürdig betrachten. Die deutsche Wissenschaft darf dies um so weniger, als gerade die wichtigsten der sog. Kulturstaaten dem Güteraustausch mit Deutsch-

IV Vorwort.

land die schwersten Hemmungen bereiten, und als deshalb die wirtschaftlichen Beziehungen zu den weniger entwickelten Völkern für das deutsche Wirtschaftsleben eine wesentlich erhöhte Bedeutung erhalten haben.

Die Weite des Blickfeldes bringt es mit sich, daß in den Einzelheiten nicht auf Vollständigkeit gesehen und von ihnen nicht mehr gegeben werden kann, als zur Veranschaulichung der Gesamtvorgänge notwendig ist. In diese Beschränkung jedoch, als kennzeichnende Beispiele also, sind die Einzelheiten nicht zu entbehren — in einer Untersuchung, die aus der Beobachtung der mannigfachen Wirtschaftsweisen erwachsen ist und in ihren Ergebnissen sich als lebensnah erweisen muß.

Berlin-Grunewald, im Januar 1939.

Kurt Wiedenfeld.

## Inhaltsverzeichnis.

## Erster Teil.

т	Die Aufgabe und ihr Rahmen. Die Aufgabe	Seite
1.	1. Das neue Gesicht im Wirtschaften der Welt	. 1
	<ol> <li>Der Begriff Wirtschaften</li></ol>	. 3 nes Zu-
	3. Der Begriff Wirtschaftsleben	. 9
	4. Der Begriff Grundformen	. 14 die
п.	Die Wirtschaftsstufen in der wissenschaftlichen Behandlung	20
	5. Friedrich Lists Stufenfolge	20
	<ol> <li>Die Stufenfolge Natural- und Geld-(Verkehrs-)Wirtschaft</li></ol>	
	<ol> <li>Die Aufteilung der Verkehrswirtschaft</li></ol>	24 .—
	8. Die Stufen der Wirtschaftslenkung	27 aft.
	<ol> <li>Die Raumbeziehungen als Einteilungsgrund</li> <li>Wirtschaft und Raum. — Das raumgebundene, raumgelöste, raumbezog Wirtschaften. — Die Raumbeziehungen und die Wirtschaftspolitik. — Wirtschaften der Welt nach seinen Grundformen.</li> </ol>	
III.	Die Standorte der Wirtschaftsformen im Spiegel der Verkehrsmittel	35
	10. Die Verkehrsmittel als Spiegel der Wirtschaftsformen Die Verkehrsmittel im Wirtschaftsleben. — Das 19. Jahrhundert als n Epoche. — Die drei Perioden der neuzeitlichen Entwicklung.	35 leue
	11. Die Wirtschaftswende des achten Jahrzehnts	38 Die
	12. Die Verkehrsmittel am Ende der Friedenszeit	43 ich-
	13. Die Verkehrsmittel in der Nachkriegszeit	48 Der

## Inhaltsverzeichnis.

## Zweiter Teil.

		Die Grundformen des raumgebundenen Wirtschaftslebens.	Seite
IV.	Das	raumgebundene Wirtschaftsleben ohne lebenswesentlichen Güteraustausch $$ . $$ .	55
		Das Wesen der Naturalwirtschaft	55
٠	15.	Das Nahrungssammeln und das Nomadentum	58
	16.	Der naturalwirtschaftliche Ackerbau	62
	17.	Die Feudalwirtschaft	65
	18.	Der Fernhandel in der Naturalwirtschaft	68
v.		raumgebundene Wirtschaftsleben mit lebenswesentlichem Güteraustausch	
	19.	Das Wesen der Nachbarschaftswirtschaft	72
	20.	Die Bedeutung des regelmäßigen Gütertausches	<b>75</b>
	21.	Die Preisbildung Die Ortsgebundenheit der Preise. — Gestehungskosten und Preise. — Das Fehlen des Unternehmergewinns und Unternehmerverlustes.	77
	22.	Die städtische Marktpolitik und der staatliche Merkantilismus  Die Bann- und Stapelrechte der Städte und die Preistaxen. — Der Merkantilismus in seinen Absichten und in der Wirklichkeit.	. 80
		Dritter Teil.	
		Die Grundformen des raumunabhängigen Wirtschaftslebens.	
VI.	Da	s raumgelöste Wirtschaftsleben	84
	23.	Das Wesen der Weltmarktwirtschaft	
		Welt und Einzelraum. — Das Wirtschaften im unbekannten Markte. — Gestehungskosten und Preisbildung. — Die internationale Produktions- und Fabrikationsteilung. — Der stehende Laden und die Börse. — Unternehmen und Kapital.	l.
	24.	Der internationale Güteraustausch der Vorkriegszeit	100 - -
	25.	Die internationalen Kapital- und Zahlungs-Übertragungen	1
	26.	Die Binnenwirtschaft in der Weltmarktwirtschaft	

Inhaltsverzeichnis.	$\mathbf{VII}$
lebens. — Die Bedeutung der Schutzzölle und des Kartellschutzes. — I Agrarkrisis der Jahre 1875/1905. — Die industriellen Konjunkturen. 27. Die Staatsgewalten in der Weltmarktwirtschaft	
VII. Die Kriegswirtschaft	. 130
28. Die Organisation der Kriegswirtschaft  Die staatliche Wirtschaftslenkung im allgemeinen. — Die Organisation of Kriegswirtschaft in den angelsächsischen Staaten und in Deutschland. — Kontrolle des Außenhandels. — Die Stellung der Privatwirtschaft.	. 130 der
29. Die Güterbeschaffung in der deutschen Kriegswirtschaft Die Aufgabe. — Die binnenländische Rohstoffbeschaffung. — Die Herziehung des Auslands. — Die Beschaffung der Nahrungsmittel. — Die Relung der Erzeugerpreise.	an-
30. Die Güterverteilung in der Kriegswirtschaft	ah-
VIII. Das staatsraumbezogene Wirtschaftsleben	164
31. Die Wandlung in den wirtschaftlichen Anschauungen und Tatsachen Die Neubildung der Staatsräume und die Straffung des Staatsbegriffs. — I staatliche Streben nach wirtschaftlicher Selbständigkeit. — Deutschla Tributleistungen und die Auslandskredite. — Die Forderung auf Stetigk	164 Das nds
32. Die Regelung der überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen Die neuen Handelsverträge. — Die autonome Außenwirtschaftspolitik. Die Lenkung des Kapitalverkehrs. — Die Währungs- und Devisenpoli	-
33. Die nationalwirtschaftliche Binnenwirtschafts-Politik Die allgemeinen Züge. — Die Agrarpolitik. — Die Industriepolitik. — Verkehrspolitik. — Die Grundlagen der Wirtschaftslenkung (Währungs-Preis-, Kapitalmarkt- und Banken-Politik).	Die
34. Das Wesen der Nationalwirtschaft	213 hen naft
35. Der Staat — das Schicksal des Wirtschaftslebens	
Schrifttum	224

#### Erster Teil.

## Die Aufgabe und ihr Rahmen.

## I. Die Aufgabe.

### 1. Das neue Gesicht im Wirtschaften der Welt.

1. Durch den Krieg und den Wahnsinn der Friedensdiktate, nicht zuletzt durch die anschließende Wirtschaftspolitik aller wichtigeren Staaten hat das Wirtschaften der Welt ein völlig neues Gesicht erhalten. Man konnte wohl im letzten Friedensmenschenalter von einer Weltwirtschaft als einer eigenartigen, in das Gesamt der Erde eingeschalteten Wirtschaftsform sprechen: die kulturell und wirtschaftlich am weitesten entwickelten Erdgebiete hatten sich damals über alle staatlichen Grenzen hinweg zu einer Ganzheit zusammengefunden, welche das Dasein der erfaßten Völker bis in die letzten Tiefen maßgeblich bestimmte und erst in der gegenseitigen Ergänzung sich zu einem geschlossenen Erzeugungs- und Verbrauchskreis abrundete. Von solchem Kern der wirtschaftlichen Weltverhältnisse ist so gut wie nichts übriggeblieben. An die Stelle jener Einheit ist wiederum — wie es in aller Vergangenheit war — eine Summe einzelner Vorgänge und Länderbeziehungen getreten, die untereinander keinen Zusammenhang haben, und die aufeinander abzustimmen noch jedem Staate je besondere Schwierigkeiten bereitet.

Dagegen ist das, was es noch niemals und nirgends bisher gegeben hat — die dem Staatsgedanken entsprechende Betonung des staatlichen Gesamtwirtschaftsraumes — über die Erde hin Ereignis geworden. Mit scharfer Betonung, möglichst weitgehend werden je über den ganzen Staatsbereich hinweg — ohne Rücksicht auf die Entfernungen und auf einen Kostenvergleich mit dem Ausland — die Gütererzeugung und der Güterverbrauch aufeinander abgestellt. Nur noch ergänzend, diesem nationalen Güteraustausch durchaus nachgeordnet, und nicht mehr als eine selbständige Kraft eigener Ordnung schieben sich jetzt allenthalben die Wirtschaftsbeziehungen zur "Außenwelt", zur "übrigen" Welt in die staatlich umfaßten und vom Staate geregelten Wirtschaftskörper hinein.

Seinen besonderen Sinn, seinen ausgeprägt wirtschaftlichen Inhalt hat hiermit das Wort Weltwirtschaft verloren. Nur ein geographischer Klang ist ihm verblieben: es geht um die wirtschaftlichen Verhältnisse und die wirtschaftlichen Beziehungen, die sich in unendlich mannigfaltiger Gestalt über die Erde hin beobachten lassen, — um "das" Wirtschaften der Welt als eine Summe zahlreicher Selbständigkeiten, die zu besonders wichtigem Teil das Gepräge der Nationalwirtschaft, zum Teil aber auch heute noch das der Nachbarschafts- und selbst das der primitiven Naturalwirtschaft zeigen.

2. Solcher Mannigfaltigkeit mit einer volkswirtschaftlichen Betrachtung nachzugehen, ist auch jetzt noch lohnende Aufgabe. Zum ersten deswegen, weil die Wirtschaftsbeziehungen zur Außenwelt für keines der Glieder jener

früheren Einheit etwa in diejenige Bedeutung zurückgesunken sind, die sie für die ältere Vergangenheit nur gehabt haben: als Entbehrlichkeit und Luxuserscheinung lassen sie sich jetzt nicht mehr bezeichnen. Selbst für die größten Wirtschaftsräume gleicher Staatlichkeit, wie etwa Rußland und die Vereinigten Staaten von Amerika oder das britische und das französische Weltreich, ist auf alle absehbare Zeit der internationale Güteraustausch in Einfuhr und Ausfuhr eine Notwendigkeit des tagtäglichen Lebens für ihre ganze Bevölkerung geblieben, wenn anders die Produktivkraft und der Arbeitswille, hiermit die Lebenshaltung gerade der Volksmassen nicht auf den Tiefstand vergangener Zeiten hinabgesenkt werden sollen. Vollends kann ein rohstoffarmes und seiner Kolonien beraubtes Land wie Deutschland, das mit seiner Volkszahl über seinen Nahrungs- und Beschäftigungsspielraum vorläufig hinausgewachsen ist, der ergänzenden Einfuhr gewisser ausländischer Nahrungs- und Produktionsmittel und deshalb auch der Ausfuhr seiner eigenen Arbeitserzeugnisse nicht entbehren.

Wie sollten gar die jüngeren Überseegebiete, die trotz des gesteigerten Tempos der Kriegs- und Nachkriegszeit noch sehr ausgeprägt im Anfang ihrer Industrialisierung stehen, ohne die feineren Verbrauchswaren der alten Industrieländer ihren Kulturstand aufrecht erhalten, ohne deren Transportmittel und Maschinen ihre wirtschaftliche Entwicklung fortführen können? Es sind ja nicht allein die physiologischen und technisch-sachlichen Notwendigkeiten, die dem Wirtschaftsleben alter und werdender Kulturgebiete das Gepräge aufdrücken. Die psychologischen, vom Lebensgefühl und Willen geforderten Unentbehrlichkeiten machen sich vielmehr mit zunehmender Gewalt geltend und haben, wie so manches Genußmittel einer dünnen Oberschicht zum täglichen Nahrungsmittel der breiten Volksmassen, so auch manchen Rohstoff der Fremde und zahlreiche Verbrauchsgüter ausländischer Herkunft zu Gegenständen des allgemeinen Begehrens umgewandelt.

Nicht zuletzt in dem allenthalben hervortretenden Bestreben der früheren Weltwirtschaftsglieder, im Rahmen ihrer nationalen Wirtschaft wenigstens von Einzelland zu Einzelland den Güteraustausch in geregelte Bahnen hineinzulenken, kommen jene Bedürfnisse zu erkennbarer Wirksamkeit. Man will und muß also wissen, wie es je in den anderen Kulturländern wirtschaftlich aussieht.

3. Hinzu kommt, daß weiteste Räume — fast das ganze Innere der Erdteile außer Europa und Nordamerika — seit ältesten Zeiten zwar durch dünne Handelsfäden mit der heutigen Kulturwelt verbunden und als Abnehmer von deren Waren ebenso wie als Lieferanten gewisser Rohstoffe nicht ohne Bedeutung sind, daß sie aber ihr Dasein in wesentlich anderen Formen wie jene höher entwickelten Gebiete führen und demgemäß auch dem Güteraustausch völlig andere Grundlagen darbieten. Von ihnen her fällt manches erhellende Licht auf längst vergangene Erscheinungen der heutigen Kulturwelt, die bis in die Gegenwart nachwirken, deren Kenntnis also neben allem wirtschaftsgeschichtlichen Interesse von Gegenwartsbedeutung ist.

Mag man die Feststellung der draußen gegebenen Produktionsmöglichkeiten, der dort schon gewonnenen und der zu erwartenden Rohstoffe etwa, dem Wirtschaftsgeographen und dem Naturwissenschafter als Aufgabe zuweisen, — das Ganze der primitiveren Wirtschaftsweisen und hiermit auch die Formen, in denen sich die Verbindung mit der Außenwelt abspielt, gehen den Volkswirt-

schafter an, der mit seinem Erkenntnisstreben und mit den Betrachtungsmethoden seiner Wissenschaft für die Wirtschaftspraxis und die Wirtschaftspolitik die tragfähigen Unterlagen zu erarbeiten hat.

Ist also auch die "Weltwirtschaft" als eine besondere, nur einen Teil der bewohnten Erde umfassende Wirtschaftsform zerbrochen, — das "Wirtschaften der Welt" ist notwendiger Gegenstand wissenschaftlicher Erforschung geblieben.

### 2. Der Begriff Wirtschaften.

1. Derjenige Zweig der Volkswirtschaftslehre, der in der Beobachtung der tatsächlichen Lebensvorgänge und in der Feststellung von deren Ursachzusammenhängen seinen Inhalt findet — die Wissenschaft also vom wirklichen Wirtschaftsleben der Menschenmassen —, hat in seinen Darlegungen insofern mit eigenartigen Schwierigkeiten zu kämpfen, als er sich notwendig für seine Begriffe stets derjenigen Ausdrücke zu bedienen hat, welche das Leben selbst zu gebrauchen pflegt; er würde sonst die Fühlung mit seinem Gegenstand verlieren und außerhalb der eigenen Reihen ebensowenig in seinen Ergebnissen wie schon in seiner Fragestellung verstanden werden. Das Leben prägt aber bekanntlich seine Worte in aller Regel nicht mit jener Bestimmtheit und Eindeutigkeit, deren die Wissenschaft für ihre Begriffsbildung bedarf, und gerade die Wirtschaftswirklichkeit ist sowohl mit dem tatsächlichen Verhalten der Menschenmassen als auch mit der Wirtschaftspolitik in viel zu mannigfaltige und zu oft wechselnde Zusammenhänge hineingestellt, als daß nicht auch die Worte je nach dem einzelnen Vorgang und Zeitpunkt einen verschiedenen Klang und oft auch einen reichlich bunt schillernden Inhalt annehmen müßten; es braucht nur auf so bedeutsame Ausdrücke wie Kapital und Monopol, Freihandel und Autarkie, Unternehmer und Unternehmergewinn hingewiesen zu werden, mit denen das Leben je eine ganze Anzahl von Erscheinungen trotz wesentlicher Unterschiedlichkeiten bezeichnet.

In dem Worte Kapital kommt die Ungenauigkeit der Lebenssprache und damit die Schwierigkeit der Wirtschaftswissenschaft vielleicht zu deutlichster Erscheinung. Im allgemeinen pflegt "man" als Kapital einen Besitz zu bezeichnen, aus dem der Besitzer ein besonderes Einkommen zu beziehen wünscht - gleichgültig, ob dieses Ziel tatsächlich erreicht oder verfehlt wird, ob in dem Einkommen nur ein Kapitalzins oder auch noch ein Unternehmergewinn enthalten sein soll; dies ist der Wortsinn, der in der Bezeichnung Kapitalist einen Niederschlag findet. Man spricht aber im Wirtschaftsleben als vom Kapital auch von denjenigen Mitteln, mit denen ein Unternehmen zwecks Durchführung seines ganzen Betriebs ausgestattet ist: dies tritt in den Grundstücken, Gebäuden, Maschinen, Roh- und Betriebsstoffvorräten, wie auch in den frei verfügbaren Geldmitteln äußerlich in die Erkennbarkeit —, auf der linken Bilanzseite also als die Gesamtheit der Aktiven, während die Geldwerte aller Produktionsmittel als Passiven auf der rechten Seite zu stehen pflegen; gleichgültig diesmal, ob die Gelder von den Eigentümern der Unternehmung oder von Gläubigern durch Schuldaufnahmen der Unternehmung oder schließlich durch nicht ausgeschüttete Gewinne im Wege der offenen Reservenbildung (Selbstfinanzierung) aufgebracht worden sind — mit der zunächst so merkwürdig anmutenden Wirkung, daß der Kapitalbeitrag der Werkseigentümer (das Aktienkapital z. B.) als ein Passivum behandelt wird. Eben hierin tritt aber zutage, daß das Wort Kapital in solchem Zusammenhang

einen neuen Inhalt hat: es vereinigt in geldmäßigem Ausdruck das Gesamt der Arbeitsunterlagen für die Unternehmung, läßt die Beziehungen zu den Kapitalbesitzern in den Hintergrund treten; in der Tat ist erst am Verhältnis zum Gesamtkapital, nicht an der Dividende der Aktionäre der Ertrag abzulesen, den die leitenden Männer der Unternehmung (die Unternehmer) mit dem Kapital jeweils erwirtschaftet haben. Hiermit taucht im Wirtschaftsleben ein Gegensatz und zugleich ein dritter Kapitalbegriff auf: der Gegensatz zwischen dem sog. Kapitalgeber (Aktionär-Gläubiger) und dem Kapitalnehmer (Unternehmer-Schuldner), sowie der Begriff des Kapitals als einer Verfügungsgewalt über Kaufkraft (Geld), die erst noch zu dem Erwerb einer Einkommensquelle verwendet, darin "angelegt" werden soll; dann wird der etwaige Kapitalnehmer, der mit jener Kaufkraft des Kapitalgebers sich die erforderlichen Produktionsmittel für sein wirtschaftliches Arbeiten beschafft und den Kapitalgeber an deren Erträgnissen Anteil nehmen läßt, in Wirklichkeit zum Geber der Einkommensquelle, d. h. des Kapitals im üblichsten Sinne des Wortes. Ein tolles Durcheinander in der Sprache des Wirtschaftslebens, und doch noch gesteigert dadurch, daß auch die Wirtschaftswissenschaft sich noch einen besonderen Kapitalbegriff geschaffen hat: das Kapital als zusammenfassenden Ausdruck für diejenigen Produktionsmittel, die durch menschliche Arbeit an den Gaben der Natur geschaffen werden, — für die "produzierten Produktionsmittel" also (Gebäude, Maschinen, Rohstoffe). Dies ist ein Begriff von durchaus technischer Natur, der mit der besonderen Zielsetzung der kapitalistischen Wirtschaftsweise nichts zu tun hat, vielmehr für alles Wirtschaften mit technischen Hilfsmitteln gilt (schon für den primitiven Menschen, z. B., der sich zum leichteren Erfassen der Wurzeln und Knollen einen Ast zuspitzt); und dennoch ein Begriff, der in hoch entwickelter Wirtschaftsweise zur Feststellung des Volkskapitals noch ein besonderes Wirtschaftsgewicht erhält. Oft genug wird aber in der Dreiheit der Produktionsmittel (Natur, Arbeit, Kapital) das Wort Kapital nicht als der Ausdruck für die produzierten Produktionsmittel, sondern in arger Verwechslung zur Bezeichnung derjenigen Geldmittel verwandt, die in der kapitalistischen Wirtschaftsweise jene Dreiheit zu einer Unternehmung zusammenzubringen hat — wobei dann die produzierten Produktionsmittel, da sie weder als Naturgaben noch als reine Arbeitsleistungen gelten können, völlig außer Ansatz bleiben.

Nun läßt sich sicherlich darüber streiten, ob es für die Volkswirtschaftslehre nicht richtiger wäre, wenigstens auf den nur ihr eigentümlichen Kapitalbegriff zu verzichten und trotz aller Umständlichkeit dafür den klaren, unmißverständlichen Ausdruck "produzierte Produktionsmittel" zu gebrauchen. An den drei Begriffen der Lebenssprache kann jedoch die Wissenschaft nicht vorbeigehen, und so bleibt das Wort Kapital ein Beispiel für die mannigfachen Quellen des Mißverstehens, die allein aus den Sprachgewohnheiten des Lebens sich ergeben. Hierin sich zurechtzufinden, ist für die Volkswirtschaftslehre nur in der Weise möglich, daß sie je für ihre einzelnen Untersuchungen den Inhalt der Worte scharf umreißt und so für diesen Fall zur Eindeutigkeit erhebt. Selbst dies schützt zwar nicht vor Mißverständnissen, weil bei den Lesern und Hörern doch wieder andere Inhalte desselben Wortes unbewußt anklingen; es führt aber zu leichterer Verständlichkeit, als wenn für allgemein gewohnte Erscheinungen neue Bezeichnungen gebildet werden und so die Lebensnähe verloren geht.

2. Die Zwiespältigkeit des Ausdrucks beginnt in der Volkswirtschaftslehre bereits bei ihrem Urbegriff. Was heißt Wirtschaften?

Nur insoweit herrscht Einigkeit, als man die Aufgabe aller wirtschaftlichen Tätigkeit in der Beschaffung jener Sachgüter erblickt, die zur Deckung der menschlichen (individuellen und kollektiven, produktiven und konsumtiven, materiellen und ideellen) Bedürfnisse dienen sollen: alles Wirtschaften bedeutet also ein Zusammenbringen von Menschen und Gütern zwecks Befriedigung eines (wie immer gearteten) menschlichen Sachbegehrens. Hat es jedoch schon als ein Wirtschaften zu gelten, wenn die primitiv dahinlebende Menschengruppe der Wildnis nur an zufällig gefundenen Wurzeln und zufällig gefundenem Tieraas ihren Hunger stillt. wenn sich also in ganz unregelmäßigen Zwischenräumen Über- und Unterernährung folgen? Oder darf man jene Begriffe erst dann anwenden, wenn ein planmäßiges und die Regelmäßigkeit der Bedarfsdeckung erstrebendes Handeln beobachtet wird? Oder gar erst dann, wenn in diesem Handeln auch noch das Ergebnis an dem Material- und Kräfteaufwand gemessen und dem Ziel der Bedarfsdeckung bewußt unter geringstmöglichem Mitteleinsatz nachgegangen wird? Scheinbar eine philologische Wortklauberei, und doch eine Frage von erheblicher wissenschaftlicher und praktischer Bedeutung.

Es mag hier noch dahingestellt bleiben, ob es überhaupt Menschengruppen so primitiver Daseinsführung gibt, daß ihnen nicht einmal aus überkommenem Wissen die Fundstellen der Wurzeln und die Wildpfade bekannt wären, die ihnen ein gewisses Mindestmaß der Ernährung regelmäßig darbieten. Sicher ist, daß in den höchst entwickelten Völkern stets einzelne Menschen und auch ganze Menschengruppen vorkommen, bei denen von geregelter, Aufwand und Ergebnis vorweg abschätzender Wirtschaftsführung nicht gesprochen werden kann, und daß dennoch von deren Handlungsweise häufig gewichtige Einflüsse auf die allgemeine Wirtschaftsgestaltung ausgehen. Dies gilt nicht etwa von solchen sozialen Schichten, die in einer marktwirtschaftlich bestimmten Umwelt noch an traditionellen Lebensgewohnheiten festhalten und deshalb für ein marktwirtschaftliches Empfinden "unwirtschaftlich" zu wirtschaften scheinen (Beamtenschaft, Bauern und Kleingewerbtreibende); diese Gruppen werten zwar die materiellen und ideeellen, nicht zuletzt die sozialen Bedürfnisse in anderer Reihenfolge wie der marktwirtschaftlich eingestellte Mensch, aber auch sie pflegen Einsatz und Erfolg gegeneinander abzumessen und nach dem "wirtschaftlichen Gesetz" zu handeln. Wohl aber ist an jene Verschwender zu denken, die durch ungeregelte Lebensführung schon an sich und vollends dann, wenn sie den Konkurs ihrer Unternehmung heraufbeschwören, die Preisbewegung ganzer Gütergruppen und den Aufbau ganzer Wirtschaftszweige in Unordnung bringen können. Und auch an das andere Extrem, an den Geizhals ist zu denken, der die zum Umlauf bestimmten Münzen und Banknoten aus dem Verkehr herauszieht oder auch lebenswichtige Güter hamstert, was ebenfalls die Preisbewegungen empfindlich stört und der Bedarfsdeckung der Mitmenschen Abbruch tut. Und ist es nicht ein Geizhalsverfahren, wenn Frankreich und die Vereinigten Staaten von Amerika die Goldvorräte der Welt an sich ziehen und einsperren, anstatt sich den Überschuß ihrer Forderungen von der übrigen Welt in Waren bezahlen zu lassen oder im Ausland zur Schaffung produktiver Anlagen zu verwenden? Das sind alles Erscheinungen, an denen der wissenschaftliche Beobachter und Erklärer des Wirtschaftslebens nicht achtlos vorübergehen, die er nicht als wirtschaftlich anormal beiseite schieben darf.

Ob für diese oder jene wirtschaftliche Grundanschauung normal oder anormal, — für die Wissenschaft vom Wirtschaftsleben ist alles Forschungsgegenstand, was in diesem Leben sich ereignet und über sich selbst hinauswirkt. In Übereinstimmung mit der Sprache des Lebens, die ein "unwirtschaftliches Wirtschaften" kennt, ist also der Ausdruck Wirtschaften von der Volkswirtschaftslehre in seinem weitesten Sinne zu nehmen: als alle Tätigkeit, die dem Menschen zur Beschaffung materieller Güter zu dienen bestimmt ist.

3. Dieser Begriff ist nun aber, gerade weil er so weit gespannt werden muß, nach zwei Seiten hin abzugrenzen. Zum ersten gegenüber der Technik. Sie hat es zwar ebenfalls ihrem Hauptziele nach mit der Bedarfsdeckung zu tun. Jedoch nicht im Sinne eines Beschaffens der Güter, wodurch die Verbindung zu den begehrenden Menschen hergestellt wird, sondern in dem der Formgebung und Verfahrensgestaltung: sie soll die Gaben der Natur (als Technik des Er- und Verarbeitens) in diejenige Gestalt und Beschaffenheit bringen, in der sie einen menschlichen Bedarf zu befriedigen, einen menschlichen Güterwunsch zu erfüllen vermögen; und sie soll weiter (als Transport-, Lagerungs- und Handelstechnik), wenn zwischen dem Liegeplatz des Gutes und dem Standort des Bedarfs ein Raumunterschied besteht oder die Gütererzeugung und der Güterverbrauch zeitlich auseinanderfallen oder endlich an dem Gute zwecks der Bedarfsdeckung noch Besitzveränderungen, persönliche Verschiebungen der Verfügungsgewalt vorzunehmen sind, dem Wirtschaftsleben die Verfahren stellen, mit denen jene Orts- und Zeitunterschiede zu überwinden und diese Besitzwechsel zu bewirken sind.

Die Technik also in ihren verschiedenen Arten, wie sie übrigens auch außerwirtschaftliche Aufgaben mannigfach erfüllt, ist in die wirtschaftlichen Zusammenhänge nicht als deren Träger und Bewirker eingespannt. Sie stellt nicht die Beziehung her zwischen den Gütern, an denen sie betätigt wird, und den sie begehrenden Menschen. Sie bleibt vielmehr an den Gütern und Vorgängen gleichsam haften und kommt zum Abschluß je ihrer Tätigkeit, sobald sie jene einer bestimmten, streng zweckgerichteten Behandlung unterworfen hat.

Hiermit hängt zusammen, daß alle Technik um so stärker, je mehr sie wissenschaftlich aufgeschlossen ist, und deshalb zumeist jetzt ausschlaggebend von den Gesetzen der Rationalität und Folgerichtigkeit beherrscht wird. Dies gilt nicht nur für die einzelnen Apparate und Handlungen, sondern ebenso für das Ineinandergreifen mannigfacher Vorgänge; und allein hierdurch ist dieses für exakte Berechnungen und feststehende Konstruktionen zugänglich geworden. Man denke an die Auflösung der früher von der Hand des Menschen einheitlich geführten Fertigungsarbeit in lauter besondere, je von einer spezialisierten Maschine bewirkte Teilvorgänge oder an den technischen Aufbau eines kombinierten, physikalische und chemische Aufgaben in sich vereinigenden Werkes; muß nicht hier wie dort mit peinlicher Genauigkeit sich Glied an Glied reihen, wie es die Vorausberechnungen für die Menge und für die Beschaffenheit der Leistungen ergeben? Kann man sich eine Kraft- oder Werkzeugmaschine vorstellen, die an allen Ecken und Kanten etwa Raum für störende Kiesel frei läßt und dennoch den neuzeitlichen Ansprüchen in ihrer Arbeitsweise genügt? Sogar der Mensch

hat durch straffe Werksdisziplin in den haarscharf geregelten Gang des Maschinenbetriebs eingepaßt werden müssen; und für den Betriebsingenieur ist es vielleicht die schwerste Aufgabe, in der Behandlung seiner Untergebenen sich von aller Mechanisierung wieder frei zu machen, die irrational bestimmte "Kunst" der Menschenbehandlung an die Stelle der technisch-rationalen Gleichförmigkeit zu setzen. Im Handelsbetrieb zeigt die doppelte Buchführung, wie großes Gewicht auch hier darauf gelegt wird, das Ineinandergreifen der einzelnen Teile ziffernmäßig genau kontrollieren und sichern zu können.

Ganz anders die wirtschaftliche Aufgabe, menschliches Begehren zu befriedigen. Sobald nur der Zustand primitiver Naturabhängigkeit überwunden und der elementarste Nahrungsbedarf befriedigt ist, machen sich sogar im Elementar-Notwendigen und vollends im Physisch-Entbehrlichen schon die physischen und mit fortschreitender Kultur je länger um so stärker auch die psychisch bestimmten Unterschiedlichkeiten der Wünsche mit solcher Gewalt geltend, daß keineswegs nur das persönliche Behagen, sondern maßgeblich auch die Arbeitslust und selbst die Arbeitsfähigkeit — die Entfaltung also der Produktivkräfte — von der Möglichkeit der Erfüllung abhängen; und zwar durch alle Schichten der Bevölkerung hindurch, keineswegs nur in den Kreisen gehobener Kaufkraft. Nicht zuletzt aber dank solch allseitiger Mischung der Begehrenden wird der Gesamtbedarf derart mannigfaltig und wechselnd, daß er weder nach Art noch Menge noch Dauer sich übersehen oder gar berechnen läßt. Darin sich mit der Gütererzeugung und auch der Güterverteilung zurechtzufinden, ist um so schwieriger, als gerade die maschinelle Technik allem wirtschaftlichen Tun ein starkes Element der Beharrung einfügt und von der Betonung des Gefühls nichts wissen will; und doch ist es Gefühlssache, die Produktions- und Verteilungsapparatur technisch und organisatorisch so aufzubauen, daß sie schließlich, wenn erst in Benutzung genommen, einem menschlichen Begehren entspricht. Das Irrationale des Kulturmenschen ist auch im Wirtschaftsleben Trumpf geworden und geblieben.

So sind denn Technik und Wirtschaft, so eng sie miteinander verbunden sind, ihrem Wesenskern nach zwei grundverschiedene Welten. Es geht nicht an, den Ablauf eines wirtschaftlichen Vorganges irgendwie mit dem Arbeiten einer Maschine zu vergleichen; in jenem macht sich der Mensch mit der Unberechenbarkeit seiner Triebe und Wertungen allzuoft als störender Kiesel bemerkbar. Und die Volkswirtschaftslehre darf sich auch nicht irre machen lassen, wenn technische Vorgänge, wie es häufig geschieht, als wirtschaftliche Erscheinungen bezeichnet werden; und sie tut auch gut, in der Verwendung technischer Ausdrücke für wirtschaftliche Vorgänge größte Vorsicht walten zu lassen. Immer muß sie jedenfalls in aller Schärfe herausstellen, welcher Sinn denn nun wirtschaftlich, d. h. für die Beziehung zwischen Gut und Mensch, sich mit dem Worte technischen Klanges verbindet.

4. Zum anderen geht es um eine Abgrenzung des Begriffes Wirtschaften gegen das Recht und seine Ausdrücke. Hier ist das Auseinanderhalten der beiden Bereiche noch schwieriger. Denn nicht nur greift das Recht als Gesetz und als Maßnahme öffentlicher Verwaltung in alles wirtschaftliche Tun und jedermann fühlbar immer wieder ein. Es setzt vor allem auch mit seinen scharf umrissenen Bezeichnungen für mannigfache Vorgänge des Wirtschaftslebens die Normen fest, nach denen diese aufgebaut und in Gang gehalten werden — man denke an die Rechts-

institutionen Eigentum und Pacht, an die mannigfachen Gesellschaftsformen, an die nur im Gesetz wurzelnde Eigenart des Wechsels und des Schecks, und vieles andere mehr. Dennoch bleibt entscheidend der Unterschied, daß das Recht es immer und notwendig mit der äußeren Form zu tun hat, während sich im Wirtschaftsleben alles um die tatsächliche Macht und Kraft zum Handeln dreht.

So hat z. B. der rechtliche Eigentumsbegriff keinen entsprechenden wirtschaftlichen Inhalt mehr, wenn der Eigentümer eines Grundstücks oder eines ganzen Produktionsapparates (einer Unternehmung) seinen Gläubigern so weitgehende Kontroll- und Eingriffsrechte hat einräumen müssen, daß von freier Verfügungsgewalt eher bei diesen als bei jenem zu sprechen ist. Ein Aktionär, der für "seine" Gesellschaft nicht einmal das Interesse eines Besuchs der Generalversammlungen aufbringt, kann wirtschaftlich nicht mehr als Miteigentümer gelten, steht wirtschaftlich vielmehr in der Rolle des Gläubigers, der nur sein Kapital verzinst haben will. Darf der Wechsel, den ein Wucherer sich zur Sicherung eines reinen Konsumptivkredits ausstellen läßt, wirtschaftlich auf eine Stufe mit dem Handelswechsel gestellt werden, der etwa die Zahlungsmittel einer Bank in die Abwicklung eines internationalen Warengeschäfts hineinzieht und zugleich über jene Bank und jenes Geschäft hinaus zur Abgleichung internationaler Zahlungsbeziehungen dient? Und was der Beispiele mehr sind, in denen eine und dieselbe Rechtsform, ohne Mißbrauch, wirtschaftliche Inhalte sehr unterschiedlicher Art deckt und oft genug verdeckt, oder in denen der gleiche wirtschaftliche Inhalt sich verschiedener Rechtsformen bedient.

Wie stark dieses Durcheinander in die Auffassung der breiten Öffentlichkeit hineinwirkt, das zeigt mit erschreckender Deutlichkeit die allgemeinübliche Bezeichnung der "gemischt-wirtschaftlichen Unternehmung". Man hält sich hierbei ausschließlich an das zwischen öffentlicher und privater Hand geteilte Eigentum, an das Rechtsverhältnis also, und schiebt die wirtschaftlich entscheidende Frage ganz beiseite, ob in der Wirklichkeit immer eine Mischung der Wirtschaftsprinzipien stattfindet. Und schon garnicht kommt zu ihrem Gewicht die Tatsache, daß auch bei rein öffentlichem Eigentum die Geschäftsführung vielfach die beiden Zielsetzungen zu vereinigen sucht, und daß umgekehrt bei gemischtem Eigentum gar nicht selten eine lediglich privat ausgerichtete Geschäftsführung besteht. Danach erscheint z. B. die Reichsbank, weil ihr Aktienkapital ausschließlich in der Hand privater Eigner sich befindet, trotz ihrer staatlichen Lenkung als ein reines Privatunternehmen und die Reichskreditgesellschaft, weil ihre Aktien allein vom Reiche besessen werden, trotz ihrer stark privatwirtschaftlich ausgerichteten Geschäftsführung als ein reines Staatsunternehmen, während man wirtschaftlich die Reichsbank als ein staatliches Institut und die Reichskreditgesellschaft allenfalls als einen Träger gemischter Zielsetzung zu betrachten hat. Oder ist die Suezkanal-Gesellschaft, von deren Aktienkapital sich mehr als die Hälfte im Besitz des englischen Staates und nur der Rest in der Hand privater Aktionäre befindet, allein deshalb als ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen zu betrachten, obwohl ihre Verwaltung ganz und gar nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird?

Vielleicht schwerer noch wiegt die Unklarheit, wenn von "internationalen" Organisationen des Wirtschaftslebens gesprochen wird, von internationalen Kartellen oder Konzernen etwa. Gewiß ist es in jedem Fall auch von irgendwie wirtschaftlicher (zumeist allerdings nur geringer) Bedeutung, wenn ein Unternehmungskomplex seinen Einfluß über die Grenze seines Heimatstaates in einen anderen Staat in aller Rechtsform hineintragen kann. Ebenso sicher macht es aber einen Wesensunterschied aus, ob ein rechtsformaler Zusammenschluß sich lediglich auf einzelne Betriebe des einen und anderen Landes erstreckt, während daneben in anderen Staaten und vielleicht sogar in denselben Staaten auch noch Werke gleicher Art in voller Selbständigkeit bestehen bleiben, oder ob der Zusammenschluß die ganze Erde umfaßt und als eine Beherrschung des Weltmarktes anzusprechen ist. Von der wirtschaftlichen Machtstellung her können nur dies umfassenden Gebilde als international gelten, während das Überspringen nur der einen oder anderen Grenze mehr ein staats- und völkerrechtliches als ein sozialökonomisches Problem aufrollt.

So heißt es denn immer für die volkswirtschaftliche Forschung, hinter den Schleier des Rechts zu schauen und die wirklichen Machtverhältnisse festzustellen, sich nicht von der Rechtsform blenden zu lassen; eine Aufgabe — um so schwerer zu erfüllen, als gerade die Ausdrücke des Rechts sich in die wirtschaftlich tätigen Menschen besonders tief einzuprägen pflegen und das Verschiedenartige des Inhalts nicht zu deutlichem Bewußtsein kommen lassen, als aber auch die Volkswirtschaftslehre vielfach nur die Rechtsbezeichnungen als die im Leben üblichen Ausdrücke für ihre Erscheinungen anwenden kann. Auch dem Rechte gegenüber gilt es festzuhalten, daß denn doch mit dem Worte Wirtschaften sich ein besonderer Sinn verbindet: die Wirtschaft bedient sich des Rechtes wie der Technik, wie aber auch vieler sonstiger Mittel, zur Erreichung ihrer Ziele und ist deshalb im Erfolg von allen diesen Mitteln abhängig; sie muß aber eben der Abhängigkeit wegen das Recht wie die Technik ständig nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen zu gestalten streben.

5. Läßt sich die Technik (neben anderen Aufgaben) als derjenige Tätigkeitsbereich begreifen, der für die Deckung des materiellen Bedarfs die Güter zubereitet und bereitstellt, und das Recht (ebenfalls neben anderen Aufgaben) als derjenige Bereich, welcher die Bedarfsdeckung von der öffentlichen Gewalt her auf eine sichere Unterlage stellt, so bedeutet Wirtschaften die organisatorische Aufgabe, neben der sie keine andere hat: die Bedarfsdeckung selbst herbeizuführen, die Gewinnung der Güter also und ihre Umwandlung in die Bedarfsgestalt durch das Zusammenfügen und Zusammenhalten der erforderlichen Produktionselemente aufzubauen, sowie — als letztes Ziel — die Güter an die begehrenden Menschen heranzubringen, die Menschen in der ganzen bunten Mannigfaltigkeit ihres produktiven und konsumptiven Bedarfs zu befriedigen.

### 3. Der Begriff Wirtschaftsleben.

1. Ein zweiter Begriff, der noch der näheren Feststellung bedarf, ist in dem Worte Wirtschaftsleben enthalten. Dieser Ausdruck ist zwar seit langer Zeit von dem einen oder anderen akademischen Lehrer zur Bezeichnung seiner Vorlesungen und Übungen angewendet worden. Er hat auch neuerdings in die Prüfungsordnungen der Diplomvolkswirte, Gerichtsreferendare und Diplomkaufleute Eingang gefunden. Allgemein üblich ist er jedoch, obwohl er den Gegenstand sozial-ökonomischen Forschens klarer als das mehrdeutige Wort Volkswirtschaft hervor-

treten läßt, einstweilen in den Wirtschaftswissenschaften noch nicht geworden. Deshalb auch hierüber einige Ausführungen.

Der isolierenden (oder deduktiv genannten) Forschungsrichtung ist die Aufgabe gestellt, im Wirtschaftsgefüge der Völker den wichtigeren, das Ganze tragenden Teilvorgängen bis in die letzten Verästelungen nachzugehen und so über die staatlichen Grenzen hinweg das Gemeinsame aufzudecken, das jenen trotz aller Unterschiedlichkeit der örtlichen oder staatlichen Gesamterscheinungen eigentümlich ist. Man kann diese Art Forschung (mit gebührender Vorsicht) der sezierenden Arbeit des Anatomen vergleichen, welche im menschlichen Körper den Verlauf des Nerven- oder des Muskel- oder des Adersystems bloßlegt, die von jedem Teil und Unterteil zu erfüllende Funktion klarstellt und schließlich aus der Zusammenfügung der so gewonnenen Ergebnisse ein Bild vom "normalen" menschlichen Körper gewinnt. Während jedoch der Mediziner seinem Seziermesser die Fülle der Objekte unmittelbar unterwerfen und an ihnen in technisch bestimmter Weise verfahren kann, befindet sich der Sozialökonom in einer wesensanderen Lage. Mag es sich um die Bestimmungsgründe der Preise für Waren, Leihkapitalien, Arbeitsleistungen in dieser oder jener Wirtschaftsverfassung - um die Stellung und wirtschaftliche Rangordnung der Produktionselemente Natur, Arbeit, Maschinen, Rohstoffe — um die Grundfragen der Einkommensbildung und Einkommensverteilung oder um welche Sondererscheinung immer im allgemeinen Wirtschaftsablauf drehen — notwendig hat es die sozialökonomische Forschung mit Vorgängen zu tun, die niemals und nirgends auch nur für kürzeste Augenblicke in Erstarrung geraten (statisch sind) oder sonst am gleichbleibenden Körper eine genaue Untersuchung technischer Natur zulassen. Hier bleibt nichts anderes übrig, als von willkürlich gesetzten Voraussetzungen aus deren logisch zu erwartende Folgen herauszuarbeiten und so zwar nicht zu einer stichfesten Erklärung der tatsächlichen Wirtschaftsvorgänge, wohl aber zur Erkenntnis der in diesen Vorgängen allgemein wirksamen Kräfte und ihres wechselnden Stärkeverhältnisses zu gelangen.

Wenn dies vielfach in der Form geschehen ist und geschieht, daß zur Grundlage der Darstellung ein ausschließlich wirtschaftlichen Erwägungen folgender Mensch genommen wird - ein Wesen also, das es nirgends in der Welt jemals gegeben hat und gibt: ein Homunkulus ohne Lebensinhalt — dann darf über einer solchen Sprechensform doch nicht vergessen werden, daß sich dahinter lediglich eine Gedankenabfolge und nicht ein menschliches Schicksal verbirgt. Vor allem haben natürlich die Forscher selbst, mag auch die jeweils behandelte Sondererscheinung für den Gesamtablauf der Wirtschaftsentwicklung und für den Gesamtaufbau der Wirtschaftsgestaltung ein besonderes Gewicht besitzen, sich der Einseitigkeit ihres Vorgehens bewußt zu bleiben und vor der Gefahr zu hüten, daß ihnen nicht ihr Sondergegenstand zum Ausdruck und gar zum Inhalt der Gesamtwirtschaft werde. Das tiefgehende Mißtrauen, welches die Öffentlichkeit gerade der Volkswirtschaftswissenschaft entgegenbringt, ist zu entscheidendem Teil darauf zurückzuführen, daß sie entweder die Hilfskonstruktion des Homo Oekonomikus für bare Münze nimmt und dann (mit Recht) ablehnt, oder daß sie von der Forschung vor Forderungen gestellt wird, die solcher Einseitigkeit entspringen und nicht auf die Mannigfaltigkeit der Wirklichkeit, das bunte Gegeneinander vieler Kräfte die erforderliche Rücksicht nehmen; wofür David Ricardo und Karl Marx ja die bekanntesten Beispiele sind.

In gegenseitiger Ergänzung steht neben dieser einen Forschungsrichtung in der Sozialökonomik die historisch-realistische (auch induktiv genannte) Ganzheitsmethode. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß sie unmittelbar an die Tatsachen der Wirtschaftsentwicklung und der Wirtschaftsgestaltung heranzukommen und sie in ihrem Wesen, ihren Gründen und ihrer Bedeutung zu erfassen unternimmt. Auch diese Arbeitsweise muß sicherlich, wie alles wissenschaftliche Untersuchen, ihr Objekt jeweils gegen die Umwelt abgrenzen und so in gewissem Sinne isolieren. Sie unterscheidet sich jedoch von der andern Methode dadurch, daß sie aus dem Wirtschaftsgesamt die Sondererscheinungen so herausgreift, wie sie in der Wirklichkeit als Ganzheiten bestehen, und daß sie auch alle die Fäden verfolgt, welche die einzelne Ganzheit mit anderen Ganzheiten verschiedenster Art und so mit der Umwelt verbinden.

Hierbei kann es sich um Objekte ganz spezialisierter Natur handeln, wie etwa um den Aufbau eines bestimmten, mehr oder minder eng umrissenen Wirtschaftszweiges eines einzelnen Landes oder auch einer einzelnen Landschaft; gelegentlich sogar um ein besonders wichtiges Einzelunternehmen, ein Syndikat, einen Konzern. Es kommen aber ebenso die raumbestimmten Ganzheiten in Betracht: die wirtschaftlichen Verhältnisse also einer Stadt, einer Landschaft, nicht zuletzt eines Staates; darüber hinaus die Beziehungen, wie sie sich zwischen verschiedenen Teilen der Erde oder auch über das Ganze der menschlichen Welt hin entfaltet haben. Immer schließt die Untersuchung solcher Art an Erscheinungen an, die sich in abgerundeter Form aus der Wirklichkeit herausheben und demgemäß sich der auf das Ganze dieser Form abgestellten Beobachtung zugänglich erweisen. Die Forschung greift ins Wirtschaftsleben unmittelbar hinein, um aus ihm selbst die es bestimmenden Kräfte zu erkennen.

2. Hier setzt eine neue Hemmung ein, mit der die Volkswirtschaftslehre sich zu plagen hat: die Sprödigkeit, mit welcher das Leben und in ihm namentlich die Massenvorgänge allem Erkenntnisstreben gegenüberstehen. Allerdings bietet gerade im Wirtschaftlichen die Statistik mannigfach eine erste Unterlage den Beobachtungen dar. Sie ist in den Kulturstaaten immer feiner ausgebildet, verbreitert und vertieft worden, um auch die schwerer zu erfassenden Erscheinungen für die wissenschaftliche Durchdringung zugänglich zu machen, und so auch für die Wirtschaftspolitik in größerer Breite die erwünschten, tragfähigen Ausgangspunkte zu gewinnen. Indes — an dem Grundelement aller Statistik läßt sich nicht rütteln. Diese eignet sich nun einmal ausschließlich für die Erhebung der zahlenmäßig auszudrückenden, d. h. der ganz derben Massenerscheinungen; gleichgültig, ob es dabei um eine Aufnahme menschlich-persönlicher oder aber sachlicher Art geht. Und sie muß die Unterschiede letzter Wichtigkeit um so regelmäßiger außer Ansatz lassen, als diese so gut wie niemals in greifbaren Formen hervortreten.

So entbehrt — um an einigen Beispielen die Vorsicht aufzuzeigen, die gegenüber den statistischen Ziffern angebracht ist — die Unterscheidung der gewerblichen Groß- und Kleinbetriebe, die überall in der Welt nach der Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte vorgenommen wird, durchaus der allgemeinen Gültigkeit. Darf man wirklich ein industrielles Werk, das 100 oder 1000 Personen in sich birgt, wirtschaftlich und sozial auf eine Stufe stellen mit einem Handelsoder einem Bankbetrieb gleicher Beschäftigtenzahl? Sogar innerhalb der großen

Wirtschaftsgruppen müssen noch zwischen den verschiedenen Zweigen und oft sogar nach örtlichen Abweichungen auch die Größenklassen jeweils anders gebildet werden; oder ist nicht eine voll automatisch betriebene Roggenmühle bei gleicher Beschäftigtenzahl ein wesentlich größeres Werk als eine Weizenmühle, deren Mahlgänge immer wieder durch das kontrollierende Eingreifen menschlicher Arbeitskräfte unterbrochen werden? Kann man wirklich allein nach der Beschäftigtenzahl die Bedeutung der Mühlenindustrie mit der des Bergbaus, der eisenschaffenden oder der Elektrizitätsindustrie vergleichen? Nicht einmal das Heranziehen der Maschinenkräfte besagt hierfür etwas Entscheidendes oder auch nur Wichtiges; ein Betrieb der Feinverarbeitung, der Mechanik und Optik z. B., der in beträchtlicher Zahl sich der kompliziertesten Werkzeugmaschinen bedient, beansprucht hierfür in aller Regel Kraftmaschinen von nur recht geringer Leistungsfähigkeit und steht deshalb statistisch weit zurück hinter allen Zweigen schwerindustrieller Art, während tatsächlich das deutsche Wirtschafts- und Sozialleben auf die unendlich große Buntheit der Feinverarbeitungswerke als die letztlich tragenden Säulen sich stützt. Man darf sogar zweifeln, ob in der Wirklichkeit überhaupt von der Industrie als einer Einheit gesprochen werden kann, während sicher die Statistik ohne eine solche Zusammenfassung nicht auskommt. Nur weil man Unvergleichbares, die in der Betonung der menschlichen und der Maschinenleistung völlig verschieden gestellten Zweige, trotz dieser Abweichung der Nenner durcheinanderzuwerfen und nach den Zählern zu werten pflegt, darum hat sich die Öffentlichkeit die Fehlmeinung aufdrücken lassen, als sei "die" Industrie durch den Zug zum Groß- und Größerbetrieb und zur Unternehmungskombination gekennzeichnet.

Wesentlich schwerer noch zu durchschauen sind alle diejenigen Verhältnisse, in denen sich ihrer tatsächlichen Stellung nach, abseits also der Form, die einzelnen Menschen wirtschaftlich und sozial befinden. Die Statistik pflegt zwar die Selbständigen und die Abhängigen zu unterscheiden, und sie versucht sogar hie und da noch feinere Gliederungen durchzuführen. Immer jedoch ist sie bei der Einreihung der einzelnen Personen maßgeblich auf die rechtlich-formale Unterlage angewiesen; wie sollte sie sich sonst den subjektiv-willkürlichen Angaben der gefragten Personen entziehen? Und doch klaffen gerade auf diesem Gebiet die Rechtslage und die Tatsachenlage sehr häufig weit auseinander. Wer ist — um auch dies an einigen Beispielen zu erläutern — in einem Einzelunternehmen der Träger der Unternehmerfunktion, der wirtschaftlichen Gestaltungskraft: der Eigentümer, der vielleicht als "Erbe" sich um die Geschäfte kaum noch kümmert und tatsächlich nur noch Rentner ist, oder der Prokurist, der auch die wichtigen Entscheidungen selbständig trifft, so manchen Brief jedoch noch seinem Chef zur Unterschrift vorlegt? Ist der Vorstand einer Aktiengesellschaft auch tatsächlich seinem Aufsichtsrat, namentlich dessen Vorsitzenden, und der Generalversammlung gegenüber selbständig, oder ist er nurder erste Angestellte des Unternehmens? Und gar: ist der "Leiter" eines Werkes, das unter Wahrung der rechtlichen Selbständigkeit einem Konzern eingegliedert ist, der Konzernführung gegenüber selbständig oder abhängig? Man kann sogar zweifeln, ob der rechtlich und sozial unabhängige Eigentümer eines offenen Ladens immer auch wirtschaftlich noch selbständig zu nennen ist, wo er doch mannigfach die Launen seiner Käufer zu spüren bekommt. Oder befindet sich der Handwerker, der ohne rechtliche Bindung die Erzeugnisse seiner Werkstatt regelmäßig den größeren Ladengeschäften seines Bezirks zum Kaufe anbietet und mangels anderer Käufer anbieten muß, wirtschaftlich in einer wesensanderen Lage wie der Hausindustrielle, der schon mit den Bestellungen von seinem Auftraggeber abhängt? Zwischen einem Angestellten, der sich als "werdender Unternehmer" fühlt, und seinem Arbeitskameraden, dessen Ehrgeiz über das Angestelltenverhältnis nicht hinausgreift, liegt der entscheidende Unterschied keineswegs in der Vorbildung, die man allenfalls statistisch erfassen könnte, und auch nicht in den Familienbeziehungen, die sich wenigstens zu den Eltern hin feststellen ließen; es gehört ja geradezu zu den sozialen Aufgaben der Aktiengesellschaft, der "kapitallosen Energie" den Weg zur leitenden Stellung zu eröffnen. Und was der Unterschiedlichkeiten bei gleichen Rechtsformen, die sich jeder statistischen Erhebung entziehen und doch für die Fragen, ob die Persönlichkeitskraft oder der Kapitalbesitz die leitenden Männer in ihre Stellung zu bringen pflegt, was überhaupt als wirtschaftliche Selbständigkeit anzuerkennen ist, von entscheidender Bedeutung sind.

Solcher unvermeidlichen, aus dem Wesen der Zahlenmäßigkeit folgenden Lücken gibt es in jeder Art von Statistik unendlich viele, und selbst diejenigen Ziffern, die sich als Ausdruck einer Massenerscheinung zur Erkenntnis der Wirklichkeit verwerten lassen, bedürfen stets noch der Erklärung und Beleuchtung von der Welt der Tatsachen her, damit sie in ihrer Bedeutung recht durchschaut und aus den Ziffern allein nicht falsche Schlüsse gezogen werden. Nur aus der wissenschaftlichen Beobachtung jener Einheiten jedoch, die in der Wirklichkeit die Träger des wirtschaftlichen Geschehens sind, ist eine derartige Ergänzung der sonst toten Ziffern zu gewinnen.

3. Mit dieser Aufgabe, den wirtschaftlichen Gehalt des Lebens zu erkennen, tritt die realistisch-historische Forschung aus dem Rahmen heraus, welchen die isolierend-konstruierende Methode innezuhalten hat. Auch jener ist es zwar wichtig festzustellen, inwieweit die Gestaltung der Tatsachen je in ihrem Raume und in ihrer Zeit sich auf rein wirtschaftliche Beweggründe der dahinterstehenden Menschen zurückführen läßt. Sie würde aber fehlgehen, wenn sie ausschließlich in solcher Richtung die Erklärung suchen wollte. Sie darf sich nicht einen homo oekonomikus, einen in wirtschaftlichen Dingen nur wirtschaftlichen Motiven folgenden Menschen, als Träger des Geschehens konstruieren. Sie muß ins volle Menschenleben hineingreifen und nicht nur den Einzelnen, sondern die Menschenmasse in der ganzen Vielgestaltigkeit und Gegensätzlichkeit der wirksamen, wirtschaftlich wirksamen Kräfte zu erfassen verstehen. Für sie wäre es geradezu anormal, zu besonderem Mißtrauen mahnend, wenn sie gelegentlich auf wirtschaftliche Erscheinungen rein wirtschaftlicher Begründung und Zielsetzung stoßen sollte. Was immer die Menschen innerlich berührt und aufwühlt, das greift auch in ihr wirtschaftliches Handeln ein — staatliches, religiöses, kulturelles, soziales Fühlen, persönlicher Ehrgeiz und persönliche Abneigung; oft stärker sogar als das Streben nach materieller Bedarfsdeckung und als wirtschaftliches Vorteilsbegehren. Nicht zuletzt vom Staate und den andern Gemeinschaftsbildungen her wird überall und jederzeit ein starker Einfluß ausgeübt; werden Grundlagen gegeben, Grenzen und Ziele dem wirtschaftlichen Gebaren der Angehörigen gesetzt. Wie wollte man dem einfachsten Vorgang, vollends den großen Wirtschaftserscheinungen bis zur letzten Deutung und auch zur wirtschaftlichen

Wertung gerecht werden, ohne diese außerwirtschaftlichen Einwirkungen zu gebührendem Gewicht zu bringen?

Eben hierin liegt jene besondere Schwierigkeit der Volkswirtschaftslehre begründet, die so oft falsch gedeutet wird: die Schwierigkeit, zu fest und unangreifbar geltenden Urteilen zu gelangen und mit ihren Urteilen vor der Öffentlichkeit zu bestehen. Gewiß läßt sich aus dem historischen Ablauf wirtschaftlicher Vorgänge ein Rückschluß auf das Gesamt der Gründe wohl ziehen, und auch das Verhalten der Menschenmasse, in welcher Zusammensetzung immer diese sich geltend macht, tritt dann wohl erkennbar hervor; die realistische Forschungsweise muß deshalb immer historisch ausgerichtet sein. Aber schon der Einfluß staatlicher Maßnahmen, obwohl man diese aus Gesetzen und Verwaltungsordnungen abliest, ist keineswegs immer in seiner ganzen Bedeutung festzustellen. Vollends läßt sich über das Gewicht streiten, mit dem sich die idealistischen Beweggründe der menschlichen Seele im materiellen Leben geltend machen, mit dem sie namentlich auch das Verhalten der Masse und ihre Entscheidungen bestimmt.

Auch der wissenschaftliche Forscher, der mit aller Nachhaltigkeit nach Objektivität strebt, stößt deshalb in der Volkswirtschaftslehre notwendig auf Grenzen des willkürfreien Begründens, kommt um persönlich bestimmte Wertungen der Zusammenhänge niemals völlig herum. Trotzdem braucht nicht darauf verzichtet zu werden, mit der realistisch-historischen Methode den wirtschaftlichen Erscheinungen nachzugehen. Nur muß auch hier vom Forscher verlangt werden. daß er sich der Begrenzung des objektiven Befundes bewußt bleibt und demgemäß erkennen läßt, wo sein subjektives Werten einsetzt; und niemals darf er, so nahe seine wissenschaftliche Arbeit ihn an die Fragen der Wirtschaftspolitik und der praktischen Wirtschaftsgestaltung heranführt, etwa den Anspruch erheben, von seiner einseitig wirtschaftlichen Betrachtungsweise her die Ziele für staatliche Wirtschaftspolitik zu bestimmen — muß doch auch die Wirtschaftspolitik stets in das Ganze des staatlichen Geschehens und der staatlichen Strebungen, in den Bereich irrationaler Zielsetzungen also eingebettet sein. Werden diese Grenzen innegehalten, so bietet die historisch-realistische Ganzheitsmethode denjenigen Weg, auf dem sich das Wirtschaftsleben in seiner Wirklichkeit und in seinem ewigen Wechsel dem Verständnis erschließt.

### 4. Der Begriff Grundformen.

1. Eine Darstellung, die sich über das Ganze der bewohnten Erde erstrecken und die Wirtschaftsweise der primitiven Völkerschaften ebenso wie die der alten Kulturvölker einbegreifen soll, kann sich naturgemäß nicht irgend tief in die Einzelheiten versenken, die hier und dort in diesem oder jenem Lande, in diesem oder jenem Wirtschaftszweig als örtlich bedeutsam gelten mögen. Das Ziel muß vielmehr sein, die tragenden Linien der verschiedenen Wirtschaftsgestaltungen herauszuarbeiten und so die Mannigfaltigkeit, die auch in der Gegenwart noch das Gesamtwirtschaften der Welt kennzeichnet, in vereinfachendem Bilde zur Anschauung zu bringen. Mit dem Ausdruck Grundformen soll diese Aufgabe hier angedeutet werden.

Von Formen und nicht, wie sonst wohl üblich, von Stufen ist die Rede, um jeden Anklang an eine geschichtliche Reihenfolge zu vermeiden. So bleibt der Streit unberücksichtigt, der sich zwischen Volkswirtschaftern und Historikern über die Frage erhoben hat, ob es im Altertum bereits so etwas wie ein kapitalistisches Wirtschaftssystem gegeben habe; ein Streit, der eigentlich nur um die Bezeichnung und nicht um den Inhalt der damaligen Wirtschaftsweise gegangen ist. Es wird auch nicht ausführlich das Werden der heute geltenden Wirtschaftsformen dargestellt werden; einige kurze und ganz auf die Gegenwart bezogene Ausführungen müssen dafür genügen, damit der Vergleich der Grundformen recht scharf auf die Neuzeit und auf die jetzt geltenden Wesensverschiedenheiten abgestellt werde. Die historisch-realistische Methode braucht nicht zur Wirtschaftsgeschichte zu werden. Im Wirtschaften der Welt steht das, was in einzelnen Gebieten im Laufe der Zeiten nacheinander von grundsätzlicher Bedeutung war, noch heute vollkräftig nebeneinander.

Von Grundformen sollte nur gesprochen werden, wenn in ihnen die Daseinsführung volkhafter Einheiten entscheidend verankert ist; das tagtägliche und die ganze Existenz tragende Verhalten der Menschenmassen also, nicht die mehr gelegentlichen Umrankungserscheinungen entbehrlicher Natur ergeben die kennzeichnenden Merkmale. Genauer gesprochen: wie die große Masse der Bevölkerung durch alle Schichten hindurch sich beschäftigt, wie sie sich ernährt und bekleidet, wie sie wohnt und überhaupt die sog. Elementarbedürfnisse befriedigt, das bestimmt die Grundformen, während die Deckung der Luxusbedürfnisse, die vielleicht eine dünne Oberschicht sich leistet, für die Bezeichnung des Wirtschaftsgesamts nur von nebensächlicher Bedeutung bleibt. Ins Spezielle gerückt: so lange in Deutschland die Erzeugnisse der Ferne (Kolonialwaren, baumwollene Kleidungsstücke u. a. m.) nicht in die tagtägliche Lebensführung der Gesamtheit eingedrungen waren und auch das Arbeiten für die Ferne nur in einzelnen kleinen Landschaften schon hervortrat, so lange ist Deutschland (trotz seines Welthandels, seines Güteraustausches mit der übrigen Welt) noch nicht ein Glied der Weltmarktwirtschaft gewesen; und später ist es ein solches Glied nicht geworden, weil es Wein und Seide und hochwertige Holzarten einzuführen pflegte, sondern vielmehr dadurch, daß es seine gewaltig angestiegene Bevölkerung nur noch mit Hilfe ausländischer Nahrungsmittel, ausländischer Baumwolle, ausländischer Wohnbaustoffe mit dem Notwendigen versorgen konnte und deshalb auch die Ausfuhr, das Bezahlungsmittel für die Einfuhr, zu einem unentbehrlichen Bestandteil seiner Gesamtarbeit erheben mußte. Und nicht dann schon, wenn die staatliche Wirtschaftspolitik die Landschaften eines Staates zu gegenseitiger Ergänzung und zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenzuschweißen bestrebt ist, sondern erst dann, wenn im Lebensnotwendigen dieses Ziel tatsächlich erreicht wird, ist etwa die Nationalwirtschaft Ereignis geworden.

2. Solche Grundformen des Wirtschaftslebens in ihrem Wesen zu erfassen, bedarf es wiederum einer Abgrenzung der rein wirtschaftlichen Betrachtungsweise gegen die rechtlichen und technischen Erscheinungen. Findet man jenes Wesen in der Art und Weise, wie jeweils in einem Volksganzen der Gütervorrat und der Güterbedarf im Zusammenhang gebracht und aufeinander abgestimmt werden, so leuchtet ein, daß das Ziel bei gleichem Rechtssystem und unter gleichen technischen Bedingungen auf verschiedenen Wegen der wirtschaftlichen Zusammenfassung zu erreichen ist.

Aus der Rechtsgestaltung ist hier von besonderer Wichtigkeit die Regelung,

welche jeweils - nach Raum und Zeit verschieden - das Recht am Boden und überhaupt an den Produktionsmitteln gefunden hat. Es muß für die Benutzung dieser Produktionsmittel, für das Wirtschaften also, einen bedeutsamen Unterschied ausmachen, ob vom Rechte her das Eigentum an den Produktionsmitteln oder wenigstens die Befugnis zu ihrer alleinigen Ausnutzung den Einzelnen zugewiesen ist, oder ob daran ein Gemeineigentum (des Stammes, der Markgenossenschaft, des Staates) besteht und nun auch die Nutzung unter allgemeine Weisungen gestellt wird, oder ob endlich wenigstens das Einzeleigentum unter Rechtspflichten steht, die seiner Nutzung irgendwie Grenzen zugunsten der Allgemeinheit ziehen. Es sei nur auf die tiefgreifenden Wirkungen hingewiesen, welche die Rezeption des römischen Rechts und damit die Übernahme seines straffen, ausgeprägt verkehrsmäßig geformten Eigentumsbegriff in Deutschland auf die ganze Lebensgestaltung der landwirtschaftlichen Bevölkerung und so auch auf deren Wirtschaftsweise ausgelöst hat: im Nordosten kommt es auf Kosten des Bauernlandes zur Ausweitung und Abrundung des Großbesitzes, der nun über weite Flächen hin nach einheitlichem Plan wirtschaften kann und zunehmende Mengen von Getreide und Wolle für die Ausfuhr nach Holland und England liefert; in Mitteldeutschland, im Westen und im Süden ist es die Einengung in der Nutzung der drei großen W (Wald, Weide und Wasser), um die es hauptsächlich in den großen Bauernaufständen des 15. und 16. Jahrhunderts geht. In der Einschränkung der aus dem Bodeneigentum folgenden Befugnisse zeigt sich in der Folgezeit nicht zuletzt die Macht, welche die Staatsgewalten über die Landstände jeweils schon errungen haben. Die Aufteilung des Gemeindebesitzes (der Gemeinheiten und Allmenden) und dann vollends die Unterstellung des Bodeneigentums unter ein Verschuldungsrecht, das am beweglichen Besitz herausgebildet war und für den Grundbesitz nicht paßt, greifen — wie in die Sozialverfassung des platten Landes — so auch in die Wirtschaftsverhältnisse so maßgeblich ein, daß im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts auch schon die Bestrebungen hervortreten, die Bauerndörfer wieder mit Gemeindebesitz auszustatten und der Verschuldung von Gesetzes wegen Grenzen zu ziehen. In den Nationalwirtschaften, wie sie nach dem Weltkriege weithin von den Staatsgewalten aufgebaut werden, bildet die Neugestaltung des Rechtes am landwirtschaftlich genutzten Boden fast überall eine der wichtigsten Aufgaben. Eine Übersicht über die landwirtschaftlichen Verhältnisse der Erde würde also nach der Entwicklung des Bodenrechtes aufgeteilt werden können.

Von den anderen Wirtschaftszweigen ist nur der Bergbau noch maßgeblich vom Bodenrecht abhängig, und für ihn beginnt in der Tat mit der Freigabe des Mutungsrechtes in den deutschen Einzelstaaten von der Mitte des 19. Jahrhunderts ab eine neue Entwicklungsperiode. Je tiefer jedoch die Schächte in die Erde hinuntergesenkt und entsprechend unter wie über Tage die technischen Anlagen ausgeweitet wurden, um so stärker ist auch für diesen Wirtschaftszweig die Beschaffung der produzierten Produktionsmittel in den Vordergrund getreten. Und sie ist es, die im allgemeinen den Aufbau der nicht-landwirtschaftlichen Unternehmungen bestimmt, die ihn zugleich aber wiederum von einer Rechtslösung abhängig macht. Wo nämlich der sog. Kapitalanspruch eines Werkes — d. h. die Summe der Geldmittel, die für die Errichtung oder Erweiterung der technischen Anlagen erforderlich sind — das Vermögen einzelner Personen und Familien

übersteigt, da gilt es jetzt, die fehlenden Gelder aus der breiten Schicht der reinen Kapitalisten heranzuziehen; jener Vermögensbesitzer also, die sich zwar an der Leitung des Unternehmens nicht selbst beteiligen wollen, die jedoch in der Hoffnung auf einen höheren Ertrag (auf einen Gewinnanteil neben dem Kapitalzins) das Risiko einer weniger sicheren Kapitalanlage auf sich nehmen. Vom Gesellschaftsrecht, vor allem vom Recht der Aktiengesellschaften hängt entscheidend ab, in welchem Umfang und in welchen Richtungen sich ein derartiges Bestreben durchzusetzen vermag. Die Staaten haben zwar nur zögernd den Weg zur Aktiengesellschaft freigegeben; zuerst in der Regel für die neuartigen Transportmittel (Kanäle und Eisenbahnen), weil hier das Bedürfnis unverkennbar war. Es sind auch Rückschläge nicht ausgeblieben, die einem Mißbrauch des Aktienrechts entgegentreten sollten. Im ganzen ist aber die Mitte des 19. Jahrhunderts die Zeit, von der ab das Wirtschaftsleben sich der Rechtsform der Aktiengesellschaft einigermaßen frei bedienen kann; sogar über die Zwecke hinaus, für welche diese eigenartige Rechtsgestalt eigentlich bestimmt ist.

Endlich ist noch jener Gesetze zu gedenken, welche mehr negativen Inhalts sind, die also Schranken der Vergangenheit niederreißen und dem Einzelnen das Feld der wirtschaftlichen Betätigung freigeben, ohne zugleich bestimmte Richtlinien für diese Betätigung aufzustellen. Die Befreiung der "Landbewohner" von der Schollengebundenheit und den Zwangsdiensten, die Aufhebung des Zunftzwanges und die Einführung der Gewerbefreiheit, das Recht der Freizügigkeit sind hier anzuführen; eine Gesetzgebung, die für Deutschland in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts abgeschlossen wird. Auch die Aufhebung der Binnenzölle und die gesetzmäßige Regelung der Außenzölle (Preußen 1818, der Deutsche Zollverein von 1834 ab) sind demselben Geiste entsprungen. Für die Gesetzgebung läßt sich also von dem Halbjahrhundert, das in Europa den Napoleonischen Kriegen folgt, als von einer liberalistischen Zeit wohl sprechen.

Allerdings nicht ohne Einschränkungen, da fast alle wichtigeren Staaten in derselben Zeit sich bedeutsame Kontrollrechte gegenüber den Eisenbahnen gesichert und namentlich das Geldwesen fest in staatliche Regelung genommen haben. Vollends hat die Verwaltungspraxis, die für das Wirtschaftsleben zumeist noch wichtiger als die Gesetzgebung ist, erheblich langsamer die Gewöhnung der vorangehenden Bevormundungszeiten abgestreift. Und auch im Wirtschaftsleben selbst haben sich die freigesetzten Kräfte keineswegs sogleich in voller Breite entfaltet, altverankerten Gewohnheiten vielmehr in erheblichem Umfang noch Geltung gelassen. So konnte das Freihandelsland England, weil es an hohen Finanzzöllen auf Kolonialwaren unentwegt festgehalten hat, auch bei der Einfuhr des zollfreien Getreides auf eine zollamtliche Kontrolle nicht verzichten, und diese war gegenüber der deutschen Handhabung so schwerfällig, daß die Verzögerung der Schiffsabfertigung die Getreidesendungen fast so stark wie der deutsche Getreidezoll belastet hat. Im Aufbau wichtiger Gewerbezweige und sogar der Seeschiffahrt, in der doch die Nationen sich ganz unmittelbar aneinander messen und reiben, haben immer Unterschiede bestanden, die letztlich aus nationalen Gewohnheiten und nicht aus sachlichen oder gesetzlichen Verschiedenheiten zu erklären sind. Sogar so nahe benachbarte Städte wie Hamburg und Bremen haben unter gleicher Reichsgesetzgebung ihren Wirtschaftsstil je beibehalten und noch weiter entwickelt. Von der Möglichkeit, Aktiengesellschaften zu errichten, ist in den ersten Jahrzehnten (abgesehen von den sog. Gründerjahren, 1871—1873) in Deutschland nur ein recht bescheidener Gebrauch gemacht worden; noch in den siebziger Jahren hält man es für notwendig, daß der größere Teil des Aktienkapitals im Besitz der leitenden Männer sei — eine Anschauung, die am wirtschaftlichen Wesen der Aktiengesellschaft vorbeigeht und dennoch bis heute in England herrscht.

So geht es also nicht an, etwa aus der Gesetzgebung der verschiedenen Länder das Wesen der wirtschaftlichen Grundformen abzulesen. Die wirtschaftliche Betrachtung hat ihre Fragen vielmehr darauf abzustellen, wie sich tatsächlich das Wirtschaftsleben unter den neuen Gesetzen abgespielt hat, ob und wann diese in Wirklichkeit das Leben umgestaltet haben.

3. Es ist ferner nicht zulässig, die wirtschaftliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts schlechthin mit der Durchsetzung der Dampfmaschine und der dazu gehörenden Erscheinungen, einem technischen Vorgang, gleichzusetzen. Sicherlich besteht kein Zweifel, daß die ungeheuer rasch erfolgende Ausbreitung dieser technischen Erfindung sowohl die Art der Gütergewinnung wie namentlich auch das ganze Transportwesen und damit den Güterumlauf in einer beträchtlichen Zahl von Ländern geradezu revolutioniert und so deren Wirtschaftsleben in eine völlig neue Bahn, in eine neue Grundform hineingelenkt hat; hier mag man auch in wirtschaftlicher Betrachtung von einem Maschinenzeitalter allenfalls sprechen. Aber das gilt eben doch nur für gewisse Länder und bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts sogar ausschließlich für die höchst entwickelten Gebiete des westlichen Europa, sonst nur für schmalste Küstenstriche. Ungeheuer weite Erdräume, darunter Träger so uralter Kulturen wie das innere China und Indien, sind noch heute von der neuzeitlichen Maschine kaum angetastet, leben noch durchaus in den uralt-gewohnten Wirtschaftsformen; und selbst in den erfaßten Ländern, die man bis zum Weltkriege wohl als Glieder einer Weltmarktwirtschaft bezeichnen durfte, ist der Betrieb der Landwirtschaft fast nur mittelbar (durch die maschinelle Herstellung der Werkzeuge, der künstlichen Düngemittel u. a. m.), sehr wenig unmittelbar umgewandelt worden. Andererseits bedienen sich diejenigen Länder, die sich nach dem Weltkriege aus der weltmarktwirtschaftlichen Verstrickung gelöst haben und zu der wiederum neuen Wirtschaftsform der Nationalwirtschaft gekommen sind, nicht nur ohne jede Einschränkung nach wie vor desselben technischen Apparates; die Betonung des binnenwirtschaftlichen Güteraustausches über das ganze Staatsgebiet hinweg, welche das Wesen dieser neuen Wirtschaftsform ausmacht, wäre ohne die neuzeitliche Technik des Transportes ebensowenig wie ohne die Massenhaftigkeit der Gütergewinnung und des Güterumlaufs zu denken. Das Maschinenzeitalter hat also einerseits innerhalb des Erdgesamts nur eine räumlich stark beschränkte Geltung, bestimmt keineswegs das Wirtschaften der ganzen Welt; und es trägt andererseits dort, wo es in voller Wirksamkeit ist, bereits zwei Grundformen des Wirtschaftslebens, kann also nicht gut mit einer dieser Formen gleichgesetzt werden.

Der Unterschied der wirtschaftlichen und der technischen Betrachtungsweise wird deutlich in jenen zwei Erscheinungsreihen, die man — leider — mit demselben Ausdruck zu belegen pflegt, und die doch von wesensverschiedenen Einteilungsgründen ausgehen. Es wird von landwirtschaftlichen und von gewerblichen "Betriebssystemen" gesprochen. Jene umfassen die verschiedenen Metho-

den, den Grund und Boden zu nutzen: von der wilden Feldgraswirtschaft, in der ein Stück Boden jahraus jahrein bis zu seiner natürlichen Erschöpfung als Ackerland und dann wieder bis zur Anreicherung der natürlichen Produktivkräfte als Weide dient, und von der schon eine Regel der Benutzung zeigenden Dreifelderwirtschaft (Wintergetreide, Sommergetreide, Brachland auf demselben Ackerstück in dreijähriger Folge nach- und auf dem Gesamtgut in drei Feldern nebeneinander) bis zur Fruchtwechselwirtschaft, welche die verschiedenen Bodenschichten in streng geregeltem Wechsel der angebauten Früchte ausnutzt und niemals auf demselben Ackerstück von Jahr zu Jahr Getreide auf Getreide folgen läßt, und zur sog. freien Wirtschaft, die keinem langsichtigen Bebauungsplan folgt, sondern sich jeweils nach den Absatzaussichten richtet und durch stärkste künstliche Düngung und Bodenbearbeitung die dem Boden entzogenen Kräfte ihm wieder zuzuführen strebt. Unter der Bezeichnung gewerbliche Betriebssysteme begreift man dagegen die Formen, in denen die Stoffbearbeitung organisiert sein kann: die Heimarbeit zu eigenem Verbrauch und das Handwerk, das für einen bekannten Kundenkreis arbeitet und den Meister selbst Hand anlegen sieht, ebenso wie das Verlagsystem, in welchem sich der Hausindustrielle als Träger des Fertigungsprozesses und der kaufmännische Verleger als Träger der Marktbeziehungen gegenüberstehen, und endlich die Fabrik, in der die Aufgaben der Güterfertigung und der Marktbearbeitung in einem und demselben Unternehmen vereinigt sind, alle leitende Arbeit aber von der ausführenden Arbeit getrennt ist und die Güterfertigung von vornherein auf einen breiten, ins Unbekannte greifenden Absatz eingerichtet wird. Dort also, bei den landwirtschaftlichen Betriebssystemen, ist die Einteilung ganz und gar technisch bestimmt: es sind verschiedene Grade der Intensität, die miteinander verglichen werden, und gleichgültig bleibt, wie der Betrieb in sich organisiert ist (ob er eine Bauernwirtschaft oder ein Großgut darstellt), und wie er seine Erzeugnisse verwertet (ob im eigenen Haushalt des Betriebsführers, auf dem Markt der benachbarten Stadt oder in der Fremde). Für die gewerblichen Betriebssysteme ist es umgekehrt gleichgültig, mit welcher Technik gearbeitet wird: der Heimarbeiter, der Handwerker, der Hausindustrielle benutzen alle eine gleiche Apparatur, und sie haben auch schon längst gelernt, sich der Maschine zu bedienen, wie andererseits in mannigfachen Fabriken, zumal denen der Feinverarbeitung, die Arbeitsleistung des Menschen neben der Maschine noch immer von ausschlaggebender Bedeutung ist. Hier entscheiden also die organisatorisch-wirtschaftlichen Fragen: wie werden die verschiedenen Produktionsmittel für den Betrieb zusammengeführt und in ihm zusammengehalten, wie werden die Erzeugnisse des Betriebs auf den Weg zur Bedarfsdeckung gebracht. Man sollte also, da das Wort Betrieb nun einmal einen stark technischen Klang hat und z.B. auch von der Statistik stets als Ausdruck für die technische Einheit gebraucht wird, für die gewerbliche Einteilung anstatt von Betriebssystemen lieber von gewerblichen Organisationsformen sprechen.

Ein anderes Beispiel — ein Beispiel, in welchem sich die Wirtschaftswissenschaft und die Umlaufstechnik berühren, — ist in dem Worte Geldwirtschaft gegeben. Man gebraucht es vielfach als Ausdruck für die einfache Tatsache, daß bei einem Gütertausch der Wertevergleich nicht unmittelbar von Gut zu Gut geht, daß vielmehr ein allgemein begehrtes Gut sich als Wertungsmaßstab und als

Tauschmittel dazwischenschiebt — ohne Rücksicht darauf, ob ein solches Tauschen und Geldbenutzen bereits das ganze Wirtschaftsleben des betreffenden Raumes in der betreffenden Zeit kennzeichnet, oder ob es sich nur um vereinzelte, dem tagtäglichen Wirtschaftsablauf gegenüber eine Ausnahme darstellende Vorgänge handelt. Im letzteren Fall ist die Bezeichnung lediglich auf eine bestimmte Technik abgestellt, sagt aber über deren allgemeine Bedeutung nichts aus, und man spräche besser von Geldtechnik (Technik der Geldbenutzung) anstatt von Geldwirtschaft. Dieses Wort bliebe dann für einen Begriff vorbehalten, der das Ganze einer Wirtschaftsweise kennzeichnet: ein Wirtschaftsleben, in dem allgemein und tagtäglich Güter und Leistungen gegen Geld angeboten und genommen werden, das also schlechthin auf der Geldbenutzung sich aufbaut.

Wenn aber weder die Gesetzeslage noch der Stand der Fertigungs- und der Umlaufstechnik über die Wirklichkeit des Wirtschaftslebens zuverlässige Auskunft geben können, dann muß die Wissenschaft von diesem Wirtschaftsleben versuchen, unmittelbar aus der Fülle der tatsächlichen Erscheinungen selbst die kennzeichnenden, das Ganze bestimmenden Merkmale herauszufinden und danach die Grundformen zu erfassen.

# II. Die Wirtschaftsstufen in der wissenschaftlichen Behandlung.5. Friedrich Lists Stufenfolge.

1. Wenn die Sozialökonomik als Beobachtungswissenschaft den Anspruch erhebt, das Ganze des Wirtschaftslebens zu erfassen und von diesem Ganzen ihr Einteilungsschema abzulesen, dann geht es für die Gegenwart ebenso wie für das geschichtliche Werden nicht an, den Blick etwa nach der Art der sog. Klassiker der Wirtschaftswissenschaften allein auf die voll entwickelte, alle Schichten und alle Einzelmenschen beherrschende Güteraustauschwirtschaft zu richten.

Man tut zwar einem Adam Smith gewiß unrecht, wenn man ihm eine einseitige Freihandelslehre im wirtschaftspolitischen Sinne einer späteren Zeit unterlegt; er zeigt einen sehr offenen Sinn für die vielfach anders gerichteten Wirtschaftsnotwendigkeiten seines Staates Großbritannien und darf überhaupt nicht in erster Linie von der Aufstellung irgendwelcher wirtschaftspolitischen Forderungen her verstanden werden. Wohl aber ist er durchaus einseitig darin, daß er sich lediglich mit dem Wesen und den wirtschaftlichen Folgen einer freien, vom Staate nicht beeinflußten und deshalb auch die staatlichen Grenzen nicht beachtenden Verkehrswirtschaft in seinen grundlegenden Untersuchungen befaßt — mit einem Gebilde also rein gedankenmäßiger Konstruktion, das es in der Wirklichkeit seiner Zeit nirgends gab (das es auch später niemals und nirgends gegeben hat), und dem er die Ergebnisse seiner weitreichenden Beobachtungen aus England, Frankreich, Holland nur als (teils positive, teils negative) Spiegelbilder gegenüberhalten konnte. Für die rein wirtschaftliche, alle staatlichen Beziehungen beiseite lassende und deshalb einem Sezierprozeß zu vergleichende Betrachtung ist ihm dann aus der Konstruktion ein Idealbild geworden, dessen praktische Ausführung seiner Meinung nach die wirtschaftlichen Interessen der gesamten Menschheit am besten wahren und dem "natürlichen Trieb des Menschen zum Tauschen" unmittelbar entsprechen würde.

Hieraus haben seine Nachtreter unter Führung von David Ricardo ein

wirtschaftspolitisches System gemacht, das für alle Staaten erstrebt werden müsse — ein System also von praktisch-politischen Forderungen; die staatliche Seite aller Wirtschaftsfragen wird nun nicht mehr sezierend beiseite gelassen, sondern als unerheblich behandelt. Vollends hat man den Altmeister darin übersteigert, daß nicht nur ganz ausschließlich das hemmungslose Güteraustauschen zum Gegenstand der wissenschaftlichen Untersuchungen gemacht worden ist, sondern daß man sich hierbei fern aller Wirklichkeit und losgelöst von aller Beobachtung gehalten hat.

2. Der wirksamste Gegenstoß ist denn auch von der wirtschaftspolitischen Seite gekommen: der Betonung der "Tauschwerte" setzt Friedrich List¹ die Forderung entgegen, den Hauptwert auf die Entwicklung der "produktiven Kräfte" zu legen und hierauf alle staatlichen Wirtschaftsmaßnahmen auszurichten. Diesen Anspruch aus dem geschichtlichen Werden zu begründen, hat er (wie eine Übersicht über die Wirtschaftspolitik der wichtigsten alten und neuen Staaten) so eine Stufenfolge der Wirtschaftsgestaltung aufgestellt.

Jedoch — eigenartig genug: der große Wirtschaftspolitiker, der die Notwendigkeiten einer kommenden Zeit mit so klarem und durchaus realem Blick erkannt hat, der sich auch über die Bedeutung und das Ineinanderspielen der tragenden Elemente der Zukunft (die Außenhandelspolitik und das Transportwesen) niemals im Zweifel gewesen ist², — er hat in der Rückschau nicht den Anschluß an die tatsächlichen Gegebenheiten gefunden. Seine Stufenfolge ist, wie auch seine Geschichte von der staatlichen Wirtschaftspolitik, eine reichlich blasse und nur wenig den Wirklichkeiten verhaftete Gedankenkonstruktion; ein künstliches Gebilde zudem, das sich ganz einseitig auf die Verschiedenheit der Produktionsrichtungen stützt und demgemäß stark technisch ausgerichtet ist, das aber weder die jeweils besonderen wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen Produktion und Konsumtion, noch überhaupt das Gesamtgefüge der die Stufen angeblich kennzeichnenden Wirtschaftsweisen zur Darstellung bringt.

List unterscheidet fünf Perioden: die der Jagd und Fischerei — der nomadenhaften Viehzucht — des Ackerbaus — des Ackerbaus und der Manufaktur — des Ackerbaus, der Manufaktur und des Handels; und zwar als eine Entwicklungslinie, die jedes Volk durchlaufen habe. In dieser Verallgemeinerung tritt das Konstruierte des Aufbaus am deutlichsten hervor. Sie läßt die natürlichen Unterschiede der Landschaften, in denen sich die einzelnen Stämme und Völker entfaltet haben, völlig außer Betracht — als ob in der wald- und wasserarmen Steppe jemals Jagd oder Fischerei zur Lebensunterlage ihrer Bewohner habe werden können und umgekehrt im ausgesprochenen Waldgebiet sich ein nomadenhaftes Hirtenleben habe entfalten können. Keineswegs ist auch überall auf der

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Friedrich List, geboren 1789 in der Freien Reichsstadt Reutlingen, gestorben 1846 durch Freitod in Kufstein. Sein Hauptwerk: Das nationale System der politischen Ökonomie ist 1840 erschienen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die große Bedeutung von Friedrich List, die in seinem Prophetentum liegt, habe ich in der Rede zu würdigen gesucht, die ich bei der Enthüllung des Listdenkmals in Leipzig halten durfte (abgedruckt in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1926, S. 1229ff.), und in dem Aufsatz: Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts (abgedruckt in der Schmoller-Festgabe: Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrhundert, Bd. 2, Abt. 29; Leipzig 1908).

Erde etwa der Ackerbau einem stärkeren Betonen der gewerblichen Stoffverarbeitung vorangegangen; hängt doch er gerade ganz entscheidend und trotz aller technischen Fortschritte von der Bodengestaltung ab, was ihn vielerorts erst sehr spät und nach den Verarbeitungsgewerben hat aufkommen lassen. Ebenso hat sich an vielen Stellen bereits ein lebhafter Handel mit reinen Bodenerzeugnissen geltend gemacht, ehe man dort zu einer Verarbeitung gekommen ist; man braucht sich nur der großen Bedeutung zu erinnern, die schon im grauen Altertum und vollends in der neuesten Zeit die Ausfuhr von Getreide und Viehzuchtprodukten für solche Länder und Völker gehabt hat, die man eben ihrer einseitigen Produktionsrichtungen wegen als primitiv zu bezeichnen pflegt, die aber jenes Handels wegen weder als Ackerbau- noch als Nomadenvölker im Sinne Lists gelten können. So ist es offensichtlich ein falsches, nicht das Ganze der Wirtschaftsweise umspannendes Einteilungsprinzip und nicht ein falsches geschichtliches Sehen, was List zu seiner Stufenfolge geführt hat.

3. Dennoch ist es eine hochbedeutsame Leistung, die Friedrich List mit jener Aufstellung vollbracht hat. Nicht deshalb, weil er etwa als erster die geschichtliche Bedingtheit alles volkswirtschaftlichen Geschehens erkannt hätte; das hat schon mancher Merkantilist im 17. und 18. Jahrhundert und gleichzeitig mit List, aber in schärferer Ausprägung Wilhelm Roscher¹ getan. Wohl aber hat List gerade dadurch, daß er in konkreter Form eine regelrechte Folge von Wirtschaftsstufen aufgestellt hat, auf dem Gebiete sozialökonomischer Betrachtung jenem überheblichen 18. Jahrhundert, das in der Güteraustauschwirtschaft, wenn nicht die einzig mögliche, so doch die einzig beachtenswerte und menschenwürdige Wirtschaftsweise erblickt hatte, in breiteren und politisch wichtigen Schichten des deutschen Volkes endgültig den Garaus gemacht. Er hat die entwicklungsmäßige Betrachtung des Wirtschaftslebens, wie es sein wissenschaftlicher Widersacher Karl Knies² ausdrückt, "populär gemacht" und ihr "einen weitverbreiteten Glauben" errungen.

Dies bedeutet: List hat — über Roscher und Knies, überhaupt die Wissenschaft hinausgreifend — der historisch-realistischen, den Eigenheiten jeder Zeit und jedes Raumes gerecht werdenden Wirtschaftsbeurteilung in der Öffentlichkeit das Tor geöffnet; in Einklang mit seiner wirtschaftspolitischen Einstellung, die ebenfalls kein allgemeingültiges System der wirtschaftspolitischen Maßnahmen anerkennen konnte, von diesen vielmehr die Anpassung an die nach Raum und Zeit verschiedenen Wirtschaftsbedürfnisse der Staaten und Völker verlangt hat.

### 6. Die Stufenfolge Natural- und Geld- (Verkehrs-) Wirtschaft.

1. Die grundsätzlichen, je das Ganze umfassenden Verschiedenheiten geschichtlich sich folgender Wirtschaftsweisen sind zuerst von Bruno Hilde brand<sup>3</sup>

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Wilhelm Roscher, 1817—1894, hat im Jahre 1843 die Schrift: Grundriß zu Vorlesungen über die Staatswirtschaft nach geschichtlicher Methode veröffentlicht und damit die Grundlage für die sog. "ältere historische Schule" der deutschen Volkswirtschaftslehre gelegt.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Knies: Die politische Ökonomie vom Standpunkt der geschichtlichen Methode (1. Aufl. 1853), S. 251.

 $<sup>^3</sup>$  Bruno Hildebrand, 1812—1878; hier wichtig sein Buch: Die Nationalökonomie der Gegenwart und Zukunft (1848).

und Karl Knies<sup>1</sup> unter den Bezeichnungen Naturalwirtschaft und Geldwirtschaft erfaßt worden. Hiermit war diejenige Einteilung gewonnen, die auch in der Gegenwart allen Betrachtungen solcher Art zugrunde liegt; nur haben sich an Stelle des Ausdrucks Geldwirtschaft mehr und mehr die Benennungen Verkehrsund Güteraustausch-Wirtschaft eingebürgert. Die von Hilde brand angefügte dritte Stufe, die der Kreditwirtschaft, ist schon von Knies als Besonderheit abgelehnt worden, da sie nur eine bestimmte Technik des Verkehrs innerhalb der Geldwirtschaft (wie auch der Naturalwirtschaft) darstellt; eine Auffassung, die sich allgemein durchgesetzt hat.

Das Wesen der Naturalwirtschaft ist (nach Knies) darin zu erblicken, daß sich die Gütererzeugung und der Güterverbrauch mit ihren lebenswichtigen Bestandteilen regelmäßig in einem und demselben Haushalt zum geschlossenen Kreise runden, daß aber ein Güteraustausch mit anderen Haushalten oder einem besonderen Handel entweder überhaupt nicht oder doch nicht im tagtäglichen Dasein der so lebenden Bevölkerung stattfindet. Es sind die Mitglieder eines solchen Haushalts, die mit ihrer Arbeit für einander die lebensnotwendigen Güter herstellen, und nur auf die solcherweise gewonnenen Güter ist in allem Wesentlichen die Daseinsführung aller Haushaltsglieder abgestellt. Die Güter werden zwar in ihrer technischen Gestalt verwandelt, indem sie aus dem Urzustand der ersten Gewinnung durch die Bearbeitung gebrauchsfähig gemacht werden; sie verändern jedoch nicht ihr wirtschaftliches Verhältnis zu dem Haushalt, werden nicht zu einer — irgendwie nach außen hin oder von außen her gewerteten — Ware, bleiben ihrer "Natur" als reiner Bedarfsdeckungsmittel getreu.

In der Verkehrswirtschaft dagegen ist umgekehrt das Gütertauschen die regelmäßige, das Dasein tragende Erscheinung. Der einzelne Haushalt lebt nicht von Gütern, die seine Mitglieder für ihn aus dem Erdboden gewonnen und für ihn gebrauchsfähig gemacht haben; er pflegt vielmehr gerade auch die Lebensnotwendigkeiten von außen her zu erwerben, zu kaufen. Und um dies zu können, bieten die Haushaltsglieder ihre Arbeitsergebnisse oder unmittelbar ihre Arbeitsleistungen regelmäßig der Außenwelt zur Verwertung an; sie verkaufen die von ihnen gewonnenen und erarbeiteten Güter oder verdingen sich als Arbeitskräfte gegen Lohn. Auch die lebenswichtigen Güter nehmen den Charakter von Waren an, deren Wert sich nicht nach dem jeweiligen Bedürfnis des Herstellers auf solches Gut bestimmt, bei deren Beurteilung vielmehr das Verkaufsbedürfnis des Herstellers und die Bedarfsbeurteilung des Käufers einander gegenübertreten.

In solcher Wirtschaftsweise wird die Arbeitsteilung — dies stellt Knies in ausführlicher Darlegung fest — aus einem rein technischen, auch in der Naturalwirtschaft schon mannigfach angewendeten Vorgang der Gütererzeugung zur

¹ Karl Knies, 1821—1898; hier wichtig seine Bücher: Die politische Ökonomie vom Standpunkt der geschichtlichen Methode besonders Abschn. III, Nr. 6 und 7 (1853 — 2. Aufl. 1883) und Geld und Kredit, 2. Abt. (1879). — Für die tiefschürfende, den Ereignissen weit vorausschauende Forschungsweise von Knies, der hierin eine starke Ähnlichkeit mit Friedrich List hat, und zugleich für die Erkenntnis der die allgemeine Verkehrswirtschaft herbeiführenden Erscheinungen sind besonders bedeutsam die beiden Bücher von Knies über die Eisenbahnen (1853) und über den Telegraphen (1857); vgl. Wiedenfeld, in der Schmoller-Festgabe, a. a. O. Was Knies zu der Eigenart der Natural- und der Geldwirtschaft auszusagen hat, kleidet sich zwar hauptsächlich in die Kritik anderer Schriftsteller, ist jedoch durchaus positiv seinem Inhalt nach.

Grundlage der Gesamtproduktion einer größeren Gemeinschaft. Die Haushalte der einzelnen Familien sind nicht mehr notwendig zugleich die Produktionsstätten. Es bilden sich vielmehr besondere Produktionsbetriebe, die nun für die Gesamtheit die Erstellung je eines bestimmten Bedarfsgegenstandes oder die Darbietung je einer bestimmten Leistung übernehmen. Erst in der Gemeinschaft — wie immer räumlich sie ausgedehnt sein mag — kommt es zu der gegenseitigen Abstimmung der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs, zur Bildung also des geschlossenen Wirtschaftskreises.

Mit dem allgemeinen, tagtäglich sich abspielenden Verkaufen und Kaufen der lebensnotwendigen Güter wird auch die Geldbenutzung zu einer allgemeinen, tagtäglich sich wiederholenden Notwendigkeit. Alle Bevölkerungsschichten bedürfen eines neutralen Gutes, das für die Mannigfaltigkeit der wirklichen Gebrauchsgegenstände und der Leistungen einen gemeinsamen Maßstab (Wertmesser) abgibt, und das zugleich die aus einem Verkauf gewonnene Kaufkraft für spätere Zeiten aufzuheben ermöglicht. In der Form der geldmäßigen Bewertung aller Güter und Leistungen wird die Eigenart dieser Wirtschaftsweise am deutlichsten erkennbar. Daher die Bezeichnung als "Geldwirtschaft".

2. Die Technik der Geldbenutzung ist jedoch, wie wiederum schon Knies betont, an sich noch nicht das geprägegebende Merkmal, an dem sich die Naturalund die Geldwirtschaft voneinander trennen. Auch in jener kann es schon zu Tauschvorgängen kommen, bei denen man sich eines vermittelnden Wertnenners bedient, um verschiedenartige Güter und Leistungen gegeneinander abzuwerten. Nur sind es vereinzelte Vorgänge, die noch das Zeichen von Ausnahmeerscheinungen an sich tragen, nicht das tagtägliche Dasein der ganzen Bevölkerung berühren, und die wenigstens der Regel nach sich nicht auf die Lebensnotwendigkeiten erstrecken.

Damit ist zugleich gegeben, daß für Knies die Naturalwirtschaft nicht als völlig tauschlos anzunehmen ist, und daß er auch nicht den sog. Naturaltausch als einzige Tauschtechnik solcher Wirtschaftsweise angesehen wissen will. Er betont mit aller Schärfe, daß für die volkswirtschaftliche Betrachtung als Merkmale einer Wirtschaftsstufe stets nur die allgemein geltenden, die gesamte Daseinsführung einer größeren Gesamtheit ausdrückenden Erscheinungen zu gelten haben. Und wie das Wesen der Geldwirtschaft nicht darin liegen kann, daß es darin niemals zu unmittelbarem und ohne Geldbenutzung vor sich gehendem Güteraustausch kommt, so ist auch mit dem Wesen der Naturalwirtschaft umgekehrt ein gelegentliches Geldbenutzen durchaus vereinbar.

Ist aber die Bezeichnung Geldwirtschaft nur im Sinne einer wesensanderen Wirtschaftsführung zum Unterschied von der Naturalwirtschaft zu gebrauchen, so vermeidet es Mißverständnisse, wenn dafür der Ausdruck Verkehrs- oder Güteraustausch-Wirtschaft gesetzt wird.

### 7. Die Aufteilung der Verkehrswirtschaft.

1. In den Bereich der Stufung Natural- und Verkehrswirtschaft gehören auch die weiter aufteilenden Gliederungen, die Karl Bücher und Werner Sombart eingeführt und zu weitgehender Anerkennung gebracht haben. Hierbei hält sich Bücher an die sachlich-wirtschaftliche Betrachtungsweise, indem er die Art der Bedarfsdeckung und die im Ganzen der Wirtschaftsbeziehungen auftretenden

Verschiedenheiten zum Einteilungsgrunde macht. Sombart dagegen spürt — im betonten Anschluß an die theoretische Konstruktion von Karl Marx, über diesen jedoch hinausgreifend und seine Weltanschauung ablehnend — den psychischsoziologischen Zusammenhängen nach und kommt von der menschlichen Haltung — genauer: von dem Umfang, den räumlich und schichtenmäßig eine neue Haltung der Menschen gegenüber der Güterwelt gewonnen haben soll — von der privat-, nicht der volkswirtschaftlichen Seite also zu seiner Unterteilung der Verkehrswirtschaft.

Bücher¹ geht von dem organisationsmäßigen Zusammenhang aus, in dem jeweils die Urerzeugung und die letzte Bedarfsdeckung miteinander stehen. Er selbst nennt es die "Länge des Weges", die ein Gut bis zur Erfüllung seiner Aufgabe zurückzulegen hat, und meint damit nicht etwa eine räumliche Entfernung, sondern die Zahl der selbständigen Wirtschaftseinheiten, die sich mit dem Gut zu befassen pflegen. Ihm ist die Aufteilung der Gesamtaufgabe in eine mehr oder minder große Zahl von selbständigen Betrieben, eine besondere Art der Arbeitsteilung also, das Entscheidende. Nimmt man als Anfangsstadium (mit seiner Bezeichnung) das der "individuellen Nahrungssuche", dem er allerdings die Bedeutung einer Wirtschaftsform wegen des angeblichen Fehlens aller Planmäßigkeit abstreitet, so sind es vier Stufen, die nach ihm sich nach- und auseinander entwickeln, von denen aber jede mit mehr oder minder starken Resterscheinungen auch noch in die höheren Stufen hineinragt: die Nahrungssuche, die geschlossene Hauswirtschaft, die Stadtwirtschaft, die Volkswirtschaft. Daß es darüber hinaus eine besondere Stufe der Weltwirtschaft gebe, lehnt Bücher ausdrücklich ab.

Von diesen vier Wirtschaftsformen füllen die ersten beiden das System der Naturalwirtschaft näher aus. Die Nahrungssuche wird als reine Bedarfsdeckung dargestellt; derart, daß je ganz kleine Menschengruppen primitivster Gestalt, "ähnlich den Rudeln der Tiere", durch die Landschaften streifen und sich von dem ernähren, was ihnen der Zufall an pflanzlichen oder auch tierischen Eßbarkeiten in den Weg wirft — eine rein okkupatorische Tätigkeit, die auch auf kaum etwas anderes als die Befriedigung des Nahrungsbedürfnisses gerichtet ist, keine Zukunftsfürsorge und Vorratshaltung und so auch keinen Verkehr mit anderen Menschengruppen kennt. In der geschlossenen Hauswirtschaft<sup>2</sup> sind dann zwar schon ein zweckbestimmtes Gütererzeugen und ein vorsorgliches Regeln des Bedarfs die Unterlagen der Daseinsführung geworden; aber der Weg der Güter bleibt, sofern es sich um die Lebenswesentlichkeiten handelt, von Anfang bis zu Ende in den Rahmen des einzelnen Haushalts eingeschlossen — mag es sich dabei um eine noch verhältnismäßig kleine oder schon um eine recht große Menschengruppe handeln, die unter einheitlicher Führung des Patriarchen (des pater familias) oder des Fronhofwirts ihre Produktion und ihre Konsumtion aufeinander abstellt. Nur seltene Naturprodukte oder gewerbliche Erzeugnisse hohen Werts werden mit der Außenwelt ausgetauscht; Nachbarn leisten sich

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Karl Bücher, 1847—1930; hier wichtig seine Aufsatzsammlung: Die Entstehung der Volkswirtschaft (1. Aufl. 1893), besonders die Vorträge: Der wirtschaftliche Urzustand, Die Wirtschaft der Naturvölker und Die Entstehung der Volkswirtschaft.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Der Begriff und seine Bezeichnung gehen auf Rodbertus zurück, der für die Wirtschaftsweise der Antike das Wort Oiken-Wirtschaft geprägt hat.

Hilfe je nach dem Grade der Not. Es ist diejenige Wirtschaftsform, die man als typisch für die Naturalwirtschaft bezeichnen kann.

Mit der dritten Stufe, der Stadtwirtschaft, betritt Bücher das Feld der Verkehrswirtschaft. Hier ist der Güteraustausch zwischen den Nachbarn bereits eine regelmäßige, die Tagtäglichkeiten des Lebens erfassende Erscheinung geworden; er hält sich jedoch, eben weil es nachbarlicher Verkehr ist, noch durchaus im Rahmen der allseits bekannten Verhältnisse — die Gütererzeugung ist im wesentlichen nach dem Ausdruck Büchers "Kundenproduktion", ohne daß damit etwa allein das Arbeiten auf Bestellung gemeint sein soll. Der Weg der zu Waren gewordenen Güter führt nur die kurze Strecke vom Erzeuger unmittelbar zum Verbraucher; es schiebt sich kein Zwischenglied, kein besonderer Handelsstand ein, und auch die Verarbeitung der Rohstoffe zum fertigen Verbrauchsartikel geschieht in einem einzigen Betriebsgang, wird nicht auf eine Stufenfolge einander ergänzender Betriebe gelegt. Wo ein besonderer Handelsstand sich entwickelt, vermittelt der den Güteraustausch mit der Außenwelt, und dieser ist auf solcher Wirtschaftsstufe stets nur eine Begleiterscheinung. Die Bezeichnung Stadtwirtschaft hat Bücher gewählt, weil die mittelalterlichen Städte in den deutschen und romanischen Ländern diese Wirtschaftsstufe in typischer Weise darstellen, und nicht etwa in dem Sinne, daß es sich um eine lediglich städtische Erscheinung handle.

Die voll entwickelte, die Betonung des Bekannten abstreifende und alle Schichten der Bevölkerung ergreifende "arbeitsteilige Verkehrswirtschaft" ist dann das, was Bücher als Volkswirtschaft und letzte Stufe der Entwicklung bezeichnet. Sie wird eingeleitet durch die staatlich zentralisierende und auf Herstellung einer geschlossenen Staatswirtschaft abzielende Wirtschaftspolitik des absolutistischen Merkantilismus, dann aber durch den Liberalismus zur "offenen Volkswirtschaft" umgebogen. In dieser werden alle Güter zur Ware, die staatlichen Grenzen verlieren ihre wirtschaftliche Bedeutung, und der Handel wird "zur allgemeinen Liquidationsanstalt für die gesamte Produktion". Die kapitalistische, auf Geldgewinn abgestellte Unternehmung ist das Kennzeichen dieser Wirtschaftsstufe, die deshalb auch als Kapitalismus bezeichnet wird.

2. Für eine besondere Weltwirtschaft ist in der Tat gegenüber einer solchen Auffassung von der "offenen arbeitsteiligen Volkswirtschaft" kein Raum. Der Begriff der Weltwirtschaft wird denn auch von Bücher ausschließlich im wirtschaftsrechtlichen und wirtschaftspolitischen Sinne gebraucht; und da es weder ein einheitliches Wirtschaftsrecht noch eine einheitliche Wirtschaftspolitik in der Welt gibt, so wird diesem Wortsinne entsprechend das Bestehen einer Weltwirtschaft verneint<sup>1</sup>.

Bücher sieht vielmehr nach der absolutistischen und der liberalistischen Periode der Volkswirtschaft eine dritte Unterform eben dieser Wirtschaftsstufe kommen, die er nach Maßgabe des staatlichen Eingreifens als "soziale Volkswirtschaft" bezeichnet. In sie wäre unter demselben Gesichtspunkt, nicht aber als organisatorisch bestimmte Wirtschaftsform die Nationalwirtschaft der Gegenwart einzureihen.

Es ist jedoch zu beachten, daß Bücher mit der Inhaltsbestimmung dieser

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Vgl. die 16. Auflage der "Entstehung der Volkswirtschaft" (1922).

drei Unterformen die sonst festgehaltene Linie der Wirtschaftsorganisation verläßt. Hier nimmt er in offenbarem Bruch seines Gedankenganges das Wirtschaftsrecht und die Wirtschaftspolitik als Grundlage der Einteilung.

3. Ganz anders ist die Stufung bestimmt, die Sombart<sup>1</sup> für die Entwicklung des Kapitalismus aufgestellt hat. Er kommt zwar auch zu einer Dreiheit der Perioden, indem er Früh-, Hoch- und Spätkapitalismus abhebt; und den Zeiträumen nach datiert er sie ähnlich, wie es Bücher tut. Ihm geht es indeß nicht um eine Kennzeichnung des Wirtschaftsganzen der jeweiligen kapitalistischen Epoche und der vom Kapitalismus erfaßten Gebiete. Er betont vielmehr, daß es selbst im "Zeitalter des Hochkapitalismus" und in denjenigen Ländern, in denen dieser vorherrscht, ganze Wirtschaftssysteme grundanderer Art gegeben hat und gibt, wie das des Handwerks und des Bauerntums. Sein Ausgangspunkt ist der kapitalistisch wirtschaftende, d. h. der angeblich allein auf "Geldverdienen" eingestellte Einzelmensch und die entsprechende Gesellschaftsschicht. Und so scharf er die sachlichen Unterlagen und die sachlichen Mittel des kapitalistischen Wirtschaftens, den ganzen "Hergang" herausarbeitet, — er sieht Kapitalismus (als Frühkapitalismus) bereits dort und dann, wo und wann andere Wirtschaftsformen das Gesamtbild entscheidend bestimmen, vom "kapitalistischen Geist" also nur eng begrenzte Bevölkerungsschichten erfaßt sind. Es ist im Grunde eine privatwirtschaftliche Einstellung, die sich hier geltend macht.

In die sachlich-wirtschaftliche Stufeneinteilung läuft Sombart demgemäß erst mit seinem "Zeitalter des Hochkapitalismus" ein, das sich im wesentlichen — wenngleich etwa anders datiert — mit der Periode der voll entwickelten, alles beherrschenden Verkehrswirtschaft, der offenen Volkswirtschaft Büchers deckt.

#### 8. Die Stufen der Wirtschaftslenkung.

1. All diesen Stufenbestimmungen, die von der Weise des Wirtschaftens selbst ausgehen, hat Gustav Schmoller² eine Entwicklungsreihe gegenübergestellt, die nicht die Wirtschaftsgestaltung, sondern die für die Wirtschaftsführung maßgebliche Autorität öffentlichen Rechts in den Mittelpunkt rückt. Er betont hierbei nicht etwa die Art, wie sich solche Autoritäten in der Gesetzgebung und Verwaltungsführung gebahren; er bleibt durchaus im wirtschaftlichen Bereich. Ihm ist entscheidend die Tatsache, daß alles Wirtschaften irgendwie in einen gesellschaftlichen Zusammenhang hineingestellt ist und deshalb gerade für die Grundlagen notwendig einer autoritativen Regelung bedarf. Innerhalb dieses Rahmens sieht er den Machtbereich der Zwangsberechtigten sich räumlich ausweiten und kommt so — in der Bezeichnung sich (ähnlich wie Bücher, jedoch mit gänzlich anderem Inhalt) an die Entwicklung Mittel- und Westeuropas anschließend — zu der Stufenfolge: Dorfwirtschaft — Stadtwirtschaft — Territorialwirtschaft — Volkswirtschaft.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Werner Sombart, geb. 1863; hier wichtig: Der moderne Kapitalismus (1. Aufl. 1902; wesentlich umgearbeitet in der 2. Aufl., 1926/27).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Gustav Schmoller, 1838—1918, Führer der jüngeren historischen Schule; hier wichtig: Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, Bd. I (1. Aufl. 1900) und der Aufsatz: Das Merkantilsystem in seiner historischen Bedeutung; städtische, territoriale und staatliche Wirtschaftspolitik (zuerst in Schmollers Jahrbuch, 1884; dann in der Aufsatzsammlung: Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte, 1898).

Das Stadium der Dorfwirtschaft deckt sich mit den Begriffen Natural- und Hauswirtschaft. Während diese jedoch den Gang der lebenswichtigen Güter innerhalb einer und derselben Hausgemeinschaft zum maßgeblichen Merkmal nehmen und die Beziehungen zur Umwelt nur in ihrem wirtschaftlichen Inhalt und deshalb nur als nebensächliche Begleiterscheinung behandeln, stellt Schmoller gerade diese Außenbeziehungen des einzelnen Haushalts in den Vordergrund. Er knüpft seinen Begriff daran an, daß es ein wirkliches Robinsondasein nicht geben kann, daß vielmehr die Menschen allenthalben in die Geschichte mit einer gesellschaftlichen, den Einzelnen unter Zwang haltenden Organisation (einem Stamm, einer Markgenossenschaft u. dgl.) eintreten, die jedem Mitglied durch Gebietsschutz und Landzuweisung, oft genug durch Betriebsvorschriften und Hilfeleistungen, durch die Errichtung der gemeinsam zu benutzenden Anlagen (Backofen, Mühlen u. dgl.) und durch die Regelung der Benutzung erst die Möglichkeit des Wirtschaftens darbieten. Und wie auf solche Weise der Dorfgenosse mit dem Dorfgenossen verbunden wird, so bestimmt auch die Dorfautorität (der Häuptling, der Obermärker oder auch die Gemeindeversammlung) allen Verkehr mit der Fremde, mit allen außerhalb der Dorfgemarkung liegenden Gebieten. Das Wort Dorf wird aber immer für die autoritär zusammengehaltene Einheit genommen; es handelt sich also nicht allein um die Verhältnisse der dorfmäßigen Siedlungen, auch die Nomadenwirtschaft und die Wirtschaft des Einödbauern fällt in diese Stufe hinein.

Mit dem Begriff der Stadtwirtschaft steht es ähnlich. Sie ist als erste Stufe der Verkehrswirtschaft gedacht und umfaßt eine Wirtschaftsweise, deren Tauschvorgänge sich im wesentlichen auf engnachbarlichem Bereich abspielen: der Stadtmagistrat des europäischen Mittelalters mit seiner Marktpolizei hat hier Modell gestanden. Auch hier werden jedoch die Außenbeziehungen, die aus dem Rahmen der Landschaft heraustreten, in die Stufenbestimmung mit einbezogen; der Kampf um Stapel- und ähnliche Rechte, die ganze Jahrmarktspolitik — alles dies gehört wesentlich zur Stadtwirtschaft solchen Inhalts, gleichgültig welche Bedeutung der Außenverkehr schon für das Wirtschaftsleben selbst innerhalb des der Regelung unterworfenen Gebiets erlangt hat.

Die Territorialwirtschaft zeigt die Wirtschaftspolitik im Dienste der werdenden Staaten. "Merkantilismus ist Staatenbildung mit wirtschaftlichen Mitteln" — so hat Schmoller diese wirtschaftspolitische Weise in anderem Zusammenhang gekennzeichnet. Und hier tritt deutlicher als bei Büchers Stufe der geschlossenen Staatswirtschaft hervor, um was es sich handelt — um das Bestreben der Staaten nämlich, durch ihre Verwaltung alle Produktionsmöglichkeiten ihres Gebietes zur vollsten Entfaltung und in Einklang mit dem Notwendigkeitsbedarf ihrer Bevölkerung zu bringen; gleichgültig wiederum, in welchem Grade dieses Bestreben erfolgreich gewesen ist. Auch hier gehört die Regelung des sog. Außenhandels zu den wesentlichen Bestandteilen der autoritären Wirtschaftspolitik.

2. Die Stufe der Volkswirtschaft kann sich bei solcher Betonung der Wirtschaftspolitik nur auf staatlich umgrenzte Wirtschaftskörper beziehen, nicht auf eine allgemeine und die staatlichen Grenzen überspringende Weltwirtschaft. Nicht deshalb, weil auch die groß gewordenen Staaten niemals den internationalen Güteraustausch für ihr Gebiet völlig freigegeben, in den letzten Jahrzehnten ihn vielmehr mehr und mehr erschwert haben. Sondern deshalb, weil es über die

Staaten hinaus keine autoritären Gewalten gibt, die dem Wirtschaftsleben irgendwelche Vorschriften und Regeln geben können. Wohl aber gehört die Nationalwirtschaft in diese Stufe hinein, bringt sie als Gesetzgebungs- und Verwaltungsorganismus zur Vollendung.

Es erscheint daher reichlich kühn, wenn Bernhard Harms <sup>1</sup> und mit ihm manche andere "Weltwirtschaftler" gerade die Schmollersche Stufenfolge mit einer Weltwirtschaft fortsetzen wollen, weil internationale Verträge mannigfacher Art für die Wirtschaftsbeziehungen von Staat zu Staat eine Rechtsunterlage von zunehmender Breite geschaffen hätten. Alle diese Verträge erhalten ihre verbindliche Kraft und ihre Wirkung für das Wirtschaftsgebahren des einzelnen Menschen erst durch den einzelnen Staat. Auf diesen und nicht auf irgendeine Weltautorität führt also die Regelung zurück. Es sind im Schmollerschen Sinne Volkswirtschaften geblieben, die so unter gleichmäßige Gesetze gestellt werden. Über die geographische Bedeutung hinaus läßt sich der Ausdruck Weltwirtschaft ausschließlich im wirtschafts-organisatorischen, nicht aber im wirtschafts-politischen Begreifen mit faßbarem Inhalt versehen.

Man darf aber auch nicht, wie es vielfach geschieht, in scheinbarer Fortsetzung der Schmollerschen Stufenfolge die Weltwirtschaft dahin kennzeichnen, daß in ihr die verschiedenen Volkswirtschaften miteinander in Güteraustausch treten. Die Staaten sind zwar dort, wo sie bereits zur Geschlossenheit gekommen sind, die Träger der Wirtschaftspolitik, und in dieser Eigenschaft schließen sie miteinander je die Verträge ab, die für den Güteraustausch von Staatsgebiet zu Staatsgebiet die maßgebliche Unterlage bilden. Sie sind jedoch nicht die Träger solchen Güteraustausches selbst geworden. Dieser wird vielmehr im gegenseitigen Kaufen und Verkaufen von den einzelnen Staatsangehörigen und ihren privatrechtlichen Gebilden bewirkt; sogar die etwa dem Staat gehörenden und von seinen Organen betriebenen Wirtschaftsunternehmungen (wie Staatseisenbahnen, staatliche Kreditbanken usw.) treten dem Ausland stets als Sonderpartner, nicht als Repräsentanten ihres Staates und ihrer Volksgesamtheit gegenüber, und sie schließen ihre Verträge stets in genau derselben, privatrechtlich geregelten Weise mit einzelnen Angehörigen der anderen Staaten ab, wie dies nur irgendein Einzelner zu tun pflegt. Es ist also das Ergebnis einer Unzahl solcher Einzelvorgänge, was sich statistisch — nur statistisch — als ein Güteraustausch von Land zu Land darstellt. Schon die Gegenüberstellung der Handels- und der Zahlungsbilanz macht aber deutlich, daß die statistische Zusammenstellung der Güterbewegungen keineswegs das Ganze der internationalen Wirtschaftsbeziehungen zu erfassen vermag. Und sind denn alle Erdräume, über die sich der Güteraustausch erstreckt, bereits zu staatlicher Geschlossenheit erstarkt, so daß man ihr Wirtschaftsleben von der Wirtschaftspolitik her als eine Volkswirtschaft bezeichnen dürfte? Tatsächlich stehen doch gewaltig große Erdräume auch in der Gegenwart noch im Banne einer Dorfwirtschaft und nehmen dennoch am internationalen Güteraustausch teil. Es ist also eine wirklichkeitsfremde Konstruktion, die hinter jener Begriffsbestimmung der Weltwirtschaft steht 2.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Harms, Bernhard: Volkswirtschaft und Weltwirtschaft (1911).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Auf die "Wirtschaftsstufen", wie sie im Rahmen der Völkerkunde — besonders von Viktor Hehn — aufgestellt worden sind, gehe ich nicht ein, weil sie die jeweilige Technik der Gütererzeugung (als Unterlagen des ganzen Daseins) durchaus in den Vordergrund

# 9. Die Raumbeziehungen als Einteilungsgrund.

1. Das Wirtschaftsleben der Neuzeit, wie es sich über die Erde hin abspielt, in seinem wirklichen Verlauf und in seinen Wesensbestandteilen zu erfassen, reichen die dargestellten Stufenfolgen nicht voll aus. Schmoller stellt seine Einteilung zu stark und einseitig auf die Träger der Wirtschaftspolitik ab, als daß das Leben selbst voll zu seinem Rechte kommen könnte; es ist kennzeichnend, daß in seinem Aufbau kein Platz für eine besondere Behandlung der weltmäßigen Zusammenhänge gegeben ist, daß auch diese lediglich als Ursache und Folge staatlicher Gesetzgebung und Verwaltung erscheinen - für das Sonderziel von Schmollers Darlegungen um so aufschlußreicher, als dieser große Kenner der tatsächlichen Wirtschaftsverhältnisse sich der Besonderheit solcher Beziehungen selbstverständlich stets bewußt gewesen ist1. Bücher geht zwar dank der ursprünglichen Anlage seiner Stufenfolge auch in der Darstellung der "Volkswirtschaft" auf die tatsächlichen Vorgänge in erheblichem Grade ein; aber er ist in diesem Teil ebenfalls mit seinem Blick zu stark auf die Wirtschaftspolitik gerichtet, als daß das Eigenartige, das sich für seine "offene arbeitsteilige Volkswirtschaft" aus ihrer Raumweite und aus der allmählichen Ausweitung des von ihr erfaßten Erdraums ergibt, deutlich werden könnte, und auch seine "Soziale Volkswirtschaft" ist im wesentlichen als wirtschaftspolitische Einheit, nicht als einheitlicher Wirtschaftsraum aufgefaßt. Knies endlich ist - bei aller grundsätzlichen Bedeutung, die seiner Einteilung zukommt — zu allgemein, als daß das Wirtschaftsleben in seiner reichen Mannigfaltigkeit, in den Abstufungen der Verkehrswirtschaft anschaulich bei ihm hervortrete. So gilt es einen erneuten Versuch, die Fülle der Erscheinungen, die in der Neuzeit das Wirtschaften der Welt ausmachen, in einigen wenigen Grundformen einzufangen und so ihr Wesen anschaulich-greifbar zu machen. Es gilt, die organisationsmäßige und die wirtschaftspolitische Betrachtungsweise auf einen Nenner zu bringen.

Von einer Betonung der Raumbeziehungen her erscheint die Aufgabe lösbar. Hält man daran fest, daß der Inhalt alles Wirtschaftens darin besteht, die Gütererzeugung und den Güterbedarf der Menschenmassen miteinander zu verbinden, dann bildet die Weite des Raumes, in dem sich der Ausgleich vollzieht, die elementare Unterlage alles wirtschaftlichen Tuns. Die Größe der Bevölkerung und deren ganze Daseinsführung hängen von dem Umfang und der Ergiebigkeit des Raumes ab, aus dem die physischen und psychischen Lebensnotwendigkeiten gewonnen und herbeigeschafft werden können. Auf den Raum, als einen Wesensbestandteil aller Volkheitsorganisationen und so namentlich auch des Staates, muß die Wirtschaftspolitik der autoritären Gewalten sich stützen, die mit Gesetzgebung und Verwaltung die wirtschaftlichen Vorgänge zu beeinflussen haben.

stellen, also weder die jeweilige Eigenart der Produktions-Konsumtions-Beziehungen noch die sie regelnde Gemeinschaftspolitik zum Einteilungsgrunde nehmen. Diese Betrachtungsweise ist völkerkundlich insofern nicht unberechtigt, als die behandelten Völker durchweg in einer und derselben Grundform (der Naturalwirtschaft) zu wirtschaften pflegen und somit in der Tat sich lediglich durch den Stand ihrer landwirtschaftlichen und gewerblichen Technik voneinander unterscheiden. Nur handelt es sich eben deshalb nicht um Wirtschaftsstufen, sondern um Stufen der Technik.

<sup>1</sup> Die Bedeutung, die Schmoller im Gesamt der Volkswirtschaftslehre zuzumessen ist, habe ich (im Anschluß an ein Buch von Karl Brinkmann) in der Deutschen Rundschau, Bd. 253, H. 1 (Oktober 1937) darzulegen versucht.

Vom Raume her endlich, den sie wirtschaftlich umfassen können, wird allen Einzelgestaltungen, die sich an irgendeiner Stelle des Güterganges in diesen einschalten, die Art ihrer Tätigkeit und ihres Aufbaus maßgeblich bestimmt, mag im Einzelfall die Natur oder über dieser eine autoritäre Regelung das entscheidende Wort sprechen.

2. Die Betonung der Raumbeziehungen rückt in den Vordergrund die Frage: wird für die Bevölkerung eines Gebiets die Deckung des lebensnotwendigen Bedarfs allein aus ihrem eigenen Siedlungsraum und aus seiner Gütererzeugung sichergestellt, oder kann sie aus beliebiger Raumweite erfolgen?

In jenem Falle verläuft das Wirtschaften in strenger Raumgebundenheit. Die Menschen sind in ihrer Zahl und mit der Art ihrer Daseinsführung, mit ihrer Beschäftigung und mit ihrem Verbrauch schlechthin abhängig von dem, was ihr Lebensraum ihnen darbietet, und was sie selbst daraus zu machen verstehen. Mag auch die Fremde sich hie und da mit Entbehrlichkeiten, d. h. als luxusmäßige Ergänzung wie eine Tangente an solchen geschlossenen Wirtschaftskreis heranschieben, von der Technik der Bodenbearbeitung und aller weiteren Fertigung, wie sie im einzelnen Raume sich entfaltet, hängt die Lebensgestaltung in allem Wesentlichen ab.

Machen dagegen die Transportmittel es möglich, die Masse der Bevölkerung auch mit den Unentbehrlichkeiten des Daseins, des Verbrauchs und der Beschäftigung, von außen her regelmäßig zu versorgen und so die Fremde in das tagtägliche Leben der Gesamtheit als Wesensbestandteil einzuschalten — sei es neben der Gütererzeugung des eigenen Raumes, sei es gar anstatt ihrer —, dann läßt sich von Raumunabhängigkeit wohl sprechen. Die Zahl der Menschen, die auf den einzelnen Teilräumen beschäftigt und unterhalten werden können, wird hier dem eigenen Boden gegenüber unabhängig. Die Fertigungstechnik löst sich von den Naturgegebenheiten des einzelnen Raumes ab und verarbeitet nicht nur regelmäßig die Rohstoffe der Fremde, sondern läßt gerade auch in diese Aufgabe ihr Erfindungs- und Verbesserungssuchen einströmen. Die ganze Daseinsführung bekommt vom Wirtschaftlichen her ihr Gepräge.

Solche Unabhängigkeit gegenüber dem eigenen Siedlungsraum bedeutet zugleich aber für das einzelne Volk eine gewisse Abhängigkeit von der Außenwelt: zu dieser die wirtschaftlichen Beziehungen zu unterhalten, wird zur Notwendigkeit. Und mag hierbei (wie noch erörtert werden wird) das Einfuhr- und Ausfuhrbedürfnis des einen Landes auf die entsprechend umgekehrten Entwicklungslinien der andern Länder stoßen, die Abhängigkeit also gegenseitig sein, — es entsteht doch die Frage, ob der Güteraustausch mit der Fremde, auf die Lebenswichtigkeiten gestellt wie er dann ist, gegen alle Störungsquellen in genügendem Maße gesichert erscheint, oder ob nicht doch eine stärkere Betonung des eigenen Staatsraumes und seiner Produktivkräfte, ein Zurückdrängen also der außenwirtschaftlichen Bindungen eine stärkere Sicherung des Lebens und damit der staatlichen Selbständigkeit für das einzelne Volk in sich trägt. Die Lösung solchen Zweifels kann in aller Regel bei den Kulturvölkern nicht absolut gewonnen werden; klimatische und sonst natürliche Beschränkungen der eigenen Gütererzeugung, die Entfaltung irgendwie bestimmter Leistungsfähigkeiten, nicht zuletzt die Deckung staatlich notwendigen Bedarfs stehen einer vollständigen Abriegelung des wirtschaftlichen Außenverkehrs entgegen, und dieser zeigt deshalb alle Merkmale einer notwendigen, nicht einer nur luxushaft-entbehrlichen Ergänzung des binnenwirtschaftlichen Güteraustausches. Es ist also nicht Raumgebundenheit, was diese Art der Wirtschaftsführung kennzeichnet. Wohl aber lassen sich im Rahmen der Raumunabhängigkeit je nach dem Grade, in dem noch der eigene Raum dabei berücksichtigt wird, eine Grundform der Raumbezogenheit (mit der wiederum besonders stehenden Grundform der Kriegswirtschaft) und eine Grundform der völligen Raumgelöstheit einander gegenüberstellen.

Diese drei Grundformen der Raumunabhängigkeit haben auch das gemeinsam, daß sie nicht anders denn mit allgemeinem und weiträumig gestelltem Güteraustausch vorzustellen sind. Schon das Ziel der Raumbezogenheit läßt sich in einer einzelnen Landschaft nicht erreichen; nur großräumige Staaten verfügen von den Naturgegebenheiten her über eine solche Mannigfaltigkeit der Produktivkräfte, daß in ihnen wenigstens der Großteil des Bedarfs aus eigener Gütererzeugung zu befriedigen ist. Ergänzen sich aber erst die einzelnen Landschaften eines Staates oder gar erst eine größere Anzahl von Staaten in ihrem Zusammenarbeiten zu einer Wirtschaftsganzheit derart, daß erst die Gesamtheit die Lebensnotwendigkeiten für alle hervorbringt und daß solcher Erzeugungskraft wiederum erst der Gesamtbedarf entspricht, dann bedeutet dies eine Aufteilung der Produktionsaufgabe über den Gesamtraum hin, d. h. Spezialisierung der einzelnen Teilräume, und damit einen Güteraustausch, dessen Notwendigkeit das ganze Leben aller Volksteile durchzieht. Jedermann kauft, wessen er nur irgend bedarf, und jedermann verkauft, was er selbst hergestellt hat oder leistet; beides gegen Geld, das im tagtäglichen Gebrauch bei der gesamten Bevölkerung steht. Die raumgelöste und die raumbezogene Wirtschaftsweise gehören mithin beide in den Bereich der vollentwickelten Verkehrswirtschaft.

Das raumgebundene Wirtschaftsleben kennt so weitgehende Übereinstimmung nicht. Es spielt sich vielmehr in Unterformen ab, von denen die eine in die Verkehrswirtschaft, wenngleich einer primitiveren Stufe, und die anderen in die Naturalwirtschaft einzureihen sind. Als Naturalwirtschaft gilt auch hier eine Daseinsführung, bei welcher die lebenswesentlichen Güter in einem und demselben Haushalt gewonnen und verbraucht werden. In dieser Gruppe macht es aber noch einen Unterschied aus, ob der selbstgenügsame Familienhaushalt sich in primitivster Weise mit der Nutzbarmachung der Naturgaben begnügt (Sammelund Nomadenwirtschaft), oder ob er den Grund und Boden bearbeitet und so mit eigener Zielbestimmung in den Verlauf der Natur eingreift (Ackerbauwirtschaft); ferner ob es sich um einen völlig geschlossenen, ganz in sich ruhenden Haushalt handelt (Hauswirtschaft im e.S.) oder aber um eine Zusammenfassung mehrerer Gewinnungsbetriebe zu einheitlicher Leitung vom Verbrauche her (Feudalwirtschaft).

Auf der Unterlage der Raumgebundenheit kann es jedoch auch zu einem regelmäßigen Güteraustausch in der Weise kommen, daß innerhalb der Landschaft — etwa zwischen plattem Land und Stadt — verschiedene selbständige Haushalte erst zu der Produktions-Konsumtions-Einheit werden, die von einer Wirtschaftsganzheit zu sprechen erlaubt; man hat es dann mit einer Nachbarschaftswirtschaft zu tun. Obwohl sie in die Verkehrswirtschaft hineingehört, steht sie doch ihrem wirtschaftlichen Wesen nach der Naturalwirtschaft näher als den anderen verkehrswirtschaftlichen Formen; die Raumgebundenheit stellt hier auch

den Güteraustausch, wie alle Gütererzeugung und allen Güterbedarf, maßgeblich unter die Herrschaft des Bekannten, des Uralt-Gewohnten und bringt dadurch vor allem eine wesensandere Preisbildung mit sich, als sie für die raumgelöste und für die raumbezogene Wirtschaft gilt.

3. Mit der Betonung der Raumbeziehungen reiht sich auch die Wirtschaftspolitik in die Erfassung der volkswirtschaftlichen Grundformen zwanglos ein.

Für das raumgebundene Wirtschaften kommen nur die örtlichen Autoritäten in Betracht, wie sie Schmoller für die primitive Naturalwirtschaft unter der Bezeichnung Dorfwirtschaft und für die Nachbarschaftwirtschaft als Stadtwirtschaft zusammenfaßt. Auch seine Stufe der Territorialwirtschaft gehört noch in diesen Bereich hinein; die Anordnungen der den Landschaften übergeordneten Territorialgewalt müssen sich notwendig auf eine landschaftsweise ausgerichtete Regelung des Wirtschaftslebens beschränken, können mangels der Transportmöglichkeiten an eine einheitliche Behandlung des gesamten Staatsgebiets noch nicht denken. Dasselbe gilt von der Feudalwirtschaft: in ihr kann zwar der obere Lehnsherr (wie der Territorialfürst) über große Flächen hin allgemeinste Weisungen hinausgehen lassen; die Ausführung muß jedoch der Vasall nach den örtlichen Möglichkeiten seines kleineren Raumes bestimmen, und nur bei ihm ist von einer Macht zur Regelung des Wirtschaftslebens etwas zu spüren. Sogar der Merkantilismus eines Colbert und eines Friedrich des Großen ist noch durch die ausgesprochene Mannigfaltigkeit gekennzeichnet, mit welcher die Staatsgewalt sich je den Eigentümlichkeiten ihrer vielen Landschaften anzupassen versteht; die Binnenzölle zumal, wie sie von Landschaft zu Landschaft festgehalten werden. lassen wirtschaftlich den einzelnen Staatsteil nicht selten gegenüber den anderen Teilen desselben Staates mehr noch als gegenüber fremden Staaten als Ausland erscheinen.

Auch für eine Weltmarktpolitik ist durch die Betonung der Raumbeziehungen der Platz gegeben. Allerdings nicht in dem Sinne, daß eine den Staaten übergeordnete Instanz durch eine Art internationaler Gesetzgebung den internationalen Güteraustausch regle oder gar leite. Wohl aber in der Weise, daß die einzelnen Staaten sich immer mehr veranlaßt sehen, sich mit Weltmarktfragen zu beschäftigen. Hierbei ist gewiß in erster Linie an jene Maßnahmen zu denken, durch welche der Güteraustausch überörtlicher Art bewußt gefördert wird: die staatliche Unterstützung des Eisenbahnbaus und eine entsprechende Tarifpolitik, die Förderung der Seeschiffahrt, die freie Handelspolitik, der Abschluß langfristiger Handelsverträge, die Errichtung umfassender Verkehrseinrichtungen und vieles andere mehr; auch rein binnenwirtschaftlich gedachte Gesetze und Anordnungen. (wie ein Handelsgesetzbuch, die Börsenordnungen, das Gesellschaftsrecht) sind in diesen Zusammenhang zu rücken — kurz alles, was die Freiheit des Verkehrs nach innen und außen sichert, das einzelne Land also auch in seinen binnenwirtschaftlichen Beziehungen zu einem Bestandteil der Weltmarktwirtschaft werden läßt. Andererseits gehören aber in die Weltmarktpolitik auch diejenigen Anordnungen hinein, die umgekehrt den Einfluß des Weltmarktes auf die binnenwirtschaftliche Gestaltung abschwächen und in Einklang mit den Produktionsinteressen des eigenen Landes bringen sollen: die Schutzzollpolitik und eine ihr angepaßte Eisenbahntarifpolitik, die Beschränkung staatlicher Aufträge auf heimische Werke, die Einengung des Börsenverkehrs, und was sonst alles an Hemmungen eingeschaltet werden kann. Einen Freihandelsstaat solcher Art, daß sich die Gesetzgebung und Verwaltung von aller Regelung des Wirtschaftslebens ferngehalten habe, hat es — wie schon erwähnt — in der Wirklichkeit niemals und nirgends gegeben; nur in der "raumfreien" Literatur, im luftleeren Raume hat er eine Rolle gespielt. Die Entwicklung der Weltmarktwirtschaft ist demnach ohne die Berücksichtigung der staatlichen Wirtschaftspolitik, ihres Wollens und ihres Wirkens, ebensowenig zu verstehen, wie sich der Verlauf des naturalwirtschaftlichen und des nachbarschaftswirtschaftlichen Lebens ohne autoritäre Regelung nicht völlig durchschauen läßt.

Vollends sind die staatlichen Maßnahmen für die raumbezogene National-wirtschaft die entscheidenden, ihr Wesen bestimmenden Unterlagen. Es bleibt zwar in ihr dabei, daß das Güterkaufen und Güterverkaufen die allgemeine, tagtäglich geübte Erscheinung ist. In diesen Verkehr greift jedoch der Staat in voller Breite ein, und er begnügt sich auch nicht nur mit allgemeinen Anordnungen, sondern weist dem Güteraustausch bis in Einzelheiten hinein Richtung und Weg. In erster Linie geht es immer um die Binnenwirtschaft; die außenwirtschaftlichen Beziehungen werden lediglich als Ergänzung betrachtet und behandelt. In der Binnenwirtschaft aber werden die Güteraustauschbeziehungen je über den ganzen Staatsraum gelenkt; mit dem Ziele, den Gesamtbedarf der Gesamtbevölkerung im Rahmen des natürlich und technisch möglichen Ausmaßes aus den Erzeugnissen des Gesamtraumes zu decken. Mögen auch in der Intensität solcher staatlichen Lenkung von Land zu Land noch weitgehende Gradunterschiede bestehen, — die Lenkung wird in der Nationalwirtschaft grundsätzlich von den Staatsgewalten in Anspruch genommen. Auch das Wirtschaftsleben erhält von hier aus je sein Gepräge.

4. So ergibt sich für die Grundformen des Wirtschaftslebens, die alles Wesentliche umfassen sollen, folgende Einteilung: die raumgebundene Wirtschaft ohne lebenswesentlichen Güteraustausch — die Naturalwirtschaft, mit den Unterformen der Nomaden-, der Ackerbau- und der Feudalwirtschaft; die raumgebundene Wirtschaft mit lebenswesentlichem Güteraustausch — die Nachbarschaftswirtschaft; die raumgelöste Wirtschaft mit allgemeinem Güteraustausch — die Weltmarktwirtschaft; die staatsraumbezogene Wirtschaft mit allgemeinem Güteraustausch — die Nationalwirtschaft.

Alle diese Formen gibt es noch heute auf der Erde, und irgendwelche Fäden des Güteraustausches verbinden die Räume dieser Formen über die Unterschiedlichkeiten hinweg miteinander. Erst die Summe der Raumbeziehungen, auch wenn dadurch die Welt nicht zu einer wirtschaftlichen Einheit gestempelt wird, — erst das Nebeneinander der Grundformen läßt das Wirtschaften der Welt in seinen Wesenszügen erkennen<sup>1</sup>.

¹ Von den Raumbeziehungen her zu einer Einteilung der Grundformen des Wirtschaftslebens zu gelangen, den geopolitischen Leitgedanken jedoch auf die wirtschafts-organisatorische Seite — auf die Frage der tatsächlichen Wirtschaftsgestaltung maßgeblich auszudehnen, habe ich schon in dem Aufsatz: "Raumgebundene und Raumunabhängige Wirtschaft" unternommen, der in dem Sammelwerk: "Macht und Erde" (herausgegeb. von Karl Haushofer), Bd. III: Raumüberwindende Mächte, 1934 erschienen ist. Auf derselben Grundlinie, die wirtschaftsgeographische und die wirtschaftspolitische Seite aber stärker betonend, bewegt sich das Buch: "Wirtschaft und Raum" von Günter Schmölders und Walther Vogel (1937) mit der Einteilung in Raumgebundene, Raumüberwindende und Raumgestaltende Wirtschaft.

# III. Die Standorte der Wirtschaftsformen im Spiegel der Verkehrsmittel.

## 10. Die Verkehrsmittel als Spiegel der Wirtschaftsformen.

1. In einem allgemein gehaltenen Überblick, welcher die Einzelheiten der zeitlichen Entwicklung ebenso wie des räumlichen Nebeneinander notgedrungen vernachlässigen muß, dürfen die neuzeitlichen Verkehrsmittel mit ihrer allmählichen Ausbreitung und in ihrem heutigen Bestande als ein Spiegel der wirtschaftlichen Grundformen von ausreichender Genauigkeit betrachtet werden. Von ihnen, von ihrem Vorhandensein und ihrer Leistungsfähigkeit, hängt entscheidend ab, über welche Räume hin sich das Wirtschaftsleben von der einzelnen Landschaft aus zu erstrecken vermag. Auch die autoritäre Wirtschaftspolitik, so nachhaltig sie die Wirtschaftsgestaltung bestimmt, ist mit ihren Erfolgen von dem Grade abhängig, in welchem die Raumüberwindung je in ihrem Bereich und von ihrem Bereich aus möglich geworden ist, und deshalb nicht zuletzt selbst in erheblichem Maße eine Transportpolitik. Auf Raumgebundenheit des Wirtschaftslebens darf also geschlossen werden, wo es an den Massenbeförderungsmitteln der Neuzeit noch fehlt. Nur, wo diese die Gebiete der einzelnen Staaten schon voll erschlossen haben und sie miteinander über die Landgrenzen und die Meere hinweg schon verbinden, dort besteht Raumunabhängigkeit, und dann erst hängt von der staatlichen Wirtschaftspolitik ab, ob Raumgelöstheit oder Raumbezogenheit gilt.

Unter den Transportmitteln stehen einstweilen noch im Vordergrund für alle Beförderungszwecke die Eisenbahn und die Seeschiffahrt, für den besonderen Dienst des Nachrichtenschnellverkehrs die Landdrähte und die Kabel. Ergänzend zwar, Lücken ausfüllend und auch neue Wirtschaftsgestaltung vorbereitend, schieben sich die Binnenschiffahrt und der Kraftwagenverkehr, die Fahrzeuge der Luft und die drahtlose Nachrichten- und Bildübertragung zu allgemeinerer Bedeutung in das Gesamtnetz der Beförderungsmittel hinein; Gas- und Ölröhrenleitungen haben ebenso wie die Hochspannungsdrähte der Elektrizitätsnetze wichtige Sonderaufgaben zu erfüllen. Für die regelmäßige Deckung des Massenbedarfs jedoch und den Kern des weiträumigen Güteraustausches, für die Bestimmung der wirtschaftlichen Grundformen also, sind Eisenbahnen und Seeschiffahrt, weil sie die Regelmäßigkeit und die Massenhaftigkeit der Leistung mit großer räumlicher Verbreitungsfähigkeit verbinden, längst die tragenden Stützen geworden und auch geblieben; wie andererseits die Eigenart neuzeitlicher Preisbildung sich auf den Leistungen des Telegraphen- und Telephondrahtes im wesentlichen aufbaut. An dem Grade, in dem die Länder mit diesen Transportmitteln ausgestattet sind, ist also die Grundform abzulesen, in welcher das Wirtschaftsleben des einzelnen Raumes sich bewegt.

2. Mit diesem Maßstab gemessen, bedeutet das 19. Jahrhundert für die allgemeine Wirtschaftsentwicklung eine neue Epoche.

Ein Vorspiel gleichsam stellt allerdings die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts insofern dar, als im Zusammenhang mit den großen Erfindungen der Eisen- und der Baumwollverarbeitung und mit der anschließenden Entfaltung des Kohlenbergbaus in England ein wahres "Kanalbaufieber" ausbrach und auch der Seeverkehr über den Atlantik wesentlich lebhafter wurde, weil Brasilien mit immerhin beträchtlichen Mengen den stark steigenden Baumwollbedarf Englands zu decken

bekam. Von erheblich größerer Bedeutung wurde es jedoch, daß ganz plötzlich (von 1790 ab) der Südosten Nordamerikas als ein Baumwollausfuhrgebiet recht großen Stils sich erwies: jetzt erst fing der Atlantische Ozean an, für Europa wichtiger als die alten Ostsee-, Nordsee- und Mittelmeerstraßen zu werden. Diese Baumwollsendungen des nordamerikanischen Südens sind es, die den Mississippi in seinem Unterlauf zuerst in der Welt zu einem Strom regelmäßigen Dampferverkehrs gemacht und vom Baumwollhafen Savannah den ersten Ozeandampfer hinüber nach England auf den Weg gebracht haben.

In Europa wiederum verdankt die erste Eisenbahn, die für den öffentlichen Großverkehr bestimmt war, der Baumwolle ihre Entstehung; der Baumwolleinfuhrhafen Liverpool ist durch sie mit dem Zentrum der Baumwollverarbeitung Manchester verbunden worden. Dank der Bevölkerungszunahme, die sich an die Industrialisierung des englischen Mittellandes in diesem selbst und an der Westküste anschloß, stieg ferner der Getreidebedarf derartig an, daß die Ausfuhr der östlichen Korngrafschaften immer tiefer von der Einfuhr der anderen Landesteile in den Schatten gestellt wurde und bald ganz verschwand, daß als Versorgungsgebiet neben die Länder der Ostsee mehr und mehr das entfernte Südrußland gestellt werden mußte.

Auf dem Festland Europas sind es wie in Nordamerika die Ströme, die zuerst der Dampfkraft dienstbar gemacht werden; es folgen aber auch hier bald die Eisenbahnen, langsam das Binnenland aufschließend und sich allmählich zu wirklichen Netzen zusammenfügend. Für Nordamerika ist besonders wichtig die Errichtung des Eriekanals (1825) geworden; sie erst hat die nördliche Mitte der Vereinigten Staaten zugänglich gemacht und den europäischen Menschenstrom dorthin gelenkt, der ein Menschenalter später in stärker und stärker werdenden Getreidesendungen sich auswirken sollte.

Zur See werden die Segler als sog. Paketboote auf größere und schnellere Leistungen gebracht, und langsam, allerdings sehr langsam, stellen sich auch die Dampfer daneben; ein so ferner Erdteil wie Australien kann anfangen, Europa mit Wolle zu versorgen. Und wie diese Errungenschaft der Transporttechnik sogleich den Briefverkehr schneller, sicherer und lebhafter machen, so kommt in den 40er Jahren mit dem Telegraphen das besondere Nachrichtentransportmittel auf, das wenigstens die Festlandsgebiete zu rascher und einheitlicher Wertung der wirtschaftlichen Vorkommnisse befähigt.

In den 60er und 70er Jahren häufen sich dann die Errungenschaften neuer Technik. Die ersten Überseekabel werden von Europa nach Nordamerika, später auch nach Indien und Australien gelegt. Es entsteht der Welttelegraphen- und der Weltpostverein (1868 und 1875). Weitschichtige Verbesserungen werden an den Strömen Deutschlands, später auch Frankreichs in Angriff genommen. In dem einen Jahr 1869 wird in der Neuen Welt die erste Pazifikbahn zwischen Mississippi und Großem Ozean, in der Alten Welt der Suezkanal dem Verkehr übergeben. Der Seedampferbestand der Welt nimmt so stark zu, daß er um 1880 die Leistungsfähigkeit der Seglerflotte erreicht; der fahrplanmäßige Dienst, die sog. Linienfahrt, die neben der Bedienung der schon gegebenen Transportbedürfnisse — ähnlich wie die Eisenbahn — neue Beförderungswünsche hervorruft, wird in großen Teilen des Ozeans zum tragenden Element. Und die Eisenbahnnetze erscheinen im westlichen und mittleren Europa sowie im Nordosten der Ver-

einigten Staaten von Amerika soweit ausgebaut, daß man den Tariffragen mehr Beachtung als den Neubaufragen schenkt. In den fremden Erdteilen führen immerhin auch schon einige Stichbahnen von der Meeresküste ins Innere hinein.

Das letzte Vorkriegs-Menschenalter hat auf diesen technischen Grundlagen weitergebaut. In zweifacher Richtung. Zum ersten dahin, daß immer neue Gebiete durch den Bau von Eisenbahnen für den Zuzug neuer Menschenmassen geöffnet werden und sich dann auch alsogleich in den allgemeinen Güteraustausch hineinstellen. Wichtiger noch ist, daß die älteren Länder ihre Verkehrsmittel mit immer dichterem Netz in ihre Räume hineinlegen und so auch die letzten Dörfer dem Weltverkehr und dem Welthandel anschließen; wie sie auch die schon geschaffenen Transportwege zu immer höherer Leistungsfähigkeit emporheben. Zur See bekommt der Dampfer schlechthin das Übergewicht über die Segler und mit ihm der fahrplanmäßige Linienbetrieb, der schließlich keinem halbwegs wichtigen Ozeanteile mehr fehlt; es kann sich zwischen Linienfahrt und Wilder Fahrt eine regelrechte Aufgabenteilung durchsetzen. Ein wirkliches Netz von Seekabeln legt sich in die Ozeane so dicht, daß es fast schon als ungehörig empfunden wird, wenn eine Nachricht aus ganz entlegener Gegend Tage oder gar Wochen braucht, in den übrigen Ländern bekannt zu werden; das Bedürfnis nach schneller Nachrichtenübermittlung wird so allgemein, daß die alten "Telegraphenbüros" neben ihre ursprüngliche Aufgabe der politischen Unterrichtung in zunehmendem Maße die Verbreitung wirtschaftlicher Mitteilungen setzen, und daß auch die Zeitungen sich gerade diesem Zwecke mehr und mehr widmen. Dadurch ist die Preisbildung über weite Teile der Erde hin unter einheitliche Bestimmungsgründe gestellt und, ihr folgend, die internationale Produktionsteilung immer intensiver entwickelt worden. Für die Zeit von etwa 1880 bis zum Ausbruch des Weltkriegs läßt sich von einer Weltmarktwirtschaft für große Teile der Erde wohl sprechen.

Durch den Weltkrieg und die anschließende Wirtschaftspolitik aller wichtigeren Staaten ist nun aber dieses Bild von Grund aus umgewandelt worden. Es fällt schon auf, daß gerade in den überseeischen Neuländern von irgend starkem Eisenbahnbau nichts mehr zu spüren ist. Der Seeverkehr, dem hier und da einige neue Züge eingeprägt werden, geht im ganzen erheblich zurück und zeigt eine Auflockerung seines Liniennetzes. Die besonderen Nachrichtenmittel erfahren technisch zwar eine wirkungsvolle Ergänzung durch die gewaltige Ausdehnung des Radiodienstes, namentlich auch des Rundfunks, welcher das Moment der Massenhaftigkeit gleichzeitigen Empfangs mit der bisher allein betonten Schnelligkeit verbindet; zu einer Belebung des allgemeinen Güteraustausches hat jedoch auch dies nicht geführt. In den älteren Ländern erwächst den Eisenbahnen ein empfindlicher Wettbewerb in den Kraftfahrzeugen und teilweise auch in neuen Kanälen, wie auch für große Entfernungen im Luftverkehr. Dieser und ein regelmäßiger Dienst von Kraftfahrzeugen läßt in die unerschlossenen Erdgebiete leichter als früher hineinkommen. Aber überall sind auch die Staaten bestrebt, ihren eigenen Wirtschaftsbereich so weit wie möglich der Außenwelt als ein geschlossenes Ganzes gegenüberzustellen, in welchem die innerstaatliche Ergänzung der Gütererzeugung und ihre Abstimmung auf den heimischen Bedarf wirtschaftspolitisch in die erste Reihe gerückt und die Beziehungen zur "übrigen" Welt entsprechend gelockert werden. Von der Welt als einem einheitlichen Wirtschaftskörper, von einer in sich abgerundeten "Weltmarktwirtschaft" kann also nicht mehr die Rede sein.

3. So ergeben sich für die neuzeitliche Entwicklung im Wirtschaften der Welt drei Perioden deutlicher Eigenart. Die erste reicht von dem anfänglichen Aufkommen der Dampfschiffahrt und der Eisenbahn bis etwa an das Jahr 1880 heran; in ihr erhält das westliche und mittlere Europa je in seinen einzelnen Teilgebieten wie auch in deren gegenseitigen Beziehungen ein neues Wirtschaftsgesicht, während die übrige Welt noch fast zur Gänze die altgewohnte Daseinsführung fortsetzt. In der zweiten Periode, die das letzte Menschenalter der Vorkriegszeit ausfüllt, holen die fremden Erdteile wenigstens in ihren küstennahen Gebietsteilen, teilweise jedoch auch schon kräftig ins Innere hinein den Vorsprung Europas einigermaßen auf; immerhin bleiben auch jetzt noch gewaltige Räume von der neuzeitlichen Transporttechnik unberührt und demgemäß in ihren uralt gewohnten Wirtschaftsformen befangen. Die Nachkriegszeit endlich behält zwar die gegenseitige Verbundenheit der schon aufgeschlossenen Erdräume technisch bei und dehnt auch den Bereich noch ein wenig aus; im Wirtschaftsleben tritt jedoch diese Verbundenheit stark in den Hintergrund gegenüber dem Staatsgedanken, der auch wirtschaftlich den staatlichen Raum in seine Besonderheit einbezieht und nicht zuletzt die neuzeitlichen Transportmittel für den großräumigen Güteraustausch innerhalb des Staatsbereichs ausnutzt.

## 11. Die Wirtschaftswende des achten Jahrzehnts.

1. Die Berechtigung, im Wirtschaften der Welt das achte Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts als eine Wirtschaftswende zu bezeichnen, läßt sich in der Tat aus dem Entwicklungsstand der Verkehrsmittel aufs deutlichste ablesen. In Europa haben die westlichen und mittleren Länder sich den technischen Apparat geschaffen, der sie mit ihrer Gütererzeugung und ihrem Güterverbrauch, mit ihrer Kapitalbildung und ihrer Kapitalverteilung ineinander verfilzt und dem gleichen Rhythmus der Entwicklung unterwirft. Das Nordostviertel der Vereinigten Staaten von Amerika ist wenigstens insoweit verkehrstechnisch aufgeschlossen, daß es neben die Baumwollsendungen des Südens mit plötzlicher Wucht große Getreidemengen für die Ausfuhr stellen kann und zum Erdölversorger der Welt wird, wie es umgekehrt vom alten Europa die Erschließungsmittel, vor allem also Eisenbahnmaterial, als Anlage europäischen Kapitals empfängt und sich auch von Europa her mit den mannigfachsten Konsumwaren versorgt. Die Öffnung der übrigen überseeischen Welt und auch Osteuropas steht dagegen noch in den Anfängen; hie und da zeigen sich aber Ansätze, daß auch dort etwas Neues wohl kommen wird.

In den west- und mitteleuropäischen Staaten hat im Jahre 1880 der Eisenbahnbesitz einen Umfang von fast 150 000 km erreicht. Hiermit steht er zwar in der absoluten Höhe hinter den rd. 160 000 km Nordamerikas etwas zurück; da es sich dort aber um ein vielfach größeres Gebiet handelt, so hält West- und Mitteleuropa in der Dichtigkeit und Netzhaftigkeit der Schienenwege betont die Spitze. Vollends entfallen auf die übrigen Erdräume nur erst geringfügige Ziffern: auf den Osten und Südosten Europas etwa 25 000 km, auf Mittel- und Südamerika 13 000 km, auf Asien 16 000 km, auf Australien und die Südsee 8000 km, auf Afrika endlich 5000 km; alles um so geringfügiger, als es sich je um gewaltig aus-

gedehnte, West- und Mitteleuropa weit überragende Räume handelt. Nur hier in Europa hat es Sinn, die Eisenbahnausstattung der einzelnen Länder aus dem Verhältnis der Streckenlänge zur Staatsfläche abzulesen: sie bewegt sich zwischen 9 km je 100 km² Fläche (Großbritannien und Irland) und 5 km (Frankreich); das Deutsche Reich hat es auf rd. 6 km gebracht.

In den Staaten des westlichen und mittleren Europa kann hiernach bereits von wirklichen Eisenbahnnetzen gesprochen werden, die sich in mannigfacher Verzweigung über die einzelnen Länder legen und auf dem Festlande auch schon an zahlreichen Stellen der staatlichen Grenzen sich berühren; das Einzellinienhafte der Anfangszeit ist abgestreift. Namentlich unter dem Schilde des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der seit 1847 die zahlreichen Einzelunternehmungen über den Gesamtbereich der deutschen Staaten hin zusammengefaßt und auch schon nach Belgien und Holland im Westen, nach Russisch-Polen und Rumänien im Osten hinübergegriffen hat, sind nicht nur die technischen Einrichtungen (wie besonders die Spurweite) vereinheitlicht, sondern auch in großer Zahl von Bahn zu Bahn Verträge abgeschlossen worden, die den überlandschaftlichen und den überstaatlichen Güter- und Personenverkehr zu reibungsloser Abwicklung gebracht haben. Eisenbahnunternehmungen, die über eine Streckenlänge von mehreren hundert Kilometern verfügen und so schon in sich selbst das Gepräge eines Netzes zeigen, sind keine Seltenheit; in England und in Frankreich überschreiten die stärksten Gesellschaften mit ihren Aktienkapitalien die Grenze der Markmilliarde, in Deutschland haben es die größten Privatbahnen immerhin auf eine halbe Milliarde gebracht. Die Tendenz zum "Raummonopol" ist hier deutlich erkennbar.

Dem entspricht es, daß von den siebenziger Jahren ab die Öffentlichkeit allenthalben ihre Aufmerksamkeit nicht mehr in erster Linie auf die Errichtung neuer Schienenwege und auf die Ausgestaltung der Technik, sondern scharf ausgeprägt auf die Tarifgebahrung der Eisenbahnen richtet. So kommt es in Großbritannien im Jahre 1873 zu einer Verschärfung der gesetzlichen Vorschriften, die den Eisenbahnen die Veröffentlichung ihrer Frachtsätze und die Innehaltung der veröffentlichten Sätze auferlegen, und zur Errichtung lokaler staatlicher Kontrollbehörden — was eine sehr wichtige Abweichung vom traditionellen Aufbau der staatlichen Verwaltung bedeutet. In Deutschland scheitert zwar, obwohl von der Bevölkerung lebhaft begrüßt und von der Autorität Bismarcks getragen, im Jahre 1876 noch der Versuch, die Schienenwege des Reichsgebiets zu Reichsbesitz zu machen und damit der Reichsgewalt die "Tarifhoheit" in die Hand zu legen, am Widerstand der einzelstaatlichen Regierungen; aber diese führen nunmehr so konsequent den Verstaatlichungsgedanken durch, daß um die Mitte der achtziger Jahre nur noch ganz wenige Privatbahnen von größerer Bedeutung übrig sind, und im Jahre 1878 kommt es für alle Bahnen zur Aufstellung des wenigstens formal einheitlichen "Normaltarifs" — als ein Zeichen, daß die Eisenbahnfrachten im allgemeinen nicht mehr mit denen der Wasser- und Landstraßen, sondern nur noch untereinander verglichen werden. In Frankreich führt die Betonung der Eisenbahntarife sogar zu dem merkwürdigen Vorgang, daß die Staatsregierung im Programm Freycinet vom Jahre 1878 nicht nur den Plan einer starken Verstaatlichung privater Bahnen dem Parlament vorlegt, sondern auch in erheblichem Umfang den Ausbau des Wasserstraßennetzes mit der ausdrücklichen Begründung fordert, daß dadurch die Frachttarife der Bahnen in gemeinnützigem Sinne beeinflußt werden sollten. Für Neubauten, die noch notwendig erscheinen, wird dagegen in Deutschland 1877 eigens der Begriff der "Nebenbahnen" geschaffen; die Ausfüllung von Lücken des Netzes, nicht mehr die Errichtung tragender Linien ist in den Vordergrund getreten.

Die Schienenwege haben um 1880 in Mittel- und Westeuropa eine derartige Bedeutung erlangt, daß die alten Träger der übernachbarschaftlichen Verbindungen, die Wasserstraßen, dahinter weit zurückgeblieben sind. In Großbritannien ist von dem ausgedehnten Kanalnetz, das dem erwähnten "Kanalfieber" seine Entstehung verdankte, nur noch ein kleiner Bruchteil übriggeblieben; die meisten Strecken sind schon in den dreißiger Jahren dem Wettbewerb der Eisenbahnen erlegen, und was noch betriebsfähig ist, dient ausschließlich engstem Lokalverkehr, wird in der Leistungsfähigkeit des 18. Jahrhunderts festgehalten. Preußen (1876) und Frankreich (1878) allerdings kommen mit großen Programmen zur Verbesserung ihrer Ströme und zur Errichtung neuer, hochleistungsfähiger Kanäle heraus, und an den deutschen Strömen, wie namentlich dem Rhein, ist schon seit den sechziger Jahren auf Grund neuer internationaler Vereinbarungen für die Begradigung der Fahrstraße und für größere Regelmäßigkeit der Wasserführung gearbeitet worden; schon die Aufstellung jener Bauprogramme macht jedoch deutlich, daß die Wasserstraßen um diese Zeit ihren alten Aufgaben nicht mehr recht genügt haben, und in beiden Staaten sind Jahrzehnte für die Durchführung der neuen Pläne in Aussicht genommen. Für die siebenziger Jahre ist kennzeichnend, daß längst schon auf beiden Ufern des Rheins dieser leistungsfähigste Strom West- und Mitteleuropas von zweigleisigen Eisenbahnen begleitet wurde, die keineswegs hauptsächlich dem Schnell- und Luxusverkehr, sondern stark der Beförderung von Massengütern dienten. Im ganzen nimmt man denn auch an, daß in Deutschland auf den Wasserstraßen in jenen Tagen nur etwa drei Millionen Tonnenkilometer, auf den Eisenbahnen dagegen etwa 10-12 Millionen jährlich geleistet worden sind. Die Schienenwege sind die wichtigsten Träger des überörtlichen Güteraustausches auf dem Gebiet Mittel- und Westeuropas geworden.

Ebenso hat der Dampf in der Seeschiffahrt das Übergewicht über die natürlichen Bewegungskräfte an sich gerissen; und zwar gerade erst in den siebenziger Jahren. Noch im Jahre 1875 ergibt sich für die Dampfer gegenüber den Segelschiffen selbst dann ein Minderbestand, wenn man ihrer größeren Geschwindigkeit und Regelmäßigkeit wegen jene mit dem Doppelten ihres Raumgehalts (eine Dampfer-Registertonnen gleich zwei Segler-Registertonnen) in die Berechnung einsetzt: es standen sich dann 15 Millionen für die Segler und 7 Millionen für die Dampfer gegenüber. Das Jahr 1880 dagegen zeigt schon, wenn man der inzwischen gehobenen Technik wegen den Dampfer je mit drei Seglertonnen gleichsetzt, die Gleichstellung beider Schiffsarten mit je rund 14 Millionen Registertonnen. Dieser Entwicklung entspricht es, daß im Jahre 1870 die sog. Linienschiffahrt, die sich an feste Fahrpläne bindet und hierdurch verkehrsschaffende Bedeutung erhält, nur in sehr wenigen Richtungen schon zur Entfaltung gekommen ist: lediglich London und Liverpool verfügen (in gegenseitiger Ergänzung) bereits über solche Verbindungen nach den meisten fremden Erdteilen hin; das europäische Festland kennt sie nur im engeren Bereich der europäischen Meere sowie auf Nord- und Südamerikas Ostküste hin, muß im übrigen für seinen Überseeverkehr sich der englischen Umladung bedienen oder aber sich mit den unregelmäßigen, in Abfahrt und Fahrzeit nicht berechenbaren Expeditionen der "Wilden Fahrt" zurechtfinden. Im Jahre 1880 dagegen haben die festländischen Häfen Westeuropas, allen voran Hamburg und Marseille, ihr Netz regelmäßiger Linienfahrten in den alten Bereichen stark verdichtet und die Westküste Amerikas bis nach San Franzisko hinauf darin einbezogen. Steht auch London noch recht ausgeprägt im Mittelpunkt des Weltwarenhandels und Weltbankenverkehrs — im internationalen Seetransport ist das Monopol der englischen Häfen gerade an den wichtigsten Stellen durchbrochen.

Der Aufbau der besonderen Nachrichtenmittel zeigt vollends sehr deutlich die Stellung, welche West- und Mitteleuropa damals erreicht haben. Der Welttelegraphenverein (1868) und der Weltpostverein (1875) sind zwar schon über große Teile der ganzen bewohnten Erde ausgedehnt; und namentlich das einheitliche Briefporto, das die Entfernungen im internationalen Verkehr aus jeder Berücksichtigung herauswirft, weist deutlich in eine Vereinheitlichung der Wirtschaftsbeziehungen hinein. Tatsächlich sind es jedoch in beiden Vereinen immer noch die Staaten von Mittel- und Westeuropa, die mit ihren Telegraphenlinien und ihrem Postverkehr je das Gesamtgebilde der beiden Vereine tragen; dem Welttelegraphenverein z. B. hat noch im Jahre 1880 ein so wichtiges Land wie die nordamerikanische Union nicht angehört.

2. Wie neu dieser ganze Aufbau des Transportwesens für die damalige Welt gewesen ist, zeigt ein Blick auf die überseeischen Räume und Osteuropa.

In den Vereinigten Staaten von Amerika z. B., die doch den europäischen Verhältnissen am nächsten gerückt waren, leisteten sich noch in den siebziger Jahren die Bahnen des Nordostens, also des am stärksten entwickelten Gebietes, so schwere Tarifkämpfe, wie sie nur in den Anfangszeiten der Eisenbahnen vorzukommen pflegen und daher in der alten Welt als Kinderkrankheiten längst schon empfunden wurden; ein Zeichen, daß hier auch im Bauen neuer Linien noch nicht Ruhe eingetreten war, und daß man daher die Bedeutung übersehbarer, gleichmäßig geltender Frachtsätze noch nicht in ihrer vollen Wucht erkannt hatte. Der Südosten aber und das ganze riesige Gebiet westlich der Mississippi-Chicagolinie zeigten überhaupt erst einige Einzelstrecken, ließen von Netzen nichts sehen; erst 1869 erreicht die erste der sog. Pazifikbahnen das Gestade des Großen Ozeans, und erst in den achtziger Jahren folgen ihr neue Bahnen gleicher Zielsetzung. Noch waren es ausschließlich die einzelnen Bundesstaaten, in deren Hand die Eisenbahngesetzgebung lag; ein unendlich buntes Vielerlei von Vorschriften und von Kontrollen mußten daher die durchweg privaten Unternehmungen über sich ergehen lassen, zumal sie sich — der Natur des Landes und den Verkehrsbedürfnissen entsprechend — nirgends an die einzelstaatlichen Grenzen gehalten haben. Und doch waren sie sogar für den gewaltigen Getreideverkehr, der aus der Mitte des Landes zur Meeresküste und weiter nach Europa drängte, ebenso wie für die Baumwollsendungen des Südens schon sehr viel wichtiger als der alte Eriekanal und selbst der Mississippi geworden; war doch New York als Baumwollverschiffungsplatz weit vor New Orleans gerückt und mehr mit Philadelphia und Baltimore als mit der Mündung des "Baumwollstromes" in Wettbewerb gekommen.

In den anderen Erdteilen gab es zwar auch schon, wie erwähnt, im Küstenbereich jeweils Stichbahnen, die von einem Seehafen aus, wenn es hoch kam,

einige hundert Kilometer ins Land hineinführten; von Netzen jedoch war noch nichts zu sehen. Sogar Rußland, das in seinem westlichen Teil schon einigermaßen aufgeschlossen war, bringt es im Jahre 1880 im ganzen nur auf rund 24 000 km, was noch nicht einmal ein halbes Kilometer auf je 100 km² Fläche für das europäische Rußland bedeutet; der asiatische Besitz lebte noch völlig schienenlos dahin und konnte eben deshalb auch seine gewaltigen Ströme nicht im leisesten zur Verknüpfung mit der übrigen Welt oder auch nur zu innerer Verbindung ausnutzen.

Überhaupt spielten die Ströme der fremden Erdteile noch nirgends eine Rolle als Träger eines größeren, weiträumigen Güteraustausches, nur den Nordosten Vorderindiens und namentlich China ausgenommen. In Südamerika war das riesige Entwässerungsgebiet des Amazonas, der größte Einflußbereich eines Stroms auf der ganzen Erde, nur am Unterlauf schon einigermaßen erschlossen; das Binnenland war noch undurchdringliche tropische Wildnis geblieben — gerade wegen und nicht trotz der zahllosen Wasserläufe, die schließlich in diesem Riesenstrom zusammenfließen. Viel besser stand es auch nicht um den Parana-Laplata, an dessen Oberlauf der alte Jesuitenstaat Paraguay von seiner einstigen Kulturblüte kaum noch etwas behalten hatte und jetzt trotz seiner Weltlichkeit kaum enger als früher an die übrige Welt angeschlossen war. Die großen Ströme Afrikas haben sämtlich unweit ihrer Mündung den Rand des Hochlandes, das den Kern dieses Landkolosses bildet, in unbezwingbaren Katarakten zu durchbrechen: das Innere war für Europa noch völlig unbekanntes Gebiet. Daß aber sogar ein Strom wie der Indus keine große Verkehrsbedeutung besaß, zeigt sich unverkennbar in der auffälligen Tatsache, daß der führende Seehafen der indischen Westküste, Bombay, weitab von seiner Mündung sich entwickelt hat, während allerdings Kalkutta seinen Strömen sein Aufblühen verdankt. Dies gilt auch für Kanton-Hongkong und für Shanghai. Was will es aber angesichts so riesiger Landflächen und so gewaltiger Küstenlänge für das Ganze dieser Länder besagen? Auch Chinas Kaiserkanal hat denn doch den Einfluß der Ströme nur in sehr schmalem Bande je nach Norden und Süden ausgebreitet; und die Küstenschiffahrt war zwar seit den sechziger Jahren in den chinesischen Gewässern schon in erheblichem Umfang auf Dampferbetrieb gestellt (zu gutem Teil übrigens von deutschen Kleinstädten wie Flensburg, Eckernförde und ähnlichen her, die als Werft- und Registerplätze diese Schiffe niemals und oft genug auch die deutsche Mannschaft nicht wiedersahen), konnte aber vollends den überseeischen Einschlag nicht irgend tief in das Wirtschaftsleben des Innern hineintragen.

Dem entspricht der uns Heutigen so eigenartig erscheinende, tatsächlich jedoch aller Vergangenheit entsprechende Aufbau des Seeverkehrs: er wird in jener Zeit außerhalb der europäischen Meere noch schlechthin durch das Monopol einer verhältnismäßig geringen Zahl von Häfen gekennzeichnet, die für je einen großen Landbereich die Vermittlung mit der übrigen Welt in der Hand haben und von der dadurch gegebenen Gleichheit aller Arbeitsbedingungen her auch in ihren eigenen Schiffahrts- und Handelskreisen keinerlei Wettbewerb aufkommen lassen. Dies gilt in den siebziger Jahren sogar noch für New York, das die anderen Häfen der nordamerikanischen Ostküste nicht einmal im Baumwollverkehr, trotz dessen südlichen Ursprungs, geschweige denn in der neu einsetzenden Getreideausfuhr auch nur annähernd auf die Höhe seiner Ziffern kommen läßt; hier ist

die regelmäßige Linienverbindung mit Nordwesteuropa schon die beherrschende Erscheinung, während die anderen Häfen sie nur vereinzelt kennen und hauptsächlich in Küstenfahrt über New York den Anschluß suchen müssen. Vollends gilt das Raummonopol in den anderen Erdteilen; wie etwa ein Bombay für die ganze westliche und ein Kalkutta für die östliche Hälfte des Indischen Ozeans und deren Anrainländer den allein mit Europa verbundenen Zentralplatz abgeben, wie in Hongkong alle Linienfahrten zwischen Europa und Ostasien endigen, Sydney für ganz Australien die Verbindung herstellt. Ein so alter, die ganze Küste des mittleren Ostafrika wirtschaftlich beherrschender Seeplatz wie Zanzibar ist damals noch völlig in der uralten Tradition gehalten und kennt nur die Verbindung mit Indien, ist für Europa eine Art Ableger von Bombay und nicht ein Hafen selbständiger Bedeutung. Das Ganze ist ein Bild, wie es bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts in völliger Gleichheit auch Nordwesteuropa zeigt, wie es aber hier in den siebziger Jahren schon neuartige Striche aufweist; haben doch auch hier seit dem Mittelalter ein Brügge, Antwerpen, Amsterdam und schließlich (seit dem Ende der napoleonischen Kriege) London nacheinander als Monopolstädte sich abgelöst, und war es doch ein Bruch ältester Tradition, daß erst für den nord- und dann für den südamerikanischen Verkehr sich die Festlandshäfen neben London selbständig stellten. Draußen in der Welt galt noch diese Tradition.

Und dennoch waren auch draußen bereits einige Ereignisse eingetreten, die in eine neue Zeit deutlich hineinwiesen, und die das achte Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zu einer Wendezeit in der Tat gestempelt haben. Zwei fallen zufälligerweise in dasselbe Jahr 1869; denn es war für das Ganze der Welt von epochemachender Bedeutung, daß im Sommer dieses Jahres in Nordamerika die erste Pazifikbahn zwischen dem Mississippi und der Küste des Stillen Ozeans und im Spätherbst auf der andern Halbkugel der Suezkanal eröffnet worden sind. Ihnen vorangegangen ist die Gründung des Welttelegraphenvereins (1868), nachgefolgt die des Weltpostvereins (1875); beide zwar (wie erwähnt) stark auf Europa gestützt, aber doch auch als Träger engeren Anschlusses für die Zukunft der überseeischen Gebiete von entscheidendem Einfluß.

Diesen Ereignissen vor allem ist es anzusehen, daß in den folgenden Jahrzehnten die Entwicklungslinien Europas und der überseeischen Welt sich aufs engste ineinander verflechten und in raschem Zuge für immer größere Teile der Erde einen völlig neuen Aufbau ihres Wirtschaftslebens bewirken werden.

# 12. Die Verkehrsmittel am Ende der Friedenszeit.

1. Wie sieht es aus — dieses andere Bild, das sich ein Menschenalter später, am Ende der Friedenszeit, in den Transportmitteln spiegelt? Es ist naturgemäß, daß die Unterschiede des Klimas und der Ozeanlage, der Bodengestaltung und des Bodeninhalts, nicht zuletzt der Menschenarten und ihres Kulturzustandes sich in allen Sparten des Wirtschaftslebens niederschlagen, über die Erde hin noch immer von unendlich bunter Mannigfaltigkeit sind; und keine Rede kann davon sein, etwa für das Erdganze und seine Wirtschaft von den Transportmitteln her einen einheitlichen Nenner aufstellen zu wollen. Wohl aber erscheint es möglich, aus gewissen Grundlinien der Transportorganisation eine Anzahl typischer Formen zu bilden, die dann zugleich die Grundformen des gesamten Wirtschaftslebens wesentlich mittragen und so erkennen lassen.

Die wichtigsten Erschließer des festen Landes, die Eisenbahnen, haben im ganzen eine Zunahme erfahren, welche die Entwicklung der vorangehenden Jahrzehnte weit hinter sich zurückläßt: aus den rund 400 000 km, die man für das Jahr 1880 errechnet hat, sind im Jahre 1910 mehr als eine Million geworden; das eine Menschenalter hat also reichlich das Anderthalbfache gebracht von dem, was das erste Halbjahrhundert des Eisenbahnzeitalters an Neubauten hatte schaffen können. Bedeutsamer noch ist die Tatsache, daß von dieser Zunahme der bei weitem größte Teil, mehr als 500000 km, auf die fremden Erdteile und den europäischen Osten entfällt. Hier wird im Geschwindschritt nachgeholt, was Westund Mitteleuropa um 1880 noch der übrigen Welt voraus waren. Jedoch mit charakteristischer Verschiedenheit.

So ist das nordöstliche Viertel der Vereinigten Staaten von Amerika, das von der Ohio-Mississippi-Chicagolinie begrenzt wird, schon um 1890 in ähnlicher Weise wie Europa mit Schienenwegen genügend ausgestattet, um für neue Bahnen nur noch englokale Bedeutung gelten zu lassen und die Fragen der Tarifgestaltung in den Vordergrund zu bringen. Aus dem Jahre 1887 stammt das erste Bundesgesetz (Interstate Commerce Law), das den Bundesgewalten - einem neu errichteten Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) — gewisse Kontrollbefugnisse gegenüber der Tarifgebahrung der Eisenbahnunternehmungen verleiht; und zwar gerade gegenüber solchen Tarifmaßnahmen, deren Wirksamkeit je das Gebiet eines einzelnen Bundesstaates überschreitet, also namentlich auch für den internationalen Verkehr des Binnenlandes bedeutsam ist. Das Gesetz ist aus der Furcht der Öffentlichkeit geboren, die rein privaten Gesellschaften, die noch in den siebziger Jahren (wie erwähnt) in scharfen Tarifkämpfen gegeneinander gestanden hatten, möchten die inzwischen gelernte Kunst des Vertragens zu unbilligen Belastungen der Bahnbenutzer und damit des ganzen Wirtschaftslebens ausnutzen. Und eben dieser Gefahr wollen auch spätere Verschärfungen der Kontrollrechte vorbeugen. Die Neubaupolitik der Bahnen dagegen bleibt unberührt, allein der Sorge der Einzelstaaten überlassen; sie kann aber auch von diesen nicht gelenkt oder auch nur beeinflußt werden, da freies Land für Landschenkungen in diesem Teil der Vereinigten Staaten von Amerika nicht mehr zur Verfügung steht.

Im Westen dagegen — in jenem riesigen Gebiet, das von der Chicago-New Orleans-Linie bis zum Großen Ozean reicht — sind es gerade die Neubauten, welche den Bund auf den Plan rufen: mit Hilfe seiner gewaltigen Landschenkungen werden hier, wie die Pazifikbahnen selbst, so namentlich Querverbindungen geschaffen, die denn auch um 1900 schon von einem westlichen Eisenbahnnetz, wenngleich recht weitmaschiger Art, wohl sprechen lassen. Und jetzt findet das Bundesverkehrsamt auch Ursache, sich um die Organisation der dortigen Bahnen (d.h. um die Tarifgestaltung) zu kümmern; es bringt in einem berühmt gewordenen Rechtsstreit formell die Einigung zu Fall, in der sich die Eisenbahnfürsten Harriman und Hill nach hartem Börsenkampf zu gemeinsamer Beherrschung jenes Netzes gefunden hatten. Beides aber ist für die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnen kennzeichnend: dem verlustreichen Kampf läßt das große Kapitalinteresse den vertraglichen Ausgleich vorziehen, und der Staat kann nunmehr die privaten Unternehmer nicht mehr sich selbst überlassen.

In den anderen Erdgebieten, die um 1880 noch wenig ihr Inneres für die übrige Welt aufgeschlossen hatten, zeigt sich im letzten Vorkriegs-Menschenalter eine ähnliche Entwicklung wie im Westen der Vereinigten Staaten von Amerika. Einige Staaten bringen es immerhin zu einem Eisenbahnbesitz, der in der Nähe der Meeresküste schon als Netz bezeichnet werden darf (wie etwa Argentinien und Chile, Südafrika, Indien und Japan, das südöstliche Australien); das europäische Rußland füllt sich wenigstens bis zur Wolga und zum Südrand des Waldgürtels einigermaßen auf. Für die andern Länder hat es symbolhafte Bedeutung, daß in den achziger Jahren auch Kanada seine ersten Überlandbahnen erhält, und daß in Südamerika die Andenüberquerung (1889), in Nordasien die Große Sibirische Bahn (1892—1900), in Afrika die Kongo- und die Nilbahnen zur Umgehung der Katarakte (1895 bis 1914) fertiggestellt werden. Mannigfach sind auch in diesen Gebieten die Staaten bereits zu wirksamer Kontrolle der Tarifgebahrung ihrer privaten Eisenbahnen geschritten, wenn sie diese nicht gar (wie in Rußland und Südafrika, Japan und Australien) in staatlichen Betrieb genommen oder auch von Anfang an als Staatsunternehmungen gebaut haben. Kaum eines der "Neuländer" hat der finanziellen Staatshilfe beim Bau seiner Bahnen entbehrt; sogar das englische Mutterland ist seinen Kolonien (namentlich Indien und Kanada) in weitem Umfang mit Bauzuschüssen und Zinsgarantien beigesprungen, hat in kleineren Kronkolonien auch selbst Staatsbahnen gebaut und in staatlichen Betrieb genommen — vielleicht das bemerkenswerteste Zeichen für die Bedeutung, die man allenthalben den Schienenwegen wirtschaftlich und staatlich beizumessen gelernt hatte. Gegenüber dem Jahre 1880 war es sicher ein erheblicher Fortschritt, daß sich der Eisenbahnbesitz in Mittel- und Südamerika bis zum letzten Friedensjahr (1913) auf 110 000, in Afrika auf 44 000, in Asien auf 108 000, in Australien auf 35 000 km hat erweitern können. Die Meeresküsten haben hiermit in wesentlich größerer Tiefe und Breite an den großen Weltverkehr ihren Anschluß erhalten.

An zahlreichen Stellen hat der Einfluß der neuen Schienenwege weit über deren unmittelbaren Bereich hinaus sich geltend gemacht. Das größte Beispiel ist in der Sibirischen Bahn gegeben; denn sie trifft die großen Ströme Nordasiens (mit Ausnahme der Lena) durchweg an Stellen, von denen aus sie auf Tausende von Kilometern nach Norden und Süden für große Dampfer benutzbar sind, und tief ins Innere des riesigen Landes hinein haben sich Bahn- und Dampferverkehr zusammen als Erschließungsmittel bewährt: nach Sibirien hinein ist ein Einwandererstrom geflossen, der die höchsten Jahresziffern Nordamerikas erheblich übertrifft und die Million als Jahresleistung mehrfach überschritten hat, und aus Sibirien heraus ist bis nach Westeuropa (London, auch Deutschland) ganz regelmäßig eine starke Butterausfuhr gegangen, die in der Altaisteppe ihren Ursprung hatte; hier hat sich wiederholt, was die kurze Strecke Zarizyn-Rostow für die Getreidelieferungen der Wolgagebiete bewirkt hat. Die Umgehungsbahnen an den Nilkatarakten haben zusammen mit dem Nil den östlichen Sudan soweit aufgeschlossen, daß England ihn zur Deckung seines Baumwollbedarfs heranziehen konnte und wertvoll genug fand, Ägypten wieder aus seiner Verwaltung auszuschließen und ihn allein in Obhut zu nehmen. Erst durch die Kongobahnen, die ebenfalls zur Umgehung der verschiedenen Stromschnellen gebaut worden sind, hat der Kongostaat wirkliches Leben erhalten. Die Kongoakte von 1895, die für alle afrikanischen Ströme gilt, und das Yangtseabkommen von 1900 — beide dazu bestimmt, die Flüsse allen Nationen zu öffnen — machen deutlich, welch große Bedeutung man gerade im Zeitalter starken Eisenbahnbaus den Wasserstraßen der wenig erschlossenen Gebiete beigemessen hat. Sie bilden eine Parallele zu den großen Stromverbesserungen und Kanalbauten, die in Deutschland und Frankreich gemäß den erwähnten Programmen von 1876 und 1878 im letzten Friedensmenschenalter ausgeführt worden sind, und zu der Umwandlung des Eriekanals in einen Großschiffahrtsweg, zu dem sich der Staat New York in eben dieser Zeit (1905) entschlossen hat.

Daß die alten Länder West- und Mitteleuropa in ihrem Eisenbahnbau nicht völlig geruht haben, braucht kaum erwähnt zu werden; Deutschland zumal hat sein Eisenbahnnetz zwischen 1880-1913 noch von 34 000 auf 64 000 km verdichtet. Der Hauptsache nach waren es jedoch überall Bahnen geringerer Bedeutung, wie denn in Deutschland (wie schon erwähnt) im Jahre 1878 der Rechtsbegriff der Nebenbahnen und im Jahre 1892 in Preußen der der Kleinbahnen, in England 1896 der der Light Railways geschaffen worden ist. Auf den Hauptbahnen galt es dagegen, die Leistungsfähigkeit immer höher zu schrauben, um namentlich die Regelmäßigkeit des Verkehrs zu sichern und ihn zugleich auf Massenhaftigkeit immer stärker einzustellen. Hierdurch haben sie auch das Übergewicht über die Wasserstraßen sogar in denjenigen Ländern festhalten können, die - wie die deutschen Einzelstaaten und Frankreich - erhebliche Aufwendungen für die Verbesserung der Ströme und für den Ausbau ihrer Kanäle in jenem Menschenalter gemacht haben; es war entscheidend geblieben, daß auch Kanäle dank den natürlichen Hemmungen des Geländes und dank ihren hohen Baukosten immer nur als einzelne Strecken errichtet werden können und auch in ihren Abmessungen weder unter sich noch gar mit den Strömen übereinstimmten, daß also von wirklichen Wasserstraßennetzen nicht zu sprechen war wie denn in Deutschland sogar die Verbindung zwischen Weser und Elbe immer noch fehlte.

Mit der Betonung der Massenhaftigkeit verbindet sich das Tarifinteresse. Dieses fand seine Befriedigung, bei den Staats- und den Privatbahnen in gleicher Weise, mehr und mehr in der Anpassung der Frachten an die besonderen Bedürfnisse der verschiedenen Gegenden und Güter, wie denn in Preußen schließlich fast zwei Drittel aller Güter zu sog. Ausnahmetarifen befördert worden sind.

2. Dem enger und enger werdenden Zusammenschluß der Landschaften und der Erdteile hat auch die Erweiterung der Telegraphen- und Kabellinien gedient. Zu Lande waren es im Jahre 1913 schon 1,5 Millionen Kilometer geworden, die dem Welttelegraphenverein angehörten. Der Kabelbestand der Erde hat aber erst in diesem Menschenalter den Charakter eines Netzes erhalten, das sich über das Ganze des Weltmeeres gelegt hat.

Sogar England hat erst im Jahre 1902 eine direkte Verbindung mit Australien geschaffen und dann 1903 durch die Legung des Kabels Kanada—Australien den Ring um die Erde geschlossen. Deutschland ist im Jahre 1900 überhaupt erst aus dem europäischen Nachbarbereich mit einem Kabel nach Nordamerika herausgetreten und hat diesem erst 1910 eine Verbindung nach Westafrika und Brasilien, 1905 im Bereich seiner Südseekolonien ein lokales Kabelnetz folgen lassen.

So waren aus den knapp 170 000 km Kabel des Jahres 1880 rd. 600 000 km bis zum Ausbruch des Weltkrieges geworden. Nur der Fernsprecher, obwohl seit 1890 in den internationalen Nachrichtenverkehr eingereiht, hat noch im wesentlichen seine ausgeprägte lokale Bedeutung behalten.

3. Im Seeverkehr endlich spiegelt sich am deutlichsten die gewaltige Zunahme und zugleich die wesensmäßige Wandlung, welche der Güteraustausch über die Erde hin während des letzten Vorkriegs-Menschenalters erfahren hat. Die Segler sind ganz in den Hintergrund getreten, die Dampfer dagegen in ihrer Leistungsfähigkeit derart gesteigert worden, daß man seit etwa 1900 die vierfache Zahl der Registertonnen im Vergleich zu den Seglern für sie einzusetzen pflegt; das ergibt für 1913 ein Verhältnis von 4:172 Mill. RT.

In diesen Ziffern tritt zugleich, obwohl die wilde Fahrt für die Beförderung der Massengüter ihre Bedeutung behält, das Übergewicht zutage, welches die Linienfahrt inzwischen erlangt hat: auch für den Seeverkehr bekommt die Berechenbarkeit des Fahrplans, an die man von den Eisenbahnen her gewöhnt ist, die ausschlaggebende, zumal bei höherwertigen Gütern schlechthin bestimmende Rolle. In der Tat werden in jenen Jahrzehnten nicht nur die Häfen des europäischen Festlandes nach allen Richtungen der Windrose hin in gleicher Weise, wie es bis dahin nur das Zwillingspaar London—Liverpool war, mit eigenen Linienverbindungen ausgestattet. Es werden vielmehr auf den alt befahrenen Wegen die Fahrten in immer rascherer Folge ausgeführt und neue Wege in immer dichterem Netz hinzugefügt.

Ein Bombay z. B. sieht das junge Karrachee jetzt als Mündungshafen des Indus zu selbständiger Bedeutung kommen. Ein Hongkong wird allgemein aus einem Endhafen ein Durchgangsplatz, seitdem die deutschen Postdampfer bis nach Shanghai und Yokohama durchfahren (1885). Zanzibar bekommt gleich mehrere Europalinien, als Deutschland — im Zusammenhang mit dem viel gescholtenen, die uns nicht gehörende Insel an England formell ausliefernden Zanzibarvertrag von 1890 — zur Wahrung der deutschen Wirtschaftsinteressen die deutsche Ostafrikalinie für die Bedienung der ostafrikanischen Küstenplätze und auch Zanzibars selbst in Hamburg ins Leben ruft. Die nach Südamerika fahrenden Linien teilen sich in mehrere selbständige Zweige, klappern nicht mehr die ganze Küste hintereinander ab; und vollends sieht New York eine ganze Anzahl von Nachbarhäfen sich vom Hudsonhafen loslösen, je mehr die Eisenbahnen sich nach dem Innern hin entfalten und steigende Gütermengen hin und her den Linien regelmäßig zuführen. Sogar das entlegene Wladiwostok hat im neuen Jahrhundert mit Hamburg eine direkte, fahrplanmäßig betriebene Verbindung erhalten. Von den alten Monopolstellungen ist draußen in der fremden Welt kaum irgendwo etwas übrig geblieben.

Erst recht nicht in Europa. London—Liverpool hat seine Vermittlungsaufgabe nunmehr endgültig verloren und ist nicht einmal mehr ein primus inter pares. Die andern Häfen der nordwesteuropäischen Verkehrsecke und Marseille machen ihm mit zunehmenden Erfolg den Vorrang streitig, stehen aber auch untereinander in so hartem Wettbewerb, daß sogar die mannigfachen, allerdings sehr losen Kartelle (Konferenzen und Pools) der Schiffahrts-Unternehmungen kaum eine Milderung bringen. Es gibt ein Teilgebiet Europas, die nordwestliche Schweiz, um dessen Überseeverkehr sämtliche Häfen des westlichen Europa von Genua bis Hamburg, London—Liverpool eingeschlossen, mit allen Mitteln kaufmännischer Initiative, seestädtischer Gebühren und festländischer Eisenbahntarifpolitik kämpfen. In Böhmen stehen Hamburg—Bremen und Triest, im westlichen Rußland die Elbe-Weserhäfen mit Odessa im Wettstreit. Das Rheingebiet

wird sogar den Mündungshäfen des Stroms — Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen — von Hamburg und Bremen weitgehend entrungen.

Um so bezeichnender ist es, daß die nordwesteuropäische Verkehrsecke als Ganzes bis zum Weltkrieg als eine Art von Zentrum des großen Seeverkehrs der Erde gelten konnte. Gewiß nicht im absoluten, uneingeschränkten Sinne; denn Nordamerikas Osthäfen hatten sich ihre eigenen Verbindungen mit Südamerika und mit der Westküste des eigenen Landes geschaffen, und von den Westhäfen der Union und Kanadas gingen auch Linienfahrten hinüber nach den Westküsten des Großen Ozeans. Das waren aber alles Leistungen bestimmter, örtlicher Bedingtheit. Es fehlte noch jede Verbindung etwa zwischen Südamerika und dem gegenüberliegenden Afrika, wie auch dem ebenfalls nur die andere Küste desselben Ozeans bildenden Australien und Ostasien. Das Kapland konnte nur über das hochnördlich gelegene Aden in Linienfahrt etwa Indien, Ostasien und Australien erreichen. Sogar der um 1900 ausgeführte Versuch New Yorks, sich durch den Suezkanal (die kürzeste Strecke) eine Schiffahrtslinie nach Indien und Ostasien zu schaffen, hat bald wieder aufgegeben werden müssen. Für all diese Verbindungen mußten vielmehr die Häfen Nordwesteuropas entweder unmittelbar als große Umschalgsplätze oder wenigstens mit Zwischenhäfen ihrer Linien in Anspruch genommen werden — ein unverkennbares Zeichen, daß denn doch die fremden Erdteile, Nordamerika nicht ausgenommen, noch längst nicht zu der gleichen Wirtschafts-Intensität wie West- und Mitteleuropa emporgewachsen waren, daß es noch wichtige Unterschiede in den Formen des Wirtschaftslebens gab.

# 13. Die Verkehrsmittel in der Nachkriegszeit.

1. Der Unterschiede im Ablauf des Wirtschaftslebens gibt es auch jetzt noch die Fülle. Weiteste Gebiete völlig primitiver Daseinsführung, naturalwirtschaftlicher Grundform also, stehen immer noch durch mannigfache Zwischenstufen hindurch neben den völlig tauschwirtschaftlich lebenden Ländern. Es ist auch dabei verblieben, daß mit ihrem Flächenumfang jene den bei weitem größten Teil der bewohnbaren Erde einnehmen, und daß sie auch Ernährungs- und Betätigungsmöglichkeiten noch in gewaltigem Ausmaß in sich bergen, sobald sie nur von den Massentransportmitteln neuzeitlicher Technik aufgeschlossen und so für eine intensive Ausnutzung ihrer Boden- und Arbeitskräfte gewonnen würden. Was seit dem Weltkriege neu in den Kreis der Verkehrswirtschaft eingetreten ist, hat sowohl in der räumlichen Ausdehnung als auch in der Bevölkerungszahl das Bild der Vergangenheit nur wenig verändert. Mit nur geringer Ausweitung sind es dieselben Erdräume, die vordem zur Einheit der Weltmarktwirtschaft zusammengeschlossen waren, und die jetzt zu der Grundform der zwar nicht wieder raumabhängigen, aber doch raumbezogenen Nationalwirtschaft mehr und mehr übergehen. Und wiederum sind es die Eisenbahnen, in denen sich diese Entwicklung zu unverkennbarer Klarheit spiegelt; und zwar ebenso der Stillstand, der in der Ausdehnung des verkehrswirtschaftlichen Bereichs eingetreten ist, wie auch die neuartige Betonung des Staatsraumes als der maßgeblichen Unterlage alles Wirtschaftens.

Die Länder jüngerer Kultur, in denen weite Flächen noch einer sie füllenden Bevölkerung harren und die auch in dem letzten Vorkriegs-Menschenalter die wichtigsten Träger der Eisenbahnzunahme in der Welt gewesen sind, - sie zeigen mit wenigen Ausnahmen (Asiatisch-Rußland, Türkei, Mandschukuo) einen Zustand fast völliger Erstarrung. Kein Zweifel jedoch, daß es den meisten and gerade den größten dieser Staaten nicht etwa an Raum gebricht, der noch durch den Bau neuer Schienenwege für eine intensive Daseinsführung gewonnen werden könnte; sind doch noch immer die riesigen Steppen und Urwaldgebiete des inneren Argentinien und Brasilien, der südafrikanischen Union und des Kongostaates, das ganze China und von Australien die nicht unmittelbar am Meere gelegenen, dennoch bewohnbaren und anbaufähigen Steppen (um nur einige der wichtigsten Beispiele anzuführen) entweder überhaupt nicht oder nur in einzelnen Linien schon von der Schiene berührt, geschweige daß von irgend dichten Netzen in allen diesen Staaten schon gesprochen werden könnte. Was fehlt, sind die geldlichen Mittel, wie sie vordem vom kapitalstarken Europa gestellt und gleich in Gestalt der erforderlichen Materialien in das fremde Land gebracht wurden; und dieses Fehlen ist nur teilweise auf wirtschaftliche Gründe, hauptsächlich auf die neue Zielsetzung allgemein-politischer Art zurückzuführen, die sich ebenso dort wie in den Staaten der Geldgeber durchgesetzt hat.

So gründet sich das Stocken des Eisenbahnbaues in China allerdings auf die Unsicherheit, der sich dort alle Kapitalanlagen dank den staatlichen Wirren ausgesetzt sehen; ein wirtschaftlicher Zusammenhang, der namentlich in den letzten Jahren sich ausschlaggebend geltend gemacht hat. Den andern Ländern gegenüber spielt gewiß das wirtschaftliche Verhältnis eine Rolle, daß England die neu gebildeten Spargelder seines Bereiches in wesentlich größerem Umfang als früher für die Deckung des eigenen Investitionsbedürfnisses in Anspruch genommen hat und nimmt, und daß deshalb vom Staate eine Ausfuhrsperre auf das Kapital gelegt worden ist. Warum aber ist es selbst in jenen Jahren, in denen London und New York dem deutschen Wirtschaftsleben erhebliche Kredite geradezu aufgedrängt, Nordamerikas Banken auch nach Südamerika hin eine starke Kapitalexpansion betrieben haben, in Übersee gerade zu Eisenbahngründungen so gut wie garnicht gekommen? Das erhellt aus den Sonderbestimmungen, die das britische Schatzamt für die von der Kapitalsperre zu bewilligenden Ausnahmen aufgestellt hat: es darf eine Ausnahme für die Anleihen fremder Staaten überhaupt nicht und für private Kapitalbegehren nur dann gemacht werden, wenn die britischen Gelder in Großbritannien selbst zum Ankauf der entsprechenden Güter sicher verwendet werden. Beides wendet sich in besonderer Schärfe gegen die Eisenbahnpolitik jener Neuländer. Denn diese sind seit dem Weltkriege mehr und mehr dazu übergegangen, die ursprünglich privaten Bahnen ihres Gebiets zu Staatsbesitz zu machen, und sie lehnen es ab, neue Schienenwege wieder durch ausländische Gesellschaften errichten zu lassen; dagegen wären sie bereit, von Staats wegen im Ausland Kredite aufzunehmen, die ihnen die Weiterführung des staatlichen Eisenbahnbaues ermöglichen sollen. Auch dies aber mit der Einschränkung, daß die Baumaterialien so weit wie irgend möglich von der eigenen Industrie zu liefern wären, die man auf solche Weise gegen den überlegenen Wettbewerb Europas und Nordamerikas schützen will.

An späterer Stelle wird noch darzulegen sein, wie sich ein derartiges Verhalten in den Gesamtrahmen der nationalwirtschaftlichen Daseinsführung einpaßt. Hier muß der Hinweis genügen, daß das Streben nach staatlicher Selb-

ständigkeit, die Ablehnung einer kapitalmäßig sich ergebenden Abhängigkeit von fremden Mächten offensichtlich den aufstrebenden und schon erstarkten Neuländern wichtiger als eine rasche Entfaltung der ihnen innewohnenden Produktivkräfte erscheint. Nicht also, weil es an Raum für kapitalistische Ausdehnung auf der Erde schon gebricht, sondern aus neuer Zielsetzung allgemeinpolitischer Art ist es dahin gekommen, daß sich in der Nachkriegszeit zwischen 1918 bis 1934 der Eisenbahnbesitz der Erde nur von 1,1 auf 1,3 Millionen Kilometer ausgedehnt hat. Dem Jahreszuwachs von rd. 25 000 km, der für das letzte Vorkriegsjahrzehnt galt, steht in der Nachkriegszeit also nur eine Zunahme von jährlich etwa 12 500 km gegenüber. Und von dem Gesamtzuwachs entfällt der größte Teil (mehr als ein Viertel) wieder allein auf West- und Mitteleuropa.

2. In eben dieser Nachkriegszeit sind nun aber zwei neue Transportmittel zur Entfaltung gekommen, die den Eisenbahnen die Aufgabe der Ländererschließung in gewissem Umfang abgenommen haben und ihnen auch in den schon dicht besetzten Gebieten heftigen Wettbewerb bereiten: der Kraftwagen und das Fahrzeug der Luft. Dazu wird den Wasserstraßen neuerdings in mehreren Staaten, namentlich in Deutschland und in den nordamerikanischen Union, erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet. Von einem Transportmonopol des Schienenwegs, wie es vor dem Kriege mit nur sehr geringen Einbeulungen in den altentwickelten Ländern bestanden hat, ist in diesen nichts übrig geblieben, und in den Neuländern kann es sich garnicht erst bilden.

Für die wirtschaftliche Seite der Raumbeziehungen, den allgemeinen Güteraustausch, wird allerdings der Luftverkehr voraussichtlich auf absehbare Zeit nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung sich erringen können. Ihm fehlt die auf das Massenhafte gestellte Leistungsfähigkeit; und seine Sonderleistung, die hochgesteigerte Fahrgeschwindigkeit, kommt fast nur im Personen- und Briefverkehr zur Geltung, im Güterdienst lediglich für die Gegenstände höchster Zeitempfindlichkeit oder eines plötzlichen und sehr dringlichen Bedarfs. Auf geringe Entfernungen wird außerdem die sog. Reisegeschwindigkeit, der Zeitablauf zwischen dem Ausgangs- und dem Endpunkt der Gesamtreise, gegenüber der Fahrtleistung einstweilen noch dadurch sehr wesentlich beeinträchtigt, daß die Flughäfen weit außerhalb der Städte angelegt werden müssen und demgemäß stets eine Vor- und Nachfahrt mit einem andern Transportmittel nötig machen. Sogar der Ausbreitung und Verdichtung der Luftverkehrsnetze sind trotz der Freiheit der Luftstraßen durch die hohen Kosten der Hafenanlagen ziemlich enge Grenzen gezogen. Nicht zuletzt steht der Verwendung in unerschlossenen Erdräumen als empfindliche Hemmung die Abhängigkeit entgegen, in der die Luftfahrzeuge sich von den Lagern ihres Betriebsstoffs befinden, und demgemäß der Zwang, für einen regelmäßigen Dienst auf weite Entfernungen schon innerhalb der erst zu erschließenden Gebiete Zwischenlandungsplätze zu errichten und durch Sonderfahrten mit den erforderlichen Materialien fortlaufend zu versorgen, So wichtig also die schnelle Beförderung von Personen und Briefen als Vorbereitung oder Abschluß eines Güteraustausches sein kann, — die wirtschaftlich entscheidende Leistung, die Beförderung der Güter selbst im Massenverkehr, muß von einem andern Transportmittel besorgt werden. Als ein Ausdruck für die Wirtschaftsform der an- oder gar nur überflogenen Erdräume kann der Luftverkehr nicht genommen werden.

Das gilt auch für den Kraftwagenverkehr. Dieser ist zwar der Eisenbahn gegenüber durch den höheren Grad der Anpassungsfähigkeit ausgezeichnet, mit dem er in Fahrzeug und Weg sowohl den mannigfachsten Schwierigkeiten des Geländes als auch dem Umfang des Transportbedürfnisses gerecht zu werden vermag; er läßt sich daher über die ersten Erkundungen hinaus in unentwickelten Erdräumen zu einer ersten Erschließung ebenso verwenden, wie er in den Ländern dichten Eisenbahnnetzes auch Lücken des Raumes auszufüllen und Sonderaufgaben zu übernehmen vermag. Zum allgemeinen Träger des Güteraustausches fehlt dem Kraftwagenverkehr jedoch selbst dann, wenn besondere "Bahnen" für ihn gebaut werden, und vollends dort, wo er sich dem sonstigen Straßenbetrieb einfügen muß, jener Grad von Pünktlichkeit, mit dem die Verkehrswirtschaft zu rechnen pflegt, und namentlich die Massenhaftigkeit, die auch auf große Entfernungen hin noch den Austausch geringwertiger Massengüter möglich macht. So kann er zwar, wenn er nicht durch staatliches Eingreifen in feste Organisation gebracht wird, dank seiner Beweglichkeit die von den Eisenbahnen gewährleistete Übersehbarkeit und Gleichmäßigkeit der Frachten- und Fahrpreistarife stark stören und sogar die Eisenbahnen wieder zu den wechselnden Maßnahmen des Wettbewerbs zwingen. In einem voll der Verkehrswirtschaft erschlossenen Gebiete aber die Eisenbahnen zu ersetzen oder umgekehrt einen noch wenig entwickelten Erdraum in die allgemeine Güteraustauschwirtschaft hineinzuführen, das geht in der bisherigen Technik über seine Kraft.

Die Binnenschiffahrt endlich ist trotz aller Fortschritte des Kanalbaus und der Wasserzuführung noch immer allzu stark an die naturgegebenen Grundlagen des Geländes gebunden, als daß sie in dichtmaschigem Netz über das Ganze eines Landes gelegt und durch allen Wechsel der Jahreszeiten hindurch gleichmäßig dem weiträumigen Güteraustausch dienstbar gemacht werden könnte. Nicht einmal für den Rhein, für den die Natur mit den Gletschern seines Quellgebiets und mit den großen Stauseen des Oberlaufs weitgehend vorgesorgt hat, hat bisher ein stets gleicher Wasserstand erreicht werden können. Auch die weit ausschauenden Stromverbesserungen und Kanalbauten, die jetzt in Deutschland ausgeführt werden, verfolgen zwar das Ziel, für den gesamten Reichsbereich von Ost nach West und von Nord nach Süd ein Wasserstraßennetz zu schaffen, dessen verschiedene Teile in ihrer Leistungskraft wenigstens so weit einander genähert werden, daß von einem Netz gesprochen werden kann; auf völlige Gleichheit, wie sie der einheitlichen Spurweite der Schienenwege und dem Einheitsprofil der Brücken und Tunnel entsprechen würde, geht man indeß auch jetzt nicht aus. Vollends läßt sich weder hier noch sonst in der Welt, nicht einmal in den Niederlanden, der Besitz an Wasserstraßen so vermehren, daß von ihm in auch nur ähnlicher Weise wie von den Schienenwegen jeder Winkel des Landes erreicht und an das bestehende Netz angeschlossen wird. Es sind notwendig und überall nur recht schmale Landstreifen, die unmittelbar den Vorteil einer Wasserstraße genießen können. Erst wiederum die Eisenbahn, auf geringe Entfernungen und in Sonderaufgaben vom Kraftwagen ergänzt, trägt den Einfluß eines Stromes oder Kanals in die Tiefe des Raumes hinein, erschließt das Ganze eines Landes dem allgemeinen, zur Daseinsunterlage werdenden Güteraustausch.

So ist es also dabei verblieben, daß an der Eisenbahnausstattung abzulesen ist, in welcher Grundform sich das Wirtschaftsleben je in den verschiedenen Erd-

räumen abwickelt, ob noch Raumgebundenheit herrscht oder Raumunabhängigkeit gilt. Und in der Art, wie die Staatsgewalten zu den Eisenbahnen ihres Gebietes sich stellen, wie und mit welchem Ziele sie vor allem in deren Tarifgebarung sich einschalten, ist eines der wichtigsten Kennzeichen gegeben, ob innerhalb der Raumunabhängigkeit die Grundform der Raumgelöstheit oder die der Raumbezogenheit je in dem einzelnen Staatsraum das Wirtschaftsleben bestimmt.

3. Die überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen finden in der Seeschiffahrt nach wie vor ihren stärksten Ausdruck. Gewiß darf die Bedeutung der Eisenbahn auch für diese Verbindungen nicht gering eingeschätzt werden; ist doch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr, dessen Wirkungsbereich sich vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean und vom Eismeer bis zum Mittelmeer ursprünglich erstreckt hat, für das nicht-russische Europa alsbald nach dem Weltkriege erneuert und durch ein Übereinkommen über den Personenverkehr noch ergänzt worden, und haben sich doch daneben eine ganze Anzahl von Verbänden alleuropäischer Geltung, an der Spitze wieder der zum Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen umbenannte Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, durch die Überwindung der staatlichen Besonderheiten zu beträchtlicher Wirksamkeit entwickelt. Sogar das "Land der europäischen Mitte" jedoch, das vor dem Anschluß Österreichs schon nicht weniger als 121 Eisenbahnübergänge zu fremden Staaten zählte<sup>1</sup>, ist mit den großen Massen seiner Einfuhr und Ausfuhr stärker auf den Seeweg gestellt; selbst nach dem Süden, Südosten und Osten Europas hin. Für den Güterverkehr zwischen Europa und Ostasien hat die Sibirische Bahn so gut wie keine Bedeutung; nicht einmal für den transport- und zeitempfindlichen Tee. Zwischen dem Osten und dem Westen der Vereinigten Staaten von Amerika sogar ziehen die Gütersendungen den Weg durch den Panamakanal jetzt größtenteil dem viel kürzeren, aber teueren Eisenbahnwege vor; wie es auch wegen der schlechten Benutzungsaussichten noch immer nicht zu der Herstellung eines "panamerikanischen" Schienenweges zwischen Nord- und Südamerika hat kommen können. Am Schwergewicht der Seeverbindungen hat sich gegenüber der Vergangenheit nichts geändert.

Wohl aber sind in dem Aufbau dieser Verbindungen zwei Entwicklungsreihen hervorgetreten, die zusammenfassend die Verschiebungen im Güteraustausch der Welt erkennen lassen und gutenteils die Unruhe erklären, von welcher der Seeverkehr allenthalben ergriffen erscheint. Die eine knüpft an Erscheinungen an, die sich in anderer räumlicher Gestaltung zwar, aber den tragenden Kräften nach gleichartig schon seit dem Durchsetzen des Dampfers gezeigt haben. Die andere Reihe steht in bemerkenswertem Gegensatz zu den Tendenzen der Vorkriegszeit. Bei jener geht es um die Ausgestaltung des Liniennetzes der Welt; bei dieser um das Verhältnis der Linien- zur wilden Fahrt.

Die ungewöhnliche Kraft und das stark beschleunigte Tempo, mit denen sich dank dem Weltkriege und seit ihm die fremden Erdteile in den Güteraustausch der Welt hineingestellt haben, finden ihren einheitlichen Ausdruck in der Errichtung gerade solcher direkten Schiffahrtslinien, zu denen es vor dem Kriege nicht hat kommen können. Namentlich die Vereinigten Staaten von Amerika verfügen

¹ Nach Kleinmann, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, in der Zeitschrift ...Weltwirtschaft" vom 21. Januar 1938.

jetzt von New York aus über ein Netz fahrplanmäßiger Verbindungen, das sich zwar noch nicht an Dichtigkeit mit einem London-Liverpool oder Hamburg-Bremen vergleichen läßt, aber doch schon nach allen übrigen Kontinenten führt und demgemäß die erforderlichen Umladungen in einen Hafen des Empfangs- oder Versendungsbereiches verlegt, mit ihnen nicht mehr von der "Verkehrsecke" Nordwesteuropas abhängig ist; dies gilt nicht zuletzt für die Richtung nach der Westküste des eigenen Landes und ganz Südamerikas, die erst durch den Panamakanal in den unmittelbaren Arbeitsbereich der nordamerikanischen Osthäfen hineingebracht worden sind. Auch Japan hat neue, früher unbekannte Züge in das Bild des Weltseeverkehrs eingefügt; es hat Ostasien direkt mit Australien, über Indien mit Südafrika und Südamerika linienmäßig verbunden und auch im Mittelmeer, bis ins Schwarze Meer hinein, durch das regelmäßige Aufsuchen der östlichen Häfen etwas Neues geschaffen. Zwischen Indien und Südafrika ist auf diese Weise und durch selbständige Linien britischer Flagge ebenso wie zwischen Südafrika und Südamerika die früher klaffende Lücke geschlossen worden. Nur noch der Südpazifik, das westliche Südamerika und Australien entbehren der fahrplanmäßigen direkten Verbindung, sind für das geringe ihres Verkehrs auf die Benutzung eines nördlichen Umschlagplatzes angewiesen.

Im ganzen ist es eine Entwicklung, die hauptsächlich auf Kosten der großen Seehäfen Nordwesteuropas gegangen ist und weitergehen wird; diesen wird das Schicksal bereitet, das innerhalb ihrer Gruppe vor dem Weltkriege die Festlandhäfen den englischen Seeplätzen zugefügt haben. Der Güterumsatz zwischen den fremden Erdteilen - als Beispiel sei auf die großen Mengen an Baumwolle hingewiesen, die Japan aus Indien, und an Wolle, die es aus Australien, Südafrika und Südamerika regelmäßig bezieht, und die eine starke Steigerung der Ausfuhr Japans nach jenen Gebieten zwecks Bezahlung jener Einfuhrgüter mit sich bringen —, solcher Güterumsatz und der mit ihm zusammenhängende Personenverkehr ist groß genug geworden, die Durchführung eines regelmäßigen Seedienstes zu lohnen, die teuren Umwege und Umladungen zu vermeiden. Die neu verbundenen Erdräume haben ihre Wirtschaftskraft so weit gesteigert, daß sie auch nach außen hin den Güteraustausch im Geben und Nehmen verkehrsorganisatorisch haben verselbständigen können. Aus dem Aufbau des Seetransportes ist abzulesen, daß die raumunabhängige Verkehrswirtschaft auch diese Gebiete jetzt voll ergriffen hat.

In Europa hat sich eine Entwicklung entgegengesetzter Art geltend gemacht: nicht zuletzt in Auswirkung jener Vorgänge in Übersee rückt die Wilde Fahrt, die sog. Trampschiffahrt, wieder mehr in den Vordergrund. Allerdings ist es nicht etwa so, daß diese Organisationsform jetzt das Übergewicht erlangt habe; dies liegt noch immer ausgeprägt bei der Linienfahrt. Wohl aber wendet sich das Aufmerken der Schiffahrtskreise auffallend stark dem freien, nicht durch Fahrpläne lange im voraus festgelegten Seeverkehr zu, dessen Fahrzeuge auch nicht dank besonderer Einrichtungen nur für bestimmte Seeräume sich eignen, der sich mithin seine Frachten je nach dem Güterangebot bald in diesem und bald in jenem Teile des gesamten Weltmeeres zu holen vermag. An solcher Beweglichkeit fehlt es notwendig den Linienunternehmungen. Ihre Fahrzeuge sind weitgehend spezialisiert für bestimmte Verkehrsrichtungen. Sie arbeiten an den wichtigeren Plätzen ihres gewohnten Bereichs mit eigenen Kontoren und eigenem Personal,

oft auch eigenen Landungsstellen. Ihr Wesen liegt in den festen Fahrplänen und, als Folge all dieser Bedingungen, in einer zwar nicht absolut starren, aber doch weitgehend festgehaltenen Tarifmäßigkeit ihrer Preise. Sie stehen daher jeder Wandlung der Schiffahrtsverhältnisse in besonders schwieriger Lage gegenüber; vollends einer so tief greifenden Umwälzung, wie sie sich dank der allgemeinen Zerrüttung des internationalen Güteraustauschs und im Seeverkehr noch besonders dank jener Verselbständigung der überseeischen Länder eingestellt hat. Und ebenso, wie die - einem Modeschlagwort folgende - Bildung großer Schiffahrtskonzerne allenthalben einen Fehlschlag bedeutet hat, weil sie die Beweglichkeit der Leitung allzusehr einschränkt, so hat der Trampdienst, der Dienst des "Landstreichers" zur See, wieder an Gewicht gewonnen. Nicht als ein Zeichen, daß die europäischen Länder etwa aus der raumunabhängigen Güteraustauschwirtschaft ausgeschieden sind; solcher Auslegung steht die immer noch überragende Linienfahrt entgegen. Jedoch als ein Ausdruck für das Ungewisse und Unübersichtliche, das sich aus der Umwälzung der wirtschaftlichen Raumbeziehungen, aus der Wendung von der Raumgelöstheit zur Raumbezogenheit, in der Welt zunächst hat ergeben müssen.

4. Die Gestaltung der besonderen Nachrichtenmittel zeigt vollends, daß die starke Betonung des Staatsraumes im Wirtschaftsleben der einzelnen Völker nicht zugleich die Isolierung gegenüber der übrigen Welt in der Gegenwart bedeutet, daß also Raumbezogenheit nicht mit Selbstgenügsamkeit (Autarkie) zu verwechseln ist.

Der Umfang des Welttelegraphen- und des Weltkabelnetzes ist zwar gegenüber der letzten Vorkriegszeit nicht wesentlich erweitert worden; erwähnenswert ist nur, daß Deutschland als Ersatz für die ihm geraubten Überseekabel wenigstens eine neue Verbindung mit dem spanischen Umschalteplatz Vigo sich geschaffen hat. Um so lebhafter hat sich die Technik auf die Verbesserung und Beschleunigung der Übertragung geworfen; was namentlich dem weiträumigen Fernsprechverkehr zugute gekommen ist und ihn erst jetzt zu einem wichtigen Träger gerade auch der überstaatlichen Beziehungen gemacht hat. Am Fortbestand des Weltpost- und des Welttelegraphenvereins ist niemals auch nur gerüttelt worden.

Dazu hat der drahtlose Dienst mit dem Rundfunk ein völlig neues, der Art nach neues Mittel in den Nachrichtenverkehr eingefügt; und wie es wirtschaftliche Bedürfnisse waren, die sich zuerst der neuen Technik zugewandt haben, so spielt diese auch jetzt noch in den überörtlichen, vor allem den internationalen Wirtschaftsbeziehungen eine sehr erhebliche Rolle. Es ist die Gleichzeitigkeit des unendlich vielfachen Empfangs, die in den Schnellverkehr des Nachrichtenwesens das so wichtige Element der Massenhaftigkeit hineingebracht hat und den Rundfunk zur Übermittlung allgemein-wichtiger Mitteilungen um so geeigneter macht, als hierbei das Fehlen der Geheimhaltung nicht stört. Hiermit ist das neue Nachrichtenmittel neben die Nachrichtenbüros und die Zeitungen getreten; aber doch mit dem wichtigen Unterschied, daß seine Meldungen sofort mit der Aufgabe auch die Empfänger erreichen. Dies macht ihn vor allem für die Übertragung von Preisnotierungen wertvoll; kommt es doch bei diesen entscheidend darauf an, daß sie dem internationalen Großhandel so rasch wie irgend möglich und allen Interessenten gleichzeitig bekannt werden. Hierauf wird daher allenthalben in den Kreisen des Wirtschaftslebens der größte Wert gelegt — ein deutliches Zeichen,

daß die wirtschaftlichen Beziehungen aus den einzelnen Staatsräumen hinaus in die übrige Welt hineinreichen.

Andererseits hat der Fernsprechverkehr seine Grundlage in den innerstaatlichen Gesprächen nicht nur behalten, sondern erheblich noch verstärkt. Und in ihm ist es der Ferndienst, dem in Deutschland und andern Ländern die bedeutsamsten technischen Verbesserungen, wie die unterirdische Verlegung der Kabel, gewidmet worden sind. Mit der Wirkung, daß schon das Fernsprechen selbst über große Entfernungen das Telegraphieren zurückdrängt, und daß die Verwaltungen über ein Brachliegen der Telegrapheneinrichtungen klagen. Die überörtlichen Wirtschaftsbeziehungen, denen der Fernverkehr ganz überwiegend dient, sind so innerhalb der Staaten über den altgewohnten Rahmen räumlicher Begrenztheit hinausgewachsen. Die Raumbezogenheit des Wirtschaftslebens umfaßt den gesamten Staatsraum.

So läßt sich aus der Eisenbahnausgestaltung, den Seeschiffahrtsverhältnissen und den besonderen Nachrichtenmitteln ablesen, in welcher Grundform sich das Wirtschaftsleben des einzelnen Erdraums bewegt.

## Zweiter Teil.

# Die Grundformen des raumgebundenen Wirtschaftslebens.

# IV. Das raumgebundene Wirtschaftsleben ohne lebenswesentlichen Güteraustausch.

## 14. Das Wesen der Naturalwirtschaft.

1. Unter der Bezeichnung Naturalwirtschaft pflegt man mehrere Wirtschaftsformen zusammenzufassen, deren Wesen im Negativen übereinstimmt: im Fehlen des tagtäglich-regelmäßigen Güteraustauschs und der tagtäglich-regelmäßigen Geldbenutzung. Die Güter des gewöhnlichen Bedarfs bleiben — trotz aller technischen Änderungen, die sie zwischen Rohstoffgewinnung und Gebrauchsreife erfahren müssen — auf dem ganzen Wege in einem und demselben Haushalt und somit ihrer wirtschaftlichen Ursprungsnatur, d. h. ihrem ursprünglichen Verhältnis zum Menschen, unverändert erhalten; sie wandern durch alle Stufen des technischen Verarbeitungsprozesses für die wirtschaftliche Betrachtung "in natura". Dem entspricht es, daß auch alle Mitglieder des so geschlossenen Haushalts in ihrem Lebensbedarf unmittelbar aus den Ergebnissen der gemeinsamen Arbeit, aus den gemeinsam gewonnenen und erarbeiteten Gütern "in natura" befriedigt werden.

Werden aber irgendwelche Leistungen von einer solchen Wirtschaftseinheit regelmäßig nach außen hin — etwa für die Gemeinde oder den Fürsten, den Staat — vollbracht, so erfolgt die Gegenleistung durch die Gewährung von sachlichen Unterhaltsmitteln oder durch sachliche Hilfsdienste, immer also durch Güter oder Leistungen "in natura". Sogar der nachbarliche Güter- und Leistungsaustausch, wenn es gelegentlich — etwa zur Behebung eines besonderen, nur den einen Nachbarn treffenden Notstandes — dazu kommt, vollzieht sich durch die Lieferung

der gerade benötigten Güter oder Leistungen und durch die Gegenlieferung vielleicht ganz anderer Güter, je nach dem der erste Helfer später einmal eine Hilfe von seinen Nachbarn nötig hat.

Der Begriff der Naturalwirtschaft schließt nicht aus, daß sich für den — im Lebenswesentlichen geschlossenen — Wirtschaftskörper auch schon wirtschaftliche Beziehungen zur Außenwelt gelegentlich oder selbst mit einer gewissen Regelmäßigkeit gebildet haben. Die Ergebnisse mannigfachster Ausgrabungen und die ältesten Dokumente zeigen uns vielmehr ebenso wie die primitivsten Wirtschaften der Gegenwart, daß sich als Not- und als Luxuserscheinungen gewisse Beziehungen zur Nachbarschaft und zu einer fernliegenden Außenwelt auch bei einer Wirtschaftsweise bemerkbar machen, die offensichtlich in der Deckung des lebensnotwendigen Bedarfs ganz auf sich selbst gestellt ist. Es ist auch gleichgültig, ob dieser Verkehr sich technisch etwa in der Form des sog. stummen Handels oder aber unter persönlichem Zusammenkommen der tauschenden Menschen vollzieht. Wesentlich ist nur, daß es sich bei den Außenbeziehungen um eine Erscheinung handelt, deren Fortfall die Daseinsführung der Menschen nicht in ihrem Kern berühren und nicht aus dem gewohnten Gleise werfen würde; man hat es mit einem luxushaften Vorgang zu tun, der sich gleichsam nur als Tangente an den Lebenskreis des in allem Wesentlichen in sich geschlossenen Haushalts heranlegt.

2. Auch dieses Tauschen vollzieht sich bei primitivem Gesamtwirtschaften in aller Regel größtenteils "in natura"; d. h. man vergleicht die zu tauschenden Gegenstände unmittelbar miteinander und stellt nicht ein Drittes als gemeinsamen Maßstab, als Geld also zwischen sie. Es pflegen sich jedoch für solche Güter, die schon häufiger gegeneinander ausgetauscht werden, im Laufe der Zeiten fast stets feste Wertverhältnisse zu ergeben; etwa in der Form, daß für eine bestimmte Menge Pulver oder ein Gewehr dem Fremden eine bestimmte Zahl von Hammeln, eine ebenfalls bestimmte geringere Zahl von Ochsen oder bestimmte Mengen heimischer Naturerzeugnisse überlassen werden.

Es ist aber eine Verwechslung von Technik und Wirtschaftsform, wenn nicht selten für ein solches Wirtschaften der Ausdruck Naturaltauschwirtschaft gebraucht wird. Der Vorgang eines Naturaltauschs ist viel zu umständlich, als daß wir uns eine Daseinsführung vorstellen könnten, die sich auf solchem Tauschen als einer maßgeblichen und nicht zu entbehrenden Grundlage aufbaut. Gerade der Naturaltausch vielmehr läßt die darin liegenden Außenbeziehungen besonders deutlich als eine Begleiterscheinung hervortreten.

Mit dem Wesen der Naturalwirtschaft ist Geldbenutzung und geldmäßige Abrechnung nicht unvereinbar. Das Schmuckbedürfnis — das Bedürfnis, vom lieben Nachbarn sich abzuheben und sich selber nicht zurückgesetzt zu fühlen — läßt schon bei den primitivsten Menschen nichts anders wie bei hoher Kultur gewisse Güter von jedermann in beliebiger Menge und ohne Rücksicht auf körperlichen Bedarf begehrt werden. Man denke an die Kaurimuschel im westlichen Afrika, die aus den indischen Gewässern stammt, also "von weit her ist" und nun in jenen weit entfernten Gebieten den männlichen und weiblichen Körper schmückt; oder an die Schaf- und Ziegenherden und mehr noch die großen Pferdeherden, die keineswegs in erster Linie dem elementaren Nahrungs- und Kleidungsbedürfnis zu dienen pflegen, auf deren Besitz sich beim Nomaden vielmehr das

Bewußtsein gehobener sozialer Stellung gründet. Von solchen Dingen nimmt jeder Stammesgenosse, soviel er nur irgend bekommen kann, über jeden physischelementaren Bedarf hinaus; und demgemäß ist jederzeit jedes andere Gut für solchen Gegenstand zu erwerben. Der Weg zum allgemeinen Tauschmittel und allgemeinen Wertmaßstab ist damit geöffnet. Es ist nicht Zufall, wenn die lateinische Sprache ihr Geldwort pecunia von der Bezeichnung des Kleinviehs, vom pecus abgeleitet hat.

Man stelle sich aber auch vor, was es für den Grundzug des Lebens im alten Babylon oder Rom bedeutet haben muß, daß dort nach Hammurabis Gesetz alle Kaufhandlungen schriftlich und unter Zuziehung von Zeugen abzuschließen, daß in Rom Geldzahlungen nur in Gegenwart eines amtlichen Wägers und vor sieben Zeugen gültig zu leisten waren. In beiden Fällen können sich nur eng begrenzte Schichten der Bevölkerung und auch diese kaum tagtäglich schon solcher Technik bedient haben. Es ist unmöglich, daß bereits das Gesamt des städtischen und vollends des ländlichen Lebens der Stadt und ihres umliegenden Nahrungskreises von solcher Umständlichkeit beherrscht worden ist. Sogar der Gebrauch von Münzgeld also stempelt noch nicht notwendig die Wirtschaftsform zu einer Geldwirtschaft; er bleibt im technischen Tauschvorgang stecken, so lange dieser Gebrauch nicht eine alltägliche, die ganze Bevölkerung eines Gebiets ergreifende Erscheinung geworden ist. Dies festzustellen, ist keine philologische Wortklauberei, sondern deshalb eine wissenschaftliche und praktische Notwendigkeit, weil die besonderen, sehr tief greifenden Wirkungen der Geldbetonung sich als eine wirtschaftliche Besonderheit erst bei allgemeiner Geltung dieser Technik geltend machen.

Deshalb sei hier noch einmal hervorgehoben, daß es in sozialwirtschaftlicher Betrachtung immer um ein Ganzes des Wirtschaftslebens geht. Genau so wie Deutschland nicht deshalb ein Glied der Weltmarkt-Wirtschaft genannt werden durfte, weil es für eine begüterte Oberschicht seines Volkes allerhand Luxusartikel und Entbehrlichkeiten aus dem Ausland bezog, sondern deshalb, weil ihm der Bezug lebenswichtiger Nahrungsmittel und Rohstoffe zur Aufrechterhaltung der gesamten Lebenshaltung unentbehrlich geworden war — oder wie umgekehrt Deutschland nicht dadurch zu einem naturalwirtschaftlich lebenden Gebiet und Volk wird, daß ein beträchtiger Teil seiner Bauern das Brot noch aus selbstgewonnenen Getreide im eigenen Backofen herstellt, und daß auch in jedem städtischen Haushalt, in jeder Küche z. B., wichtige Güter zur Gebrauchsreife gebracht werden —, so sind auch die als naturalwirtschaftlich anzusprechenden Länder der Vergangenheit und Gegenwart keineswegs im absoluten Sinne tauschlos und geldlos, keineswegs ganz und gar auf geschlossene Eigenwirtschaft gestellt<sup>1</sup>.

3. Innerhalb des naturalwirtschaftlichen Systems heben sich drei Gruppen voneinander ab: das auf bestimmten Raum begrenzte Wandern der Sammlerhorden und Nomadensippen, die strenge Bodengebundenheit der Ackerbauer, der

¹ Aus diesem Grunde halte ich es für zweckmäßig, die Bezeichnung Naturalwirtschaft beizubehalten; sie ist farbloser als die allzu absolut klingenden Ausdrücke tauschlose oder geldfreie Wirtschaft, geschlossene Hauswirtschaft, Eigenwirtschaft, und sie läßt das technische Element nicht stärker anklingen, als mit dem Wesen dieser Wirtschaftsform vereinbar ist. Der Raumbeziehung würde die Bezeichnung Haushaltwirtschaft am besten entsprechen; sie stößt jedoch an die Sprachgewohnheit, den Haushalt als Träger der Konsumgestaltung zu betrachten, ihn also aus der Produktionsgestaltung herauszulassen.

raumweite Aufbau der Feudalwirtschaft. Die ersten beiden Gebilde sind die Grundformen; sie sind einfacher Natur und fassen in der Regel die Gütererzeugung und den Güterverbrauch in einem einzigen Haushalt zusammen. Die Feudalwirtschaft dagegen pflegt aus einer ganzen Anzahl solcher Produktions-Konsumtions-Einheiten zu bestehen und über sie einen zusammenfassenden Haushalt zu setzen, in dem sich für die Gesamtheit die Leitung befindet, der jedoch seine eigene Gütererzeugung nicht auf die Deckung seines ganzen Bedarfs abstellt und demgemäß mit seinem Verbrauch auf die Sachlieferungen und Sachleistungen der Unterhaushalte großenteils, oft sogar völlig angewiesen ist. Jene Grundformen tragen (mit neuzeitlichem Ausdruck) die Kennzeichen des Kleinbetriebes; dieser stellt einen Großbetrieb von buntschillernder Zusammensetzung dar, der sich dem technischen Inhalt nach — nicht aber wirtschaftlich — schon als horizontal und vertikal gemischtes Werk wohl bezeichnen ließe.

## 15. Das Nahrungssammeln und das Nomadentum.

1. Die Nahrungssammlung primitivster Urwaldvölker und das Nomadentum der Steppen stehen darin einander nahe, daß sie beide die Gaben der Natur fast ausschließlich okkupatorisch genießen, für die Gewinnung keine eigentliche Arbeit aufwenden. Sie sind daher auch schlechthin von den Naturgegebenheiten abhängig und beide gezwungen, den Schauplatz ihres Daseins je nach der Ergiebigkeit der einzelnen Stelle in mehr oder minder häufiger Folge zu wechseln.

Dies geschieht jedoch nirgends, soweit wir zu sehen vermögen, in wahllosquallosem Wandern. Auch der "Wilde" weiß vielmehr, wo und wann er die eßbaren Wurzeln und Beeren zu suchen hat; und auch er bleibt in aller Regel das Jahr hindurch in bestimmtem Bereich, steht jedem Eindringling feindlich entgegen. Vollends vollzieht sich das Wandern der Nomadensippen überall in streng geregeltem Kreislauf und auf fest abgegrenztem Gebiet, wie die Jahreszeiten nacheinander die Gräser erst sprießen und dann in der heißen Sonnenglut wieder verdorren lassen. Der Kirgise etwa, der den Winter im Norden seines Bezirks in der Erdhöhle verbracht hat, zieht mit dem Frühjahr nach dem südlichen Ende, wo die Sonne zuerst als Segenspender und bald als Vernichter des natürlichen Pflanzenwuchses wirkt, und er folgt von dort allmählich nach Norden hin dem natürlichen Wachstums- und Vergehensvorgang, um im Hochsommer die kühleren Hänge des Altai aufzusuchen und im Herbst sich wieder in die Erde zu verkriechen. Es ist Plan in all diesem Streifen und Umherziehen, durch die Gewohnheit seit undenklichen Zeiten festgelegt und gegen Störungen hartnäckig verteidigt.

Man mag also sogar ablehnen, eine planlose Daseinsführung als ein Wirtschaften anzuerkennen; es geht dennoch nicht an, der "individuellen Nahrungssuche" (Bücher) diese Eigenschaft nur deshalb abzusprechen, weil der primitive Urwaldbewohner keine Vorräte anzusammeln vermag und über seine Beeren und Wurzeln hinaus im Finden eines Tieraases, einer Zusatznahrung, dem Zufall anheimgegeben bleibt. Auch der Nomade sorgt nicht für die Erhaltung seiner Herde und überläßt sie schutzlos dem winterlichen Hunger, wie auch den eisigen Winden, die oft genug mitten im Sommer und ständig im Winter ihren Bestand stark verkleinern; wie sollte er denn auch in der baum- und strauchlosen Steppe

das Material selbst nur für eine Hürde gewinnen, er ist bei seinem Wandern mit dem Gestänge seiner Zelte und den Deckfilzen reichlich genug belastet<sup>1</sup>.

Die absolute Naturgebundenheit bringt es mit sich, daß schon für kleine Menschengruppen je ein verhältnismäßig weiter Raum benötigt wird, und daß Raum und Menschenzahl in unabänderlichem Verhältnis zueinander stehen. Sogar die Tropen bieten reichliche Unterhaltsmittel nur dort, wo sich freie Flächen und Wasserläufe begegnen, wo dann aber der Ackerbau das Leben zu bestimmen pflegt; im Urwald steht das Unterholz so dicht und ist die Luft so dumpf, daß selbst der Affe nur in den Wipfeln der Bäume sich schaukelt und am Boden ausschließlich Kleingetier dahinkriecht. Die Steppen aber sind ja gerade das Ergebnis allzu geringer Feuchtigkeit oder zu hohen Salzgehalts oder gar des ewig gefrorenen Bodens und demgemäß nur von sehr geringer Ergiebigkeit; sie machen jenes dauernde Wandern notwendig und fordern, daß der Mensch zwischen sein Nahrungsbedürfnis und die Naturgaben die großen Herden an Kleinvieh und Pferden oder auch Kamelen (seltener Rindern) einschiebt, die ihm die Gräser zu Milch und Fleisch verwandeln und nun vollends große Weideflächen beanspruchen. Und der Pygmäe des Urwalds weiß so genau, wie der Nomade der Steppe, daß in seinem Raum nur eine festbestimmte, seit alters gleiche Menschenzahl ihren Unterhalt finden kann. Er stößt daher ab, was etwa Vermehrung bedeuten würde; die Alten und die Kranken überläßt er dem Hungertode, und den zu reichlichen Nachwuchs zwingt er zum Aufsuchen neuer Schweif- oder Weidegründe — was zumeist Kampf mit deren bisherigen Inhabern bedeutet und so die Gesamtzahl wieder in Einklang mit den Naturmöglichkeiten bringt. Will also ein Nachbarstaat höherer Zivilisation auch an der Grenze der Steppe oder des Urwalds sich den Frieden bewahren, so wird er immer — in der Art, wie Rußland um die Kirgisensteppe einen Kosakenriegel herumgelegt hat — sich einen dauernd wirksamen Schutzwall schaffen und schließlich doch — wie es das zaristische Rußland ebenfalls getan hat — zur zwangsweisen Seßhaftmachung der Sammler oder Nomaden und zur zwangsweisen Einführung des Ackerbaus schreiten müssen.

2. Ein Drittes ist den primitiven Formen der Naturalwirtschaft gemeinsam: das Zeitlose ihres Ablaufs. Wie die Natur sich in Jahrtausenden nicht ändert, so muß auch die Wirtschaftsweise sich gleich bleiben, solange sie ganz und gar auf Natur- und Raumgebundenheit abgestellt ist.

Wir dürfen annehmen, daß die Banane, wo immer sie wild vorkommt, in längst vergangenen Zeiten genau so wie heute mit ihren Früchten und Blättern dem Menschen zur Nahrung, Bekleidung und Hüttendeckung gedient hat. Für die Kirgisensteppe zeigt uns dasselbe die Übereinstimmung der heutigen Lebensweise mit dem, was die altgriechischen Vasenscherben uns von den Skythen überliefern. Es ist dieselbe Form der Kleidung und Wohnung, mit der sich der Kirgise heute dem Klima seines Gebietes, den wütenden Stürmen und dem schroffen

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bei starken Nordwinden bietet sich in der Kirgisensteppe z. B. stets dasselbe Bild: die Schaf- und Ziegenherden liegen zu dichtem Knäuel zusammengeballt, und die Pferdeherden stehen in schnurgerader Linie aufgebaut, der Länge nach ein Tier haarscharf hinter dem andern, den Kopf gegen den Wind gesenkt und die schwächsten Tiere durch Beißen und Schlagen an die Spitze gebracht. Man schätzt hier, daß in jedem Winter etwa ein Drittel des Tierbestandes eingeht. In den Tundren des Nordens, bei den Eskimos und Lappen usw., muß der Verlust noch größer sein.

Temperaturwechsel der Tage und der Jahreszeiten anpaßt. Die Pferde werden in derselben Art an den Füßen gefesselt, sie an der Fortbewegung zu hindern, da es keinen Strauch und keinen Stein gibt sie anzubinden, und was der Einzelheiten mehr sind, die sich bis in die Gegenwart erhalten haben. Der Kirgise ist wie der Skythe ein Pferdemensch, der selbst die kürzesten Wege zu Fuß zurückzulegen mit der Würde des freien Mannes nicht vereinbar findet. In der Stutenmilch und in dem Fleisch gefallener Tiere liefern ihm seine Herden die tägliche Nahrung, im Schafpelz sommers und winters von der Mütze bis zu den Stiefeln die Bekleidung, in der Ziegenwolle den Stoff der Jurtenfilze, in den Exkrementen aller Tiere die Heizung und den Bindestoff der Winterwohnung. Selbst dem Schmuckbedürfnis dient die Herde, indem von ihrer Größe das soziale Ansehen der Sippe bestimmt wird.

In der Befriedigung des Kultbedürfnisses aber läßt sich der Vergleich noch um einige Jahrtausende weiter zurückführen: der Widder, uns von Abraham her als Ersatz des Erstlingsopfers vertraut, hat im islamischen Kult die Bedeutung des Opfertieres behalten — als Ausfluß echt nomadenhaften Gefühls, da ihn nur ein Nomade als vollwertigen Ersatz des erstgeborenen Kindes und so heute als höchstes Opfer einschätzen kann.

3. Den Gleichförmigkeiten, die auch das Nomadentum als eine ausgesprochen primitive Wirtschaftsweise neben dem Sammlerdasein bezeichnen lassen, stehen jedoch auch Unterschiedlichkeiten gegenüber, die jenes denn doch in eine etwas höhere Kulturstufe einreihen. Vor allem macht sich eine gewisse Arbeitsnotwendigkeit als wichtiges Kulturelement geltend.

Zwar darf man dem Sammler des Urwalds nicht jegliches Arbeiten abstreiten; das Suchen und Nehmen der Nahrung, die fast täglich vorzunehmende Neubereitung einer Nachtlagerstätte, erst recht (wenn es schon vorkommt) das Spitzen eines Astes zu leichterer Erfassung der Wurzeln und Knollen — das alles verlangt vom Pygmäen eine zweckgerichtete Tätigkeit, also immerhin Arbeiten. Den Nomaden jedoch zwingt seine Steppe zu wesentlich größeren Leistungen; zu einer Verwertung der Naturgaben nämlich, die im Wohnungsbau und in der Kleidungsbereitung ein Zukunftssorgen erkennen läßt. Mag er die Herden allen Unbilden der Witterung überlassen und um ihr Futter sich nicht kümmern, — der Schafpelz, das Rentier- und Robbenfell, die Kamel- und Pferdehaut verlangen eine Zubereitung, um als Kleidungsstück oder als Zeltdecke dienen zu können. Und Kunstfertigkeit in steter Übung von jeder Generation neu zu erwerben und in häufiger Wiederholung auszuüben, gehört schon dazu, ein Zelt oder eine Hütte so aufzubauen, daß sie den Stürmen der freien Fläche standhält und im Innern wirklich Schutz gewährt. Da kann es dann zu so fein entwickelter Technik wohl kommen, wie sie in dem Gitterwerk einer Kirgisenjurte und in ihren unübertrefflich dichten Filzdecken hervortritt. Sogar von Kunst darf gesprochen werden, wenn die Turkmenenfrau die schmalen Webstreifen, mit denen im Innern des Zeltes die Fugen der Filze abgedichtet werden, mit vorsichtig bunten Stickereien verziert oder für ihre Festtagskleidung das Kamelhaartuch in so zarten Mustern knüpft, daß es trotz mehrerer Geviertmeter Umfang doch noch durch einen Fingerring hindurchgezogen werden kann. Nicht zuletzt in den selbstgefertigten Waffen, die keinem Nomaden fehlen — mag es sich um Pfeil und Bogen, um die Lanze oder die Keule aus Holz oder Knochen handeln — äußert sich eine technische Geschicklichkeit von beträchtlichen Graden. Das Feuer, der Urquell aller Kultur, ist in allen Steppen und Tundren bekannt. Um so bezeichnender, daß eine Arbeitsteilung, die über die Trennung der Mannes- und Weibesbeschäftigung sowie die Besonderheit des Medizinmannes und allenfalls noch des Schmiedes hinausgeht, wohl nirgends im Nomadenleben vorkommt.

Mit den Arbeitsleistungen, die in einem bestimmten Gegenstand Gestalt gewinnen, stellt sich allenthalben eine Art von Eigentumsbegriff ein. Im Gegensatz zum Grund und Boden, der als Weidegrund — man möchte sagen — mehr in öffentlich-rechtlichem, als privatrechtlichem Verhältnis zum ganzen Stamme steht, und zu den Herden, die je als ein Ganzes von der Sippe mehr nur genutzt, als eigentlich besessen und gepflegt werden, — im Gegensatz aber auch zu den Materialien des Zeltbaus, die gemeinschaftlich von der Sippe hergestellt werden, pflegen jene Sondergüter individueller Erarbeitung in einer fest geregelten, von den Sippengenossen geachteten Beziehung zu dem Hersteller belassen zu werden: die Kleidungsstücke sowohl, wie auch die Waffen. Völlig besitzlos sind nur die Knechte und Mägde, die als sippenfremd in deutlichem Abstand gehalten werden; es sind Kriegsgefangene und deren Kinder und Enkel, namentlich aber verarmte Stammesgenossen, die ihre Herden verloren haben und nun bei den Herdenbesitzern, in der Kirgisensteppe z.B. auch bei den kosakischen Posthaltern, eine abhängige und sozial gedrückte Stellung einnehmen.

Auch bei den Sippenangehörigen darf jedoch von vollem Eigentumsbegriff schwerlich gesprochen werden. Der Sippenälteste vielmehr, der Patriarch, nimmt wohl über alle Dinge ein Entscheidungsrecht in Anspruch, und im Falle der Not benutzt sicherlich jeder Sippengenosse unbedenklich auch die den andern Genossen zustehenden Güter. Dem Sippenbewußtsein engster Zusammengehörigkeit entspricht das Rechtsgefühl des gemeinsamen Besitzes nach innen, wie dem Stammesbewußtsein das Machtgefühl des Selbstschutzes nach außen.

Der Sippe nämlich — als der ständig beieinander bleibenden, wenngleich auf mehrere Zelte verteilten Zeltgemeinschaft, in der sich unter der Leitung des Zeltältesten das ganze wirtschaftliche und soziale Leben des Nomaden gestaltet, - steht der Stamm als Zusammenfassung der vielen, den irgendwie natürlich abgegrenzten Raum füllenden und sich als zueinander gehörig empfindenden Wirtschaftseinheiten und demgemäß als eine übergeordnete Autorität zwangsrechtlicher Natur gegenüber. Aufgabe des Stammes ist es, durch sein Organ die Versammlung der Zeltältesten oder auch einen Stammeshäuptling — die Streitereien der Sippen um die Weidegründe zu schlichten, das Verhalten auf den Jahrmärkten zu regeln und nicht zuletzt die Auseinandersetzung mit benachbarten Stämmen friedlich oder kriegerisch zu führen. Sogar dort, wo eine kirchliche Stelle oder eine überragende Häuptlingspersönlichkeit oder endlich ein fremdstaatlicher Druck aus mehreren Stämmen ein Volk zusammengeschweißt hat, scheint in aller Regel für das Wirtschaftsleben der Stamm die größere Bedeutung zu behalten: mit dem Entscheiden der Weidestreitigkeiten greift er regelnd in die tagtägliche Daseinsführung ein, während die Außenbeziehungen, das Betätigungsfeld der Volksleitung, gerade auf wirtschaftlichem Gebiet nur hie und da einmal sich an das Nomadenleben heranlehnen und nicht von unmittelbarer Wichtigkeit sind. Auch der Stamm bleibt noch im Hintergrund hinter der Sippe und ihrem Ältesten; es ist Wirtschaftspolizei, nicht Wirtschaftsgestaltung, was ihm obliegt. Man darf mithin die Nomadenwirtschaft auch als Sippenwirtschaft bezeichnen.

# 16. Der naturalwirtschaftliche Ackerbau.

1. In wesentlich anderen Zügen verläuft die Wirtschaft des naturalwirtschaftlichen Ackerbauern. Wenn schon die Bodenbearbeitung primitiver Technik gegenüber dem Urwald einen licht- und luftdurchfluteten Raum, gegenüber der Steppe eine lockere Erdkrume und reichlich Feuchtigkeit voraussetzt, so bedeutet die auf Stoffgewinnung gerichtete Arbeit für das Leben des Menschen einen eigenartigen, in der reinen Aneignung und in der Verarbeitung des Stoffes nicht liegenden Inhalt: die Bodenverbundenheit macht sich als entscheidende Gewalt geltend.

Am klarsten tritt uns die Bedeutung dieses Lebenselementes dort entgegen, wo sich eine Entwicklung vom Gemeinde- zum Individualeigentum gleichsam vor unseren Augen abgespielt hat: in Europäisch-Rußland und mehr noch in Sibirien. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Einrichtung des Gemeindeeigentums (des Mir, wie man es in Deutschland nach der Gemeindeversammlung zu nennen pflegt) einer alten russischen Besitzessitte entsprach oder zu steuerlichen Zwecken neu von Iwan dem Gewaltigen und Peter dem Großen eingeführt worden ist. Sicher ist, daß mit dem gemeinsamen Bodeneigentum des Dorfes und sogar der gemeinsamen Steuerhaftung niemals und nirgends ein gemeinsamer Ackerbetrieb verbunden war; jede Familie hat vielmehr die ihr zugeteilten Stücke allein zu bearbeiten gehabt, wie ihr auch allein der Ertrag zugeflossen ist. Hiermit war die Bodenverbundenheit von der Gemeinde im wesentlichen auf die einzelnen Gemeindemitglieder umgelagert worden; und zahlreich sollen die Dörfer sein, die ihre Ackerflur trotz des anders gedachten Rechtes niemals zu einer Neuverteilung gebracht haben — für Sibirien soll dies sogar die ausnahmslos gegebene Regel gewesen sein. Ist es aber, was im europäischen Rußland wenigstens in großen Intervallen zumeist geschehen zu sein scheint, zur Neuverteilung gekommen, so haben die älteren Familien - und d.h. im Mir die Mehrheit - stets nachhaltigstes Gewicht darauf gelegt, ihre alten Ackerstücke wieder zu erhalten; man gab allenfalls von diesen Stücken für den Nachwuchs der stärker gewordenen Familien etwas ab und nahm lieber die zunehmende Zersplitterung und Vermengung der Ackerbetriebe in den Kauf, als daß man sich von der bisher beakkerten Fläche getrennt hätte. Aus den Neuverteilungen ist also nicht für die einzelnen Familien je eine geschlossene Betriebsfläche erstanden, wie es etwa die deutschen "Zusammenlegungen" zur Aufgabe haben; ganz im Gegenteil: das Gemenge ist jedesmal noch gesteigert worden und bald so arg geworden, daß kein Dorfmitglied mehr seinen Betrieb anders als in strengstem Flurzwang führen konnte. Beim Individualbetrieb ist es jedoch immer geblieben, auch wenn er zu irgendwelcher Initiative dank der Gemengelage nicht mehr fähig war und der Flurzwang jeden Versuch, durch eine Betriebsveränderung den Ertrag des Bodens zu steigern, im Keim ersticken mußte.

In Sibirien, wohin erst die Sibirische Bahn große Einwandererscharen gebracht hat, standen bis zum Weltkriege allenthalben noch genügend ackerfähige Flächen zur Verfügung, den Nachwuchs des Dorfes und die neuen Ankömmlinge mit Land zu versorgen. Man legt dort auch nicht das Schwergewicht des Betriebes

auf den Ackerbau, sondern auf die Rindviehhaltung und benutzt daher den bei weitem größten Teil der Gemeindeflur gemeinsam als Weide, gibt für den Ackerbau nur die äußersten und meist viele Stunden vom Dorf entfernten Grenzstreifen frei. Hier aber gilt jedes Stück, das ein Dorfmitglied in Arbeit genommen hat, als dessen unantastbarer Besitz so lange, wie er es in der Bearbeitung behält; d. h. tatsächlich so lange, wie es überhaupt noch ertragsfähig ist. Wer also den Ackerbetrieb erweitern oder neu aufnehmen will, kann nicht eine Neuverteilung der schon beackerten Fläche beanspruchen; er muß sich vielmehr der sehr mühsamen Arbeit unterziehen, ein neues Stück noch nie umbrochenen Steppenlandes unter den Pflug zu nehmen, und ist dann in dessen Nutzung — unter dem rechtlich festgehaltenen Gemeindeeigentum — für die ihm gut scheinende Zahl der Jahre geschützt. Aus der Arbeitsleistung also hat sich das Recht am Boden und die Bodenverbundenheit hier wie auf der anderen Seite des Ural ergeben. Es ist ein Zusammenhang, der um so bedeutsamer erscheint, als weder im europäischen Rußland noch gar in der Altaisteppe Sibiriens auch nur im leisesten von intensiver Bearbeitung des Bodens, geschweige denn von irgendwelchen Kapitalinvestierungen gesprochen werden kann.

2. Aus den Arbeitsleistungen sind auch die sozialen Unterschiede erwachsen, die im russischen Dorfe den Gegensatz der sog. Dorfarmen und der Kulaken herbeigeführt haben — eine Erscheinung, die gegenüber dem gleichen Recht auf Land doch sehr auffällig ist.

Allerdings hat sich dieses Recht nicht auf die Träger der Betriebe, die Familien, sondern je auf die männlichen Gemeindemitglieder vom Säugling bis zum Mummelgreise bezogen (die sog. Steuerseelen); und es wäre denkbar, daß eine Familie mit starkem männlichen Nachwuchs das Übergewicht über die kinderarmen oder nur mit Töchtern reicher gesegneten Familien bekommen hätte. Tatsächlich haben sich diese Verschiedenheiten jedoch in alter Regel um so rascher ausgeglichen, als mit den Söhnen und ihren Frauen ja auch die Esser in einer solchen Familie zugenommen haben, während die töchterreichen Familien durch die Verheiratung der Töchter ihren Konsum mit dem geringeren Landanteil in Einklang brachten.

Auch im russischen Dorf war jedoch — trotz Gemengelage und Flurzwang — die Betriebsführung der verschiedenen Familien recht unterschiedlich. Nicht zuletzt in der Pflege des Betriebsviehs und der Werkzeuge hat sich dies geäußert. Und so stand allenthalben, noch ehe weltwirtschaftliche Absatzmöglichkeiten sich darboten, der reichlich mit Betriebsinventar versehene "reiche Bauer" dem Armen gegenüber, der den ihm zustehenden Landanteil wegen Inventarmangels nicht ausnutzen konnte. Jener lieh nun diesem von seinem Inventar gegen Abgabe eines entsprechenden Ernteanteils oder "auf Abarbeit", also gegen gewisse Arbeitsleistungen im Betriebe des Kulaken; was beides dessen Vorräte vermehrte und wiederum dem Betriebsinventar zugute kam, vor allem jedoch eine steigende Verkaufsmenge ergab, sobald nur sich nach außen hin Absatzmöglichkeiten einstellten. Der Kulak, der reiche Bauer, ist so der maßgebliche Träger der russischen Getreideausfuhr geworden, die bekanntlich auch vor dem Weltkrieg den eigenen Bedarf der Gesamtbauernschaft unberücksichtigt gelassen und so den Gegensatz gewaltig verschärft hat.

Wenn aber auf diese Weise sogar bei gleichem Recht auf Land sich so wuchtige soziale Gegensätzlichkeiten entwickeln können, so muß dies vollends dann der Fall sein, sobald in der Naturalwirtschaft dieses Recht selbst verschieden gestellt ist. Nur aus dem Boden werden in dieser Wirtschaftsform die Lebensnotwendigkeiten gewonnen. An ihm muß also einen Anteil haben, wer leben will. Und hat er ihn nicht zu eigenem Recht, so muß er sich in Abhängigkeit von dem begeben, der darin besser gestellt ist. Er muß sich in natura von diesem ernähren, bekleiden, behausen lassen und dafür Arbeitsleistungen ihm vollbringen; was nach naturalwirtschaftlicher Auffassung mit dem Wesen des freien Mannes nicht vereinbar ist. Die soziale Seite der Feudalwirtschaft hat hier ihre Grundlage.

3. Wie aber auch das Bodeneigentum (besser: die Verfügungsmacht über den Boden) an den verschiedenen Stellen der Erde verteilt sein mag, — die auf dem Ackerbau sich aufbauende Naturalwirtschaft hat die Wirtschaftseinheit, den in Produktion und Konsumtion zum Einklang gebrachten Wirtschaftskörper, in mannigfacher Größe entfaltet. Von der Kleinfamilie, die im primitiven Hackbau durch die Frau ihr Feld bestellt und zumeist noch durch Sammeln ihre Nahrung ergänzt, bis zum Riesenbetrieb eines Latifundiums der kaiserlich-römischen Zeit und zum Fronhof des europäischen Mittelalters, die mit dem Pflugbau die technische Verarbeitung in feinst ausgebildeter Arbeitsteilung verbanden, reicht an sich die Größenspannung dieser Wirtschaftsform. Es scheint jedoch, daß die Pflugbenutzung und die hierzu unentbehrliche Rindviehhaltung das Schwergewicht in die Großfamilie legen; in einen Betrieb also — nicht so groß, daß eine Organisationsaufgabe von besonderer Schwere zu lösen ist, und doch groß genug, daß nicht nur die Gewinnung der Feldfrüchte, sondern auch ihre notwendige Verarbeitung mit den Familienangehörigen geleistet werden kann.

Es ist kennzeichnend, daß das ostdeutsche Rittergut bis zu den Bauernbefreiungen des 18. und 19. Jahrhunderts seinen Produktionsbetrieb fast ausschließlich auf die Dienstleistungen der erbuntertänigen, haushaltsmäßig aber selbständigen Bauern gestützt hat und selbst heute noch seine Arbeiter zum großen Teil als Instleute und Scharwerker mit Landzuweisungen und Früchtedeputaten entlohnt, also ebenfalls aus dem eigenen Haushalt herausläßt. Auch die römischen Latifundien sind in späterer Zeit, als der Sklavenbetrieb sich unter den ewigen Kriegswirren nicht mehr übersehen ließ, in selbständige und nur zu Naturalabgaben verpflichtete Kolonate aufgelöst und hiermit, ebenso wie die Fronhöfe, schließlich feudalisiert worden.

Der bäuerliche Betrieb bedarf nun aber sogar als Großfamilie, wie wir sie etwa in der Gegenwart — allerdings deutlich in der Auflösung begriffen — in Rußland bis in die Großstädte (wie Moskau) hinein und in einigen Teilen Südosteuropas noch beobachten können, und vollends als Kleinfamilie alsbald einer Ergänzung, sobald in der Verarbeitung der Feldfrüchte die alte primitive Technik durch ein neueres Massenverfahren verdrängt wird. Das Getreide z. B. in einem ausgehöhlten Baumstumpf mit der Keule zu Mehl zu zerstampfen und hieraus einen Brotfladen herzustellen, das bringt die Negerfrau im innern Afrika noch immer fertig. Die Wasser- und Windmühle jedoch erfordert sehr viel größere Mengen zu zweckmäßigem Betrieb, und auch der Backofen läßt sich, wenn von vielen beansprucht, besser ausnutzen. Hier springt das Dorf ein und stellt die Anlage. Aber nur technisch ergänzend. Die mit der Benutzung verbundene Arbeit muß der einzelne Dorfgenosse mit seinen Leuten leisten. Man bleibt also im wesentlichen doch innerhalb der Familienwirtschaft.

4. Das Dorf ist es auch, das mit seiner Autorität die Flurbenutzung regelt, gleichgültig ob für das Ackerland Gemeinde- oder Individualeigentum gilt. So setzt es die Norm für die Zahl der Tiere, die je von der einzelnen Familie auf die gemeinsame Weide und in den Wald getrieben werden dürfen. Es handhabt den Flurzwang und bestimmt, sobald etwa in der Dreifelderwirtschaft nur noch zu den Gewannen und nicht mehr zu den verschiedenen Teilstücken der einzelnen Bauern besondere Wege führen, für alle Dorfgenossen die Reihenfolge, in der sie ihre Stücke zu bestellen und abzuernten haben. Muß und kann für den Nachwuchs durch Roden im Gemeinde- oder vielleicht im nahen Königswald noch Neuland geschaffen werden, so ist es in der Regel eine Sache des Dorfes, die vom Einzelnen allein nicht zu leistende Arbeit einzurichten; und ist in der Nachbarschaft kein Raum mehr frei, so stattet die Gemeinde den ver sacrum, die zur Abwanderung bestimmte Jungmannschaft, mit dem erforderlichen Gerät und mit Lebensmitteln aus, wenn sie nicht gar — wie bis zum Weltkriege von Rußland nach Sibirien zur Prüfung des neuen Siedlungsraumes und zu seiner Belegung vorweg "Kundschafter" ausschickt. Alles Aufgaben, die gewiß nicht auf die naturalwirtschaftliche Zeit beschränkt sind, die aber in deren langen Jahrhunderten dank der Einengung aller Entwicklungsmöglichkeiten und dank der unbeschränkt herrschenden, von außen her nicht angetasteten Tradition von besonders tief greifender Bedeutung sind, und die auch mit der Art ihrer Lösung weit in die Zeiten der Verkehrswirtschaft hineinzureichen pflegen, mit dieser mehr noch als der Einzelne den Kampf führen. Das Dorf als wirtschaftspolitische Körperschaft ist in der Ackerbau-Naturalwirtschaft von der Familienwirtschaft als der wirtschaftsorganisatorischen Einheit nicht zu trennen.

#### 17. Die Feudalwirtschaft.

1. Auf dem Unterbau der naturalwirtschaftlich lebenden Einzeleinheiten hat sich in weiten Gebieten der Erde ein Gebilde erhoben, das zwar maßgeblich vom öffentlichen Recht her bestimmt war, aber doch tief in die Wirtschaftsgestaltung eingegriffen hat: das Feudalsystem. Es ist allerdings in der Gegenwart nur noch an wenigen Stellen der Erde in seiner reinen Gestalt in Geltung. In der Form der Geldtechnik jedoch macht es sich wirtschaftlich und sozial gerade in den Ländern hoch entwickelter Verkehrswirtschaft noch immer ebenso bemerkbar wie in Gebieten, die erst jüngst die Naturalwirtschaft abgestreift haben.

Seinem Kerne nach bedeutet das Feudalwesen nichts anderes als Staatenauf bau auf naturalwirtschaftlicher Grundlage. Der König — Karl der Große
ist nur ein besonders hervorragendes Beispiel — entlohnt seine höchsten Beamten
und Heerführer wie auch seine unmittelbare Umgebung mit Zuweisung großer
Landgebiete und mit Ansprüchen auf Dienstleistungen der Bevölkerung, wie er
auch die Bistümer und Klöster durch gleichartige Ausstattung an sich zu fesseln
sucht. Von den Großen des Staates gehen die Weiterverleihungen durch eine
ganze Reihe von Verwaltungsträgern hinunter bis in die letzten Stellen, die noch
irgendwie staatliche Aufgaben zu erfüllen haben. Wie soll denn auch eine naturalwirtschaftlich lebende Zeit, die das Geld nur als seltene Ausnahmeerscheinung und
Massentransporte zu Lande überhaupt nicht kennt, den Lebensbedarf anders als
durch eigene Erzeugung des Bedürfenden oder durch Naturallieferungen befriedigen? Daher hat es das Feudalwesen in allen Staaten der Erde gegeben, die schon

in der Naturalwirtschaft zur Entstehung und Entfaltung gekommen sind; in den Frühstaaten Asiens, Europas und Amerikas genau so wie im Deutschen Reich des Mittelalters, in Frankreich und England, wie noch jüngst in der Türkei und den Großsultanaten des Sudans.

Umgekehrt hat jedoch auch der Staatsaufbau die Gestaltung der Naturalwirtschaft entscheidend beeinflußt; und zwar wiederum deshalb, weil es Massentransporte zu Lande noch nicht geben konnte. Lassen sich nämlich die Dinge des
täglichen Bedarfs nicht von ihrer Erzeugungsstätte auf größere Entfernungen zu
den Verbrauchsstellen überführen, so müssen wohl oder übel die Menschen in
stetigem Wechsel die Erzeugungsstätten aufsuchen, sobald sie durch ihre staatliche
Aufgabe in größerer, die Erzeugungsfähigkeit einer Landschaft übersteigender
Menge zusammengehalten werden. Schon die Hofhaltung eines Stammesfürsten,
vollends die eines Großkönigs ist deshalb von den Lebensnotwendigkeiten her auf
dauerndes Wandern gestellt. Und dies wiederum bedeutet, daß an zahlreichen
Orten für eine Deckung des Hofbedarfs vorzusorgen ist. Die Gütererzeugung und
die Vorratshaltung haben sich hiernach zu richten. In den Pfalzen der deutschen
Könige, diese als ein naheliegendes Beispiel genommen, mußte der Verbrauchshaushalt weit über den Bedarf seiner ständigen Mitglieder und somit über den
Bedarf der Produzenten selbst gesteigert werden.

Hinzu kommt noch ein Zweites. Neben der Verwaltung des ihnen anvertrauten Gebiets ist wichtigste Pflicht der Lehnsträger, die Durchführung eines militärischen Aufgebotes jederzeit sicher zu stellen. Die bäuerlichen Hintersassen aber mobilzumachen, ist nicht immer leicht. Und wie in allen Ländern, wenn die Kriege sich häuften, zahlreiche Freibauern lieber auf ihre Freiheit verzichtet und sich in die Munt eines Großen gestellt haben, als daß sie bei jedem Aufgebot der Gestellungspflicht des Freien folgten und ihre Betriebe im Stich ließen, so haben die Großen an ihrem Hof ständig Mannen gehalten, die auf den Ruf des Königs oder Herzogs alsbald ausrücken konnten. Die Ritterheere zumal, die sich in Mittel- und Westeuropa dank den Kreuzzügen, da zu Auslandsfeldzügen geeignet, vor das bäuerliche Aufgebot als Landesverteidigung in den Vordergrund gestellt haben, sind in dieser Richtung bedeutsam geworden. Es wurde eine Ehrensache der Großen, eine Gefolgschaft von erheblicher Menge jederzeit hinter sich zu haben. So wuchs die Zahl derer gewaltig an, die lediglich Esser waren und wiederum den Verbrauchshaushalt über den Bedarf der Produktions-Beteiligten hinaushoben.

2. All diesen Bedarf zu decken, ist die Aufgabe der Fronhöfe und der ihnen ähnlichen Einrichtungen. In ihnen läuft aus der Nachbarschaft zusammen, was die bäuerlichen Hintersassen an Rohstoffen für Nahrung und Bekleidung, für Hausbau und auch schon für einfachen Luxus abzuliefern haben, und was von den freien Bauern als Gerichts- und Verwaltungssporteln zu entrichten ist. Hier findet, wenn auch nicht ausschließlich, so doch stark überwiegend die Verarbeitung zu gebrauchsfertigen Gütern statt; es müssen also Handwerker mannigfacher Arbeitsrichtung auf dem Fronhof gehalten werden. Hier lagern die Vorräte, deren sorgliche Verwaltung ebenfalls eine größere Personalmenge beansprucht. Vor allem ist der Fronhof der Sitz der zentralen Leitung für dieses ganze Getriebe — eine Aufgabe, die wir uns wahrlich nicht als leicht vorstellen dürfen, auch wenn wir der Gewohnheit die ihr gebührende starke Bedeutung beimessen; galt es

doch, die Erzeugungsmöglichkeiten der gesamten Landschaft so aufzuteilen, daß auf die Deckung eines so vielfältigen Bedarfs zu rechnen ist, und auch die Störungen aufzufangen, die bei der unbeschränkt geltenden Naturabhängigkeit der Landwirtschaft häufig und stark aufzutreten pflegen. Gerade weil der "Markt" nur erst nebensächlich zu berücksichtigen ist und weder für die Lieferung noch für die Abnahme der Massenstoffe regelmäßig einspringen kann, läßt sich die Fronhofsleitung als Aufgabe der Innenorganisation recht wohl mit der Leitung eines neuzeitlichen Industriekonzerns vergleichen.

Auch die Zielsetzung ist gegenüber dem Konzern nicht so wesensanders, wie es zunächst scheinen mag. Gewiß kann der Fronhofswirt nicht darauf ausgehen, durch einen Verkauf der bei ihm zusammenlaufenden Güter gegenüber dem Gestehungsaufwand einen Geldgewinn zu erzielen; er ist in die Naturalwirtschaft hineingestellt und muß die Deckung des Gesamtbedarfs seines Hofes als seine unmittelbare Aufgabe sehen, wo der Konzernleiter nur mittelbar einen Bedarfsteil des unbekannten Marktes zu befriedigen hofft als Mittel jenes Geldgewinns. Ist der Fronhofswirt deswegen etwa frei vom Gewinnstreben? Wie erklärt sich dann der starke Druck, den alle Zeit und überall in der Welt die feudalen Großen auf ihre bäuerlichen Hintersassen ausgeübt haben, um eine Steigerung von deren Lieferungen und Leistungen zu erzielen? Die brutale Grausamkeit, mit der von beiden Seiten die deutschen Bauernkriege geführt worden sind, und die gleichen Erscheinungen anderer Länder sprechen doch eine allzu deutliche Sprache, daß hinter dem Ziel der Bedarfsdeckung noch ein weiteres Ziel stand. Gesteigertes Ansehen, gesteigerte Macht — mit den Mitteln der Naturalwirtschaft erstrebt ist der Gewinn, den man erringen will, und dem man - gerade weil sich keine Geldwertung dazwischen schiebt — ganz unmittelbar zu Lasten der abhängigen Arbeitsmenschen und ihrer Lebensbedingungen nachhetzt. Das naturalwirtschaftliche Gewinnstreben mußte sogar so brutal sich geltend machen, weil es ein anderes Mittel nicht gibt, die Menge der durchzuhaltenden Gefolgschaft zu mehren und die ersehnte Steigerung des Ansehens zu erzielen. Und es ist so stark, daß es nur dort nicht zu voller Wirksamkeit gekommen ist, wo sich über den feudalen Großen eine kräftige Staatsgewalt erhebt, die im Interesse ihrer eigenen Machtentfaltung auf Zahl und Leistungsfähigkeit der Bauern hält und schon durch ihr Vorhandensein dem Ansehensstreben eine andere Richtung gibt.

3. Dem Ansehensstreben ist es zuzuschreiben, daß sich von der Feudalwirtschaft bei völlig anderer Wirtschaftstechnik einige Reste bis in die Gegenwart erhalten haben. Ein Grundeigentum, das nicht in der Bewirtschaftung des Bodens sein Ziel und seine Rechtfertigung findet, sondern dem jeweiligen Besitzer lediglich als Rentenquelle dient, entspricht genau den Anschauungen und Zielsetzungen der feudalen Zeit; nur daß die Abgaben nicht mehr in natura, sondern in Gestalt von Pachtzinsen geldmäßig entrichtet werden. Und ob es sich hierbei um den englisch-schottischen Landlord oder den spanischen Granden, den italienisch-sizilianischen, den ungarischen, den böhmischen, den türkischen, den russischen oder sonst einen Erbzinsherrn handelt — in aller Regel hat sich noch immer das Ansehensstreben nach außen in der Menge des Dienstpersonals ausgewirkt, das für Repräsentationszwecke gehalten wird; wenn nicht gar, wie in der Türkei, im Halten eines Harems, den nur der Reiche sich leisten konnte.

In den meisten Staaten haben sich allerdings bis dicht an die Gegenwart

heran mit solchem Grundbesitz wichtige und für das Ganze wertvolle Dienste im Staatsleben verbunden. Das britische Weltreich zumal ist von den Landlordfamilien aufgebaut und geführt worden, die dank ihren Grundrenten sich die politische Tätigkeit zum Lebensinhalt machen und den Sinn für Machtfragen erhalten konnten. Hierüber hinaus hat diese Schicht wohl überall zu erheblichem Teil die höhere Beamtenschaft und das Offizierkorps in ihrem Wesen bestimmt.

Je mehr jedoch auch die anderen Schichten der Bevölkerung in den Staatsgedanken hineingewachsen und zum Staatsvolk geworden sind, um so weniger haben sich diese Eigenheiten als Sondervorzüge noch erweisen können, und um so stärker ist die soziale Seite des reinen Rentenbezuges in den Vordergrund getreten. Diese Umbiegung vom Politischen zum Sozialen ist denn auch die Ursache, warum in neuester Zeit fast überall jenen Resten der Feudalwirtschaft entgegengearbeitet wird; selbst in Großbritannien, wo weniger die Wahlgesetze als die Erbschaftssteuern seit dem Weltkrieg die politische und soziale Stellung der Grundherrenfamilien merklich geschwächt haben. Die Verkehrswirtschaft hat auch den feudal gebundenen Großgrundbesitz in ihren Bann gezogen.

#### 18. Der Fernhandel in der Naturalwirtschaft.

1. Gänzlich frei von Verkehr und Güteraustausch sind, wie schon erwähnt, selbst die naturalwirtschaftlich lebenden Gebiete wohl niemals gewesen und auch in der Gegenwart nicht. Es gibt zwar in der Naturalwirtschaft so leicht nicht einen Güteraustausch örtlich-landschaftlicher Art: die natürlichen Bedingungen der Gütererzeugung pflegen innerhalb der einzelnen Landschaft einander im wesentlichen gleich zu sein, und auch die menschlichen Unterschiedlichkeiten können sich bei primitiver Technik noch nicht so nachhaltig geltend machen, daß etwa innerhalb der Landschaft zwischen den Sippen und Familien eine regelrechte Arbeitsteilung entstände. Wohl aber kann es einen Fernhandel, einen Güteraustausch mit der Fremde¹ geben, der die Erzeugungsunterschiede über die Landschaften hin ausgleicht und schon in ältester Zeit die größten Entfernungen überbrückt hat. Und es braucht sich bei ihm keineswegs immer um geringfügige Mengen zu handeln, wenngleich natürlich von Massenverkehr neuzeitlichen Sinnes allein schon dank der Primitivität der Transportmittel nicht zu sprechen ist. Immer jedoch trägt solcher Fernhandel in der Naturalwirtschaft das Kennzeichen der luxushaft-entbehrlichen, nebensächlichen Erscheinung.

Dies läßt sich an seiner Organisation ablesen: an der eigenartigen Funktion der Jahrmärkte. Sie haben sich in Nordasien bis in die Gegenwart hinein in ihrer ursprünglichen Wirtschaftsbedeutung erhalten und werden vom Russen — ein Zeichen ihres Ursprungs und Alters — mit dem deutschen Wort jarmark benannt. Sie finden aber im Innern der anderen Erdteile ihre genauen Entsprechungen und lassen in der deutschen Bezeichnung Messe alsbald die Erinne-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei ausdrücklich bemerkt, daß der Ausdruck Handel hier nicht als Bezeichnung eines besonderen Berufs gebraucht wird; er soll vielmehr die Eigenart der Güterbewertung hervorheben, die nicht — wie im gelegentlichen Tausch der Nachbarn — vom unmittelbaren Konsumbedürfnis der Tauschenden ausgeht. Nur so ist auch die Feststellung zu verstehen, es habe einen Welthandel (also einen Güteraustausch mit der Fremde über weltweite Entfernungen hinweg) längst vor einer Weltwirtschaft als einer eigentümlichen Produktions-Konsumtions-Einheit gegeben.

rung an jene Erscheinungen älterer Zeit aufleben, die ebenfalls dem Fernhandel gedient haben und älter als die örtlichen Wochenmärkte waren.

2. All solchen Erscheinungen ist schon gemeinsam, daß sie in die eigentümliche Transportform des Karawanen- (an den Seeküsten: des Convoy-) Verkehres eingefügt sind. Für diesen ist nicht nur kennzeichnend, daß sich stets eine größere Anzahl von Händlern zu gemeinsamer Zurücklegung des gefahrvollen Weges zusammenfinden, und daß aus diesem Grunde für die einzelnen Fahrten bestimmte Abgangszeiten sich einzubürgern pflegen oder gar von der amtlichen Autorität des Abgangsortes festgesetzt werden. Es gehört vielmehr zum Wesen dieses Verkehrs, daß er ebenfalls in festliegenden Raumabschnitten abgewickelt wird. Mögen sich bei der Küstenschiffahrt ursprünglich die einzelnen Abgangs- und Endpunkte wie die Glieder einer Perlenkette dicht aneinanderreihen oder mögen später (nach der Einführung des Kompasses in die europäische Seeschiffahrt) auch schon größere Entfernungen in einer Fahrt überwunden werden, mag auch zu Lande der Weg des einzelnen Karawanenzuges sich allmählich ausgeweitet haben, — immer bleibt es dabei, daß die unentbehrliche Kenntnis des Weges und die Vertrautheit mit den Gewohnheiten der an ihm ansässigen Völkerstämme die Entfernungsleistung und den Fahrtbereich in gewissen engen Grenzen halten: man segelte bis in das 19. Jahrhundert hinein von Europa her nur bestimmte Plätze Indiens und Mittelamerikas an, man ließ ebenfalls solange an sämtlichen Strömen noch die Stapel- und Umschlagsrechte einzelner Städte bestehen, es folgten sich die europäischen Messeplätze von Süd nach Nord und von West nach Ost in ziemlich dichter Reihenfolge.

So ist es in den Steppen Asiens und des Sudans, in den Wüsten des asiatischafrikanischen Gürtels und wo es sonst noch den Karawanenverkehr gibt, bis zum heutigen Tage geblieben: der Transport zieht sich von Abschnitt zu Abschnitt, an jedem Abschnittsende werden die Transportmittel gewechselt und mit der Umladung jeweils die Waren zum Austausch gebracht, auch die Menschen gehen größtenteils ihren Abschnittsweg nun wieder zurück. Es entwickelt sich also an den Schnittpunkten zu der Zeit, in der die Karawanen von allen Seiten herankommen, ein lebhafter Warenverkehr der Art, daß jedes einzelne Geschäft unter dem Einfluß der Gesamtlage und fast öffentlich abgeschlossen wird; ein Verkehr also von marktmäßiger Eigenart. Und mag dies an einigen Stellen vielleicht mehrmals im Jahre geschehen, — stets liegen die Schnittpunkte der Karawanenwege in den Zwischenzeiten öde und leer. Es ist nicht Dauerhandel, was sich dort abspielt. Es ist Jahrmarktshandel.

3. Die Verbindung mit dem Karawanenverkehr bedingt eine zweite, für die Wertung des Fernhandels besonders wichtige Eigentümlichkeit. Solcher Verkehr ist seinem ganzen Wesen nach an die Herrschaft des Naturweges gebunden und hört überall auf, wo die neuzeitlichen Transportmittel einsetzen, ist namentlich mit der Eisenbahn unvereinbar. Hiermit ist er aber auch all den Unberechenbarkeiten ausgeliefert, die mit dem Faktor Natur nun einmal sich verbinden; und niemals läßt sich auch nur mit annähernder Genauigkeit bei der Absendung eines Gutes berechnen, wann und ob überhaupt es wohl am Bestimmungsort ankommen wird.

Da kann etwa im Sommer, den man eben deswegen auch nach Möglichkeit vermeidet, jeder kleine Fluß Sibiriens durch einen der starken Gewitterregen so anschwellen, daß er tage- und selbst wochenlang nicht überschritten werden kann, und der Naturweg, d. h. ein Stück Steppe — etwas anderes ist der sibirische "Trakt" (der Postweg zwischen Ural und Mongolei) niemals gewesen — wird für ebenfalls lange Zeit ein undurchdringlicher Morast. Im Winter aber, der zumeist wenigstens festen Boden gibt, tobt oft genug ein nördlicher Schneesturm von solcher Heftigkeit, daß Mensch und Tier jede Orientierung verlieren und für unbestimmte Dauer an die Stelle gefesselt sind, an der sie der Sturm überrascht hat — ein besonderes Glück, wenn die Karawane die unfreiwillige Rast wenigstens in einem Dorfe nehmen kann. Und auch im sibirischen Winter fehlt es nicht an plötzlichen Tauwettern, die jeden Verkehr bis zum Wiedereintritt des Frostes unmöglich machen. Wer will also sagen, ob die edlen Felle des östlichen und nördlichen Sibirien, die Häute und Därme der Kirgisensteppe oder gar der chinesische Tee wirklich die Messe von Irbit (am Osthang des Uralgebirges) in demjenigen Jahre erreichen, für das sie bei der Absendung bestimmt sind? Vielleicht kommen sie erst für das nächste oder gar das übernächste Jahr zurecht. Vielleicht gelangen sie aber auch garnicht hin, weil sie im Fluß oder im Morast verschwunden oder sonst abhanden gekommen sind. Von Irbit aber bis Nishny-Nowgorod, dem Schlußstein des nordasiatischen und ostrussischen Jahrmarktaufbaues, ist es auch noch so weit, daß ein volles Halbjahr die Termine beider Messen getrennt hielt. Und es war garnicht sicher, daß die in Irbit eingehandelten Waren nun auch rechtzeitig auf der europäischen Seite des Gebirges eintrafen, um das Frühjahrshochwasser auf den Nebenflüssen der Kama zum Wassertransport benutzen zu können; es geht nur um Tage zwischen dem Eisgang und dem wieder gering gewordenen Wasserstand. Gelang es nicht, so blieben die Waren ein volles Jahr am Oberlauf des Flusses liegen: die Menschen konnten säen und ernten; und erst das Jahr darauf, anderthalb Jahre nach Irbit, ließ sich die Sendung in Nishny zum Verkauf stellen, wenn sie nicht auch noch auf dieser Strecke den Tücken des reinen Naturstromes zum Opfer fiel. Ähnlich natürlich in umgekehrter Richtung; auch in Sibirien und Zentralasien wußte niemals irgend jemand, ehe die Eisenbahn etwas Regelmäßigkeit in die europäischen Verbindungen brachte, den Zeitpunkt und die Mengen anzugeben, mit denen für die Ankunft europäischer Waren zu rechnen war.

4. Einer solchen Fülle von Zufälligkeiten vermag an den Verbrauchsstellen keine Vorratshaltung sich anzupassen. Alle Güter vielmehr, die auf solche Weise nur bezogen werden können, erhalten allein hierdurch das Kennzeichen der Entbehrlichkeit und des Luxus, lassen sich nicht zu Lebensnotwendigkeiten wandeln.

Dies gilt selbst vom Salz in den salzfreien Gebieten. Es ist dort überall ein Zeichen besonderer Ehrung, mit Salz bewirtet zu werden. Mehrfach ist Salz im Orient geradezu als Geld benutzt worden — ein Zeichen, daß es sich nicht um ein Objekt tagtäglichen Verbrauchs dort handelt, sondern um ein Luxusgut, dessen Besitz allgemeines Ansehen verleiht und deshalb von jedermann unabhängig vom wirklichen Bedarf erstrebt wird.

Ähnlich dient der Ziegeltee dem Kirgisen, der ihn in seine Stuten- und Ziegenmilchsuppe brockt und mit allen seinen Zweigen und Blättern ißt (nicht trinkt), zur Verfeinerung der Nahrung und zugleich als Geld kleiner Stückelung — neben dem Kurantgeld des Hammels, dessen Besitz auch nicht unter dem Ziel der Nahrung oder Kleidung, sondern hauptsächlich des sozialen Ansehens wegen und des-

halb in unbegrenzter Menge begehrt wird. Schmuck- und Renommiergüter sind alle Waren, die über die Jahrmärkte in die Kirgisenjurte, in das Blockhaus des sibirischen Kosaken und des sibirischen Bauern gekommen sind. In West- und Mitteleuropa erinnert noch heute die Wertschätzung des "Karawanentees" an die alte, seit vielen Jahrzehnten überwundene Bezugsweise; zum Qualitätsnamen hat werden können, was ursprünglich eine Transportbezeichnung gewesen ist.

Ganz allgemein gilt, daß auf den Jahrmärkten die Waren nicht nach Probe und nicht auf Bestellung gehandelt werden. Alles vielmehr, was dort abgesetzt werden soll, muß "in natura" herangeschafft und so auch vom Käufer gleich mitgenommen werden. Wer könnte denn angesichts der Unberechenbarkeit aller Transporte eine spätere Lieferung fest versprechen oder auf freie Erfüllung solchen Versprechens sicher rechnen? Der Handelsbegriff der Gattungsware kann sich hier noch nicht entwickeln. Alles ist Spezialware — die nur Stück für Stück betrachtet oder befühlt und bewertet wird — was wiederum das Luxushafte und Geringmengige dieses ganzen Güteraustausches hervortreten läßt.

5. Für den Jahrmarkt ist ferner kennzeichnend, daß auf ihm der Kaufmann, der Händler, als Träger eines besonderen Berufs auftritt. Man wird annehmen müssen, daß sich dieser Beruf überhaupt erst an der Jahrmarktorganisation hat bilden können. Jedoch darf man die Betonung des Kaufmanns nicht etwa soweit treiben, daß man den Güteraustausch von Kaufmann zu Kaufmann zum allgemein entscheidenden Merkmal des Jahrmarktverkehrs erhebt.

Dies gilt wohl für die großen "Messen", die ihren Einflußbereich über weitgespannte Erdgebiete erstrecken und sich hierbei an keinerlei Stammes- oder Staatsgrenzen binden. In Nishnij-Nowgorod z. B. trafen sich die Kaufleute aus dem ganzen inneren Asien mit denen des mittleren und westlichen Europa bis in die jüngste Zeit hinein, und die nichtkaufmännischen Bewohner des örtlichen Bezirks spielten keine irgend nennenswerte Rolle. Es war Großhandel, was dort allein getrieben wurde, genau wie auf den großen Messen der vergangenen Zeiten, die man als Vorläufer der Börsen zu betrachten hat.

Auf den kleineren Jahrmärkten jedoch, in denen sich die Fremdbeziehungen nur für einen eng umgrenzten Stammesbezirk konzentrieren, tritt der Einheimische als verkaufender Produzent und als kaufender Konsument durchaus gewichtig dem Fremdkaufmann gegenüber und neben den Kaufmann seines eigenen Bezirks. Er tut dies so bedeutsam sogar, daß in den Steppengebieten die Jahrmärkte immer nur an solchen Örtlichkeiten abgehalten werden, wo der Graswuchs und vor allem auch das Wasser eines größeren Sees den zusammengetriebenen Herden der Nomaden für die Jahrmarktszeit (meist wohl einige Wochen) den erforderlichen Nahrungsspielraum gewähren. Die Jahrmärkte bieten daher den Steppenbewohnern zugleich die Gelegenheit, ihre Stammesangelegenheiten zu ordnen, — wenn nicht gar der Zusammenhang umgekehrt ist und der Handel die regelmäßig abgehaltenen, von der Natur an feste Zeiten und an feste Örtlichkeiten gebundenen Stammesversammlungen mit wirtschaftlichen Zwecken verbunden hat.

Mit den Naturkindern der Steppe findet denn auch der Güteraustausch der Kaufleute in einer eigenartigen Mischung von Naturalwirtschaft und Geldtechnik statt. Es scheint zwar, daß beide Teile den Wert der auszutauschenden Güter geldmäßig gegeneinander abschätzen und danach für die verschiedenen

Güter die Meugen bestimmen, die als gleichwertig gelten. In gewissem Umfang nimmt auch der Kirgise z. B. bares russisches Geld für seine Herden, für die Häute und Därme an; er braucht es, die in Geld ausgedrückten und zum Jahrmarkt fälligen Steuern an den Staat zu bezahlen, und er kauft dann auch die kleineren Mengen einiger Sonderwaren ein, die gerade seinen Gaumen reizen oder sonst im Augenblick sein Begehren erregen. Ganz überwiegend wird jedoch tatsächlich Ware gegen Ware getauscht; das Geld ist hauptsächlich Wertungsmaßstab, nicht Zahlungsmittel. Das Steppenkind verbindet mit dem Gelde so wenig einen festen Wertbegriff, daß es so gut wie niemals gleich an den ersten Tagen des Jahrmarkts sich zum Verkaufen entschließt; es braucht jedesmal von neuem einige Zeit, an den einzukaufenden Waren den Wert des ihm gebotenen Preises abzuschätzen, und es berät erst in seiner Stammesversammlung, wie die verschiedenen Güter gegeneinander ausgetauscht werden sollen.

Immerhin — ein Neues tritt auf diese Weise in das naturalwirtschaftliche Fühlen hinein; dieses wird von der wesensandern, auf Abstraktheit gestellten Geldtechnik gestreift. Und wenn es sich hierbei auch nur um seltene, zumeist nur einmal im Jahre erfolgende Anreizungen handelt, so wird durch die Kaufleute der Fremde doch bereits eine Grundlage geschaffen, von der aus bei geändertem Sachverhältnis — bei neuartigen Transportbeziehungen z. B. — die Anpassung des menschlich-konkreten Fühlens an sachlich-geldmäßiges Denken verhältnismäßig schnell vollzogen wird. Mag der Kirgise für die Eigenbedeutung des Geldes kein Verständnis besitzen und nicht einmal die Gleichsetzung von einem Rubelstück und 100 Kopekenstücken begreifen, mag er in der Unterkreuzung eines Wechsels schon die Gegenleistung sehen und deshalb (wie allgemein behauptet wird) danach schwerer als auf sein einfaches Versprechen hin zur wirklichen Erfüllung im nächsten Jahre zu bringen sein, — er lernt doch schon mit den Geldstücken umzugehen, und er sieht wie die Baracke des staatlichen Steuer- und Aufsichtsbeamten, so die Jurte des in den Wechselverkehr eingeschalteten Notars. Die Jahrmärkte bilden daher die Tore, durch welche in aller Vergangenheit und so auch in der Gegenwart mit dem fremden Händler die fremdsprachlichen Ausdrücke einer andersartigen Wirtschaftstechnik in die primitive Daseinsführung einzudringen und so auch der neuen Wirtschaftsform den Weg zu öffnen pflegen.

## V. Das raumgebundene Wirtschaftsleben mit lebenswesentlichem Güteraustausch.

#### 19. Das Wesen der Nachbarschaftswirtschaft.

1. Als eine Übergangsform, die in der Gegenwart allem Anschein nach zu besonders raschem Absterben verurteilt ist, die jedoch vor der Entfaltung der neuzeitlichen Transportmittel über lange Jahrhunderte hin das Wirtschaftsleben der kulturell gehobenen Völker beherrscht hat, besteht in weiten Gebieten der Erde noch immer (wenngleich in geringerer Ausdehnung als die ganz primitive Naturalwirtschaft) die Grundform der Nachbarschafts- oder Landschaftswirtschaft; wie man sie genauer als mit dem Ausdruck Stadtwirtschaft in ihrem Wesen trifft. In ihr stützt sich der einzelne Haushalt mit seiner Lebensführung in allem wesentlichen nicht auf die eigene Gütergewinnung und Güterfertigung. Eine Vielheit selbständiger Wirtschaftseinheiten bringt vielmehr in aufgabenteiliger Produktion

den lebenswesentlichen Bedarf eben dieser Vielheit zur Deckung. Erst durch das Zusammenarbeiten der selbständigen Betriebe und Haushalte kommt ein Wirtschaftsganzes, ein geschlossener Wirtschaftskreis zustande. Das Güteraustauschen ist also eine tagtägliche, durchaus regelmäßige Erscheinung.

Gerade in der Regelmäßigkeit und Tagtäglichkeit tritt das Tauschen aber nicht aus den nachbarlichen Beziehungen heraus. An die Landschaft als einen zusammenhängenden Raum erscheint hier das Wirtschaftsleben gebunden. Dies kann unter der Leitung oder wenigstens dem maßgeblichen Einfluß einer den einzelnen Einheiten übergeordneten, mit öffentlich-rechtlicher Zwangsgewalt ausgestatteten Autorität (einem Stadtmagistrat oder auch einer Staatsbehörde) geschehen. Es kann sich aber auch rein tatsächlich, gewohnheitsmäßig aus den naturgegebenen Unterschieden der menschlichen Begabungen oder der Bodenerträge herausentwickeln und nun rückwirkend zum Festhalten und zur Vertiefung solcher Unterschiede in wesentlichem Grade beitragen.

Diese beiden Entstehungswege sind auch in der Gegenwart noch erkennbar. Die autoritäre Zusammenfassung drückt sich in jenen großen Märkten aus, von denen etwa die Forschungsreisenden für den Sudan berichten: am Sitze des Großhäuptlings, wohin auch die Naturaltribute zu verbringen sind, kommen in regelmäßiger, kurzfristiger Folge aus dem ganzen Herrschaftsbereich die Angehörigen der unterworfenen Stämme mit je den Besonderheiten ihrer Gütergewinnung zu gegenseitigem Austausch zusammen, und der Großhäuptling hält hierauf um so strenger, als er von solchem Marktverkehr die ihm gut scheinenden Abgaben erhebt, an möglichst zahlreichem Besuch also unmittelbar interessiert ist; ein Zusammenhang, der aus dem Marktzwang der europäischen Städte im Mittelalter und aus der städtischen Marktpolitik der neueren Zeit in gleicher Art hervortritt. Die andere Entstehungsweise gilt dagegen für den Osten des europäischen Rußland, wo fast jedes Kloster allsonntäglich vor seinen Mauern einen Markt von den Bauern der näheren und weiteren Umgebung abgehalten sah; entstanden aus dem kirchlichen Zusammenströmen, für das man doch die Pferde einspannen muß, zu dem man also ohne besonderen Aufwand auch die überschüssigen Güter des eigenen Betriebes mitnehmen kann. Sogar die "Basare" der sibirischen Städte, auf denen (anders als im Orient) das flache Land seine Erzeugnisse dem Städter anbietet, um dann in den Läden der Stadt den eigenen Bedarf nach städtischen Gütern zu decken, - auch diese Basare stehen noch in den Zusammenhängen der Nachbarschaftswirtschaft.

Dagegen sind—bei gleicher Technik des Verkehrs—die neuzeitlichen Wochenmärkte und Markthallen der europäischen Städte unter wesensandere Einflüsse gestellt, dem örtlich beschränkten Austauschverhältnis entrückt.

2. Der Markt — in der Form des sich häufig wiederholenden, vielfach sogar täglich abgehaltenen Wochenmarktes älterer Prägung — als kennzeichnendes Organ der Nachbarschaftswirtschaft bedeutet zweierlei. Zum ersten: der Umkreis des Landgebiets, aus dem heraus es zu solchem regelmäßigen Güteraustausch zu kommen vermag, ist notwendig klein; der Bauer kann nicht für lange Zeit seinem Betrieb fernbleiben, muß den Weg zum Marktort und zurück in einigen Stunden bewältigen können. Und zweitens: die Kaufabschlüsse jedes einzelnen Marktbesuchers vollziehen sich in voller Öffentlichkeit, jeder sieht und

hört vom andern die umgesetzten Mengen und auch — sofern sie überhaupt frei gebildet werden dürfen — die Preise.

Aus jenem folgt, daß alle Beteiligten (das Landvolk ebenso wie die Städter) eine genaue Kenntnis von den Produktions- und Konsumtionsgewohnheiten des gesamten Marktgebietes besitzen, und daß jeder Einzelne hiernach sein eigenes Verhalten einrichtet. Die Tradition hat eine kaum geringere Bedeutung als in der Naturalwirtschaft; sie beherrscht die Erzeugertätigkeit nicht minder als den Güterverbrauch und damit auch hin und her das Verkaufen und Kaufen.

Die Öffentlichkeit des Marktverkehrs aber bringt es mit sich, daß dieser jeweils als ein Ganzes wirkt. Das soll besagen: der Verkehr setzt sich zwar selbstverständlich aus vielen Teilabschlüssen zusammen, diese sind jedoch stark und unabwendbar dem Einfluß einer Gesamtstimmung unterworfen — mag diese Stimmung nur aus dem Verkehr selbst hervortreten oder in einer behördlichen Preisfestsetzung ihren Niederschlag finden. In jeder Ecke des Marktraumes weiß "man", unter welchen Mengen- und Preisbedingungen an allen andern Stellen gekauft und verkauft wird, und danach richtet "man" sich, muß man sich richten. Die Marktmäßigkeit des Handelns — ein Handeln also, das den Einzelnen unabhängig von der Form seines Vorgehens und vom Bewußtsein des Zusammenhangs gliedhaft in die Gesamtreihe einfügt — ist das, was der Wochenmarkt des landschaftlich abgeschlossenen Raumes mit dem Jahrmarkt als dem Träger der Außenbeziehungen gemein hat.

Die Wesensunterschiede zwischen den beiden Marktarten liegen in den Personen und in den Waren, die jeweils tonangebend sind. Während auf dem Jahrmarkt der Händler der Fremde eine gewichtige Rolle spielt, vollzieht sich auf dem Wochenmarkt das Gütertauschen ausschlaggebend und sogar ausschließlich zwischen denjenigen Bewohnern der Marktlandschaft, die dort zugleich als Produzenten-Verkäufer und als Konsumenten-Käufer auftreten. Der ortsansässige, nicht jedoch der fremde Händler darf allenfalls einen Warenüberschuß, den die heimischen Konsumenten nicht erstanden haben, unmittelbar von den Produzenten aufkaufen; aber auch er darf sich dann so leicht nicht als Verkäufer dieser Ware auf demselben Markte betätigen. Der heimische Händler dient somit nur als letzter Abnehmer im Rahmen des einzelnen Wochenmarktes dem Ausgleich der angefahrenen und abgenommenen Güter. In ihm, der mit seiner Ware in die Fremde gehen muß, ist die Verbindung zwischen Wochenmarkt und Jahrmarkt gegeben.

Hieraus folgt, daß zwar auf dem Wochenmarkt des einen Bezirks und auf dem Jahrmarkt einer anderen Landschaft dieselben Waren erscheinen können, daß jedoch innerhalb desselben Raumes Wochenmarkt und Jahrmarkt stets verschiedenen Gütergattungen zum Umsatz dienen; und von Raum zu Raum tragen die gleichen Waren wirtschaftlich je einen wesensanderen Charakter. Auf dem Wochenmarkt werden die Gegenstände des täglich-regelmäßigen Verbrauchs umgesetzt, wie sie gerade in seinem Bezirk auf Grund der herkömmlichen Gütererzeugung auch allgemein begehrt zu werden pflegen; der Bauer bringt die Rohstoffe der Ernährung und Bekleidung und des Wohnungsbaus als Unentbehrlichkeiten in die Stadt, deren Handwerker ihm dafür die Werkzeuge und einen Teil der fertigen Verbrauchsgüter ebenfalls als Unentbehrlichkeiten liefern. Da mag gelegentlich auch ein Luxusstück, vielleicht das Meisterstück eines Handwerks-

gesellen, seinen Abnehmer finden. Im allgemeinen wird als Luxus nur das geschätzt, was "von weit her" ist, und dies in solchen Raum hineinzutragen, ist die Aufgabe des Jahrmarkts. Das auf dem Wochenmarkt eingekaufte Gut nimmt also, wenn es vom Händler auf einen Jahrmarkt der Fremde gebracht wird, eben hierdurch das Wesen eines Luxusgegenstandes an. Erst die Entfaltung der neuzeitlichen Massentransportmittel hat der Entfernung die Bedeutung eines maßgeblichen, im Grundsätzlichen wirkenden Wertungselementes genommen.

### 20. Die Bedeutung des regelmäßigen Güteraustausches.

1. Die Betonung des engräumig-landschaftlichen Güteraustausches auf der einen und der Marktmäßigkeit auf der anderen Seite stellt die Nachbarschaftswirtschaft dem System nach zwischen die engräumig gehaltenen, der Marktmäßigkeit jedoch entbehrenden Formen der Naturalwirtschaft und die völlig im Marktmäßigen aufgehende, weltweit geführte Weltmarktwirtschaft. Das Wesensandere einer Güteraustauschwirtschaft kommt also gegenüber der Naturalwirtschaft noch nicht zu voller Geltung. Immerhin — wichtige Folgen des regelmäßig vollzogenen Güteraustauschs treten bereits hervor und lassen die Bedeutung der Nachbarschaftswirtschaft als einer besonderen Grundform des Wirtschaftslebens erkennen.

So zeigt die Berufsteilung ein eigenartiges Gesicht. Allerdings bringen auch die großen Feudalwirtschaften notwendig die Trennung der leitenden und der beaufsichtigenden Tätigkeit von der unmittelbar ausführenden Arbeit mit sich, und in dieser werden namentlich auf der Seite der Güterfertigung auch die besonderen Fähigkeiten einzelner Höriger und ihrer Kleinfamilien zur Herausbildung besonderer Berufe benutzt, wie umgekehrt die Absonderung der Berufe zur Steigerung der Leistungsfähigkeit führt; das ist ebenso wie die Werkzeug- und Maschinenverwendung an sich eine technisch bedingte und technisch wirksame Erscheinung, die sich durch eine entsprechende Betriebsgestaltung in jeder Wirtschaftsform durchführen läßt. Man muß sogar zweifeln, ob von der persönlichen Freiheit. die sich in der Nachbarschaftswirtschaft aus der Allgemeinheit der Geldbenutzung ergibt, schlechthin gleich hohe oder gar höhere Leistungen zu erwarten sind; die peinlich genauen Güterkontrollen, welche die mittelalterlichen Zünfte und Stadtmagistrate ihrem Handwerker gegenüber für notwendig gehalten haben, lassen eher das Gegenteil vermuten. Kein Zweifel aber kann bestehen, daß gegenüber den Elementarformen der Naturalwirtschaft, gegenüber also der Nomaden- und der Ackerbauwirtschaft, die Berufsteilung in der Nachbarschaftswirtschaft eine unendlich breitere Grundlage besitzt und erst in ihr zur tragenden Erscheinung des ganzen Wirtschaftslebens werden kann.

Die Wochenmärkte zeigen in den wenig entwickelten Erdräumen der Gegenwart das Wirken der Produktionsteilung deutlich. Auf ihnen treten der Bauer und der städtische Handwerker oder der Klosterinsasse mit der ganzen Mannigfaltigkeit ihrer sehr verschiedenen Arbeitsergebnisse einander gegenüber, und auch die Bauern selbst bringen neben den allgemein begehrten Nahrungsmitteln für die Stadt auch die Sondererzeugnisse heran, die das eine oder andere Dorf gewohnheitsmäßig als Spezialität hervorbringt, die also auch unter den Bauern einen Güteraustausch tragen. Sogar dort, wo dank dem Zwange des Rechts oder der wirtschaftlichen Verhältnisse die persönliche Freiheit nicht zu freier Berufswahl führt, wo also der Sohn auch in der Stadt dem Vater im Berufe folgt, da kommt

die Berufsbildung nicht zum Stillstand, spalten sich vielmehr die schon bestehenden Berufe in immer neue Gruppen. Die Aufteilung der Produktionsaufgaben gibt die Unterlage ab, eine zunehmende Bevölkerung in formell-sozialer Selbständigkeit zu erhalten.

2. Das allgemeine Fundament dieser Selbständigkeit, der letztlich den ganzen Sozialaufbau tragende Sockel ist in der Ausdehnung gegeben, die in der Nachbarschaftswirtschaft für die Geldbenutzung gilt.

Man kann zwar noch in der Gegenwart mannigfach die gewaltigen Hemmungen wirksam sehen, die sich im einfachen, des abstrakten Denkens nicht gewöhnten Menschen notwendig einer Übernahme der Geldrechnung entgegenstemmen. Sogar in Konstantinopel, das doch wahrlich eine Stadt des Welthandels seit uralter Zeit gewesen und bis in die Gegenwart geblieben ist, war es noch kurz vor dem Großen Kriege eine Selbstverständlichkeit, daß der türkische Kleinhändler und mehr noch seine Kundschaft die Wertbeziehung zwischen einem Pfundstück und dem Piaster nicht zu erfassen und zu handhaben vermochten; hatte der Käufer nicht genau die Zahl der Scheidemünzen bei sich, auf die etwa der Kaufpreis lautete, so mußte er den Laden verlassen und an der nächsten Straßenecke beim berufsmäßigen Geldwechsler, einem Armenier oder Griechen, gegen eine Wechselgebühr sein großes Geldstück in die kleine Münze des täglichen Gebrauchs umwechseln lassen — das Urbild alles Bankentums saß dort, wie vor undenklichen Zeiten, hinter seinem "Tisch" und ließ sich seine gehobene Kenntnis, sein Rechnen-Können gebührend entlohnen. Nicht anders war es (und ist es vermutlich noch heute) im Innern der fremden Erdteile, wo schon Wochenmärkte bestehen; in Muansa z. B., obwohl dieses durch die Uganda-Bahn und die Dampfschiffahrt des Viktoria-Sees bereits recht eng an den Welthandel angeschlossen war, saßen solche Geldwechsler in jeder Ecke des Marktplatzes, auch sie aus der Negerbevölkerung der Meeresküste und nicht aus den Eingeborenen des Bezirks stammend. Die große Währungs- und die kleine Scheidemunze stehen hier ganz ähnlich zueinander in tatsächlicher Parallelwährung, wie etwa in den großen Handelsstädten der Vergangenheit die Gold- oder Buchwährung des Großhandels und die Silber- oder Kupferwährung des täglichen Kleinverkehrs — als ein gewichtiges Zeichen, daß die Masse der Bevölkerung in die Zusammenhänge des weltweiten Großhandels sich noch nicht hineingewöhnt hat, wenn sie auch in ihrem alltäglichen Leben bereits mit Geld unzugehen pflegt. Auch der denk- und zahlenstolze Europäer macht regelmäßig die Erfahrung, daß er bei völliger Beherrschung einer fremden Sprache doch immer noch in seiner Muttersprache rechnet.

Die allgemein gewordene Geldbenutzung bedeutet jedoch schon in dieser einfachen Form die Durchbrechung der am Boden haftenden Herrschaftsverhältnisse. In der Naturalwirtschaft kann sein Leben nur fristen, wer irgendwie Anteil an den Erträgnissen des Bodens hat; woher sonst soll er in den Besitz der Daseinsnotwendigkeiten gelangen? Wer hierzu also nicht aus eigenem Recht in der Lage ist, wer alo kein Stück Boden sein eigen nennt, der muß sich (wie schon erwähnt) in rechtliche und soziale Abhängigkeit von einem Grundbesitzer begeben. Mit der Geldbenutzung jedoch tritt die Möglichkeit auf, auch das Notwendige zu kaufen und so ohne formelles Abhängigkeitsverhältnis zu erwerben, wie umgekehrt durch den Verkauf der eigenen Erzeugnisse oder Leistungen sich in den Besitz der erforderlichen Geldmittel zu setzen. Der alte Rechtssatz "Stadtluft

macht frei" findet also in den wirtschaftlichen Lebensbedingungen der Stadt seine tatsächliche Unterlage: das Kaufenkönnen macht frei. Und ist erst die Geldbenutzung eine allgemeine Erscheinung geworden, läßt sich also von Geldwirtschaft sprechen, dann schwindet auch mehr und mehr das politische Übergewicht der grundbesitzenden Schicht: wie der zünftlerische Handwerker sich nicht mehr deshalb als minderwertig vorkommt, weil er zur Miete (Leihe) und nicht auf eigenem Grundstück wohnt und werkelt, so beansprucht er auch gegen das Patriziat seiner Stadt zunehmenden Anteil am Stadtregiment. Nur auf dem Lande draußen, wenn der Boden fest im Besitz der Grundherren liegt und nicht zu freier Nutzung ausgegeben wird, läßt sich das entscheidende Produktionsmittel nicht kaufen, die Unterlage der Selbständigkeit also — die Verkaufsmöglichkeit für Produkte zu eigenem Recht — auch in den Zeiten der Geldwirtschaft nicht beliebig erwerben; es bedarf noch einer staatlichen Reform des Bodenrechts, dem erbuntertänigen oder leibeigenen Bauern zu selbständiger Existenz zu verhelfen.

#### 21. Die Preisbildung.

1. Das andere Merkmal der Nachbarschaftswirtschaft, die Engräumigkeit des täglichen Güteraustauschs, tritt deutlich in der Preisbildung hervor, die wiederum im wesentlichen auf dem Wochenmarkt vorgenommen wird, von hier jedoch in die wirtschaftlichen Vorgänge des einzelnen Dorfes und der einzelnen Stadt maßgeblich hineinwirkt. Es ist eine ausgesprochen örtlich umgrenzte Preisbildung, läßt von Weltmarktseinflüssen auch in der Gegenwart nichts erkennen. Wo etwa solche Einflüsse für die Lebensnotwendigkeiten sich schon geltend machen, dort ist der Bezirk samt seinem Wochenmarkt bereits aus der Nachbarschaftswirtschaft herausgetreten, Bestandteil des Weltmarktes geworden. Es hängt (wie schon dargetan) von den Transportmitteln, nicht zuletzt von denen für die eiligen Nachrichten entscheidend ab, ob der weltweite Zusammenhang gilt oder die örtlichen Verhältnisse den Ausschlag geben.

Solange eine Landschaft noch nicht durch den Telegraphen oder den Fernsprecher an die übrige Welt angeschlossen und noch für die Überführung aller Güter auf die einfache Straße angewiesen ist, so lange stehen in ihr streng unter Lokaleinfluß sogar diejenigen Waren, die tatsächlich bereits außerhalb des Bezirks abgesetzt werden. Wie sollte denn in der Vergangenheit etwa der Danziger Kaufmann, der im Binnenlande der Weichsel auf einem der kleinen Wochenmärkte Getreide aufkaufte, um es nach Amsterdam oder London zu schaffen, bei solchem Einkauf den Preis jener westeuropäischen Konsumplätze irgend maßgeblich in Rechnung stellen? Er wußte zwar, daß dort ein regelmäßiger Bedarf nach Weichselgetreide wohl bestand, und er kannte auch die Preise, wie er sie dort einige Monate zuvor für eine frühere Sendung erzielt hatte. Wie es jedoch im Augenblick des neuen Einkaufs da draußen in der Welt, wie es namentlich auch in den sonstigen Versorgungsgebieten der beiden Handelszentren mit dem Verhältnis von Ernte und Bedarf aussah, — das konnte er nicht wissen, nicht einmal ahnen, solange sogar ein Brief mehrere Wochen zwischen östlicher Ostsee und westlicher Nordsee brauchte. Hatte sich aber der Danziger schließlich einige Unterlagen für die Gewinnung einer "Preismeinung" beschaffen können, dann entzog sich noch jeder Berechnung, ob überhaupt und mit welchen Kosten das gekaufte Getreide zunächst den Weg aus dem Binnenlande nach Danzig und dann gar von hier den Seetransport nach Westeuropa hinter sich bringen würde; lief der Kahn in der wilden Weichsel auf eine Sandbank auf und zerbarst er, oder sank das Seeschiff auf der noch nicht markierten Meeresstraße über eine Untiefe oder im Sturm, dann mußten die Kosten dieser Sendung auf die glücklich hinübergebrachten Güter mit umgelegt werden — was jede Vorausberechnung der Kosten schlechthin unmöglich machte.

All dies bedeutet aber nicht weniger, als daß in solchen Zeiten die Preise der ersten Einkaufsgebiete nicht von denen der letzten Verkaufsstätten abhängen können, daß sie vielmehr in voller örtlicher Selbständigkeit sich bilden und bewegen. In die Gegenwart übertragen: im Innern des Sudans, das weder vom Telegraphen- noch vom Schienenweg schon erreicht ist, bestimmt sich der Tauschwert der auf den dortigen Märkten etwa für Erdnüsse jeweils gilt, selbst dann nicht nach den europäischen Preisen, wenn bereits ein beträchtlicher Teil der Marktware an die Ozeanküste und weiter nach Europa gebracht werden soll. Vollends gilt diese Unabhängigkeit der einzelnen Landschaft für diejenigen Güter, die in ihr selbst den ganzen Weg von der Gewinnung bis zum letzten Verbrauch zurücklegen; eine Beschaffungsmöglichkeit von der übrigen Welt her besteht ja auch für solche Güter nicht, und wenn doch, dann jedenfalls nicht in einer Form, die den Ortspreis an die Preise der Fremde unmittelbar anknüpfen läßt.

2. Hiermit rücken die Gestehungskosten, die in der Landschaft gelten, in die Rolle der maßgeblichen Preisunterlagen ein — in dem bekannten Sinne, daß die höchsten Kosten, die innerhalb des Bezirks zur Deckung des Gesamtbedarfs noch aufgewendet werden müssen, den Pendelpunkt bilden, um den sich die Preise in mehr oder minder starken Ausschlägen herumbewegen.

Am deutlichsten tritt dies bei den Naturprodukten zutage, deren Erntemenge entscheidend von den Schwankungen der Natur abhängt; das Getreide z. B. pflegt im Preise der lokalen Märkte bei guten Ernten zu fallen und bei schlechten Ernten zu steigen, bis der Gesamtertrag (Preis mal Menge) über die Kosten des einzelnen Verkaufspostens die Gesamtkosten der Verkaufsmenge einigermaßen ausgleicht. Es gilt aber im landschaftlichen Bereich auch für die Erzeugnisse des Handwerks, da deren Kosten noch nicht maßgeblich von den gleichmäßig bleibenden Maschinenaufwendungen, sondern von den örtlich schwankenden Kosten der Rohstoffe und des Lebensunterhalts bestimmt werden. Von diesem Verhältnis stammt die noch heute, in voll ausgebildeten Industriegebieten sogar, vielfach herrschende Meinung, daß ein Schwanken der Getreidepreise sich in entsprechendem Auf und Ab der Brotpreise auswirken müsse, als ob sich hier nicht längst schon zwischen diese beiden Preise die festen Kosten der Maschinenanschaffung und die keineswegs mehr vom Getreidepreis abhängenden, insoweit also ebenfalls festen Lohnkosten in der Großmühle und der Bäckerei (der Brotfabrik) einschöben und den Getreidepreis für das Brot zu einem wenig bedeutsamen Kostenbestandteil herabdrückten.

Nichts empfindet überhaupt in der Gegenwart die allgemeine Stimmung an der Weltmarktpreisbildung störender als die Tatsache, daß die örtlichen Gestehungskosten für die örtliche Preisbildung so gut wie völlig bedeutungslos sind. Aus dem Gefühl, daß die Preise regelmäßig die Kosten decken sollten, spricht man sogar vielfach von Kostenpreisen, während sich tatsächlich hinter diesem Ausdruck lediglich eine Kostenberechnung (zumeist recht zweifelhafter Genauigkeit)

und eine darauf gestützte Preisforderung des Verkäufers verbergen und die Frage noch offen bleibt, ob der "Markt" (in diesem Falle der Weltmarkt) den Anspruch wirklich befriedigen wird.

3. Mit dem landschaftlichen Festhalten des Preis-Kosten-Verhältnisses ist noch ein zweites verbunden. In dem eng begrenzten Raum kennt jeder bis tief in die Einzelheiten hinein, hauptsächlich von sich mit Recht auf alle Nachbarn schließend, die Arbeits- und Ertragsbedingungen des ganzen Bezirks. Niemand ist daher bereit, für die Waren des Wochenmarkts als Käufer einen Preis zu bewilligen, welcher die üblichen Kosten überschreitet. Dies schließt zwar die Bildung von Bodenrenten nicht aus, und zwar weder die von absoluten Renten, wenn erst aller Boden seinen Eigentümer gefunden hat, noch die von Vorzugsrenten, da sich die Unterschiede der Lage zum Konsumplatz oder zur Rohstoffstätte und die Unterschiede der natürlichen Bodenergiebigkeit in den Kosten des einzelnen Betriebes auswirken müssen. Einen Unternehmergewinn kann es jedoch als regelmäßige Erscheinung innerhalb der Nachbarschaftswirtschaft ebensowenig geben wie einen Unternehmerverlust: alle Gütergewinnung und Güterfertigung ist viel zu stark an die Herkömmlichkeiten, an die Tradition gebunden, als daß für freie Marktdispositionen, für ein richtiges oder falsches Vorwegschätzen der Absatzmöglichkeiten nach Menge und Preis noch Raum bleibt.

Dieses ist vielmehr der Jahrmarktstätigkeit vorbehalten; d. h. dem Einkaufen auf dem Wochenmarkt, um draußen in der unübersichtlichen und deshalb "unbekannt" genannten Welt den Weiterverkauf auszuführen, und diesem Verkauf auf dem Jahrmarkt der Fremde, weil dort niemand die Einkaufs- und Heranschaffungskosten zu übersehen vermag und die Preise deshalb von den Kosten sich lösen, weil aber auch zwischen Einkauf und Verkauf das ganze Risiko des Transportes liegt. Im Fremdhandel mehr noch als aus den Renten des Grundbesitzes sind denn auch die großen Vermögen erworben worden, von denen wir aus dem ausgehenden Mittelalter und den ersten Jahrhunderten der Neuzeit erfahren; im Fremdhandel und in den der Nachbarschaftswirtschaft fremden, mit den kriegführenden Fürsten abgeschlossenen Kreditgeschäften sind sie auch wieder verlorengegangen.

Für die Gegenwart ist der russische Kulak, der reiche Bauer, ein bezeichnendes Beispiel für ein Unternehmertum, das sich innerhalb nachbarschaftlicher Kernverhältnisse betätigt, darin aber deutlich einen Fremdkörper darstellt: er ist derjenige Dorfbewohner, der die Möglichkeit eines Fernabsatzes für die Produkte seiner Landschaft erkannt und seinen Betrieb durch Heranziehen der sog. landarmen, tatsächlich inventararmen Dorfgenossen über den herkömmlichen Umfang ausgeweitet hat.

Wer der Nachbarschaftswirtschaft verhaftet bleibt, geht dagegen in seinen wirtschaftlichen Gebahren lediglich auf Kostendeckung und risikofreies Festhalten seiner Nahrung aus. Bei ihm äußert sich das allgemeinmenschliche Gewinnstreben im außerwirtschaftlichen Handeln, im Ausnutzen etwa einer staatlichen oder städtischen Machtposition, wo keine Verlustgefahr gegenübersteht (im Fernhalten z. B. unerwünschten Zuzugs durch die Zunftmeister). Vom Unternehmerverlust, der seine Existenz bedroht, und entsprechend vom Unternehmergewinn will der Nachbarschaftswirtschafter nichts wissen.

## 22. Die städtische Marktpolitik und der staatliche Merkantilismus.

1. Auf der naturgegebenen, von der Primitivität der Transportmittel erzwungenen Raumgebundenheit der einzelnen Landschaften baut sich auch jene Marktpolitik der Städte und der Merkantilismus der sich bildenden Staaten auf. die für die europäische Wirtschaftsgestaltung bis zur Gegenwart grundlegende Bedeutung behalten haben. Dort, bei den Städten, die herrschaftsmäßige Ausnutzung der ländlichen Umgebung für die Deckung der Elementarbedürfnisse der städtischen Bevölkerungsmasse; mit dem Erfolge, daß auch in der Wirklichkeit die Stadt und ..ihr" Weichbild sich gegenseitig zum Wirtschaftsganzen ergänzen. Bei den Staaten ebenfalls das Bestreben, die einzelnen Landesteile zu solchem Wirtschaftsganzen zusammenzuschweißen; gerade bei den größeren Staaten jedoch nur mit dem Erfolge, daß zwar die Ganzheitsräume je über das Weichbild einer Stadt ausgedehnt werden und die Landschaften weiteren Umfang ausfüllen, daß aber die nicht natürlich verbundenen Landesteile auch wirtschaftlich — trotz der vereinheitlichenden Wirtschaftspolitik — zu der angestrebten Ganzheit nicht zu bringen sind. Die überragende Bedeutung der natürlichen Raumbeziehungen, die sich aus dem Fehlen leistungsfähiger Transportmittel ergibt, kommt hier zu deutlichster Wirkung.

Die städtische Marktpolitik läßt sich in die Begriffe zusammenfassen: Bannund Stapel-Gerechtsame und Preistaxen. Die Bannrechte sind das Mittel, das flache Land den städtischen Bedürfnissen dienstbar zu machen. So dürfen die Erzeugnisse der Landwirtschaft nicht anders denn auf dem Markte der Stadt zum Verkauf gestellt und weder beim Bauern selbst noch auf dem Wege zum Markte durch "Vorkauf" erworben werden — was zugleich den Händler in seiner Einkaufstätigkeit hinter den Handwerker zurückstellt. Die städtischen Gewerbe, dürfen in den Dörfern nicht ausgeübt werden, und der nichtzünftlerische Werker, der etwa auf dem Hof des Bauern seine Kunstfertigkeit ausübt, wird als "Bönhase" in regelrechten Treibjagden verfolgt. Der Landbewohner soll in der Stadt kaufen. Die Stadt und ihr Bannkreis sind zwangsweise eins.

Was man von der Außenwelt zu erwerben gewöhnt ist, wird mit Hilfe der Stapelrechte in die Stadt hineingeholt. Kein Warenzug der Fremde darf die Stadt umgehen oder durch die Stadt hindurchfahren, ohne in ihr seine Güter einige Tage zum Verkauf zu stellen. Häufig und an den Wasserstraßen sogar regelmäßig wird vorgeschrieben, daß die Fremdwaren für den Weiterlauf (etwa die Talfahrt) auf die Fahrzeuge der Stapelstadt umzuladen sind, während die Fahrzeuge der Fremde mit den in der Stapelstadt erworbenen Gütern ihren Weg (etwa flußaufwärts) wieder zurücknehmen. Der fremde Kaufmann darf nur mit dem Bürger der Stapelstadt und nicht mit einem anderen fremden Kaufmann oder einem Bewohner des Bannkreises seinen Handel treiben. Und was der Bestimmungen mehr sind, die in buntester Mannigfaltigkeit die wirtschaftlichen Interessen der Stadt mit aller Schärfe betonen und die Stadt als Mittelpunkt einer Landschaft aufzeigen, welche durch die Stadt zur Ganzheit des wirtschaftlichen Verlaufs zusammengefaßt wird.

Für den örtlich, raumnahe bestimmten Güteraustausch lassen sich auch autoritativ Preistaxen aufstellen, die von der Bevölkerung als angemessen empfunden werden. Die städtische Behörde steht den Lebensverhältnissen der Stadt selbst und des umliegenden Landes nahe genug, um sich ein hinreichend

genaues Urteil über die Gestehungskosten der Wochenmarktswaren zu bilden. Und da in solchem Güteraustausch für Unternehmergewinn und Unternehmerverlust sowieso kein Platz ist, die Preise vielmehr lediglich die Kosten und die üblich gewordenen Bodenrenten decken können, so genügt eine derartige Übersicht vollkommen, die Preistaxen auch den wechselnden Ernten und den hiermit wechselnden Kosten des Lebensunterhalts jeweils anzupassen. Die Lebensgewohnheiten geben in ihrer traditionellen Starrheit den Maßstab ab, mit dem sich die Preistaxen auf ihre Angemessenheit hin messen lassen. Es kann also das gefunden werden, was der Nachbarschaftswirtschaft als ein justum pretium gilt.

Die formell gleiche Jahrmarkts-Preistaxe zeigt in der Wirklichkeit ein wesentlich anderes Gesicht. Diese Ware kommt aus dem Unbekannten. welchen Kostenbedingungen sie irgendwo draußen in der Welt eingekauft und dann in die Stapelstadt gebracht worden ist, kann der städtische Magistrat weder aus eigener Kenntnis des Einzelfalls noch aus der Tradition feststellen; er ist also jeweils auf die Mitteilungen angewiesen, die ihm von den einführenden Kaufleuten gemacht werden. Diese aber sind Partei; in den großen Handelsstädten sogar gegenüber den Handwerkern und vollends gegenüber den Fremdkaufleuten diejenige Partei, welche dem Stadtmagistrat besonders nahe zu stehen pflegt. Es muß ferner dem einführenden Kaufmann als Ausgleich für das Risiko, das in allem Fremdhandel liegt, über die angenommenen Kosten hinaus ein besonderer Zuschlag, d.h. ein Unternehmergewinn zugebilligt werden; ein Zuschlag, für dessen Angemessenheit — des nicht zu beziffernden Risikos wegen — keinerlei Maßstab gegeben ist, bei dem also von Angemessenheit überhaupt nicht gesprochen werden kann. Die Jahrmarktspreistaxe ist mithin, mag sie selbst in tradioneller Höhenlage sich bewegen, in ihren Grundlagen von völlig willkürlichen Annahmen bestimmt und kann in Wirklichkeit ein justum pretium nicht sein. Richtiger ausgedrückt: im Fremdhandel ist die Preistaxe nicht mehr als eine Form, in welcher der Begriff der Angemessenheit seines Inhalts beraubt ist.

2. Dieser Stadtwirtschaft mit ihrem wirtschaftspolitischen Gepräge, die in den kleinen Feudalbezirken ihr Gegenstück fand, steht der Merkantilismus der werdenden Großstaaten mit dem Anspruch gegenüber, aus einer Summe solcher Stadt- und Feudalbezirke ein geschlossenes, einheitlich geleitetes Staatswesen zu machen. Zur Erreichung dieses Ziels müssen, wie die weitgehende Selbständigkeit der kleineren Teilgewalten gebrochen, so ihre wirtschaftlichen Gegensätzlichkeiten zum Ausgleich und das Wirtschaftsleben des Gesamtstaates unter zentrale Verwaltung gebracht, eine einheitliche Wirtschaftspolitik getrieben werden.

Den großen Staatsgestaltern — wie dem Staufer Friedrich II. für Süd-Italien und Sizilien, Heinrich VIII. für England, Richelieu für Frankreich, dem Großen Kurfürsten und Friedrich dem Großen für Brandenburg-Preußen, auch manchen deutschen Kleinfürsten — ist die Zusammenfassung der Wirtschaftspolitik auch im wesentlichen gelungen. Kein Zweifel auch, daß der viel weiter greifende Gedanke, aus dem einheitlich verwalteten Staatsgebiet auch einen Raum wirtschaftlicher Ganzheit zu machen, trotz aller Transportschwierigkeiten von diesen Großen ergriffen und verfolgt worden ist; die Straßen- und Kanalbauten eines Colbert in Frankreich, die Kanalbauten Friedrich des Großen sprechen eine deutliche Sprache. Um so stärker ist der Zweifel, ob dieser Teil ihres Ziels auch in der Wirklichkeit erreicht worden ist.

Dagegen spricht der Zustand der Land- und Wasserstraßen, wie er bis tief ins 19. Jahrhundert hinein allenthalben geherrscht hat. Gewiß war Frankreich in der europäischen Reisewelt wegen seiner Straßen und Kanäle berühmt; aber es wird doch immer wieder berichtet, daß selbst auf diesen Straßen sich ein größerer Verkehr nicht entfalten könnte, und die Kanäle, allerdings schon zu einer Art von Netz zusammengefaßt, waren in so geringen Ausmaßen gehalten, daß nur ganz kleine Boote (30-40 t Tragfähigkeit) auf ihnen verkehrten. Nicht anders sah es auf den preußischen Kanälen aus, welche die Elbe und die Oder, gegen Schluß des 18. Jahrhunderts auch die Oder und die Weichsel verbanden und die als kleine Stichkanäle vom Rhein her in das preußische Gebiet hineinführten; befestigte Straßen gab es in Preußen bis zur nachnapoleonischen Zeit nur ganz vereinzelt, davon keine durch das ganze Staatsgebiet. In England brachte zwar die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, aber erst sie einen Kanal- und Straßenbau; doch waren die Kanäle auch hier von nicht größerer Tragfähigkeit als in Frankreich und Preußen, und sie waren als Privatbesitz ebenso wie die befestigten Straßen stark mit Benutzungsabgaben belastet. Die natürlichen Wasserstraßen hatten noch nirgends von ihrer Unberechenbarkeit verloren; selbst der von der Natur so bevorzugte Rhein bildete keineswegs nur im Binger Loch, sondern in seinem ganzen Verlauf für Menschen und Güter eine sehr beträchtliche Gefahrenquelle, und in Frankreich waren die meisten Flüsse so wenig brauchbar, daß ein erheblicher Teil der künstlichen Wasserstraßen als "Seitenkanäle" neben den Flüssen erbaut worden ist. In Deutschland gab es bis zur preußischen Erwerbung Schlesiens keinen einzigen Strom und von da ab auch nur die Oder, die mit ihrem schiffbaren Lauf sich gänzlich im Bereich eines einzigen Staates hielt; überall stand Nachbar gegen Nachbar, jedem waren die Wasserzölle und nicht der Verkehr selbst die Hauptsache, keiner konnte einer Verbesserung seiner Strecke einen wirklichen Sinn geben. Nur England war schon dadurch im Vorteil, daß die schmale Gestalt der Insel für die Küstenschiffahrt wichtigen Entfaltungsraum darbot; immerhin ließ der Kohlebedarf Londons sich auch nur von den Tynegruben und nicht von der Westküste her schon befriedigen.

Wie sollte bei solchen Transportzuständen über ein weites Staatsgebiet hinweg ein regelmäßiger Güteraustausch in Lebensnotwendigkeiten sich entfalten können? Auch in den großen Territorien und in den Großstaaten mußte also jede Landschaft, die nicht unmittelbar am Meere gelegen ist, ihr Dasein in allem Wesentlichen selbstgenügsam führen. Es war noch an der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert etwas besonderes, daß ein elementar notwendiges Massengut wie Getreide und auch die im Westen unentbehrlichen Schiffbaumaterialien einigermaßen regelmäßig ihren Weg von den Ostseegestaden nach Amsterdam und London nahmen, und daß der Hering des Nordens als wichtige Fastenspeise sogar in das binnenländische Europa in immerhin beträchtlichen Mengen eingeführt wurde. Ganz überwiegend war es doch Luxusgut, was die Landschaften verließ und in sie hineinkam, selbst wenn der versendende und der empfangende Bezirk ein und demselben Staate angehörten. Erst recht war keine Rede davon, daß der Kolonialbesitz bereits zum Bezug der Unentbehrlichkeiten von den Herrschaftsstaaten ausgenutzt oder mit solchen Unentbehrlichkeiten von Europa her versorgt werden konnte; noch um 1800 waren die Beziehungen zur Ostsee — das vielumstrittene und manchen Friedensvertrag bestimmende Commercium maris Baltici — für die westeuropäischen Staaten sehr viel wichtiger als der Verkehr mit Indien, von Amerika garnicht zu sprechen.

Dem entspricht es, daß noch aus den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gewaltige Preissprünge am selben Ort von Zeit zu Zeit und zur selben Zeit von Ort zu Ort statistisch zu verfolgen sind. Auch Nachbarstädte gleicher Staatlichkeit, in denen schon die staatlichen Behörden mit der Festsetzung der Preistaxen betraut waren, konnten Überfluß und Not nicht gegeneinander ausgleichen, sind also raumbefangen geblieben. Ausgeprägte Luxusfabriken, wie etwa die vielgenannten Porzellanmanufakturen, wurden von den Staaten an zentraler Stelle errichtet, gestützt auf den Bedarf des Hofes und der dazu gehörigen dünnen Oberschicht der Residenzbevölkerung; die Tuchmanufakturen dagegen, die einen Massenverbrauch schon befriedigen wollten, mußten über das ganze Staatsgebiet verteilt werden. Ergab sich einmal doch die Notwendigkeit, auch im Binnenlande aus größerer Entfernung Nahrungsmittel notwendiger Art heranzuziehen, so stellte sich der Staat mit seinem Machtapparat in den Dienst eines solchen Bedürfnisses und sicherte auf diese Weise, wie den Bezug, so namentlich auch den Transport solcher Güter. Nicht zuletzt die vorsichtige, von den Unterhaltsmöglichkeiten bestimmte Auswahl der "Winterquartiere" für kämpfende Truppen und der winterliche Stillstand aller Kriegsoperationen geben ein deutliches Bild von den Raumgebundenheiten, in denen sich das Wirtschaftsleben der Landschaften trotz der wirtschaftspolitischen Zusammenfassung in der merkantilistischen Zeit noch bewegt hat.

Dieses Verhältnis läßt sich auch in der Wirtschaftspolitik selbst deutlich erkennen. Ihr ist es nirgends in den Sinn gekommen, auch nur die Zollschranken ihrer Teillandschaften etwa zu beseitigen oder die kleinen, ständisch gegeneinander abgeschlossenen Bezirke der älteren Zeit zu größeren Verwaltungs- und Wirtschaftseinheiten zusammenzufassen. Ein Colbert hat z. B. den Getreideverkehr von Landschaft zu Landschaft immer wieder durch Spezialordonanzen geregelt, die grundsätzliche Trennung jedoch unberührt gelassen. In Preußen gab es noch am Anfang des 19. Jahrhunderts mehr als 1000 Binnenzolltarife, da jede der heutigen Provinzen in eine mehr oder minder große Zahl von wirtschaftlichen Einheiten zerfiel, an die jetzt nur noch die Namen rein historischer Prägung erinnern. Es waren Akte von ausgeprägt revolutionärer, in eine völlig neue Zeit weisender Bedeutung, daß Frankreich mit der großen Revolution den Gesamtstaat völlig neu aufteilte und hierbei die alten Binnenzölle beseitigte, daß Preußen in seinem Zollgesetz von 1818 die Zollerhebung gänzlich an die Staatsgrenzen verlegte, und daß der Deutsche Zollverein vom 1. Januar 1834 ab eben dieses für das ganze, langsam sich ausdehnende Vereinsgebiet herbeigeführt hat. Die Wucht des Althergebrachten, die Betonung der örtlichen Sonderbeziehungen kommt am krassesten darin zur Erscheinung, daß Hamburg und Bremen, obwohl seit 1867 dem Norddeutschen Bunde und selbstverständlich seit 1871 dem Deutschen Reiche eingegliedert, erst im Jahre 1888 dem deutschen Zollverbande beigetreten sind; gewiß nicht, weil sie selbst Nachbarschaftswirtschaft noch trieben —, wohl aber, weil sie ihre Weltmarktwirtschaft als Gegensatz zu den wirtschaftlichen Auffassungen des Binnenlandes, zu deren angeblichen Engigkeit empfanden.

#### Dritter Teil.

# Die Grundformen des raumunabhängigen Wirtschaftslebens.

## VI. Das raumgelöste Wirtschaftsleben.

#### 23. Das Wesen der Weltmarktwirtschaft.

1. Die Eigenart, der wirtschaftlich wesensandere Inhalt der Raumbeziehungen ist es, was die Weltmarktwirtschaft von den bisher behandelten Grundformen des Wirtschaftslebens im ganzen Aufbau und in der Gestaltung der allgemeinen Daseinsführung unterscheidet. Der überlandschaftliche und so auch der übernationale Güteraustausch hat in ihr nicht die Bedeutung einer nur nebensächlichen Erscheinung, die auch ohne tiefgreifende Erschütterung des täglichen Lebens ausfallen könnte. Er ist in ihr auch nicht nur eine Ergänzung des etwa staatlich geschlossenen Wirtschaftskreises, für welchen dem Staatsraum die Bedeutung der maßgeblichen Wirtschaftsunterlage beizumessen wäre. In der Weltmarktwirtschaft greift vielmehr der allgemeine und die staatlichen Grenzen überspringende Güteraustausch in die Lebensführung der ihr erschlossenen Erdgebiete so stark ein, daß er für die Gesamtheit von deren Bevölkerung das Dasein und die Entwicklung entscheidend bestimmt, daß nachhaltige Störungen seines Verlaufs die ganze Masse des Volkes alsbald zu grundlegendem Wandel in der Gütererzeugung wie vollends im Güterverbrauch zwingen. Erst in der Gesamtheit der weltmarktwirtschaftlich erschlossenen Räume kommt es also zu jener Abgestimmtheit der tagtäglichen Produktion und Konsumtion, die von einem geschlossenen Wirtschaftskreis zu sprechen erlaubt. Der Einzelraum erscheint nur als Teil dieser Weltmarkt-Ganzheit, wie umgekehrt die von außen kommenden Einflüsse einen Wesensbestandteil seines Binnenlebens ausmachen.

Dies bedeutet nicht, daß die einzelnen Staaten sich mit ihrer Gesetzgebung und ihrer Verwaltung aus dem Güterumlauf gänzlich heraushalten. Solche Staaten hat es, wie schon bemerkt, nirgends in der Welt und zu keiner Zeit gegeben; ein Liberalismus so weitgehender Art ist immer nur eine theoretischliterarische Forderung, niemals eine Wirklichkeit gewesen. Wohl aber hat es Länder und Zeiten gegeben, in denen die staatlichen Gewalten sich darauf beschränkt haben, ihre Wirtschaftspolitik unter maßgeblicher Berücksichtigung des überstaatlichen Güteraustauschs zu führen und diesen nur etwelchen Belastungen zu unterwerfen, welche die Möglichkeit des Tauschens selbst unberührt lassen — wie es etwa eine Schutzzollpolitik bei grundsätzlicher Offenhaltung der Grenzen tut.

Mit jener Begriffsbestimmung soll vor allem ausgedrückt werden, daß es sich in der Weltmarktwirtschaft keineswegs allein oder auch nur hauptsächlich um die internationalen Wirtschaftsbeziehungen handele, wie man sie etwa aus den Außenhandelsstatistiken der einzelnen Länder ablesen kann. Es hat vielmehr als das bedeutsamste Merkmal dieser Grundform zu gelten, daß sie die inneren Wirtschaftsverhältnisse der einbezogenen Landgebiete von ihren örtlichen Grundlagen ablöst und nicht zuletzt gerade jene einzelnen Vorgänge, die ihrem äußerlichen Ablauf nach völlig innerhalb der Staatsgrenzen verbleiben, im weltmarktwirtschaftlichen Banne hält. Es steht nicht das einzelne Land in dieser oder

jener Beziehung zur "übrigen" Welt; jedes bildet vielmehr zusammen mit den andern weltmarktwirtschaftlich erschlossenen Gebieten "die" hierfür in Betracht kommende Welt.

Mit dieser Feststellung wird auch dem Mißverständnis vorgebeugt, als ob es sich in der Weltmarktwirtschaft um eine geographisch bestimmte, auf das Ganze der Erde abgestellte Wirtschaftsform handele. Gewiß spielt ein geographisches Element insofern hinein, als aus den Entfernungen und namentlich aus dem Unübersichtlichen der mannigfachen Länder sich wenigstens zum Teil jenes Unbekannte ergibt, das für diese Wirtschaftsform bedeutsam ist. Auf das Unbekannte an sich jedoch, nicht auf die Größe der Entfernungen oder auf die Art der Unterschiedlichkeiten kommt es an. Und weiter darauf, inwieweit die verschiedenen Gebiete bereits zu einer wirklichen, im Ganzen der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs aufeinander abgestellten Wirtschaftseinheit zusammengeschlossen sind. Nur diese Länder, nicht das Ganze der Erde bilden also den Raum, in dem sich die Weltmarktwirtschaft abspielt.

2. Was die Arbeit im Unbekannten in solchem Zusammenhang bedeutet, bedarf noch einer Erläuterung. Auch hier handelt es sich nicht um die wirtschaftlichen Beziehungen zu denjenigen Erdräumen, die für die älteren Kulturländer etwa noch als unbekannt vielleicht bezeichnet werden dürfen. Der weißen Flecke in den Atlanten gibt es nicht mehr sehr viele; und selbst diejenigen Gebiete, die noch als wirtschaftlich kaum erschlossen zu gelten haben, sind doch durch mannigfache Forschungen wirtschaftsgeographischer Natur in ihren Grundverhältnissen bekannt genug, daß wirklich große und das Ganze der Welt aufrührende Überraschungen so leicht nicht vorkommen können. Die wissenschaftliche Darstellung der wenig begangenen Landgebiete sowohl als auch der dorthin führenden Wege hat fast alles in die allgemeine Erlernbarkeit hineingehoben, was in vergangenen Zeiten zumeist ein Monopolwissen weniger Leute war. Vollends kann jedermann über alle wirtschaftlichen Bedeutsamkeiten derjenigen Erdräume sich verhältnismäßig leicht unterrichten, die zur Weltmarktwirtschaft zusammengeschlossen sind. Von der länderkundlichen Seite her bekommt also das Wort vom "unbekannten Markt" nicht seinen Inhalt.

Es handelt sich vielmehr darum, daß der einzelne Wirtschafter bei fast jedem Entschlusse mit Verhältnissen sich zurechtfinden muß, die er in solchem Augenblick nicht voll übersehen und demgemäß nicht genau-rechnerisch in seine Überlegungen einstellen kann. Wenn etwa in irgend einem Erdraum ein Unternehmer den Gedanken faßt, eine neue Fabrik zu errichten oder sein bestehendes Werk zu erweitern, so wird er so leicht nicht über das ganze Gebiet der Weltmarktwirtschaft hin erfahren, ob nicht an irgend einer anderen Stelle ein gleicher Plan gehegt und vielleicht auch zur Durchführung gebracht wird. Er weiß also nicht, wie sich in demjenigen Augenblick, in welchem er mit seiner Neuproduktion an den Markt herantritt, auf diesem das gesamte Angebot sich stellen wird. Und erst recht weiß er nicht, wie sich die Nachfrage dann verhalten wird; ob sie das neue Angebot aufnehmen oder ablehnen, wie der Preis sich stellen wird. Sicher ist nur das eine, daß die Herstellung der neuen Güter irgendwie das Angebot auf dem Markte ändert. Selbst ein einfaches Kaufen und Verkaufen ist in solche Ungewißheit gestellt: wird der heutige Kauf durch den späteren Verkauf (mit oder ohne Verarbeitung der gekauften Ware) sich als vorteilhaft oder als verlustbringend erweisen? Das Unbekannte des Marktes also, der dauernde Wechsel der Angebots- und Nachfrageverhältnisse und deren Unübersehbarkeit machen das Wesen der Weltmarktwirtschaft aus — als die unentrinnbare Folge jenes allgemeinen Wettbewerbs, der sich in der Weltmarktwirtschaft auf der Seite der Gütergewinnung ebenso wie vom Güterverbrauch her über die staatlichen Grenzen und alle Entfernungen hinweg geltend macht.

Das Unsichere der Zukunft ist nun aber zu besonderem Gewicht dadurch gekommen, daß zwar längst nicht alle, aber doch sehr zahlreiche Wirtschaftszweige je für den einzelnen Betrieb einen verhältnismäßig großen Apparat technischer und organisatorischer Art erfordern, der von allem Anfang an aufgebaut werden muß und sich später, wenn überhaupt, nur unter erheblicher Minderung seiner Leistungsfähigkeit verändern läßt. Dies gilt sogar für den Großhandel, obwohl er das Transport- und das Lagerhauswesen zu erheblichen Teil schon längst aus sich herausgegliedert und zum Gegenstand besonderer Unternehmungen gemacht hat; er braucht — je spezieller die Gegenstände seines Umsatzes sind, um so mehr — einen weit ausgedehnten und auf die Sonderheit der Objekte eingearbeiteten Einkaufs- und Absatzapparat, und er muß auch die Sonderkenntnisse von Land und Leuten in aller Regel mit ziemlich teuren Anfangserfahrungen bezahlen. Vollends gibt die maschinelle Technik vielen Zweigen der Industrie und des Transportwesens das Gepräge der Schwerbeweglichkeit fast in dem gleichen Maße, wie es für die bodenverbundene Landwirtschaft gilt. Ein Fehlgriff in der Schätzung der zukünftigen Absatzmöglichkeiten nach Menge oder Preis, eine unvorhergesehene Änderung auch der Einkaufsgelegenheiten für die Verarbeitungs- oder die Betriebsstoffe muß sich daher in empfindlichen Verlusten, oft genug im Gesamtverlust des angelegten Kapitals auswirken.

Die Wucht, mit der sich die Ungewißheit vor die einzelnen Unternehmungen aller Wirtschaftszweige stellt, tritt deutlich erkennbar in jenen Bestrebungen zutage, das Netz der Nachrichtenübermittlung über die Erde immer dichter zu spannen und inhaltlich immer mehr zu vervollkommnen. Längst ist neben die Berichte, welche das einzelne Unternehmen sich von seinen auswärtigen Vertretern erstatten läßt, die allgemeine Nachrichtenvermittlung getreten, die durch die Telegraphenbüros und die Zeitungen bewirkt wird. Auch die staatlichen Konsularämter haben hierin eine ihrer wichtigsten Aufgaben erhalten, wie denn auch je in deren Heimat besondere Organe für die Verbreitung der amtlichen Berichte errichtet worden sind. Nicht zuletzt aber liegt die Bedeutung der Börsen in den Telegrammen, die sie aus aller Welt für ihre Mitglieder zusammenholen und durch öffentlichen Anschlag bekanntzugeben pflegen. Und dennoch bleibt es dabei, daß über den wirtschaftlichen Wert solcher Nachrichten letztlich das Gefühl des Einzelnen zu entscheiden hat. Das "Unbekannte des Marktes" wird nur ein wenig abgeschwächt, nicht aber behoben.

3. Der Gegensatz, der zwischen dem Unbekannten des Marktes auf der einen und den Beharrungskräften der festen Anlagen auf der anderen Seite besteht, wird durch die maschinelle Technik noch in anderer Weise maßgeblich gesteigert. Für stehende Anlagen nämlich, welcher Art immer sie sind, treten die Kosten, die sich von der Verzinsung und Tilgung ihres Beschaffungskapitals auf die Verkaufserzeugnisse legen, zu den Marktpreisen in ein grundanderes Verhältnis wie die laufenden Betriebskosten.

Die Kosten des laufenden Betriebes müssen, wenn anders das einzelne Werk in seiner Fertigungsgröße erhalten und somit die Angebotsseite auf dem Markte unverändert bleiben soll, mindestens in derjenigen Höhe, die zur Weiterführung der Güterfertigung erforderlich ist, — als Wiederbeschaffungskosten also jeweils durch die Preise der gerade zum Verkauf stehenden Waren hereingebracht werden; sonst lassen sich weder die Roh- und Betriebsstoffe in der bisherigen Menge beschaffen, noch Arbeitskräfte in der bisherigen Zahl zu bisherigem Lohn beschäftigen, noch die Maschinen in ihrer Leistungsfähigkeit erhalten. Die Erstattung der Abnutzung aber vorausgesetzt, bleiben die stehenden Anlagen in vollem Umfang verwendungsfähig, ob jene Verzinsungs- und Tilgungsbeträge durch die Preise der verkauften Waren hereingebracht werden oder nicht; geschieht es nicht, so haben die Kapitalgeber die Folgen zu tragen — im äußersten Fall bis zu einem Konkurse, der zwar das ursprüngliche Anlagekapital buchungstechnisch verschwinden macht und so aus der Selbstkostenrechnung des Werkes privatwirtschaftlich ausschaltet, der den Betrieb selbst jedoch (vielleicht unter neuer Firma) unbehindert weiterlaufen läßt. Werden also durch ein Überangebot etwa die Marktpreise unter den Stand jener laufenden Betriebskosten heruntergedrückt, so liegt hierin bereits ein Heilmittel: das Angebot muß sinken, bis es mit der Nachfrage wieder in Einklang steht und die Preisbewegung in steigende Richtung herumdreht. Werden aber die Kosten der Anlagen (Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals) nicht hereingebracht, so steht eine Bereinigung des Marktes von der Angebotsseite her nicht in Aussicht. Im Gegenteil: jedes einzelne Werk wird versuchen, durch stärkere Anspannung seiner Maschinen zu einer höheren Gesamtmenge der Verkaufsgüter zu gelangen und so für die Mengeneinheit den Anteil der festen Kosten zu senken. Anstatt daß also das Angebot dem geringeren Bedarf entsprechend vermindert wird, besteht die Gefahr einer weiteren Steigerung und hiermit eines weiteren Preisfalls, bis schließlich für das eine oder andere Werk nicht einmal mehr die Betriebskosten gedeckt werden. Nur diese, nicht der Gesamtbetrag der Gestehungskosten bilden also die Untergrenze, bis zu der ein Marktpreis für die Dauer sinken kann. Ein gewaltiges Risiko für jedes Unternehmen, dessen Betrieb unter Betonung der stehenden Anlagen steht.

Dieses Risiko erhebt sich sogar dann, wenn das Werk immer nur "auf Bestellung" arbeitet. Gewiß verringert sich dann die Verlustgefahr, insofern ohne Sicherheit des Absatzes keinerlei Betriebskosten aufgewendet werden. Aber die Gebäude und Maschinen müssen auch hier aufgestellt sein, ehe das Werk sich um Aufträge bemüht; und die entsprechenden Kapitalbeträge rufen in jedem Fall nach Verzinsung. Es zeigt sich also, daß auch ein solches Unternehmen mit seiner ersten Anlage ins Unbekannte arbeitet. Gelingt es ihm nicht, soviel Aufträge zu erzielen, wie zur vollen Beschäftigung des technischen Apparates und der menschlichen Arbeitskräfte erforderlich ist, so wird auch für ihn ganz ungewiß, ob die erzielten Preise wirklich das Ganze der Produktionskosten ihm decken, ob nicht schließlich im Endergebnis sich ein Verlust herausstellt.

Die Betonung der festen, vom tatsächlichen Umsatz unabhängigen Kosten bringt es sogar mit sich, daß die Höhe der Gesamtkosten je verkaufter Mengeneinheit entscheidend von den Verkaufspreisen bestimmt wird. Von diesen hängt nun einmal in aller Regel der Absatz ab, und nur diejenige Menge, die wirklich

hat verkauft werden können, stellt den Divisor dar, mit dem die Gesamtkosten als Dividendus auf die Einheit (das Stück) zu verteilen sind. Gelingt es also, in der Preisforderung die Marktverhältnisse richtig zu treffen und so zur vollen Ausnutzung der stehenden Anlagen und sonstigen Dauereinrichtungen mit dem Verkauf zu gelangen, so entfallen von ihnen her nur die geringst möglichen Beträge auf die Gestehungskosten, die dem einzelnen Objekt zuzurechnen sind. Vergreift man sich dagegen in der Preisstellung und bleibt der Betrieb deshalb auf einer mehr oder minder großen Menge der hergestellten Waren "sitzen", oder kann er wegen mangelnder Aufträge nur teilweise (vielleicht auch garnicht) seine Leistungsfähigkeit ausnutzen, so fällt der ganze Betrag der festen Kosten mit voller Wucht auf die geringe Verkaufsmenge, und gerade eine hohe Preisforderung erweist sich dann als verlustbringend. Das Richtige zu finden, ist aber nicht mehr eine Sache der Berechnung, sondern liegt im "Marktgefühl" des Unternehmers, der eben hiermit in der Weltmarktwirtschaft zum Risikogestalter wird.

4. Aus dem eigenartigen Verhältnis, in welches die Weltmarktwirtschaft die Gestehungskosten und die Preise zueinander stellt, hat sich über die ihr angeschlossenen Erdräume hin eine besondere Art von Arbeitsteilung entfaltet: sie ist nicht darauf beschränkt, nach der Weise der Naturalwirtschaft das Ganze der Konsumdeckung im einzelnen Haushalt auf dessen Mitglieder oder nach dem Beispiel der Nachbarschaftswirtschaft auf eine Reihe selbständiger Betriebe in der einzelnen Landschaft zu verteilen; sie hat vielmehr die Landschaften und sogar die Staatsgebiete zu Trägern jeweils bestimmter, sich gegenseitig zur Bedarfsbefriedigung ergänzender Wirtschaftszweige gemacht. Die überörtliche und übernationale Produktionsteilung ist diejenige Erscheinung, die den Einzelraum für die Größe seiner Bevölkerung und für deren ganze Daseinsführung von den natürlichen Sachunterlagen losgelöst und das entscheidende Gewicht auf die Eigenart der menschlichen Arbeitsleistung gelegt hat. Sie ist es, die von einem raumgelösten Wirtschaftsleben für die weltmarktwirtschaftlich erschlossenen Erdgebiete zu sprechen erlaubt.

Diese Produktionsteilung zeigt als Entwicklungsvorgang in den verschiedenen Ländern eine Grundlinie von auffallender Gleichmäßigkeit. Der Anfang ist deutlich dahin gekennzeichnet, daß sich einige Gebiete — Holland, Frankreich und namentlich England — mit ihren Verarbeitungsgewerben von der eigenen Rohstoffgewinnung und folgeweis mit ihrer Bevölkerungszunahme von der Ernährungsgrundlage des eigenen Bodens frei machen; und zwar in besonders starker Ausprägung, je mehr die Beistellung der Dampfmaschine den Menschen von der mechanischen Arbeit entlastet und mit der gleichen Menschenzahl eine vielfach gesteigerte Leistung hervorzubringen ermöglicht. So entstehen Erdräume, die mehr und mehr den Charakter eines Industrielandes annehmen und zu ihrer Ergänzung im tagtäglichen Leben nun der noch betont in der Agrar- und Rohstoffproduktion verbleibenden Gebiete bedürfen. Mit ihren Maschinenfabrikaten (als Ausfuhr) bezahlen sie regelmäßig die eingeführten Nahrungsmittel und Rohstoffe, vielfach sogar die technisch noch primitiven Verarbeitungsgewerbe jener Fremde verdrängend und vernichtend. England zumal, das um die Mitte des 19. Jahrhunderts sich als "die Werkstatt der Welt" zu bezeichnen liebte, hat politisch und agitatorisch alles darangesetzt, seine industrielle Vorrangstellung in der Welt aufrecht zu erhalten und die anderen Länder, wie namentlich das Gebiet des Deutschen Zollvereins, im Banne der Agrar- und Rohstoffproduktion festzulegen.

Wie aber Deutschland sich im Laufe weniger Jahrzehnte selbst industrialisiert hat und überhaupt vom europäischen Festland aus die Welt rasch "entanglisiert" worden ist, so haben auch die überseeischen Neuländer, allen voran die Vereinigten Staaten von Amerika, schon längst vor dem Weltkrieg denselben Weg beschritten und mindestens für den eigenen Bedarf einfacher Art, zum Teil sogar für die Ausfuhr erst nur die selbst gewonnenen und dann auch eingeführte Rohstoffe mit Hilfe der neuen Maschinentechnik verarbeitet — die Welt "enteuropäisiert". Der Gang war überall so, daß zunächst die reine Maschinenarbeit. die auf derbe Massenleistungen eingestellt ist und dank der Wissenschaftlichkeit neuzeitlicher Technik kaum noch ein Monopol für die alten Industrieländer kennt, in einseitigster Betonung in den Vordergrund gerückt worden ist - wie etwa Rußland sich um Moskau herum eine Baumwollindustrie allermodernster Art geschaffen hatte und mit deren Erzeugnissen nicht nur die russische Bauernschaft, sondern auch große Teile Zentralasiens zu versorgen pflegte, oder wie Japan mannigfache Verarbeitungszweige betont maschineller Herstellung aufgebaut hat, in denen die sehr billigen, vielfach weiblichen Arbeitskräfte des Landes ohne besondere Ausbildung als Bediener der Maschinen sich beschäftigen lassen. Sehr viel langsamer und keineswegs überall sind dann auch solche Werke errichtet worden, in denen es trotz aller Maschinenverwendung maßgeblich auf die menschliche Arbeitsleistung ankommt; Werke also der feineren Verarbeitung. in denen der Mensch die Maschine jeweils besonderen Anforderungen anzupassen und ihren Gang stetig zu leiten hat, in denen also die gelernte Arbeit das technische Ergebnis bestimmt.

Alle Erfahrung lehrt, daß eine derart gehobene Leistungsfähigkeit, die durchgehend vom Handarbeiter zum technischen Angestellten und zu den Unternehmungsleitern vorhanden sein muß, sich selbst mit Hilfe der vom vorgeschrittenen Ausland herbeigeholten Arbeitskräfte nicht so leicht und rasch wie die massenmaschinelle Technik in ein Neuland einfügen läßt. Es bedarf eines längeren Zeitraums, die erforderlichen Grundlagen allgemeinkultureller Art zu schaffen, wie sie etwa in der lange durchgeführten Schulpflicht und nicht zuletzt in der durchgeführten Wehrpflicht gegeben erscheinen. Mannigfach werden in den höheren Verarbeitungsstufen von allen Beteiligten sogar Eigenschaften gefordert, die sich überhaupt nicht von Volk zu Volk übertragen, nicht in jedem Volke entwickeln lassen - mag allzufest gewurzelte Gewohnheit oder aber körperlicher Mangel entgegenstehen. Jedenfalls ist dank gerade der industriellen Entwicklung neben die Sachgegebenheiten der Natur — Klima, Bodeninhalt, Wasserbeschaffenheit, Verkehrslage — eine Unterscheidungskraft getreten, die bis zum Ausbruch des Weltkrieges jene Entwicklung in den einzelnen Ländern und Landschaften nach sehr verschiedenen Richtungen gedrängt hat; wie man etwa für England eine Betonung der physikalisch, für Deutschland eine Betonung der chemisch bestimmten Industriezweige feststellen konnte, und wie das Wirtschaftsleben sich dort stark auf rein empirischem Wege und langsam, hier ausgeprägt technisch-wissenschaftlich und rasch jeweils Neuerungen zugewandt hat.

Die Wirkung all dieser Unterschiedlichkeiten ist im Außenhandel der Weltmarktländer statistisch erfaßbar zutage getreten. Je mehr nämlich ein Staats-

gebiet sich industrialisiert hat, um so lebhafter ist sein Güteraustausch mit den älteren Industrieländern geworden. Und auch diese älteren Verarbeitungsräume sind sich gegenseitig die stärksten Lieferer und Abnehmer gerade für ihre Fabrikate geworden. Alles ein deutliches Zeichen, daß sich der Weltmarktverkehr nicht nach der Formel "Fertigfabrikate gegen Rohstoffe und Nahrungsmittel", sondern auf Grund einer übernationalen Aufgabenteilung innerhalb des Fertigungsbereiches entwickelt hat.

Ähnlich war es in der Landwirtschaft. Deren extensive Betriebszweige hatten sich in die weniger dicht bevölkerten Gebiete der überseeischen Welt zurückgezogen, während die intensiven Arbeitsrichtungen ebenso scharf sich an die großen Volksansammlungen des westlichen Europa und des Nordostens der Vereinigten Staaten von Amerika angliederten. Es war eine Bewegung, die zwar in einigen Staaten Europas, so namentlich in Deutschland, durch die staatliche Außenhandelspolitik zwecks größerer Sicherung der Volksernährung aufgehalten worden ist, aber auch hier immer wieder neue Maßnahmen erforderlich gemacht und dennoch in erheblichem Grade sich durchgesetzt hat.

Gerade Deutschland bietet aus der Vorkriegszeit ein bemerkenswert deutliches Beispiel für die Wirkungen solcher internationalen Austauschkräfte. Sein Osten und sein Süden hatten es dank ihrer Verkehrslage von jeher bequemer und billiger, über die Ostsee und über den Bodensee für ihr Getreide den Absatz in ausländischen Zuschußgebieten zu suchen, als mit langen Eisenbahntransporten die innerdeutschen Bevölkerungszusammenballungen zu bedienen. Ein Versuch der preußischen Staatsbahnen, mit Hilfe einer besonderen Tarifgestaltung wenigstens Mitteldeutschland vom Osten her versorgen zu lassen (1891), mußte trotz seines Erfolges schon bald (1894) wieder aufgegeben werden, weil die anderen deutschen Bundesstaaten darin eine Beeinträchtigung ihrer Landwirtschaft erblickten. So ist der Osten wiederum, sogar noch schärfer als zuvor durch die Gewährung einer (dem Zollschutz des Westens und der Mitte entsprechenden) Ausfuhrvergütung (1894), auf die Auslandsmärkte verwiesen worden, während das übrige Deutschland sich mehr auf die intensive Viehhaltung warf und nun durch seinen steigenden Getreideeinfuhrbedarf ebenfalls immer stärker mit dem Ausland verbunden wurde.

5. Endlich ist noch derjenigen Organe zu gedenken, in denen die Eigenart der Weltmarktwirtschaft mit besonderer Deutlichkeit hervortritt: der Börse und des stehenden Ladens. Jene — ein Instrument des Großverkehrs und mehr zur allgemeinen Unterrichtung und zur Preisbildung, als zum unmittelbaren Warenumsatz bestimmt. Dieser dagegen für die große Masse der Bevölkerung, durch alle ihre Schichten hindurch, das weitaus wichtigste Mittel, den Ge- und Verbrauchsbedarf in seiner ganzen bunten Mannigfaltigkeit regelmäßig zu decken, und dadurch zugleich der Weg, das Ganze der Bevölkerung an den Weltmarkt anzuschließen.

Der stehende Laden, das Ladengeschäft, findet sich allerdings auch in der Nachbarschaftswirtschaft; und zwar als diejenige Ergänzung des Jahrmarkts, durch welche der hier kaufende Kaufmann seine Fremdwaren an die letzten Verbraucher nach und nach abzusetzen pflegt, und deshalb wohl überall so, wie es in den sibirischen Städten vor der Fertigstellung der Sibirischen Eisenbahn war: ohne branchenmäßige Trennung in der Form eines mehr oder minder großen

Allerwelts-Kaufhauses. Mit der Bereithaltung der Jahrmarktsgüter verbindet sich dann wohl auch ein kleiner Vorrat von Ortsgütern, wie sie auf dem Wochenmarkt etwa nach der Versorgung der Verbraucher übriggeblieben waren, zwecks Ausgleichs einer Fehlschätzung des Bedarfs, wie sie dem einen oder andern Landschaftsglied gelegentlich wohl unterlaufen kann. Immer jedoch ist der kleine selbständige Laden ebenso wie das große Kaufhaus im Verhältnis zur gesamten Wirtschaftsführung seines Bezirks lediglich eine Ergänzung zu dem Wochenmarkt und dieser der maßgebliche Träger des als lebenswichtig anzusprechenden Güteraustausches.

In der Weltmarktwirtschaft tritt dagegen der Wochenmarkt, auch wenn er nicht völlig verschwindet, stark in den Schatten zurück; und der Jahrmarkt verliert ganz und gar seine wirtschaftliche Bedeutung, wird zu einer Vergnügungsgelegenheit. Demgemäß ist das Ladengeschäft auch nicht nur eine Ergänzung zu jenen Umsatzorganen, sondern eine Erscheinung von durchaus selbständigem Range. In ihm versorgt sich die gesamte Käuferschaft eines Bezirkes regelmäßig mit allen Gütern, gleichgültig ob sie aus dem Bezirke selbst oder aus der Fremde stammen. Und er wiederum beschafft sich vom Großhandel oder auch vom Produzenten direkt, was er in absehbarer Zeit weiterverkaufen zu können erwartet. Die allgemein begehrten, die lebenswichtigen Güter zumal gehen in aller Regel durch den stehenden Laden hindurch. Die überörtliche und übernationale Produktionsteilung findet, durch den Großhandel und seine Abspaltungen hindurch, in der weitgehenden Branchenteilung des Einzelhandels ihren Abschluß.

Dies bedeutet aber auch, daß zwischen der örtlichen Gütergewinnung und dem Güterverbrauch der gleichen Landschaft eine maßgebliche Bindung nicht besteht. Selbst wenn die einzelne Hausfrau einen Teil ihres Küchenbedarfs auf dem Wochenmarkte oder in der Markthalle vom heimischen Bauern einzukaufen liebt, dann vergleicht sie doch die Preise mit denen, die sie im Laden zu zahlen haben würde, und hierdurch mit denen, die sich aus den Möglichkeiten fremder Zufuhr ergeben. Nicht anders stehen die Industriewaren in jedem Laden unter dem Druck des Wettbewerbs, wie er durch die vielfachen Angebote und oft auch durch tatsächliche Lieferungen von weit her den heimischen Fertigwaren bereitet wird. Und wenn auch im Laden "feste Preise" gelten und dem einzelnen Käufer hierdurch das Ausspielen solchen Wettbewerbs abgeschnitten wird, — die Preise sind dennoch, hinter den Kulissen gleichsam, aus dem allgemeinen Absatzringen entstanden und in der Regel nichts weniger als Monopolpreise. Sogar die Hersteller monopolistisch scheinender Markenartikel müssen damit rechnen, daß die letzten Käufer jeweils die Wahl haben, auf welchen Gegenstand gerade sie ihre Kaufkraft und Kauflust richten wollen, und daß in den Läden der Preisvergleich über die ganze Fülle der angebotenen Güter möglich wird. Hier liegt der letzte Bogen jener Brücke, die von der Gesamtheit der weltmarktwirtschaftlich zusammengeschlossenen Erdräume in die einzelne Landschaft und ihre Verbraucherkreise hineinführt.

Die tragenden Pfeiler dieser Verbindung stellt das Gesamt jener Produktenbörsen dar, die sich je für eine Gütergruppe in den einzelnen Erzeugungs- und Verbrauchsgebieten gebildet haben und in enger Zusammenarbeit das Ganze der Weltmarktswelt repräsentieren. Hierbei ist für den Inhalt der Weltmarktwirtschaft kennzeichnend, daß gerade die derben Massenstoffe, die am Anfang aller Gütergewinnung stehen, zu Gegenständen des Börsenhandels geworden sind — in scharfem Gegensatz zum Jahrmarktshandel der raumgebundenen Wirtschaftsformen, der es stets mit Waren spezialisierter und individueller Natur zu tun hat. Mit den tagtäglichen Notwendigkeiten, die er zur Ernährung und zur Beschäftigung seiner Menschen braucht, ist der Einzelraum von seinen eigenen Erzeugungsmöglichkeiten unabhängig, hat sich darin und nicht im Luxusbedarf von sich selbst losgelöst.

Allerdings gehört nicht jedes Handelsinstitut, das sich Börse nennt, in die Reihe der unmittelbaren Weltmarktwirtschafts-Organe hinein. Fast in allen Ländern vielmehr gibt es Zusammenkünfte des Handels, an denen sich auch die Großproduzenten und die Großverbraucher (Großverarbeiter) der dort umgesetzten Güterart zu beteiligen pflegen, und die nun ihre Aufmerksamkeit in starker Betonung gerade den Gütern der nachbarschaftlichen Produktion und des nachbarschaftlichen Verbrauchs zuwenden. Diese Lokalbörsen unterscheiden sich zwar von den gewöhnlichen (Wochen-) Märkten bereits dadurch, daß die umzusetzenden Warenposten nicht selbst herangebracht und so auch nicht einer völlig individuellen Bewertung unterworfen werden. Man handelt aber doch noch "nach Probe"; nach einem Muster also, das eine ganz bestimmte Beschaffenheit der Ware aufzeigt und entweder den besonderen Bedingungen einer regional abgestimmten Erzeugung oder aber den ebenfalls besonderen Ansprüchen des hier geltenden Verbrauchs entspricht. Selbst wenn große Mengen so besonderer Art umgesetzt werden, - völlig generalisiert zur reinen Weltmarktsware sind diese Umsätze nicht. Den Lokalbörsen haftet mithin noch etwas Wochenmarktmäßiges an, wenn sie gleich mit ihren Preisen — wie die Wochenmärkte auch — durchaus von den "Notierungen" der großen Zentralbörsen abhängen.

Dem stelle man die eigentümlichen Qualitätsbestimmungen gegenüber, wie sie an den großen Zentralbörsen für die hier behandelten Waren von den Börsenorganen regelmäßig aufgestellt sind: das Überlandschaftliche und Übernationale tritt darin aufs deutlichste hervor. In den Überschußgebieten, die so leicht nicht von andern Erdräumen her die Ware gleicher Art zu sich heranziehen, pflegt zwar noch eine Beziehung zu der eigenen Erzeugung festgehalten zu werden; aber die "Standardmuster", nach denen allein börsengültig gehandelt werden darf, sind doch auch hier insoweit allgemeiner Natur, daß sich danach telegraphische Geschäftsabschlüsse über die Erde hin bewerkstelligen lassen, daß die Qualität der Ware also keiner näheren Umschreibung bedarf. In den Zuschußländern ist vollends die Generalisierung der Beschaffenheitsbezeichnungen so durchgeführt, daß kaum noch eine Beziehung zu irgendeiner Sonderproduktion besteht. Einen Weizen z. B., der gut, gesund und trocken ist und ein bestimmtes Mindestgewicht aufweist (Bestimmung der früheren Berliner Produktenbörse für Termingeschäfte), den kann es in der ganzen Welt geben; der repräsentiert die Welternte und den Weltbedarf, während tatsächlich jede einzelne Weizenmenge noch irgendwelche Besonderheiten aufweist und der Bedarf im Einzelfalle auch auf diese Besonderheiten Wert legt. Dasselbe, nur in anderer Rechtsform, wird an der Bremer Baumwollbörse dadurch erreicht, daß zwar in jedem Börsenterminabschluß nur eine ganz bestimmte Provenienz gehandelt, daß jedoch bei Fälligkeit gegen Erstattung des Preisunterschieds auch jede andere Baumwolle geliefert werden darf; auch dies, obwohl es für die Spinnereien keineswegs gleichgültig ist, welche Art Baumwolle sie zur Verarbeitung erhalten. Am weitesten in der Ausschaltung jeder Sonderbeziehungen geht wohl die bedeutendste Getreidebörse der Welt, die Londoner *Baltic*; an ihr ist schon das Mitbringen von Proben verboten, darf überhaupt nur nach den börsenamtlichen, sehr allgemein gehaltenen Standardmustern gehandelt werden.

Um was es sich bei solchem Verkehr im Grunde handelt, geht aus einer andern Börsenüblichkeit hervor. Für die Börsentermingeschäfte, wie sie den Charakter des Börsenhandels überhaupt dartun, ist es ein Begriffsmerkmal, daß sämtliche Bedingungen des Kaufvertrages einheitlich für sämtliche Abschlüsse börsenamtlich festgelegt sind — mit Ausnahme der Preisabrede. Dies bedeutet: im Börsenhandel konzentriert sich die Aufmerksamkeit aller Beteiligten in vollkommener Ausschließlichkeit auf den Preis; Börsenhandel ist Preisbildung auf breitester internationaler Grundlage, preismäßiges Ausdrücken der jeweiligen Meinung von der Weltmarktlage. Er ist also nicht dazu bestimmt, in den Weg der Waren unmittelbar einzugreifen, bestimmten Absatzbedürfnissen bestimmter Erzeuger oder bestimmtem Begehr bestimmter Verarbeiter zur Befriedigung zu verhelfen. Die Objekte seiner Kaufabschlüsse sind ihm nur Mittel zu dem Zwecke, seine Marktmeinung in wirklich vereinbarten und deshalb an ein Objekt anzuknüpfenden Preisen zu nachhaltigem, rechtlich verpflichtendem Ausdruck zu bringen.

In solcher Allgemeinheit ihrer Unterlagen allein ist auch die Möglichkeit gegeben, daß die Börsenpreise weit über die unmittelbaren Interessenten hinaus für eine breite Öffentlichkeit die Bedeutung von Richtpunkten erhalten haben. Wie sollten denn sonst die oft scharf entgegengesetzten Auffassungen der Erzeuger und der Verbraucher, die je bestimmte Eigenschaften der Güter in den Vordergrund rücken müssen, auch nur insoweit ausgeglichen werden, daß sich aus so speziellen Preisen ein Bild von der Marktlage und von der Marktentwicklung gewinnen ließe? Oft genug wird bei statistischen Vergleichen der Fehler gemacht, daß für verschiedene Orte die Preise einer Gattungsware einander gegenübergestellt werden, obwohl sie für verschiedene Qualitäten gelten und demgemäß auch in ihrer Entwicklung je von andern Faktoren beeinflußt werden. Hie gegen hilft nur die Generalisierung der "Börsenterminware", die den naturwissenschaftlichen Begriff des Weizens oder Roggens, der Baumwolle, des Kaffees oder des Zuckers und der andern Terminobjekte auch wirtschaftlich zu einer Einheit zusammenfaßt; eine Hilfe, deren Bedeutung dort deutlich hervortritt, wo sie wegen allzu großer Unterschiedlichkeit der einzelnen Qualitäten — wie etwa für Gerste, für Wolle, für Tee — von den Börsen nicht geleistet werden kann, und wo dieses Fehlen des festen Maßstabes sowohl ein zeitliches als auch ein örtliches Preisvergleichen gerade für die Öffentlichkeit und ihre Dienerin, die Wissenschaft, fast ganz unmöglich macht.

Von den Börsen ist auch die zweite Bedingung zu erfüllen, die von der Öffentlichkeit für die Anerkennung der Preise als allgemein brauchbarer Richtpunkte gefordert werden muß: die autoritative Feststellung der Börsennotierungen. Sie können formell von einem staatlichen Börsenkommissar (wie in Deutschland) oder nur von einem privaten Börsenvorstande (wie in den angelsächsischen Ländern) ausgehen und gedeckt werden. Entscheidend ist, daß sie aus einem breiten und in der Börsenöffentlichkeit sich abspielenden Verkehr gewonnen und nicht von einzelnen Privatinteressenten je nach ihrer Interessenlage, sondern von einer herausgehobenen Stelle nach pflichtmäßigem Ermessen festgestellt werden. Auch

dies schließt nicht aus, daß Irrtümer und sogar bewußte Beeinflussungen sich geltend machen können; diese allerdings in der Regel nur durch wirklich abgeschlossene Börsengeschäfte hindurch. Die Öffentlichkeit darf auch den börsenamtlichen Preisnotierungen gegenüber nicht übersehen, daß diese nicht unmittelbar die Weltmarktslage widerspiegeln, sondern nur ein Bild von der jeweiligen Börsenmeinung über diese Lage (Ditta di borsa) geben können und sollen. Ist aber ein Erdgebiet in die Weltmarktwirtschaft eingeschaltet, dann kann es — nicht zuletzt nach den Erfahrungen, die in Deutschland unter dem Reichsbörsengesetz von 1896 gemacht worden sind — eine stark funktionierende Produktenbörse nicht entbehren; und die Behinderung des Börsenhandels allein bedeutet noch nicht Beseitigung der Weltmarktwirtschaft.

Zu dieser Weltmarktwirtschaft gehören auch die großen Effekten- und Valutabörsen. Jene insoweit, als an ihnen Wertpapiere von überlandschaftlichem oder gar übernationalem Ursprung notiert werden. Diese schlechthin, da nur ausländische Wechsel und Banknoten neben den Währungsmünzen des Auslands Gegenstände eines Valutenhandels sein können. Beide Börsenarten gehören jedoch stets zugleich der örtlichen Binnenwirtschaft an: auch an den zentralen Effektenbörsen werden Lokalwerte und an den Valutabörsen Inlandswechsel um so stärker umgesetzt, als sich diese Börsen ausnahmslos in Städten entfaltet haben, in denen die Bankenschaft des Landes und zumeist auch die Großindustrie mindestens verwaltungsmäßig zusammengeballt sitzt. Auch hier tritt also die für die Weltmarktwirtschaft kennzeichnende Verflechtung von örtlichen und überörtlichen Wirtschaftsverhältnissen unmittelbar und greifbar in die Erscheinung.

Für den übernationalen Verkehr sind die Auslandswechsel (die Devisen) von besonderer Bedeutung. Sie spielen (zusammen mit Schecks und Kabelüberweisungen) noch immer die Rolle der wichtigsten Zahlungsvermittler und können allein der Entfernungen wegen nicht annähernd in dem Maße durch Barzahlungen verdrängt werden, wie es im innerstaatlichen Verkehr allenthalben geschehen ist. Noch längst nicht jeder Auslandswechsel ist jedoch "börsengängig". Diese Eigenschaft wird vielmehr nur solchen Devisen zugebilligt, die mindestens eine anerkannt gute Unterschrift aufweisen und auf verhältnismäßig hohe, abgerundete Summen lauten. Anerkannt gut bezieht sich hierbei auf den internationalen Ruf der Unterschriftsfirma, nicht etwa nur auf ihr örtliches Gekanntsein. Im Vordergrund des internationalen Wechselverkehrs stehen daher die Großbanken und Großbankiers, deren Namen in aller Welt guten Klang haben, deren Akzepte daher zu besonders günstigen Bedingungen in Umlauf gesetzt werden können.

Eben hiermit ist aber gegeben, daß auch die Wechselbörsen (genau wie die Zentralproduktenbörsen) nicht eigentlich im Umsatz der Wechsel selbst ihre Aufgabe finden. Wer ein Bankakzept zwecks irgendeiner Auslandszahlung erwerben muß, wird sich in der Regel unmittelbar oder durch Vermittlung seiner üblichen Bankverbindung an eine jener Akzeptbanken wenden und nicht den Weg über die Börsen nehmen; und ebenso stehen die Banken für das Ankaufen (Diskontieren) der Wechsel fast immer unmittelbar bereit. Man braucht jedoch die Börse, den Kurs der Valuten festzustellen und daraus das Verhältnis abzulesen, in welchem die Summe der Auslandsschulden eines Landes zu der seiner Auslandsverpflichtungen jeweils steht. Hierzu muß zwar eine gewisse Menge von Wechseln über die Börse geleitet werden; man kann auch hier den konkreten Gegenstand

nicht entbehren, einen Preis zu vereinbaren. Aber die Preisbildung, richtiger: die börsenamtlich vorgenommene Preiskonstatierung, nicht der Tausch des Besitzers ist das letzte Ziel dieser Vorgänge.

Nicht anders liegt es bei den Effektenbörsen. Und nimmt man nun wiederum hinzu, daß auf allen Börsen, ob es sich um Waren oder Valuten oder Wertpapiere handelt, stets nur Objekte allgemein bestimmter Beschaffenheit und niemals Sonderposten umgesetzt werden, daß also über alle Entfernungen hinweg eine Preisvereinbarung ohne besondere Vorbereitung telegraphisch zustande kommen kann, dann zeigt sich in den Börsen die Weltmarktwirtschaft recht deutlich als eine Preisbildungsgemeinschaft, die zwar nicht etwa an allen Stellen die gleichen Preise, wohl aber überall die Tendenz gleicher Preisbewegung in sich trägt.

6. Die Eigenart der sachlichen Raumbeziehungen, die starke Betonung der Raumgelöstheit, die ausschlaggebende Bedeutung des unbekannten Marktes — alles dies hat nach der menschlich-persönlichen Seite hin ihre Ausprägung in der Stellung gefunden, die in der Weltmarktwirtschaft der Unternehmer als Organisator der Gütererzeugung und der Güterverteilung im Unterschied von allen andern Grundformen des Wirtschaftslebens einnimmt.

Mit ihm tritt gewiß nicht eine völlig neue Wirtschaftsgestalt uns entgegen, die es außerhalb der Weltmarktwirtschaft etwa nicht gegeben habe und nicht geben könne. Als Träger des Güteraustausches mit der (nahen oder fernen) Fremde schon auf den Jahrmärkten primitiver Daseinsführung und vollends in jenen Städten, die dank günstiger Verkehrslage inmitten einer natural- oder nachbarschaftswirtschaftlich lebenden Umwelt eine ganze Schicht ihrer Bevölkerung sich regelmäßig mit der Pflege außenwirtschaftlicher Beziehungen in Zufuhr und Absatz beschäftigen sehen, hat der "wagende Kaufmann" eine besondere, eine unternehmerhafte Aufgabe zu erfüllen. Als Unternehmer sind auch jene Männer anzusprechen, welche die Anfänge maschineller Technik in die gewerbliche Arbeit zu einer Zeit eingeführt haben, als die Verbraucherschaft noch gänzlich auf die Erzeugnisse des altüberkommenen Handwerks eingestellt war und die nachbarschaftliche Gewohnheit es unsicher machte, für den Hersteller unbekannt, ob nun auch die neuartige Massenware ihre Abnehmer wohl finden würde. Nicht zuletzt hat mancher Landwirt in nachbarschaftswirtschaftlicher Umgebung eine gleiche Leistung vollbracht, wenn er etwa durch die Aufnahme eines regelrechten Fruchtwechsels oder auch nur der Brachebepflanzung, durch den Anbau der Kartoffel oder durch einen Wechsel der Tierzüchtung in das Ungewisse neuer Ertrags- und Absatzverhältnisse vorgestoßen ist.

Alle diese Erscheinungen stellen jedoch innerhalb der raumgebundenen Wirtschaftsweisen jeweils Ausnahmen von der herrschenden Daseinsführung dar, sind auf einzelne Menschen oder allenfalls dünne Schichten der Gesamtbevölkerung beschränkt, drücken nicht dem Ganzen des Wirtschaftslebens in ihrem Lande oder auch nur ihrer Landschaft das entscheidende Gepräge auf. Und dies gerade, das Gepräge-Geben, ist für das Unternehmertum der Weltmarktwirtschaft das wichtigste Kennzeichen. Weil "man", d.h. die weit überwiegende Mehrheit der Bevölkerung, in jedem Teilgebiete nicht von den selbst erstellten oder nur dem Nachbarn abgenommenen Gütern lebt, sondern auch das Lebensnotwendige weltmarktmäßig zu kaufen pflegt, und weil eben deshalb "man" die Erzeugnisse der eigenen Arbeit in aller Regel unter weltmarktmäßiger Bedingtheit durch Verkauf

verwertet, darum muß der Großteil aller Gütererzeugung in denjenigen Erdgebieten, die zum Weltmarkt zusammengeschlossen sind, von vornherein gleichgültig, ob der Absatz in der Nähe oder Ferne gesucht werden soll — auf den Weltmarktzusammenhang eingestellt werden, und darum bedarf der Verbrauch regelmäßig und tagtäglich des Vermittlers, der ihm - wiederum gleichgültig, ob aus der Nähe oder Ferne — die begehrten Güter zuführt. Und wie schon auf dem Jahrmarkt oft für die herangebrachte Fremdware erst ein Begehr hervorgerufen werden muß, so stellt in der Weltmarktwirtschaft die maschinelle Technik, weil ihre Apparatur einmal aufgebaut und anders als in der ursprünglichen Richtung nicht gut zu verwerten ist, oft genug dieselbe Aufgabe; zumal im Gesamtbereich der entbehrlichen Güter geht der Wettbewerb ja keineswegs nur zwischen den Erzeugnissen gleicher Art und Zweckbestimmung, sondern stets über alle diese Güter hinweg, und so kommt es auch hier darauf an, von der verfügbaren Kaufkraft und Kauflust des "Publikums" einen möglichst großen Teil gerade auf das angebotene Gut zu lenken, einen entsprechenden Begehr zu wecken. So ist das Unternehmertum zum Träger aller wichtigeren Wirtschaftsbeziehungen in der Gütererzeugung wie in der Güterverteilung für die Weltmarktwirtschaft geworden.

Mit dem Unternehmertum in ursächlichem Zusammenhang ist das Kapital, besser: der Kapitalbesitz und die Verfügungsgewalt über Kapital, in den Vordergrund des Wirtschaftsgeschehens gekommen. Wie schon der Jahrmarktshändler über die Mittel (Sachgüter oder auch Geld) verfügen muß, die ihm an der einen Stelle den Erwerb der Tauschgüter zu späterem Verkauf und dann auch das Durchhalten seines Lebens- und Transportaufwands bis zu diesem Verkauf an anderer Stelle ermöglichen, so erfordert vollends in der Weltmarktwirtschaft der Aufbau jeglichen Betriebes, mag er der Gütererzeugung oder dem Güterumlauf gewidmet werden sollen, vor aller verwertenden Tätigkeit die Beschaffung derjenigen Geldbeträge (genauer: derjenigen Kaufkraftmittel), die als Anlagekapital dem Erwerb der festen Produktionselemente (Boden, Gebäude, Maschinen) und der Grundkenntnisse, als Betriebskapital dem Erwerb der umlaufenden Produktionsmittel (Arbeits- und Betriebsstoffe) und den etwaigen Lohnzahlungen zu dienen haben. Dieser "Kapitalanspruch" des einzelnen Unternehmens aber ist naturgemäß um so größer, je mehr die maschinelle Technik mit Kraft- und Werkzeugmaschinen in den verschiedenen Wirtschaftszweigen sich durchsetzt und hierdurch nicht nur die Anlagekosten selbst erhöht, sondern auch einen entsprechend größeren Zeitraum zwischen den Beginn der Werkserrichtung und die ersten Verwertungsvorgänge einschiebt; bedarf es doch mehrerer Jahre, ehe ein neuzeitliches Hochofenwerk oder ein neuzeitlicher Seedampfer verwendungsbereit sind. Und auch für das Betriebskapital wächst der Anspruch, je größer zur Ausnutzung aller Anlagen die vorweg zu beschaffenden Mengen an Arbeits- und Betriebsstoffen und die ebenfalls vorweg zu zahlenden Lohnsummen werden, je mehr aber auch der räumliche Bereich für die Einkaufs- und Verkaufsbetätigung ausgeweitet wird. In der Größe der erforderlichen Kapitalbeträge bestehen also zwar von Wirtschaftszweig zu Wirtschaftszweig und sogar innerhalb eines und desselben Wirtschaftszweiges von Unternehmung zu Unternehmung gewaltige, in der Natur der entsprechenden Techniken und in der Zielsetzung beruhende Unterschiede; nicht einmal von einer Tendenz auf Vergrößerung des Kapitalanspruchs, die sich in allen Wirtschaftszweigen geltend mache, kann gesprochen werden. Ganz ohne Kapital aber, ohne vorweg in bestimmter Richtung festgelegte Mittel läßt sich kein Betrieb aufbauen und durchführen.

Nicht erforderlich ist jedoch, daß der einzelne Unternehmer über die Kaufkraftmittel, mit denen er sein Werk errichtet und betreibt, aus eigenem verfüge. Schon die großen Handelshäuser der Nachkreuzzugs-Jahrhunderte haben mit fremden Einlagen gearbeitet, die ihnen im Kreditwege anvertraut wurden. In der Weltmarktwirtschaft ist dieser Weg, die eigene Kapitalkraft zu steigern, um so nachhaltiger beschritten worden, als in den Banken sich ein Wirtschaftszweig entwickelt hat, dessen wichtigste Aufgabe in der Vermittlung solcher Kredite liegt, und als nun sogar die Form gefunden worden ist, neben den kurzfristig laufenden Betriebsmitteln (im Kontokorrent- und Wechseldiskontgeschäft) auch Anlagekapital aus breitesten Kreisen (durch Aktien- und Obligationenausgabe) den Unternehmern zuzuführen; mit so tiefgreifender Wirkung, daß der eigene Kapitalbesitz als Unterlage selbständiger Unternehmerbetätigung seine entscheidende Bedeutung verloren hat und zahlreiche Energien, die sonst mangels der erforderlichen Mittel lebenslang in abhängiger Stellung hätten bleiben müssen, zum Aufbau eigener Handels- und auch Industrie-Unternehmungen befähigt worden sind. Die Rechtsformen des Kredits haben für die Zuführung fremden Kapitals stets sogar eine erheblich größere, namentlich viel stärker ins Breite gehende Bedeutung gehabt als die Formen der Gesellschaftsbildung; auch als die der Aktiengesellschaft, die in der Vorkriegszeit trotz aller Ausbreitung nur in einigen wenigen, besonders hohe Kapitalansprüche stellenden Wirtschaftszweigen (Transportwesen, Bergbau, Schwerindustrien, Versicherungswesen, z. T. auch Banken) das Übergewicht über die persönlich gestellten Unternehmungen erlangt hat und in einer großen Zahl von Wirtschaftszweigen (Landwirtschaft, Warengroßhandel, mannigfache Zweige der feinen Verarbeitungsgewerbe) überhaupt nicht zur Geltung gekommen ist.

Dank der Ausbreitung der Aktiengesellschaftsform hat jedoch ein eigenartiges Gewicht jene Frage erhalten: wer ist im wirtschaftlichen Sinne als Unternehmer, als Träger der wirtschaftlichen Unternehmeraufgabe zu bezeichnen — der Kapitalgeber oder der Kapitalverwender? Sicherlich liegt auf den Aktionären in erster Reihe das Risiko des Geschäftsganges; von ihm hängt nicht nur die Höhe der Dividende ab, auch das eingebrachte Kapital steht in der Gefahr der Marktentwicklung noch vor dem der rechtlichen Gläubiger. Immerhin sind auch diese weder mit ihrem Zinsanspruch noch mit dem auf Rückzahlung der dargeliehenen Beträge aus jedem Risiko herausgestellt; Konkurse und Kapitalreorganisationen sind in der Weltmarktwirtschaft eine durchaus normale, aus dem Wesen dieser Wirtschaftsweise folgende Erscheinung. Und schließlich sind auch die Direktoren und höheren Angestellten in aller Regel mit ihren Tantiemenrechten, ja äußerstenfalls mit ihren Stellungen von den Geschäftsergebnissen abhängig. Das Risiko ist also nur gradweise verschieden, aber nicht im einen Falle vorhanden und im andern ausgeschlossen. Von der passiven Rolle des Risikotragens läßt sich also die Frage des Unternehmers nicht entscheiden.

Wichtiger muß, wie es der Bezeichnung entspricht, die aktive Seite des Risikogestaltens genommen werden. Rechtlich besteht hier kaum ein Zweifel: als Eigentümer der Gesellschaftsunternehmung (der darin zusammengefaßten Produktionsmittel) hat die Gesamtheit der Aktionäre zu gelten, und von ihrer

Repräsentanz sind die letzten Entscheidungen über Inhalt und Umfang der Unternehmung zu fällen. Tatsächlich sieht es jedoch in aller Regel wesentlich anders aus. Schon eine gut besuchte Generalversammlung ist in allen Landen eine recht seltene Ausnahme. Und es fehlt auch den Aktionären, sofern sie nicht als Großaktienbesitzer dem Aufsichts- oder Verwaltungsrat angehören, notwendig die Sonderkenntnis und Sonderübersicht, die zu maßgeblicher Beeinflussung der Geschäftsführung unerläßlich ist. So hat sich, wie immer in den verschiedenen Ländern die Gesetzeslage ist, allenthalben die tatsächliche Gestaltungsmacht auf den Vorstand und allenfalls noch den Aufsichtsrat verlagert, und oft genug sind es auch innerhalb dieser Gruppen nur einzelne Persönlichkeiten, die in den wichtigeren Fragen der Geschäftsführung regelmäßig den Ausschlag geben; nicht von einem irgend großen Aktienbesitz her, sondern kraft ihrer Willensstärke und Voraussicht — wie auch in den Unternehmungen des Einzel- oder des Familienbesitzes garnicht selten die Aufgabe der Führung in Wirklichkeit nicht bei den Eigentümern, sondern bei einem Prokuristen liegt. Wer die Werksgestaltung in ihrem Gesamtaufbau und den Werksverlauf zum "Markte" hin maßgeblich lenkt, der ist in der Weltmarktwirtschaft als Unternehmer anzusprechen.

Wie stark die Stellung der Unternehmerpersönlichkeit gegenüber dem nur besitzenden Kapitalisten zu sein pflegt, tritt deutlich in jenen Unterschiedlichkeiten hervor, die innerhalb der gleichen Wirtschaftszweige von Land zu Land, von Landschaft zu Landschaft, von Werk zu Werk ganz regelmäßig sich entscheidend geltend machen; und zwar gerade auch in solchen Bereichen, in denen von der Technik her mit besonders großen Kapitalansprüchen für jede Unternehmung zu rechnen ist. So lassen sich die schwerwiegenden, an die Grundzüge gehenden Verschiedenheiten, wie sie vor dem Großen Kriege etwa im Unternehmungsaufbau zwischen der deutschen und der englischen Seeschiffahrt, im Steinkohlenbergbau und in der Schwereisenindustrie zwischen Oberschlesien und dem Ruhrgebiet, im Ruhrbezirk selbst zwischen den gemischten und den reinen Werken bestanden haben, keineswegs allein auf je die besonderen natürlichen und gesetzlichen oder auch sachlich-wirtschaftlichen Unterlagen zurückführen. Das letzte Wort haben überall die persönlichen Auffassungen und Stimmungen, das irrationale Fühlen der maßgebenden Menschen gesprochen: das Hängen am Althergebrachten und Gewohnten, die Betonung des eigenen Lebenswerkes oder der Familientradition, die Stärke des Selbständigkeitsdranges bei den einen und des Gestaltungswillens bei den andern "Unternehmern" sind nicht nur als vereinzelte Erscheinungen, sondern allgemein — als Massenerscheinung also — dem Gewinnstreben gegenübergetreten und die letztlich entscheidenden Kräfte geblieben.

Das Gewinnstreben selbst zeigt aber noch einen eigenartigen Zug, durch den sich ein echtes Unternehmertum bedeutsam vom reinen Kapitalgebertum, vom Nichts-als-Kapitalisten abhebt. Für diesen ist sein Kapitalbesitz und der daraus ihm zufließende Gewinn ebenso wie der Kapitalzins in aller Regel nur ein Mittel, seine Lebenshaltung entsprechend zu gestalten; und ein solches Rentnerideal bedeutet, daß nicht nur die Unternehmungen, an denen man sich beteiligt hat, einen möglichst hohen Gewinn erzielen sollen, daß vielmehr dieser Gewinn auch zur Gänze jeweils an die Kapitalbeteiligten zur Ausschüttung gelange und sich so zu Verbrauchseinkommen verwandle — der "dividendenhungrige" Aktionär, der Typ des "bourgeois" verfolgt in Geldform ein Ziel, wie es dem naturalwirtschaftlich

und nachbarschaftswirtschaftlich empfindenden Menschen in seinem Gewinnstreben in nur technisch anderer Gestalt ebenfalls vorschwebt. Für die Unternehmernatur dagegen ist der Gewinn in erster Linie diejenige Erscheinung, an der er durch Vergleich mit den Ergebnissen anderer Unternehmungen und auch mit den eigenen Ergebnissen vergangener Jahre abliest, ob er mit Erfolg gearbeitet, seine Marktdispositionen richtig getroffen hat. Und zweitens ist ihm der Gewinn wichtig als ein Mittel, die Kapitalkraft seines Werkes von innen heraus und ohne Beanspruchung des Kapitalmarktes zu stärken und so die Unterlagen für Verbesserungen und Erweiterungen zu selbständiger Verfügung zu erhalten; er geht nicht auf Ausschüttung, womöglich nicht einmal auf Offenlegung des wirklich erzielten Gewinnes, sondern auf kräftige Rückstellung, auf offene und namentlich auch "versteckte" Reserven aus. Ihm ist der eigene Kapitalbesitz nicht minder als der fremde Kapitalanteil die unentbehrliche Unterlage seiner Arbeit an seinem Werke, während die Gestaltung der Lebenshaltung mehr im Hintergrund bleibt. Das ist gegenüber dem Gewinnstreben der Natural- und der Nachbarschaftswirtschaft eine wesensneue Zielsetzung. Und wesensneu ist auch das Mittel: die Marktleistung des vorausschauenden Denkens und Wollens, von der in der Weltmarktwirtschaft die Zusammenfügung der Gütererzeugung und des Güterverbrauchs schlechthin abhängt. Dies ist für das Unternehmertum so wesentlich, daß es schon in jenen Kaufmannsfamilien, die von Italien — Oberdeutschland den Hansestädten aus weltmarktwirtschaftliche Züge dem damaligen Wirtschaftsleben ihrer Länder eingefügt haben, als Entartung erschienen ist, wenn die Sorge um die Lebenshaltung und die luxushafte Verwendung des Gewinnes bei einzelnen Familiengliedern den Vorrang vor der Werksbetonung erhielt. Und ebenso muß es als Erschlaffung des Unternehmerwillens gelten, wenn schon vor dem Großen Kriege und vollends nach ihm die gleiche Erscheinung in recht beträchtlichem Umfange allenthalben aufgetreten ist.

Wesentlich ist aber auch als Allgemeinerscheinung die Kehrseite solcher Aufgabenlage: die vom Markte her drohende Gefahr des Verlustes, die bis zur Vernichtung der Existenz für den Unternehmer führen kann, und auch garnicht selten führt. Sie folgt aus der Unübersehbarkeit der Weltmarktentwicklung und ist, wie schon dargelegt, durch das Vordringen der maschinellen Technik, durch das hiermit verbundene Betonen der festen Anlagen und überhaupt der festen Kosten ganz gewaltig gesteigert worden. Sie steht selbst vor den Monopolien; pflegen diese doch schon bei Preisruhe einen starken Anreiz auf das Entstehen neuen Wettbewerbs, auf die Entwicklung neuer und doch dem alten Zweck dienender Techniken auszuüben, und wie selten kann es auch nur zeitweise zum Aufbau eines Monopols kommen, wenn sich nicht der Staat mit seiner Gesetzgebung und Verwaltung dahinterstellt. So sicher also das Gewinnstreben in seiner wirtschaftlichen Gestalt in der Weltmarktwirtschaft zur treibenden Allgemeinkraft geworden ist, so unsicher ist es stets, ob auch der gewollte Erfolg sich einstellen wird. Es ist daher unvollständig, wenn die Weltmarktwirtschaft auch als Gewinnwirtschaft vielfach bezeichnet wird; als Gewinn-Verlust-Wirtschaft läßt sie sich dagegen in der Tat von der privatwirtschaftlichen Seite her begreifen.

#### 24. Der internationale Güteraustausch der Vorkriegszeit.

1. Das Eigentümliche der weltmarktwirtschaftlichen Raumbeziehungen kommt in der Art des internationalen Güteraustauschs zur Erscheinung; genauer: in der Tönung, mit welcher die verschiedenen Warengattungen in das Gesamtbild eingefügt sind. Verglichen mit den raumgebundenen Formen sind es der Hauptsache nach andere Güter, die im überlandschaftlichen Verkehr im Vordergrund stehen. Teilweise sind es aber auch die gleichen Güter, nur mit gänzlich anderer Gewichtung; in der Richtung, daß auch sie aus Nebensächlichkeiten und Ergänzungen zu tragenden Säulen der Daseinsführung geworden sind.

Der Gegensatz läßt sich an einer der besten Schilderungen deutlich machen, die es über den Inhalt des Welthandels für eine noch nachbarschaftswirtschaftlich bestimmte Zeit gibt. Karl Andree hat noch im Jahre 1867 sein Buch über die "Geographie des Welthandels", in dem er gleichsam den Text zu seinem berühmten Handatlas schreibt, mit folgenden Worten eingeleitet:

Ich sitze an einem Tische von Mahagoniholz aus Honduras. Der Teppich, auf welchem er steht, ist zu Kidderminster in England aus Wolle verfertigt worden, die ein Schiffer vom La Platastrom oder aus Neusüdwales brachte. Der Thee in einer Berliner Porzellantasse kam aus China oder Assam, der Kaffee aus Java, der Zucker aus Niedersachsen, Brasilien oder Cuba. Den Portoricotabak rauche ich aus einer Pfeife, deren Weichselrohr in Ungarn wuchs; der Stoff zu dem in Thüringen geschnitzten Meerschaumkopfe wurde in Kleinasien gegraben, die Bernsteinspitze stammt von der Ostsee und das Silber zu dem Beschlage aus den Silbergruben des Erzgebirges, des Harzes oder vielleicht aus Potosi in Südamerica. Das eiserne Tintenfaß wurde in Böhmen gegossen. Vor mir liegen Zeitungsblätter aus Hongkong in China und Augsburg am Lech, aus Hamburg an der Elbe und Valparaiso an der Südsee, aus Neuyork am Hudson, St. Louis am Mississippi und Adelaïde in Südaustralien. Vor einer Stunde besuchte mich ein Freund; der Zobel, welcher seinen Rock verbrämt, kam wohl aus Sibirien. Bevor diese Pelterei nach Leipzig auf die Messe gelangte, mußte sie aus den sibirischen Wäldern an der Olekma oder von Aldansk den weiten Weg über Nischni Nowgorod nehmen, und wurde auf einen Kragen gesetzt, zu welchem man das Tuch am Niederrhein aus schlesischer Wolle gewebt hat. Der Pelz spielt etwas ins Röthliche und hat ziemlich langes Haar, er ist also möglicherweise ein sogenanntes ilkowisches Fell. Dann gehörte er einem etwa nördlich vom Winipegsee von Odschibwä-Indianern erlegten Thiere an und ist durch Vermittlung der Hudsonsbay-Gesellschaft erst nach Montreal in Canada und von dort über London zu uns gebracht worden.

Er fügt selbst hinzu: "So finden sich im Arbeitszimmer eines Gelehrten Erzeugnisse aus allen Erdteilen zusammen, welche durch weite Räume voneinander getrennt sind." Und offenbar denkt er auch dann noch an Luxusbedarf, wenn er fortfährt: "Gleichviel ob wir in die Wohnung des armen oder des reichen Mannes treten, wir sehen überall, daß Gegenstände aus ganz verschiedenen Erdgürteln sich begegnen." Haarscharf trifft er mit diesen Worten die Rolle, die in einer Nachbarschaftswirtschaft der weltweite Güteraustausch als Zuführer hochwertiger Waren zu spielen hat. Kein einziger der von ihm erwähnten Gegenstände ist für die Daseinsführung des offenbar wohlhabenden Gelehrten, geschweige denn der ganzen Bevölkerung von solcher Wichtigkeit, daß sein Fortfall eine völlige Erschütterung und Umwälzung des Daseins bedeuten könnte. Lebensnotwendigkeiten, Unentbehrlichkeiten sind nicht aufgeführt. Es ist deutlich das Bild von einem im Kern raumgebundenen, von außen her nur mit Schnörkeln versehenen Wirtschaftsleben.

Man darf allerdings zweifeln, ob dieses Bild gerade für das damalige Deutschland noch völlig zutrifft; der Bezug überseeischer Wolle und Baumwolle war zu jener Zeit doch schon wichtig genug, nicht so gänzlich vernachlässigt zu werden, und auch die Ausfuhr war für einige wichtige Zweige der deutschen Gütererzeugung eine der maßgeblichen Arbeitsunterlagen, nicht nur das Abstoßen zufälliger Überschüsse. Sicher aber hätte ein Menschenalter später und vollends in den letzten Vorkriegsjahren eine Darstellung der deutschen Außenwirtschaft von völlig anderer Grundlage ausgehen müssen. Die Luxuswaren sind zwar nicht aus der Einfuhr verschwunden; sie treten jedoch ganz in den Hintergrund gegenüber denjenigen Gütern, die als Lebensnotwendigkeiten teils unmittelbar die elementaren Konsumbedürfnisse des ganzen Volkes zu decken haben, teils die Beschäftigung für große Gruppen der Bevölkerung erst sichern, und zahlreich sind auch diejenigen Warengattungen geworden, die den früheren Luxuscharakter verloren haben und allgemein als Unentbehrlichkeiten empfunden werden (wie Kaffee, Tabak, Reis, Erdöl u. a. m.). Nicht zuletzt der Ausbau der Transportmittel hat die Auslandsbeziehungen in den Bereich einer Kernerscheinung hineingehoben, da er ohne die fremden Rohstoffe nicht möglich gewesen wäre. Und Deutschland ist nur ein Beispiel für alle jene dicht bevölkerten Länder der Erde, die ihren Nahrungs- und Beschäftigungsspielraum weit über ihre eigenen Staatsgrenzen hinaus erstreckt hatten und miteinander ebenso wie mit den schon aufgeschlossenen Gebieten geringer Bevölkerungsdichte und betonter Urproduktion im notwendig gewordenen, allen Beteiligten unentbehrlichen Güteraustausch standen.

2. So war die deutsche Bevölkerung trotz aller Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge beträchtlich über die Menge hinausgewachsen, die noch aus Deutschlands eigenem Boden ernährt werden konnte. Der Osten und der Süden führten zwar dank ihrer geographischen Lage noch immer Getreide, Zucker und Spritt ins Ausland hinaus. Ungleich größer jedoch waren die Getreidemassen, die über Rhein und Elbe nach West- und Mitteldeutschland hereinkamen; und jene höhere Ergiebigkeit der deutschen Landwirtschaft beruhte zu entscheidendem Teil auf der Verwendung der vom Ausland bezogenen Düngemittel. Unser Viehbestand, die Fleisch- und Fettnahrung also, stützte sich maßgeblich auf die Einfuhr überseeischer Kraftfuttermittel und war doch nicht groß genug, den Auslandsbezug von Butter, Schmalz u. a. Fetten entbehrlich zu halten; sogar ein so schwer zugängliches, durch Tausende von Kilometern Landentfernung von Westeuropa getrenntes Gebiet wie Sibirien hat ganz regelmäßig Deutschland mit Butter versorgen helfen. Eier und das Geflügel selbst bekamen wir aus Ost- und Südosteuropa, Eidotter sogar aus dem fernen China. Der Brasilkaffee war ebenso wie Ostindiens Reis zum Massennahrungsmittel geworden — für die Erhaltung des Arbeitswillens gleich dem Tabak so bedeutsam, daß wir im Großen Kriege mit allen Mitteln bemüht waren, auch diese (früher Genußmittel genannten) Güter noch hereinzubekommen. Die Ernährungsnot der Kriegszeit hat nur allzu deutlich gemacht, daß Deutschland seine Bevölkerungsgröße und deren gewohnte Lebenshaltung bei dem damaligen Stande der Technik ohne die ausländischen Zufuhren nicht aufrecht zu erhalten vermochte. Diese Zufuhren waren also zu einem Wesensbestandteil des deutschen Wirtschaftslebens geworden.

Nicht anders sah es mit der Bekleidung aus. Für die große Masse der Bevölkerung war das baumwollene Hemd und der baumwollene Anzug als Alltags- und Arbeitsgewand völlig an die Stelle des derben Wolltuchs früherer Zeiten getreten; und wenn zuletzt der Strumpf aus Kunstseide das baumwollene Gewirk zu ver-

drängen anfing, so verschob sich die Einfuhrnotwendigkeit nur auf Holz und Zellstoff, hörte jedoch an sich nicht auf. Sogar der Wollebedarf konnte nur noch zu geringem Anteil von ganz wenigen Hundertsätzen aus der heimischen Schafhaltung befriedigt werden; mehr als 90% kamen aus Australien, Südamerika, Südafrika. Es ist bezeichnend, daß gerade diejenigen Textilstoffe, die aus Deutschlands näherer Umgebung stammten, wie das belgische und irische Leinen und die ägyptische Baumwolle, den Charakter des Luxusgutes behalten hatten, die aus weitester Ferne bezogenen Stoffe dagegen zur Massenkleidung hatten werden können.

Ebenso hat uns der Wohnungsbedarf auf das Ausland als unentbehrliche Rohstoffquelle gewiesen. Gewiß nicht mit den Ziegeln und dem Sand. Wohl aber mit all den mannigfachen Bleiröhren und Messinggegenständen, die in den einfachsten Häusern nicht mehr fehlen durften, auf deren Anbringung sogar der Staat aus Gründen der Volksgesundheit entscheidendes Gewicht zu legen längst gelernt hatte. In den eisernen Trägern stecken ausländisches Mangan und andere Stahlhärtungsmetalle, die wir zu gutem Teil aus dem Innern Brasiliens und sogar aus der fernen Südsee ständig herbeiholten. Für die Dielen kam das Holz aus Nord- und Osteuropa wie auch aus Kanada mehr schon, als aus Deutschland selbst; der Parkettfußboden aus deutscher Eiche war Luxusausstattung geblieben. Nicht zuletzt die Möbel und der ganze Hausrat in den einfachen Wohnungen fußten großenteils auf ausländischen Rohstoffen, wie nordamerikanischem Kupfer, australischem Zink und Blei.

Das Transportwesen endlich war dank der Verbreitung der Eisenbahnen zu einem allgemeinen, als elementar anzusprechenden Mittel der Daseinsführung geworden. Und auch dieses Bedürfnis ließ sich ohne die Auslandslieferungen der technisch unentbehrlichen Rohstoffe nicht befriedigen. In jeder Lokomotive und in jeder Schiffsmaschine steckten fremdes Kupfer, fremde Stahlhärtungsstoffe, fremde Farbenzusätze; in jedem Wagen auch fremde Textilien. Die Schläuche der Brems- und der Heizungsleitungen erfordern Kautschuk und ausländischen Hanf. Die Schienen, dank der erhöhten Geschwindigkeit der Züge immer stärker beansprucht und deshalb aus widerstandsfähigstem Stahl erwalzt, ließen eine Einfuhr von Schrott und wiederum von Stahlhärtungsmetall als unerläßlich erscheinen. Und was die Fremdstoffe Kautschuk und Benzin für die Kraftwagen bedeuten, braucht nur angedeutet zu werden.

Damit aber nicht genug. Die regelmäßige Beschäftigung der deutschen Arbeitskräfte als Handarbeiter, Angestellte, Unternehmer erheischten genau so eine regelmäßige, auf große Mengen gehende Einfuhr fremder Roh- und Halbstoffe. So ist es bezeichnend, daß Deutschland sich sogar Zinkerze aus dem entfernten Australien laufend beschafft und an Zinkfertigwaren mehr ausgeführt hat, als es über seinen eigenen Konsumbedarf hinaus aus dem eigenen Erzreichtum hätte herstellen können. Von den sonstigen Rohstoffen des Auslands ist ebenfalls stets ein sehr beträchtlicher Teil in Gestalt von Fertigwaren ins Ausland wieder ausgeführt worden. Nur Steinkohlen und Kalisalze haben wir aus eigenen Lagerstätten in solchen Mengen gewonnen, daß daraus ans Ausland abgegeben werden konnte; in Steinkohle (einschließlich Koks und Briketts) ein Vielfaches von dem, was an englischer Kohle hereinkam.

Dieser Beschäftigungsbedarf war um so eigentümlicher, als Deutschland in

den letzten Vorkriegsjahrzehnten aus einem Auswanderungs- zu einem Einwanderungsland geworden war, jener Bedarf also über die Eigenzunahme des deutschen Volkes noch hinauswuchs. Die Einwanderung ist gewiß gerade der deutschen Rohstoff- und Nahrungsmittelgewinnung zugute gekommen; denn die zumeist ungelernten Arbeiter des Auslands wurden fast durchweg im Bergbau auf Kohle und Erze sowie in der Landwirtschaft (daneben im Straßenbau) beschäftigt. Für die Verarbeitungsindustrien jedoch, denen sich dank ihrer Betonung der gelernten Arbeit die heimischen Kräfte hauptsächlich zuzuwenden pflegten, reichte solche Erweiterung der Rohstoffgrundlage nicht annähernd aus. Im Gegenteil: dadurch, daß für den Bergbau die ausländischen Arbeiter herangezogen wurden, strömte vollends der deutsche Bevölkerungszuwachs in jene anderen Wirtschaftszweige hinein, die auf die Verarbeitung ausländischer Rohstoffe gestellt sind und vielfach schon in den untersten Stufen der Verarbeitung die gelernte Arbeit erfordern. Es wuchs also dank der Ausländerbeschäftigung, wie der Nahrungsbedarf, so auch das Begehren nach ausländischen Rohstoffen weiter an. Deren Einfuhr muß — dank dem Zusammenhang mit der gelernten Arbeit — eine Grundlage auch des deutschen Kulturstandes um so mehr genannt werden, als die Versuche, aus eigenen deutschen Rohstoffen und eigenem Altmaterial vollwertigen Ersatz zu gewinnen, damals noch in den ersten Anfängen steckten, erst im Kriege selbst und in der Nachkriegszeit zu wirklichen Erfolgen geführt worden sind.

War aber nach dem damaligen Stand der Technik die Einfuhr der lebensnotwendigen Güter selbst eine Unentbehrlichkeit, so gab sie auch der Ausfuhr ein eigenartiges Gepräge. In der Vergangenheit hatte sich Deutschland die Einfuhr von Luxusgütern leisten können, weil es aus seiner eigenen Gütergewinnung gewisse Überschüsse an das Ausland abzugeben vermochte. Im letzten Vorkriegsmenschenalter war der Zusammenhang umgekehrt, und aus einem Können war ein Müssen geworden. Deutschland sah sich gezwungen, von den Erzeugnissen seines Bodens und seiner Arbeitsfähigkeit soviel an das Ausland abzugeben, wie es zur Bezahlung der ihm notwendigen Einfuhr aufzubringen hat. Hieß es damals: Einfuhr möglich, weil Ausfuhr möglich — so hieß es nunmehr: Ausfuhr unentbehrlich, weil Einfuhr unentbehrlich.

Auch hierbei haben die Naturgegebenheiten der geographischen Lage und der menschlichen Begabungen in die deutsche Außenwirtschaft maßgeblich eingegriffen; die Begabungen früher und systematischer als in den anderen Ländern durch die allgemeine Wehrpflicht und die allgemeine Schulpflicht in die Richtung der hochgelernten und zugleich straff disziplinierten Arbeitsleistungen gelenkt. Beide Kräftegruppen haben darauf hingewirkt, daß die deutschen Industrien, wie für den deutschen Absatz selbst, so nach Überwindung der ersten Kinderkrankheiten auch für die Ausfuhr sich auf Waren hoher Qualität und besonderer Eigenart geworfen haben. Die vielen Zweige der feineren Verarbeitungsindustrien haben mit der unendlichen Mannigfaltigkeit ihrer Erzeugnisse die deutsche Ausfuhr entscheidend getragen; viel stärker und gewinnreicher als der Bergbau und die Landwirtschaft und selbst die verschiedenen Teile der Massenfabrikation — wie denn gerade in der Ausfuhrstatistik immer das für Deutschland kennzeichnende Fehlen jeglicher Standardindustrie sich ganz deutlich hat ablesen lassen.

3. Dem Grundzug nach gleich, wenn auch in den Einzelheiten mannigfach verschieden, ist im letzten Vorkriegsmenschenalter die Lage in den anderen Ländern

Mittel- und Westeuropas gewesen, und auch die Vereinigten Staaten von Amerika sind um die Wende des 19. Jahrhunderts deutlich in dieselbe Entwicklungsstufe eingerückt: Einfuhr in den lebensnotwendigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen, Ausfuhr betont in den hochwertigen Verfeinerungserzeugnissen und der Einfuhr wegen unentbehrlich. Für Großbritannien muß jedoch erwähnt werden, daß es in der Steinkohle, die dicht an der Meeresküste gefördert wird, ein Ausfuhrgut von gehobener Bedeutung gehabt hat, und daß sich auf seinem Boden die derbe Baumwollverarbeitung und der Schiffbau zu sog. Standardindustrien entwickelt und der Ausfuhr ebenfalls eine merkliche Einseitigkeit gegeben haben. In den V. St. A. war um 1900 der Zeitpunkt erreicht, an dem die landwirtschaftliche Gütererzeugung dem Bedarf der heimischen Bevölkerung und der Ausfuhr zugleich nicht mehr zu genügen vermochte, kanadisches Getreide deshalb und südamerikanische Wolle und Häute zur Ergänzung herangezogen wurden; zugleich fing in der Ausfuhr der Anteil der Halb- und Fertigfabrikate den der Nahrungsmittel und Rohstoffe zu übersteigen an. Engster Anschluß an die Weltmärkte der verschiedenen Waren war für diese Länder das gemeinsame Ergebnis.

Ihnen standen die sog. Neuländer, deren räumliche Erschließung noch längst nicht vollendet war, und auch altkultivierte Gebiete, wie China-Japan-Indien, in einer wirtschaftlichen Lage gegenüber, die zwar in den Gütergruppen die genau entgegengesetzte Betonung zeigte, mit der Einfuhr und der Ausfuhr im ganzen jedoch auf die gleiche Notwendigkeit gestellt war. Auch sie mußten die Ausfuhr pflegen, weil sie der Einfuhr für ihre weitere Entwicklung, nicht zuletzt für den Ausbau ihres Eisenbahnbesitzes noch längst nicht zu entbehren vermochten. Und so bezogen sie von jenen Ländern Europas und Nordamerikas sowohl für die Bevölkerung ihrer Küstenstriche und Wasserstraßenufer die Fertigfabrikate des gehobenen Konsumbedarfs, zu gutem Teil dort aus ihren eigenen Rohstoffen hergestellt, als auch die "produzierten Produktionsmittel", mit denen sie den Einfluß des Weltmarkts immer tiefer in ihre Innengebiete hineintrugen. Und sie lieferten dafür als Bezahlung die Nahrungsmittel und Rohstoffe, die sie nach Maßgabe ihres Transportapparates schon an die Küste zu bringen vermochten. Langsam aber schoben sich auch bei ihnen bereits, auf die eben hier gewonnenen Rohstoffe und eine entsprechende Schutzpolitik ihrer Staaten gestützt, einige Zweige der einfachen und die Maschinenleistung scharf vor der Arbeitsleistung betonenden Verarbeitungsindustrien in das Gesamtleben hinein; auch sie letztlich abhängig von der Kraft, mit der sie sich des europäischen und nordamerikanischen Wettbewerbs erwehren konnten, und so von Anfang an in das Weltmarktgeschehen eingegliedert.

4. Für die Entwicklung und den ganzen Aufbau der Weltmarktwirtschaft bezeichnender noch, als der Güteraustausch zwischen den Industrie- und den Agrarund Rohstoffländern, ist jedoch — wie schon dargelegt — jener Warenverkehr gewesen, der sich regelmäßig zwischen den alten Industriegebieten selbst abgespielt hat. Er hat auch die Unterlage dargeboten für die besonders bemerkenswerte Erscheinung, daß sogar die Beziehungen zwischen den Industrie- und den Rohstoffgebieten sich keineswegs immer auf direktem Wege, oft vielmehr im "dreieckigen Verhältnis" eingespielt haben.

Deutschland zumal hatte, seiner verkehrsgeographischen Lage und seiner geschulten Industriebevölkerung aller Schichten entsprechend, die Fertigungsarbeit

viel zu stark auf hochwertige Fabrikate eingestellt, als daß es damit dem noch einfachen Konsumbedarf der großen Massen in jenen wenig entwickelten Ländern entsprechen konnte. Es lieferte daher für die von dort bezogenen Nahrungsmittel und Rohstoffe die Bezahlung nur teilweise direkt in Gestalt von Produktionsmitteln und höherwertigen Konsumgegenständen, zu gutem Teil dagegen indirekt durch Fabrikatlieferungen an die anderen Industrieländer (wie namentlich England), die dank anderer Einstellung ihrer Industrien in Übersee den Massenbedarf befriedigten und nun einerseits ihre Zahlungspflicht gegenüber Deutschland, andererseits ihre Forderungsrechte gegenüber Übersee durch jene Warenlieferungen ausglichen, die von Übersee nach Deutschland gelenkt wurden.

Ein fein herausgearbeitetes, über das ganze Gebiet der Weltmarktwirtschaft ausgebreitetes Bankennetz hat nicht zuletzt mit dem geldmäßigen Ausgleich zu tun gehabt, der aus den mehrseitigen Austauschverhältnissen des Warenverkehrs heraussprang.

### 25. Die internationalen Kapital- und Zahlungs-Übertragungen.

1. Aus diesem internationalen Hin und Her der lebensnotwendigen Güter, das die Eigenart der Weltmarktwirtschaft (wenn schon nicht erschöpft, so doch) am deutlichsten von außen her erkennen läßt, hebt sich eine Gruppe noch besonders heraus: die produzierten und demgemäß transportierbaren Produktionsmittel als zwar keineswegs einziger, aber doch wichtigster Ausdruck der Kapitalübertragungen, die überhaupt erst die Weltmarktwirtschaft in Gang gebracht und dann bis zum Kriegsbeginn dauernd erweitert haben. Sie werden deshalb auch vielfach als "Kapitalgüter" bezeichnet; und produktiv im volkswirtschaftlichen Sinne, die Leistungsfähigkeit des empfangenden Landes zu steigern geeignet, sind in der Tat nur solche Kapitalgewährungen, die in der Form von Produktionsmitteln hineinkommen.

Da jedoch auch im internationalen Verkehr die förmlichen Kaufkraftübertragungen durchweg auf reine Geldsummen lauten, deren Verwendung dem Empfänger vielfach freigelassen wird, so bleibt nicht selten vom Kapitalbegriff nichts anderes übrig, als daß der Geber einen Zins- und Rückzahlungsanspruch erwirbt, während der Empfänger für sich selbst daraus eine Ertragsquelle nicht macht und nun den Zins wie die spätere Rückzahlung aus anderen Quellen leisten muß. Man denke an Anleihen, die ein Staat bei den Banken eines anderen Landes aufnimmt und etwa zur Bezahlung militärischer Rüstungen verwendet, die also in Gestalt von Waffen und Munition in sein eigenes Gebiet hineinkommen; sie werden in der Regel für das staatliche Leben höchst bedeutsam und dadurch auch für die Entwicklung des Wirtschaftslebens von grundlegender Wichtigkeit, in einem übertragenen Sinne also produktiv sein, — unter wirtschaftlicher Sicht sind sie nicht ertragbringend und deshalb als Konsumptivdarlehn anzusprechen. Auch jene Kredite sind hier zu nennen, die nach der Inflation von deutschen Unternehmungen im Ausland aufgenommen und in der Heimat in deutsche Zahlungsmittel verwandelt worden sind, während die Übertragung der wirklichen Kaufkraft zwischen den kreditgebenden Banken des Auslands und Deutschlands Reparationsgläubigern stattgefunden hat; hier ist ebenfalls der Produktionsmittelbestand des kreditnehmenden Landes vom Ausland her nicht irgendwie angereichert, die Rationalisierung der deutschen Anlagen vielmehr ausschließlich mit einem inländischen Zahlungsvorgang verkuppelt worden, und doch muß Deutschland diese nur rechtsformal, nicht tatsächlich übertragenen "Kapitalien" durch entsprechend gesteigerte Warenausfuhr zu verzinsen und zurückzuzahlen suchen, — auch dies, wie die Tributverpflichtungen selbst, in Wirklichkeit eine Konsumtivschuld, die einen erheblichen Teil unserer Ausfuhrwerte ohne die ausländische Gegenleistung einer Wareneinfuhr noch immer beansprucht und entsprechend schwer auf dem Ganzen der deutschen Wirtschaftskraft lastet.

Gewiß gilt auch für diese Fälle der Satz, daß die internationalen (wie überhaupt alle sog.) Kapitalübertragungen schlechthin notwendig die Gestalt von Güter- oder Leistungsübertragungen einmal annehmen müssen; was läßt sich denn sonst in Wirklichkeit übertragen? Da es sich jedoch auch um das Herüberschaffen von Konsumptivgütern oder von Gold und um das Leisten im dreieckigen Verhältnis handeln kann, so führen doch die Kapitalbewegungen auch ein selbständiges Leben. Man kann also nicht etwa diese Bewegungen und die Ein- oder Ausfuhr von Kapitalgütern einfach miteinander gleichstellen.

Wohl aber läßt sich sagen, daß im Aufbau der Weltmarktwirtschaft die Produktivkredite durchaus im Vordergrund gestanden haben. Sie sind jeweils von den Wirtschaftskräften derjenigen Länder, die schon über ihren eigenen Bedarf hinaus Produktionsmittel anzufertigen pflegten, in Gestalt von Maschinenund Transportanlagen in jene weniger entwickelten Gebiete hineingelegt worden, deren eigene Fertigungsfähigkeiten noch nicht der Herstellung solcher Güter gewachsen sind. Die Rechtsform ist hierbei von jeher unterschiedlich gewesen. Für geringfügige Anlagen, deren Gestehungskosten die Kapitalkraft (die ersparten Barmittel) eines einzelnen Unternehmers oder einer kleinen Unternehmergruppe nicht übersteigen, ist auch im Ausland zumeist ein Einzelunternehmen gegründet worden, dessen Anlage- und Betriebsmittel - allenfalls durch einen mäßigen Bankenkredit ergänzt — der Leiter und seine Freunde allein aufbringen; oft als ein Filialbetrieb des europäischen oder nordamerikanischen Hauses, das sich damit die Absatz- oder die Einkaufsstelle für seine Waren zu eigener Verfügung schaffen will. Für die großen Unternehmungen - wie namentlich Eisenbahnen und Hafenanlagen, Groß-Farmen und auch große Fabriken, zum Teil sogar für Banken — hat man dagegen früh schon Aktiengesellschaften errichtet, deren Verwaltungssitz dann nicht im Betriebslande, sondern in der Heimat der Kapitalgeber festgelegt und deren Kapitalsumme auch nicht in der fremden, sondern in der heimischen Währung dieser Kapitalgeber ausgedrückt ist - in Pfund Sterling, Mark u. dgl. m. Es wird auch mit Krediten im rechtlich-formalen Sinne gearbeitet; besonders dann, wenn im Ausland die Staaten oder Städte oder besondere Korporationen sich zum Träger der wirtschaftlichen Aufgabe machen wollen oder schon gemacht haben — wobei dann die Schuldsummen je nach den Sicherheitsverhältnissen des ausländischen Gebietes bald in dessen Währung, bald in der des kreditgebenden Landes ausgedrückt werden. Laufende Betriebskredite, wie namentlich die auf schon verkaufte und noch nicht bezahlte Waren gegebenen Rembourskredite, die dem Empfänger des Kredits alsbald einen neuen Wareneinkauf ermöglichen sollen, sind nach aller Welt hin überwiegend in der englischen Pfundwährung gegeben worden; selbst dann, wenn der Kredit von einer nichtbritischen Bank stammte.

2. Dieses Übergewicht verdankt England bis in die Gegenwart hinein dem

Vorsprung, der ihm im 18. Jahrhundert und namentlich in den napoleonischen Kriegen technisch und wirtschaftlich vor allen Festlandgebieten Europas zugefallen war. In London war die Sparkraft stark genug geworden und geblieben, nach den Kriegen Freund und Feind mit den großen Anleihen zu versorgen. welche die Festlandstaaten zwecks rascher Wiederherstellung ihrer Wirtschaftskraft aufnehmen mußten; das alte Finanzzentrum Europas, Amsterdam, kam nicht mehr mit. In Großbritannien hatte sich außerdem noch während der Kriege und vollends danach die Mechanisierung immer neuer Industriezweige durchgesetzt; hierdurch war der Maschinenbau so rasch und so stark ausfuhrfähig geworden, daß alle Gesetze, welche die Ausfuhr von Maschinen bei Todesstrafe verboten, wirkungslos blieben. Die "europäische" Spurweite der Eisenbahn, die damals mit den englischen Lokomotiven auf das Festland kam, erinnert noch heute mit ihrer krummen Ziffer von 1,435 m an jenen Ursprung. Zahlreich und mannigfach waren auch die Fabriken, Gasanstalten, Bergwerke, die von England aus in den verschiedenen Staaten Europas technisch eingerichtet und kapitalmäßig finanziert wurden; an der Ruhr bringt eine der größten Unternehmungen, obwohl in preußischen Staatsbesitz übergegangen, in der Firma Hibernia die Heimat ihres Begründers noch der Gegenwart zu Bewußtsein.

Allerdings sind gerade von Europa her, seiner steigenden Produktivität und Sparkraft entsprechend, die englischen Kapitalien großenteils schon früh zurückgezahlt worden, die Aktien etwa aus englischem in deutschen Besitz übergegangen. Um so stärker hat man sich auf die überseeische Welt geworfen und hier durchaus maßgeblich diejenige Entwicklung eingeleitet und lange Jahre geführt, die auch diese Gebiete in die Weltmarktwirtschaft hineingezogen hat. Was wären die Vereinigte Staaten von Amerika geblieben, wenn ihnen nicht schon vor und namentlich nach dem Bürgerkrieg von England her die Eisenbahnen in ganz anders schneller Folge gebaut worden wären, als ihre eigene Leistungskraft technisch und wirtschaftlich es ihnen erlaubt hätte? Auf die Eröffnung des Suez-Kanals (1869), der gegen Englands Widerstand zustande gekommen ist, hat dieses mit einem großen Eisenbahnbauprogramm für Indien und bald sogar mit dem staatlichen Ankauf eines dicht an der Mehrheit stehenden Aktienpaketes der Kanalgesellschaft selbst geantwortet. Nicht nur in allen Kronkolonien, auch in den großen Selbstverwaltungsdominien hat heimisch-britisches Kapital bis zum Weltkriege die Führung gehabt. Und zahlreich sind in allen Erdteilen die selbständigen Staaten gewesen, deren wichtigste Unternehmungen — immer wieder mit besonderer Betonung Eisenbahnen - von England aus errichtet worden sind und deshalb von London aus verwaltet wurden.

Mit den 75—80 Milliarden Mark, auf welchen Betrag man seinen Besitz an ausländischen Daueranlagen für die letzte Vorkriegszeit schätzt, hatte sich England nicht nur eine stark sprudelnde Quelle von Zins- und Gewinnerträgen geschaffen, die ihm in Gestalt von Lebensmitteln und Rohstoffen und ihm fehlenden Fabrikaten über seine eigene Warenausfuhr hinaus ganz regelmäßig zugeströmt sind. Der starke Einfluß jener Privatunternehmungen vielmehr hat stets auch ein Band bedeutet, durch welches die formell selbständigen Staaten der Übersee ebenso wie die Kolonien politisch an England gekettet waren. Allein durch die kapitalmäßige Bindung wurde die Schaar der britischen Trabanten größer gehalten, als den politischen Formen entsprach; was Deutschland im Weltkrieg zu

spüren bekommen hat. Auch jetzt, trotz der Rückschläge des Krieges und trotz der Vereinigten Staaten von Amerika, ist Großbritannien noch immer dasjenige Staatsgebiet der Erde, in dem sich der stärkste Besitz an Auslandskapitalien zusammenballt; größtenteils in privater Hand, in keineswegs unbeträchtlichem Ausmaß jedoch auch (Suezkanal, koloniale Eisenbahnen, Überseekabel, Erdölquellen und Erdölleitungen) in der des Staates befindlich.

Außer ihm hatten von Europa aus namentlich Frankreich und Deutschland kräftige Kapitalfühler in andere Länder gesenkt; jenes auf etwa 50, dieses auf 25-30 Milliarden geschätzt. Ferner kamen Belgien, die Niederlande und die Schweiz in Betracht - zusammen mit etwa 12-15 Milliarden, während die skandinavischen Staaten erst nach dem Kriege als internationale Gläubiger mit in den Vordergrund gerückt sind. Frankreich war dadurch gekennzeichnet, daß seine Banken — entsprechend der Stimmung der französischen Sparer — bei den Auslandsanlagen sich in enger Fühlung mit dem Vorgehen des Staates zu halten und demgemäß die Vermittlung auländischer Staatsanleihen besonders stark zu betonen pflegten. Auch Unternehmungskapital wurde mit Vorliebe in solche Länder geleitet, in denen der französische Staat politisch eine starke Stellung inne hatte. Russische Kapitalbedürfnisse traten daher für das französische Sparpublikum scharf in den Vordergrund, als es sich (vom Ende der 80er Jahre ab) darum handelte, das spätere Bündnis vorzubereiten und durch den Ausbau des westrussischen Eisenbahnnetzes sowie der russischen Montan- und Rüstungsindustrien schlagkräftig zu machen — in Verdrängung Deutschlands, wo Bismarck aus politischen Gründen die russischen Staatsanleihen aus der Reichsbankliste der beleihungsfähigen Effekten und so aus dem großen Börsenverkehr hatte streichen lassen. Auch der Bau des Suezkanals, obwohl daran deutsche Mittel im beträchtlichen Umfang beteiligt waren, ist von der französischen Regierung gegen den englischen Widerstand nur deshalb durchgesetzt worden, weil in den 60er Jahren Frankreich noch seinen politischen Einfluß über Ägypten, wie überhaupt einer alten Tradition gemäß über den Orient, auf diese Weise befestigen wollte. Erst recht sind die französischen Kolonien ausschließlich durch französische Kapitalinvestierungen befruchtet worden.

Die deutschen Banken dagegen stellten in ihrer Auslands-Kapitalpolitik die rein privaten Interessen um so stärker in den Vordergrund, als sie in den 80er Jahren mit einigen Staatsanleihen der Fremde schlechte Erfahrungen gemacht hatten, und als auch die Reichsregierung den politischen Wert der Kapitalverbindungen lange Zeit nicht anerkannte, im Reichstag sogar wiederholt gegen jede ausländische Kapitalanlage Sturm gelaufen wurde. So ist deutsches Kapital in starkem Maße, wie an der Suezkanal-Gesellschaft, so an der Errichtung wichtiger nordamerikanischer Bahnen beteiligt gewesen; an der zweiten Überlandbahn, der Northern Pacific Railroad Co., z. B. so ausschlaggebend, daß deren kapitalmäßige Reorganisation um 1900 durch die Deutsche Bank hat durchgeführt werden müssen. Erst bei der Anatolischen und Bagdadbahn tritt in den Zinsgarantien, welche der türkische Staat gegenüber dem deutschen Anlagekapital übernahm, der politische Gesichtspunkt hervor, den staatlichen Bestand der Türkei zu sichern und dadurch das Reich zu ihr in engere Beziehungen zu bringen; was dann sofort England und Frankreich zu Gegnern des deutschen Vorgehens machte und nur scheinbar in dem Deutsch-Englischen Vertrage vom Frühjahr 1914, in der hier vorgesehenen englischen Kapitalbeteiligung einen Ausgleich fand. Im ganzen ist die deutsche Auslands-Kapitalpolitik der Vorkriegszeit durch eine Zersplitterung gekennzeichnet, die sowohl für die berücksichtigten Räume als auch für die Wirtschaftszweige gilt.

Die Vereinigten Staaten von Amerika dagegen sind bis zum Großen Kriege in sehr ausgeprägtem Grade ein Schuldnerland gewesen. Was von ihnen aus sowohl in Kanada als auch in Mittel- und Südamerika an Anlagen des Transportwesens, wie vor allem im Panamakanal, und namentlich des Bergbaus finanziert worden war und auch geleitet wurde, stand noch weit hinter denjenigen Kapitalbeträgen zurück, die im Laufe der Jahrzehnte von Europa aus in fast alle ihre Wirtschaftszweige hineingeflossen waren; nur war die Leitung dieser Unternehmungen zumeist schon in amerikanische Hände übergegangen. Dieser Kapitalzufluß war für die wirtschaftliche Entwicklung der V. St. A. von um so größerem Vorteil, als ein erheblicher Betrag der fremden Kapitalien in den zahlreichen Eisenbahnkonkursen den Gewinnund sogar den Rückzahlungsanspruch verloren hat, die von Europa gelieferten Eisenbahnmaterialien aber natürlich in Amerika geblieben sind. Was an Schulden und europäischen Unternehmungsanteilen noch übrig war, ist dann allerdings durch die Kriegslieferungen der V. St. A. wohl restlos nach Amerika hinübergezogen worden. Dagegen ist schwer zu übersehen, inwieweit die nach dem Kriege von Amerika hinausgelegten Kapitalien aus eigener Kapitalbildung der V. St. A., inwieweit aus europäischen Fluchtkapitalien stammen. Aus der Außenhandelsstatistik ist hierüber nichts zu entnehmen; das Hin und Her der Kaufkraftübertragungen löst diese von der statistisch zu erfassenden Warenbewegung vollständig ab. Gute Kenner der internationalen Finanzbeziehungen sehen die europäische Quelle, also einen Kapitalempfang der V. St. A., als wichtigste Unterlage der Kreditgaben an. Soviel darf als sicher gelten, daß auch jetzt noch die V. St. A. als Gläubigergebiet im internationalen Wirtschaftsleben nicht annähernd die Bedeutung Englands erlangt haben.

3. Diesem Verhältnis entspricht die Stellung, die sich London im internationalen Zahlungsverkehr und das Pfund Sterling als Weltwährung haben erhalten können. Sie bildet den Rest, aber einen sehr wuchtigen Rest, von jenem Fastmonopol, das sich England in den napoleonischen Kriegen für die Gesamtheit der europäischen Weltverbindungen errungen und bis zur vollen Ausbildung der Weltmarktwirtschaft auch im Weltverkehr und im Weltwarenhandel bewahrt hatte. In ihr drückt sich am schärfsten aus, daß die Weltmarktwirtschaft nicht nur die Summe einzelner internationaler Wirtschaftsbeziehungen darstellt, sondern eine eigenartige und zusammenfassende Einheit bedeutet: eine für sich stehende, besondere Grundform des Wirtschaftslebens.

So war es am Ende der Vorkriegszeit schon längst eine Selbstverständlichkeit geworden, daß die internationalen Gütertransporte in aller Regel den Weg von der Gewinnungsstätte zum Verbrauchsorte so direkt wie nur irgend möglich nahmen; die Umladung in einem Zentralhafen war zu teuer, als daß man sie noch auf sich nahm, wenn die zu befördernden Mengen schon die Einrichtung einer direkten Verbindung lohnend machten, und man ließ den Trampdampfer einheitlicher Volladung von Übersee her lieber in einem Orderhafen Südeuropas sich die letzte Weisung seines Weges einholen, als daß man ihn von vornherein nach London oder Liverpool abfertigte und erst von dort an den endgültigen Bestimmungs-

ort lenkte. Auch der Warenhandel hatte sich mit den steigenden Mengen von der englischen Vermittlung unabhängig gemacht, ließ es zu einem Zwischengewinn nur ausnahmsweise noch kommen. Der Wechsel jedoch, den der überseeische Verkäufer über den Kaufpreis der Ware auf den Käufer ziehen sollte, oder das Akzept, das der Käufer zwecks Begleichung des Kaufpreises sich beschaffte, — sie waren überwiegend noch immer auf ein Londoner Bankhaus gestellt und in der Pfundwährung gehalten; ganz gleichgültig, in welchem Lande der Welt der Verkäufer und der Käufer ihren Handel trieben. Nur einige wenige Zahlungsverpflichtungen wurden auch über Paris (Südamerika), Amsterdam (Holländisch-Indien) und Berlin (Rußland) oder Wien (Balkan) geregelt.

Besonders bedeutsam für das Gewicht, mit dem die Londoner Tradition sich noch immer auf dem Zahlungsgebiet festhalten ließ, ist der Kampf, den die deutschen Banken um die Einführung des Mark-Wechsels geführt haben. Ihn aufzunehmen, errichtete die Deutsche Bank bald nach ihrer Gründung je eine Filiale in Japan und in Südamerika. Beide mußte sie nach wenigen Jahren unter nicht unbeträchtlichem Verlust wieder liquidieren. Es wurde aber zu einem vollen Erfolg, als sie in London die Zweigniederlassung begründete und damit in die Lage kam, ihrer deutschen und überseeischen Kundschaft Pfundakzepte auf London zu gewähren und sich dort in Pfund Sterling beziehen zu lassen. Von ihrem gesamten Verkehr in Aus andswechseln ist stets der Löwenanteil auf ihre Londoner Niederlassung entfallen; sogar noch zu einer Zeit, als längst schon wieder in Übersee deutsche Großbanken als Korrespondenzunternehmungen der heimischen Institute tätig geworden waren.

Nun liegt an sich im Wechselverkehr eine starke Kraft der örtlichen und auch der firmenmäßigen Konzentration. Je geringer die Zahl der Plätze und der Firmen ist, auf die in der Welt Wechsel gezogen werden, um so leichter kommen die Zahlungsansprüche und die Zahlungsverpflichtungen über die ganze Erde hin zur Abrechnung und damit zu einer Lösung, die keines Geldtransportes mehr bedarf. Vollends vereinfacht und verbilligt es den gesamten Zahlungsverkehr, wenn allenthalben dieselbe Währung für die Wechsel benutzt wird. So ließe sich etwa eine Kaufpreisforderung, welche die Ausfuhrfirma A. in Hamburg gegen das Importhaus B. in Buenos Aires auf Reichsmark oder Peso lautend erworben hat, nicht gut aufrechnen gegen eine Forderung der Firma C. in Shanghai gegen die Firma D. in Amsterdam auf Gulden oder gar Taels; es müßten schon Gegengeschäfte gleichen Umfangs zwischen dem B. und dem A., dem D. und dem C. selbst abgeschlossen werden, wenn die effektive Geldzahlung und ihre hohen Kosten vermieden werden sollen. Ganz anders dagegen, wenn der A. sich im Kaufvertrage über die exportierte Ware von B. ein Londoner Bankhaus hat benennen lassen, das für Rechnung des B. den üblichen Wechsel akzeptieren werde, und wenn A. dann für diesen Wechsel von sich aus ein Londoner Bankhaus als Empfänger der Zahlung (als Remittenten) bezeichnet, wie auch C. gegenüber dem D. verfährt; dann sind Wechsel entstanden, die beide in London und in Pfund Sterling zahlbar sind. Vielleicht sind es sogar dieselben Bankhäuser, die sich gegenüber stehen: die Bankverbindung des A. als dessen Remittent etwa zugleich für D. als Akzeptant, und die Bank des B. als dessen Akzeptant zugleich für C. als Remittent; dann rechnen Bank A. und Bank B. gegeneinander auf, während sie die Wechselbeträge (abzüglich der Spesen) den Guthaben der forderungsberechtigten Kunden A. und C. hinzu- und von den Guthaben der zahlungsverpflichteten B. und D. abbuchen. A. und C. können dann über diese Summe verfügen, indem sie entweder selbst irgendwo in der Welt Waren kaufen oder aber ohne solchen Vorgang auf ihre Banken Wechsel ausstellen und an andere Zahlungsverpflichtete abgeben. B. und D. dagegen besitzen vielleicht je aus einem früheren Warenverkauf noch Verfügungsrechte bei den Londoner Banken, oder sie schaffen sich an ihren eigenen Plätzen durch das Kaufen solcher London-Wechsel in London die entsprechenden Guthaben. Sind es in London nicht dieselben Bankhäuser, so wird doch im allgemeinen Abrechnungsverfahren derselbe Erfolg erzielt; vorausgesetzt nur, daß die beteiligten Banken auch alle an die Abrechnungsstelle angeschlossen sind. Und da nun die Kosten der Zahlungsabwicklung naturgemäß bei der Bemessung der Warenpreise ins Gewicht fallen, so entsteht aus den Umständen des internationalen Güteraustauschs ganz von selbst ein tatsächlicher Zwang, den Wechselverkehr auf eine Stadt und auf den verhältnismäßig kleinen Kreis der hier zur Abrechnung zusammentretenden Bankhäuser straff zu konzentrieren. Was das mittelalterliche Recht zur Bedingung der Wechselgültigkeit zu machen pflegte — die Beschränkung auf die Städte und Personen des besonderen Wechselprivilegs -, das haben die Bedürfnisse des neuzeitlichen Welthandels in gewaltig gesteigertem Maße zur Geltung gebracht.

4. Warum aber gerade London? — Hier greift die andere volkswirtschaftliche Funktion des Wechsels ein: die des Kreditträgers. Sie liegt nicht so sehr in der großen Rechtssicherheit, obwohl auch diese zum wirtschaftlichen Wesen des Wechsels gehört; wo sie betont wird, ist der Wechsel der Sicherer eines ursprünglich anders gestalteten Kredits (etwa einer Kaufpreisstundung) und nicht der Schöpfer eines neuen Kreditverhältnisses — was sich rechtlich darin ausdrückt, daß der Aussteller sich vom Bezogenen die Einwendungen gefallen lassen muß, die aus dem ursprünglichen Rechtsverhältnis herrühren. Erst dort, wo die Abstraktheit der Wechselverpflichtungen, die völlige rechtliche Loslösung von der ursprünglichen Schuld, zur Wirkung gelangt - wo also in der Tat allein aus der Wechselunterschrift sich die reine Geldschuld ergibt, da entstehen besondere und wirtschaftlich eigenartige Kreditverhältnisse. Aus dieser Rechtslage nämlich entspringt die Möglichkeit, daß in jeden Wirtschaftszweig sich fachfremdes Kapital kreditmäßig hineinschiebt. Für eine Bank z. B., die mit dem unmittelbaren Umsatz von Getreide nichts zu tun hat und demgemäß in ihren Reihen keinen Getreidesachverständigen führt, bedeutet es ein ganz anderes Risiko, dem Verkäufer eines Postens Getreide auf seine spezielle Kaufpreisforderung einen Vorschuß zu gewähren, als wenn sie den von ihm auf den Käufer (oder dessen Bank) gezogenen Wechsel gegen Zinsabzug vor Verfall ankauft (diskontiert). In jenem Fall müßte sie sich ein Urteil darüber zu bilden suchen, ob der Kaufpreis nach dem Inhalt des Kaufvertrages zur bestimmten Zeit wirklich fällig wird, ob also etwa das Getreide in der vereinbarten Beschaffenheit geliefert worden ist und auch alle sonstigen Sonderbedingungen des Kaufvertrages erfüllt sind. Diskontiert sie dagegen den über den Kaufpreis gezogenen Wechsel, so hat sie nur die Zuverlässigkeit der auf dem Wechsel befindlichen Unterschriften zu prüfen, die allgemeine Kreditwürdigkeit der dadurch wechselmäßig-abstrakt verpflichteten Firmen, und sie kann es den Partnern des Getreidekaufvertrages überlassen, sich nach der Einlösung des Wechsels über die fällig oder nicht fällig gewordene Kaufpreisforderung auseinanderzusetzen; mag der Käufer die von ihm gezahlte Wechsel summe von dem Verkäufer zurückfordern, wenn er aus irgend einem Grunde den Kaufpreis für das Getreide nicht schuldig geworden ist. Solches Urteil über die allgemeine Kreditwürdigkeit fällt aber völlig in den Rahmen der Banktätigkeit.

Immerhin erfordert auch dieses Urteil ein beträchtliches Maß von Umsicht und von Kenntnis der geschäftlichen Verhältnisse der Wechselschuldner, und der Dauerkunde erhält daher leichter (bei den Notenbanken allein) den in der Diskontierung seiner Wechsel liegenden Kredit. Dies ist der Grund, warum im internationalen Verkehr das Akzept einer international bekannten Bank beliebter und im Zins billiger als das eines Warenkaufmanns zu sein pflegt, und warum die Warenkaufleute lieber für ihre Rechnung auf eine solche Bank als auf sich selbst die Wechsel ziehen lassen oder gleich mit einem Bankakzept die Zahlung einleiten. Immer jedenfalls geht das Urteil der diskontierenden Bank auf die allgemeinen Grundlagen der in den Wechselunterschriften sich andeutenden Geschäftsverhältnisse, nicht auf das Besondere des einzelnen Geschäfts, und darüber hinaus auf die Gesamtheit aller jener Bedingungen, die neben der Zahlungswilligkeit der Wechselschuldner deren wahrscheinliche Zahlungsfähigkeit bestimmen. Dinge, mit denen die Banken sich berufsmäßig beschäftigen, von denen aus sie also ihr Kapital im Kreditwege in die verschiedensten Fachzweige des Wirtschaftslebens hineingeben können.

Das Wechseldiskontgeschäft der Banken und die ihm gleichstehenden Formen des Buchkredits sind als Träger selbständigen Kredits um so bedeutsamer geworden, je mehr sich neben die "königlichen", d. h. monopolistischen Kaufleute der Vergangenheit auch im internationalen Warenhandel Neulinge von geringer eigener Kapitalkraft gestellt haben. Jene Geschäftsformen haben sogar das Hochkommen solcher kleinerer Firmen mit herbeigeführt, nachdem erst die wissenschaftliche Erforschung der fremden Länder die erfahrungsmäßig gewonnene Kenntnis von Land und Leuten fast allgemein ihres Monopolcharakters entkleidet hat. Galt es noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts als höchst bedenkliches Zeichen und beinahe ehrenrührig, wenn ein Handelshaus die ihm zufließenden Wechsel längere Zeit vor dem Verfalltermin und nicht nur zwecks bequemerer Einlösung diskontieren ließ, so ist dieses Diskontieren längst eine allgemein übliche Gewohnheit geworden. Die Gewinnmöglichkeiten, die aus dem einzelnen Geschäftsabschluß herausspringen, sind in aller Regel so gering geworden, daß nur der rascheste Umschlag des Betriebskapitals das Gesamtkapital einer Firma zur üblichen Verzinsung und allenfalls zu Gewinn bringen kann. Daher darf man die in einem Kauf angelegten Beträge so leicht nicht mehr darin liegen lassen, bis der Weiterverkauf der Ware sie wieder flüssig und zu neuem Einkauf verwendbar macht. Man muß es vorziehen, einen Teil des möglichen Gewinns als Zins an den diskontierenden Kreditgeber abzuführen und so sich von außen her das eigene Betriebskapital immer wieder ergänzen zu lassen.

Damit ist der Zinssatz, der beim Diskontieren der Wechsel einbehalten wird, zu ausschlaggebender Bedeutung gelangt; und dies ist stets derjenige Satz, der am Fälligkeitsorte des Wechsels gilt, gleichgültig wo das Diskontieren selber stattfindet — die örtlichen und persönlichen Besonderheiten wirken in den Provisionen und Spesen sich aus. Und im Zinssatz hat London seit den napoleonischen Kriegen vor allen Festlandsstädten einen Vorsprung, der ihm niemals

ernstlich streitig gemacht worden ist. In den ersten Jahrzehnten war es die überragende Kraft der englischen Kapitalbildung, die sich in einem verhältnismäßig niedrigen Diskontsatz ausgewirkt hat. In der letzten Vorkriegszeit, als auch das Festland und nicht zuletzt Deutschland darin gewaltig gewachsen waren, machte sich entscheidend die so gewonnene Tradition der Kapitalverwendung geltend. Im Gegensatz zu Deutschland, das die neuen Kaufkräfte regelmäßig sofort wieder in feste Anlagen verwandelte, hielt England einen großen Teil ständig in flüssigem Zustande, und während dort fast dauernd eine Spannung zwischen dem Anlagewillen und den dazu verfügbaren Mitteln bestand, ließ sich hier der Zinssatz dank reichlichem Kapitalangebot niedriger halten. In Deutschland hat das Interesse an den technischen Verbesserungen, an der stetigen Modernhaltung seiner Industrie und seines Transportwesens nachhaltig den Zins hoch, in England dagegen das Interesse des Handels und der internationalen Zahlungsbeziehungen ihn niedrig gehalten — die für England wertvolle Vorderseite der bekannten Unmodernität seiner Industrie und auch seiner Schiffahrt.

Der Zinsvorsprung Londons war um so schwerer aufzuholen, als in ihm selbst wiederum eine Kraft des Niedrighaltens verborgen liegt. Zum ersten deswegen, weil auch vom Ausland her für alle Wechsel, die in London zahlbar gestellt sind, rechtzeitig die Deckungsmittel bei den dortigen Banken bereitgestellt werden müssen; es kommt also auch vom Ausland her flüssiges Kapital dauernd nach London hinein. Zum zweiten aber zieht der niedrige Zinssatz auch einen großen Teil jener Warensendungen an die Themse, die irgendwo im Ausland zwecks Beschleunigung des Kapitalumschlags schon abgesandt werden, ehe für sie ein Käufer gefunden ist, und für die doch der Absender alsbald einen Vorschuß auf den zu erwartenden Kaufpreis zu erhalten wünscht: die sog. Konsignationssendungen; und diese bringen nach London nicht nur die Kaufpreise, die von den endgültigen Käufern zu entrichten sind, sondern entfalten auch eine starke Kraft der Marktbildung, was dann wiederum die Konsignationen anlockt. Es ist also ein Kreis von einzelnen Gliedern, die immer wieder ineinander greifen, aus denen so leicht keines herauszubrechen ist.

Getragen aber wurde dieses ganze Gebäude von einer Währung, die überall in der schon erschlossenen Welt bekannt war und als unerschütterlich galt, an der daher die anderen Länder die eigene Währung zu messen pflegten. Von der Vorkriegszeit her war sie in der Meinung der Welt so fest verankert, daß sogar die Störungen des Krieges und die auch England nicht erspart gebliebene Inflation keinen nachhaltigen Bruch verursacht haben. Alle Versuche New Yorks, den Dollar an die Stelle des Pfundes zu setzen, sind bislang erfolglos geblieben. Nur an das abgewertete Pfund, nicht auch an den Dollar hat sich ein weit ausgreifender Währungskreis angeschlossen. Soweit überhaupt noch von einer Weltmarktwirtschaft jetzt gesprochen werden kann, findet sie nach wie vor in der englischen Währung den allgemein gültigen Maßstab, gruppiert sie sich um das Pfund Sterling.

#### 26. Die Binnenwirtschaft in der Weltmarktwirtschaft.

1. Es wäre jedoch, wie schon erwähnt, eine grundfalsche Vorstellung von der Weltmarktwirtschaft, wenn man die Gestaltung der internationalen Beziehungen für das Allein-Wesentliche halten und in ihr die "übrige Welt" in Gegensatz zu

den einzelnen Ländern setzen wollte. Die ganze Wucht des Eigenartigen — das, was die Weltmarktwirtschaft entscheidend von der Nachbarschaftswirtschaft abhebt — kommt vielmehr darin zum Ausdruck, daß diese Weltbeziehungen die Binnenwirtschaft völlig in ihren Bann geschlagen haben, daß also auch im Innern jedes angeschlossenen Landes kein irgend wichtiger Wirtschaftsvorgang sich noch selbständig nach den örtlichen Bedingungen abspielt. Jedes Kaufen im einfachsten Laden, und mag der Gegenstand ganz ausschließlich aus inländischen Stoffen mit inländischer Arbeit hergestellt sein, steht in der Weltmarktwirtschaft maßgeblich unter dem Einfluß des Weltmarktes, wie es umgekehrt aus seinem Winkel sich in den Weltmarkt hinein geltend macht. Wie der Körper und sein kleinstes Glied eine Einheit bilden, so gehören der Weltmarkt und jeder einzelne Wirtschaftsvorgang zueinander — dieser ein Bestandteil von jenem, jener ein Bestandteil von diesem.

Der Untergrund eines so engen Zusammenhangs ist in den neuzeitlichen Wettbewerbsmöglichkeiten, im Potential des Weltmarktes gegeben. Telegraph und Telephon, Briefdienst und Zeitung, neuerdings die wirtschaftlichen Mitteilungen des Rundfunks wirken miteinander auf die einzelnen Menschen und auf ganze Gruppen derart nachhaltig ein, daß sich in ihrem Bereich ein wirklich freies oder wenigstens nur von örtlichen Erscheinungen bedingtes Verhalten nicht zu entwickeln vermag. Das soll gewiß nicht heißen, daß sich der letzte Bauer und Städter jeweils ein Urteil darüber bilden kann oder auch nur will, was die große Menge der Nachrichten gerade für ihn bedeuten sollte; als Konsumenten zumal stehen ihr die bei weitem meisten Menschen recht hilflos gegenüber. Den Produzenten im Menschen berühren indes die Neuigkeiten von Ernten und sonstigen Erzeugungsziffern, von Warenverschiffungen und Warenankünften, nicht zuletzt von Preisbewegungen schon in erheblich stärkerem Maße und weiterem Umfange. Vollends wird der Handel unmittelbar oder durch den Großhandel hindurch in seinen Dispositionen nachhaltig von dem bestimmt, was so aus "aller Welt" an Nachrichten hereindringt. An dem weit verbreiteten und das Gesamturteil geradezu bildenden, dennoch falschen Glauben, daß in Deutschland die sog. Schwerindustrien das Rückgrat des industriellen Aufbaus bildeten und daß ein allgemeiner Zug zum Riesenbetrieb und zur Aktiengesellschaft sich geltend mache, läßt sich die Bedeutung des öffentlichen Nachrichtenwesens nur allzu klar ablesen; jener Glaube beruht darauf, daß von diesen Industriezweigen und von den großen Aktiengesellschaften dank ihrer Betonung der Ziffer immer wieder über Tätigkeit und Ertrag berichtet werden kann, während die gewaltige Zahl der kleinen Unternehmungen und die Vielfalt der Qualitätsindustrien sich jeglicher Berichterstattung entziehen und somit dem Zeitungsleser und Rundfunkhörer in ihrer tatsächlich größeren Bedeutung nicht zu Bewußtsein kommen. Wieviel stärker müssen Nachrichten wirken, wenn sie von Sachverständnis aufgenommen und gewertet werden!

Es ist auch nicht nötig, daß solcher Wertung jedes Mal ein Handeln folgt; ein Kaufen oder Verkaufen, ein Abstoßen von Vorräten oder ein Neubeschaffen. In der Preisbewegung drückt schon die Möglichkeit sich aus, je nach den Nachrichten raschest aus größter Entfernung die Waren heranzuziehen oder in die Welt hinauszuschicken. Die neuzeitlichen Leistungen des Gütertransports treten als "Potential" ergänzend neben die Nachrichtenübermittlung. Anders ausgedrückt:

der Preis, der an irgend einem Orte Deutschlands für einen Posten deutschen Getreides etwa gezahlt wurde, bestimmte sich — solange Deutschland ein Glied der Weltmarktwirtschaft war — nicht mehr nach den Erzeugungskosten des betreffenden Landgutes oder auch nur der betreffenden Landschaft, sondern ausschließlich nach demjenigen Aufwand, der als Einkaufspreis und Überleitungsspesen für das Getreide der Ferne jeweils anzulegen war — selbst dann, wenn niemand ernstlich an einen solchen Fernbezug gedacht hat. Und für Ausfuhrgut gab ebenfalls der Auslandspreis, wie er aus dem Wettbewerb mannigfacher Herkünfte sich gerade in den Konsumzentren stellte, die Grundlage für die inländische Preisbemessung ab, nur daß die Transport- und Handelsspesen dann vom Preis jener Zentren abgezogen wurden — auch dies selbst dann, wenn im Einzelfall der Einkauf gar nicht zum Zwecke einer Ausfuhr getätigt wurde. Sogar die Erzeugnisse feiner Fertigung, die nicht den Charakter einer Massenware tragen, sind solchem Zusammenhange nicht entrückt; mögen sie als Markenartikel vom Hersteller mit festen Preisen für den Weiterverkauf belegt werden, so muß doch (weiteres in anderem Zusammenhang erwähnt) in der Bemessung dieser Preise den Möglichkeiten des Wettbewerbs von vornherein maßgeblich Rechnung getragen werden, und hierbei ist stets zu beachten, daß gerade fertige Verbrauchsartikel keineswegs nur mit ihresgleichen, sondern mit der ganzen Fülle der Entbehrlichkeiten um die Kauflust der Abnehmerkreise zu kämpfen haben.

2. Aus der internationalen Produktionsteilung und dem straffen Ineinandergreifen der weit ausgedehnten Weltmarkt-Teilgebiete folgt ferner mit Notwendigkeit, daß es unter der Herrschaft der Weltmarktwirtschaft in keinem der beteiligten Erdräume zu einem ganz ruhigen und stetigen Ablauf seines Wirtschaftslebens kommen kann. Die Unruhe vielmehr, die schon durch die rasch sich folgenden Neuerungen der neuzeitlich-wissenschaftlichen Technik in alles Wirtschaften hineingetragen ist, wird durch die Organisation dieses Wirtschaftens selbst noch wuchtig gesteigert. Beides zusammen, nicht die Technik allein, hat es bewirkt, daß man vom alten Europa hat sagen können: das eine 19. Jahrhundert habe ihm unendlich tiefer greifende Veränderungen eingedrückt als viele Jahrhunderte der Vergangenheit, der Unterschied zwischen den Jahren 1800 und 1900 sei unendlich viel größer als der zwischen den Jahren 1200 und 1800.

Allein schon die erwähnte Tatsache, daß für die Weltmarktwirtschaft mit Hilfe der neuzeitlichen Transportmittel immer neue Landgebiete, Landschaften und ganze Länder, erschlossen worden sind, und daß diese Neuländer mit zunehmender Bevölkerung und Kultur nach und nach alle angefangen haben, sich zu industrialisieren und dann auch ihre Landwirtschaft zu intensivieren, — diese Tatsache hat für die älter aufgeschlossenen Räume immer wieder ein Anpassen an dieses Neue erfordert. So mancher Wirtschaftszweig ist an einer Stelle zum Erliegen gebracht worden, weil er irgendwo anders unter günstigeren Produktionsbedingungen sich hat aufbauen lassen; und selbst staatliche Hilfen haben oft genug nicht ausgereicht, einen solchen Unterschied zugunsten der altbestehenden Werke auszugleichen. Andere Wirtschaftszweige sind auf Grund neu erstandener Bedürfnisse, nicht zuletzt wiederum dank der räumlichen Ausweitung des Kulturbereichs mächtig gefördert worden und mannigfach auch völlig neu emporgewachsen. Jenes bedeutet Einbußen in dem Wirkungsgrad aller festen Anlagen und namentlich auch aller Sonderkenntnisse der beschäftigten Menschen für die

erliegenden Wirtschaftszweige, somit für das getroffene Land einen Verlust am Volkskapital. Dieses bringt neue Betätigungs- und Gewinnmöglichkeiten in das Land hinein, einen Zuwachs also an Volkskapital. Und es wird zur Frage, ob an bestimmter Stelle der Zuwachs den Verlust oder umgekehrt der Verlust den Zuwachs überwiegt. Der Regel nach erfordert es zum mindesten einige Zeit, bis die vom Verlust betroffenen Bevölkerungsteile in den zugewachsenen Wirtschaftszweigen wiederum das Feld ihrer Beschäftigung zu finden vermögen. Eine Bereicherung der gesamten Weltmarktswelt kann also sehr wohl mit einer Verarmung einzelner Teilgebiete erkauft werden.

Mit der Unübersichtlichkeit des Gesamtfeldes und mit der Loslösung von den örtlichen Gewohnheiten ist noch eine zweite Unruhereihe in der Weltmarktwirtschaft verbunden: ein Auf und Ab der Konjunkturen. In einer Wirtschaftsverfassung, bei der die wichtigsten Entschlüsse des Einzelnen aus aller Tradition herausgestellt und trotz aller rechnerischen Unterbauung aus dem Gefühl heraus zu fassen sind, hat notwendig das Beispiel - das, was viele machen - die Rolle der Tradition übernommen. Geht es in einem Wirtschaftszweig gut, erspürt man dort den Erfolg regelmäßigen Gewinns, so stürzen sich darauf in größerer Zahl solche Menschen, die etwa freie Mittel zur Verfügung haben und irgendwie ertragbringend anlegen wollen. Ohne daß der eine vom andern weiß, steigert jeder die Leistungsfähigkeit des ganzen Wirtschaftszweiges, und der Markt dieser Waren wird dann plötzlich mit neuem Angebot überschwemmt. Geht die Nachfrage nicht alsbald entsprechend mit in die Höhe, so pflegen zwar die Preise zu sinken, bis wieder von der Nachfrage- oder von der Angebotsseite her beides in Ausgleich gebracht ist; zugleich wird aber das Gleichgewicht gestört, das zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen sich allmählich herausgestellt hat und für einen ruhigen Gang des gesamten Wirtschaftslebens notwendig ist -, stellt doch das Einkommen, wie es aus jedem einzelnen Wirtschaftszweig gewonnen wird, für die anderen Wirtschaftszweige die von ihnen zu befriedigende Kaufkraft dar. Namentlich kann die Bildung neuen Sparkapitals auf Kosten des gewohnt gewordenen Güterkonsums und hiermit auf Kosten dieser Gütererzeugung beschleunigt werden; das neue Kapital wird einseitig in bestimmte Arbeitsrichtungen gelenkt. Geht es schließlich in solche Industriezweige hinein, die erst wieder die Produktionsmittel (Maschinen usw.) für andere Wirtschaftszweige herstellen sollen, so dauert es vollends lange Zeit, bis aus solcher Kapitalinvestierung ein Konsumobjekt hervorgehen, Produktionsmittel- und Konsumgüter-Erzeugung also wieder sich ausgleichen kann. Die Störung des Gleichgewichts äußert sich zunächst im schleppenden Geschäftsgang jener Wirtschaftszweige, denen die gewohnten Aufträge und der gewohnte Kapitalzufluß plötzlich entfallen. Sie pflegt aber um sich zu greifen, weil die zuerst gestörten Zweige und ihr Personal als Käufer der anderen Erzeugnisse sich nicht mehr im gewohnten Maße geltend machen, bis schließlich breithin die Gütererzeugung stockt und so sich der Ausgleich wieder anbahnt. Kommt es schließlich zu einem neuen Gleichgewicht zwischen Gütererzeugung und Güterverbrauch, zwischen Produktionsmittel- und Konsumgüter-Gewinnung, so kann auch der Reigen von neuem beginnen.

In seiner ganzen Schroffheit ist dieser Konjunkturenwechsel allerdings nur in den Anfangszeiten der weltmarktwirtschaftlichen Entwicklung hervorgetreten. Die Krisen von 1857 und 1873 haben über ganz Mittel- und Westeuropa beinahe ein Leichentuch gebreitet und lange Jahre ihr Wirtschaftsleben schwer darnieder gehalten. Dann hat man jedoch allenthalben — bei den Privatbahnen ebenso wie bei den Staatsbahnen — gelernt, die Transportpreise in feste Tarife einzuspannen und durch Beseitigung des Wettbewerbs aus allen willkürlichen Schwankungen herauszuhalten. Man ist auch dazu übergegangen, die Notenbanken je Staat zusammenzufassen (ebenfalls zum Teil in rein privater, zum Teil in staatlicher oder halbstaatlicher Form) und von solchem Monopol aus die Diskontpolitik, die Grundlinie also der Zinsentwicklung, von den Markteinflüssen freizustellen. Nicht zuletzt haben wichtige Zweige der industriellen Massenproduktion, wie namentlich der Kohlenbergbau und die eisenschaffende Industrie, in einigen der wichtigsten Länder — so namentlich in Deutschland — in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts angefangen, sich zu festen Marktverbänden zusammenzuschließen und dadurch ihre Absatzmärkte zu einer viel gleichmäßigeren Mengenund Preisentwicklung zu führen, als jene vordem gezeigt hatten. So waren um die Wende des Jahrhunderts dem Wirtschaftsleben dieser Länder gerade an den Unterlagen Festigkeitselemente eingefügt, die auch die Oberbauten gegen die Schwankungen früheren Ausmaßes in erheblichem Grade geschützt haben. Der starke Aufstieg z. B., den Deutschlands Wirtschaftsleben seit etwa 1895 bis zum Ausbruch des Weltkrieges erlebt hat, ist zwar zweimal (1899/1900 und 1907/1908) durch Stillstände, aber nicht durch ausgeprägte Rückschläge und nicht auf lange Zeiten unterbrochen worden — im Gegensatz zur eigenen Vergangenheit, im Gegensatz aber auch zu dem Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten von Amerika, das noch 1893 und 1907 durch ganz schwere Allgemeinkrisen erschüttert worden ist. Immerhin zeigen auch die deutschen Vorgänge, daß in der Weltmarktwirtschaft mit einer störungsfreien und gleichmäßig ruhigen Entwicklung nicht gerechnet werden darf.

3. Hieran haben auch die Schutzzölle, wie sie innerhalb der Weltmarktwirtschaft von zahlreichen Staaten gehandhabt worden sind, nichts Wesentliches geändert. Sie legen zwar, wenn sie überhaupt im Innern des geschützten Landes wirksam werden, auf die ausländische Ware eine besondere Spese der Grenzüberschreitung und geben hiermit der Inlandserzeugung eine Erleichterung, mit ihren Gestehungskosten sich den — vom Weltmarkt bestimmten — Preisen anzupassen. Ob aber die Inlandspreise nicht nur in einem gegebenen Augenblick höher als die Auslandspreise, sondern auch höher als die Inlandspreise der voraufgehenden Zeit und hoch genug zur Deckung der inländischen Produktionskosten sind, das hängt immer noch von der Entwicklung der Auslandspreise ab. Oft genug ist es sogar vorgekommen, daß gerade deshalb, weil dem Absatz in das geschützte Land eine solche Sonderspese auferlegt worden war, der Auslandspreis im ganzen zurückging und der Inlandspreis dann trotz des Schutzzolls keine absolute Erhöhung, sondern noch eine Senkung erfuhr. Schutzzölle bedeuten nun einmal an sich noch keine Erschwerung, geschweige denn eine Verhinderung der Einfuhr; sie können dazu nur über das Verhältnis hinweg werden, in welchem die inländischen Produktionskosten zu den Auslandspreisen stehen — d. h. dann, wenn sie durch erhöhte Inlandspreise es der inländischen Gütererzeugung möglich machen, sich stärker zu entfalten und so einen größeren Teil des inländischen Bedarfs zu decken.

An den Verhältnissen der deutschen Getreideversorgung, wie sie in die Welt-

marktwirtschaft eingebettet war, läßt sich die Preisbildung dieser Wirtschaftsform deutlich machen. Es gab seit der Mitte der 80er Jahre (1885 und 1887) einen Schutzzoll von immerhin beträchtlicher Höhe, und es stand weiter, um diesen Zoll auch in den Überschußgebieten der deutschen Ostens für Ausfuhrgetreide preiswirksam zu machen, eine staatliche Ausfuhrvergütung gleicher Höhe (seit 1894) in Geltung. Für die Mitte und den Westen, wo die eigene Erzeugung nicht annähernd den Bedarf befriedigte, ergab sich schematisch die einfache Preisformel: überseeischer Erzeugerpreis (etwa Preis von Chicago) plus Transport- und Handelsspesen (etwa Chicago-Duisburg oder Magdeburg) plus Zoll ergab den innerdeutschen Preis Duisburg oder Magdeburg; je nachdem, ob dann die Landschaft tiefer im Innern noch einen Zufluß ausländischen Getreides brauchte oder aber aus sich Überschüsse abzustoßen hatte, stellte sich der Erzeugerpreis in solcher Landschaft noch um die Transport- und Handelsspesen, die zwischen ihr und dem nächsten Großmarkt aufzubringen waren, höher oder niedriger. Im Osten dagegen war die Lage schwerer zu durchschauen. Hier stand zur Wahl, ob das überschüssige Getreide aus der inneren Landschaft erst an die Meeresküste und von hier ins Ausland (etwa nach London) ausgeführt werden sollte, oder aber ob man es unmittelbar von der Erzeugungsstätte mit der Eisenbahn in die Bedarfsgebiete der Mitte und des Westens vorteilhafter bringen konnte. So ergaben sich, wiederum natürlich nur schematisch, folgende Preisformeln für den Vergleich: es galt entweder der Auslandspreis (London) minus Transport- und Handelsspesen Binnenlandschaft-London plus Ausfuhrvergütung, oder aber Inlandspreis Mitteldeutschland (Magdeburg) minus Transport- und Handelsspesen Ostdeutschland-Mitteldeutschland. Setzt man der einfacheren Übersicht wegen hier den mitteldeutschen Inlandspreis auf die Formel; Londoner Preis plus Transport- und Handelsspesen London-Magdeburg plus Zoll, so ergibt sich für den Osten als Grenze, von der ab östlich die Ausfuhr und westlich die Versorgung des mitteldeutschen Marktes der vorteilhaftere Absatz war, diejenige Linie, an der die Spesen London-Magdeburg abzüglich der Spesen Ostdeutschland-Magdeburg gleich wurden den Spesen Ostdeutschland-London. Es war also wohl möglich, durch eine Senkung der deutschen Eisenbahnfracht (preußische Getreide-Staffeltarife 1891—1894) jene Grenzlinie nach Osten hinauszuschieben und dadurch den deutschen Bereich zu erweitern, der für die deutschen Bedarfsgegenden herangezogen werden konnte. Die letztentscheidende Größe jedoch für die Bemessung dieses Bereichs und für die im Inland zu erzielenden Preise blieb trotz Schutzzoll und Ausfuhrvergütung der Auslandspreis.

Nicht anders liegt es bei jenen Preisfestsetzungen, die ein straffes Syndikat für seinen Inlandsabsatz trifft. Gewiß bringt ihm eine monopolartige Stellung die Macht, einen staatlichen Zoll im Inlandspreise voll auszudrücken: sogar dann, wenn die Erzeugung seiner Mitglieder den inländischen Bedarf übersteigt und ein Teil ins Ausland abgestoßen werden muß. So lange jedoch das deutsche Syndikat nicht durch eine gleich straffe Organisation von wirklich internationaler, d. h. den Weltmarkt beherrschender Kraft ergänzt wird, kann es mit den Inlandspreisen niemals einen Stand überschreiten, der sich aus den Auslandspreisen plus Spesen plus Zoll zusammensetzt. Auch hier sind also die Auslandspreise maßgebend für die Entscheidung, ob durch den Zoll die inländischen Preise wirklich auf die Höhe der inländischen Produktionskosten gebracht

werden oder nicht. Erst das Bestehen einer internationalen Zusammenfassung kann, bei entsprechender Straffheit, die Preise bis dicht an die Beträge hinaufschrauben, bei denen das Erstehen neuen Wettbewerbs zu fürchten ist; und selbst dann bleibt es fraglich, ob mit solchen Preisen die Gestehungskosten der bestehenden Werke gedeckt werden.

4. Am deutlichsten tritt die Bedeutung, welche die weltmarktwirtschaftlichen Zusammenhänge für das Wirtschaftsleben des einzelnen Erdraumes zu beanspruchen haben, in der Agrarkrisis zutage, welche ein rundes Menschenalter hindurch in den europäischen Altländern die Landwirtschaft durchschüttelt hat.

An sich war es nichts Neues, daß die zunehmende Bevölkerung einzelner Teilgebiete aus der eigenen Nahrungsmittelgewinnung nicht mehr ernährt werden konnte; Holland und Großbritannien sind seit alters auf die Einfuhr fremden Getreides gestellt gewesen, und auch Deutschland hat schon bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts seine alten Getreideausfuhrstraßen, Rhein und Elbe, mehr und mehr zu Einfuhrstraßen sich umwandeln sehen. Die Mengen jedoch, die in Ergänzung der altgewohnten Ostsee-Sendungen Südrußland (das uralte Versorgungsgebiet der Mittelmeerländer) an den Nordwesten Europas zu liefern vermochte, hielten mit dessen Bevölkerungszunahme kaum Schritt, und sie kamen auch, da weder das russische Eisenbahnnetz schon den Transportbedürfnissen angepaßt noch die Seeschiffahrt zu nennenswerter Höhe entwickelt war, in die nördlichen Bedarfsländer nur zu Kosten herein, die hier dem Steigen der Preise nicht entgegen waren. Wichtiger war, daß namentlich Deutschland seit 1850 seine Binnengebiete durch Eisenbahnen zunehmend erschloß und ihnen, ihrer Landwirtschaft, das Erreichen der Verbrauchszentren erheblich verbilligte; ein besonders niedriger Frachtentarif, der Ostbahn-Staffeltarif, hat schon in den 60er Jahren West- und Ostpreußen näher an Berlin herangezogen, wie vollends das Erreichen der Meeresküste und hiermit die Ausfuhr durch jede neu gebaute Strecke Schienenweges den ostdeutschen Landwirten erleichtert und verbilligt worden ist. So wurde der Abschlag von den Konsumpreisen geringer, und die Erlöse der Landwirte stiegen noch stärker als diese. Mit der Wirkung, daß auch die Preise der Landgüter regelmäßig in die Höhe gingen; was in England, dem Land des überwiegenden Pachtsystems, dem feudalen Großgrundbesitz in Gestalt steigender Pachten — in Deutschland dem zumeist auf eigenem Besitz wirtschaftenden Landwirt bei jedem Gutsverkauf zugute kam. Für den neuen Erwerber des Gutes aber bedeutete es natürlich eine Belastung; vielfach sogar der Art, daß er den hohen Kaufpreis zu erheblichem Teil dank dem neuen Bodenrecht mit Hilfe einer Hypothekenschuld (Restkaufgeld-Hypothek) beglich und so rechtsformell in einen Kapitalzins verwandelte, was tatsächlich eine dem Vorbesitzer zugefallene Bodenrente war.

Diese Lage änderte sich, wie für die westeuropäische, so für die deutsche Landwirtschaft von Grund aus, als von der Mitte der 70er Jahre ab sich die weltmarktmäßige Verstrickung geltend machte. In Nordamerika war nach Beendigung des Bürgerkrieges das Mississippi-Gebiet durch Eisenbahnen an die Seehäfen des Ostens voll angeschlossen worden. In Indien hatte Großbritannien nach der Eröffnung des Suezkanals ebenfalls mit der Verwirklichung eines großen Eisenbahnbauprogramms kräftig eingesetzt. Und nun kamen von beiden Erdräumen her plötzlich und gänzlich unerwartet so gewaltige Getreidemengen nach

Europa, daß der Zufluß erheblich stärker als die Bevölkerung anstieg. Dazu waren es Produkte, die in ihren Kosten nichts von einer Bodenrente enthielten, für die nur Arbeits- und Transportkosten aufzuwenden waren; und die eben ihrer großen Masse wegen in den Preisforderungen allein von diesen Kosten bestimmt wurden. So trat ruckweise ein starkes Preisfallen in Europa ein. Die Landwirte des alten Erdteils konnten die Bodenrenten nicht mehr herauswirtschaften, die sie als Hypothekenzinsen an ihren Vorbesitzer zahlen sollten; oft nicht einmal die wirklichen Kosten des Betriebs und des in den Betrieb gesteckten Kapitals. Sogar die gesetzlich angeordnete Senkung der Pachten in England, die Schutzzölle in Deutschland und anderen Staaten haben die Lage nicht entscheidend verbessern können, zumal in den 90er Jahren auch noch Argentinien und Australien, im neuen Jahrhundert Kanada — wiederum plötzlich — mit hohen Ausfuhrziffern in den Weltmarkt eintraten. Erst gegen Ende des ersten Jahrzehnts im 20. Jahrhundert schien ein Umschwung zu kommen: die Bevölkerungsvermehrung in Europa und in den überseeischen Erzeugungsgebieten selbst, namentlich in den Vereinigten Staaten von Amerika, hatte nachgerade den Vorsprung der Nahrungsmittelgewinnung aufgeholt, und neue Lieferräume taten sich damals nicht mehr auf.

Immerhin haben die deutschen Schutzzölle — entsprechend der oben gegebenen Formel — den Preisfall für die deutsche Landwirtschaft verlangsamt und dieser hiermit die Möglichkeit verschafft, den sinkenden Erlösen wenigstens die steigenden Roherträge einer Betriebs-Intensivierung entgegenzuwerfen. Gestützt auf die Verbilligung der Werkzeuge und namentlich der künstlichen Düngemittel, hat in der Tat in jenen Jahren bei uns eine Erhöhung der Hektarergebnisse stattgefunden, während die englische Landwirtschaft mit einer wesentlichen Extensivierung ihres Getreidebaus wie ihrer Viehzucht auf die sehr rasch fallenden Preise geantwortet hat. Die Intensivierung der deutschen Landwirtschaft hat sich sogar dahin ausgewirkt, daß nicht nur die ungenutzte Brache fast völlig verschwand, sondern daß auch die (der freien Rohstoffeinfuhr zum Opfer fallende) Gewinnung von Textilstoffen (Schafwolle, Flachs und Hanf) durch Kulturen stärkerer Kapital- und Arbeitsbeanspruchung ersetzt wurden: der Zuckerrübenanbau und die rationale Rindviehhaltung sind in eben jenen Jahrzehnten besonders kräftig gefördert worden. Im ganzen eine gewaltige Leistung der deutschen Landwirte; und doch nicht ausreichend, der von außen kommenden Störungen Herr zu werden.

Die Agrarkrisis hat sogar die überseeischen Überschußgebiete nicht verschont. In den Vereinigten Staaten von Amerika haben die altbesiedelten Küstenstaaten zuerst ihren Getreidebau und dann sogar die Gewinnung hochwertiger Viehzuchtprodukte an die Mitte abgeben müssen; schon um die Jahrhundertwende war daher großenteils wieder Ödland geworden, was einige Generationen als Ackerland und Weide allmählich der Natur abgezwungen hatten. Der Mitte ist die Einfuhr kanadischen Weizens in ähnlicher Weise verhängnisvoll geworden. Und auch aus Argentinien kamen schon vor dem Weltkriege lebhafte Klagen, daß die Gestehungskosten der älteren Farmen trotz des Steigens der Weltmarktpreise durch die Verkaufserlöse nicht gedeckt würden.

Sogar der denkbar extensive Betrieb also, der kaum irgendwelche Kapitalgüter in den Boden steckt, nur Erntemaschinen verwendet und auch in der Einstellung menschlicher Arbeitskräfte recht bescheiden ist, scheint nicht mehr lohnend zu sein, sobald die natürliche Ertragskraft des Bodens stark nachläßt und von anderen Stellen übertroffen wird. Einer Intensivierung des Betriebs schon nach der Arbeitsseite, vollends nach der Kapitalseite hin steht aber das naturbedingte Hemmnis entgegen, daß jede Bodenmelioration und sogar die künstliche Düngung zu ihrer vollen Auswirkung lange Zeiten erfordern, und daß die Arbeitsmaschinen immer nur, den Jahreszeiten entsprechend, einige Wochen oder allenfalls Monate zu benutzen sind, ihrer Beweglichkeit wegen auch zumeist erheblich kleiner als die der Industrie gehalten werden müssen. Kein anderer Wirtschaftszweig steht den Störungen seines Ablaufs mit ähnlich geringer technischer Anpassungsfähigkeit gegenüber.

5. Für die mannigfachen Industriezweige hat sich die Weltmarktwirtschaft in sehr unterschiedlicher Weise geltend gemacht. Diejenigen Gruppen, die unter der Bezeichnung Schwerindustrien zusammengefaßt zu werden pflegen, sind durch die überragende Betonung der Maschinenverwendung — der Bergbau noch dazu durch seine Lagerstätten-Abhängigkeit - der Landwirtschaft insofern angenähert, als auch sie auf Schwerbeweglichkeit gestellt sind; die Höhe der festen Kosten läßt eine Senkung des Kostengesamts stets nur allmählich herbeiführen. In den Feinindustrien dagegen, zumal in der Herstellung der konsumbereiten Fertigwaren, setzt sich der Maschinenpark des einzelnen Werks in der Regel aus einer größeren Anzahl je für sich kleinerer Einheiten zusammen; was bedeutet, daß sich die Anpassung an eine neue Marktlage häufig durch das Auswechseln nur der einen oder anderen Maschine herbeiführen läßt. Hier rückt auch durch alle Schichten der beschäftigten Menschen hindurch deren Leistungsfähigkeit scharf in den Vordergrund, und diese muß in jedem Augenblick auf die Erfüllung besonderer und wechselnder Aufgaben eingestellt sein, kommt mithin jener marktmäßig geforderten Anpassungsnotwendigkeit weit entgegen. Es sind Unterschiede, die nicht etwa vom Verarbeitungsstoff abhängen, die vielmehr durch die sich folgenden Verarbeitungsstufen hindurch gehen. Die eisenschaffende Industrie z. B. gehört zu der ersten, die eisenverarbeitende Industrie überwiegend zu der zweiten Gruppe; der Schwermaschinenbau dort steht neben den Werken des Leichtmaschinenbaus hier; die derbe Baumwoll-Spinnerei und -Weberei neben der Buntweberei, der Wirkerei, der Färberei und der Appretur; die Streichgarn-Spinnerei und -Weberei neben der Kammgarnindustrie, und wieder gesondert die ganze Konfektion; und was der Beispiele mehr wären, die es verbieten, von "der" Industrie als einem Kreis einheitlichen Aufbaus und einheitlicher Interessen zu sprechen.

Zur Außenwelt hin wird aus der Unterschiedlichkeit alsbald ein Gegensatz. Überall stehen die Schwerindustrien zur Forderung eines Schutzzolles, der ihnen die Inlandspreise mindestens auf die Höhe ihrer Gestehungskosten bringen soll; und sind sie durch die Leistungsfähigkeit ihrer Werke über die Deckung des Inlandsbedarfes hinaus zu regelmäßiger Ausfuhr gezwungen, so muß der Zoll hoch genug sein, in die Inlandspreise das Ganze der Generalunkosten zu legen und auf den Auslandsmärkten nur Ersatz der laufenden Spezialkosten fordern zu müssen. Die Feinindustrien dagegen, in deren Bereich hauptsächlich die internationale Fabrikationsteilung fiel, fürchteten den Wettbewerb einer Einfuhr weniger, als daß sie in ihrer Ausfuhr nicht gehemmt sein wollten; sie legten daher das Hauptgewicht auf eine Basis der Gestehungskosten, die ihnen den Wett-

bewerb mit dem Ausland auf den ausländischen Märkten erlaubte, und somit bei ihren Einkaufsmaterialien auf eine Preishöhe, die sich im Inland nicht anders wie auf den Auslandsmärkten eben dieser Materialien bewegte.

In Deutschland ist dieser Gegensatz in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts, in den damaligen Kämpfen um die Handelspolitik des Reiches, besonders deutlich geworden. Die Schutzzoll-Interessenten haben sich den "Zentralverband Deutscher Industrieller", die Ausfuhrindustrien dagegen den "Bund der Industriellen" geschaffen. Die chemische Industrie, die dank ihrer wissenschaftlichen Unterlagen durch alle ihre Zweige hindurch einen starken Zug der Gemeinschaft aufweist, deren schwerindustrielle Teile aber auch stark an der Ausfuhr interessiert sind, hat für sich besonders den "Verein zur Wahrung der gemeinsamen Interessen der chemischen Industrie" gebildet; sie hat den Ausgleich der Gegensätze sich zur Aufgabe gemacht und dieser Aufgabe auch dank der eigenartig bevorzugten Weltmarktstellung der deutschen chemischen Industrie gerecht werden können. Zwischen den beiden anderen Gruppen hat es stets Kampf gegeben, bis im Weltkrieg aus allen drei Verbänden der "Kriegsausschuß der deutschen Industrie" und aus diesem nach dem Kriege der "Reichsverband der deutschen Industrie" entstanden sind.

In den Massenindustrien haben auch diejenigen Bestrebungen eingesetzt, die auf privatem Wege dem Weltmarktseinfluß Schranken setzen und die örtlichen Preise in Einklang mit den ebendort geltenden Gestehungskosten halten wollen. Solche Gegenströmungen treten in demselben Augenblick hervor, in dem sich jener Einfluß maßgeblich bemerkbar macht. Ihr wichtigstes Mittel sind die Kartelle; und deren Bildung beginnt denn auch in Deutschland, nachdem vereinzelte Vorläufer bereits in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts zustande gekommen sind, von den achtziger Jahren an im stärkeren Maße um sich zu greifen. Um 1900 läßt sich namentlich für den Bergbau und für die Schwereisenund Stahlindustrie von marktbeherrschender Macht der Syndikate sprechen. Es gibt um diese Zeit auch schon einige Kartelle von wirklich internationaler Bedeutung, wie etwa die Schienenvereinigung. Zumeist muß man sich allerdings mit wesentlich loseren Bindungen sowohl auf dem örtlichen und nationalen als auch auf dem Weltmarkt begnügen; nur selten gelingt es einem Wirtschaftszweig, über die Vereinbarung von Mindestpreisen oder gar die Abgrenzung der Absatzgebiete hinauszukommen — was beides gerade in den Zeiten kritischer Absatzstockung, wenn die Bindung ihre Tragfähigkeit erweisen sollte, oft genug durchbrochen worden ist. Man darf die Zahl von 2500 bis 3000 Kartellen, welche für den Anfang des 20. Jahrhunderts in Deutschland angenommen wird, um so weniger überschätzen, als nur ganz wenige Wirtschaftszweige im ganzen sich zusammengeschlossen haben, die bei weitem meisten Bindungsverträge vielmehr zur je einen Artikel oder allenfalls eine ganz kleine Gruppe eng nebeneinander stehender Waren zu umfassen pflegen. Was sind denn 10 oder auch 20 000 Artikel im Rahmen jener Millionen, die tatsächlich alles in allem angefertigt werden. Wichtig ist nur, daß gerade für die Grundstoffe — und in den Ländern des Privatbahnsystems für die Eisenbahnen - sich Kartelle gebildet haben, die entweder für das ganze Inland (wie der Deutsche Stahlwerksverband) oder wenigstens je für ihr wichtigstes Absatzgebiet (wie die Syndikate des deutschen Kohlenbergbaus) als alleinige, die Erzeugung straff zusammenfassende Anbieter auftreten.

Deutlich treten jedoch auch die Grenzen hervor, die all' solchen Bestrebungen gesetzt sind. Nur dort, wo die Produktionsbedingungen der einzelnen Betriebe so nahe beieinander liegen, daß auch dem Starken ein Kampf auf Leben und Tod mit dem Schwächeren aussichtslos erscheinen muß, und wo zugleich das Aufkommen neuer Werke aus irgendwelchen Gründen nicht gefürchtet zu werden braucht — nur dort läßt sich das Ziel der Marktbeherrschung mit Erfolgsaussicht ansteuern. Sonst muß man sich mit einer wesentlich geringfügigeren Zielsetzung begnügen, mit einem Abstumpfen gerade der wenigst wichtigen Marktkampfmittel. Und selbst zwei so festgefügte Kartelle, wie das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat und das Kalisyndikat, haben in jenen Tagen es scharf zu spüren bekommen, daß eine Überspannung ihrer Preismacht ganz unvorhergesehen neue Werke auf neuentdeckten Vorkommen entstehen läßt und von hier aus auch die inneren Gegensätze bis zum Platzen steigert. Es ist bezeichnend, daß das Deutsche Kalisyndikat, obwohl damals Deutschland noch ein Monopol der Kalivorkommen für die ganze Welt besaß, nur durch einen Zwangsakt des Staates, durch ein Reichsgesetz (1910) zusammengehalten werden konnte; und auch das Ruhrkohlensyndikat, das "Idealkartell" der Welt, wäre sogar im Kriege (1915) auseinandergefallen, wenn nicht der Bundesrat mit Zwangsvorschriften eingegriffen hätte. Für die Feinverarbeitung vollends bietet sich nur ganz selten die Möglichkeit, die Leistungsunterlagen der meist sehr verschieden gestalteten Betriebe miteinander zu vergleichen und dann auf einen Nenner zu bringen. Oft scheitert hier schon der Versuch einer Einigung an der Schwierigkeit, die Objekte der Bindung genau genug zu bezeichnen, daß eine Umgehung nicht allzu leicht erscheint.

Noch ein anderer Weg ist schon damals hier und da beschritten worden, den Einfluß des Weltmarktes wieder aufzuheben; man kann ihn als den der Marktunabhängigkeit bezeichnen. Auf ihm werden Betriebe, die sich im Gange der Gesamtfabrikation von der Rohstoffgewinnung bis zur Fertigung der Konsumware gegenseitig ergänzen, zu einer Unternehmung zusammengefaßt — als Vertikalkonzern; mit der Absicht, an Stelle der ewig schwankenden Marktpreise der Massenwaren, der Rohstoffe also und der Halbfabrikate, in die Selbstkostenrechnung der fertigen Objekte die gleichmäßig bleibenden Selbstkosten der Vorstufen einzusetzen und an den Markt erst mit solchen Waren heranzutreten, die als Fertigprodukte einen speziellen Charakter tragen und deshalb dem Wettbewerb weniger ausgesetzt zu sein, in der Preisbewegung sich gleichmäßiger zu halten pflegen. Man hat diese Gebilde mehrfach auch durch Horizontalkombinationen, durch die Anfügung gleichstufiger Fabrikationsbetriebe, zu erweitern gewußt und dadurch das Ziel der Kartellbildung in einer einzigen Unternehmung zu erreichen gesucht. Es hat sich jedoch immer wieder gezeigt, daß auch dieser Weg nur beim Vorliegen ganz bestimmter, nicht oft gegebener Voraussetzungen zum Ziele führt. Wenn die Übersehbarkeit des Gesamtunternehmens nicht mehr festzuhalten ist man kann es ganz konkret ausdrücken; wenn die Produktionsentwicklung und die Marktbeziehungen sich nicht alltäglich in wenigen Ziffern vor der Konzernleitung ausbreiten lassen —, dann bleibt es bei einer inhaltslosen oder allenfalls die Kapitalgebarung des Ganzen regelnden, die Gütermarktstellung aber unberührt lassenden Form. Deshalb ist wieder der größte Teil der Feinfabrikation von diesem Wege ausgeschlossen. Auch er bietet sich fast nur der derben Massenproduktion dar und stößt sich selbst hier an der Schwierigkeit, die verschiedenen

Stufen des Fertigungsganges mengenmäßig einigermaßen aufeinander abzustimmen.

So hat es sich bei den Kartellen und Konzernen nur um gewisse Einbeulungen des Weltmarktbaues gehandelt. Im großen und ganzen ist es bis zum Weltkrieg von der Privatwirtschaft her bei der freien, alle örtlichen Raumbeziehungen lösenden Weltmarktwirtschaft geblieben.

#### 27. Die Staatsgewalten in der Weltmarktwirtschaft.

1. Sehr viel stärker und vor allem in der vollen Breite des Wirtschaftslebens haben die Staatsgewalten eingegriffen. Es dürfte in Wirklichkeit kaum einen einzigen Staat gegeben haben, der sich der sog. Manchestertheorie zuliebe jemals auf die berüchtigte "Nachtwächterrolle" beschränkt und sich aus der Regelung der Wirtschaftsbeziehungen seiner Angehörigen völlig zurückgehalten hätte. Vor allem die maßgeblichen Unterlagen allen weltmarktwirtschaftlichen Gebarens, die Transport- und die Geldverhältnisse, sind so gut wie überall staatlich geregelt, mindestens stark beeinflußt worden.

Für die Transportmittel sei dies für einige der wichtigsten Staaten an den Eisenbahnen dargestellt — als den maßgeblichen Erschließern des Binnenlandes, die ebenso über große Räume hinweg die Landschaften eines und desselben Staates bis in die tiefsten Winkel hinein miteinander, wie das Innere mit den Meeresküsten und den trockenen Grenzen, somit Staatsraum mit Staatsraum verbinden.

Schon Großbritannien ist hier anzuführen. Sein Verhalten ist um so bedeutsamer, als die Einschaltung des Staates über die Verleihung des Enteignungsrechtes hinaus gerade in diejenigen Jahrzehnte fällt, in denen auf dem Gebiete der Außenhandelspolitik die Freiheitsbewegung zum endgültigen Durchbruch gelangt ist. Die ersten Gesetze, durch die den Eisenbahngesellschaften in der Frachtenbemessung die Bewegungsfreiheit eingeschränkt und der Staatsverwaltung gewisse Aufsichtsrechte speziellerer Natur beigelegt worden sind, stammen aus den Jahren 1844 und 1873; sie sind 1888 erheblich verschärft worden. Abweichend von allen Üblichkeiten des englischen Staatsaufbaues gibt es sogar seit 1873 staatliche Lokalbehörden, die mit der Kontrolle der Bahnen betraut sind. In Irland und in den Kronkolonien hat der Staat noch stärker geholfen; für deren Bahnen sind Zins- und Dividende-Garantien, zum Teil sogar verlorene Zuschüsse gewährt worden, und es fehlt auch nicht an Schienenwegen, die der Herrschaftsstaat gebaut hat und betreibt. In England selbst ist es allerdings zur Gewährung finanzieller Hilfen erst spät und nur in geringem Umfang gekommen; es ist aber von grundsätzlicher Bedeutung, daß sich der Staat im Jahre 1896 entschlossen hat, durch Schaffung des Begriffs der Light Railways (etwa unseren Nebenbahnen entsprechend) die technischen Anforderungen herunterzusetzen und namentlich die Verdichtung des englischen-schottischen Eisenbahnnetzes und die Versorgung entlegenerer, wenig Verkehr verheißender Gegenden auch durch verlorene Zuschüsse zu erleichtern - ein deutliches Zeichen, daß allein von der Privatinitiative die Errichtung einer genügenden Zahl von Zufuhrlinien geringerer Bedeutung und zweifelhafter Rentabilität nicht erwartet werden kann.

In den Vereinigten Staaten von Amerika haben erst die Einzelstaaten und dann in riesigem Umfang der Bund die Entstehung des Eisenbahnnetzes fast im Gesamtgebiet durch ihre großen Landschenkungen möglich gemacht. Hierdurch sind die Privatgesellschaften nicht nur kostenfrei in den Besitz des gesamten Geländes gekommen, dessen sie für ihre Anlagen bedurften. Sie haben weit darüber hinaus Siedlungsräume erhalten, durch deren Verkauf sie das Anlagekapital tilgen sollten, um dann ihre Tarife allein auf die laufenden Betriebskosten abstellen zu können. Der Bund hat dann zwar lange gezögert (bis 1887), ehe er für den zwischenstaatlichen Verkehr sich die entsprechenden Kontrollrechte sicherte; aber die Bundesstaaten haben von allem Anfang an sich dieser Hoheitsaufgabe nicht entzogen und zumeist Eisenbahnkontrollämter errichtet, längst ehe der Bund sein Bundesverkehrsamt schuf.

In sachlich-ähnlicher Weise, wenngleich in anderer Form hat Frankreich sich in das Eisenbahnwesen seines Gebiets hineingestellt. Im Jahre 1844 schon ist das Gesetz erlassen worden, das nicht nur den einzelnen Gesellschaften ihren Bauund Betriebsbezirk zuweist, sondern auch die eigentümliche Verteilung der Finanzlast bringt, die bis zum Weltkriege im Grundsatz beibehalten worden ist: der Staat trägt die Kosten des gesamten Unterbaus, der festen Anlagen also, und übernimmt auch für die Verzinsung des Gesellschaftskapitals, das für das rollende Material und die laufenden Betriebsausgaben aufzubringen ist, eine feste Garantie. Im Jahre 1883 hat der Staat seine Verpflichtungen noch gesteigert, und im Jahre 1908 hat er wenigstens eine der Großbahnen, die Westbahn, seinem älteren kleinen Staatsbahnnetz hinzugefügt. Mit der Garantieverpflichtung ist er fast regelmäßig in Anspruch genommen worden; von einem Gewinnanteil oder auch nur der Verzinsung seiner eigenen Eisenbahneinlagen ist dagegen wohl hier und da bei einer einzelnen Bahn, nie aber im ganzen die Rede gewesen. Ebenso hat der Staat sich an den Kanalbauten mit verlorenen Beiträgen beteiligt; und hier hat er durch das Schleppmonopol sich auch einen maßgeblichen Einfluß auf die Frachten gesichert.

Vollends haben die übrigen Staaten des europäischen Festlands, voran die Gliedstaaten des Deutschen Bundes, früh die Bedeutung der Gütertarifgestaltung erkannt und, alter merkantilistischer Tradition gemäß, entweder den Bau und Betrieb der Bahnen selbst in die Hand genommen oder durch wirksame Kontrolle für gleichmäßige Gestaltung der veröffentlichten Frachtsätze gesorgt. Schon aus dem Jahre 1838 stammt das preußische Eisenbahngesetz, in dem über die Bedingungen des Enteignungsrechtes hinaus alle Grundsätze einer starken, wirklich wirksamen Staatsaufsicht niedergelegt sind; an ihnen hat Preußen stets festgehalten, obwohl nach der Verstaatlichung fast aller wichtigen Haupt- und Nebenbahnen nur noch Schienenwege rein örtlicher Bedeutung für diese Aufsicht in Betracht gekommen sind. Und die andern Einzelstaaten haben sich durchweg ähnliche Befugnisse beigelegt, selbst wenn sie in den Anfangszeiten glaubten, dem privaten Unternehmertum freiere Hand lassen zu dürfen. In der Verstaatlichung der Bahnen sind die kleinen und die Mittelstaaten, allerdings unter Schwankungen, Preußen sogar vorangegangen; aber auch dieses hat durch Zinsgarantien des Staates schon in den vierziger Jahren einigen der größten Linien zum Leben verholfen und von den fünfziger Jahren ab, als durch die Verfassung dazu der Weg frei geworden war, sich auch in den Bau und Betrieb der großen Erschließungsbahnen des Ostens eingeschaltet. Bismarck ist dann zwar mit seinem Plan, sämtliche Bahnen des Reichsgebiets unter Reichsverwaltung zu bringen, am Widerstand der Einzelstaaten gescheitert; aber von 1875 ab beginnt in diesen und bald auch in Preußen eine so umfassende Verstaatlichung, daß etwa zehn Jahre später nur noch wenige Privatbahnen übriggeblieben sind. Die Tarifpolitik war es auch hier, die die Staaten in diese Richtung gedrängt hat. Die so gewonnene Tarifmacht ist dann benutzt worden, die Stellung der deutschen Seehäfen gegenüber dem Wettbewerb der Rheinmündung (durch besondere Ausnahmetarife) zu stärken und namentlich den binnenwirtschaftlichen Güteraustausch (ebenfalls durch Ausnahmetarife) zu erleichtern.

Dem Binnenverkehr sollten auch die großen Kanalbauten dienen, die seit 1876 Preußen ins Werk gesetzt hat. Nur auf den natürlichen Wasserstraßen stand eine Bestimmung der Reichsverfassung jedem staatlichen Bemühen entgegen, durch eine zwecksichere Gebührenpolitik die Benutzung in ähnlicher Weise wie bei den Schienenwegen zu regeln. Die Post, die von jeher eine Sache der Staaten war, ist auf das Reich (außer der bayrischen und württembergischen) übernommen worden. Die Seeschiffahrt und die Errichtung deutscher Seekabel hat das Reich wenigstens durch die Zusicherung fester Postbenutzungsbeträge erleichtert; allerdings in wesentlich geringerem Umfang, als es England und die anderen Seestaaten taten. So ist überall die wichtigste Unterlage aller Weltmarktwirtschaft, das Transportwesen, durchaus maßgeblich unter Staatseinfluß entwickelt worden.

2. Dasselbe gilt vom Geldwesen. Nicht nur die Währungen wurden staatlich geregelt. Von den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts ab machen auch die meisten Staaten dem Durcheinander der rein privaten Notenbanken ein Ende und stellen sie die neu geschaffenen Monopolbanken unter feste Gesetze für die Notenausgabe und für ihr ganzes Kreditgebaren. Gewiß in England stark mechanistisch (1844). Aber in Preußen (1846) schon wesentlich beweglicher. Und so konnte die Reichsbank 1876 ins Leben treten als Nachfolgerin der Preußischen Bank; auch und gerade in jener eigentümlichen Organisation, daß ihr Kapital zwar ausschließlich in private Hände, ihre oberste Verwaltung aber in die Hand von Reichsbeamten gelegt wurde, welche die Vertretung der Aktionäre nur hören und nicht nach deren Meinung sich richten sollten. Die Diskontpolitik, die Grundlage aller Zinsentwicklung und damit des Kapitalverkehrs im Inland und zum Ausland hin, ist hier in aller Form jedem "Gewinnstreben dividendenhungriger Aktionäre" entzogen, ganz und gar unter den Einfluß der allgemeinen Wirtschaftsinteressen gestellt worden.

Die Diskontpolitik der deutschen Reichsbank ist in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse. Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts hat sie sich von dem Gedanken leiten lassen, die autoritär von ihr festgesetzten Zinssätze jeweils den Schwankungen des sog. Geldmarktes (des Marktes für kurzfristig anzulegende Kapitalien) anzupassen, und so ist diese ganze Zeit durch ein rasch wechselndes Auf und Ab der bankamtlichen Sätze gekennzeichnet; die Reichsbank war Dienerin der Weltmarktwirtschaft. Mit dem "System Havenstein" trat jedoch eine grundsätzliche Wandlung ein. Unter diesem Präsidenten hat die Bank es auf sich genommen, durch ihre Diskontpolitik regelnd in den Wirtschaftsgang einzugreifen. Sie lehnt es seitdem ab, mit den schwankenden Zinssätzen nichts anderes als ein Ausdruck der Marktlage zu sein. Sie hält ihre Sätze jeweils lange Zeiten in Kraft und ändert sie nicht, weil der Geldmarkt einen neuen Aus-

druck braucht, sondern weil sie dem Geldmarkt eine neue Entwicklung aufdrücken will. Da ist von Manchestertum nichts mehr übriggeblieben.

3. Schließlich die Schutzzollpolitik. Von ihr hat sich zwar England bis zum Weltkriege fast völlig zurückgehalten und ist so in den Ruf des ausgeprägt freihändlerischen Staates gekommen. Aber schon seine Finanzzölle haben es zu einer scharfen Grenz- und Seehafenkontrolle gezwungen, die auch die Einfuhr zollfreier Waren empfindlich belastet hat. Und seiner Landwirtschaft ist es durch die zwangsweise Herabsetzung der Pachten (von 1882 ab) um so mehr zu Hilfe gekommen, als der wirkliche Landwirt (wie schon erwähnt) in aller Regel dort Pächter und nicht Eigentümer des Bodens ist. Um die Wende des Jahrhunderts warb dann Joseph Chamberlain für seinen Plan, das Kolonialreich durch Vorzugszölle auf ihre Naturprodukte enger an den Herrschaftsstaat anzuschließen, was zugleich eine allgemeine Schutzzollpolitik bedeutet hätte; gewiß damals erfolglos, aber doch für eine neue Strömung kennzeichnend und zukunftsträchtig: man wollte die Staatsmacht in positivem Arbeiten eingesetzt sehen, wie denn in jener Zeit (auf der Brüsseler Zuckerkonferenz, 1902) England im Interesse seiner westindischen Rohrzuckerproduzenten mit der Drohung eines Differential-Zolles einen Druck auf die europäischen Rübenzuckerländer ausgeübt hat, ihre Ausfuhrprämien wieder aufzuheben.

Deutschland hat schon 1879 die Folgerung aus der Weltmarktbildung gezogen und für seine besonders stark bedrohten Industriezweige wiederum — nach nur kurzem freihändlerischen Intermezzo — Schutzzölle eingeführt, die es in einem "lückenlosen" Zolltarif zur allgemeinen, nur die Rohstoffe freilassenden Regel gemacht hat. Und 1885 sind auch die landwirtschaftlichen Zölle, die im Tarif von 1879 noch im wesentlichen Finanzzölle waren, zu starken Schutzzöllen erhöht worden. Sogar die Handelsverträge, die unter Caprivis Namen gehen (1892 bis 1894), haben zwar ein Kompromiß zwischen den Abwehrinteressen der deutschen Landwirtschaft und den Ausfuhrinteressen weiter Industriezweige gebracht und deshalb die Kampfzölle des Jahres 1887 etwas heruntergesetzt; sie haben aber für die Landwirtschaft höhere Zölle gebracht, als sie im Jahre 1885 der autonome Tarif enthielt. In den sog. Bülow-Verträgen (1906) ist dann unter Erhöhung der landwirtschaftlichen Zölle das System im ganzen beibehalten worden.

Das Kompromißhafte dieser Politik und damit der Anspruch der Staatsgewalten, gestaltend in die Wirtschaftsentwicklung einzugreifen, tritt besonders deutlich hervor, wenn man das Caprivi-Bülowsche Vertragswerk mit jenem vergleicht, das in den sechsziger Jahren der Deutsche Zollverein unter Preußens Führung geschaffen hat. Damals ging es darum, den Weg für den absoluten Freihandel im Sinne einer völligen Zollfreiheit zu öffnen; man setzte die eigenen Zölle in der Meinung herab, damit an sich den Interessen des eigenen Landes am besten zu dienen, und benutzte den Vertrag lediglich dazu, auch noch ein anderes Land zur Beschreitung des gleichen Weges zu veranlassen und darauf festzuhalten. Es ist kennzeichnend, daß dieses Vertragswerk eingeleitet worden ist durch den preußisch-französischen Vertrag von 1862; denn wenn auch ein Bismarck sich für ihn aus allgemein-politischen Gründen eingesetzt hat — Österreich wurde dadurch endgültig dem Zollverein ferngehalten —, so war doch die Ausgangslage im französisch-englischen Handelsvertrag von 1860 gegeben, den man nach dem englischen Verhandlungsführer, dem einseitigsten Vertreter des Manchester-

tums, als Cobden-Vertrag durchaus zielgemäß zu bezeichnen pflegt. Bei den späteren Verträgen des Zollvereins waren es nur solche Freihandelsziele, denen man nachging. Allgemeine, uneingeschränkte Meistbegünstigung war das Wichtigste und mehrfach das Einzige, was man erreichen wollte und erreicht hat; so namentlich — für spätere Zeiten höchst lästig — im Frankfurter Frieden von 1871 für alle Ewigkeit. Die Aufhebung der letzten eigenen Schutzzölle (1873) war ein völlig autonomer, von keinem Handelsvertrag etwa geforderter oder auch nur begleiteter Akt.

Dem steht das spätere Vertragswerk mit ganz anderem Sinn gegenüber. Es hält fest an jenem Grundgedanken des deutschen Zolltarifs von 1879, daß jede Auslandsware, für die nicht ausdrücklich die Zollfreiheit festgelegt ist, die Zollpflichtigkeit gilt, — an dem lückenlosen Zolltarif also. Um jeden Groschen, um den der Getreidezoll gegenüber den Sätzen von 1887 nach den Ansprüchen der Vertragspartner ermäßigt werden sollte, ist wochenlang gekämpft worden, und ein neuer, scharf schutzzöllnerischer Tarif wurde (1902) eigens geschaffen, um für die bevorstehenden Erneuerungsverhandlungen eine bessere Grundlage zu erhalten. Man hat dann auch von den Gegnern Zollerhöhungen in den Kauf genommen, die sich auf deutsche Ausfuhrwaren vorzugsweise legen sollten. Was für die sog. Exportindustrie erreicht worden ist, war trotzdem nicht wenig: die Bindung der ausländischen Zölle auf 12 Jahre, was die Einrichtung der Handelsorganisationen für den Absatz unserer Fertigwaren erleichtert hat, und das Recht der Meistbegünstigung, wodurch die deutsche Ausfuhr gegen Bevorzugung anderer Staaten gesichert worden ist. Beides mußte naturgemäß von Deutschland auch den Vertragsgegnern zugestanden werden. Insofern stand diese Politik auf weltmarktwirtschaftlichem Boden. Mit den Schutzzöllen jedoch, die auf allen Seiten festgehalten und teilweise noch erhöht wurden, an deren Abbau niemand dachte, wurde dem Gedanken der internationalen Produktionsteilung bewußt der Grundsatz vom "Schutz der nationalen Arbeit" entgegengeworfen. Ein deutliches Kompromiß.

Stärker noch ist der Schutzgedanke in Frankreich wieder hervorgetreten; in dem Land also, das unter Napoleon III. zusammen mit Großbritannien die Führung zur Zollfreiheit innegehabt hat. Alsbald nach dem Sturze des zweiten Kaiserreichs mit Einzelheiten beginnend, setzte sich die alte Tradition in den siebziger und achtziger Jahren völlig durch: die Handelsverträge wurden gekündigt, um für umfassendsten Schutz der heimischen Produktion freie Bahn zu erhalten. Nicht zuletzt war die Gesetzgebung darauf aus, Wege zur Umgehung jenes ewigen Meistbegünstigungsrechts des Deutschen Reiches zu öffnen. Auch in den folgenden Jahrzehnten hat sich Frankreich von dem mitteleuropäischen Handelsvertragsnetz ferngehalten.

Die Vereinigten Staaten von Amerika, Rußland, Österreich-Ungarn — um nur die wichtigsten Staaten dieser Richtung zu nennen — haben sich niemals zum Freihandel bekannt. Hier haben die Staatsgewalten ohne jede Unterbrechung an dem Anspruch festgehalten, durch ihre Zollpolitik den Güteraustausch ihres Landes mit der Fremde maßgeblich zu beeinflussen. Die deutsch-russischen Handelsverträge sind im Jahre 1894 erst nach einem schweren Zollkriege, im Jahre 1905 unter dem Druck des russisch-japanischen Krieges zustande gekommen.

4. Aus der formell binnenwirtschaftlichen Gesetzgebung der Vor-

kriegszeit ist hier vor allem das deutsche Reichsbörsengesetz von 1896 zu erwähnen. Ebenfalls ein Kompromiß. Es will auf der einen Seite die Börsen als Organe der weltmarktwirtschaftlichen Beziehungen wirksam erhalten und durch eine staatsamtliche Aufsicht ihrem ganzen Arbeiten, vor allem ihren Preisnotierungen den Charakter erhöhter Zuverlässigkeit verleihen; die außenstehenden Bevölkerungskreise sollen wieder Vertrauen fassen. Auf der andern Seite wird aber die Verbindung mit dem Weltmarkt insoweit gelöst, als die deutsche Landwirtschaft davon betroffen ist; der Börsenterminhandel in Getreide und Mühlenfabrikaten wird verboten. Dieses Verbot wird dann später (1903) auch ausdrücklich auferhalten, als man das gewöhnliche, auf bestimmte Qualitäten lautende Zeitgeschäft wiederum für die Börse möglich machte.

Vollends sind von den achtziger Jahren an die deutschen Staatsgewalten in Gesetzgebung und Verwaltung darauf aus, im rein binnenwirtschaftlichen Geschehen die Herrschaft der Privatinteressen zurückzudrängen und wieder den Gemeinschaftsgedanken zu bewußter, konkret sich ausdrückender Anerkennung zu bringen. Es braucht nur an die große Sozialversicherung erinnert zu werden, die nicht nur der Masse der Arbeiterschaft sozial eine gewisse Lebenssicherung gebracht, sondern auch durch die Zwangsbeiträge der Unternehmer in die Kostengestaltung eingegriffen und dadurch wirtschaftliche Bedeutung erhalten hat. Das Handwerkergesetz von 1896 erfüllt zwar längst nicht alle Forderungen des Handwerks, stellt aber doch ebenfalls einen grundsätzlichen Bruch mit der Gewerbefreiheit und so mit dem Grundsatz dar, die gewerbliche Entwicklung allein dem freien Wettbewerb zu überlassen. Sogar den Unternehmern wird — in scharfem Widerspruch zu den Anschauungen der älteren Generationen — in den Gesellschaften mit beschränkter Haftung (1892) ein Weg geöffnet, ihr Privatleben von den Auswirkungen ihrer geschäftlichen Tätigkeit frei zu halten und die Folgen des Wettbewerbs auf einen bestimmten Teil ihres Vermögens zu beschränken; dies ein besonders wichtiger Gegensatz zu den Grundlinien der Weltmarktwirtschaft, wonach die unbegrenzte Gewinnmöglichkeit in der ebenfalls unbegrenzten Verlustgefahr ihren Ausgleich findet.

Aus den andern Staaten, deren innerwirtschaftliche Gesetzgebung naturgemäß nur aus je den besonderen Verhältnissen heraus zu verstehen ist, lassen sich dieses Zusammenhangs wegen nicht wohl die entsprechenden Einzelmaßnahmen anführen. Für die allgemeine Richtung, die überall eingeschlagen wird, darf jedoch als besonders kennzeichnend angeführt werden, daß in den letzten Vorkriegsjahrzehnten Großbritannien darauf ausgeht, sich einen staatlichen Beamtenkörper zu schaffen, der nach Ausbildung und Lebensstellung den wirtschaftlichen Erscheinungen unabhängig gegenübersteht und so geeignet wird, vom Staate her in diese Erscheinungen einzugreifen.

5. So haben also auch in der Weltmarktwirtschaft die Staaten alsbald, nachdem die Wirkungen der völligen Raumgelöstheit für die Gütererzeugung erkennbar geworden sind, nach außen und innen sich bemüht, je für ihr Gebiet die Raumverbundenheit in gewissem Grade zur Geltung zu bringen und in die Raumgelöstheit einzugliedern. Am Grundwesen der Wirtschaftsweise haben jedoch alle diese Maßnahmen — auf einzelne Erscheinungen abgestellt, wie sie allenthalben waren — bis zum Ausbruch des Weltkrieges nichts verändert. Es ist in den zur Weltmarktwirtschaft zusammengeschlossenen Erdräumen dabei

verblieben: die Gütererstellung und die Bedarfsdeckung sind aus der Notwendigkeit des räumlichen Zusammenhangs herausgehoben; und selbst dann, wenn tatsächlich noch ein solcher Zusammenhang besteht, wird die Preisbildung innerhalb des Einzelraumes nach denjenigen Preisen ausgerichtet, zu denen von irgendwo anders her die gleiche oder eine ähnliche Ware herangeschafft und die örtliche Ware irgendwo anders hin geliefert werden kann — ohne Rücksicht auf die Entfernungen und auf staatliche Grenzen, da beide nur als Kostenelemente, nicht als entscheidende Hemmungen und auch nicht als entscheidende Klammern zur Geltung kommen.

Die wirtschaftliche Vernachlässigung des Staatsgefüges hat jene Bewegungen ausgelöst, die umgekehrt den Staats- und Volksraum zur maßgeblichen Unterlage auch des Wirtschaftslebens gemacht sehen wollen und den Beziehungen zur "übrigen" Welt nur die Bedeutung einer Ergänzung zubilligen, die aber innerhalb dieses Staats- und Volksraumes die Landschaften auch nur als Teile eines Ganzen werten und so auch für die einzelnen Staats- und Volksangehörigen am überlandschaftlichen Güteraustausch als der Lebensgrundlage festhalten. Wo diese Bewegungen sich nicht nur in der Wirtschaftspolitik, sondern darüber hinaus in der Wirtschaftswirklichkeit durchgesetzt haben, ist etwas Neues erstanden — eine neue Grundform des Wirtschaftslebens, die man als Staatsraum- oder Nationalwirtschaft bezeichnen darf.

# VII. Die Kriegswirtschaft.

## 28. Die Organisation der Kriegswirtschaft.

1. Die Urform einer Staatsraumwirtschaft ist in der Kriegswirtschaft der Weltkriegszeit gegeben gewesen. Die englische Parole "business as usual" — das Geschäftsleben läuft im altgewohnten Gleise weiter — hat sich sehr bald in England selbst, vollends in den europäischen Festlandsstaaten (auch den neutral gebliebenen) nicht durchführen lassen; und ebenso haben sich die überseeischen Länder (einschließlich der Vereinigten Staaten von Amerika) schon, ehe sie sich in den Krieg als Teilnehmer hineinziehen ließen, zu tiefgreifenden und grundsätzlichen Wandlungen ihres wirtschaftlichen Aufbaus gezwungen gesehen. Kein Staat hat zwar völlig auf den internationalen Güteraustausch verzichtet, sich völlig von ihm abdrängen lassen; keiner ist von seinem Raume ganz abhängig geworden. Aber allenthalben hat der gebliebene Rest solchen Austausches sowohl dem Inhalt wie namentlich den Formen nach so gut wie nichts von der Weltmarktwirtschaft der vorausgegangenen Friedensjahrzehnte beibehalten können. Wesentliche Unterlage der Bedarfsdeckung ist denn doch in allen Staaten die heimische Gütergewinnung geworden - in einem Ausmaße, wie man es nirgends vorher für möglich gehalten hatte, und möglich geworden nur dadurch, daß die Staatsgewalten sich mit voller Maßgeblichkeit in den Verlauf des Wirtschaftslebens eingeschaltet haben, um die Gütergewinnung (einschl. der Einfuhr) und den Güterbedarf (einschl. der Ausfuhr) in stetigen Einklang zu bringen und darin zu erhalten. Vom Frühjahr 1915 an war kein Zweifel mehr, daß "die Kriegswirtschaft" etwas Neues, etwas anderes als eine nur geänderte Friedenswirtschaft war. Die Betonung des Staatsraumes als der entscheidenden Unterlage des gesamten Wirtschaftslebens, das sich je in diesem Raum abspielt, und die Zurückdrängung der Auslandsbeziehungen auf eine zwar wichtige, aber doch nur ergänzende Aufgabe — dies hat eine grundsätzliche, nicht nur eine hie und da eintretende Abwendung vom Weltmarkt, ein völliges Umdrehen des Kraftverhältnisses zwischen Inland und Ausland bedeutet; und es hat zugleich die staatlichen Organe als die wichtigsten Träger des Staatsgedankens in die Lenkung des Wirtschaftslebens mit einer Wucht und einer Breite hineingehoben, die sich von allen staatlichen Wirtschaftsmaßnahmen der Vergangenheit ebenfalls grundsätzlich unterscheidet.

In dem formalen Aufbau der Kriegswirtschaft drückt sich greifbar die Eigenart dieser neuen Wirtschaftsform aus. Er ist zwar, den staatlichen und den wirtschaftlichen Traditionen des einzelnen Landes und den jeweils anders gestalteten Kriegsnotwendigkeiten entsprechend, von Land zu Land in den Einzelheiten keineswegs einheitlich gewesen; und auch innerhalb der einzelnen Staaten haben sich die Verschiedenheiten des Wirtschaftszweige, vor allem ihre unterschiedliche Kriegsbedeutung nachhaltig ausgewirkt. Dem Grundzuge nach herrscht jedoch über die Lande und Meere hinweg eine auffallende Übereinstimmung: eben das Hervortreten der staatlichen Wirtschaftslenkung, die nicht mehr nur (wie vordem) die allgemeinen Unterlagen für das im wesentlichen privat geführte Wirtschaftsgeschehen in die Hand nimmt und regelt, die vielmehr bis in die letzten Vorgänge hinein den Wirtschaftsablauf bestimmt und großen Umfangs sogar die volle Unternehmeraufgabe der Güterbeschaffung und der Güterverteilung ergreift. Dies wirkt bis in den Staatsaufbau hinein: überall entstehen nicht nur neue Behörden wirtschaftlicher Aufgabenstellung, überall bekommt auch der staatliche Zug zu strafferer Zentralisierung aller Verwaltung einen starken Auftrieb. In den Bundesstaaten geht dies sogar so weit, daß sie alle dem Wesen eines Einheitsstaates beträchtlich näher kommen, und daß die noch übrig bleibenden Reibungen der Kriegszeit später den Hauptanlaß geben, auch verfassungsmäßig-dauernd die Befugnisse der Zentralgewalt zu erweitern und zu vertiefen. Nicht zuletzt von den wirtschaftlichen Raumbeziehungen und ihrer Neugestaltung her hat der ganze Begriff des Staates durch den Weltkrieg einen neuen Inhalt erhalten.

Den übereinstimmenden Grundzug und zugleich die ganze Mannigfaltigkeit seiner Ausführung läßt am klarsten ein Vergleich jenes Aufbaus hervortreten, den ihrer Kriegswirtschaft die angelsächsischen Staaten auf der einen und Deutschland auf der anderen Seite gegeben haben. Jene waren in der Friedenszeit bekanntlich scharf auf wirtschaftliche Zurückhaltung der Staatsverwaltung gestellt und fast nur durch Gesetze wirksam. Dieses dagegen ist dank alter merkantilistischer Tradition mit seinen staatlichen Organen niemals völlig aus der Wirtschaft herausgegangen und in diesen Organen jederzeit straff zusammengefaßt gewesen. Großbritannien war längst Einheitsstaat geworden; die Vereinigten Staaten von Amerika und das Deutsche Reich sind als Bundesstaaten in den Krieg eingetreten. Dort gab es zwar keine staatlichen Lokalbehörden, aber die Ausführung der staatlich angeordneten Maßnahmen war doch von einheitlichem Willen getragen; hier (in den Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschland) waren zwar staatliche Lokalorgane vorhanden, aber sie unterstanden nicht der Zentralgewalt und gaben daher den einzelstaatlichen Sondermeinungen zur Betätigung alle Gelegenheit. Es müssen also sehr starke Kräfte gewesen sein, die trotz so tiefer Unterschiede eine Grundlinie gleicher Art herausgearbeitet haben.

2. Großbritannien, das Land des Freihandels und der privaten Freibeweg-

lichkeit, ist sogar zuerst von allen Kriegsstaaten auf den Weg einer umfassenden, staatlich gelenkten Kriegswirtschaft getreten: mit dem Munitionsgesetz vom Mai 1915, das seinem Urheber Lloyd George alle Befugnisse in die Hand gegeben hat, die gesamte technische Kraft des Landes in den Dienst des Kriegsgedankens zu stellen. Der Sache nach hat dann auch die britische Staatsleitung sich vor ganz tiefen Eingriffen in die technische Ausgestaltung und in das wirtschaftliche Gebaren aller derjenigen Unternehmungen nicht gescheut, die irgendwie für das Durchhalten der Front und der Heimat wichtig waren. In der Form hat jedoch die uralte englische Art, einen neuen Wein möglichst in die alten Schläuche zu füllen und nicht zugleich mit dem Inhalt auch das Rechtsgefäß zu wandeln, während der ganzen Kriegszeit gegolten.

Die Stahlindustrie z. B. ist unter staatlichem Druck und mit staatlicher Finanzhilfe technisch von Grund aus nicht nur auf die Herstellung von Kriegsmaterial umgestellt, sondern zugleich vollständig modernisiert worden. Das Munitionsministerium hat auch mit aller Nachhaltigkeit darauf eingewirkt, daß ein wirtschaftlicher Zusammenschluß, sei es kartellmäßiger oder auch konzernmäßiger Natur, die Einheitlichkeit und Geschlossenheit des Vorgehens für den ganzen Industriezweig gewährleiste. Die rechtlich-formale Selbständigkeit der Unternehmungen hat es jedoch nicht angetastet. Nicht einmal die neuen Werke, die auch in Großbritannien in großer Zahl erforderlich wurden, sind als Staatsbetriebe errichtet worden. Und so den ganzen Wirtschaftsaufbau hindurch.

Sogar die Eisenbahnen, die doch in anderen Ländern schon längst in der öffentlichen Hand gelegen hatten, hat die britische Regierung lediglich zu einem großen Ausschuß vereinigt, in dem sie zwar durch eigene Beamte vertreten war, dessen Vorsitz und Leitung jedoch der Präsident einer der großen Gesellschaften innehatte; trotz andersartiger Betriebsbedingungen nicht anders, wie auch die Seeschiffahrt zu einheitlichem Vorgehen zusammengefaßt worden ist. Es war nur folgerichtig, daß auch an dem rechtlichen Aufbau der Bank von England nichts geändert wurde: sie ist die rein private Aktiengesellschaft unter selbstgewählter Leitung geblieben, die sie von jeher gewesen ist, und der Staat hat das Papiergeld, ohne das auch Großbritannien nicht ausgekommen ist, lieber unmittelbar (als currency notes) ausgegeben, als daß er durch eine Änderung des alten (aus 1844 stammenden) Bankgesetzes die Notenbank dazu befähigt hätte. Nur den Kriegsgewinn, der sich für die privat gebliebenen Unternehmungen ergab, hat der Staat an sich genommen.

Ähnlich ist die Bundesregierung in den Vereinigten Staaten von Amerika vorgegangen. Hier hatte bekanntlich das private Gewinninteresse vom Anfang des Krieges an schon vorgearbeitet, große Bereiche der Industrie auf die Herstellung von Kriegsmaterial umzustellen, und auch neue Werke waren auf rein privatem Wege zu diesem Zwecke in gewaltigem Umfange errichtet worden. Als jedoch die Vereinigten Staaten von Amerika auch formell sich in die Reihen der Kriegsteilnehmer stellten, traten die Lücken hervor, welche die unterschiedliche Höhe der Gewinnaussicht gelassen hatte.

Namentlich erwies es sich als notwendig, auch hier die Eisenbahnen zu einer einheitlichen Organisation zusammenzufassen, um Verstopfungen der einen und Leerläufe der anderen Linien gegeneinander auszugleichen und so die Leistungsfähigkeit des Ganzen auf den höchst möglichen Grad hinaufzuheben. Für beides

mußte die Bundesregierung sich einsetzen. Sie stieß hierbei jedoch auf jene verfassungsmäßigen Hindernisse, insofern die Regelung der örtlichen Wirtschaftsverhältnisse in die Zuständigkeit der Einzelstaaten gehörte und auch auf dem Gebiete des Transportwesens sie selbst nur die zwischenstaatlichen, d. h. die über die Grenze eines Einzelstaates hinausgehenden Verkehre regeln durfte. Ihr blieb also nichts anderes übrig, als die privatwirtschaftlichen Gegebenheiten, die sich niemals an die staatlichen Grenzhemmungen gehalten hatten, nunmehr für die Kriegszwecke nutzbar zu machen und sich selbst auf finanzielle Hilfen in der Industrie, auf eine allgemein gehaltene Leitung bei den Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften zu beschränken, ohne in die Betriebsführung unmittelbar einzugreifen. Nicht einmal für die Schienenwege, deren Verstaatlichung schon vor Jahrzehnten eine Forderung der Farmerbewegung gewesen war, ist in der Kriegszeit ein Dauereinfluß der Bundesgewalten gesichert worden.

3. In der Form anders war Deutschlands Binnenwirtschaft aufgebaut. Die Initiative allerdings, für einzelne Sonderzwecke während der Kriegszeit Sonderorganisationen zu schaffen, ist von privatwirtschaftlicher Seite ausgegangen: im August 1914 die Einrichtung einer Rohstoffbewirtschaftung beim preußischen Kriegsministerium mit großen Gesellschaften der Interessenten als den tragenden Organen, im Oktober 1914 die Gründung der Kriegsgetreide-Gesellschaft zum Aufkauf größerer Getreidemengen und zur Sicherung der Volksernährung für die letzten Monate des Erntejahres, bald darauf die Bildung der Zentraleinkaufs-Gesellschaft zur Beschaffung ausländischer Nahrungs- und Genußmittel. Vom Frühjahr 1915 ab jedoch rücken die amtlichen Stellen mehr und mehr in den Vordergrund. Sie begnügen sich nicht mehr damit, nur die allgemeinen Anordnungen zu erlassen und die Gesellschaften in ihrer Geschäftsgebarung zu kontrollieren. Sie greifen vielmehr durch ihre Kommissare ganz unmittelbar in die Einzelheiten der Geschäftsführung ein, geben auch von sich aus mannigfache Einzelweisungen und Einzelaufträge. Etwa vom Herbst 1915 ab sind die Rohstoff- und die Ernährungsgesellschaften, später auch die Syndikate des Bergbaus und der Verarbeitungsindustrien, lediglich noch die technisch ausführenden Organe des Kriegsministeriums (Kriegsrohstoff-Abteilung) und des Reichsamts des Innern, später des Reichswirtschafts- und des Kriegsernährungsamtes. Und ebenso wird das private Wirtschaftsleben sowohl in der Gütergewinnung als auch im Güterverbrauch bis in die letzten Winkel hinein durch die amtlichen Anordnungen geregelt, nicht nur in der allgemeinen Linie beeinflußt. Zumal vom Herbst 1916 ab, nachdem das sog. Hindenburg-Programm endlich den ganzen Ernst des - von England uns aufgedrungenen - Krieges "Volk wider Volk" vor unser Volk gestellt hatte, ist von der Freibeweglichkeit der privaten Wirtschaft nichts Wesentliches mehr übrig geblieben, muß von einer weitgehend durchgeführten Staatswirtschaft gesprochen werden.

Diese Entwicklung, wie sie aus der immer schärferen Zusammenpressung der deutschen Schaffensmöglichkeiten dank der völkerrechtswidrigen Blockade zur unerläßlichen Notwendigkeit geworden war, hat sich darauf stützen lassen, daß in Deutschland — anders wie in den angelsächsischen Staaten — den staatlichen Zentralstellen ein Behördenapparat zur Verfügung stand, der bis in die kleinen Ortsbezirke hineinreicht; gelten doch auch die Beamten der sog. Selbstverwaltung, der Städte und der Wirtschaftskammern, beamtenrechtlich als mittelbare Staats-

beamte. Allerdings ergaben sich hier für die Zivilverwaltung nicht unerhebliche Schwierigkeiten, wie schon angedeutet, aus dem bundesstaatlichen Aufbau des Reiches: die Reichsämter hatten draußen im Lande keinen eigenen Unterbau, mußten also ihre Weisungen stets über die Zentralstellen der einzelnen Bundesstaaten leiten. Dies hat nicht nur unliebsame und oft genug schädliche Verzögerungen bewirkt, sondern sogar nicht gerade selten die gegensätzlichen Interessen und Auffassungen der einzelstaatlichen Regierungen aufeinander platzen lassen und auch den untersten Behörden mehr Selbständigkeit gegeben, als für die notwendige Einheitlichkeit der Wirtschaftsführung erwünscht erschien. In der Ernährungswirtschaft zumal standen zeitweise jene alten Landesgrenzen und Ausfuhrverbote wieder auf, deren Beseitigung das Ziel und Ergebnis des Deutschen Zollvereins gewesen war.

Die militärisch geführten Wirtschaftszweige, namentlich die Rohstoffverwaltung, waren hierin besser gestellt. Noch im August 1914 hatten die einzelstaatlichen Kriegsministerien zugunsten der preußischen Zentralstelle, die hierdurch die Bedeutung einer Reichsbehörde im vollen Sinne erhielt, auf eine selbständige Rohstoffbewirtschaftung verzichtet. Auch die Stellvertretenden Generalkommandos wurden für die wirtschaftlichen Aufgaben bald ihrer sog. Immediatstellung entkleidet, zu befehlsmäßig abhängigen Ausführungsorganen des Kriegsministeriums umgewandelt. Nur die Marine hat bis zum Sommer 1918 ihre Selbständigkeit auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten behalten.

Auch in Deutschland reichte jedoch dieser alte Behördenapparat nicht annähernd aus, die gewaltige Fülle der wirtschaftlichen Aufgaben sachgemäß auszuführen. Wie vielmehr schon die militärischen Stellen erst durch die Hereinnahme sachverständiger Kräfte der Privatwirtschaft und wirtschaftlich oder technisch vorgebildeter Reserveoffiziere sich die erforderlichen Kenntnisse zugeführt haben, so sind auch neue Organe behördlicher Natur in großer Zahl für Spezialtätigkeiten, die ein besonderes Sachverständnis erforderten, für die Kriegszeit geschaffen und dem alten Verwaltungsaufbau eingegliedert worden. Häufig stellten sie eine Verbindung zwischen den militärischen und den zivilen Zentralstellen her, die sich unmittelbar und allein mit alten Beamten und Offizieren besetzt so glatt nicht hätte einspielen können. Hier ist, zumal in der ersten Kriegszeit, sicherlich nicht immer sogleich der richtige Mann an die richtige Stelle gelangt — wie es bei rasch notwendigen Improvisationen zu gehen pflegt; und es hat auch manch' ein Felddienstfähiger an solcher Stelle seiner Wehrpflicht zu genügen gesucht. Mit fortschreitendem Kriege ist jedoch weitgehend durch Verwundete, die nicht mehr kriegsverwendungsfähig waren, und durch sonst (etwa durch ihr Lebensalter) für den Waffendienst nicht geeignete Männer ersetzt worden, wer sich sachlich nicht bewährte oder die Lücken des Schützengrabens auszufüllen geeignet war. Immerhin — die Frage der Personalbesetzung hat dank der gewaltigen Ausweitung des kriegswirtschaftlichen Apparates, auf die keine Behörde gefaßt war, ihre großen Schwierigkeiten bereitet.

4. In allen Staaten hat die amtliche Lenkung des Wirtschaftslebens sich auch auf diejenigen Waren erstreckt, die zur Ausfuhr bestimmt oder durch Einfuhr hereingekommen waren; wie hätte man sonst die Übersicht behalten über das Ganze der Wirtschaftskraft und über den Zusammenhang, in dem die Ausfuhr nur noch zur Erzielung ganz bestimmter Einfuhrmöglichkeiten zugelassen werden

konnte. Etwas besonderes aber war es, daß sich diese Lenkung auf die neutralen Staaten mit einer intensiven Kontrolle erstreckt hat, was dort mit den hineingelieferten Gütern geschah.

Die ausführenden Kriegsstaaten legten naturgemäß entscheidendes Gewicht darauf, daß ihre Erzeugnisse in vollster Wirklichkeit nur und ausschließlich den Angehörigen der neutralen Länder selbst zuflössen und nicht etwa in Feindesland die dortigen Vorräte irgendwie ergänzten, oder daß dies wenigstens nur genau in der Art und dem Umfange geschähe, wie man dafür technisch unentbehrliche Kriegsrohstoffe oder Nahrungsmittel hereinbekomme. Die Feindstaaten mußten hierüber hinaus, wenn anders das Ziel der Blockade erreicht werden sollte, bei den neutralen Nachbarn der Mittelmächte dafür sorgen, daß die dort hereinkommenden Waren, gleichgültig welcher Herkunft, ebenfalls im Bereiche des neutralen Landes verblieben; sie mußten also ihre Kontrolle sogar auf alle diejenigen Sendungen ausdehnen, die aus irgendeinem neutralen Gebiete kamen. Deshalb ist die Liste der als verbotene Konterbande zu behandelnden Güter rasch über alles Maß hinausgeführt worden, das nach der Londoner Deklaration von 1909 zulässig gewesen wäre. Deshalb haben sich die neutralen Staaten — erst recht gegen alles Völkerrecht — in ihrem Gebiete die Errichtung fremdstaatlicher Organe gefallen lassen müssen, durch deren Hände die gesamte Ein- und Ausfuhr hindurchzuleiten war (wie die N.O.T. in den Niederlanden, die S.S.S. in der Schweiz); eine Belastung des Souveränitätsgefühls, wie sie kaum stärker gedacht werden kann und auch nicht dadurch irgend wesentlich gemildert worden ist, daß man diese fremden Organe in der Rechtsform einheimischer Gesellschaften aufzog und Angehörige des neutralen Staates formell an deren Spitze stellte. In die überseeische Welt sogar ragte die Kontrolle von deren Exporten hinein; unmittelbar, soweit es eben dieses Zweckes wegen gelungen war, die Staaten formal in die Reihe der Kriegführenden hineinzuziehen, und durch Handelsspionage gegenüber den neutral gebliebenen Ländern.

Endlich sei auch noch derjenigen militärischen Organe gedacht, welche die Mittelmächte in den besetzten Gebieten gemäß dem Völkerrecht errichtet hatten, um deren technisch-wirtschaftliche Kräfte in den Dienst ihrer eigenen Versorgung zu stellen. Auch sie mußten das gesamte Wirtschaftsleben dieser Länder in Obhut nehmen; galt es doch sogar hier, aus der Blockade die notwendigen Folgerungen zu ziehen und wenigstens die Ernährung, wenn schon nicht die Beschäftigung, der dort ansässigen Bevölkerung durch straffe Zusammenfassung einigermaßen sicher zu stellen. In Belgien half in solcher Aufgabe eine formell zwar private, tatsächlich jedoch als Behörde eingerichtete Organisation Nordamerikas; auch sie hielt peinlich darauf, daß nur belgische Staatsangehörige und nicht etwa Mitglieder der deutschen Besatzungsorgane bei der Verteilung ihrer Lebensmittel berücksichtigt würden.

So war denn gerade derjenige Teil der Erde, der sich in den vorausgegangenen Friedensjahrzehnten zur Weltmarktwirtschaft zusammengeschlossen hatte, von einem dichten Netz staatlicher Wirtschaftsorgane überzogen. Nicht einmal innerhalb der neutralen Staaten und zwischen ihnen, auch nicht zwischen den Mitgliedern der beiden kriegsführenden Gruppen war noch von einem freien Güteraustausch etwas Wesentliches geblieben. Die Staatsgewalten waren es, welche je in ihrem Staatsraume die Wirtschaftsführung innehatten und von hier aus auch den Rest des überstaatlichen Verkehrs aufs straffste regelten.

5. In den Rahmen solcher staatlich gelenkten Wirtschaftsweise haben sich die großen Gruppen der Privatwirtschaft in sehr verschiedener Weise eingegliedert. Auf der einen Seite stehen diejenigen Teile des Wirtschaftslebens, die in der Vergangenheit die Weltmarktwirtschaft unmittelbar getragen hatten und nun vor wesentlich neue Organisationsfragen sich gestellt sahen: der Großhandel, die Banken und die Industrie. Der Kleinhandel und das Handwerk dagegen haben ihre Verteilungsaufgabe im wesentlichen behalten, sind nur im Umfang ihres Arbeitens dank dem Gütermangel stark eingeschränkt worden. Die Landwirtschaft endlich, für die es nirgends mehr in der Kriegszeit die Weltmarktbindung gab, ist auch weithin aus ihren örtlichen Handelsbeziehungen herausgelöst und in unmittelbaren Zusammenhang mit staatlichen oder kommunalen Abnahmestellen gebracht worden; eine Änderung ihrer Aufgabe in der Gesamtorganisation des Wirtschaftslebens hat auch sie jedoch nicht erfahren.

Bei den alten Weltmarktsträgern war allerdings die Entwicklung über die Erde hin gradweise verschieden. In Großbritannien etwa und namentlich in den Vereinigten Staaten von Amerika ist in zahlreichen und auch wichtigen Teilgebieten der wirtschaftlichen Arbeit die Initiative und Entscheidungsmacht der Unternehmer nur an gewisse Regeln gebunden, nicht aber ausgeschaltet worden. In der "belagerten Festung" Deutschland dagegen sind zwar ebenfalls von der Unternehmerschaft zahlreiche Anregungen zur Gestaltung der Güterbeschaffung und Güterverteilung an die Behörden geleitet worden, und jene hat auch vielfach deren Vorgehen maßgeblich beeinflußt; die letzten Entscheidungen hatte jedoch stets die Behörde zu fällen, auf diese und nicht auf die Unternehmer fiel also die letzte Verantwortung. Schon in den angelsächsischen Staatsgebieten, vollends in Deutschland ist aber von der wichtigsten Unternehmeraufgabe, der Risikogestaltung, nur ein Bruchteil übriggeblieben. Als Organisatoren des Wirtschaftslebens, was sie in der Weltmarktwirtschaft gewesen waren, ließen sich in der Kriegswirtschaft die Unternehmer sicherlich nicht mehr bezeichnen.

Am stärksten hat diese Wandlung der Aufgaben der Großhandel zu spüren bekommen. Sein Wesen geht auf den örtlich-zeitlichen Ausgleich von Vorrat und Bedarf. Und wenn er gleich zu diesem Zweck mannigfach die eingekauften Warenmengen je nach der Beschaffenheit des einzelnen Postens zu sortieren und insoweit eine Art von technischer Tätigkeit zu entfalten hat, so ist doch die Ausnutzung der örtlichen und zeitlichen Preisunterschiede der maßgebende Inhalt seiner ganzen Geschäftsführung. Solche Ausnutzung mit Erfolg zu betreiben, braucht der Handel freie Einkaufs- und Verkaufsmöglichkeiten in denjenigen Erdgebieten, auf die er sich eingestellt hat, deren ganze Verhältnisse ihm gefühlsmäßig vertraut sind, in denen er nicht zuletzt die Eigenart jedes Vertragspartners genau zu werten weiß. Jede Aufnahme eines neuen Raumes oder einer neuen Gütergruppe erfordert zunächst neue Kapitalaufwendungen und stößt auf den Widerstand der alt eingeführten Handelshäuser. Und was der Schwierigkeiten mehr sind, die sich jeder Umlegung kaufmännischer Betätigung nachhaltig entgegenstemmen. Demgemäß haben selbst von Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika aus, obwohl hier dem Handel als Gesamtberuf noch ein nicht unbeträchtliches Maß von Bewegungsfreiheit nach der kolonialen und neutralen Übersee geblieben war, die auf den europäischen Kontinent eingestellten Handelsfirmen in solchem Überseehandel im allgemeinen keinen Ersatz gefunden, und selbst der alt eingeführte Handel stieß hier bald auf jene Einschränkungen, die sowohl die Heimat als auch das Ausland auf den internationalen Güteraustausch nach Art, Menge und Preisgestaltung mehr und mehr gelegt haben. Vollends konnten von Mitteleuropa aus, gegen welches England gerade den Handelskampf mit allen Mitteln geführt hat, die alten Fäden nach kaum einer Richtung noch weitergeführt werden. Und wenn dann bremische und hamburgische Kaufleute ihre Sacherfahrungen in mancher neu errichteten Gesellschaft —wie der Zentraleinkaufs-, der Deutsch-Orientalischen Handelsgesellschaft u.a.m. — eingesetzt haben, dann war es eine sicherlich pflichtgemäße und wertvolle, aber doch ausgeprägt technische Hilfe, die sie den maßgeblichen Behörden leisteten; durchaus vergleichbar den Diensten, die aus denselben Berufskreisen innerhalb eben dieser Behörden vollbracht wurden. Die eigene Gestaltungskraft und das kaufmännische Wagen, kurz das Wesen des Unternehmertums konnte in solcher Zeit im Handelsberuf nicht zur Auswirkung gelangen. Nur sein Wissen, nicht sein willensbestimmtes Können wurde in der Kriegswirtschaft beansprucht.

Auch die Banken haben großenteils ihre Stellung als selbständige, auf eigene Verantwortung handelnde Kreditvermittler in der Kriegswirtschaft drangeben müssen. Ihre Lage war zwar, verglichen mit der des Großhandels, insofern günstiger, als sie mit ihrer Geschäftstechnik sich nach wie vor zwischen den Kreditbegehr der gewerblichen Unternehmungen und die zentrale Kreditquelle, die Notenbank ihres Staates, noch einschieben konnten; sie behielten also einen beträchtlichen Teil ihrer Tätigkeit bei. Je mehr jedoch die Gütererzeugung in den Dienst der Kriegszwecke trat und der freie Güterumlauf entsprechend abgedrosselt wurde, je mehr dann auch die Notenbanken oder gar die Staaten selbst die Finanzierung der geschäftlichen Vorgänge mit Hilfe des Papiergeldes besorgten, - um so mehr blieb es für die Banken bei der technischen Hilfe, verlor ihr Arbeiten das Schöpferische der Vergangenheit. In Deutschland ist diese Wandlung an einem Vorgang besonders deutlich geworden: die Kriegsgesellschaften, deren Eigenkapital im Verhältnis zu den rasch sich mehrenden Ansprüchen der Warenübernahme sehr gering war, bekamen die fehlenden Mittel zwar im Kreditwege von den deutschen Großbanken, jedoch nur unter der Garantie des Reichsfinanzamts; und die Banken hielten an dieser Garantieforderung fest, obwohl sie damit halfen, die Gesellschaften zu abhängigen Organen der behördlichen Kriegswirtschaft umzugestalten. So waren es auch nur technische Leistungen, die einige Banken als Abrechnungsstellen für einige Zweige der Kriegswirtschaft zu vollbringen hatten.

In der Industrie ist im ganzen vom Unternehmertum etwas mehr wirksam geblieben. Hier ging es zwar auch in erster Linie um technische Aufgaben: die Betriebe von der Friedensarbeit auf die Herstellung von Kriegsmaterial umzustellen und später immer wieder den neuen, vielfach ganz neuartigen Anforderungen des "Krieges der Technik" anzupassen, oder aber den noch übrig gelassenen Bedarf der Heimat mit neuen "Ersatzstoffen" zu befriedigen. Von freiem Einkauf der Betriebs- und Verarbeitungsmaterialien war schließlich in allen Ländern ebensowenig wie von freiem Verkauf der fertigen Waren noch zu reden; selbst die behördlich frei gelassenen Güter gingen einen selbstverständlichen Weg und waren irgendwie preismäßig gebunden. Und dennoch war es mehr als lediglich technisches (fabrikatorisch oder betrieblich technisches) Wissen und Können, was die Leiter der industriellen Werke einsetzen mußten. Es galt auch die organisato-

rische Aufgabe, immer wieder die verschiedenen Betriebsteile aufeinander nach Menge und Art ihrer Leistungen abzustimmen; eine Aufgabe also ähnlich derjenigen, die in friedlichen Zeiten bei den syndikatlich-straff zusammengefaßten Zweigen der Schwerindustrie noch den Leitern der einzelnen Werke als Trägern einer Unternehmerfunktion obliegt. Und unternehmerhafte Beweglichkeit gehörte dazu, im Rahmen der behördlichen Regelungen jeweils die dem Werke fehlenden Betriebsmaterialien wirklich herbeizuschaffen. Nicht zuletzt die Verhandlungen, die mit den Behörden über die Regelungen zu führen waren, stellten eine Unternehmeraufgabe dar. Die wichtigste und den Unternehmer letztlich kennzeichnende Funktion allerdings, die Abstimmung der Gestehungskosten und Preise und damit die Gestaltung des auf dem Werke liegenden Risikos — sie war auch bei den Industrien den Unternehmungsleitern abgenommen in einer Wirtschaftsverfassung, in der von den Rohstoffen her die Gestehungskosten aller Fertigungsstufen und zumeist auch die Preise der fertigen Waren in bestimmte Regeln gebannt, der Absatz aber dank dem stets dringenden Bedarf nie in Frage gestellt waren.

Nur der Kleinhandel und das Handwerk sind von der Kriegswirtschaft organisationsmäßig nicht wesentlich berührt worden. Nicht, daß diese sozialen Schichten am Kriege nicht schwer gelitten hätten; sie sind vielleicht sogar am stärksten getroffen worden. Soweit dieses Schicksal aber wirtschaftlich begründet war, lag es nicht an der Neugestaltung der Wirtschaftsform, an dem starken Einsatz behördlicher Regelung. Es war vielmehr durch den Mangel an Stoffen und dadurch verursacht, daß jedermann den Umfang seiner Einkäufe aufs äußerste einschränken mußte, und daß infolgedessen der Umsatz des Kleinhandels und des Handwerks nicht mehr deren Lebenshaltung trug. Nur mittelbar wurde diese Lage von der Wirtschaftspolitik her — wenigstens in Deutschland — verschärft; denn die sog. Wucherpreisverbote nahmen weder auf den Rückgang der Absatzmenge die gebührende Rücksicht, noch ließen sie — wie später dargelegt werden wird - dank der Betonung der Gestehungskosten (anstatt der Wiederbeschaffungskosten) bei den noch vorgenommenen Verkäufen jeweils die Betriebsmittel in derjenigen Höhe zurückfließen, die zur Aufrechterhaltung des Arbeitsumfanges erforderlich gewesen wäre. Organisatorisch jedoch blieb es bei der Stellung und Aufgabe, welche die beiden Berufsgruppen von je her gehabt hatten: sie wurden auch in die Kriegswirtschaft für die Deckung des konsumtiven Bedarfs als letzte Vermittler eingeschaltet, und waren mit ihrer betont technischen (verteilungs- und fertigungstechnischen) Tätigkeit ebenso unentbehrlich wie nur je zuvor. Nicht einmal die amtlichen Preisfestsetzungen brachten ihnen etwas Grundsätzlich-Neues; waren sie doch auch vordem durchaus gewöhnt, ihre Verkaufspreise lediglich durch übliche Zuschläge zu ihren Einstandskosten zu berechnen, nicht aber selbständig in die Preisbildung einzugreifen. Ihnen ist zugute gekommen, daß auch die Kriegswirtschaft eine verkehrswirtschaftliche, auf allgemeinen Güteraustausch gestellte Lebensführung zur Grundlage gehabt hat: jedermann mußte nach wie vor, da alles in der produktiven Arbeit ganz und gar auf Spezialisierung und deshalb auf Verkauf der Ergebnisse gestellt blieb, die Güter des Verbrauchs im Wege des Kaufens an sich bringen; der stehende Laden ist nicht — wie die Börse als Organ des Welthandels — in seiner allgemeinwirtschaftlichen Bedeutung irgend wichtig geschwächt worden.

Die Landwirtschaft endlich hat naturgemäß die technische Aufgabe, für die Nahrungsmittelversorgung des Gesamtvolkes und teilweise auch für die Rohstoffbelieferung sich einzusetzen, überall in gesteigerter Notwendigkeit zu erfüllen gehabt. Schon hierin ist sie aber durch behördliche Anregungen und teilweise sogar Anordnungen hie und da aus festen Gewohnheiten auf neue Gleise geschoben, zur Aufnahme neuer Arbeitsrichtungen angehalten worden. Vollends war sie fast nirgends mehr freier Herr der Absatzgestaltung. An die Stelle der Aufkäufer und sonstigen Handelspersonen sind ihr die staatlich bestimmten Abnahmestellen als Zwangsabnehmer gegenübergetreten. Auch die eigengebildeten Genossenschaften nahmen den Charakter solcher Abnahmestellen an. Wenn hiermit auch die Preisbildung dem privaten Verhandeln entzogen wurde, so war dies allerdings nur eine formale Neuerung; tatsächlich hatten auch in der Weltmarktwirtschaft die Landwirte aller Welt sich die Preise von den Börsen ihres Bezirks angeben lassen, kaum je mit individueller Kraft sich durchsetzen können. Mittelbar ist sogar der Einfluß der örtlichen Landwirtschaft überall gerade in der Preisbildung viel stärker als zuvor zur Geltung gekommen: die amtlichen Festsetzungen konnten garnicht anders als von den Gestehungskosten der heimatlichen Landschaften ausgehen und in deren Ermittlung sich auf die Mitwirkung der Landwirte selbst stützen.

Nimmt man nun noch hinzu, daß für die Staaten Mitteleuropas die Seeschifffahrt völlig ausfallen mußte, daß diese aber auch von den Feindstaaten aus dank dem bald herrschenden Mangel an Schiffen und vollends dank den Erfolgen des deutschen Ubootkrieges in feste Regelung genommen wurde, und daß die binnenländischen Transportmittel, zumal die Eisenbahnen, überall aus der privaten Verwaltung heraus und unter maßgeblich staatlichen Einfluß fielen — so stellt die Kriegswirtschaft nach Betonung des Staatsraumes und der staatlichen Lenkung sich als Urform der Nationalwirtschaft dar.

## 29. Die Güterbeschaffung in der deutschen Kriegswirtschaft.

1. Der wirtschaftliche Inhalt solcher Wirtschaftsform, der gemäß den natürlichen und politischen Gegebenheiten ebenfalls von Land zu Land in den Einzelheiten mannigfache Verschiedenheiten aufzeigt, ist in seiner allgemein-gültigen Grundlinie am deutlichsten aus den deutschen Verhältnissen abzulesen. Besonders deutlich gerade deshalb, weil diese Verhältnisse sich in ihren Unterlagen sowohl von derjenigen der Feindmächte als auch von denen der verbündeten Staaten an wichtigen Stellen abheben. So hat die Blockade schon bald nach Kriegsausbruch den Güteraustausch Deutschlands mit dem feindlichen und dem neutralen Ausland ungleich stärker eingeschränkt, als dies die Transportschwierigkeiten und der Ubootkrieg für die Feindstaaten bewirkt hat; und auch die Ausnutzung der besetzten Auslandsgebiete sowie die Heranziehung einiger Rohstoffquellen der Verbündeten ist über die Bedeutung einer Ergänzung nicht hinausgekommen, während die Feindstaaten ihre Kriegswirtschaft in erheblich größerem und zum Teil sogar wesentlichem Umfang auf die Warenlieferungen der Neutralen und der Bundesgenossen stützen konnten. Verglichen aber mit den eigenen Verbündeten verfügte die deutsche Kriegswirtschaft über eine ungleich stärker entwickelte Wirtschaftskraft ihres Staatsraumes und über ein festes Staatsgefüge, wie namentlich auch über eine Bevölkerung von so allgemeiner Kulturhöhe, daß die kriegswirtschaftlichen Gesetze und Sonderanordnungen durch Schrift und Druck rasch und sicher bekannt gegeben werden konnten, daß kein Analphabetentum von vornherein ihrer Wirksamkeit unverrückbare Grenzen zog. Die Betonung der Binnenwirtschaft, die es doch zu einer völligen Abhängigkeit vom eigenen Staatsraum nicht kommen läßt, auf der einen und das straff behördliche Regeln der binnen- und der außenwirtschaftlichen Beziehungen auf der andern Seite — das ist ungebrochene Kriegswirtschaft.

Die Sonderart des kriegsmäßigen Vorgehens läßt sich hier, wie überall, an jedem der drei Teile verfolgen, in die für alles Wirtschaften zu jeder Zeit und in allen Wirtschaftsformen die Gesamtaufgabe einer möglichst vollständigen und regelmäßigen Bedarfsdeckung zerfällt. Die Mengenfrage hatte dadurch ihr besonderes Gesicht erhalten, daß nicht mehr aus beliebigem Raume von nah oder fern die erwünschten Gütermassen heranzuschaffen waren, und daß eine einzige Bedarfsrichtung, die Erfüllung der militärischen Notwendigkeiten, sich mit elementarer Wucht ganz und gar in den Vordergrund stellte. Die Preisbewegung war daher dem allgemeinen Wettbewerb und dem Druck niedrigster Gestehungskosten so gut wie vollständig entrückt. Aus beidem ergab sich, daß die Güterverteilung und zwar namentlich die Versorgung mit den Lebensnotwendigkeiten nicht mehr dem Verhältnis der Preise und Einkommen anheimgegeben werden durfte, wenn anders auch für die wirtschaftlich schlechter gestellten Schichten des Volkes eine regelmäßige Deckung wenigstens im Bedarf des Unentbehrlichen sich ergeben sollte; vollends durften die Lieferungen des Kriegsmaterials vom Rohstoff bis zum gebrauchsfertigen Artikel nicht vom Preisspiel abhängig gelassen bleiben.

2. Die Mengenfrage war es, die sich mit dem Ausbruch des Krieges vor der deutschen Rüstungsindustrie erhob und alsbald zu den Anfängen einer systematischbehördlichen Rohstoffbewirtschaftung geführt hat, zur Errichtung der neuen Kriegsrohstoff-Abteilung des preußischen Kriegsministeriums und zur Gründung der ersten Kriegsgesellschaften. Zunächst auf einige wenige Rohstoffgruppen (Buntmetalle, Chemikalien, Häute und Leder, Wolle) beschränkt, ist diese Betreuung nach und nach auf immer weitere Sachgebiete ausgedehnt worden; im Sommer 1916 (noch vor der Sommeschlacht und dem Hindenburgprogramm) sogar auf Eisen und Stahl, dann auch auf Kohle, so daß in den beiden letzten Kriegsjahren überhaupt kein Rohstoff mehr in freier Wirtschaft stand. Vom Frühjahr 1915 ab — nach dem Wechsel in der Leitung der Kriegsrohstoffabteilung — hat auf diesem Gebiet der Grundsatz des "ewigen Krieges" gegolten; d. h. für die Verarbeitung, auch zu Kriegsmaterialien, wurde niemals mehr freigegeben, als an neuen Rohstoffmengen gewonnen werden konnte. So ließen sich zwar nicht alle militärischen Wünsche erfüllen, und die Feinde waren uns dank der nordamerikanischen Hilfe stets an Munition und Waffen überlegen; das Unerläßliche wurde jedoch geleistet, und beim Zusammenbruch der Fronten waren noch Rohstoffe in genügender Menge für eine lange Fortsetzung des Widerstandes vorhanden.

In dem rohstoffarmen Deutschland ist dieses Ergebnis hauptsächlich erzielt worden durch zwei Reihen staatlicher, sich über das ganze Reich erstreckender Maßnahmen: durch die Drosselung des Zivilbedarfs, die diesen schließlich bis dicht an den Nullpunkt herabgedrückt hat, und vor allem durch die Erschließung neuer Rohstoffquellen, die sich zum Teil an alte Fundstätten anschlossen, zu größerem

Teil von der Technik ganz neu entwickelt worden sind. Beides hatte zur Voraussetzung, daß sich die Behörden erst einmal einen einigermaßen zuverlässigen Überblick über die tatsächliche Versorgungslage verschafften, und ist daher für jeden Rohstoff durch eine Bestandsaufnahme eingeleitet worden. Ebenso ist in der Regel, aber nicht immer, eine Beschlagnahme der etwa vorhandenen Vorräte zugunsten der Herstellung von Kriegsmaterial allem positiven Vorgehen vorangegangen; eine Rechtsform, die erst neu geschaffen worden ist und nur eine Verfügungsbeschränkung für den Eigentümer, nicht eine Enteignung bedeutet.

Die Wege, die zur Hebung der Rohstoffmengen beschritten worden sind, treten in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit in der Metallbewirtschaftung hervor. Hier erwies es sich bald als ein Segen, daß eine größere Anzahl von Erzbergwerken, die vor einer längst vergangenen Zeit eine bedeutsame Rolle innegehabt hatten, inzwischen wegen mangelnder Rentabilität stillgelegt worden waren; sie konnten jetzt wieder aufgeschlossen und in Betrieb genommen werden, indem das Reich entweder die Verzinsung und Tilgung der Erschließungskapitalien den privaten Bergwerksunternehmungen (so auch der Kriegsmetall-Aktiengesellschaft) garantierte oder aber die erforderlichen Geldmittel in der Form eines Kredits und auch als Beteiligungskapital zur Verfügung stellte. Ebenso sind Erzvorkommen, welche die Nutzungsberechtigten in der Friedenszeit als Zukunftsreserven hatten liegen lassen, mit der Finanzhilfe des Reichs beschleunigt in Angriff genommen worden; zum Teil sogar, wie die Eisenerzlagerstätten der Ilseder Hütte, unter Verlegung der darüber noch stehenden Dörfer — was naturgemäß besonders hohe Kosten verursachte und sich daher in einer starken Aktienbeteiligung des Reiches ausgewirkt hat. Auch Schlackenhalden sind trotz ihres geringen Metallgehalts noch einmal zur Verhüttung gebracht worden. Kurz: überall dort, wo der zu erwartende Metallertrag diejenigen Rohstoffmengen, die in die Erschließungs- und Verarbeitungs-Maschinerie hineinzustecken waren, in kurzer Zeit zu übertreffen versprach, — dort hat man eingegriffen. Nicht zuletzt die Kriegsmetall-A.-G., die durch die Kreditgarantien des Reiches trotz ihrer privatrechtlichen Form völlig von der Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums abhängig geworden war, hat sich in dieser Richtung immer stärker betätigt und bald sogar ihre wichtigste Aufgabe gefunden.

Der Metallgewinnung hat ferner die sog. Metallmobilmachung gedient. Mit ihr hat die Behörde, gestützt auf die Kommunalverwaltungen, tief in die einzelnen Haushalte eingegriffen. Noch stärker hat sie die Empfindungen der Bevölkerung durch das Erfassen der Kirchenglocken aufgerührt. Es ging aber um die großen Mengen von Kupfer und Zinn, Messing und Bronze, die sich aus all' diesen Dingen wiedergewinnen ließen; da hatten alle anderen Rücksichten zu schweigen, zumal für die wirklich unentbehrlichen Haushaltsgegenstände ein Ersatz in Aluminiumgeräten und für die Kirchenglocken in gut klingenden, fein abgestimmten Stahlschienen geleistet worden ist. Eine Art von Mobilmachung war es auch, wenn die Eisenbahnen darauf gestellt wurden, ihren Bedarf an Sparmetallen aus ihrem eigenen Altmaterial zu decken. Dem Altwarenhandel, dessen Tätigkeit sich bekanntlich bis in das Durchsuchen der Haushaltsabfälle erstreckt, wurde die Dringlichkeit seiner Aufgabe vorgestellt, dem Eisenschrotthandel zwecks glatteren Arbeitens sogar eine neue Organisation zwangsweise auferlegt. Das Ganze der Metallmobilmachung war eine weit vorausschauende Maßnahme, die das System

der Rohstoffbewirtschaftung vielleicht am deutlichsten aufzeigt; mußten doch in erheblichem Umfang neue Fabriken errichtet werden, das Umschmelzen der fertigen Gebrauchsgüter in ihre Ausgangsstoffe zu bewerkstelligen, und rechnete man doch mit dem Ablauf von anderthalb bis zwei Jahren, ehe aus einer Kirchenglocke etwa ein Granatring oder gar eine Kanone werden konnte.

Mengenvermehrung war es schließlich auch, wenn nach Maßgabe der Seltenheitsgrade die verschiedenen Sparmetalle in ihrer bisher üblichen Verwendung durch weniger seltene Metalle, wie Aluminium oder auch Stahl, und vollends durch andere Stoffe, wie Holz oder Kunstharze, ersetzt werden mußten. Die starke Entwicklung, die nach dem Kriege die Industrie der sog. Leichtmetalle erfahren hat, ist schon im Kriege selbst angefangen worden.

In der gleichen Linie, im einzelnen naturgemäß den Besonderheiten jeder Stoffgruppe angepaßt, hat sich die Bewirtschaftung der andern Rohstoffe bewegt. Sogar bei den Textilien ist es gelungen, einen erheblich stärkeren Anbau von Hanf und Flachs sowie eine Zunahme der Schafhaltung herbeizuführen; doch lag hier das Schwergewicht der Mengenpolitik nach der Verwertung der Alt- und der Abfallstoffe sowie nach dem Einsetzen heimischer Ersatzmöglichkeiten hin. Die Notwendigkeit, an Kohle zu sparen und die Transportmittel in der Beförderung der Kohle zu entlasten, hat zu einem starken Ausbau der elektrischen Fernleitungen geführt; und wenn der Gedanke, über ganz Deutschland von den Kohlenvorkommen des Westens, der Mitte und des Ostens und den Wasserkräften des Südens her ein Netz allseitiger Verbundenheit zu spannen, damals zwar einen starken Auftrieb erhalten hat, aber nicht ausgeführt worden ist, so hatte dies nicht im Wollen, sondern im Können seinen Grund: die Leitungen und namentlich die neu anzulegenden Kraftwerke, hier wieder besonders die Wasserkraftzentralen, hätten derartig große Metall- und Kautschukmengen gefressen, daß die Versorgung des Heeres und der Marine in Not gekommen wäre. Die Sektion Elektrizität, deren Errichtung in der Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums allein schon die jenen Fragen gewidmete Aufmerksamkeit zeigt, mußte sich wohl oder übel begnügen, die bestehenden Anlagen durch den Anschluß neuer Elektrizitätsverbraucher zu voller Ausnutzung zu bringen, hier und da zu diesem Zweck auch neue Leitungen legen zu lassen und so die Krafterzeugung auf der Kohle räumlich stärker zu konzentrieren; schon damals gelang es, auf diese Weise erhebliche Mengen minderwertiger, zu Ferntransporten technisch ungeeigneter Kohlensorten nutzbar zu machen und allgemein den Ergiebigkeitsgrad der Kohlen zu erhöhen, wie auch die Umwandlung der rohen Braunkohle zu Briketts und so manchen Kohlentransport einzusparen.

Der schwere Druck der Kohlennot, mit der vom Sommer 1916 ab gerechnet werden mußte, hat noch zu einem andern Aushilfsmittel greifen lassen. Es war nicht zu verkennen, daß die große Zahl von Fabriken, die dank der allgemeinen Rohstoffknappheit durch alle Stufen der Verarbeitung hindurch nur mit einem Bruchteil ihrer technischen Leistungsfähigkeit arbeiten konnten, zugleich eine schlechte Ausnutzung der darin tätigen Kraftquellen bedeutete. Das konnte und mußte zugunsten der örtlichen Arbeiterschaft und des ganzen landschaftlichen Aufbaus hingenommen werden, solange der natürliche Kohlenreichtum Deutschlands allen Ansprüchen zu genügen schien. Sobald sich jedoch geltend machte, daß der Bergbau vom Kriegsausbruch an wegen der Abgabe der gelernten Hauer

die Vorbereitung neuer Strecken und Abbaustellen hatte unterlassen müssen und deshalb seine Fördermengen nicht mehr beliebig steigern konnte, erschien jener Zustand als unvereinbar mit den Kriegsnotwendigkeiten. Das Unerträgliche wurde noch gesteigert, als mit dem Hindenburg-Programm (Herbst 1916) die Ansprüche auf Herstellung von Kriegsmaterial plötzlich um ein Vielfaches erhöht wurden. Und so wurde im Kriegsamt ein sog. Stillegungsausschuß gebildet, der die einzelnen Industriezweige auf die Möglichkeit einer Betriebszusammenlegung prüfen sollte. Er hat auch einige Vorschläge solcher Richtung ausgearbeitet. Zu tatsächlichen Ergebnissen ist man jedoch nicht gelangt. Jene örtlichen, zu gutem Teil in den Gemeindefinanzen fest verankerten Interessen, die auch die einzelnen Bundesstaaten und den Reichstag auf den Plan riefen, haben jeden nennenswerten Erfolg auf diesem Gebiet vereitelt. Hier hat sich als störend erwiesen, daß die deutsche Kriegswirtschaft in voller Breite mit altbestehenden Betrieben zurechtkommen mußte und nicht, wie es in Großbritannien dank dessen eigenartig einseitigem Industrieaufbau der Friedenszeit gößtenteils möglich war, ganze Industriezweige neu einzurichten hatte; die Kehrseite eines Verhältnisses, das im ganzen allerdings gerade für Deutschland von großem Vorteil war, weil ihm nicht so etwas wie die nordamerikanische Hilfe diese Neugründungen ermöglicht oder auch nur erleichtert hätte.

Eine sachlich-zweckgerichtete Lösung der Stillegungsfrage hätte auch die großen Schwierigkeiten der Arbeiterbeschaffung, wenngleich nicht behoben, so doch in immerhin wichtigem Umfang gemäßigt. Auch die Rohstoffbewirtschaftung hat naturgemäß darunter gelitten, daß die Handhabung jener komplizierten Waffen, die ein "Krieg der Technik" in mannigfachster Gestalt einsetzt, für die Fronten den gelernten Arbeiter und den Techniker (Ingenieur und Chemiker) ebenso unentbehrlich macht, wie sie daheim in den Fabriken dringend gebraucht werden, und daß daher der Bedarf der Heimat so leicht nicht in vollem Maße berücksichtigt werden kann. Nach und nach ist es zwar gelungen, durch den Einsatz älterer und schnell angelernter Arbeiter wie auch durch die Beschäftigung von Frauen die Lücken etwas auszufüllen. Trotz des Kriegsdienstgesetzes vom Dezember 1916 und trotz der Zusammenfassung aller Personalfragen im Kriegsamt ist es jedoch bis zum Kriegsende nicht gelungen, die Zuweisung geeigneter Kräfte in so klare Ordnung zu bringen, wie sie ein ungestörter Ablauf der Betriebe erfordert hätte — ganz abgesehen von dem ruchlosen Munitionsarbeiterstreik, der sich in der Rohstoffgewinnung sehr viel weniger als in den eigentlichen Rüstungsindustrien geltend gemacht hat.

3. Da alle diese Schwierigkeiten dank dem Fehlen jeglicher wirtschaftlicher Kriegsvorbereitung in den ersten Zeiten mit besonderer Stärke wirksam werden mußten, war es für die gesamte Rohstoffversorgung wertvoll, daß gerade im Anfang des Krieges durch die Besetzung von Belgien, Nordfrankreich und Polen das Ausland mit seinen großen Vorräten als Kriegsbeute ergänzend herangezogen werden konnte.

Belgien und Nordfrankreich boten mit ihren vielgestaltigen Industrien für fast alle Roh- und Betriebsstoffe reiche Erfassungsgelegenheiten; nicht zuletzt für Wolle und Baumwolle, für Häute und Leder, für Buntmetalle — also gerade diejenigen Gütergruppen, deren Knappheit schon in den ersten Tagen des Krieges zur Sprache gekommen war und zur Einrichtung einer systematischen Be-

wirtschaftung geführt hatte. In Polen brachten das Zentrum der russischen Baumwoll-Industrie, Lodz, und die Warschauer Industrie sowie die weit gedehnten Urwälder willkommene Ergänzung. Ein Seehafen wie Antwerpen endlich, der sich für einige Warengruppen der überseeischen Welt, wie namentlich Rohkautschuk und Wolle, Häute und Metalle, in der Friedenszeit zu einem Handelsplatz von gesamteuropäischer Bedeutung emporgeschwungen hatte und im übrigen für die belgischen und luxemburgischen, teilweise sogar auch für die deutschen und die französisch-lothringischen Industriegebiete wichtigster Einfuhrvermittler geworden war, - eine Stadt solcher Art birgt jederzeit große Massen von Rohstoffen in sich, die mit ihrer Eroberung für den deutschen Zugriff offengelegt wurden. Und die Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums hat denn auch nicht gezögert, sich mit Hilfe ihrer Kriegsgesellschaften aller dieser Mengen zu bemächtigen und sie nach und nach in deutsche Vorratslager abtransportieren zu lassen; um so sicherer im Rahmen allen Kriegsrechtes, als die Liste der Konterbandegüter, wie sie von England immer mehr ausgeweitet wurde, alle Roh- und Betriebsstoffe von Anfang an und bald auch ziemlich lückenlos alle Fertigfabrikate umfaßte. Später sind dann auch der belgische Kohlenbergbau, allerdings nur in gering möglichem Maße, die Erzvorkommen Serbiens und namentlich (vom Herbst 1916 ab) die Erdölquellen Rumäniens zur Versorgung Deutschlands herangezogen worden, wie auch die Mobilmachung der Metallgegenstände und anderer Gebrauchsgüter auf die besetzten Gebiete ausgedehnt worden ist. Alles in allem ein Zuwachs, der die deutsche Rohstofflage erleichtert, die Deckung des militärischen und des zivilen Bedarfs über das sonst mögliche Maß erheblich gehoben hat.

Rumänien ist aber zugleich ein Beispiel, daß auch die Handelsbeziehungen zum neutralen Ausland während des Krieges nicht vollständig abgerissen waren; sowohl Getreide als auch Benzin und Öle hat Deutschland dort gekauft und gegen deutsche Waren eingetauscht. Ebenso hat Italien, ehe es als Feind in den Krieg eintrat, nicht unerhebliche Mengen von Baumwolle nach Deutschland gelangen lassen. Dasselbe gilt, in den Waren wechselnd, von den andern neutralen Staaten Europas. Und daß auch Nordamerika nicht abgeneigt war, mit Deutschland weiter Geschäfte zu machen, hat die erfolgreiche Fahrt der U-Deutschland bewiesen.

Allerdings konnten als Gegenleistung nur im Anfang des Krieges die hochwertigen Fertigwaren geliefert werden, die das Ausland in der Friedenszeit von Deutschland zu beziehen gewohnt war. Später traten Steinkohle und Stahl stark in den Vordergrund, zumal England dank der Beanspruchung seiner Handelsflotte für die Mittelmeerländer und dank dem Ubootkriege für die nordischen Staaten nur noch in geringem Maße als Lieferer solchen Massenguts in Betracht kam. Es zeigt aber die Bedeutung, die auch Deutschland diesem Verkehr beigemessen hat, recht deutlich der Umstand, daß mit diesen Sendungen in der Zeit der Kohlennot und Stahlknappheit nicht aufgehört worden ist. Sogar die Feindstaaten, wie namentlich Italien, haben durch Vermittlung neutraler Zwischenländer regelmäßig solches Kriegsmaterial erhalten; in einigen Rohstoffen waren bei dem damaligen Stand der Ersatzstofftechnik die deutschen Versorgungslücken noch empfindlich genug, ein derartiges Vergehen zu rechtfertigen, sobald als Gegenleistung des Feindes die Lieferung gerade jener Rohstoffe gesichert war.

Daß endlich zwischen Deutschland und dem verbündeten Ausland ein ziemlich reger Güteraustausch stattgefunden hat, braucht nur kurz erwähnt zu werden. Auch er wurde kriegsmäßig in den behördlich geordneten Formen, zu großem Teil sogar zwischen den militärischen Stellen selbst abgewickelt. Er unterschied sich aber von dem sonstigen Auslandsverkehr insofern, als gegen die Rohstoffe der Verbündeten Deutschland hauptsächlich Kriegsmaterial und dann noch diejenige Maschinerie geliefert hat, die zur Erschließung neuer Erzvorkommen und anderer Rohstoffquellen erforderlich war; wie auch zum Teil die neuen Betriebe von deutschen Technikern auf- und ausgebaut, von den deutschen Kriegsgesellschaften verwaltet worden sind. Was Deutschland von seinen Verbündeten bekam, war recht mannigfaltig. Hervorgehoben mögen die dalmatinischen und die ungarischen Bauxite werden, die an die Stelle des französischen Stoffes traten; sie sind als Unterlage der deutschen Aluminium-Herstellung um so wichtiger geworden, als zwar Deutschland in seinen überall vorkommenden Tonlagern den Rohstoff des Aluminiums ebenfalls besitzt, als im Kriege aber die Errichtung der neuen Gewinnungsfabriken allzuviel Sparstoffe erfordert hätte und so unterbleiben mußte — es hatte zu genügen, wenn auf der deutschen Braunkohle (als Elektrizitätslieferer) die Erstverarbeitung des ausländischen Rohstoffs zu Rohaluminium ganz neu zur Entstehung und daran anschließend in räumlicher Streuung die Weiterverarbeitung zu wesentlicher Erweiterung gebracht werden konnten.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß sogar noch der eine oder andere Posten ausländischer Waren mehr nach Deutschland hätte hereingeholt werden können, wenn hier die Preisbewegung ungeregelt geblieben oder die Verwendung solcher Mengen freigelassen worden wäre. Da jedoch die ausländischen Staatsgewalten zur Wahrung ihrer Versorgungsinteressen ebenfalls früh die Ausfuhr nach Mengen und Preisen kontrolliert haben, so war ein wirklich starker Erfolg schwerlich zu erzielen. In besonderen Einzelfällen ist auch stets eine Überschreitung der inländischen Höchstpreise und eine wenigstens teilweise Eigenverwendung des eingeführten Gutes bewilligt worden.

Im ganzen der Rohstoffwirtschaft also herrschte stärkste Bezogenheit auf den deutschen Staatsraum und dennoch keine absolute Abhängigkeit. Der Bedarf an Munition und Waffen brauchte nicht auf das eingeschränkt zu werden, was der heimische Boden allein herzugeben vermochte, und was zweifellos für die Erfordernisse eines Krieges nicht genügt hätte; ein Vorteil so lange, als die Technik noch nicht bereit war, für die ausländischen Stoffe gleichwertigen Ersatz zu stellen, oder aber die Errichtung der neuen Fabriken wegen der Knappheit der hierzu erforderlichen Materialien sich verbot.

4. Nicht anders war der Grundlinie nach die deutsche Ernährungsgrundlage. Der Herbst 1914 ist allerdings vorübergegangen, ohne daß die Neubestellung der Äcker schon in den Dienst der Nahrungssicherung gebracht worden wäre; den Winter über war nur jene gemeinwirtschaftliche Kriegsgetreidegesellschaft tätig, größere Mengen Getreide aufzukaufen und einzulagern, den Verbrauch also zeitweise einzuschränken, um am Ende des Erntejahres wenigstens den notwendigsten Bedarf befriedigen zu können, und es wurde auf behördliche Anordnung der sog. Schweinemord durchgeführt, der die Kartoffel für die Menschen aufbewahren sollte, also ebenfalls eine Form der Konsumregelung darstellte — eine Maßnahme, die zwar von besten Kennern unserer Landwirtschaft empfohlen, dennoch

von Anfang an heiß umstritten war und sich in der Tat (wie sich später herausstellte) auf eine unzulängliche Erntestatistik gestützt hatte, der Fettversorgung der folgenden Jahre daher erheblichen Abbruch getan hat. Vom Frühjahr 1915 an jedoch sind auch Anweisungen ergangen, den Anbau nach dem Ernährungsbedarf auszurichten, und durch Zuweisung von Kriegsgefangenen wurde der Mangel an erwachsenen männlichen Arbeitskräften in wesentlich erheblicherem Grade, als es in den Industrien möglich war, wenigstens abgeschwächt.

Die Hauptsorge, die denn auch niemals sich beheben ließ, war in den künstlichen Düngemitteln und in den Kraftfutterstoffen gegeben, die in der Friedenszeit das Ausland geliefert hatte. Sogar an Kali, mit dem doch Deutschland die ganze Welt vordem versorgt hatte, gab es bald dank den Ansprüchen der Munitionsfabriken und dank dem Fehlen gelernter Hauer einen derartigen Mangel, daß die Urbarmachung von Ödländereien wieder eingestellt werden mußte; die hier in den Boden geworfenen Kalimengen fehlten auf den alt bebauten Äckern und brachten auf diesen wesentlich größeren Ertrag, als dort für längere Zeiten zu erwarten war. Auch vom Luftstickstoff blieb für die Landwirtschaft nicht genug übrig, den Ausfall des Chilesalpeters völlig wettzumachen. Und so hat sich denn - trotz der gewaltigen Arbeitsleistung, die namentlich von den Bauernfrauen und den alten Bauern vollbracht worden ist - ein Rückgang der Ernteerträge nicht ganz vermeiden lassen. Ihm hat sich naturgebunden eine Verminderung der heimischen Fetterzeugung, wie überhaupt der Viehhaltung angeschlossen. Eine an sich schlechte Ernte, wie die von 1916, mußte daher die gesamte Ernährungslage aufs äußerste anspannen und bis zur Aufhebung der Blockade (Sommer 1919) sich als scharfe Erschwerung auswirken.

Was vom Ausland herangezogen werden konnte, ist unter diesen Umständen, wenngleich niemals voll ausreichend, doch als eine recht wesentliche und wertvolle Ergänzung zu bezeichnen. Von den besetzten Gebieten wurde Rumänien besonders wichtig; die Zentral-Einkaufs-Gesellschaft (ZEG.), die für den gesamten Auslandsverkehr in Nahrungs- und Genußmitteln das gemeinnützig arbeitende Organ geworden war, hat eigens für diese Verbindung eine große Anzahl von Schleppdampfern und Kähnen neu auf die Donau gebracht und sogar die Stromschnellenstrecke des Eisernen Tors durch die Anlegung eines Seitenkanals und einer Schleppbahn überwunden. Das verbündete Ausland kam dagegen weniger in Betracht, zumal Ungarn von seinen Überschüssen erst noch an die österreichische Hälfte des Habsburgerreiches abzugeben hatte; Bulgarien und die Türkei waren für Deutschland als Lieferer des Zigarettentabaks (einer psychologischen Lebensnotwendigkeit), jedoch nicht für Nahrungsmittel bedeutsam. Um so mehr treten die Lieferungen in den Vordergrund, die aus Holland und Dänemark sowie aus der Schweiz kamen und hauptsächlich in Fetten bestanden als Gegenleistung für deutsche Steinkohle, Stahl und auch manche Fertigwaren. Über sie gelang es auch, tropische Genußmittel, wie namentlich Kaffee und Reis. die schon nach den Lebensgewohnheiten aller Schichten unserer Bevölkerung den Charakter von Unentbehrlichkeiten angenommen hatten, nach Deutschland hereinzubekommen.

Im ganzen zeigt also die Ernährungswirtschaft das gleiche Bild wie die Rohstoffversorgung: in schärfster Ausprägung bildet der Ertrag des eigenen Raumes die maßgebliche Unterlage, der Auslandsverkehr ergab die dringend gewünschte

Ergänzung. Ja, was solche Ergänzung unter den besonderen Verhältnissen des Weltkrieges dank dem Fehlen jeglicher Friedensvorbereitungen für unser Volk bedeuten mußte, das ist uns mit größerer Schärfe noch, man darf sagen: mit brutaler Härte durch die große Sterblichkeit der Kinder, die wir als Folge der Blockade anzusprechen haben, ins Bewußtsein gehämmert worden. Wie wären diese Ziffern noch in die Höhe getrieben worden, wenn England und seine Verbündeten ihr Ziel erreicht und Deutschland allein vom Ertrag seines Staatsraumes abhängig gemacht hätten.

5. In beiden Sachbereichen, in der Rohstoff- ebenso wie in der Nahrungsmittel-Bewirtschaftung, hat den Erzeugern gegenüber die amtliche Preispolitik scharf ausgeprägt unter dem Ziel gestanden, die jeweils verfügbaren Mengen so groß zu halten, wie es nach den natürlichen Möglichkeiten und nach dem Stand der Technik sich nur irgend erreichen ließ. Hinter dieser Hauptsorge mußten alle sonstigen Rücksichten, auch die sozialen, weit zurückstehen. Sogar den Kriegsgewinn, die verächtlichste Wirtschaftserscheinung aller Kriegszeiten, hat man bewußt in den Kauf genommen, wenn seine Bekämpfung irgendwie die Steigerung der Erzeugung hätte gefährden können.

Aus dieser Zielsetzung ergab sich nicht etwa die Notwendigkeit, der Preisentwicklung freien Lauf zu lassen. Der Drang der Rohstoffverarbeiter und der Nahrungsmittelverbraucher war dank dem Angebotsmangel vom Ausbruch des Krieges an so stark, daß die Preise des zunächst frei gelassenen Verkehrs weit über alles Maß hinaufschwebten, das etwa durch die Gestehungskosten gerechtfertigt gewesen wäre. Es ergab sich daher rasch eine sehr große Spanne, die als Anreiz zu erhöhten Produktionsanstrengungen vollkommen ausreichte. So entstand Raum für ein amtliches Eingreifen und zugleich auch der Zwang zu einer amtlichen Regelung.

Es ist jedoch bezeichnend, daß die Reihenfolge, in der sich die Mengenerfassung und die Preisregelung gefolgt sind, in der Rohstoff- und in der Nahrungsmittel-Bewirtschaftung umgekehrt war. Dort hat die Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums mit der Beschlagnahme im Inland und in den besetzten Gebieten alsbald begonnen und zu einer Festsetzung von Höchstpreisen sich erst entschlossen, als die Übersicht über die verfügbaren Mengen dank dem Inlandsschmuggel völlig verloren zu gehen drohte und die Versorgung der Kriegsmaterialhersteller gefährdet wurde. Für das wichtigste Nahrungsmittel, das Brotgetreide, ist dagegen zuerst die Preisbestimmung gekommen, weil alle Welt fest mit einem kurzen Kriege rechnete und der Anbau von den Preisen her kaum noch einen Anreiz erhalten konnte; hat man doch in den ersten Wochen nicht einmal die gewohnte Ausfuhr des Ostens und Südens behindert, sondern es sogar bei der Ausfuhrprämie des Einfuhrscheinsystems belassen. Auch hier hat sich dann jedoch die Notwendigkeit ergeben, zur Verhinderung der Preisumgehungen und damit zur Sicherung einer gleichmäßigen, vom Einkommen der verschiedenen Volksschichten unabhängigen Versorgung auch die Mengen gleich bei den Erzeugern zu erfassen, als die Wahrscheinlichkeit einer langen und mindestens eine weitere Produktionsperiode beanspruchenden Kriegsdauer nicht mehr zu verkennen war. Und hierbei ist es dann verblieben. Vom Frühjahr 1915 ab sind auch die neu zur amtlichen Bewirtschaftung genommenen Rohstoffe und Nahrungsmittel stets gleichzeitig der Mengenerfassung und der Preisregelung unterworfen worden — entsprechend dem Zusammenhang, der zwischen diesen beiden Elementen des Güteraustauschs in jeder Form der Verkehrswirtschaft gegeben ist.

Für die Preisfestsetzungen ergaben sich nun aber sehr gewichtige Schwierigkeiten aus jenem andern Zusammenhange, der zwischen ihnen und der Erzeugungsgröße zu bestehen pflegt. Hätte man auch die Gestehungskosten in ihren wesentlichen Bestandteilen auf einer bestimmten Höhe festhalten können, so wäre die Aufgabe einer Preisanpassung noch verhältnismäßig leicht zu lösen gewesen: man durfte dann die Spannungen, wie sie sich zwischen den mannigfachen Erzeugnissen im Laufe der Zeiten herausgebildet hatten, als gegebene Größen behandeln und einzelne Kostenerhöhungen, die an der einen oder andern Stelle der Produktion nicht zu vermeiden waren, durch besondere Zuschläge berechenbarer Art ausgleichen. Diese Möglichkeit war jedoch nicht gegeben. Zunächst schon ganz allgemein deswegen, weil die Arbeitslöhne nach wie vor der freien Bewegung überlassen waren; sie gingen sprunghaft in die Höhe, nachdem an die Stelle des erst gefürchteten Beschäftigungsmangels eine industrielle Betätigung von sonst nicht gekannter Intensität getreten war, und je mehr die großen Lücken, die naturnotwendig die Mobilmachung aller Wehrpflichtigen in die Arbeiterschaft immer wieder riß, zur Heranziehung neuer oder bisher anders beschäftigter Kräfte zwangen. Wichtiger noch wurde, daß für die Rohstoffgewinnung neue Minerallagerstätten und neue Techniken eingesetzt werden mußten, deren Gestehungskosten sich nicht von vornherein übersehen ließen und jedenfalls außer jeder Beziehung zu den Kosten der bisherigen Gewinnung solcher Stoffe standen. Dem entspricht bei den Nahrungsmitteln die allmählich sinkende Ergiebigkeit der landwirtschaftlichen Arbeit, die nicht mehr von den Jahrgängen der Vollkraft geleistet und auch nicht mehr im gewohnten Umfang durch den Einsatz tierischer und maschineller Hilfen und künstlicher Düngemittel ergänzt werden konnte; ein besonders starker Wechsel der Bodenerträge bei den verschiedenen Erzeugnissen war die unvermeidliche Folge und verschob jeweils das Verhältnis, in dem man das Ganze der Gestehungskosten auf die einzelnen Gütergruppen und auf die Mengeneinheiten zu verteilen gewöhnt war. Nicht zuletzt kam in das gesamte Kostengefüge des deutschen Wirtschaftslebens durch die Art und Weise, wie das Reich seine gewaltig steigenden Kriegsausgaben finanzieren mußte, nicht nur eine inflationsmäßige, allgemeine Steigerungstendenz hinein; die besonderen Anlässe vielmehr, die zu der Papiergeldausgabe jeweils führten, störten alle Preisbeziehungen von Gut zu Gut und zwangen so immer wieder zu gesonderten Preisfestsetzungen, ließen es schon garnicht zu irgendeinem übersehbaren System solcher Politik kommen. Alle Hinweise, daß Deutschland schon stark in der Inflation stecke, und alle Warnungen vor den Folgen einer derartigen Finanzierungsweise - wie sie während des Krieges namentlich von volkswirtschaftlich-wissenschaftlicher Seite an die Reichsregierung herangebracht worden sind — zerbrachen an der Verfassungstatsache, daß die einzige Steuerquelle, die in einem langen Kriege zu starkem Sprudeln zu bringen ist, die Einkommensteuer, nicht dem Reiche zustand, und daß die Einzelstaaten während der ganzen Kriegsdauer nicht dazu zu bewegen waren, zugunsten des Reiches auf diese Quelle zu verzichten; sogar die Kriegsgewinnsteuer, so mäßig sie gehalten war, mußte als eine indirekte Steuer aufgezogen werden.

Versagte aber das Gefüge der gewohnten Preisbeziehungen, mußten die Be-

hörden wohl oder übel von Fall zu Fall ihre Festsetzungen treffen, so konnte gar nicht ausbleiben, daß das Kriegsgewinnlertum zu höchst unerfreulicher und sozial immer bedenklicher werdender Ausdehnung gelangte. Deshalb suchten die amtlichen Stellen ebenso wie die Öffentlichkeit nach einem andern Maßstab, der sich vor der Gesamtheit des Volkes rechtfertigen ließe und den verantwortlichen Männern wenigstens diesen Teil ihrer Verantwortung zu erleichtern vermöchte. Zumeist wurde empfohlen, den Preisfestsetzungen jeweils eine Berechnung der Selbstkosten vorangehen zu lassen. Und in einem Sachbereich, in der Metallbewirtschaftung, ist ein solcher Versuch für die Roh- und Halbstoffe fast vom Anfang des Krieges an, ehe also die schädlichen Wirkungen einer willkürlichen Preishandhabung hervortreten konnten, mit Erfolg durchgeführt worden. Hier wurden von Zeit zu Zeit die Selbstkosten der einzelnen Werke von der Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums rechnerisch nachgeprüft und zuzüglich eines sehr mäßigen, für die Kapitalverzinsung bestimmten (fälschlich Gewinnzuschlag genannten) Aufschlags vergütet; für einen wirkliehen Gewinn, der das Gesamt der Selbstkosten einschließlich der hinzugehörenden Kapitalverzinsung überschritten hätte, wurde kein Raum gelassen. Es wurde sogar in die höheren Stufen der Verarbeitung eine noch größere Preisstetigkeit dadurch hineingetragen, daß weder die Kostenverschiedenheiten noch jene Kostenerhöhungen der Vorprodukte in deren Preise eingerechnet werden durften; das Reich ließ durch die Kriegsmetall-A.-G. die Rohmetalle an alle Verarbeiter zu gleichen und gleichbleibenden Preisen abgeben, nahm die Unterschiede der Herstellungskosten und die Erhöhungen zu seinen Lasten, da es sie sonst in geometrisch gesteigertem Umfang in den Fertigfabrikaten als deren fast einziger letzter Abnehmer doch hätte bezahlen müssen.

Warum ist dieses System, über dessen Bewährung kein Zweifel besteht, nicht verallgemeinert worden? Weil es an ganz bestimmte Voraussetzungen geknüpft ist, die sich sonst nicht wiederfinden. Es läßt sich nur auf Wirtschaftszweige anwenden, in denen es nur je eine verhältnismäßig kleine, jedenfalls nicht größere Anzahl von Betrieben gibt, als daß sie von einer Stelle her kontrolliert werden können; und es müssen Arbeitsstätten sein, die je in sich einfach und einander ähnlich organisiert sind. Nicht zuletzt muß ein Personal vorhanden sein, und zwar sowohl bei den Werken als auch bei den nachprüfenden Behörden, das nicht nur technisch-rechnerisch eine "Kostenkalkulation" gewohnterweise aufzustellen vermag, sondern auch für die sachgemäße Verteilung der rechnerisch nicht erfaßbaren und doch für eine Preisfestsetzung sehr bedeutsamen Kostenbestandteile, der sog. Generalunkosten ein sicheres Gefühl besitzt. Jenes, die Begrenzung der Zahl und die Ähnlichkeit der Betriebe, erweist sich als notwendig, weil die Gestehungskosten — von Werk zu Werk verschieden, wie sie nun einmal sind — je Werk errechnet werden müssen, und weil doch ein Vergleich erst der nachprüfenden Amtsstelle das Urteil über die Brauchbarkeit der einzelnen Berechnung zuverlässig macht; wollte man Einheitspreise für die ganzen Wirtschaftszweige bewilligen, so müßten die höchsten Gestehungskosten, da ja im Kriege kein Werk entbehrt werden kann, zugrunde gelegt werden, und Kriegsgewinne kämen als Vorzugsrenten in vollends unerträglichem Ausmaß zur Entstehung. Auf das Personal aber ist besonders hinzuweisen, weil es zu den schwierigsten Aufgaben der Betriebsführung gehört, richtige Selbstkostenberechnungen aufzustellen, und

weil im Kriege naturgemäß allenthalben ein empfindlicher Mangel an eingearbeiteten Arbeitskräften geherrscht hat; auch für die Kontortätigkeit aber war es wichtiger, daß für rechtzeitige Beschaffung aller erforderlichen Materialien ebenso wie für prompte Weiterlieferung der gewonnenen Stoffe gesorgt wurde, da sonst das Erreichen einer Höchstleistung gefährdet worden wäre.

Wie schwer es ist, selbst für ausgeprägte Massenleistungen brauchbare — für eine amtliche Preisfestsetzung brauchbare — Kostenberechnungen zu erhalten, ist nach dem Kriege an zwei Beispielen besonders deutlich geworden. Unter dem Vorsitz eines so anerkannten Selbstkostentheoretikers, wie es der Professor der Betriebswirtschaftslehre Schmalenbach von der Handelshochschule Köln ist, hat eine Kommission gut ausgewählter Sachkenner im Auftrage des Reichswirtschaftsministeriums den Versuch gemacht, für den Ruhrkohlenbezirk eine solche Berechnung anzustellen; sie hat sich sogar die Aufgabe gegenüber der Wirklichkeit dadurch vereinfacht, daß sie lediglich die Förderverhältnisse einer einzigen Zeche — dazu einer Zeche, die zwar in der Gesteinslagerung als gut durchschnittlich gilt, die aber die so wichtige Koks- und Nebenproduktgewinnung nicht angeschlossen hat — zum Gegenstand ihrer Untersuchung gemacht hat, und dennoch ist sie nicht zu einem einheitlichen Ergebnis gelangt. Das zweite Beispiel hat die Reichsbahn geliefert: unter unendlich mühsamer und sehr sorgfältig abgewogener Aufteilung des Kostengesamts ist der Betrag errechnet worden, der auf die einzelne Leistung im Güterverkehr angeblich entfällt, auf das Tonnenkilometer Kohletransport also usw.; gerade die Aufteilung der allgemeinen, nicht unmittelbar von der Einzelleistung verursachten Kosten, und zwar schon die Spaltung nach dem Personen- und dem Güterverkehr, hat jedoch keineswegs allgemeine Anerkennung gefunden, und Einigkeit herrscht darüber, daß keinesfalls jene Berechnungen etwa der Tarifgestaltung zugrunde gelegt werden können. Dort, bei der Kohlegewinnung, bildete den Stein des Anstoßes die Frage der Abschreibungen, über deren notwendige Höhe man sich nicht einigen konnte; eine Frage, die in der Tat nur vom Gefühl, nicht vom Rechenstift sich beantworten läßt. Bei der Reichsbahn waren es die Maßstäbe, nach denen die Verteilung der Generalunkosten vorgenommen war, und ausschlaggebend schließlich der Gedanke, daß der Umfang des Verkehrs und demgemäß bei so starker Betonung der stehenden Anlagen und der unveränderlichen Verwaltung der Kostenbetrag der einzelnen Leistung von den Tarifen abhänge. So hat man denn in beiden Fällen aus den Kostenberechnungen keine Folgerung für die Preisfestsetzung gezogen. Für die Landwirtschaft ist wohl überhaupt niemals die Forderung erhoben worden, auf solchem Wege ihrem Kriegsgewinn entgegenzutreten.

Und in der Tat — die besten und zuverlässigsten Kostenaufstellungen, wie sie von eingearbeitetem Personal hätten angefertigt und von sachverständigen Mitgliedern der Behörden hätten genehmigt werden können, wären niemals so vollständig gewesen, daß nicht ein Zuschlag sich als unvermeidlich erwiesen hätte. Für den aber hätte es wiederum keinen irgend feststehenden Maßstab gegeben. Die Privatwirtschaft pflegt sich aus solchen Schwierigkeiten dadurch herauszuhelfen, daß sie das Mehr prozentual nach den berechneten Kosten oder auch nur nach den sog. produktiven, d. h. in das einzelne Objekt unmittelbar hineingeflossenen Löhnen bemißt. Damit ist schon gesagt, daß keinerlei Beziehung zwischen dem Aufschlag und dem wirklichen Anteil der einzelnen Gütergruppe an den Allge-

meinkosten des Unternehmens auch nur erstrebt wird. Tatsächlich richtet man sich ausschließlich nach den Preismöglichkeiten, die man für den Verkauf erwartet; nach einer rein gefühlsmäßig ausgerichteten Wertung also. Und je nachdem sich eine solche Preisschätzung als richtig oder falsch erweist, muß der Zuschlag abgeändert werden, bis schließlich aus dem Abtasten der Einzelmärkte die Gesamtheit der Zuschläge die errechneten Kosten bis zu den Gesamtkosten des ganzen Werkes ergänzt und womöglich noch ein Gewinn herausspringt. Schon dies bedeutet Willkür, freie Unternehmer-Entschließung; es findet aber bei freiem Marktverlauf seine Schranke im Wettbewerb. Wieviel ausgeprägter muß die Ansetzung des Zuschlags zur Willkür werden, wenn es keine freie Preisbildung und keinen Wettbewerb gibt, der Preis vielmehr autoritativ festgesetzt wird; wenn es also nicht einmal mehr den Maßstab der Gewinnaussicht und das Korrektiv der Verlustgefahr gibt. Hätte es sich um geringfügige Summen gehandelt, die zu den errechneten Kosten hinzuzufügen waren, so wäre die mit der Willkür verbundene Verantwortung erträglich gewesen. Nach den privatwirtschaftlichen Üblichkeiten kamen aber Zuschläge von teilweis sehr erheblichem Ausmaß in Betracht; 25 bis 40% der errechneten Kosten waren keine Seltenheit. Dann konnte man zweifeln, ob die Rechnungsunterlage überhaupt noch tragfähig war, von ihr aus eine völlig neue Preisbildung einzuleiten. Es erschien, da nun einmal in der Friedenszeit auch in dieser Richtung nichts vorbereitet war, für die Fortführung und Steigerung der Güterherstellung aussichtsreicher, anstatt einer umfassenden und doch nie vollständigen Gestehungskostenberechnung jeweils die Preise, wie sie beim behördlichen Eingreifen bestanden, als Ausgangshöhe anzuerkennen und auch die Preiserhöhungen nicht von einem exakten Nachweis einer entsprechenden Kostensteigerung, sondern von der allgemeinen Entwicklung abhängig zu machen.

Im Ausland ist man im allgemeinen ebenso verfahren. Man hat aber — namentlich in Großbritannien — den Kriegsgewinn wesentlich stärker als in Deutschland, wo die (oben erwähnte) Hemmung der einzelstaatlichen Steuerhoheit entgegenstand, schon während des Krieges mit besonderen Steuern belastet. In einigen Wirtschaftszweigen, in denen von Staats wegen die Gesamtorganisation für die Kriegszeit umgestaltet werden mußte (wie bei den Eisenbahnen) oder der Staat den privaten Werken einen technischen Umbau ermöglichte (wie bei der englischen Stahlindustrie), ist dem Kriegsgewinn dadurch entgegengetreten worden, daß den privat bleibenden Unternehmungen ihr Durchschnittsgewinn der letzten Friedensjahre garantiert, alle Überschüsse jedoch für den Staat in Anspruch genommen wurden. Jenes kam für Deutschland nicht in Betracht, da die Eisenbahnen bis auf einen ganz kleinen Rest sich schon seit Jahrzehnten in Staatsbesitz (allerdings der Einzelstaaten) befanden. In etwas anderen Formen hat sich aber das Reich dort, wo mit seiner Hilfe neue Anlagen errichtet worden sind, einen großen Teil des etwaigen Gewinns ebenfalls gesichert. Tatsächlich und formal hat es kaum einen Teil der Güterherstellung in Deutschland gegeben, in den nicht die Staatsgewalten maßgeblich eingegriffen haben.

## 30. Die Güterverteilung in der Kriegswirtschaft.

1. Wie für die Güterbeschaffung, so hat sich aus der Wandlung der Raumbeziehungen in der Kriegszeit eine grundlegende Veränderung auch für die

Güterverteilung ergeben. Und zwar von den beiden Seiten her, in denen die Versorgung der europäischen Zuschußländer jeweils erfolgt ist.

Im Inlandsverkehr dieser Zuschußländer meldete sich alsbald sowohl bei den Verarbeitern der Rohstoffe als auch bei der Gesamtbevölkerung (als den Verbrauchern der Nahrungsmittel und der Fertigwaren) die Sorge um die Deckung ihres gewohnten Bedarfs, und um dieser Deckung auch für später sicher zu sein, begann allenthalben eine Güterhamsterei, welche rasch die Nachfrage weit über das übliche Maß hinaus steigerte und sich auch bis zum Ende des Krieges in allen Staaten geltend gemacht hat; es stellte sich also den geringeren und immer geringer werdenden Mengen des Angebots ein Begehr gegenüber, der nicht im leisesten diesen Marktverhältnissen Rechnung trug und die Preise aller Waren, namentlich aber der Unentbehrlichkeiten, solange sie nicht autoritär geregelt wurden, gewaltig in die Höhe trieb. Zugleich begann in den Überschußgebieten ein allgemeines Auf- und Auskaufen, das auch dort die Preisbewegung aus aller Regelmäßigkeit hinauswarf und von dem alteingefahrenen Verhältnis zwischen Preisen und Einkommen nichts übrig ließ. Die Blockade Mitteleuropas, in die wie erwähnt — allem Völkerrecht zuwider auch die neutralen Staaten einbezogen wurden, ließ es aber auch zu keiner Beziehung zwischen den Preisbewegungen der verschiedenen Länder kommen. Schon ehe die Staatsgewalten eingriffen und je für ihr Gebiet ihre besondere Preispolitik verfolgten, war die weltmarktmäßige "Solidarität der Märkte" völlig aufgelöst und jeder Staatsraum, mannigfach sogar jede Landschaft, zu einem Gebilde selbständiger Preisbildung geworden.

Verhängnisvolle Störungen der Versorgung, der Güterverteilung sind von den ersten Tagen des Krieges an als notwendige Folge solchen Preisdurcheinanders eingetreten. Hatte für die Nahrungsmittel und sonstigen Notwendigkeiten des täglichen Lebens in den Friedenszeiten der Satz gegolten, daß zwischen den großen und den kleinen Einkommen kein wesentlicher Mengenunterschied je Kopf der Familie bestand, daß die Verschiedenheit vielmehr in den Entbehrlichkeiten sich auszuwirken pflegte, so warf sich jetzt die Differenz der Kaufkraft mit voller Wucht gerade auf diejenigen Güter, die jedermann zur Erhaltung des Lebens und der Leistungsfähigkeit unbedingt nötig hatte; und diese Differenz wurde zu ungunsten der wirtschaftlich schlecht gestellten Schichten noch dadurch gewaltig gesteigert, die Versorgung dieser Schichten also dadurch geradezu in Frage gestellt, daß die vermögenden Volkskreise außer ihrem höheren Einkommen auch noch mehr oder minder große Teile ihres Vermögensbesitzes zu Gelde machen und als Kaufkraft in den Kampf hineinwerfen konnten. Um die Rohstoffe aber stritten sich die Verarbeitungsbetriebe nicht mehr nach Maßgabe ihrer technischen Verarbeitungskapazität und ihres normalen Ergänzungsbedarfs, geschweige denn ihrer Kriegsnotwendigkeit, sondern ebenfalls allein gemäß ihrer Kauf- und Kreditkraft und das heißt: gemäß ihres kapitalmäßigen Aufbaus, so daß auch hier die Großen in entscheidendem Vorteil gegenüber den Kleinen standen und sachlich nicht gerechtfertigte Erweiterungen vornehmen konnten, bei diesen Kleinen aber menschliche Arbeitskräfte und Werkzeuge beschäftigungslos wurden — zu einer Zeit, in der es dank den militärischen Einziehungen im ganzen an Arbeitskräften und auch zur Herstellung des Kriegsmaterials an Maschinen und Werkzeugen zu fehlen anfing.

Die Versorgungsstörungen haben denn auch allenthalben in der Welt früher

oder später die Staatsgewalten auf den Plan gerufen und gezwungen, neben der Güterbeschaffung auch die Güterverteilung und die entsprechende Preisbildung in ihre Obhut zu nehmen. Das allerdings mit charakteristischen Unterschieden der Sachgebiete. Die Rohstoffversorgung ist überall, soweit es sich nach den Veröffentlichungen übersehen läßt, in einen zwangsläufigen Zusammenhang mit den Heeresbestellungen auf fertiges Kriegsmaterial gebracht worden; die Deckung dieses Bedarfs ging naturgemäß allen sonstigen Aufgaben vor, und dementsprechend wurde nicht nur die Verteilung der Rohstoffe selbst und der mannigfach verwendbaren Fertigwaren vorgenommen, sondern auch die Sorge um eine höchst gesteigerte Menge der kriegswichtigen Rohstoffe und Fertigwaren durchaus allen Preisüberlegungen vorangestellt — die Preise waren in diesem Bereich nur Verrechnungshilfen geblieben, als Verteilungsregler ausgeschaltet. In der Nahrungsmittelwirtschaft dagegen hat die amtliche Preisregelung selbst dann und dort eine wichtige Rolle gespielt, wann und wo für die Mengenzuteilung feste Sätze aufgestellt und mit Hilfe etwa eines Kartensystems auch der Hauptsache nach wirklich durchgeführt wurden; hier ging es darum, den ärmeren Volksschich- $\mathbf{ten}\, \mathbf{die}\, \mathbf{Abnahme}\, \mathbf{der}\, \mathbf{ih}_{\mathbf{n}} \mathbf{en}\, \mathbf{zugewiesenen}\, \underline{\mathbf{N}}\, \mathbf{engen}\, \mathbf{nach}\, \mathbf{Maßgabe}\, \mathbf{ihrer}\, \mathbf{Einkommens-nach}\, \mathbf{Einkommens-na$ verhältnisse möglich zu machen. Dort, bei den Kriegsmaterialien, war außerdem der Gang von der Zuweisung des Rohstoffs bis zum fertigen Fabrikat und dann zur Abnahmebehörde einigermaßen übersehbar; wirklich große, die Versorgung störende Mengen konnten so leicht nicht der Aufmerksamkeit der Verteilungsund der Beschaffungsstellen entgehen, und so blieb kaum eine Möglichkeit, etwa im Hinblick auf besonders hohe Preise und hohen Gewinn die behördliche Regelung des Absatzweges zu umgehen, mit dem Rohstoff oder der fertigen Ware gleichsam einen binnenländischen Schmuggel zu treiben. Den Nahrungsmitteln jedoch steht als Abnehmer die Gesamtbevölkerung gegenüber; ein unendlich verzweigtes Netz von Absatzwegen ist also zu beobachten, und hierin finden sich immer Möglichkeiten von Schleichwegen, durch die sogar die elementar unerläßliche Mindestzuweisung an die ärmeren Volksteile, vollends die sozial wichtige Gleichmäßigkeit der Versorgung aufs schwerste gefährdet würden; solchem Schmuggel wenigstens engere Grenzen zu ziehen, sollte die Preisregelung ebenfalls dienen, indem sie ihn leichter feststellbar und stärker strafbar machte.

2. Die deutsche Kriegswirtschaft läßt auch hier das Besondere der neuen Grundform des Wirtschaftslebens zu klarer Anschaulichkeit gelangen. Namentlich in der Rohstoffverteilung sind Erscheinungen hervorgetreten, für die eine grundsätzliche Bedeutung zu beanspruchen ist.

So sollte die Beschlagnahme neben der Aufgabe, die bei den Verarbeitern schon lagernden Mengen für die Fertigung von Kriegsmaterial zu sichern, vor allem dazu dienen, die Vorräte des Handels solchen Betrieben zuzuführen, die zwar schon in der Friedenszeit gegenüber der Heeresverwaltung bestimmte Lieferungsverpflichtungen für den Kriegsfall eingegangen waren, der Rohstoffversorgung jedoch keine Aufmerksamkeit gewidmet hatten, sowie auch die neu sich anbietenden und nach ihrer technischen Apparatur geeigneten Werke damit zu versehen. Die verfügbare Verteilungsmenge ist dann bald, wie oben dargelegt, durch die Vorräte der besetzten Gebiete in so hohem Maße vergrößert worden, daß die eben erst errichtete Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegsministeriums, obwohl aus Ingenieuren und Kaufleuten der Privatwirtschaft zusammengesetzt, sich den mannigfach en

teils technischen, teils kaufmännischen Aufgaben nicht wohl gewachsen fühlen konnte, die sich mit dem Einsammeln, dem Transportieren, dem Lagern solcher Massen notwendig verbinden; und auch die kaufmännisch-dispositive Verteilung auszuführen, schien gegenüber der großen und tagtäglich anschwellenden Zahl von Nachfragern die Leistungsfähigkeit einer Behörde weitaus zu überschreiten. So kam es je für eine Rohstoffgruppe zur Gründung jener Kriegsgesellschaften, in denen sich die fachmäßig interessierten Firmen der Erzeugung, des Handels und der Verarbeitung vereinigen sollten, um auf gemeinnütziger und jeden Gewinn ausschließender Grundlage alle erforderlichen Maßnahmen auf eigene Verantwortung in die Wege zu leiten. Die Gemeinnützigkeit sollte durch die statutarische Bestimmung gesichert sein, daß auf das eingezahlte Gesellschaftskapital teils überhaupt keine Verzinsung, teils ein Höchstzins von 4 oder 5% ausgeschüttet und ein schließlich verbleibender Überschuß an das Reich abgeführt werden, daß aber jedem Interessenten der Beitritt gegen Übernahme eines Kapitalanteils offen stehen sollte. Man war so optimistisch zu glauben, daß der Gemeinschaftsgedanke kräftig genug sein werde, die verfügbaren Rohstoffmengen jeweils an die richtige, dem sachlichen Bedarf am besten dienende Stelle zu bringen; daß es also genügen werde, wenn die Kriegsrohstoff-Abteilung nur die allgemeinen Anordnungen treffe und im übrigen die staatlichen Beschaffungsstellen durch ihre Aufträge von den Fertigwaren her den Gesamtgang der Fertigung bis zur Erstverarbeitung des Rohstoffs hinunter beeinflussen könnten.

Diese Erwartung hat sich rasch als hinfällig erwiesen. Die Not des Augenblickes zwang dazu, zur Bildung der Kriegsgesellschaften zunächst nur die bekannten, großen Unternehmungen des betreffenden Wirtschaftszweiges heranzuziehen, und auch später konnten von dem Recht des Beitritts nur solche Firmen wirklich Gebrauch machen, deren flüssige Mittel groß genug waren, einen Gesellschaftsanteil zu erwerben; die überall noch vorhandenen und für die Gesamtleistung wichtigen Kleinbetriebe waren und blieben ausgeschlossen. Die Mitglieder aber hielten es fast durchweg für selbstverständlich, daß die Rohstoffvorräte, die formell-rechtlich von der Gesellschaft erworben und mit dem Mitgliedergelde bezahlt waren, nun auch allein an sie verteilt würden; waren solche Vorräte doch die bei weitem wichtigste, wenn nicht die einzige Quelle, aus der noch Sparstoffe bezogen werden konnten, und waren doch selbst die größten Unternehmungen bald am Ende ihrer Friedenslager angekommen. So konnten sich an einigen Stellen wiederum Vorräte ansammeln, die nicht sofort zur Verarbeitung gelangten; und in zahlreichen Betrieben, die zu solcher Verarbeitung bereit standen, fehlte es an den Stoffen. Das bedeutete nicht nur ein arges Verschieben des Schwergewichts innerhalb einzelner Wirtschaftszweige von den kapitalärmeren zu den kapitalstarken Unternehmungen hin. Das stand auch in schreiendem Widerspruch zu dem Gesamtbedürfnis der Kriegführung, nach welchem schlechthin die technische Verarbeitungsmöglichkeit des Augenblicks und nicht irgendeine Erscheinung des Kapitalaufbaus für die Rohstoffzuteilung entscheidend sein mußte. Das mußte also von Grund aus umgewandelt werden, zumal schon im Herbst 1914 das Wesen des "Materialkrieges", der alle Erwartungen übersteigende Verbrauch an Waffen und Munition, sich aufs empfindlichste der ganzen Kriegswirtschaft aufgepreßt hat.

Die Wandlung des Verteilungssystems ist im Sommer 1915 vollzogen worden, nachdem im Frühjahr an die Spitze der Kriegsrohstoff-Abteilung des Kriegs-

ministeriums ein aktiver Offizier gesetzt worden war. Vom Herbst 1915 ab waren, wie schon erwähnt, die Kriegsgesellschaften lediglich noch die technisch ausführenden Organe der amtlichen Wirtschaftsführung. Die Zuweisung der Rohstoffe zumal ist von da ab, trotz einzelner Besonderheiten von Stoffgruppe zu Stoffgruppe, im wesentlichen einheitlich in die Hand rein behördlicher Stellen gelegt. Unter Führung der Kriegsrohstoff-Abteilung sind die Beschaffungsstellen des Heeres und der Marine, der Eisenbahnen und der Post je zu besonderen Zuweisungsämtern zusammengefaßt worden, bei deren Beratungen und Beschlüssen auch der Zivilbedarf durch die Vertreter einiger Zentralstellen des Reiches und Preußens zur Sprache gebracht wurde, denen die Vertreter der Kriegsgesellschaften jedoch nur noch als Auskunftspersonen angehörten. Und die Zuweisung ist seitdem nicht mehr an die Erstverarbeiter, sondern an jene Beschaffungsstellen erfolgt, die dann nach Maßgabe ihrer Bestellungen die ihnen zugefallenen Mengen nach unten hin weiter zu verteilen hatten. Naturgemäß hat es auch dann noch an Reibungen zwischen den Beschaffungsstellen nicht gefehlt; jede wollte pflichtgemäß von der im ganzen nun einmal zu kurzen Rohstoffdecke einen möglichst großen Teil für sich erfassen. Es war aber doch, zumal seitdem im Sommer 1916 die Beschaffungsstellen des Landheeres sämtlich dem Waffen- und Munitionsbeschaffungsamt, der wesentlich erweiterten und in ihren Befugnissen gestärkten Feldzeugmeisterei, unterstellt worden waren, ein hohes Maß von Ordnung in die Rohstoffverteilung hineingebracht. Hierauf gestützt, konnte das Kriegsministerium noch in demselben Sommer 1916 für die Herstellung von Waffen und Munition das sog. Sommeprogramm mit sehr stark gesteigerten Ansprüchen aufstellen, und auch das sog. Hindenburgprogramm, das im Herbst 1916 die Ansprüche noch einmal erhöht hat, wäre schwerlich in dem Ausmaß, in dem es erfüllt worden ist, ohne solche Ordnung der Zuweisung zu befriedigen gewesen. Nicht zuletzt war es dieser Organisation zu verdanken, daß im ganzen niemals über mehr Rohstoffmengen verfügt worden ist, als sicher aus allen Quellen zusammen neu gewonnen werden konnten; daß also der Grundgedanke der Rohstoffbewirtschaftung, die Einstellung auf einen "ewigen" Krieg, bis zuletzt hat gewahrt werden können.

Hinter der amtlichen Verteilungsregelung stand die Frage der Preisregelung für die Deckung des kriegsmäßigen Bedarfs weit zurück. Ganz im Anfang haben sogar die Behörden die Preissteigerung, die sofort mit dem Kriegsausbruch einsetzte und bald ein sehr beträchtliches Ausmaß annahm, gerade der Kriegsbedürfnisse wegen garnicht ungern gesehen. Man durfte annehmen, daß sich der Zivilbedarf nunmehr von selbst stark zurückhalten würde, und daß demgemäß auch die Verarbeitungswerke sich ganz und gar auf die Fertigung von Kriegsmaterial legen müßten; was denn auch eingetreten ist. Indeß zeigte sich bald, daß die Verteilungsmaßnahmen so lange nicht sicher funktionieren konnten, als die Preise noch der freien privatwirtschaftlichen Bildung überlassen blieben, und daß die Übersicht über die Rohstoffvorräte, namentlich über die räumliche und betriebliche Lagerhaltung immer wieder verloren ging: mit Hilfe hoher Preisanerbietungen wußten solche Werke, die bei den amtlichen Zuweisungen nicht die gewünschten Mengen hatten erhalten können, doch noch in mehr oder minder erheblichem Maße die Verteilung zu durchbrechen und Rohstoffe an sich zu bringen, die behördlich noch nicht erfaßt waren. Dies brachte den weiteren Nachteil mit sich, daß auch so mancher Zivilbedarf nach fertigen Verbrauchsgütern noch befriedigt wurde, hinter dem ein zahlungskräftiger Käufer stand, der jedoch unter den Kriegsverhältnissen hätte unbeachtet bleiben müssen. Nicht zuletzt wurden auch diejenigen Preise, welche die amtlichen Beschaffungsstellen für das fertige Kriegsmaterial jeweils den Letztlieferern bewilligen mußten, in fast geometrischer Progression in die Höhe getrieben; was dann wieder die Kriegskosten ungeheuer anschwellen ließ und zu jener immer stärkeren Ausgabe von Banknoten und Darlehnskassenscheinen gezwungen hat, die außer jedem Verhältnis zu den noch herstellbaren Gütermengen stand und weder durch die Steuern noch durch die Kriegsanleihen in annähernd entsprechendem Maße ausgeglichen, der Entwicklung des Gütermarktes angepaßt werden konnte. So ist von der Geldseite her bald nach Kriegsausbruch die Preisbewegung gewaltig nach oben gedrückt worden und nun vollends, da dieser Druck sich nicht gleichmäßig auswirken konnte, das ganze Preisgebäude in Unordnung und Regellosigkeit geraten.

An dieser Stelle, bei den Kriegsmaterialien, hat - mehr noch als bei den gewaltigen Personalausgaben — jene verhängnisvolle Entwicklung eingesetzt, die dann nach dem Kriege dank den Reparationsverpflichtungen und vollends in dem zweiten Kriege, den wir haben führen müssen, im Ruhrwiderstand, dank dem Ausfall der wichtigsten Steuerträger die deutsche Währung ins Bodenlose hat sinken lassen: die Preise stiegen zuerst dank der Verknappung des Angebots bei hochgetriebener Nachfragedringlichkeit, deshalb wurden trotz geminderter Umsatzmengen die geldlichen Umlaufsmittel in ständig steigendem Umfang in das Wirtschaftsleben hineingebracht, dies wieder trieb die Warenpreise von sich aus in die Höhe und wirkte von den Rohstoffpreisen und den Löhnen her sogar auf die Gestehungskosten aller Waren stark steigernd ein, und so fort. Es war auch nicht etwa eine Entwicklung, die sich auf Deutschland beschränkt hat; sie ist in allen Staaten mehr oder minder stark aufgetreten. Und wenn die Entwertung des deutschen Geldes schon im Kriege tiefer ging als bei England und Frankreich, so lag die Ursache in jener eigentümlichen Finanzverfassung, die das Reich nicht zum maßgeblichen Träger der Steuerhoheit gemacht, es vielmehr in der Stellung eines "Kostgängers der Einzelstaaten" sogar während des Krieges belassen hatte, und auch in dem Umstand, daß die Zusammenhänge zwischen Preis- und Geldbewegung nicht überall in ihrer vollen Schwere erkannt waren. Sicherlich jedoch nicht darin, daß man der Preisbewegung geringere Beachtung gewidmet hätte.

Alle Bemühungen jedoch, den Preissteigerungen durch Nachprüfung der Gestehungskosten Einhalt zu tun oder wenigstens ein übersehbares Maß aufzudrücken, stießen im Bereich der Fertigfabrikate noch mehr als in dem der Rohund Halbstoffe auf die unendliche Mannigfaltigkeit der Kriegsmaterialien selbst und auf die in sich so verschiedenen Gestehungsbedingungen, bei denen es dank den Wirkungen der Geldseite niemals zur Ruhe kommen konnte. Sogar der Zähigkeit, mit der sich die Beschaffungsbehörden in dem Aushandeln der Preise dem Drängen der Letztlieferer auf Erhöhung widersetzen konnten, waren enge Grenzen gezogen: Umfang und Tempo der Lieferung durften nicht in Frage gestellt werden. So war auch in diesem Bereich — dem Wesen nach im Ausland nicht anders — für eine straff-systematische Preispolitik kein Raum.

3. Für die Verteilung der Nahrungsmittel und sonstigen Lebensnotwendigkeiten hat die Betonung des Staatsraumes als der maßgeblichen Versorgungsunterlage, verglichen mit der Bewirtschaftung der Kriegsmaterialien, eine Reihe von Besonderheiten mit sich gebracht, die bei freien Beschaffungsmöglichkeiten nicht hätten hervortreten können. Hierzu gehören nicht nur die Abhängigkeit von den Schwankungen der Ernteerträge, welche den Gedanken eines weit ausschauenden, auf ewigen Krieg abzielenden Versorgungsplanes fast völlig ausschließt, und die Unübersehbarkeit der jeweils für den Zivilbedarf verfügbaren Rohstoffmengen. Wichtiger ist, daß der technisch zwangsläufige Zusammenhang, der zwischen dem Kriegsmaterialbedarf und den Rohstoffen besteht, hier keine Parallele findet; die Zuweisungen an die einzelnen Verteilungsstellen können fast nur nach dem recht rohen Maßstab der Bevölkerungsziffer erfolgen, Sonderbedürfnisse nur in recht geringem Umfange berücksichtigen.

Andererseits haben aber die Erzeuger der Nahrungsmittel je selbst einen zu starken Bedarf nach ihren Erzeugnissen und dank der räumlichen Zersplitterung zu viel Möglichkeiten einer Umgehung der Verteilungsvorschriften, als daß diese Vorschriften nicht von sich aus zwecks Aufrechterhaltung des Produktionswillens ihnen eine bevorzugte Stellung belassen müßten. Und das wieder bringt nach allen Friedenserfahrungen in großem Umfang die Gefahr mit sich, daß ein beträchtlicher Teil solcher Mengen an zahlungskräftige Städter verkauft und so die gleichmäßige, vom Einkommen des Einzelnen unabhängige Verteilung gesprengt wird.

Auf die Hersteller der Kleidungsstoffe und sonstigen Unentbehrlichkeiten braucht eine solche Rücksicht nicht genommen zu werden. Die industrielle Arbeitszerlegung hat zur Folge, daß die Belegschaft des einzelnen Betriebes niemals einen irgend nennenswerten Teil ihrer Arbeitsergebnisse zur Deckung des eigenen Bedarfs benutzen kann, und es läßt sich dank der räumlichen Konzentration des Arbeitens auch die Menge der gefertigten Waren genügend scharf kontrollieren. Dafür ist aber bei diesen Gegenständen selbst der notwendigste Bedarf durch die ganze Bevölkerung einer Landschaft, geschweige denn des ganzen Staatsraumes, um so weniger als gleichmäßig anzusetzen, als die noch aus der Friedenszeit vorhandenen Vorräte je nach der wirtschaftlichen Schicht und auch je nach den Familien sehr verschieden zu sein pflegen.

So kann die autoritäre Verteilung all dieser Nahrungsmittel, Kleidungsstoffe, Stiefel und sonstigen Lebensnotwendigkeiten niemals auch nur annähernd so straff aufgebaut werden, wie es für die kriegswichtigen Rohstoffe möglich ist. Die Preisregelung erhält dadurch eine um so größere Bedeutung, ist jedoch erst recht nicht ein schlechthin sicheres Mittel zu einer einigermaßen gleichmäßigen Versorgung aller Volksteile.

Der anfänglich verfolgte Gedanke, durch amtliche Festsetzung von Getreidehöchstpreisen wenigstens den Brotverbrauch von den Einkommensverschiedenheiten unabhängig zu machen und die Mengenfrage nur durch eine Art von Magazinpolitik anzufassen, hat schon im Frühjahr 1915 aufgegeben werden müssen: die noch verfügbaren Vorräte waren zu gering und die Versuchung, durch Überschreitung der Höchstpreise noch zur Deckung des üblichen Begehrs zu gelangen, für die kaufkräftigeren Schichten zu groß, als daß die Regierung nicht doch an eine allgemeine Mengenregelung hätte herantreten müssen. So ist die Brotkarte entstanden, nach deren Muster nach und nach auch für die andern Lebensmittel die Verteilung kopfweise rationiert worden ist.

Allerdings sind von Anfang an für die Landwirte als sog. Selbstversorger und später, als die Kopfration zur Aufrechterhaltung der körperlichen Arbeitskraft

nicht mehr voll ausreichte, für die Schwer- und Schwerstarbeiter Zusatzmengen bewilligt worden. In den großen Unternehmungen der Rüstungsindustrie wurde auch den Arbeitern und Angestellten die Ausnutzung ihrer Quote nicht nur durch Lohn- und Gehaltserhöhungen, mehr noch durch die Einrichtung von besonderen, durch Werkszuschüsse zu billiger Lieferung befähigten Verpflegungsstellen möglich gemacht. Vielfach kamen hier sogar weitere Zusatzmengen zur Verteilung, die sich die Werke noch hatten verschaffen können — zum Teil als Selbstversorger, indem sie mit ihren Fabriken auch Gutsbetriebe verbanden, sonst vom Ausland und von selbständigen Selbstversorgern her. Schon dies war aber eine Durchbrechung der Gleichmäßigkeit, die viel böses Blut gemacht hat und doch im Interesse einer möglichst hohen Kriegsmaterialfertigung nicht gut vermieden werden konnte. Die Vorrechte der Selbstversorger haben sich aber noch stärker und allgemeiner ausgewirkt. Zunächst dahin, daß in den engeren Bezirken, in denen die Landwirtschaft innerhalb der Gesamtbevölkerung eine hervorstechende Stellung noch innehatte, auch für die Städte sich eine wesentlich bessere Versorgung ergab als in den ausgeprägter industriellen Landschaften. Es machte sich auch der staatsrechtliche Aufbau des Reiches geltend, insofern einzelne Bundesstaaten ihren stark landwirtschaftlichen Charakter mit Hilfe von Ausfuhrverboten betont für die eigene Gesamtbevölkerung nutzbar werden ließen. Nach der schlechten Ernte von 1916, an die sich der berüchtigte "Kohlrübenwinter" angeschlossen hat, und von da ab bis zur Beendigung der Blockade (Sommer 1919) wurde es sogar zu einer ganz regelmäßigen Erscheinung, daß sich in erheblicher Zahl allsonntäglich die Angehörigen der Mittelschichten aus den Großstädten aufmachten, um auf dem platten Lande, zum Teil auf recht große Entfernungen hin, selber einen Zusatz zu ihrer Nahrungsration einzukaufen, wie auch gewerbsmäßige Aufkäufer sich für eine bessere Versorgung der zahlungskräftigsten Schichten dauernd dort eingesetzt haben. Alle Bemühungen der höheren Regierungsstellen, diesen groben Unfug zu verhindern, haben sich als nur wenig wirksam erwiesen. Man darf sogar zweifeln, ob nicht zahlreiche Lokalbeamte die an sich schon schwere Kontrolle der Selbstversorgungsmengen auch noch recht lax durchgeführt haben, um die schwerringende und vor neuen Betriebsverhältnissen stehende Bauernschaft ihres Bezirkes nicht von dieser Seite her zu verärgern und so in ihrem Arbeitswillen zu schwächen, um ihr vielmehr eine erhöhte Gewinnaussicht offen zu lassen und sie zu steter Anstrengung anzuspornen. Sicher ist, daß es eine wirklich gleichmäßige Verteilung der Nahrungsmittel über ganz Deutschland hin in den letzten Jahren des Krieges nur in beschränktem Umfang gegeben hat.

Um so wichtiger war es, daß wenigstens für die rationierten Mengen die amtlich festgesetzten Preise im allgemeinen wohl gegolten haben. Auf diese Weise allein wurde auch für die minderbemittelten Schichten die Möglichkeit offen gehalten, ein gewisses Mindestmaß an Nahrung für sich zu erwerben. Allerdings hielten die Einkommenssteigerung und das Maß der Einkommensminderung keineswegs in allen Teilen des Volkes Schritt mit den Erhöhungen, die auch für die amtlichen Preise nicht zu vermeiden waren; und gegen Ende des Krieges gab es nicht wenige Familien, die nicht einmal mehr die Ration sich zu kaufen vermochten — das Gegenstück aller Preispolitik, eine planmäßige Einkommens- und Lohnpolitik hat während des ganzen Krieges gefehlt. Immerhin wäre unzweifelhaft die Ernährung in sehr viel größerer Breite völlig in Frage gestellt worden, wenn

man die Preise sich frei hätte bewegen lassen. Gerade weil die Verteilung von den Mengen her nur unzulänglich auf Gleichmäßigkeit abgestellt werden konnte, darum mußte diesem Ziele auch die Preisgestaltung dienstbar gemacht werden. War es gleich nicht alles, was sich dadurch erreichen ließ, — war es vielleicht sogar nur wenig, so war dieses Wenige doch immer noch besser als nichts. An der entscheidenden Tatsache, daß sich durch ein Hochgehen der Preise weder die deutsche Erzeugung angesichts des Mangels an menschlichen und tierischen Arbeitskräften und an Düngemitteln auf die Höhe des notwendigen Gesamtbedarfs heben, noch die Auslandszufuhr angesichts der auch draußen geltenden Einkaufseinschränkungen in irgend bedeutsamen Ausmaße steigern ließ, konnte nun einmal während des Krieges nichts Maßgebliches gewandelt werden.

Bei den Kleidungsstoffen und den sonst noch als notwendig anzusprechenden Bedarfsgegenständen war die Lage anders. Durchweg handelt es sich hier um Objekte, die bei aller Unentbehrlichkeit doch über den Zeitpunkt, zu dem eine Neuanschaffung erforderlich erscheint, starke Meinungsabweichungen zulassen, bei denen daher den Vorräten der einzelnen Familie eine wesentlich größere Bedeutung als bei den Nahrungsmitteln beizumessen ist. Und daß in einer Zeit äußerster Not, in der selbst dem Frontsoldaten im Schützengraben das Tragen einer kaum noch wärmenden Uniform und des letzten Fetzens zugemutet werden mußte, die Heimatbevölkerung bis zum äußersten Grade der Möglichkeit auf das Auftragen ihrer alten Kleidungsstücke und auf die letzte Abnutzung zu stellen war, ist doch wohl selbstverständlich. Hier durfte daher von einem gleichmäßigen Bedarf um so weniger ausgegangen werden, als gerade der Vorrat an Kleidern. Wäsche. Stiefeln u. dgl. mehr — wie schon erwähnt — zwischen den Volksschichten und sogar zwischen den Einzelnen außerordentlich verschieden zu sein pflegt. Solcher Verschiedenheit mußte auch die Verfügung über die Vorräte des Handels angepaßt werden. Alles führte also dazu, daß ein Begehr nur bei nachgewiesenem Notbedarf als berechtigt anzuerkennen war, und damit zu dem Bezugsscheinsystem, unter das dann auch die Verteilung aller jener unentbehrlichen Stoffe gestellt worden ist.

Daß auch hier zur Offenhaltung der notwendigsten Versorgung eine Preisregelung ergänzend beigestellt werden mußte, liegt auf der Hand. Sie war jedoch mit einer Schwierigkeit verbunden, die es in dieser Weise weder bei den Nahrungsmitteln noch bei den Kriegsrohstoffen gab: die Fertigungskosten griffen mit wesentlich rascheren Stößen in die Preisbewegung ein und ließen es weder zur Fixierung von Festpreisen noch auch nur zur Aufstellung von Höchstpreisen kommen. Man begnügte sich vielmehr, den Begriff des Kriegswuchers auszubilden, und unterwarf ihm jede Preisforderung, welche die Herstellungs- oder (beim Handel) die Einstandskosten um einen bestimmten Prozentsatz überstieg. Damit warjedoch keinerlei Beziehung zu dem Einkommen der letzten Käufer hergestellt; der rasche Anstieg der Preise, obwohl aus der Erhöhung der Fertigungskosten wohl begründet, traf mithin die ärmeren Schichten immer noch wuchtig genug. Andererseits ergab sich für die Verkäufer die mißliche Folge, daß für Waren gleicher Art und Güte zur selben Zeit im selben Laden oder in derselben Fabrik oft ganz verschiedene Preise gefordert werden mußten - je nach dem Zeitpunkt, nach dem die Einstandskosten zu berechnen waren; ein Verlangen, das fast nirgends auf Verständnis stieß und daher zahlreiche Wucheranklagen gerade auch gegen Geschäftsleute ehrlichen Willens nach sich gezogen hat. Schlimmer noch war, daß die gesetzestreuen Geschäfte in ihrem Umsatz viel stärker, als es nach der Sachlage notwendig gewesen wäre, durch jene Regelung zurückgedrückt wurden; wie sollten sie denn die hohen Preise eines neuen Einkaufs aufbringen, wenn sie aus dem Verkauf der älteren Waren nur deren niedrigere Einstandskosten erzielen durften, und wenn so ihr Betriebskapital jeweils nur für immer geringer werdende Einkaufsmengen ausreichte? Die Preisprüfungsstellen haben sich durch die übliche Berechnungstechnik des Geschäftslebens über die Zusammenhänge täuschen lassen und ihr entsprechend die Gestehungskosten der jeweiligen Verkaufsware, nicht die sog. Reproduktionskosten als Preis- und Gewinngrundlage angenommen; im Widerspruch zu den allgemeinen Regeln der Preisbildung, im Widerspruch aber auch zu der Politik der Nahrungsmittelpreise, die sich in ihren Fixierungen an den Gang der Produktionskosten angeschlossen haben, im Verkaufszeitpunkt also den Reproduktionskosten entsprachen. Wie aber im freien Marktverkehr der Vorkriegszeit so manches Unternehmen an jener falschen Berechnung seiner Preisforderungen und seiner Gewinne zusammengebrochen ist, trotz der errechneten Gewinne schließlich vor dem Nichts gestanden hat, so mußte das rasche, von den zugelassenen Gewinnprozenten nicht annähernd gedeckte Steigen aller Unkosten im Kriege vollends verhängnisvoll wirken; zumal auf die kleineren und mittleren Unternehmungen, deren Kapitalkraft einem solchen Schwund der Betriebsmittel nicht gewachsen war. Wenn es namentlich in der Nachkriegszeit gerade diesen Betrieben so stark an Betriebskapital gefehlt hat, — in der Wucherpolitik der Kriegszeit ist dafür einer der wichtigsten Gründe gegeben.

4. Mit den Transportaufgaben, die sich aus der Güterverteilung ergaben, ist die Raumfrage in eigenartig betontem Maße wirksam geworden. Die Anforderungen, die sowohl an die technischen Leistungen als auch an die betriebliche Organisation des deutschen Beförderungswesens gestellt werden mußten, waren nicht nur dank der gewaltigen Ausdehnung der Kriegsschauplätze und den hieraus sich ergebenden Militärtransporten riesengroß. Es galt auch, die großen Mengen an Rohstoffen und sonstiger Kriegsbeute aus den besetzten Gebieten ins Innere des Reiches abzuführen und in diesem Innern selbst den räumlichen Ausgleich zwischen Ueberschuß- und Zuschuß-Landschaften in anderer Weise als in der Friedenszeit transportmäßig zu bewirken.

Von den Ansprüchen, die der binnenwirtschaftliche Güterausgleich stellte, sei hier nur auf diejenigen hingewiesen, die aus der Umgestaltung der Nahrungsmittelund der Kohlenversorgung erwachsen sind. Es ist schon erwähnt worden, daß
zur Zeit der Weltmarktwirtschaft der deutsche Osten das Mehr seiner Getreide-,
Kartoffel- und Zucker-Erzeugung fast durchweg über die Ostseehäfen ins Ausland
zu bringen pflegte; er benutzte also die Eisenbahn nur auf sehr geringe Entfernungen und in der Richtung Süd-Nord. Dem entsprach, daß schon die mitteldeutschen Großstädte, wie vor allem Berlin, mit Hilfe der Elbe und von den Schienenwegen in der Richtung Nord-Süd, der ganze Westen gar über den Rhein und anschließende Bahnstrecken im gebrochenen Winkel Nord-Süd-Ost versorgt wurden. Allen diesen Verkehrsrichtungen waren nicht nur die Güterfahrpläne, auch
die technischen Einrichtungen angepaßt. Und alles dieses mußte auf die Richtung Ost-West umgestellt werden in einer Zeit, in der die Eisenbahnverwaltungen

mit allen ihren Organen ihr ganzes Aufmerken den Militärtransporten zu widmen hatten. Dennoch ist von den deutschen Bahnen die Versorgung der Zuschußgebiete nach Maßgabe der Mengen, die ihnen zum Transport übergeben wurden, regelmäßig und ohne wesentliche Störungen durchgeführt worden.

Schwieriger war die Lage im Kohlenverkehr. Hier galt es, die englische Steinkohle, an deren Verwendung das ganze Küstengebiet an Nord- und Ostsee gewöhnt war, die aber auch noch in Berlin den deutschen Brennstoffen stets den Absatz streitig gemacht hatte, von Ober- und Niederschlesien, nicht zuletzt aber auch von der Ruhr her völlig zu ersetzen. Dies bedeutete zwar nicht, wie bei den Nahrungsmitteln des Ostens, eine völlige Umkehrung der Transportrichtungen. Von Oberschlesien her war bis nach Ostpreußen hin regelmäßig Steinkohle gegangen, und um den Berliner Markt hatten sich Oberschlesien, Niederschlesien und das Ruhrgebiet sowie das mittel- und das ostdeutsche Braunkohlenrevier ständig bemüht. Die Oder war ebenso wie die Elbe und die Märkischen Wasserstraßen neben den Schienenwegen regelmäßig benutzt worden; von der Ruhr her hatte auch der Dortmund-Ems-Kanal teils in reinem Wassertransport, teils im gebrochenen Wasser-Eisenbahn-Weg geholfen, Hamburg und selbst Berlin zu versorgen. Alle diese Mittel standen auch im Kriege in Benutzung. Es waren aber dank dem Fortfall der englischen Kohle ganz andere Mengen, die nunmehr transportiert werden sollten. Und das brachte angesichts der überstarken Beanspruchung aller Betriebsmittel, die den Kriegsbedürfnissen entsprang, gerade für den so wichtigen Kohlenverkehr peinliche Stockungen; zumal in dem harten Winter 1916/17, in dem lange Wochen hindurch die Wasserstraßen vollkommen versagen mußten. Die Eisenbahnverwaltungen suchten zwar durch kräftige Einschränkung des Personenverkehrs und durch die Aufstellung einer Güter-Dringlichkeitsliste die Fertigung des Kriegsmaterials von den Folgen der Unregelmäßigkeiten frei zu halten. Schon dies ist jedoch nicht völlig gelungen: die Kohlenbelieferung, die schon vom Gange des Bergbaus mannigfach in den Sorten störend beeinflußt wurde, ließ es auch in den Mengen an Gleichmäßigkeit fehlen, seitdem durch das Hindenburg-Programm plötzlich eine gewaltige Steigerung des Bedarfs weit über Deutschland hin herbeigeführt worden war. Vollends mußte der sog. Zivilbedarf, in erster Linie die Wohnungsbeheizung, sich empfindliche Einschränkungen auch vom Transporte her gefallen lassen.

Die Nahrungsmittel des Ostens und die Kohlen der verschiedenen Reviere sind aber nur die hervorstechendsten Beispiele für die Beförderungsschwierigkeiten, die sich aus der neuen Gestaltung der Raumbeziehungen für das deutsche Wirtschaftsleben ergeben haben. Es braucht nur noch daran erinnert zu werden, daß der Fortfall fast aller Einfuhr und Ausfuhr auf der einen Seite in den Seehäfen die gewaltigen Umladeeinrichtungen für die Schienenwege und für die Binnenwasserstraßen nutzlos gemacht hat, daß dafür aber auf der anderen Seite in den Bezirken der hoch gesteigerten Eigenerzeugung Deutschlands solche Anlagen nur in jetzt unzureichendem Umfange und zum Teil sogar überhaupt nicht vorhanden waren. Und hinzu traten nun noch die sehr großen Ansprüche, die für den Abtransport der bei den Bundesgenossen und in den besetzten Gebieten gewonnenen Gütermassen zu befriedigen waren. Gewiß war es ein Äußerstes, wenn aus dem fernen Rumänien mit Hilfe der Donau und mehr noch der Schienenwege die Erzeugnisse der dortigen Erdölvorkommen und der Landwirtschaft, aus

der Türkei und Bulgarien oder Serbien und Dalmatien gewisse Mineralien bis nach Nord- und West-Deutschland abgefahren werden mußten; aber beträchtliche Mengen deutscher Betriebsmittel und deutschen Personals wurden dadurch festgelegt. Sogar die in der Nähe der deutschen Grenzen, etwa in Belgien oder Polen, gefundenen Stoffe heranzuführen, hat stets die Ueberwindung großer Entfernungen bedeutet und zugleich ein garnicht unbedeutendes Maß von Hin- und Her-Transporten; sie mußten ja zunächst einmal eingelagert werden, und hierfür boten fast nur die großen Lagerhallen der deutschen Seehäfen den sofort benutzbaren, genügend großen und übersichtlichen Raum dar.

Welche Anforderungen im ganzen ein totaler Krieg an die Beförderungsmittel stellt. wird vielleicht am deutlichsten durch die Tatsache, daß die großen Feindstaaten sämtlich sich gezwungen gesehen haben, ihr Eisenbahnwesen auf eine völlig neue Grundlage der Organisation zu stellen und mit ihm in enge Verbindung zu bringen, was sie sonst an Transportmöglichkeiten besaßen. So hat Großbritannien für sämtliche Schienenwege seines Gebietes, obwohl das gesonderte Eigentum der zahlreichen Eisenbahngesellschaften unangetastet lassend, doch eine geschlossen-einheitliche Betriebsführung durch die Bildung einer höheren Verwaltungsstelle herbeigeführt, welche die Transporte jeweils über die best geeigneten Strecken ohne jede Rücksicht auf deren Netzzugehörigkeit zu leiten und namentlich die Lokomotiven und Wagen als gemeinsamen Fahrmittelpark zu behandeln hatte; und vom Ministerium aus wurde dafür gesorgt, daß auch die - für Großbritannien so bedeutsame — Küstenschiffahrt in die Transportpläne eingegliedert wurde. Sogar die Vereinigten Staaten von Amerika sind einen ganz ähnlichen Weg für die Eisenbahnen ihres Gebietes und für ihre Binnenschiffahrt gegangen. Erst recht Frankreich, dem durch die deutsche Besetzung seines Nordens und Ostens gerade die wichtigsten Industriegebiete genommen waren, und das nun sein ganzes Transportwesen auf die Bedienung der neu errichteten Kriegsmaterialfabriken umzustellen hatte; eine Aufgabe, die ebenso wie die Ausführung der unmittelbaren Militärtransporte nur bei völlig einheitlicher Leitung der Eisenbahnund Binnenschiffahrts-Betriebe erfüllt werden konnte.

Deutschland war hierfür besser vorbereitet. Die Eisenbahnnetze seines Staatsraumes gehörten zwar — bis auf den kleinen Reichsbesitz in Elsaß-Lothringen — noch den einzelnen Bundesstaaten, und es gab auch noch einige Privatunternehmungen, die immerhin (wie z. B. die Hamburg-Lübeck-Bahn) nicht bedeutungslos waren. Aber der ganze Norden war doch, mit Ausnahme des wichtigen sächsischen Staatsbahnennetzes und einiger kleiner Sondernetze in Oldenburg und Mecklenburg, in der Hand der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft schon seit 1896 zusammengefaßt, und diese Gemeinschaft reichte sowohl unmittelbar als auch dank der dem preußischen Eisenbahnminister übertragenen Oberleitung der elsaß-lothringischen Reichsbahnen mittelbar tief in den Südwesten herunter. Über das ganze Reichsgebiet erstreckte sich ferner seit 1909 eine Güterwagengemeinschaft. Und für alle Militärtransporte war von jeher durch die sog. Linienkommissare des Generalstabes die einheitliche Durchführung gesichert.

Es wurde im Kriege auch zu besonderer Wichtigkeit erhoben, was im Laufe langer Jahrzehnte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wenigstens an technischer Einheitlichkeit über die deutschen Grenzen hinaus erzielt hatte. Die einheitliche Gleisspurweite, das einheitliche Normalprofil der Brücken und Tunnel,

eine weitgehende Übereinstimmung der Wagen — alles dies reichte von der Kanalküste bis Rumänien herunter und im Osten, in Polen, wenigstens bis zur Weichsel. Erst jenseits dieses Stromes wurde es notwendig, die breitspurigen Gleise des russischen Eisenbahnnetzes auf die europäische Normalspur umzubauen; was sich verhältnismäßig leicht und rasch bewerkstelligen ließ. So konnten wenigstens die deutschen Fahrmittel überall im deutschen, im befreundeten und im besetzten Raum benutzt und die erbeuteten Lokomotiven und Wagen der Feindstaaten in die deutschen Züge eingegliedert, von deutschem Fahrpersonal geführt werden.

Sogar für das Zusammenarbeiten der Eisenbahnen und der Binnenschiffahrt war wenigstens technisch allenthalben von je her gesorgt. Im Unterschied zu Frankreich, wo nur die großen Binnenhäfen über ausreichende Anschlußanlagen verfügten, zahlreiche kleinere Häfen jedoch überhaupt nicht mit ihrem Schienenwege verbunden waren, galt es im deutschen Raume als eine Selbstverständlichkeit, daß die Schienenwege in jedem Binnenhafen bis an diesen unmittelbar heranreichten. Es dürfte keinen einzigen Ort an einer Wasserstraße gegeben haben, in dem nicht ein Anschlußgleis zu seinem Bahnhof geführt hat und ständig benutzt worden ist. Sogar im Zu- und Abführen der Wagen haben sich die Bahnen wenigstens in den großen Häfen, wo sie auch eigene Umschlagseinrichtungen besaßen, streng an die Bedürfnisse der Schiffahrt gehalten.

Trotzdem erschien es auch in Deutschland notwendig, nach der Aufstellung des Hindenburg-Programms für ein noch engeres Zusammenarbeiten aller Transportmittel zu sorgen. Vor allem sollte die Wahl des Weges, ob Eisenbahn oder Wasserstraße, von dem Einfluß der Frachtkosten freigestellt und die Binnenschiffahrt überall dort und dann eingesetzt werden, wo und wann es zur Entlastung der Schienenwege möglich wäre. Mit dieser Aufgabe wurde die Eisenbahn-Abteilung des Stellvertretenden Großen Generalstabes im Spätherbst 1916 betraut, nachdem in den besetzen Gebieten schon von Anfang an die Militärverwaltung die beiden Transportmittel unter einheitliche Leitung genommen hatte. Im Zusammenarbeiten mit den bundesstaatlichen Bahnverwaltungen ist es dann auch — je nach Überwindung der langen und harten Winter von 1916/17 und 1917/18 — zu stärkerer Heranziehung der Binnenschiffahrt gekommen.

Der schwersten Hemmungen allerdings hat auch das neue Organ nicht Herr zu werden vermocht. Es sind nun einmal naturgegebene Unabänderlichkeiten, daß Deutschlands Ströme (mit Ausnahme der Donau) parallel zueinander von Süd nach Nord laufen und daher im Kriege für die erheblich wichtigere Ost-West-Richtung nur wenig in Betracht kamen. Die Wasserstraßen sind auch (wie überall in der Welt) selbst mit Kanalbauten im räumlichen Bereich ihres Wirkens nicht so ausgebreitet wie die weit verästelten und in die letzten Winkel hineingreifenden Eisenbahnen; nicht einmal das Stück des Mittellandkanals (Hannover-Magdeburg), das zur Herstellung einer durchgehenden West-Ost-Verbindung fehlte, ließ sich mangels der Arbeitskräfte auch nur planen.

So haben denn in der Heimat ebenso wie über das ganze Kriegsgebiet hin die Eisenbahnen fast bis zur Ausschließlichkeit die Transporte auszuführen gehabt — eine Aufgabe so gewaltigen Ausmaßes nach Raum, Mengen und Dringlichkeit, daß niemand jemals zuvor daran hat denken und sie auch nur durch Bereitstellung des Materials hat vorbereiten können. Trotz aller Störungen, die sich auf das heimische Wirtschaftsleben von dort her gelegt haben, bleibt es eine bewunderns-

werte Leistung, was im ganzen vollbracht worden ist. Nicht zuletzt dem Arbeiten der Transportunternehmungen ist es zu verdanken, daß in der Kriegswirtschaft zum erstenmal der ganze Reichsraum als eine Einheit nicht nur wirtschaftspolitischer Natur, sondern in seinen tatsächlichen Wirtschaftsleistungen sich begreifen ließ.

## VIII. Das staatsraumbezogene Wirtschaftsleben.

## 31. Die Wandlung in den wirtschaftlichen Anschauungen und Tatsachen.

1. Was im Großen Kriege jeweils durch grimme Not dem Augenblicke abgerungen und demgemäß in allen Ländern der Grundlinie nach, wie auch zumeist in den Einzelheiten improvisiert worden ist - was allenthalben als eine vorübergehende Lösung der besonderen Kriegsschwierigkeiten angesehen wurde und nur allmählich sich zu einer neuen Form der Daseinsführung gestaltet hat —, das ist in der Nachkriegszeit schließlich in allen Kulturgebieten durch zielbewußten Einsatz staatlicher Wirtschaftspolitik zu einem geschlossenen System des Wirtschaftslebens selbst geworden, das zwar von Land zu Land in den Einzelheiten starke Abweichungen und Besonderheiten aufweist, in der Betonung des Staatsraumes als der entscheidenden Unterlage alles wirtschaftlichen Geschehens jedoch seinen einheitlichen Nenner findet. Und wie hierin das Neue — wiederum trotz zahlreicher Abweichungen im einzelnen - sich an die Kriegswirtschaft anschließt, so sind auch der Krieg und die Friedensdiktate zu Ursachen tiefgreifender Wandlungen sowohl in den Sachverhältnissen der ganzen Welt als auch vor allem in den Anschauungen geworden, die sich als Forderungen für die Gestaltung der wirtschaftlichen Raumbeziehungen vor die staatlichen Gewalten stellen.

An erster Stelle ist hier jener Umschichtungen zu gedenken, denen das ganze Staatengefüge der Welt unterworfen worden ist. Sie haben um so nachhaltiger in das Wirtschaftsleben hineingewirkt, als der Raub der deutschen Kolonien und die Aufteilung der Türkei, das Hochkommen Japans und die Revolutionierung des Zarenreiches wichtige Bezirke Afrikas und Asiens in den Strudel der Umwälzung hineingezogen haben. Sogar in Nord- und Südamerika machen sich als mittelbare Folge des Krieges neue Zielsetzungen in der staatlichen Entwicklung geltend. Aber auch Großbritannien steht dank der Umformung seines Weltreiches anders in der heutigen Welt wie vor dem Kriege, wie vollends die großen Siedlungskolonien und auch Indien und Irland eine neue Stellung sich errungen haben. Kein einziger Erdteil ist unberührt geblieben. Und so ist es kein Wunder, daß überall in der Welt den staatlichen Dingen stärkste Aufmerksamkeit gewidmet wird und hieraus ein neuer Staatsbegriff, eine neue Aufgabenstellung für die staatlichen Gewalten erwachsen ist.

Für die neu gebildeten Staaten Europas ist es die zunächst wichtigste Aufgabe geworden, in allen Schichten ihrer Bevölkerung den Besitz eines eigenen Staates zu vollem Bewußtsein zu bringen und ein besonderes Staatsgefühl hervorzurufen, das sich auf den neuen Staatsraum einstellt, in ihm seinen Inhalt findet. Hierfür genügt nicht die Lösung der unmittelbar politischen Bindungen zu den früheren Gemeinschaften hin. Allenthalben hat man es vielmehr für notwendig gehalten, auch die wirtschaftlichen Beziehungen abzubrechen oder doch wenigstens ganz wesentlich zu lockern. Vor allem ist man von Staats wegen daran gegangen, zwischen den verschiedenen Teillandschaften, die in den alten Staatsverbänden viel-

fach keinerlei engere Verbindungen miteinander hatten, diese nunmehr durch entsprechende Eisenbahnbauten herzustellen und so einen innerstaatlichen Güteraustausch herbeizuführen, der für die einzelnen Gebiete und damit für das Ganze je des neuen Staates etwas durchaus Neues bedeutet. Und dies wieder hat dazu geführt, daß überhaupt zum Ausland hin das wirtschaftliche Handeln unter staatliche Regelung und Kontrolle gestellt und gegenüber der Vorkriegszeit erheblich erschwert worden ist; eine Wirtschaftspolitik, die für die neuen Staaten "Zwischeneuropas" auch von ihrem finanziellen Bedürfnis gefordert wird, da sie dank dem Kulturstande weiter Bevölkerungskreise sich nicht wohl auf eine Einkommen- oder sonst direkte Steuer zu stützen vermögen und demgemäß hohe Zölle ebensowenig wie innere Verbrauchsabgaben entbehren können.

Für die altbestehenden, durch die Friedensdiktate aber erheblich vergrößerten Staaten ist die Aufgabe fast in gleicher Richtung gestellt. Bei ihnen handelt es sich zwar nicht darum, das Gesamtgebiet erst einmal zu staatlicher Einheitlichkeit zu ordnen; sie haben in die neuen Verhältnisse ihren alten Bestand als Kern eingebracht. Diesem aber die neuen Gebietsteile staatlich anzugliedern, steht an Schwierigkeit dem Neubilden eines Staates kaum nach; sind doch auch hier nicht nur staatliche Verschiedenheiten der Vergangenheit auszugleichen, sondern vor allem kulturelle und wirtschaftliche Unterschiede schwerstwiegender Art zu überwinden. Und auch in diesen Staaten ist demgemäß die Wirtschaftspolitik darauf eingestellt, vom innerstaatlichen Güteraustausch her die menschlichen und die politischen Beziehungen der Landschaften untereinander zu beleben; was immer zugleich ein gewisses Abschließen gegenüber der Außenwelt bedeutet.

Greifbar deutlich tritt der Zusammenhang zwischen der Neugestaltung des staatlichen Aufbaues und dem Wirtschaftsleben in der Wandlung des britischen Weltreiches hervor. Was ein Joe Chamberlain um die Jahrhundertwende vergeblich angestrebt hat, ist nach dem Weltkrieg Ereignis geworden. Zwar hatten die Siedlungskolonien schon vorher den Fabrikwaren des Mutterlandes nicht unbeträchtliche Zollerleichterungen auf autonomem Wege gewährt. Die Gegengabe, die in einer Zollbevorzugung der kolonialen Nahrungsmittel und Industrierohstoffe, in der Einführung solcher Zölle für die Erzeugnisse nicht-britischer Herkunft hätte bestehen müssen, hatte jedoch das Mutterland ständig verweigert, und auch die Dominien untereinander waren nicht in engere Handelsbeziehungen getreten; von einem allbritischen System des Güteraustausches war nicht im leisesten zu reden. Da kam nach dem Kriege die starke Lockerung der staatsrechtlichen Bande, die staatliche Verselbständigung der Dominien zu vollem Durchbruch im British Commonwealth. Und es sind (1932) die Ottawa-Verträge gekommen, mit denen sich in voller Gegenseitigkeit das Band wirtschaftlicher Bevorzugungen um alle Glieder des Weltreiches schlingt, und die auch tatsächlich bereits den Güteraustausch innerhalb des Reiches kräftig gefördert haben. Auch hat Großbritannien die Sperre, die auf der Kapitalausfuhr im allgemeinen liegt, zugunsten kolonialer Kapitalwünsche fast gänzlich aufgehoben; der alt-englischen Erfahrung gemäß, daß Kapitalanlagen selbst ein staatsfremdes Land zum Geberstaat in ein gewiß nicht absolutes, aber regelmäßig doch recht haltbares Abhängigkeitsverhältnis zu bringen pflegen. Für beide Vorgänge sind schwerlich die wirtschaftlichen Gründe ausschlaggebend gewesen. Es ist "große" Staatspolitik, die sich hier der wirtschaftlichen Mittel bedient.

Und dies gilt endlich auch von jener Gruppe europäischer Staaten, die durch die erzwungenen Gebietsabtretungen ein neues staatliches Gesicht bekommen haben. Sie müssen nicht nur für die unmittelbar betroffenen und neu zu Grenzstreifen gewordenen Gebietsteile durch die Herstellung neuer Binnenbeziehungen einen wirtschaftlichen Ersatz für die verlorenen Verbindungen der Vergangenheit schaffen; sie müssen darüber hinaus durch straffe Zusammenfassung des ihnen gebliebenen Gesamtgebietes an innerer Kraft zu gewinnen suchen, was ihnen durch die Zerreißung ihres früheren Staatsraumes geraubt worden ist. In dieser Gruppe hat das Deutsche Reich mit der Angliederung Österreichs und des Sudetengaues eine besonders eigenartige Aufgabe übernommen: an den Zwang, den verkleinerten alten Staatsbereich zu wirklicher Einheit zusammenzufügen und hierzu auch die wirtschaftlichen Mittel einzusetzen, schließt sich die Notwendigkeit an, in dem dazu gewonnenen Gebiet über die volkhafte Verbundenheit hinaus das Gefühl der staatlichen Zugehörigkeit fest zu verankern — eine Aufgabe, die zwar sicherlich durch die Gleichheit des Volkstums wesentlich erleichtert wird, aus der alten Tradition eigener Staatlichkeit aber auch von Österreich her eine bedeutsame Sonderfärbung erhält. Jetzt geht es also nicht nur um ein Mehr, sondern um ein Wesentlich-Anderes wie im Jahre 1931 bei den Plänen einer Deutsch-Österreichischen Zollunion. Jetzt muß in der vollen Breite des Wirtschaftslebens über die Behebung der landschaftlichen Schwierigkeiten hinaus der staatliche Einsatz der wirtschaftlichen Mittel, die wirtschaftliche Regelung geltend gemacht und auch im Güteraustausch selbst wirksam werden, das Ziel der staatlichen Zusammenschweißung sicher zu erreichen. Mit der ungleich stärkeren Intensität, die durch die Entfaltung der Transportmittel möglich geworden ist, muß sich hier wiederholen, was Preußens Staatsmänner im Jahre 1818 mit dem neuartigen Zollgesetz angestrebt und dann in der Tat erst für das neue Preußen, dann für den Deutschen Zollverein und schließlich für das neue Deutsche Reich erzielt haben: durch die enge wirtschaftliche Gemeinschaft die staatliche Einigung. Auch hier ist es also eine aufs Ganze des Staates gerichtete Politik, die auf den wirtschaftlichen Wegen sich bewegt.

Umgekehrt ist dagegen die Beziehung zwischen dem politischen Geschehen und dem Wirtschaftsleben in jenen Staaten gestellt, die sich — wie Italien und Japan — aus wirtschaftlicher Not durch Ausweitung ihres staatlichen Einflußbereiches herauszuhelfen suchen. In ihnen ist die Bevölkerung über den Umfang weit hinausgewachsen, der aus der eigenen Gütererezugung der Heimat ernährt und beschäftigt werden kann. Dank der Erschwerung des überstaatlichen Güteraustausches, die sich seit dem Großen Kriege allenthalben geltend macht, können sie auch nicht mehr mit der früheren Sicherheit darauf rechnen, durch entsprechende Einfuhr die stark klaffenden Lücken auszufüllen und die erforderlichen Einfuhrmengen durch ihre Ausfuhr zu bezahlen. Deshalb haben sie ihre staatliche Macht eingesetzt, den Nahrungs- und Beschäftigungsspielraum für ihre Völker durch Angliederung neuer Gebiete zu erweitern — was vollends den engen Zusammenhang, in dem notwendig Staat und Wirtschaftsleben miteinander stehen, in das Bewußtsein aller Völker einhämmert.

Sogar in denjenigen Staaten der Erde, die in ihrem Bestande nicht geändert worden sind, hat das gewaltige Kriegsgeschehen und die Anspannung aller staatlichen Kräfte, wie das Beispiel der Vereinigten Staaten von Amerika oder Brasiliens deutlich macht, nachhaltig in die Friedenszeit hineingewirkt. Glaubte man

zunächst fast allenthalben, nach kurzer Übergangswirtschaft die staatliche Regelung wieder abstreifen und in den freien Verkehr der Vergangenheit zurückkehren zu können, so ist auch hier diese Erwartung nicht erfüllt worden. Nicht nur die Wandlung aller Weltmarktverhältnisse hat es dazu nicht kommen lassen; wie sollte man ungehinderten und ungeregelten Güteraustausch mit der Außenwelt pflegen, wenn von den alten Partnern gerade die wichtigsten sich versagten? Mindestens ebenso stark hat der Anspruch der Bevölkerungsmassen, mit ihrer Lebensführung nicht wieder dem "Spiel der freien Kräfte" überliefert zu werden, von den staatlichen Gewalten den regelnden Einsatz gefordert; und dieser Einsatz erschien und erscheint um so weniger entbehrlich, als alle Länder viel zu stark mit der Fremde in Einfuhr und Ausfuhr verknüpft gewesen waren und noch sind, als daß nicht das Nachkriegs-Chaos der Gesamtwelt auch im Binnenwirtschaftsleben jedes einzelnen Staates Störung über Störung hätte verursachen müssen. So hat der Ruf nach staatlicher Regelung immer wieder in den breiten Massen der Bevölkerung einen Widerhall gefunden. So ist es zu einer Sorge des ganzen Staatsgefüges geworden, daß diesem Ruf auch stattgeben werde.

Alle diese Erscheinungen bedeuten aber nicht weniger, als daß von den wirtschaftlichen und sozialen Nöten her der Staatsbegriff, die Anschauung vom Wesen des Staates eine tiefgreifende Wandlung erfahren hat. Allerdings war jene Begriffsbestimmung, die dem absolutistischen Staate entsprach und ihn als die Vereinigung der Regierenden und Regierten zu bezeichnen pflegte, ebenso längst überwunden, wie die rein juristische Auffassung von einem Rechtskörper, der durch besondere Organe handelt, als zu blaß und inhaltslos niemals das wirkliche Staatsleben widergespiegelt hat. Auch Treitschkes berühmte, ins Politische gestellte Definition des Staates als des "zu unabhängiger Macht rechtlich geeinten Volkes" erscheint jetzt zu farblos, so bedeutsam sie sich mit ihrer Betonung der Unabhängigkeit und des Volkes dem heutigen Empfinden nähert. Sogar der "Wohlfahrtsstaat" deckt sich mit diesem nicht mehr; für den Staat wird Wesens-Anderes beansprucht, keineswegs nur Fürsorgepflichten gegenüber den wirtschaftlich schwachen Bevölkerungsschichten. Man begreift vielmehr überall den Staat jetzt in der Zusammenfassung des Volkes und seiner Generationen als ein Gebilde selbständiger Lebenskraft und das Ganze seines Volkes ergreifender Aufgaben; als eine besondere "Lebensform" der Volksgemeinschaft, wie es Kjellén ausdrückt. Und wie demgemäß nach innen die Einheit und volle Geschlossenheit als Ziel erscheint, so lehnt man nach außen ab, auch nur wirtschaftlich den eigenen Staat als Glied einer größeren Ganzheit zu betrachten. Auch das Wirtschaftsleben wird in die Bedeutung eines Wesensbestandteiles des Staates, der staatlichen Unabhängigkeit gehoben.

2. Der Steigerung des Staatsgefühls, das den Staatsgewalten in viel höherem Maße als je zuvor die Aufgabe einer Regelung des Wirtschaftslebens zuweist, ist nach dem Kriege aus rein wirtschaftlichen Beweggründen ein Streben nach stärkerer wirtschaftlicher Selbständigkeit zur Seite getreten. Es ist ebenfalls aus den Erscheinungen der Kriegszeit erwachsen, scheint jedoch für die Dauer die internationale Produktionsteilung auf eine neue Grundlage stellen zu sollen. Nicht mehr der Vergleich der Gestehungskosten, hie und da und zumeist nur leise durch Zölle gemildert, — schlechthin vielmehr die natürliche und technische Leistungsfähigkeit des einzelnen Landes will man über Art und Umfang

der Gütererzeugung entscheiden lassen; und lediglich, was aus dem eigenen Boden und der eigenen Arbeitskraft nicht zu gewinnen ist, darf schließlich von außen hereinkommen.

Diese Bewegung tritt am deutlichsten in den Gebieten jüngerer Kultur, in den sog. Neulandstaaten, in die Erscheinung; und sie beschränkt sich auch nicht auf deren "Industrialisierung", greift vielmehr in die Gestaltung des Handels und des Verkehrs wie sogar auch der Landwirtschaft maßgeblich ein. Allerdings nicht als etwas völlig Neues. Die vorwärts strebenden, ihre Bevölkerung stark vermehrenden Staaten der überseeischen Welt sind vielmehr — wie schon dargelegt — lange vor dem Kriege mit mannigfachen Mitteln der Wirtschaftspolitik darauf ausgewesen, zwecks Erweiterung des Beschäftigungs-Spielraums neben die Gewinnung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen auch eine Verarbeitungsindustrie zu setzen und sich von den älteren "Industrieländern" wenigstens insoweit unabhängig zu machen, als sie aus den selbst gewonnenen Rohstoffen mit Hilfe betonter Maschinenleistung durch die Arbeitskräfte des eigenen Landes trotz deren Ungeübtheit die derben Massenfabrikate eines einfachen Verbrauches herstellen ließen. Auch die internationalen Transportbeziehungen und Handelsfäden hatten sich schon zu erheblichem Teil von den alten Zentralplätzen Europas und der überseeischen Meeresküsten losgelöst und an Stelle einzelner Linien immerhin schon Verbindungs-Netze über die Ozeane und auch die Kontinente ausgebreitet. Die Entwicklungsrichtung der "Ent-Europäisierung" und überhaupt der wirtschaftlichen Verselbständigung war also schon gegeben.

Neu ist aber seit dem Kriege der Umfang und namentlich das Tempo des Vorgehens geworden. Früher kam es so leicht nicht über eine größere Anzahl von Ländern hinweg zu gleichzeitiger Begründung von Unternehmungen gleicher Arbeitsrichtung oder gar zum Aufbau ganzer Wirtschaftszweige gleicher Art. Und wenn bald in dem einen, bald in einem andern Erdteile einmal dieser, ein anderes Mal ein anders gerichteter Betrieb zur Entstehung kam, dann war oft genug gerade denjenigen Unternehmungen der alten Industrie- und Verkehrszentren. die von der neuen Konkurrenz in ihrem Absatz beeinträchtigt wurden, Gelegenheit zu kapitalmäßiger Beteiligung und zu persönlicher Betätigung im neuen Werke geboten. Oder sie konnten an anderer Stelle sich einen Ersatz suchen; was gewiß in aller Regel neue Anfangs-Aufwendungen erforderte, ihre alten Anlagen aber und ihre Arbeitskräfte im gewohnten Umfang auszunutzen erlaubte. Vor allem ging das Tempo einigermaßen im Schritt mit der (volkswirtschaftlich wichtigen) Abnutzung und der (privatwirtschaftlich wesentlichen) Abschreibung der älteren Einrichtungen, so daß für die Umstellung der Betriebe auf feinere, mehr spezialisierte Aufgaben die erforderlichen Kapitalien zur Verfügung standen und auch den Menschen Zeit blieb, sich in solche neuen Arbeitsweisen einzupassen. Es ist doch nur selten vorgekommen, daß von den Neuländern her ein alter Wirtschaftszweig überraschend und im ganzen Umfang aus seiner Leistungskraft herausgeworfen wurde; wie ja auch zwischen den alten Industrieländern untereinander die Produktionsteilung sich hauptsächlich in der unterschiedlichen Aufnahme neuer Arbeitsmöglichkeiten und nur vereinzelt im Verdrängen alteingeführter Wirtschaftszweige vollzogen hat.

Im Kriege sahen sich dagegen die überseeischen Erdräume ganz unvermittelt und plötzlich vor eine doppelte Aufgabe gestellt. Es galt, da die europäischen Ab-

nehmer ihrer Rohstoffe zu großem Teil ausfielen, so rasch wie möglich eine eigene Verarbeitung in der vollen Breite der Rohstoffgewinnung aufzubauen und so weit durchzuführen, daß auch die nun fehlenden Fertigwaren Europas wenigstens im notwendigsten ersetzt wurden. Und es war weiter notwendig, als Ersatz der gerissenen Handels- und Transportverbindungen in neuen Richtungen neue Fäden zu knüpfen, um die verbleibenden oder neu sich ergebenden Warenüberschüsse abzusetzen und die nicht ersetzbaren Unentbehrlichkeiten von neuer Außenstelle her zu beziehen. Die Vereinigten Staaten von Amerika zumal und Japan haben ihre Güterfertigung weit über den eigenen Bedarf steigern können, sind beide zu Fabrikatexporteuren großen Stils geworden; sie sind es auch, die nicht nur ihren gegenseitigen Handels- und Schiffsverkehr stark verdichtet, die vielmehr auch mit Schiffen ihrer Flagge und mit ihren Handelsunternehmungen direkte Verbindungen nach den anderen Ländern des überseeischen Bereichs und zwischen diesen selbst aufgerichtet haben.

Was also bis Kriegsbeginn mehr nur vereinzelte Erscheinung gewesen war, das war jetzt weithin ein Wesensbestandteil des überseeischen Wirtschaftens geworden. Das stand am Ende der Kriegszeit, als Europa seine alten Wirtschaftsbeziehungen wieder aufnehmen wollte, als eine Fülle voll entwickelter Industriezweige und als ein recht dichtes Netz selbständiger Schiffahrtslinien und selbständigen Großhandels in eben den Tätigkeitsbereichen, die vordem die europäischen Unternehmungen noch beherrscht hatten.

Man muß es als selbstverständlich bezeichnen, daß das Bemühen Europas, in den alten Feldern wieder Fuß zu fassen, alsbald auf stärksten Widerstand der dort erstandenen Wirtschaftszweige stieß. Auch die Staatsgewalten konnten es nicht wohl zulassen, daß die in Fabriken, in großen Dampfern, in Handelseinrichtungen festgelegten Kapitalien vom europäischen Wettbewerb etwa wertlos und die darin beschäftigten Menschenmassen arbeitslos gemacht wurden; sie stellten sich also mit besonders hohen Schutzzöllen und mit Verwaltungsschutz vor ihre bedrohte Wirtschaft und halfen mit staatlichen Subventionen mannigfacher Form, die Schiffahrtslinien und den Warenexport aufrecht zu erhalten. Von einer internationalen Produktions- und Aufgabenteilung, die aus dem Verhältnis der Gestehungskosten hätte erwachsen können, blieb so nichts übrig. Der Einsatz der staatlichen Mächte war viel zu stark, als daß das tragende Ordnungsprinzip der früheren Weltmarktwirtschaft sich wieder hätte durchsetzen können.

Zum Chaos sind die überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen dann dadurch geworden, daß die schweren Schäden, die der Krieg selbst und nach ihm die Hemmungen des Wiederaufbaus einer geordneten Weltmarktwirtschaft zunächst der europäischen Produktivkraft geschlagen haben, in Europa zu einer sehr wesentlichen Schwächung der Konsumkraft geworden sind und von hier aus in die überseeischen Räume zurückgeschlagen haben. Man hatte dort denn doch — wiederum in erster Linie in den Vereinigten Staaten von Amerika, aber auch in Südamerika und in den anderen Erdteilen — sowohl mit der Erzeugung von Nahrungsmitteln als auch mit der Gewinnung von Rohstoffen sich darauf eingerichtet, daß nach dem Kriege in Europa ein starker Bedarf zur Wirksamkeit kommen würde. Und man mußte nun erleben, daß die Kaufkraft Europas solchem Bedarf nicht entsprach, zu gutem Teil dank der eigenen Schutz- und Subventionspolitik auf die entsprechende Höhe sich nicht bringen ließ. Man blieb also in Übersee auf großen

Mengen von Getreide und Kaffee, von Baumwolle und Kautschuk, von Erzen und vielen anderen Gütern sitzen. An Stelle der erwarteten und vielfach in hohen Gestehungskosten schon vorweg genommenen Preissteigerung trat weithin eine scharfe Preissenkung ein. Und anstatt nun — wie es weltmarktwirtschaftlichem Handeln entsprochen hätte — zu den niedrigen Preisen größere Gütermengen in das verarmte Europa zu werfen und dafür als Bezahlung die Fertigwaren Europas zu beziehen, dadurch aber auch einen Ausgleich herbeizuführen, griff man in der Linie der einmal eingeschlagenen Politik lieber zu dem Gewaltmittel, große Massen der schon gewonnenen Güter wieder zu vernichten, dem Meere oder dem Feuer zu überantworten und für die Zukunft von Staats wegen eine kräftige Einschränkung der Gütererzeugung herbeizuführen. Deutlicher konnte das Chaotische der ganzen Wirtschaftsweise sich nicht wohl darstellen. Auch Übersee ist ja dann auch von der Geißel der Arbeitslosigkeit nicht minder denn das kriegführende Europa geschlagen worden.

Für die europäischen Staaten hat sich von einer anderen, wiederum an das Staatliche anschließenden Seite eine Wandlung ihres wirtschaftlichen Aufbaues ergeben, die in Gegensatz zu der früheren Produktionsteilung der Welt steht und ebenfalls die heimischen Produktivkräfte scharf in den Vordergrund rückt. Sie haben es alle zu spüren bekommen, in wie hohem und entscheidendem Grade die Durchführung der militärisch erwünschten Handlungen von der Möglichkeit abhängt, das erforderliche Kriegsmaterial im eigenen Staatsraum herzustellen. Es hat sich gezeigt, daß es keineswegs nur eine Frage der Kosten ist, der finanziellen Belastung also gegenüber dem Ausland, die hier gelöst werden muß; die ganze Art und der Umfang, nicht zuletzt das Tempo der Lieferungen liegen vielmehr außerhalb aller eigenen Verfügungsgewalt, sobald der Auslandsbezug eine Notwendigkeit darstellt. Dem für alle Zukunft zu entgehen, ist es sogar zur Bildung eines neuen Begriffs gekommen: als "Schlüsselindustrien" werden diejenigen Wirtschaftszweige bezeichnet, die für einen "Krieg der Technik" als unentbehrlich gelten. Sie sollen innerhalb des Staatsraumes in höchst möglicher Leistungskraft errichtet und erhalten werden, unbehelligt von ausländischem Wettbewerb und seinen etwaigen Gestehungskosten. Muß aber hingenommen werden, daß die Natur sich für die Gewinnung der erforderlichen Urstoffe versagt, so soll wenigstens die Verarbeitung in möglichst frühem Stadium in das eigene Gebiet hineingezogen werden, die Arbeitskräfte darauf zu schulen und eine Vorratshaltung größeren Umfangs erschwinglich zu machen, — was vollends die Fernhaltung des fremden Wettbewerbs erfordert. Eben dies gilt dort, wo der Nahrungsspielraum von der Bevölkerungsgröße schon überschritten ist, für die Erzeugung der Nahrungsmittel, die bis zum letzten Rest der natürlichen Möglichkeiten für die bodenständige Landwirtschaft vorbehalten wird. Es sind also auch in den älteren Industriestaaten große und bedeutsame Wirtschaftszweige ganz und gar aus dem überstaatlichen Güteraustausch und seiner Preisbildung, aus der internationalen Produktionsteilung herausgenommen worden. Und dies ist um so wichtiger, als wie früher dargelegt — die Teilung sich immer ausgeprägter zwischen den industriellen und den landwirtschaftlichen Arbeitsrichtungen gerade der Industriestaaten herausgebildet hatte, als also eine einigermaßen weitgehende Aufhebung der Aufteilungsgrundlage die Axt an das ganze Gebäude legt.

In der Tat sind vom Weltmarkt als dem Träger einheitlicher Preisbewegungen

nur Bruchstücke übriggeblieben. Er wird auch an Bedeutung eher noch verlieren; bekommt doch das Wirtschaftsleben des einzelnen Volkes, wenn mit der einen oder anderen Warengattung etwa noch an einen weltmarktmäßigen Güteraustausch gebunden, alsbald an den übrigen Waren das Fehlen jeglichen Preiszusammenhanges zu spüren, und hieraus ersteht dann die Forderung, auch jene Warengattungen aus den Weltmarktsbindungen herauszulösen. Die tief in die Einzelheiten gehenden Kontingentsverträge, die zunehmend an die Stelle der früheren Zolltarif- und Meistbegüstigungsverträge getreten sind und ausschließlich je die beiden Partner berühren, sind der erkennbare Ausdruck dieser Lage und Entwicklungslinie ebenso, wie das Chaos der Währungsverhältnisse es so bald nicht zu einer allgemeineren Regelung wird kommen lassen. Ein Keil treibt hier den andern. So ist es auch rein wirtschaftlich eine Zwangslage für den einzelnen Staat, sich maßgeblich auf die Kräfte seines Raumes zu stützen und die Außenwelt als Abnehmer oder Lieferer nur zur Ergänzung heranzuziehen.

3. Zu den staatlichen und allgemein-wirtschaftlichen Strömungen, die aller Voraussicht nach im Wirtschaftsleben der Völker dauernd wirksam sein werden, sind mit den Tributleistungen, die das Versailler Diktat dem Deutschen Reiche auferlegt hat, und mit den anschließenden Auslandskrediten, die von deutscher Seite (zumeist privat) aufgenommen worden sind, zwei Störungsreihen hinzugekommen, die trotz ihrer beschränkten Dauer aufs nachhaltigste in die Wirtschaftsverhältnisse aller Länder eingegriffen und jenen Strömungen starke Nahrung zugeführt haben. Sie greifen auch jetzt noch, obwohl seit dem Sommer 1931 die sog. Reparationszahlungen ihr Ende erreicht haben und auch an Sachlieferungen erzwungener Art niemand mehr denkt, dank der Verzinsungs- und Rückzahlungspflicht, die aus den Krediten auf Deutschland liegt, mit maßgeblichem Schwergewicht in die Gestaltung des überstaatlichen Güteraustausches und dadurch in die Binnenwirtschaft selbst solcher Staaten ein, die mit den Zahlungen selbst in keiner Weise zu tun haben.

In den wirtschaftlichen "Straf"-Bestimmungen zeigt sich — wie sie schon mit der verlogenen, bewußt falschen Begründung von Deutschlands Alleinschuld am Weltkriege, entgegen den Zusicherungen der 14 Punkte Wilsons, in das Diktatmachwerk hineingebracht worden sind — so die volkswirtschaftliche Ahnungslosigkeit und der krasse Dilettantismus der reinen Politiker und auch der angeblich sachverständigen, privatwirtschaftlichen Berater in völliger Nacktheit. wollte Deutschland niederhalten in der Meinung, daß dann die eigenen Wirtschaftskreise je in der übrigen Welt und auch im eigenen Staatsbereich um so größeren und sichereren Absatz finden müßten. Und man übersah in der haßgetragenen Verblendung, daß gerade Deutschland mit seinen hoch spezialisierten Ausfuhrgewerben in viel größerem Umfang für die Industrien des Auslandes eine Ergänzung denn einen Wettbewerb bedeutet hatte, daß man also den eigenen Ausfuhrgewerben einen wichtigen Käuferkreis raubte und doch nur nach kostspieligen Umstellungen der Fertigungstechnik und des Handelsapparates einen schon technisch, vollends wirtschaftlich höchst unsicheren Ersatz in Aussicht stellen konnte. Man wußte offenbar nichts davon, daß Deutschland der bei weitem stärkste Abnehmer englischer hochwertiger Fertigwaren längst schon geworden war, und daß auch die Spezialerzeugnisse der nordamerikanischen Industrien, je mehr sich die Vereinigten Staaten überhaupt industrialisiert hatten, einen ständig steigenden,

die Rohstoffe und Nahrungsmittel schon übertreffenden Anteil an der deutschen Einfuhr aus Nordamerika beanspruchen konnten. Für die Unwissenheit, mit der die Vertreter der Siegerstaaten allen volkswirtschaftlichen Zusammenhängen gegenüberstanden, ist die Antwort kennzeichnend, die man dem deutschen Einwand gegen die Abtretung bedeutsamer Nahrungsmittelgebiete in allem Ernst entgegenhielt: es stünde nichts im Wege, daß das übrige Reich in den abgetretenen Provinzen die gewohnten Mengen von Getreide und Kartoffeln im Wege des Kaufes genau so erwerbe, wie es sie bisher doch dort gekauft habe; mit der entscheidenden Frage, ob denn auch das Bezahlen-Können durch die entsprechende Abnahmewilligkeit des fremden Staates für deutsche Waren nach wie vor gesichert sei, hat man sich nicht beschäftigt. So trug man denn auch kein Bedenken, gleichsam in demselben Atemzuge Deutschland überhaupt vom Weltmarkt abschließen zu wollen und es zu gewaltiger Steigerung seiner Ausfuhrbemühungen zu zwingen. Man machte sich keine Gedanken darüber, daß die in bar zu leistenden Reparationszahlungen tatsächlich nur in Form von ausgeführten Gütern oder für Auslandsrechnung getätigten Leistungen ins Ausland gebracht werden können, daß sogar der Erwerb deutscher Werke und deutscher Häuser für den ausländischen Käufer nur durch die Übertragung der Erträge Reiz bekommt und so wiederum eine entsprechende Waren- oder Leistungsausfuhr voraussetzt. Alle Warnungen, die schon in Versailles die Volkswirtschaftler der Entente selbst nachdrücklich erhoben haben, sind in dem Abgrund von Haß und Unkenntnis ungehört verhallt. Sogar die Versuche Deutschlands, das Unmögliche möglich zu machen und durch krampfhaft gesteigerte Warenausfuhr den Reparationsansprüchen zu genügen, und die rapide Verschlechterung der deutschen Währung, die sich aus der "Erfüllungspolitik" notwendig ergeben mußte, machte man zwar als angeblich gewolltes "Valuta-Dumping" für die Störungen der eigenen Weltmarktbeziehungen verantwortlich; als einen Beweis für die Ungereimtheit der Diktatforderungen wollte man jedoch auch sie nicht gelten lassen.

So kam es zur Ruhrbesetzung, die das Reich einerseits mit gewaltigen Ausgaben für die Unterhaltung der dortigen Bevölkerung belastete, andererseits seiner wichtigsten Steuerträger beraubte. Demgemäß mußten — aus welchen Quellen hätte man sonst den Ruhrwiderstand finanzieren können? - jene kaum noch vorstellbar großen Massen von Papiergeld ausgegeben werden, die nun rasch die deutsche Währung völlig entwerteten, die deutsche Gesamtwirtschaft und nicht etwa nur den deutschen Staats-Finanzkörper in den Vollkonkurs hineintrieben. Wie in Deutschland selbst, so wurde auch draußen in der Welt jede Vorausschätzung der Güterpreise zum reinen Spiel. Von geregeltem, ordnungsmäßigem Export und sogar von übersehbarem Innenabsatz war jetzt in keinem Lande und für keinen Wirtschaftszweig mehr zu sprechen. Dies endlich rief die Vereinigten Staaten von Amerika und Großbritannien auf den Plan, dem Wahnsinn der ungemessenen Reparationsansprüche ein Ende zu machen. Frankreich, so schwer es von je her wirtschaftlichen Gedankengängen zugänglich ist, mußte sich zur Anerkennung der hier zutage getretenen Zusammenhänge bereitfinden. Gemäß den Vorschlägen der — nach dem vorsitzenden Nordamerikaner benannten - Dawes-Kommission wurde (1924) die von Deutschland auszuführende Tributleistung zwar noch in phantastischer Höhe formell beziffert, ebenfalls aber in aller Form auf dasjenige Maß eingeschränkt, das Deutschland "ohne Gefährdung seiner Währung" jeweils werde leisten können. Und dieses Maß wurde in dem Gutachten der Kommission ausdrücklich auf die Ausfuhrüberschüsse abgestellt, die Deutschland bei Festhalten seiner (inzwischen wieder stabilierten) Währung erzielen werde. Ebenfalls ausdrücklich bekennt sich dieses Gutachten endlich zu der (wissenschaftlich selbstverständlichen) Erkenntnis, daß die sog. Kapitalübertragungen und Geldzahlungen im internationalen Verkehr letztlich eine entsprechende Güter- oder Leistungsbewegung voraussetzen oder auslösen.

Es war eine Regelung, bei deren absichtgemäßer Durchführung der Weltmarkt sich wohl hätte beruhigen, richtiger gesagt: sich wohl wieder hätte bilden können. Nun rächte sich jedoch, wie an Deutschland, so auch an der übrigen Welt und nicht zuletzt an den Gläubigerstaaten, daß man so lange Jahre die einfachsten Regeln des internationalen Wirtschaftsverkehrs beiseite geschoben hatte. Die Überzeugung, daß überstaatliche Zahlungen letztlich nur aus Ausfuhr- und Leistungs-Überschüssen des verpflichteten Landes gewonnen werden können, war weder bei den Regierungen noch in den Wirtschaftskreisen zum Gemeingut geworden. Der eigens für die sinngemäße Durchführung des Dawes-Plans eingesetzte "Reparationsagent", ein nordamerikanisches Mitglied des Bankhauses Morgan, hielt sich lediglich an die formale Bestimmung, wonach die deutsche Währung durch die Zahlungsübertragungen nicht gefährdet werden sollte, und nicht an jenen Zusammenhang mit Ausfuhrüberschüssen. Und so kam es zu Übertragungen der Tributschulden in einer Form, wie sie weder die Dawes-Kommission noch sonst jemand bei der Neuregelung ins Auge gefaßt hatte: zu Zahlungen aus Krediten, die von ausländischen Banken an zahlreiche deutsche Unternehmungen und deutsche Städte, auch einzelne Bundesstaaten von 1925 ab in großem Umfange gewährt worden sind.

Jenen Banken, vor allem den führenden Instituten Nordamerikas, bot diese Kreditgewährung eine willkommene Gelegenheit, die ihnen überreichlich zufließenden und im eigenen Lande nicht mehr anzubringenden "Fluchtkapitalien" derjenigen Länder, die noch in ungeregelter Währung lebten - namentlich Frankreichs also —, in der wieder fest gewordenen Währung Deutschlands anzulegen; so willkommen, daß sie in Berlin eigene Büros errichteten, die nur geeignete Schuldner ausfindig machen sollten und dann tatsächlich die Kredite den deutschen Banken und industriellen Unternehmungen geradezu aufgedrängt haben. Und diese wieder, wie auch die deutschen Städte, waren zur Annahme bereit, weil sie damit in den Besitz von Kapitalien zu kommen glaubten, die sie zur Modernisierung ihrer Werke und zur Ausführung größerer Bauten, zur Beschäftigung von Arbeitslosen benutzen zu können glaubten. Weder dort noch hier war man sich bewußt, daß auch diese Kredite nur dann gesund zu nennen waren, wenn sie in Gestalt von ausländischen Gütern, aus deren Verwendung dann auch die für die Zins- und die Rückzahlungen erforderlichen deutschen Exportwaren zu gewinnen waren, d. h. in Gestalt von ausländischen Produktionsmitteln (Rohstoffen, Maschinen, Schiffen u. dgl.) nach Deutschland hereinkamen. Man dachte allenthalben noch immer in "Geld" als einer abstrakten Größe und nicht in Gütern konkreter Gestalt. Und wiederum blieben die Warnungen unbeachtet, wie sie von in- und ausländischen Wissenschaftern, jetzt aber auch vom damaligen Reichsbankpräsidenten Schacht erhoben wurden 1.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Stellungnahme der Wissenschaften war allerdings weder in Deutschland noch im

Für die Weltverhältnisse wie auch für Deutschland selbst ist hieran verhängnisvoll geworden, daß Deutschlands Schuldenbeziehungen eine grundlegende Wandlung erfuhren, und daß dadurch der Grundgedanke der Dawesregelung (deutsche Tributzahlungen nur aus Ausfuhrüberschüssen) völlig in den Hintergrund kam. Die deutschen Schuldner nämlich erhielten aus jenen Darlehnsverträgen zunächst je eine Geldforderung gegen den kreditgewährenden Auslandsgläubiger; und ob diese ihnen in Gestalt von Auslandswechseln (Devisen) oder buchmäßigen Guthaben bei einer ausländischen Bank überwiesen wurde, in jedem Falle ließ die Forderung sich im Diskontierungswege bei der Deutschen Reichsbank in deutsche Währung umwandeln. So kam die Reichsbank in den Besitz solcher Geldforderungen gegen das Ausland, und von ihr wieder konnte der Reparationsagent sie auf Reparationskonto anfordern und dann auf die ausländischen Gläubigerstaaten übertragen, ohne daß die deutsche Währung zunächst irgendwie gefährdet wurde. Das Reich entsprach auf diese Weise, ohne daß Ausfuhrüberschüsse es dazu in die Lage setzten, der jeweils fälligen Tributverpflichtung. Die deutschen Privatunternehmungen, Städte und Staaten jedoch blieben zur Verzinsung und Rückzahlung der ihnen gegebenen Kredite dem Ausland gegenüber rechtlich verbunden. Es war also nicht eine internationale Schuld endgültig getilgt. Es war nur an die Stelle einer öffentlich-rechtlichen und unverzinslichen Staatsschuld eine entsprechende Summe privatrechtlicher und hoch verzinslicher Schulden getreten. Der Zwang zur Güterausfuhr blieb also für Deutschland bestehen, im Umfang sogar durch die Zinsverpflichtung beträchtlich erhöht. Und es war sogar, da die privaten Kreditverträge durchweg nur auf kurze Fristen abgeschlossen waren, in hohem Grade zweifelhaft, ob der Ausfuhrdruck sich auch nur auf längere Zeiten würde verteilen lassen.

Das Verhängnis ist, wie für Deutschland, so auch für die Welt eingetreten, als Frankreich von 1929 ab durch Zurückziehung seiner im Ausland angelegten Kapitalien auf die englischen und nordamerikanischen Banken einen Druck auszuüben anfing, die von ihnen an Deutschland gewährten Kredite zurückzufordern. Deutschland mußte jetzt seine Ausfuhr wieder um so krampfhafter zu steigern versuchen, als der sog. Young-Plan, der im Jahre 1930 an die Stelle der Dawes-Regelung trat, die — allerdings wesentlich geringer angesetzten — Zahlungsverpflichtungen des Reiches nicht mehr an die Gesunderhaltung der Währung band, und als natürlich neue Privatkredite nicht mehr gewährt wurden. Mit einem Schlage wurde sogar im Sommer 1931 zur Rückzahlung fällig, was während fünf Jahren nach und nach als Kredit gegeben worden war.

Die Rückzahlung sofort in vollem Umfang mit Hilfe der Güterausfuhr vorzunehmen, war natürlich unmöglich, und das Reich half sich daher mit einem Verbot, Zahlungen ins Ausland zu bewirken, — dem sog. Transfer-Moratorium. Wie sehr aber die ausländischen Staatsverwaltungen die krampfhafte Ausfuhrsteigerung Deutschlands fürchteten, zeigte sich sehr deutlich, als die Reichsregierung auf die völlige Aufhebung der Reparationsverpflichtungen drang und zugleich die Reichsbank begann, mit den privaten Gläubigern über die sog. Stillhaltung,

Ausland einheitlich; vgl. Adolf Weber: Hat Schacht recht? (München 1928) und Kurt Wiedenfeld: Die internationalen Wirtschaftskonferenzen und ihre Bedeutung (in der Z. Sächs. Industrie vom 14. April 1928). Schacht hat ein Abbremsen der Kreditaufnahmen nur für die Staaten und Städte durchsetzen können, die privaten Unternehmungen blieben frei.

d. h. über einen Aufschub der Rückzahlungen und über Ermäßigung der Zinssätze zu verhandeln. Jenes ist im Sommer 1932 gelungen, nachdem schon im Sommer 1931 (durch das Hoover-Abkommen) tatsächlich die Tributzahlungen eingestellt worden sind. Und auch die Stillhalteverhandlungen haben alljährlich zum Erfolg geführt, weil die ausländischen Regierungen die Banken gegenüber den deutschen Vorschlägen zur Nachgiebigkeit angehalten haben — ihrerseits gedrängt von denjenigen Wirtschaftszweigen, die andernfalls die sonst unvermeidliche Krampfhaftigkeit des deutschen Wettbewerbs im In- und Ausland fürchten.

Es sind aber nur Stillhalte-, d.h. Aufschub-Abkommen, die alljährlich getroffen werden. Deutschland hat nie einen Zweifel darüber aufkommen lassen, daß es die Schulden, die nun einmal die privatrechtliche Form angenommen haben, im Rahmen der zeitlichen Möglichkeit zu verzinsen und zu tilgen entschlossen ist. Und es hat auch bereits in Milliardenbeträgen die Rückzahlung neben aller Verzinsung vollzogen. Solange aber noch Reste jener — aus den Tributleistungen stammenden — Privatschulden übrig sind, muß es an das Ausland Güter und Leistungen liefern, die ihm nicht bezahlt werden, aus deren Ausfuhr sich also keine Einfuhrmöglichkeiten ergeben. Andere Ertragsquellen als solche Güterausfuhr und Leistungen für ausländische Rechnung (Transporte, Versicherungen, Ausländerreisen in Deutschland) stehen kaum noch zur Verfügung; ist doch das deutsche Volk durch das Friedensdiktat seiner gesamten Auslandskapitalien, d. h. der ihm in der Fremde und in seinen Kolonien gehörenden Produktionsmittel, und ebenso seiner damals noch ausstehenden Forderungen bis auf einen geringfügigen Rest ohne jede Entschädigung beraubt worden.

Gerade diese Aufgabe, mit der Güterausfuhr und mit Leistungen den Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, ist jedoch dem deutschen Wirtschaftskörper jetzt schwerer zu erfüllen als je zuvor. Einmal deswegen, weil die deutsche Ausfuhr nach dem Aufbau des deutschen Wirtschaftskörpers und nach der Lage der Absatzgelegenheiten zu erheblichem Teil aus Maschinen und andern Produktionsmitteln bestehen muß, die oft genug nur auf langfristigen Kredit hin gekauft werden und deshalb in die Jahresrechnung des Außenhandels sich nur mit einer Zins- und Tilgungsquote, nicht mit dem Gesamtbetrage des Kaufpreises einstellen lassen; Deutschland ist also außenwirtschaftlich in diejenige Lage versetzt, die vor dem Weltkriege für die noch als Agrar- und Rohstoffländer anzusprechenden Erdgebiete kennzeichnend war: es kann seine internationalen Verpflichtungen nur bei ausgeprägt aktiver Handels- und Leistungsbilanz erfüllen. Es kommt hinzu, daß sich innerhalb der deutschen Industriezweige dank jenen Auslandskrediten das Schwergewicht nicht unerheblich verlagert hat. Für unmittelbare Darlehnsaufnahmen sind nun einmal dem Ausland gegenüber nur solche Unternehmungen geeignet, die mit ihrer Firma in weiteren Kreisen bekannt sind, und die auch dank einer starken Betonung der Massenerzeugung eine fortlaufende, ziffernmäßige Kontrolle ihrer Entwicklung ermöglichen; die Unternehmungen also der sog. Schwerindustrien, die zumeist schon in der Rechtsform der Aktiengesellschaft aufgebaut sind. Die sehr viel zahlreicheren Werke der feineren Verarbeitung dagegen, wenig bekannt und schwer kontrollierbar wie sie notwendig sind, haben größtenteils überhaupt nicht oder doch nur über die deutschen Banken, Städte und Einzelstaaten einen Zugang zu solchen Auslandskrediten gefunden, in letzterem Falle ihn also höher als jene bezahlt. Auch sie haben aber nach Maßgabe ihrer ursprünglichen Anlagekapitalien zu den Reparationsleistungen der Gesamtindustrie beitragen müssen; und da dies fast regelmäßig aus dem Kapital selbst nur geschehen konnte, so wäre auch für sie die Ausfüllung der so gerissenen Lücke und deshalb, da auf anderem Wege die Hilfe der Reichsbank nicht zu erhalten war, ein entsprechend hoher Anteil an dem (in inländische Währung zu verwandelnden) Auslandskredit wertvoll gewesen. So aber ist den Schwerindustrien die Modernisierung und überhaupt der Wiederaufbau ihrer Friedensapparatur leichter gemacht worden als den vielgestaltigen Zweigen der Feinverarbeitung. Und doch sind diese, wie schon erwähnt, für Deutschland seit Jahrzehnten die wichtigeren Träger seiner Ausfuhrkraft geworden, und sie sind es auch geblieben, weil in ihnen das Besondere deutscher Leistungsfähigkeit sich auswirkt, sie also in wesentlich geringerem Grade als die international gleichmäßiger gestellten Schwerindustrien dem Wettbewerb des Auslands ausgesetzt sind. Blieben sie lange Jahre der technischen Schwäche verhaftet, die notwendig der Krieg hat bewirken müssen, so war es besonders schwer, die deutsche Güterausfuhr auch nur auf den alten Stand zu heben, geschweige denn sie gemäß den neuen Zahlungsverpflichtungen zu steigern. Diese Aufgabe ist dadurch scharf auf die Seite der Preisforderungen verschoben worden.

So haben auch die deutschen Reparationszahlungen stärkstens dazu beigetragen, daß das alte Weltmarktgefüge sich nicht wieder bilden ließ, daß vielmehr Land für Land immer stärker die Betonung des eigenen Staatsraumes für das Wirtschaftsleben hervortrat und entsprechend die Staatsgewalten, die Gesetzesund Verwaltungspolitik, an Gewicht gewonnen haben.

4. Eine wuchtige Motivenreihe, die im wirtschaftlichen Ergebnis auf dasselbe Ziel hinauskommt, steigt aus dem Urgrund des Sozialen auf, aus den Fragen der Wohlstandsverteilung und der darauf beruhenden Beziehungen von Mensch zu Mensch. Hier liegt auch ihr letztes Absehen, und die Regelung der wirtschaftlichen Dinge ist ihr nur Mittel zum sozialen Zweck. Um so schärfer stellt aber gerade sie ihre Forderungen für die Gestaltung des Verhältnisses auf, in denen die Menschen je als Gesamtheit zu den Gütern stehen sollen. Wie die staatlichen Gewalten für eine stärkere Angleichung der Einkommen und des Besitzes zu sorgen hätten, so sei es auch — da dieses Ziel sonst unerreichbar bliebe — eine ihrer wichtigsten Aufgaben, in das Wirtschaftsleben des Staatsraumes Stetigkeit hineinzubringen, dem Wechsel der Erzeugungsmengen und der Preise mit autoritärer Festlegung entgegenzutreten.

Der Anstoß, daß solche Anschauungen weiteste Kreise der Bevölkerung in allen Ländern ergriffen haben, ist wiederum in den Erfahrungen des Großen Krieges gegeben; in der Gleichheit des Kriegserlebnisses auf der einen, der ungleichen Wirkung der wirtschaftlichen Nöte auf der andern Seite. Eine gewaltige Steigerung aber und durchschlagende Kraft gegenüber der früheren Formung des Wirtschaftslebens hat der Ansturm durch die Kämpfe erfahren, die überall (auch in den Siegerstaaten) zwischen den verschiedenen Sozialschichten um das Tragen der finanziellen Kriegslasten ausgebrochen sind und die sozialen Gegensätze zu höchster Glut emporgeflammt haben. Nicht minder aber auch durch das rasche Auf und Ab zwischen leisem Anstieg und starkem Fall der wirtschaftlichen Entwicklung, das keine Schicht zur Ruhe kommen ließ und zu zunehmenden Ziffern der Arbeitslosigkeit, wie auch zum Einkommensschwund der Selbständigen geführt

hat. Die mittleren Schichten zumal, durch die nirgends ausgebliebenen Inflationen mehr oder minder ihres Vermögens entblößt, haben hiermit als Inhaber kleiner und mittlerer Betriebe den Sicherheitspuffer verloren, der sie vordem die Zeiten schlechter Konjunktur überwinden ließ, und als Festbesoldete die Quelle des Zuschusses, der ihnen eine wichtige Stütze ihrer Lebenshaltung bedeutet hatte.

Der Wechsel der Konjunkturen hat in der Tat in der Nachkriegszeit ein erschütterndes Ausmaß und vor allem ein Tempo angenommen, das es nicht einmal in den Anfangszeiten des Maschinenzeitalters, geschweige denn in den Jahrzehnten der ausgebildeten Weltmarktwirtschaft jemals gegeben hat. Der Krieg hatte alle wirtschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Ländern ebenso wie alle überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen durcheinander gewirbelt. In welcher Richtung sich die Wiederherstellung friedlicher Wirtschaftsarbeit und friedlichen Güteraustausches werde bewegen können, trat um so weniger in klaren Linien hervor, als die mannigfachen und in ihrer Bedeutung kaum zu übersehenden Hemmungen der Pariser Friedensdiktate und die Frage der zwischen den Feinden schwebenden Kriegsschulden, nicht zuletzt die hin und her schwankende Handels- und Währungspolitik der wichtigsten Staaten dem Wirtschaftsleben immer neue Bedingungen stellte — als auch die Geldentwertungen in allen Ländern tiefgreifende Umschichtungen des Vermögensbesitzes und der Krieg selbst umfassende Vernichtungen des Volkskapitals (der Rohstoffvorräte und der Maschinen) herbeigeführt hatten. Was besagt es z. B. nicht alles für die fremden Länder nicht minder als für Deutschland selbst, daß der Frieden in aller Form erst im Januar 1920 in Kraft getreten ist, daß aber erst fünf Jahre später dem Reich auch die freie Bestimmung seiner Handels- und seiner Eisenbahntarifpolitik zurückgegeben wurde, — daß die Reparationsverpflichtungen bis zum Jahre 1924 ganz unbestimmt gehalten waren, daß der Dawes-Regelung von 1924 aber schon 1929 der Young-Plan, 1931 das Hoover-Moratorium, 1932 die wenigstens tatsächlich (wenngleich bis heute nicht ratifizierte) Aufhebung gefolgt sind. Rußland war, wie in seinem Innenleben, so für die übrige Welt völlig unberechenbar geworden; stellte es doch das Wenige, was ihm an Ausfuhr- und Einfuhrmöglichkeiten noch geblieben war, in stetem Wechsel ganz und gar auf seine Bemühungen ein, als Staat anerkannt zu werden. Großbritannien ist erst 1925, zwei Jahre später als das Deutsche Reich durch die Aufnahme der Goldzahlung zur Stabilierung seiner Währung gekommen und hat doch schon im September 1931 diese wieder vom Golde gelöst. Ihm sind die Vereinigten Staaten von Amerika im Frühjahr 1933 auf diesem Wege gefolgt. Auch Frankreichs Versuche, die Währung zu halten, sind bekanntlich vergeblich gewesen; selbst die starke Frankenabwertung Poincarés (1926) hat nur für kurze Zeit zu stabilen Geldverhältnissen geführt. Allein auf dem Gebiete der Währungen war es ein solches Durcheinander, daß zeitweise der argentinische Peso zum festen Maßstab internationaler Bewertungen hat werden können — bis auch er in den Abgrund der Entwertung hinabsauste. Und ähnlich sah es auf den anderen Sachgebieten der wirtschaftlichen Arbeit aus. Da war ein Disponieren auf lange Sicht weder den Staatsgewalten noch den privatwirtschaftlichen Unternehmern möglich. Es galt allenthalben, von der Hand in den Mund zu leben. Und wurden dennoch, wie unter dem Dawes-Plan von einzelnen Teilen des deutschen Wirtschaftslebens, unter rein technischer Zielsetzung weitausschauende Kapitalinvestierungen vorgenommen, so erwiesen sie sich für lange Jahre, da der gesteisteigerten Leistungsfähigkeit der Werke nicht die entsprechend großen Absatzmöglichkeiten gefolgt sind, als unfruchtbare Belastungen und Einengungen, die den investierenden Unternehmungen und über sie hinaus dem ganzen Wirtschaftskörper je ihres Landes die Anpassung an die schroff wechselnden Verhältnisse nur erschwert, nicht erleichtert haben. Was sich noch jetzt immer wieder in den Vereinigten Staaten von Amerika abspielt, war in den ersten anderthalb Jahrzehnten der Nachkriegszeit die allgemein herrschende Erscheinung: in der kurzen Spanne von etwa drei bis vier Jahren lösten in allen Ländern, die nicht streng naturalwirtschaftlich dahinlebten, eine recht kurze Blüte und ein längeres, tiefes Fallen einander ab.

Gerade weil es aber um international hervortretende Erscheinungen sich gehandelt hat, darum hat der Gedanke in den einzelnen Ländern immer fester Fuß gefaßt, den eigenen Staatsraum gegen die Außenwelt so weit abzuschließen, daß deren Einflüsse nicht mehr maßgebliches Gewicht behielten. Und nicht nur die Beschäftigung aller Volksgenossen erwartet man auf diese Weise gleichmäßig über alle internationalen Schwankungen hinweg stellen zu können. Das Ziel ist dahin erweitert worden, daß auch die Preise — allein vom Verhältnis der inländischen Gütererzeugung zum inländischen Bedarf abhängig, wie sie dann zu halten sind — wieder nach den inländischen Gestehungskosten ausgerichtet werden und so ebenfalls auf gleichmäßige Höhe oder doch nur in ruhiger, übersehbarer Entwicklung sich bewegen sollen. Auch dieses alles verlangt den Einsatz der staatlichen Gewalten im Wirtschaftsleben ihres Raumes.

## 32. Die Regelung der überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen.

1. In grundsätzlichem Gegensatz zu der Weltmarktwirtschaft der Vergangenheit, in der die staatlichen Gewalten nur an einzelnen Stellen die weltmarktmäßige Verbundenheit ihrer Gebiete abgeschwächt, im ganzen sie aber haben gelten lassen, ist die Wirtschaftspolitik der Gegenwart — den gewandelten Verhältnissen und Anschauungen gemäß — durch das systematisch gewordene Bemühen gekennzeichnet, so enge Bindung an fremde Staatsräume nicht wieder aufkommen zu lassen, die Regelung der außenwirtschaftlichen Beziehungen vielmehr jederzeit in der Hand zu haben. Gewiß ist je nach dem Gewicht, mit dem noch immer die überkommenen Traditionen das staatliche Handeln mitbestimmen, die Intensität der binnenwirtschaftlichen Verselbständigung von Land zu Land verschieden, und vollends in den Mitteln herrscht eine bunte Mannigfaltigkeit. Immerhin jene Grundlinie tritt überall unverkennbar hervor.

So gilt in der Handelsvertragspolitik eine allgemeine Übereinstimmung für die Ablehnung, dem Meistbegünstigungsrecht wieder einen auch nur annähernd so weit greifenden Wirkungsbereich zuzugestehen, wie er vor dem Kriege geradezu als selbstverständlich galt. Als Beispiel braucht nur auf Großbritannien hingewiesen zu werden: hielt es vordem streng darauf, solchem Recht der fremden Staaten (so auch Deutschlands) auch alle seine Kolonien zu unterwerfen und für diese keinerlei Vergünstigung zu schaffen, die es nicht auch den fremden Partnern seiner Handelsverträge einräumen wollte, so bilden jetzt die Ottawa-Verträge geradezu das Rückgrat seiner Außenhandelspolitik, und es hat die Schwierigkeit, von dieser Grundlage her mit den Vereinigten Staaten von Amerika in das dringend gewünschte engere Wirtschaftsverhältnis zu kommen, lieber in den Kauf

genommen, als daß es (in dem Handelsvertrag vom November 1938) auf die zollpolitische und verwaltungsmäßige Bevorzugung seiner großen Siedlungskolonien gänzlich verzichtet hätte. Wenn es dem Deutschen Reich gelungen ist, mit der Südafrikanischen Union einen Sondervertrag über gegenseitige Warenlieferungen abzuschließen, um größere Mengen Wolle von dort beziehen und mit seinen Fabrikaten bezahlen zu können, so hat auch dies nichts mit einem Meistbegünstigungsverhältnis zu tun, ist vielmehr in die Form streng begrenzter Kontingentsbewilligungen gekleidet worden. Überhaupt kann Deutschland, einst mit England zusammen einer der eifrigsten Verfechter der gleichmäßigen Behandlung aller fremden Länder, nicht mehr daran denken, auf solche Weise seine Ausfuhrinteressen am besten wahren zu können; es findet draußen keine Gegenliebe und würde sich nur die Möglichkeit versperren, die Regelung seiner Einfuhr nach Maßgabe seiner innerwirtschaftlichen Bedürfnisse jeweils von Land zu Land verschieden vorzunehmen.

Nicht einmal der langfristige Zolltarifvertrag, der wenigstens je zwischen zwei Staaten den Güteraustausch auf eine allgemeine feste Unterlage stellte, ist aus der Vorkriegszeit in die Gegenwart herübergenommen worden. Auch er bedeutet ja, wie eine Zollbindung des Vertragspartners, so die eigene Festlegung auf bestimmte Zollsätze und hiermit, mag er selbst nach deutschem Vorgang "lückenlos" gehalten sein, die völlige Unmöglichkeit, die Preise der eingeführten Waren stets in Einklang mit den Preisbedürfnissen der inländischen Gütererzeugung zu bringen; die tarifmäßig vereinbarten Zölle wirken nun einmal, wie oben dargelegt, lediglich als feste Zuschläge zu den draußen geltenden Preisen, lassen also den zwangsläufigen Zusammenhang mit der Außenwelt in vollem Maße bestehen. Und wird schon dies wegen der Unsicherheit, ob nicht ein Preisfall des Weltmarktes trotz hoher Zölle die Inlandspreise unter die Gestehungskosten des Inlands herunterdrücken werde, in der Gegenwart allgemein abgelehnt, so sind vollends seit dem Kriege alle wirtschaftlichen Verhältnisse in der Welt viel zu unübersichtlich geworden, als daß irgend ein Staat sich gar auf lange Jahre die Hände binden wollte. Auch Deutschland hat die Tarifverträge, die es nach dem 10. Januar 1925 (als es wieder Herr seiner Handelspolitik geworden war) noch zunächst abgeschlossen hat, immer nur auf wenige Jahre abgestellt. Heute würde kein Staat bereit sein, wieder die zwölfjährige Lauffrist zu gewähren, die in den früheren Handelsverträgen der europäischen Staaten allgemeine Geltung hatte.

Wie wenig Gewicht in der Gegenwart auf den Abschluß weitschichtiger Handelsverträge gelegt wird, zeigt die merkwürdige Tatsache, daß es im sog. Sterlingblock — in der Gruppe derjenigen Staaten also, die sich nach der Abwertung des englischen Pfundes (1931) mit ihren Währungen diesem wieder angeschlossen haben —, keineswegs zu engeren Vertragsverhältnissen über den gegenseitigen Güteraustausch gekommen ist. Sogar die sog. Oslogruppe (Skandinavien, Belgien-Luxemburg und Holland) hat sich wieder aufgelöst, obwohl ihre Mitglieder sich gegeneinander lediglich zur Nichterhöhung ihrer Einfuhrzölle verpflichtet hatten.

Um so größer ist die Bedeutung geworden, die im überstaatlichen Güteraustausch die Kontingentsverträge — von Frankreich zuerst (Herbst1931) eingeführt — erhalten haben; jene zweistaatlichen Abmachungen also, die nur bestimmte Mengen bestimmter Güter in bestimmter Frist zu gegenseitigem Austausch bringen

sollen. Hie und da sind sie mit Zollbindungen gekuppelt. Zumeist aber lassen sie jedem Partner das Recht, die tatsächlich eingeführten Mengen zoll- und verwaltungsmäßig nach eigenem Gutdünken zu behandeln. Sie stehen daher grundsätzlich mit jeder Art von Binnenwirtschaftspolitik im Einklang, lassen sich auch in eine straffe Marktordnung des einen wie des andern Partners einordnen. Sie können aber auch, wie die Verträge Deutschlands mit Ungarn und einigen Balkanstaaten zeigen, dazu benutzt werden, durch Zusicherung des sicheren Absatzes den Partnerstaat zur Aufnahme und Pflege bestimmter Produktionsrichtungen zu veranlassen. Auch hier darf es als ein Kennzeichen der Gegenwart angesprochen werden, daß sogar Großbritannien solche Verträge (mit den skandinavischen Staaten) abgeschlossen hat. Für Deutschland sind sie zur Grundlage seiner Außenhandelsbeziehungen geworden und zum wichtigsten Mittel, sein Einfuhrbedürfnis aus solchen Staaten, die auch für deutsche Waren in entsprechendem Umfang aufnahmewillig sind, unmittelbar zu befriedigen und so zum Ausgleich seiner Zahlungsbilanz sicherer als über die früheren Dreiecksverhältnisse zu gelangen. In den Kontingentsverträgen kommt die Ergänzung, in welcher die einzelnen Staaten die übrige Welt zur Gütererzeugung des eigenen Raumes zu halten wünschen, zu deutlichstem Ausdruck.

Neben ihnen sind die sog. Verrechnungs-(Clearing-)Abkommen eine Sondererscheinung vorübergehender Natur. Aus den politischen Schuldverhältnissen der Friedensdiktate erwachsen, sollen sie zwischen den Gläubiger- und den Schuldnerstaaten die Beziehungen so regeln, daß ein Teil der Ausfuhrerlöse von den Schuldnern zur Verzinsung und Tilgung der privat gewordenen Verpflichtungen, der erheblich größere Teil zum Bezug von Waren aus dem Gläubigerlande benutzt werde; ein kleiner Betrag bleibt dem Schuldnerlande auch als "freie Devisen" zur Bezahlung von Einfuhrwaren dritter Länder. Auch der Güteraustausch zwischen den Partnerstaaten ist gegenüber den Kontingentsverträgen insofern freier gestellt, als regelmäßig nur die Wertsummen, nicht aber die Güterarten festgelegt sind. Immerhin ergibt sich hier ebenfalls für die Schuldnerstaaten (wie namentlich Deutschland) eine Einengung um so empfindlicherer Art, als die Gläubigerstaaten keineswegs ihr reines Zahlungsinteresse bis zur Begünstigung solcher Wareneinfuhr aus den Schuldnerstaaten zu betonen pflegen. All diese Verträge sind daher nicht etwa von Deutschland oder einem der andern Schuldnerstaaten angeregt, sondern ihnen von den Gläubigerstaaten aufgedrückt und von ihnen nur angenommen worden, um den guten Willen zur Begleichung der ursprünglich rein politischen, inzwischen aber privat gewordenen Zahlungsverpflichtungen kund zu tun. Auf eine endgültige Regelung dieser eigenartigen Schuldverhältnisse drängt Deutschland um so nachhaltiger, als gerade die Verrechnungs-Abkommen den überstaatlichen Güteraustausch mit einer ungeheuren Schwerfälligkeit belasten, und als die Gläubigerstaaten untereinander an eine Begleichung ihrer Kriegsschulden nicht im leisesten mehr denken.

2. Stärker noch als in der Eigenart der Handelsverträge kommt das Neue der Zielsetzung in der autonomen Regelung des überstaatlichen Güteraustauschs bei den einzelnen Staaten zur Geltung. Naturgemäß sind hier von Land zu Land die Unterschiedlichkeiten besonders groß; fehlt doch die rechtliche Bindung der überstaatlichen Verträge, die sonst einen Ausgleich herbeiführt. Aber selbst dort, wo noch die alten Mittel, wie namentlich die Schutzzölle, in der

Außenhandelspolitik angewendet werden, bilden sie keineswegs in der früheren Weise das Rückgrat des ganzen Vorgehens, und sie werden auch selbst mit einer Intensität und Beweglichkeit gehandhabt, die nur noch der Form und nicht mehr dem Inhalt nach einen Vergleich mit der Vergangenheit erlauben. Man muß bis in die Zeit des Merkantilismus zurückgehen, auf ein der heutigen Außenwirtschaftspolitik ähnliches Einsetzen staatlicher Mittel zu stoßen.

Die Wandlung der Zielsetzung tritt in der Tat bei den Zöllen am deutlichsten hervor. Auch in der Zeit der Weltmarktwirtschaft hat es, wie oben erwähnt, keinen einzigen Kulturstaat gegeben, der gänzlich auf jegliche Belastung der Einfuhr verzichtet hätte; auch Großbritannien hat ständig an seinen Finanzzöllen auf Tee, Kaffee, Tabak, Spirituosen und ähnliche Gegenstände eines gehobenen Massenkonsums festgehalten und durch die Umständlichkeit der amtlichen Kontrolle, die der Schmuggelgefahr wegen auf das Ganze der Einfuhr erstreckt werden mußte, auch die zollfreien Waren für das Inland erheblich verteuert. Ebenso selbstverständlich jedoch war es, daß nicht nur derartige Finanzzölle, sondern auch die eigentlichen Schutzzölle ausnahmslos in der Form von Gesetzen öffentlich kundgetan und nur in derselben Form jeweils geändert wurden, so daß jedermann für geraume Zeiten mit festen Sätzen rechnen und hierauf seine geschäftlichen Dispositionen gründen konnte. Gerade dies, die Ausschaltung rein verwaltungsmäßiger und oft wechselnder Festsetzung der Zölle, war das Grundsätzlich-Neue, das Preußen mit seinem Zollgesetz von 1818 in die europäische Welt gebracht, mit dem es den "Freihandel" - trotz der mannigfachen Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrzölle eben dieses Gesetzes — eingeleitet hatte. Dies wurde von England, unter ausdrücklicher Berufung auf das preußische Vorgehen, in den zwanziger und vom Deutschen Zollverein in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts übernommen. Und allgemein ist in den Vorkriegsjahren die Verzollungstechnik der Vereinigten Staaten von Amerika, die den tatsächlich zu zahlenden Zollbetrag in jedem einzelnen Fall von der amtlichen Prüfung und Anerkennung der Rechnungswerte abhängig sein ließ, als Willkür empfunden worden und in der Tat für den Verkehr wesentlich störender als die Höhe der Zölle gewesen.

An der Form der gesetzlichen Festlegung und Kundbarmachung hat man in der Gegenwart zumeist festgehalten; sogar Rußland ist trotz des staatlichen Handelsmonopols hiervon nicht abgewichen. Wie aber die Gesetze selbst in einem vordem unbekannten Tempo des Wechsels die Zölle dem Preisgang der Außenwelt jeweils anzupassen suchen und sie namentlich bei einem Preisfall rasch zu erhöhen pflegen, so wird auch allenthalben für die verwaltungsmäßige Handhabung weitgehend Spielraum gelassen, eine unerwünschte Ein- oder Ausfuhr im Einzelfall unmöglich zu machen. So ist z.B. in den Vereinigten Staaten von Amerika die Befugnis des Präsidenten, einer angeblichen Dumpingeinfuhr mit Zollerhöhungen und Verwaltungshemmnissen entgegenzutreten, gegenüber der Vorkriegszeit noch erweitert worden. So liegt in Großbritannien die Entscheidung, ob die gesetzlich vorgesehenen Zölle in Kraft treten sollen, bei einem besonderen Ausschuß rein verwaltungsmäßiger Art; und die Regierung hat diese Befugnis schon dazu benutzt, die Einführung erhöhter Eisenzölle, wie die Industrie sie forderte, davon abhängig zu machen, daß ein straffer Zusammenschluß syndikatlicher Natur die einzelnen Werke dem Absatzmarkte gegenüber einige. Man ist also zwar nirgends so weit gegangen, die Zölle wiederum zu einem Gegenstand strengsten Amtsgeheimnisses zu erklären — wie es in einigen deutschen Einzelstaaten, darunter dem schon stark weltverbundenen Sachsen, bis zur Errichtung des Deutschen Zollvereins gehalten worden war. Man hat jedoch allein schon von den Zöllen her dem geschäftlichen Vorgehen des privaten Unternehmers ein Moment der Ungewißheit und damit eine bedeutsame Hemmung eingefügt. Jetzt haben die Zölle diejenige Bedeutung, die ihnen oft schon für die Weltmarktwirtschaft nachgesagt worden ist, die sie jedoch als fest berechenbare Spese nicht gehabt haben, in der Wirklichkeit des überstaatlichen Güteraustausches erhalten: sie sind für die Staatsgewalten ein Mittel geworden, die Mengenbewegung zum Ausland hin zu regeln und so vom Unterschied der Gestehungskosten abzulösen, sowie die Inlandspreise ständig in Einklang mit den inländischen Gestehungskosten zu halten.

Vielfach haben aber die Zölle, so hoch immer sie angesetzt werden, nur noch die Rolle einer Einnahmequelle für die Staaten behalten oder sind sie gar zu einer leeren Form herabgesunken. Was besagt z. B. eine russische Zollposition, wenn die Regierung des Rätestaates dank ihrem Außenhandelsmonopol die Gestaltung der gesamten Ein- und Ausfuhr nach Art und Menge nicht nur, sondern auch mit den Preisen in der Hand hat? Ebenso ist in andern Staaten, wenn die Ein- oder Ausfuhr bestimmter Gütergattungen in die Obhut staatlich autorisierter Zentralstellen gelegt ist, wenigstens für diese Warengruppen den Zöllen jeder Einfluß auf die Mengen des Außenhandels und jede Mitwirkung in der Preisbildung des Inlands genommen; so in Deutschland für diejenigen Erzeugnisse, die vom Reichsnährstand betreut werden, und für die wichtigeren Sparstoffe der Industrie, so mannigfach in Italien und in Japan. Und schließlich sorgt so gut wie überall jetzt sogar in denjenigen Ländern, die weder direkt noch indirekt die Staatsverwaltung zur Trägerin des Außenhandels selbst gemacht hat, eine Fülle von Einfuhr- und Ausfuhrverboten oder wenigstens die Befugnis, solche Verbote in einem angenommenen Bedarfsfalle zu erlassen, in wirksamster Weise dafür, daß die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen — mögen sie gegenüber den schon erlassenen Verboten generell oder für jeden Einzelfall gesondert zu erteilen sein, oder mögen sie auch nur gefürchtet werden — das private Vorgehen in Einklang mit den staatlich verfolgten Zielen der Außenwirtschaft und mit dem Schutzinteresse der inländischen Gütererzeugung halten.

Auf der andern Seite greifen die autonomen Staatsmaßnahmen auch kräftig fördernd in die Außenhandelsgestaltung ein. Sie zielen unmittelbar zumeist auf die Hebung der Ausfuhr ab. Wie jedoch der nachträglich bekanntgegebene Entschluß der englischen Regierung, größere Mengen Getreide und wichtige Rohstoffe der Wehrindustrie von Staatswegen anzukaufen und durch staatliche Zuschüsse auch private Unternehmungen zu stärkerer Vorratshaltung in denselben Erzeugnissen anzuhalten, aller Welt kund getan hat, kann ein staatliches Eingreifen in die Einfuhrgestaltung aus wehrtechnischen Gründen erforderlich werden; ist doch das englische Vorgehen ausdrücklich mit der Sorge begründet worden, für den Kriegsfall über die sonst drohenden Störungen der Volksernährung und der Herstellung von Kriegsmaterial hinwegzukommen. In den älteren Industriestaaten, wie namentlich auch in Deutschland, steht sogar hinter der Ausfuhrförderung — neben dem Interesse, die für das Ausland arbeitenden Wirtschaftszweige und dadurch die darin beschäftigten Menschen in ihrer Tätigkeit

zu erhalten — in stärkerer Betonung der Zwang, durch möglichst starke Auslandsbelieferung die Bezahlungsmittel für eine unentbehrliche Einfuhr zu erhalten; und dies ist auch das Verhältnis, aus dem heraus der jüngste Industriestaat, Japan, die wohl stärksten Anstrengungen macht, in aller Welt sich den Absatz für seine Industrieerzeugnisse zu schaffen und immer mehr zu erweitern. Nur in den Vereinigten Staaten von Amerika, deren Handelsbilanz schon aktiv zu sein pflegt und die außerdem seit dem Großen Kriege als Gläubigerland dank dem Bezug von Kapitalzinsen und Unternehmergewinnen ständig eine stark aktive Zahlungsbilanz aufweisen, — dort steht die Ausfuhrförderung in einseitiger Betonung unter dem Gesichtspunkt, für die heimische Landwirtschaft und Industrie gegenüber den starken Schwankungen der eigenen Märkte einen gewissen Ausgleich und eine größere Regelmäßigkeit der Beschäftigung wie der Erlöse herbeizuführen. In den sog. Neuländern endlich, die noch immer gegen das Ausland stark verschuldet sind, tritt neben das Ziel, für die vom eigenen Bereich nicht aufzunehmenden Mengen ihrer Nahrungsmittel und Industrierohstoffe einen regelmäßigen Absatz und dadurch für das Gesamt ihrer Erzeugung einen erträglichen Preis zu sichern, die Notwendigkeit, eine aktiv zu haltende Handelsbilanz mit solchem Plus aufzufüllen; ein Zwangsverhältnis, das auch für Deutschland mit gilt, solange dies dank den ursprünglich politischen Zahlungsverpflichtungen auf einen regelmäßigen, entsprechend starken Ausfuhrüberschuß hinarbeiten muß.

Von den Mitteln, die an sich gemäß den Besonderheiten der einzelnen Länder eine starke Mannigfaltigkeit aufweisen, stehen einige wenigstens insoweit in breit gelagerter Anwendung, daß sie auch in dieser Übersicht zu erwähnen sind. Hierzu gehören in erster Reihe die Seeschiffahrtssubventionen, die nach dem Weltkriege eine Verbreitung und Stärke wie niemals und nirgends vor ihm erhalten haben. Namentlich die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan sind dank den staatlichen Maßnahmen zu Seefahrtsnationen geworden, deren Gewicht auf allen Weltmeeren schon in die Wagschale des Wettbewerbs fällt. In Japan ist der Staat sogar als Hauptaktionär aller Linienfahrt-Unternehmungen der Hauptträger allen Risikos und zugleich durch die Gesetzgebung, die eine straffe Zusammenfassung der formell privaten Gesellschaften herbeigeführt hat, der maßgebliche Gestalter der ganzen Betriebsführung; nur auf diese Weise ist es möglich geworden, daß die japanische Flagge selbst in so abgelegene Winkel wie das Schwarze Meer in regelmäßigen Fahrten hineingetragen wird, und daß von Japan aus ganz neue Linien (wie nach Australien und gar über Indien und Südafrika nach Südamerika) in das Gesamtnetz des Seeverkehrs eingezogen worden sind. Auch Großbritannien aber, obwohl es seine staatliche Förderung in engeren Grenzen hält, hat doch - zu gutem Teil aus wehrpolitischen Gründen - für den Bau großer und schneller Dampfer, die im Kriegsfalle als Hilfskreuzer dienen sollen, und auch für deren Betrieb erheblich größere Beihilfen für die private Schiffahrt zur Gewohnheit gemacht, als jemals früher auch nur ausnahmsweise bewilligt worden sind. Und da auch die alten Subventionsstaaten, wie Frankreich und Italien, in der Steigerung nicht zurückgeblieben sind, so nimmt Deutschland wiederum (wie vor dem Großen Kriege) eine gewisse Sonderstellung ein; denn wie es damals für die Postsubventionen des Reichs sehr beträchtliche Gegenleistungen von den Schiffahrtsgesellschaften gefordert und sonst keine Zuschüsse geleistet hat, so zahlt es jetzt lediglich solche Beträge, daß dadurch der Währungsunterschied zwischen Reichsmark und Pfund Sterling ausgeglichen, nicht aber ein Gegenstück auch nur zu den britischen Staatsleistungen geboten wird.

Nicht dagegen gehören in diesen Zusammenhang die Ermäßigungen, die in Deutschland und in den andern Staatsbahnländern die Eisenbahnen dem Außenhandel gegenüber den Regeltarifen zu gewähren pflegen; in Deutschland also die sog. Seehafen-Ausnahmetarife der Reichsbahn. Sie sind als staatliche Unterstützung nicht etwa deshalb nicht zu bezeichnen, weil sie von einer Betriebs- und nicht einer Hoheitsverwaltung ausgehen, demgemäß auch nicht in den Finanzübersichten der Staaten irgendwie erscheinen; nicht also aus staatsrechtlich-formalem Grunde. Wohl aber ist für ihre Beurteilung maßgebend, daß ähnlich gestaltete Vergünstigungen allenthalben bei den Privatbahnen bestehen. Dies gilt sogar für England, wo doch die Entfernungen zur Meeresküste nirgends irgend beträchtlich sind und die Eisenbahnfrachten daher nicht annähernd die Bedeutung wie in Landkolossen haben; dort steht jedoch eine beträchtliche Zahl gerade der wichtigsten Seehäfen (wie z. B. Southampton, Harwich, Hull) in Eisenbahnbesitz, und so sind die Bahngesellschaften in besonderer, doppelter Weise auf den Auslandsverkehr und seine Hebung eingestellt. In den Vereinigten Staaten gar zwingen die gewaltigen Entfernungen, die von den Ausfuhrgütern massiger Art (Getreide, Baumwolle u. dgl. m.) bis zu den Verschiffungshäfen zurückzulegen sind — schon zwischen Chicago und New York liegen etwa 1500 km, mehr als in Deutschland die Diagonale Basel-Eydtkuhnen ausmacht —, die Eisenbahnen zu besonders niedrigen Frachtsätzen, wenn diese Güter in der weiten Ferne absatzfähig und ihre Transporte dem Schienenweg erhalten bleiben sollen, während im Binnenverkehr kein Anlaß zu solcher Bemessung gegeben ist; dort sind aus demselben Grunde die Bahngesellschaften vielfach zwar nicht mit den Häfen, wohl aber mit den Seeschiffahrts-Unternehmungen kapitalmäßig verbunden, und dann werden ganz regelmäßig die Frachtsätze vom binnenländischen Aufgabeort gleich durch bis zum überseeischen Empfangshafen vereinbart. Derartige Ausnahmetarife sind also im gesamten Eisenbahnwesen geradezu Selbstverständlichkeiten; und auch die deutschen Seehafentarife fallen keineswegs aus dem Rahmen der deutschen Tarifpolitik heraus, enthalten auch längst nicht die niedrigsten Sätze des Gesamttarifs.

Unmittelbarer noch auf den Güteraustausch mit dem Ausland und namentlich die Güterausfuhr zielen jene staatlichen Maßnahmen ab, die den Verkäufern heimischer Erzeugnisse das Risiko eines Auslandsgeschäftes erleichtern oder gar abnehmen sollen. So haben die Deutsche Reichsregierung seit 1922, etwas später auch England und andere Staaten die Ungewißheit, die über die Zahlungsfähigkeit und den Zahlungswillen der russischen Räteregierung in den Wirtschaftskreisen herrschte, dadurch zu beheben gewußt, daß sie für langfristig zu stundende Kaufpreise eine Ausfallgarantie übernommen haben und noch übernehmen; was ihnen zugleich einen maßgeblichen Einfluß auf den Abschluß solcher Verkäufe nach Warengattung und Preisen in die Hand gibt und nicht zuletzt dazu benutzt wird, den Wettbewerb der eigenen Staatsangehörigen und deren gegenseitiges Unterbieten auszuschließen, den Beauftragten des russischen Handelsmonopols also ein ähnlich geschlossenes Auftreten der gleichnationalen Verkäufer entgegenzustellen. In diesen Rahmen fallen auch die Ausgleichskassen, die dank staatlicher Anordnung in Deutschland für die verschiedenen Industriegruppen gebildet wor-

len sind, um von den Inlandsgewinnen der einzelnen Unternehmungen einen Teil zur Deckung jener Preisnachlässe abzuzweigen, die dank der ausländischen Wähungsabwertungen bei der Ausfuhr deutscher Waren gewährt werden müssen. Ahnliches wird in England für den Kohlenbergbau und die Kohlenausfuhr erstrebt. In England ist ferner zwar in privatwirtschaftlicher Form, aber unter Führung der Zentralnotenbank und unter staatlicher Mitwirkung die Trade Indemnity Co. errichtet worden, die für Auslandswarenkredite ohne räumliche Einschränkungen Garantien leistet. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika hat der Gesamtstaat nicht nur ausdrücklich das sonst allgemein geltende Vertrustungsverbot zugunsten einer Gemeinschaftsgesellschaft aufgehoben, die sich die Förderung des Außenhandels zur Aufgabe gemacht hat; es gehört auch zu den Roosevelt'schen Plänen, zum sog. New Deal, für solchen Zweck und damit für einen Ausgleich der binnenwirtschaftlichen Verbrauchsschwankungen unmittelbar Bundesmittel einzusetzen. Am weitesten dürfte aber wiederum Japan gehen; denn ebenso wie es zur wirtschaftlichen Entfaltung der Mandschurei nach deren Eroberung (1905) die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft als ein Institut errichtet hat, das gemäß der starken Majorität des Aktienbesitzes und der Leitung nach als staatlich gelten muß, so steht der Staat mit seiner Gesetzgebung und mit starken finanziellen Beteiligungen hinterden Monopolunternehmungen, die von den großen Privatkonzernen allgemeiner Zielsetzung eigens für die Pflege der Ein- und Ausfuhr abgezweigt worden sind. Ganz und gar ist natürlich in Rußland — um auch noch dieses Beispiel zu berühren — der Außenhandel unter staatliche Regelung gestellt; und zwar bis in die letzten Einzelheiten hinein, da sogar die im Ausland angesetzten Amtsstellen lediglich die Einkäufe und Verkäufe vorzubereiten haben, jeder wirkliche Abschluß jedoch durch die Moskauer Zentralverwaltung erfolgt.

Als vielfach angewandte Mittel der Ausfuhrregelung seien auch noch jene Maßnahmen angeführt, mit denen der Preisbildung wegen die auszuführende Menge bestimmter Waren staatlich begrenzt wird. Das erste große Vorgehen dieser Art, die sog. Kaffee-Valorisation Brasiliens, fällt zwar schon in die Vorkriegszeit; der Versuch also, durch langfristige Einlagerung dem Weltmarkt die Ergebnisse einiger überreicher Ernten fern und dadurch die Preise zugunsten der Kaffeeproduzenten hochzuhalten. Es sei auch, obwohl es sich dabei um ein internationales Vertragswerk und nicht um eine autonome Regelung handelt, an die Brüsseler Zuckerkonvention erinnert, durch die England zugunsten seiner westindischen Rohrzucker-Kolonien die europäischen Länder einer starken Rübenzuckerausfuhr durch die Androhung eines Sonderzolls dazu brachte, auf ihre Ausfuhrprämien zu verzichten; was die Rübenzuckerpreise in England entsprechend erhöhen sollte. Beide Formen des staatlichen Eingriffs haben nach dem Weltkriege eine ganz gewaltige Ausdehnung sowohl nach Ländern als auch nach Warengattungen und zugleich eine Intensivierung erfahren, welche die Vorkriegsmaßnahmen weit hinter sich zurückläßt. Neben sie hat sich, ebenfalls weit verbreitet, noch die staatlich angeordnete und finanziell vom Staate gestützte Einschränkung der Anbauflächen für landwirtschaftliche Erzeugnisse gestellt, deren Weltmarktpreise dank übergroßem Angebot die Gestehungskosten nicht mehr deckten.

So hat Brasilien wiederum Kaffee-Valorisationen versucht; jetzt aber nicht mehr durch Einlagerungen, sondern durch Vernichtung großer Mengen, die teils ins Meer geschüttet, teils zu Feuerungszwecken benutzt worden sind. Auch in

den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Bundesregierung sowohl Baumwolle als auch Weizen zur Verbrennung gebracht. In beiden Staaten, wie auch sonst, sind mit gleichem Ziele teils Anbauverbote erfolgt, teils wenigstens durch staatliche Prämien die Landbesitzer zur Einschränkung ihrer Anbauflächen veranlaßt worden. Für Zucker und besonders nachhaltig für Kautschuk sind auch wieder staatliche Abmachungen zustande gekommen, die für die beteiligten Gebiete die jeweils auszuführenden Mengen in eine feste Regel bringen sollen; Abmachungen, die ihre Partner zu wesentlich stärkerem Einsatz staatlich-autonomer Gesetzgebung und Verwaltung als nur zu Zoll- und Finanzmaßnahmen gezwungen haben.

Endlich sei noch als eine Besonderheit, die sich nur vereinzelt zu finden scheint, jene Form der Ausfuhrförderung erwähnt, die in der Zuweisung von Rohstoffen und Halbfabrikaten liegen kann. In denjenigen Ländern nämlich, die — wie Deutschland, Italien, Japan — mit Rohstoffmangel noch zu kämpfen haben und deshalb zu autoritärer Verteilung der Sparstoffe gekommen sind, wird dieser regelmäßig eine Dringlichkeitsliste zugrunde gelegt. Stehen hierbei nun auch die wehrtechnischen Bedürfnisse immer an erster Stelle, so folgt ihnen doch auf dem Fuße fast gleichwertig der Bedarf jener Fertigwarenherstellung, die für die Ausfuhr arbeitet und hiermit die Gegenwerte für die unentbehrliche Einfuhr schafft. Es geht auch nicht etwa nur um eine bevorzugte Zuteilung der ausländischen Güter; selbst die Rohstoffe des Inlands müssen in dieser Weise behandelt werden, damit nur alle Ausfuhrmöglichkeiten wirklich ausgenutzt werden können. Die unvermeidlichen Hemmungen gerade auch der Ausfuhr, die sich aus den Umständlichkeiten jeder amtlichen Güterbewirtschaftung, aus den Zeitverlusten jeden solchen Bewilligungsverfahrens ergeben, wiegen leichter als die Gefahr, daß wesentliche Sparstoffmengen bei freiem Verkehr noch einem entbehrlichen Inlandsverbrauch zugeführt werden. Es ist diejenige Einzelorganisationsform, die sich am stärksten der Kriegswirtschaft nähert, bei andern Mengen doch dem Grundziele nach ihr nahe verwandt.

3. In engem Zusammenhang mit der Behandlung des überstaatlichen Güteraustausches steht jetzt die staatliche Auslandskapitalpolitik. An sich ist es zwar auch nicht etwas ganz Neues, daß sich die Staatsgewalten um die Richtung und die Art zu kümmern pflegen, in der aus ihrem Herrschaftsbereich Geldkapital ins Ausland gegeben wird oder umgekehrt aus dem Ausland in ihr eigenes Land einfließt; nicht zuletzt haben die englischen Banken niemals ausländische Werte zur Zeichnung aufgelegt, ohne daß sie sich der Zustimmung der Bank von England und ohne daß diese sich des Einverständnisses der Regierung versichert hätten, und in Frankreich ist es vollends von je her eine Selbstverständlichkeit gewesen, daß die privaten Kapitalanlagen sich so gut wie ausschließlich nach Ländern wandten, mit denen von Staat zu Staat politische Beziehungen engerer Art bestanden. Indeß — die Einschaltung staatlicher Anregungen oder Abmachungen war vordem nicht annähernd so weit verbreitet wie heutzutage; sie wurde auch nicht annähernd so intensiv gehandhabt. Und — was in unserem Zusammenhang besonders bedeutsam ist - lediglich die politischen Zusammenhänge wurden damals von den Behörden geprüft und für oder wider die privaten Emissionspläne in die Wagschale geworfen, während in der Gegenwart daneben mit kräftiger Betonung die wirtschaftlichen Beziehungen und nicht zuletzt die rein wirtschaftlichen Bedürfnisse des heimischen Gebietes zur Geltung kommen sollen.

Der Unterschied des Damals und Heute tritt wieder in Englands Verhalten am deutlichsten hervor. War es früher schon kennzeichnend, daß der Zugang zum britischen Kapitalmarkt sich für Auslandsanleihen und sogar für Auslandsaktien dank den Banktraditionen leichter als für inländisches Kapitalbegehren öffnete, so kümmerte sich vollends keine staatliche Stelle, aber auch nicht die Bank von England etwa darum, in welcher Weise die für das Ausland (Staaten, Städte oder Privatunternehmungen) aufgebrachten Mittel nun verwendet wurden. Gewiß war es die Regel, daß solche Gelder hauptsächlich in England selbst in den Ankauf der draußen fehlenden Güter hineinflossen und in Gestalt englischer Maschinen, englischen Eisenbahnmaterials und sonstiger englischer Produktionsmittel den Weg ins Schuldnerland nahmen. Oft genug jedoch gingen die Gelder auch in ein drittes Land, etwa Deutschland oder Frankreich oder die Vereinigten Staaten von Amerika, wenn hier jene Waren billiger oder in besser geeigneter Form zu erwarten waren; und die englische Industrie hatte dann von der Kapitaltransaktion nicht einmal den Vorteil, daß spätere Nachlieferungen für Reparaturen oder Erweiterungen ihr zufallen konnten. Der Dreiecksverkehr hat zu erheblichem Teil — nicht zuletzt zwischen Deutschland, England und Übersee — auf derartigen Kapitalbewegungen sich aufgebaut und so zum Ausgleich der Handelsbilanzen in den Zahlungsbilanzen beigetragen. Man behandelte allerseits diese Bewegungen als eine reine Geldangelegenheit, ließ den Zusammenhang mit dem Güteraustausch unbeachtet beiseite liegen.

Als sich dann aber England dank der schweren, im Herbst 1929 anbrechenden Krisis auch seines Wirtschaftslebens im September 1931 zur Abwertung des Pfundes entschloß, kam auch ein allgemeines gesetzliches Verbot, ohne Sonderbewilligung des Schatzamtes englisches Kapital im Ausland langfristig anzulegen. ausländische Werte in England herauszubringen. Und ist schon dieses Verbot für die Betonung der wirtschaftlichen Inlandsbedürfnisse kennzeichnend, so lassen vollends die Bedingungen, die neuerdings (1937) für seine Lockerung bekanntgegeben sind, eine völlig neue Denkrichtung erkennen: außer den Kapitalabgaben an die britischen Kolonien und an dort tätige britische Unternehmungen haben Aussicht auf Bewilligung nur solche Transaktionen, die zur Bezahlung englischer Waren sicher benutzt werden sollen, für die englische Güterausfuhr also vorteilhaft sind, und Anleihen ausländischer Staaten oder sonst öffentlich-rechtlicher Körperschaften sind von jeder Ausnahmebewilligung ausgeschlossen. Man glaubt also in England nicht mehr an die alte Regel, wonach auch private Kapitalbeziehungen von selbst auch politische Bindungen nach sich zögen, und stellt abseits der Kolonien das wirtschaftliche Interesse der Heimat scharf in den Vordergrund. Und dieses zu sichern, wird die Staatsverwaltung in den Auslands-Kapitalverkehr eingeschaltet. Es ist ein Vorgehen von um so größerer grundsätzlicher Bedeutung, als Englands wirtschaftliche und auch politische Macht in der Welt zu sehr erheblichem Teil auf der freien Zugänglichkeit des englischen Kapitalmarktes beruht hat.

Im Negativen erschöpft sich jedoch nicht die englische Auslandskapital-Politik. An die Stelle der früheren Privatanlagen sind vielmehr in erheblichem Umfange staatliche Anleihen getreten, die unmittelbar fremden Staaten gewährt worden sind — so an mehrere Balkanstaaten und neuerdings an die Türkei, nicht zuletzt aber an Deutsch-Österreich. Es sind auch zugunsten englischer Privatgläubiger Garantien für die Verzinsung und Tilgung fremdstaatlicher Anleihen übernommen

worden, so namentlich für die sog. Dawes- und die Young-Anleihen des Deutschen Reiches. Kurz: der englische Staat hat sich selbst in den Kapitalverkehr eingeschaltet, wo es sich um wirtschaftliche Ansteuerung politischer Ziele auf solchem wirtschaftlichem Wege auch jetzt wieder handelt. Man hat also nicht das Vertrauen zu dem Mittel schlechthin verloren. Als Träger jedoch läßt man nicht mehr die privaten Kapitalvermittler und Kapitalgeber gelten, sondern nur noch den Staat selbst. Und wie hiermit der politische Einschlag seine besondere Betonung findet, so halten die staatlichen Organe auch darauf, daß der Zusammenhang zwischen Kapitalhingabe und Güterausfuhr ihres Landes gewahrt werde.

In gleicher Weise aktiv hat in Frankreich der Staat sich dem Ausland gegenüber in den Kapitalverkehr eingeschaltet. Auch in den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Bundesregierung über die politischen Interessen hinaus vom Wirtschaftsgeschehen her eine rege Initiative entfaltet, besonders nach Mittelund Südamerika und nach Japan nordamerikanische Anlagemittel zu lenken und auf diese Weise sogar europäische Fluchtkapitalien in eine Ausfuhr nordamerikanischer Waren umzuformen; in eigentümlichem Gegensatz zu ihrer Einfuhrpolitik, durch die sie die Fluchtkapitalien hindert, nach Nordamerika anders denn in Gestalt von Gold hineinzukommen und so von der Kapitalseite, vom wirklichen Volkskapital her den Ausgleich der Zahlungsbilanz herbeizuführen. Der Gegensatz des staatlichen Eingreifens ist um so merkwürdiger, als die Goldmassen weder als Geld oder Notenunterlage noch gar als Rohstoffe industrieller Verarbeitung im Lande verwandt werden und somit nichts denn einen recht kostspieligen Ballast des Wirtschaftslebens darstellen. Kompromißlos spiegelt sich in dieser Politik der Staatsgewalten die wirtschaftliche Zwiespältigkeit und Unausgeglichenheit des Staatsraumes wider.

In denjenigen Ländern wiederum, die zur beschleunigten Entfaltung ihrer eigenen Produktivkräfte und aus wehrtechnischen Gründen noch der Zuführung ausländischer Kapitalien (Produktionsmittel und Kriegsmaterialien) bedürfen, sind naturgemäß die Staaten selbst — wie früher, aber in gesteigertem Umfang die Träger der wehrwirtschaftlich bestimmten Anleihen geblieben. Für die privaten Schuldaufnahmen aber ebenso wie für das Hereinkommen von Unternehmergeldern, mag es sich um die Errichtung völlig ausländischer Aktiengesellschaften und Einzelwerke oder auch nur um die Beteiligung ausländischen Kapitals handeln, ist an die Stelle der vordem herrschenden Freiheit und der sehr freigebig erteilten Bewilligungen mehr und mehr ein System vorsichtiger Konzessionserteilungen getreten. Zumeist halten die Staatsgewalten darauf, daß nicht nur den heimischen Werken durch neue Auslandsanlagen kein Wettbewerb entstehe, daß vor allem auch die Unternehmungen ausländischen Kapitals nach dem Rechte ihres Arbeitsbereiches und nicht nach dem ihrer Kapitalaufbringung errichtet werden. Eisenbahnen, See- und Binnenhafenanlagen, Telegraphenlinien werden nur noch in wenigen Staaten (wie schon erwähnt) an ausländische Unternehmungen konzessioniert. Man nimmt lieber die Verlangsamung der Landerschließung in den Kauf, die sich aus dem britischen Verbot der Ausland-Staatsanleihen ergibt, als daß man mit den Transportmitteln und überhaupt mit Unternehmungen fremden Rechts die wirtschaftliche Beherrschung des Staatsraumes aus der Hand gibt. Nichts hat deutlicher die Lebensunfähigkeit des Staates Österreich erwiesen als die Anleihen, die er als Staat trotz demütigender Bedingungen hat annehmen müssen und die doch nur zu geringem Teil für produktive Aufgaben dienen sollten, und als die Unkontrolliertheit, mit der sich das Ausland in der österreichischen Industrie hat betätigen können. Auch an Deutschland rächt es sich bitter, daß die Reichsgewalten den Privatunternehmungen überhaupt nicht und den Städten und Einzelstaaten zu spät Hemmungen in der Aufnahme jener Auslandskredite auferlegt haben, die trotz kurzfristiger Rechtsform als langfristig gedacht waren und dennoch nur zu geringem Teil in Gestalt von Rohstoffen, garnicht in Gestalt von langfristig wirksamen Produktionsmitteln (Maschinen u dgl.) in unser Land gekommen sind, —die mithin weder unsere Produktivkraft im allgemeinen noch gar unsere Exportfähigkeit gegenüber den Abschließungsbestrebungen der Gläubigerländer gesteigert haben. Um so nachhaltiger hat sich dann später (von 1931 ab) die Reichsregierung in den Kapitalverkehr mit dem Ausland einschalten müssen: das Transfer-Moratorium, das Verbot also der Zins- und Rückzahlung in fremder Währung, und die Leitung der Stillhalteverhandlungen durch die Reichsbank sind allein, die Errichtung einer allgemeinen Bankenaufsicht ist zu gutem Teil auf die Erfahrungen zurückzuführen, die mit jenen Krediten Staat und Wirtschaftsleben gemacht haben. Durch die Stillhalte-Abkommen wird sogar in den Bereich der kurzfristigen Handelskredite maßgeblich eingegriffen. Langfristige Anlagekapitalien können ohne staatliche Genehmigung jetzt weder vom Ausland genommen noch ans Ausland gegeben werden.

4. Als allgemeine Grundlage der Einzelmaßnahmen und zugleich zur Ausfüllung der noch verbleibenden Lücken dienen, nach zwei Staatengruppen getrennt, die Währungs- und die Devisenpolitik. Allerdings wird jene nach Absicht und Wirkung in erster Linie gemäß binnenwirtschaftlichen Gesichtspunkten sowohl von Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika als auch von Frankreich gehandhabt. Aber wie schon die wiederholte Senkung des japanischen Yen hauptsächlich zur Beeinflussung der Ein- und Ausfuhr vorgenommen worden ist, so spielen auch in den andern Staaten dieser Gruppe stets außenwirtschaftliche Strebungen maßgeblich in das Vorgehen jeweils hinein. Die Devisenpolitik jedoch steht ganz und gar im Dienste der Außenwirtschaftslenkung; sie wirkt nur indirekt durch den Umfang der noch bleibenden Einfuhr auf das Wirtschaftsleben des Staatsraumes ein und läßt dessen Grundlinien unberührt. Trotzdem führt von der einen zur anderen Gruppe eine sachliche Brücke. Die Währungsmanipulationen werden jeweils von der Devisenlage nach Art und Umfang ebenso mitbestimmt, wie umgekehrt die devisenpolitischen Maßnahmen jeweils einer Gefährdung der Währung vorbeugen sollen.

Das Grundsätzlich-Neue, Eigenartig-Andere liegt für die Währungspolitik nicht etwa schon in der Tatsache, daß in einigen Ländern die Staatsgewalten das Geldsystem auf eine neue Grundlage gestellt, es teils vom Golde gelöst, teils in ein neues Wertverhältnis zum Golde gebracht haben; diese Art Einschaltung der Staatsmacht gehört zum Wesen aller Währung als eines autoritär geordneten Geldwesens. Wohl aber ist es etwas Besonderes, daß die staatlichen Regelungen nicht in klarer und fester Linie sich bewegen, sondern weitgehend dem Ermessen von Verwaltungsbehörden anheimgegeben sind. Hierdurch wird gerade für die außenwirtschaftlichen Beziehungen den jeweils geltenden Valutakursen die Bedeutung einer festliegenden, auf lange Sicht berechenbaren Wertunterlage genom-

men und den Gerüchten, daß ein Eingreifen der staatlichen Stellen wieder einmal bevorstehe, das Tor recht weit geöffnet.

Dies gilt sogar für das englische Pfund. Es ist zwar der Bank von England mit Hilfe des staatlichen Ausgleichsfonds gelungen, den Außenwert der britischen Währung nach Überwindung der Anfangsschwankungen bis zum Herbst 1938 einigermaßen gleichmäßig (auf rd. 12 Goldschilling) zu halten; und das Pfund Sterling ist demgemäß nicht nur innerhalb des sog. Sterlingblocks, sondern allgemein in der Welt für den internationalen Zahlungsverkehr und den kurzfristigen Handelskredit die Rechnungseinheit wieder geworden: auch der deutsche Einfuhr- und Ausfuhrhandel bedient sich, soweit die besonderen Verrechnungsmethoden und die Stillhalte-Abkommen dafür noch Raum lassen, mit Vorliebe des Londoner Remburskredits, der ihm durch die deutschen Banken vermittelt wird. Großbritannien hat auch mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit Frankreich ein Dreierabkommen getroffen, um den Pfundkurs gegen Störungen vom Dollar oder Franken her zu sichern. Wie jedoch schon dies keineswegs völlig gelungen ist, - seit dem September 1938 ist das Pfund, gemessen am Dollar, nicht unerheblich gesunken - so mangelt es auch an jenem internationalen Stetigkeitsvertrauen, das als Unterlage langfristiger Kapitalanlagen unentbehrlich ist. Nicht zuletzt die französischen Fluchtkapitalien pendeln, als ganz kurzfristig (zumeist wohl nur auf tägliche Kündigung) übergebene Gelder, andauernd zwischen London und New York hin und her; und nicht nur das altbewährte Amsterdam, auch Bankenzentren jüngerer Entwicklung (wie Zürich und ganz neu nach dem Weltkrieg hochgekommenen Stockholm) haben sich mit beträchtlicher Stärke in den internationalen Kapitalverkehr einschieben können. Das Mißtrauen ist um so eigenartiger, als die Technik der Kursmanipulierung sich von der Vergangenheit nicht wesentlich unterscheidet; heute wie früher ist die Bank von England die formelle Trägering dieser Aufgabe, und früher wie heute war wichtiger als das Wechseln des Diskontsatzes die Hergabe oder Hereinnahme der zum Ausgleich führenden Kredite. Indeß - vor dem Kriege war die Leitung der britischen Zentralnotenbank im wesentlichen frei in ihren Entschlüssen, und sie konzentrierte sich stark auf die Pflege der Auslandsbeziehungen. In der Gegenwart ist sie sehr viel nachhaltiger in die Befriedigung der inländischen Kreditbedürfnisse eingespannt und außerdem in der Lenkung des Auslandsverkehrs abhängig vom Schatzamt als dem Beherrscher des Ausgleichfonds, das als staatliche Stelle naturgemäß erst recht die Interessen des Staatsraumes zur Geltung bringt. In der Währungspolitik Englands muß die Welt darauf gefaßt sein, daß sie gelegentlich wieder (wie im September 1931 und 1938) der innerenglischen Verhältnisse wegen plötzlich und unvorbereitet vor ein rasches Abweichen von der bisher innegehaltenen Linie gestellt wird. So wertvoll also für Englands wirtschaftliche Weltstellung der freie Devisenverkehr sicherlich ist, von der Währungspolitik werden dieser Stellung bedeutsame Hemmungen bereitet.

Eine andere Gruppe, der jetzt wohl die meisten Staaten angehören, geht einen andern — man kann sagen: den entgegengesetzten — Weg. Auch sie haben die schweren sozialen Spannungen durchgemacht, die sich aus einer starken Währungsabwertung im ganzen Volksgefüge notwendig ergeben, und die gewaltigen Schwierigkeiten erlebt, aus dem Chaos der wirtschaftlichen Unsicherheit und

Unübersehbarkeit wieder zu einem regelmäßigen und kräftigen Pulsieren des Wirtschaftslebens zu gelangen. Die Auslandsanleihen, die sie zwecks Wiederbelebung ihrer erstarrten Wirtschaftskräfte als Staaten und auf privatem Wege aufgenommen haben, sind ihnen nur von geringem, kurz vorübergehendem Nutzen gewesen und bald als schwerer, auch politischer Druck empfunden worden. So erscheint ihnen eine Wiederholung solcher Erfahrungen als schlimmstes Übel und die Aufrechterhaltung des Währungsstandes, wie er sich schließlich ergeben hat, als wichtiger denn ein ungehinderter Auslandsverkehr. Und wie sie alle Kraft daran setzen, im Innern ihren Staatshaushalt im Gleichgewicht zu halten — das eine Bein, auf dem die Währung steht, gesund zu machen, — so betonen sie auch dem Ausland gegenüber die Ausgeglichenheit der Zahlungsbilanz, das zweite Bein des Währungskörpers; ein Ziel, das angesichts der weitgehenden Einfuhrsperren fast aller Länder lediglich durch eine straffe Devisenpolitik erreicht werden kann.

Am nachhaltigsten und bis zur letzten Folgerung ist dieser Gedanke im Deutschen Reich durch den "Neuen Plan" (im September 1934) verwirklicht worden. Einen Versuch zwar, die jeweils fälligen Zahlungsverbindlichkeiten mit den Zahlungsberechtigungen in ständigem Einklang zu halten, hatte die Reichsregierung schon in der Zeit der sog. Übergangswirtschaft unmittelbar nach Beendigung des Krieges unternommen: für die großen Wirtschaftsgruppen wurden (in Ausgestaltung der Kriegseinrichtungen) bei den zentralen Verbänden besondere Außenhandelsstellen errichtet, die als Selbstverwaltungskörper unter der Oberleitung des Reichswirtschaftsministeriums jenen Ausgleich herbeiführen sollten. nennenswerter Erfolg war diesem Versuch jedoch nicht beschieden; die Besetzung des Rheingebietes durch die Feindmächte, das berüchtigte "Loch im Westen", machte jede Kontrolle der Einfuhr unmöglich, wie es zur Durchführung der Aufgabe notwendig gewesen wäre. Auch die straffere Lenkung der Ein- und Ausfuhr, die im Zusammenhang mit dem Transfer-Moratoirum vom Herbst 1931 ab eingeführt worden ist, hat sich um so weniger als ausreichend erwiesen, je mehr die fremden Staaten sich gegen die Einfuhr deutscher Waren absperrten und so den Erwerb von Zahlungsmöglichkeiten behinderten. So sah sich die neue Reichsregierung schließlich gezwungen, den gesamten Zahlungsverkehr mit dem Ausland einem streng zentralisierten Bewilligungssystem zu unterwerfen und einerseits jegliche Einfuhr, für die nicht im Rahmen des Gesamtverkehrs die Sicherheit der Bezahlung gewährleistet ist, tatsächlich unmöglich zu machen, sowie andererseits das gesamte Aufkommen an Zahlungsberechtigungen — mögen diese aus einer Warenausfuhr oder aus Transportleistungen oder irgend sonstigen Quellen stammen zwecks einheitlich geleiteter Verteilung an sich zu ziehen. Hierbei bedient sich zwar das Reichswirtschaftsministerium wiederum einer großen Anzahl von Kontrollstellen, die als Selbstverwaltungsorgane der verschiedenen Wirtschaftsgruppen gebildet worden sind. Es ist aber nur eine technische Hilfe, die nach Möglichkeit die unvermeidlichen Hemmungen einer bürokratischen Verwaltung herabmindern und deshalb die Unterverteilung der Einfuhrbewilligungen an die einzelnen Interessenten ebenso wie das Einziehen der Forderungen besorgen soll. Die Grundsätze, nach denen jene Unterverteilung zu erfolgen hat, werden von der staatlichen Zentrale aufgestellt; und sie ist es auch, die den Kontrollstellen die weiter zu verteilenden Einfuhrsummen je nach dem Gesamtaufkommen der Zahlungsberechtigungen zuweist. Nicht diejenigen Beträge, die etwa von dem einzelnen Wirtschaftszweige oder gar von den einzelnen Interessenten an solchen Forderungen aufgebracht werden, geben den Maßstab für die Einfuhrbewilligungen ab; die Gesamtverteilung und ebenso die Unterverteilung erfolgt vielmehr nach der Dringlichkeit, mit welcher das Gesamtinteresse die einzuführenden Güter bewerten läßt, und ein nicht unbeträchtlicher Teil der Forderungen muß von vornherein für jene Zahlungsverpflichtungen abgesondert werden, die aus den früher aufgenommenen Auslandskrediten herrühren. Der ganze schwere Ernst des Entschlusses, die Zahlungsbilanz Deutschlands stetig im Gleichgewicht zu halten, kommt in der Androhung der Todesstrafe für jeden, der eine ihm zustehende Auslandsforderung anzuzeigen unterläßt oder eine solche Forderung im Ausland zu eigener Verfügung stehen läßt, zu eindrucksvoller Auswirkung.

In diesen Rahmen paßt sich auch die Regelung ein, die für die nicht-transferierbaren Auslandsschulden Deutschlands (seit 1931) getroffen worden ist. Auch soweit diese ursprünglich politischen Charakters waren, wird der formalen Umwandlung in Privatverpflichtungen wegen ihre Bezahlung nicht etwa verweigert. Die jeweils fälligen Beträge aller Art sind vielmehr vom deutschen Schuldner auf besondere Konten der Reichsbank zugunsten des ausländischen Gläubigers einzuzahlen, und dieser kann dann im deutschen Inland unmittelbar selbst oder durch andere Ausländer darüber verfügen — sei es zur Deckung von Reisekosten, sei es zum Bezahlen deutscher Exportwaren (Registermark u. dgl.). Beides wird vom Ausland um so reger benutzt, als naturgemäß dank der Beschränkung der Verwendung und dem starken Angebot solcher Reichsmark-Ansprüche ihr Kurswert hinter dem der Währungsmark zurückbleibt. Für Deutschland bedeutet es eine entsprechend kräftige Bereinigung seines Schuldenstandes und zugleich eine Erleichterung der Aufgabe, jeweils die Zahlungsbilanz aktiv zu halten.

So ist unter dem Zwange der Not in aller Form eine Scheidewand zwischen dem deutschen Binnenwirtschaftsleben und den wirtschaftlichen Auslandsbeziehungen errichtet worden. Zu niemandes Freude, und im klaren Bewußtsein, daß aus dem unvermeidlichen Mangel an Schnelligkeit des Zugreifens manche wertvolle Ausfuhrgelegenheit und dadurch manche wichtige Einfuhrmöglichkeit ungenutzt bleiben. Aber mit dem Erfolge, daß unter dem Neuen Plan von außen her der deutschen Währung keine Gefährdung droht.

## 33. Die nationalwirtschaftliche Binnenwirtschafts-Politik.

1. Wenngleich in der Behandlung der außenwirtschaftlichen Beziehungen bereits die eigenartige Zielsetzung nationalwirtschaftlicher Politik zu maßgeblicher Wirkung gelangt, so zeigt sich das Wesen dieser Politik doch erst mit voller Wucht in der Gestaltung der Binnenwirtschaft. Dort wird wie in einer Linse zusammengefaßt, was aus der Außenwelt ins Innere hineingeholt wird und als Gegenleistung von innen nach außen dringt; und schmal nur sind die Strahlenkegel, die von solcher Linse her ins Innere hineingelangen. Der Binnenpolitik dagegen bietet sich alles wirtschaftliche Geschehen in seiner vollen Breite und Tiefe dar. Mit ihr kann (um mit Friedrich List zu sprechen) die allseitige Ausnutzung der heimischen "Produktivkräfte" dem Anhäufen international verwendbarer "Tauschwerte" entgegengestellt werden. Die Staatsgewalten können wieder daran denken, daß sich das Fell eines Löwen nicht verteilen läßt, man habe ihn denn, — daß nur aus einer Steigerung der Leistungen und der für die

Verteilung verfügbaren Gütermengen auch eine günstigere, mehr ausgeglichene und allgemeine Hebung des Lebensstandes herauszuholen ist; und sie sind in der Lage, auch diese Güterverteilung unmittelbar und über die Preispolitik zu beeinflussen und zu lenken. Das Chaos, das dem Weltkriege gefolgt ist, erscheint wie politisch, so wirtschaftlich als viel zu nachhaltig, als daß der einzelne Staat auf das Wiederwalten der internationalen Arbeitsteilung und das hieraus kommende Entfalten seiner Produktivkräfte warten und sich verlassen könnte. Nicht zuletzt die wehrtechnischen Bedürfnisse stemmen sich mit maßgeblicher Wucht allem Warten entgegen, rufen nach schneller und allseitiger Entfaltung der nur irgend gegebenen Erzeugungs- und Verarbeitungs-Möglichkeiten ebenso, wie die wehrhafte Widerstandskraft jedes Volkes aufs engste mit der Güterverteilung zusammenhängt. So wird der Staatsraum zum Grund- und Eckstein im System der Nationalwirtschaft und mit ihm die staatliche Binnenwirtschaftspolitik. die hier nicht mit den anders gerichteten Interessen anderer Staaten sich auszugleichen braucht, die Ziele der Produktionssteigerung und der gerechten Güterverteilung ungehemmt zu verfolgen vermag.

Mit der Betonung des Staatsraumes und seiner je besonderen Wirtschaftslage hängt es zusammen, daß in den Mitteln, mit denen jene Ziele angesteuert werden, über die Erde hin eine unendliche Mannigfaltigkeit herrscht. Nur wenige Grundlinien sehr allgemeiner Natur lassen sich als Kennzeichen des nationalwirtschaftlichen Systems feststellen. Und je nach dem die einzelnen Staaten nur die einen oder die anderen oder aber alle diese Wege beschreiten, und je nach der Intensität, mit der sie es tun, stehen auch jetzt noch Länder, in denen sich der nationalwirtschaftliche Gedanke voll durchgesetzt hat, mit mancherlei Zwischenstufen solchen Gebieten gegenüber, die nur vereinzelte Maßnahmen dieser Richtung getroffen haben und stark noch in der Weltmarktverflechtung verblieben sind.

2. Eines der wichtigsten Merkmale nationalwirtschaftlichen Gestaltungswillens ist in jener Betreuung der Bodenausnutzung und Bodenverteilung gegeben, die unmittelbar aus der Betonung des begrenzten Raumes erwächst und den landwirtschaftlichen Betrieb und Besitz aus dem "Spiel der freien Weltmarktkräfte" herauslöst <sup>1</sup>.

Eine solche Loslösung liegt noch nicht, wie schon erwähnt, in der Erhebung eines Schutzzolles, wie ihn auch England für seine Landwirtschaft bald nach dem Großen Kriege eingeführt hat, bei dem es auch für die weniger wichtigen Erzeugnisse (wie Gemüse, Obst, Eier) bisher stehen geblieben ist; denn dieses läßt den weltmarktmäßig gebildeten Preis als Grundlage des Inlandpreises bestehen und gewährt daher keineswegs die Sicherheit, daß selbst bei sehr niedrigem Weltmarktpreis dem Landwirt seine Gestehungskosten ersetzt werden. Wohl aber gehören in diesen Zusammenhang schon alle jene staatlichen Maßnahmen, die entweder von vornherein bestimmten Produktionsrichtungen (etwa durch Beschränkung der Anbauflächen) Schranken setzen oder nach der Ernte einen Teil des Ergebnisses irgendwie zur Vernichtung bringen; wofür die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihrer Weizen- und Baumwollpolitik, Brasilien mit der Be-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Für die Darstellung der nationalwirtschaftlichen Agrarpolitik kann ich mit einer ganz kurzen Skizzierung der wichtigsten Maßnahmen begnügen, da über diese Seite der Nationalwirtschaft ein reichliches Schrifttum und auch zusammenfassende Veröffentlichungen vorliegen (vgl. das Schrifttumsverzeichnis).

handlung der Kaffee-Erzeugung und Kaffee-Vernichtung wichtige Beispiele darstellen. Jene internationalen Vereinbarungen, die das allgemeine Angebot von Kautschuk, Tee, Zucker regeln sollen, finden notwendig je in staatlichen Ordnungen ihre Folge. Auch die Gewährung langfristiger Vorschüsse, um größere Produktmengen zur Einlagerung zu bringen und dadurch dem Markte fernzuhalten, greift autoritär in die Preisbildung ein; was die Vereinigten Staaten von Amerika für Getreide und Baumwolle eingerichtet haben, erinnert unmittelbar an die Getreidemagazinpolitik der großen Merkantilisten, wie des Deutschen Ordens und Friedrichs des Großen.

Stärker noch tritt die nationalwirtschaftliche Zielsetzung dort hervor, wo die Staatsgewalten sich positiv in die Anbau- und Arbeitsrichtungen der Landwirtschaft einschalten; sei es, um neue Produktionsweisen anzuregen oder auch zwangsweise einzuführen, sei es zwecks Intensivierung der gewohnten Betriebsführung. So beruht es auf staatlichen Einsatz, daß in Brasilien die Baumwollkulturen, die schon einmal (in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts) für Europa grundlegende Bedeutung gehabt haben, dann aber hinter Nordamerikas Lieferungen ganz in den Hintergrund getreten waren, jetzt wieder kräftig aufgenommen worden sind; mit der Wirkung, daß die deutsche Textilindustrie in der brasilischen Baumwolle weitgehend den Ersatz für den nordamerikanischen Rohstoff hat finden können, den sie dank den Erschwerungen der deutschen Einfuhr nach Nordamerika und damit der Bezahlungsmöglichkeiten längst nicht im früher gewohnten Umfang zu beziehen vermag, - mit der Wirkung aber auch, daß Brasiliens Ausfuhr nicht mehr so einseitig auf Kaffee und Kautschuk sich zu stützen braucht und z. B. in Japan, dessen Kaffeebedarf sehr gering ist, einen wichtigen Abnehmer gerade für Baumwolle gefunden hat. In den Staaten Südost-Europas, mit denen Deutschland (wie erwähnt) Abmachungen über die Lieferung und Abnahme größerer Mengen von Leinsaat, Sojabohnen und anderen Ölfrüchten getroffen hat, entspricht diesem internationalen Vorgehen das nationale Bemühen, die heimische Landwirtschaft in entsprechender Weise zum Anbau solcher Früchte zu bewegen. Auch das Deutsche Reich selbst setzt staatliche Finanzmittel ein. um mit Hilfe gehobener Schafhaltung und stark gesteigerten Flachs- und Hanfanbaus sich dem Ausland gegenüber weniger abhängig fühlen zu müssen.

Am stärksten wird die Kraft, mit der sich auf landwirtschaftlichem Gebiete die nationalwirtschaftlichen Ziele schon durchgesetzt haben, durch die Eingriffe der englischen Staatsgewalten gekennzeichnet. In diesem Lande, in dem zur Sicherung der staatlichen Zolleinnahmen aus eingeführtem Tabak der heimische Tabakanbau verboten ist, das sich in Friedenszeiten für die Ernährung seiner Bevölkerung auf seine Kolonien verlassen kann und nach den Ottawa-Verträgen auch verlassen soll — hier werden aus Staatsmitteln (durch Verbilligung der künstlichen Düngemittel und unmittelbar durch Staatszuschüsse, wenn die festgesetzten Mindesterlöse auf dem Markte nicht zu erzielen sind) alle maßgeblichen Zweige der Landwirtschaft, besonders der Weizenanbau und die Rindviehhaltung unterstützt, um von dem reichlich extensiven Betriebe zu ausgeprägter Intensität überzugehen. Der Anbau der Zuckerrübe gar wird erst ganz neu durch Prämien des Staates (über die neu gebildete Einheitsgesellschaft der Zuckerindustrie) angeregt und kräftig vorwärts getrieben. Für einige Erzeugnisse (Milch, Kartoffeln, Schweine) hat die englische Staatsverwaltung sogar den letztlich entscheidenden

Schritt getan und ihren Absatz völlig aus der freien Marktverfassung herausgehoben, Marktverbände zur Regelung der Preise ins Leben gerufen und diesem Ziele auch die Einfuhr unterstellt. Hiermit hat man sich im "Lande des Freihandels" schon dem Grundsatz nach jener Ordnung geöffnet, die in Italien und, völlig durchgeführt, in Deutschland für den Verkehr in landwirtschaftlichen Erzeugnissen gilt.

Dank der Marktordnung des Reichsnährstandes, die mit Produktionsvorschriften und mit Ablieferungspflichten verbunden ist, steht die landwirtschaftliche Gütererzeugung im deutschen Staatsraume völlig unabhängig von den Bewegungen der Außenwelt; jegliche Ein- und Ausfuhr wird durch staatlich ermächtigte Selbstverwaltungsorgane (mittelbare Staatsbehörden) geleitet, und die Preise werden ausschließlich nach Maßgabe der inländischen Gestehungskosten und der inländischen Verbrauchereinkommen autoritativ festgesetzt. Hiermit verbindet sich ein überlandschaftlicher Ausgleich von Erzeugung und Bedarf, der nicht nach den Entfernungen und den Transportkosten ausgerichtet ist, sondern in die erste Reihe den Reichs-Zusammenhang rückt: die Überschüsse des Ostens dienen der Deckung des westlichen Bedarfs, und nur diejenigen Mengen, die auf solche Weise nicht herangezogen werden können, werden durch Einfuhr beschafft. Es ist die folgerichtigste Durchführung des nationalwirtschaftlichen Grundgedankens: alles wird auf den Staatsraum, seine Erzeugung und seinen Verbrauch bezogen, mag ergänzend für den Absatz der gewonnenen Mengen oder für die Deckung des heimischen Bedarfs auch das Ausland noch herangezogen werden müssen.

In eine solche Politik der geschlossenen Absatzorganisation fügt sich auch das staatliche Bemühen ein, durch Schaffung neuen nutzbaren Bodens die heimischen Erzeugungsmöglichkeiten dichter an den bisher von ihnen nicht befriedigten Verbrauch heranzuführen. Es sind die Erfahrungen des Weltkrieges und die Devisenschwierigkeiten der Gegenwart in Deutschland, diese und die Sanktionen während der Eroberung Abessiniens in Italien, die in beiden Ländern besonders stark auf Erweiterung der Ernährungsgrundlage als einer ebenso wehrwirtschaftlichen wie allgemeinwirtschaftlichen Notwendigkeit hinweisen; gleichgültig, ob hierbei die Selbstgenügsamkeit (Autarkie) wirklich erreicht werden kann, oder ob dank weiterer Bevölkerungsvermehrung eine Spannung immer bleiben wird. Eben dies gilt von dem Ruf nach stärkster Intensivierung der schon bestehenden Betriebe, wie er zu den italienischen "Getreideschlachten" und zu den breiter angelegten "Erzeugungsschlachten" Deutschlands geführt hat.

Endlich zeigen die starken Eingriffe in die landwirtschaftlichen Besitzverhältnisse ein eigenartiges Gepräge; angefangen von der zwangsweise den Gläubigern auferlegten Herabsetzung des Verzinsungssatzes und sogar des Schuldkapitals und vom Vollstreckungsschutz bis zur staatlichen Festigung und Neuverteilung des Besitzes selbst. Beides ist vom Staatsraum und seiner Begrenztheit bestimmt. Zunächst insofern, als produktionspolitische Gesichtspunkte mitsprechen; es gilt, in den landwirtschaftlichen Volksgruppen den Arbeitswillen zu erhalten und dem Betriebe, der trotz aller Wissenschaftlichkeit auch der landwirtschaftlichen Technik noch immer in höchst maßgeblichem Umfang von der praktischen Erfahrung des Betriebsführers abhängt, den alterfahrenen Stamm der Besitzer zu sichern, um so aus dem beschränkten Gesamtraum ein Höchstes an Roherträgen in Acker-

bau und Viehhaltung herauszuholen. Wichtiger noch ist das politisch-sozial bedingte Bemühen, auf dem landwirtschaftlich nutzbaren Boden eine möglichst große Anzahl selbständiger, von ihrer landwirtschaftlichen Arbeit lebender Familien ansetzen und in der Generationenfolge festhalten zu können. Auch hier hat Deutschland mit dem Erbhofgesetz von 1933 und seiner späteren Ausgestaltung, mit der Aufteilung der staatlichen Domänen und mit der Freisetzung der Fideikommisse die letzten Folgerungen aus dem Zielgedanken gezogen. Aber hier ist auch England als Beispiel anzuführen; seine Erbschaftssteuer greift in die großen Vermögen so scharf, daß beim Erbgang regelmäßig ein beträchtlicher Teil der großen Grundherren-Besitztümer veräußert werden muß und nun von den bisherigen Pächtern, den wirklichen Landwirten, erworben werden kann.

Für die meisten Länder gilt Ziel-Ähnliches. Die Landwirtschaft ist somit weithin aus dem freien Weltmarktspiel herausgelöst; sogar dann, wenn sie aus den Überschußgebieten einen Teil ihrer Erzeugung auf den auch jetzt noch so genannten Weltmarkt bringen muß. Dieser ist jedoch gegenüber der Vorkriegszeit etwas völlig anderes geworden: aus einer wirtschafts-organisatorischen Einheit ein nur noch wirtschafts-geographischer Ausdruck.

3. In der nationalwirtschaftlichen Industriepolitik geht es in aller Regel um die Hebung und Sicherung der gewerblichen Gütererzeugung, nicht um die Besitzverteilung. Den Anstoß hat fast immer die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gegeben; und außerhalb Deutschlands hat dieser Beweggrund auch jetzt noch ein betontes Gewicht. Vor ihn sind jedoch in den letzten Jahren mehr und mehr die wehrtechnischen Rücksichten getreten; kein Staat — auch die im Weltkriege neutral gebliebenen Länder nicht — will sich einer Wiederholung jener Einschränkung der militärischen Kraft aussetzen, die sich aus den Absperrungen und Transportschwierigkeiten jener Zeit ergeben haben. Ferner spielt das Interesse, zur Minderung des Einfuhrzwanges die eigene Rohstoffgewinnung bis an die Grenze des Möglichen zu steigern und dadurch in der ganzen Devisenbewirtschaftung freier zu werden, eine ebenso erhebliche Rolle wie das Ziel, durch eine Senkung der heimischen Gestehungskosten die Stellung auf den Außenmärkten zu verbessern und zugleich in der Heimat Lohnkämpfe zu vermeiden, bei gleichen Lohnsätzen deren Kaufkraft zu erhöhen. Nicht zuletzt wird der Gedanke der Raumgestaltung von den Staatsinteressen her verfolgt und zur Geltung gebracht.

An erster Stelle ist hier Großbritannien anzuführen. Die Maßnahmen des Staates sind bisher zwar in den Formen der Wirtschaftsgestaltung den altüberkommenen Traditionen treu geblieben, und auch das sachliche Vorgehen ist frei von jeder Systematik und Grundsätzlichkeit. Tatsächlich sind jedoch die Eingriffe der Staatsverwaltung an den mannigfaltigsten Stellen des Wirtschaftslebens mit nachhaltigster Kraft angesetzt worden, so daß dort in weitestem Umfang die Industrie unter unmittelbarem staatlichen Einfluß und mittelbar sogar unter staatlicher Lenkung steht. Den Anstoß haben die Kriegserfahrungen und Kriegsergebnisse insofern gegeben, als die Staatsgewalten (Parlament und Regierung), wie schon während des Großen Krieges, so auch nachher sich für die Errichtung jener großen Unternehmungen und Konzerne eingesetzt haben, die zur Ausnutzung kriegswichtiger deutscher Patente gebildet worden sind; in England ist der Begriff der "Schlüsselindustrien" aufgekommen, der die Forderung nach staatlicher Stützung in sich trägt. Später war es dann das Problem der Arbeitslosig-

keit, zu dessen Lösung der Staat auf den Plan gerufen wurde, und mit ihm verband sich die Aufgabe, die Entstehung neuer Fabriken in räumlichen Zusammenhang mit der Stillegung alter Werke zu bringen. Auch das Ziel, die Ausfuhr zu fördern und die Einfuhr zu hemmen, ist in einigen Sondermaßnahmen zu erkennen. Schließlich hat das gewaltige Rüstungsprogramm weithin für die britische Industrie Entwicklung und auch Aufbau bestimmt; mit der selbstverständlichen Folge, daß ganze Industriezweige jetzt von der Ausführung militärischer Aufträge leben und der staatliche Einfluß sich entsprechend ausgeweitet und vertieft hat.

In der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ist allerdings die Staatsverwaltung dadurch eingeengt, daß der Bau und die Unterhaltung der Straßen, was beides den stärksten Einsatz menschlicher Arbeitskräfte bedingt, zu den Aufgaben der Grafschaften und Gemeinden gehört und vom Staate her deshalb nur allenfalls unterstützt, aber nicht unmittelbar aufgegriffen werden kann; an dieser Verteilung der Zuständigkeiten ist nichts geändert worden. Wohl aber sind diejenigen Landschaften, die von der Ausfuhrschrumpfung am härtesten getroffen sind, — so ein Teil der Steinkohlen- und der Textilreviere u. a. m. — durch Sondergesetz zu Notstandsbezirken erklärt und unter die unmittelbare Fürsorge des Staates gestellt worden, der nun durch besondere Ausschüsse staatliche Mittel einsetzt, um neue Arbeitsgelegenheiten dort zu schaffen. Die Aufgabe ist durch das Rüstungsprogramm wesentlich erleichtert; denn dieses erfordert in beträchtlicher Zahl die Errichtung neuer Fabriken und stellt auch stark gesteigerte Ansprüche auf elektrische Kraft. Demgemäß sind auf die Steinkohle mehrfach große Elektrizitätswerke neu gesetzt und diesen starke Kraftverbraucher (wie Aluminium- und Zellwollewerke) — zu gutem Teil unter Verwendung der nicht mehr benutzten Fabrikgebäude — angeschlossen worden. In den Grafschaften anderer Arbeitsart wird geholfen, die alten Betriebe von der Herstellung der zum Export bestimmten derben Massengüter, der sog. fancy goods, auf die Fertigung der feineren Waren des englischen Inlandsverbrauchs umzustellen. Man versucht auch — dies allerdings offenbar mit nur geringem Erfolge — die neu sich bildenden Industriezweige, die sich sehr ausgeprägt im bisher wenig industrialisierten Süden und in der nächsten Umgebung Londons zusammenballen, räumlich aufzulockern und wenigstens die erst noch zu errichtenden Werke durch Gewährung staatlicher Zuschüsse in jene Notstandsbezirke hineinzuziehen.

Es ist jedoch für das ganze Vorgehen kennzeichnend, daß gerade unter dem Rüstungsprogramm die Arbeitslosigkeit nicht nur nicht hat beseitigt werden können, sondern noch zugenommen hat: die Fertigungsbetriebe, die für Kriegsmaterial in Betracht kommen, sind zumeist ebenso wie durchweg die Elektrizitätswerke zwar auf die Verwendung hochqualifizierter und spezialisierter Arbeitskräfte, aber auf verhältnismäßig geringe Mengen solcher Kräfte gestellt, und das Umlernen von der Bedienung einer Maschine der derben Massenarbeit auf die Leitung des Ganges einer Feinmaschine bringt so eigenartige psychische und geistige Anforderungen mit sich, daß die Arbeiter und Arbeiterinnen der Massenindustrien zumeist der schwierigen Aufgabe nicht gewachsen sind. Aus eben diesem Grunde ist es zu jener Zusammenballung der neuen Industriezweige in der Nähe Londons gekommen: sie brauchen den beweglichen, in immerhin ähnlichen Betrieben schon geschulten und der neuen Technik sich leichter anpassenden Arbeiter der vielseitigen Großstadt und scheuen den Weg in die alten, einseitig

je auf ganz bestimmte Teilindustrien spezialisierten Gebiete der Mitte und vollends des Nordens, wo auch der Menschenschlag schwerer und für Neuerungen weniger zugänglich ist. Ein Spinnmeister und vollends eine Spinnerin etwa (richtiger: eine Bedienerin der Spinnmaschine), die in einem bestimmten Stadtviertel der Stadt Manchester jahraus jahrein nur die dem Stadtviertel entsprechenden wenigen Nummern derben Baumwollgarns aus dem Selfaktor herausgeholt haben, sind schon kaum auf die Leitung einer Ringspindel oder eines Feinwebstuhls, geschweige denn auf die einer Wirkmaschine umzuschulen; wie sollen sie in Betrieben von ausgeprägter Präzisionsarbeit verwendet werden, die doch den Hauptteil der Rüstungsindustrien ausmachen und auch in den für England neuen Industriezweigen eine wichtige Rolle zu spielen pflegen?

Der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit legt sich aber auch positiv eine andere Zielsetzung der Regierung entgegen. Diese übt auf die Unternehmerschaft derjenigen Industriezweige, die für den Verbrauch der großen Masse der Bevölkerung und auch für die gewohnten Richtungen der Ausfuhr arbeiten, einen starken Druck aus, zwecks Senkung der Gestehungskosten und dadurch auch der Preise sich derart zusammenzuschließen, daß ein Teil der Betriebe zu Lasten der Gesamtheit stillgelegt werden könne und nur die besteingerichteten und bestgelegenen Werke weiterarbeiten. So namentlich bei denjenigen Zweigen der Textilindustrie, wie der derben Baumwollspinnerei und Baumwollweberei, die unter den Erschwernissen der Ausfuhr besonders stark leiden und es doch nicht von sich aus, wie andere Zweige derselben Großgruppe, zu irgendwelchen Marktorganisationen gebracht haben. Für den Steinkohlenbergbau sind bisher wenigstens durch Gesetz Revierkartelle gebildet worden, die jeweils die Menge der Kohlegewinnung in Einklang mit den Absatzmöglichkeiten halten und im Inland für eine ruhige Preisentwicklung sorgen sollen; es scheint jedoch, daß der Plan, die an die Grundeigentümer noch immer zu zahlenden Bodenabgaben allgemein abzulösen, von der Regierung dazu benutzt werden will, den gesamten Kohlenbergbau zu einer einheitlichen Organisation zusammenzuschließen und mit dieser dann ein Organ für internationale Kohlenverhandlungen zu erhalten — was schwerlich ohne endgültige Stillegung der vielen Hunderte kleiner und kleinster Gruben zustande kommen wird, die bislang jeder einheitlichen Produktions- und Preispolitik ein unüberwindliches Hindernis bedeutet haben und noch bedeuten. Durchschlagende Erfolge hat die Regierung in solcher Richtung bisher bei den Elektrizitätswerken und in der Zuckerindustrie gehabt. Seit 1937 sind jene zwangsweise über ganz England hin zu einem Ring zusammengeschlossen, der nicht nur die Leitungen miteinander verkoppelt (eine Vorsorge für den Kriegsfall und die Störung des einen oder anderen Werkes), sondern die Kraftherstellung auf eine geringe Zahl hochleistungsfähiger Zentralen konzentriert und die beträchtliche Zahl der stillgelegten Werke nur noch als Stromverteiler benutzt. Die Zuckerindustrie ist von vornherein unter staatlichem Druck und staatlicher Finanzbeteiligung als ein einheitlicher Konzern (Trust) aufgebaut worden, der die Kapazität seiner Fabriken genau nach den Absatzmöglichkeiten eingerichtet hat. Alles ein Vorgehen und ein Planen, das dem Zuge der Technik in den betroffenen Industriezweigen zweifellos entspricht und in einer Senkung der Gestehungskosten, bei entsprechendem Regierungseinfluß auch der Preise sich auswirkt — das aber die Maschinenleistung betont und deshalb zunächst (bis zum Ausgleich durch eine starke Produktionssteigerung in demselben oder anderen Wirtschaftszweigen) menschliche Arbeitskräfte freisetzt. Um so bedeutsamer erscheint es, daß die britischen Staatsgewalten gerade in solcher Weise sich in den Aufbau der Industrie eingeschaltet haben.

Zu voller Breite und Tiefe kommt das staatliche Eingreifen durch das Rüstungsprogramm. Zu seiner Durchführung begnügt sich die Regierung keineswegs damit, Munition und Waffen in den staatseigenen Arsenalen herstellen zu lassen und ergänzende Aufträge an die Privatindustrie zu erteilen, die dann die entsprechende Herstellungskontrolle nach sich ziehen. In sehr großem Umfange sind offensichtlich vielmehr staatliche Mittel gewährt worden, um neue Werke mannigfachster Art durch Private entstehen zu lassen. Die Staatsverwaltung hat auch, wie nachträglich bekannt geworden ist, auf eigene Rechnung beträchtliche Vorräte an Nahrungsmitteln und an Erdöl eingelagert und darüber hinaus den Handel sowohl als namentlich auch die private Rüstungsindustrie in die Lage gesetzt, kriegswichtige Rohstoffe über den Gegenwartsbedarf hinaus ständig vorrätig zu halten. Es scheint sogar, daß auch in England die Staatsgewalten darauf aus sind, ihr Land durch die Verwendung neuer Roh- und Halbstoffe, wenn nicht überhaupt von der Einfuhr, so doch von deren bisher einseitigen Richtungen frei zu machen. Die eigenartigste Erscheinung aber ist in den sog. Schattenfabriken gegeben, die vom Staate errichtet werden, um schon in Friedenszeiten vollkommen die Herstellung von Kriegsmaterial vorzubereiten; sie sollen auch fortlaufend mit kleinen Übungsaufträgen versehen werden, damit sie bei Ausbruch eines Krieges ohne Verzögerung ihre Kriegstätigkeit aufzunehmen vermögen, und im übrigen still stehen oder wenn möglich zu Friedensarbeit dienen.

In allen diesen Betätigungen, mit Ausnahme der staatseigenen Waffenfabriken, begnügt sich jedoch die Staatsverwaltung mit der finanziellen Unterstützung der privaten Unternehmerschaft. Aus der unmittelbaren Leitung der Werke und aus der letzten wirtschaftlichen Verantwortung hält sie sich heraus. Die eigentliche Unternehmerfunktion, die Gewinn- und Verlustgestaltung, bleibt den Privaten überlassen, für die also die staatlichen Zuschüsse nur einen besonderen Rechnungsposten, nicht eine Aufhebung aller Gewinnaussichten und die Abnahme des ganzen Risikos bedeuten. Sogar bei den Schattenfabriken will der Staat zwar die Gebäude und die ganze Apparatur stellen, den Betrieb jedoch einzelnen Unternehmern oder auch Unternehmergruppen überlassen, wie sie sich nach ihrem sonstigen Werk für eine solche Aufgabe eignen. Das ist uralte englische Tradition; hat doch auch der englische Merkantilismus, im Unterschied von dem der festländischen Staaten, sich nur in staatlichen Anregungen und in der Gewährung des staatlichen Machtschutzes, nicht aber in unmittelbarer Wirtschatfsbetätigung staatlicher Organe bestanden.

Und doch tritt auch etwas Neues in der Form des staatlichen Eingreifens, eine wesentlich stärkere Betonung der staatlichen Verantwortung und der staatlichen Lenkungspflichten in der Art hervor, wie der erwähnte Elektrizitätsring als Electricity Board aufgebaut ist. An sich handelt es sich hier um einen jener public trusts, die von jeher das Besondere der englischen Selbstverwaltung gebildet haben; d. h. es sind die verschiedenen Interessengruppen (die Elektrizitätswerke — die Grafschaften und Städte — die Großverbraucher elektrischer Kraft) zu einer Besitz- und Verwaltungseinheit in ähnlicher Weise zusammengefaßt werden,

wie etwa die Hafenanlagen Londons in der London Port Authority oder die von Liverpool und Birkenhead im Mersey Docks and Harbour Board ihre Einheit gefunden haben. Während jedoch in diesen älteren Organisationen peinlich darauf gehalten wird, daß die Staatsverwaltung ihnen fern bleibt — darin sah England das Wesen der Selbstverwaltung (im Gegensatz zu dem deutschen Begriff, der die Kommunen und Kammern von jeher als Träger einer abgeleiteten Staatsmacht gefaßt hat) —, arbeitet der Electricity Board nicht nur mit staatlichen Mitteln, sondern läßt sich auch seine Direktoren von der Staatsverwaltung ernennen. Dies bedeutet ein so starkes Heraustreten des Staates aus der ihm sonst auferlegten Zurückhaltung in wirtschaftlichen Dingen, daß es als ein Zeichen der Zeit hervorzuheben ist. Von einem grundsätzlichen Kampf zwischen der Forderung nach staatlicher Lenkung und dem System privater Freibeweglichkeit kann für die Industrie Großbritanniens kaum noch gesprochen werden.

Dies gilt dem Grundsatz nach noch ausgeprägter für Deutschland. Hier hat zwar, nachdem die sog. Übergangswirtschaft zum Abbau der kriegswirtschaftlichen Organisationen fast restlos geführt hatte, eine Zeit lang für die Industrie im wesentlichen die Freibeweglichkeit sich wiederum durchgesetzt; zumal in den Jahren (1925/1929), in denen die verhängnisvollen Auslandkredite ebenso der Öffentlichkeit wie der Unternehmerschaft das Bild einer Scheinblüte vorgaukelten. Die gewaltige Zunahme der Arbeitslosigkeit, die an das Aufhören der Kreditinflation und die Zurückziehung der ausländischen Guthaben anschloß, hat dann aber von 1930 ab die Reichsgewalten in steigendem Maße gezwungen, sich wenigstens durch die Aufnahme größerer Bauvorhaben in das industrielle Geschehen einzuschalten. Allerdings, da es nur Verlegenheitsmittel waren, mit nur geringem Erfolge. Erst der erste Vierjahresplan (1933) hat die Gesamtkraft des Reiches in den Dienst der Arbeitsbeschaffung gestellt und zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit durchgestoßen, zugleich jedoch auch die Reichsregierung (einschließlich der zwar formal selbständigen, tatsächlich stets als Reichsanstalt geführten Reichsbahn) in sehr großem und bald schlechthin maßgeblichem Umfang zum Träger der wirtschaftlichen Initiative gemacht.

Diese Stellung ist durch den zweiten Vierjahresplan (1936) und durch die Aufrüstung noch gewaltig verstärkt worden. Beides steht bekanntlich dadurch miteinander in Zusammenhang, daß der Vierjahresplan die letzte Folgerung aus der Armut Deutschlands an den gewohnten Kriegsrohstoffen zieht und der gesamten Industrie die Aufgabe stellt, bis zur äußersten Möglichkeit aus deutschem Urmaterial diejenigen neuen Stoffe zu gewinnen, die nach Güte und Menge dem gesteigerten Bedarf der Rüstungen und eines Krieges zu entsprechen vermögen, und andererseits alle Technik auf die Verarbeitung solchen neuen Materials einzurichten. Mit dem wehrtechnischen Ziele soll zugleich (in Ergänzung des Neuen Planes von 1934 und der landwirtschaftlichen Erzeugungsschlachten) eine möglichst weitgehende Unabhängigkeit von ausländischen Rohstoffen auch für den Zivilbedarf und schon in Friedenszeiten erreicht werden, um die Ausfuhrerlöse in entsprechend gesteigerten Maße für die Bezahlung solcher Einfuhrgüter frei zu bekommen, für die sich im Inland bisher kein Ersatz hat schaffen lassen; ein devisenpolitisches Ziel. Sowohl die Erschließung neuer Rohstoffquellen aber, als auch die Umstellung der Verarbeitungstechnik erfordern weithin so kostspielige Erfindungsarbeiten und neue Fabrikanlagen, daß die Mittel der privaten Unternehmungen dafür nicht ausreichen. So muß das Reich zu sehr großem Teil die Kosten übernehmen; was ihm naturgemäß schon auf das industrielle Planen einen erheblich tieferen Einfluß gibt, als es durch seine Lieferungsaufträge auf die fortlaufenden Arbeiten gewinnt. Dank der viel weiteren und mannigfacheren Zielsetzung gilt mithin für Deutschland auf ausgedehnterem Bereich als selbst für Großbritannien, daß zahlreiche Industriezweige schlechthin vom Staate, seinen Aufträgen und seinen finanziellen Hilfen leben.

Nicht zuletzt bildet es eine Besonderheit Deutschlands auf dem Gebiete der Gewerbepolitik, daß auch das Handwerk unter straffe Regelung gestellt worden ist. Eine besondere "Handwerksrolle" umgrenzt (1933) den so strittigen Begriff des Handwerkers zugleich formal und sachlich, indem die Eintragung im allgemeinen an die Ablegung einer Meisterprüfung geknüpft ist; und nur dem eingetragenen Meister ist (1935) der selbständige Betrieb eines Handwerks erlaubt. Hiermit ist der sog. Große Befähigungsnachweis zur Grundlage alles Handwerkertums erhoben worden; gegenüber früheren Forderungen allerdings mit der wichtigen Einschränkung, daß der für ein bestimmtes Handwerk eingetragene Meister auch Arbeiten jedes anderen Zweiges ausführen darf. Auch im Handwerk gilt für die öffentlich-rechtlichen Körperschaften ständischen Charakters das Verbot, in die Marktbeziehungen regelnd einzugreifen; nur sind die Innungen berufen, zur Bildung von Genossenschaften anzuregen und diese zu unterstützen, und da sie, wie erst recht ihre Verbände und der Reichsstand des Handwerks, auf Wahrung der Standesehre und des Gemeingeistes, auf Unterlassen unlauteren Wettbewerbs und überhaupt unlauteren Verhaltens zu achten haben, so können sie wenigstens mittelbar auch auf die Leistungen und die Preisforderungen ihrer Mitglieder einen Einfluß ausüben. Höchste Stelle für die wirtschaftlichen Fragen ist auch hier der Reichswirtschaftsminister, der denn auch in einige Zweige regelnd eingegriffen hat; so namentlich durch die Handhabung der gesetzlich vorgesehenen Ausnahmebewilligungen und allgemeiner durch das Verbot, in Warenhäusern noch Handwerksbetriebe zu führen.

Nach außen ist die Macht, die jetzt die Reichsgewalten über die deutsche Industrie auszuüben vermögen, in zwei Vorgängen besonders deutlich geworden. Einmal in der planmäßigen Ordnung, mit der die neuen Anlagen im deutschen Gesamtraume verteilt werden; es gilt, für die in jedem Kriege am meisten gefährdeten Grenzgebiete und auch für die stark zusammengeballten Industriestädte des Innern eine Auflockerung herbeizuführen und neue Industrielandschaften zu schaffen — wie es in beträchtlichem Ausmaße bereits in Mitteldeutschland, aber auch an zahlreichen Einzelstellen im übrigen Reichsgebiete geschehen ist und noch weiter betrieben wird. Und zum andern hat der einheitliche Einsatz des Reichseinflusses und der Reichsmittel es bewirkt, daß so schnell die Industrie der wieder angeschlossenen Ostmark aus ihrer Lethargie zu wirklichem Leben hat erweckt und in den Dienst des Gesamtziels hat gestellt werden können. Beides ist zugleich ein leuchtendes Zeichen, daß nicht mehr (wie noch im Weltkriege) die partikularen Interessen der zahlreichen Bundesstaaten dem Vorgehen der Reichsgewalten ein nachhaltiges Hemmnis zu bereiten vermögen, daß wir jetzt endlich es mit einem Einheitsraume in unserm Reiche zu tun haben.

In der Form des industriellen Aufbaus hat sich dagegen nichts Wesentliches verändert. Allerdings sind zur Erschließung der nur wenig ergiebigen Eisenerz-

vorkommen Deutschlands die Hermann-Göring-Werke als ein neues Reichsunternehmen gegründet worden, und mehrere ältere Werke, wie namentlich die Alpine Montangesellschaft als Besitzerin des steirischen Eisenerzberges, sind in ihnen noch aufgegangen. Das Unternehmen begnügt sich auch nicht damit, sich nur auf den Bergbaubetrieb einzurichten; es schließt vielmehr in Mitteldeutschland und in der Ostmark, dem technischen Bedürfnis entsprechend, gewaltige Verarbeitungsbetriebe in ähnlicher Weise an, wie die großen Privatkonzerne der Montan- und Stahlindustrie sämtlich als "gemischte Werke" vertikaler Kombination seit Jahrzehnten geführt werden. Diese Gestaltung bedeutet jedoch nichts grundsätzlich Neues; haben doch die deutschen Einzelstaaten von jeher eigene Industriebetriebe geführt, und auch das Reich hat vom Weltkriege her solche Werke in seinem Besitz behalten, dafür in der Viag (Vereinigte Industriewerke A.-G.) eine besondere Unternehmung errichtet, deren Aktien ausschließlich beim Reiche liegen. Für das Gesamtplanen ist sogar kennzeichnend, daß bei den Göring-Werken, obwohl sie allein aus der Initiative der Reichsregierung entstanden sind, der aktienmäßige Kapitalaufbau ausdrücklich in einer Weise geformt worden ist, die weitestgehend dem Privatkapital die Beteiligung offenhält. Erst recht hat sonst, soweit erkennbar, die staatliche Finanzhilfe nicht zu einer Verstaatlichung der privaten Unternehmungen gedient, auch nicht in der Form der Übernahme einer Aktienmehrheit; geschweige daß in die Geschäftsführung der finanziell ganz unabhängigen Werke unmittelbar eingegriffen worden ist.

Nicht einmal die Herstellung und die Verteilung der elektrischen Kraft, die doch in andern Staaten schon einer zentralen und staatlich geleiteten Bewirtschaftung unterliegt, ist in der Reichshand zusammengefaßt worden; es gibt neben den Elektrowerken des Reiches und den Betrieben der Länder und der Kommunalverbände noch zahlreiche Privatunternehmungen, und das größte Unternehmen, die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke, entnimmt den zu verteilenden Strom, wenn auch dem Aktienbesitz nach ein "gemischt-wirtschaftliches Werk", ganz überwiegend den Kraftzentralen privater Zechen. Ebenso sind die Gasfernleitungen frei von jedem Reichseinfluß entstanden und geblieben. Sogar die gewaltigen Werke der Braunkohlenchemie, der Kalichemie, der Ruhrchemie, haben einen rein privatwirtschaftlichen Charakter erhalten. Ganz allgemein ist denn auch autoritativ ausgesprochen worden, daß das private Unternehmertum bestehen bleiben und im Rahmen der Allgemeininteressen seine Bewegungsfreiheit behalten muß.

Das Bewahren der Form bedeutet jedoch nicht, daß nun der Inhalt der Unternehmeraufgabe für das deutsche Gewerbe unverändert geblieben sei. Wie vielmehr sowohl für die Industrie als auch für das Handwerk ständische Organisationen neu geschaffen worden sind, die ganz allgemein die Allgemeininteressen so, wie sie von der politischen Reichsführung festgestellt werden, je in ihren Bereichen zur Geltung zu bringen haben, so sind auch an sehr bedeutsamen Stellen die Staatsgewalten unmittelbar in das industrielle Geschehen eingeschaltet. Zum ersten dadurch, daß die Reichsarbeitsverwaltung — einer der wenigen Behördenzweige des Reichs, die sich schon vor dem Reichsstatthaltergesetz mit eigenen Organen bis in die untersten Lokalinstanzen erstreckt haben und nicht für die Ausführung ihrer Anordnungen auf die Behörden der Länder angewiesen waren — gegenüber ihrer ursprünglichen Aufgabe wesentlich gesteigerte Befugnisse er-

halten hat und zu autoritären Lohnfestsetzungen ermächtigt worden ist; eine Konsequenz des Verbots aller Streiks und Aussperrungen, die von den Unternehmungen her gesehen entscheidend in die Gestaltung der Gestehungskosten eingreift, zugleich aber auch in die Entwicklung aller Gewerbezweige ein hohes Maß von Ruhe und dadurch einen kräftigen Auftrieb gebracht hat. Zum andern begnügt sich die Reichsregierung auf dem Gebiete der Kartellpolitik nicht mehr damit, gemäß der Kartellverordnung von 1923 und den verschärfenden Verordnungen von 1933 und 1934 dem etwa auftretenden Mißbrauch monopolistischer Macht entgegenzutreten; sie ist vielmehr befugt (1933), zum Zwecke einer Marktregelung von sich aus je das Ganze eines Gewerbezweiges zu einem Zwangskartell zusammenzufassen und zu dessen Sicherung auch die Errichtung neuer Werke zu untersagen — eine Befugnis, von der schon in zahlreichen Fällen auch Gebrauch gemacht worden ist und die ebenfalls in das Gesamtgeschehen ein Moment der Ruhe und der Übersehbarkeit hineingetragen hat. Drittens greift der Reichspreiskommissar, dessen Befugnisse im Jahre 1936 ebenfalls in wesentlichem Maße gegenüber denen seiner Vorgänger (1931 und 1933) erweitert und vertieft worden sind, mit seinen Anordnungen stark in das Verhalten der Unternehmer und ihre Gewinnmöglichkeiten ein, wie später noch ausführlicher dargelegt werden wird. Den Grundgedanken des industriellen Aufbaus macht aber besonders deutlich, daß es den ständischen Organen verboten ist, an der Marktregelung der Kartelle selber mitzuwirken; sie sollen auch in diesem Bereich Aufsichtsstellen bleiben, die den Reichsbehörden bei der Wahrung der Allgemeininteressen zu helfen und die einzelnen Unternehmer selbst zur Beachtung dieser Interessen anzuhalten haben.

Endlich noch ein Wort über die Vereinigten Staaten von Amerika. Gerade weil hier der Kampf um die Grundsätze des Wirtschaftslebens auf dem Gebiete der Industrie noch mit der vollen Glut der Gegensätze geführt wird, darum läßt er das Neue der nationalwirtschaftlichen Zielsetzung in aller Schärfe erkennen. Was die Bundesregierung hier will, ist im Wesen dasselbe wie bei ihrer Landwirtschaftspolitik: durch stärksten Einsatz staatlicher Finanzmittel eine Beseitigung der Arbeitslosigkeit und darüber hinaus der sich wiederholenden Krisen, verbunden mit einem Ausgleich der sozialen Spannungen zwischen Arbeiterschaft und Unternehmerschaft. Jenem sollen (neben der Geld- und Kreditpolitik) alle die Maßnahmen dienen, die unter der Bezeichnung des New Deal zusammengefaßt werden. Dieses war das Ziel der sog. Nira-Abkommen. Alles aber bedeutet eine erhebliche Einschränkung der Unternehmerfreiheit und der Gewinnmöglichkeiten, wie es andererseits den Lohnforderungen der Arbeiterschaft und den Lohnkämpfen Schranken setzt. Nicht zuletzt greift das Vorgehen tief in solche Sachbereiche ein, die bisher ausschließlich (wenn überhaupt) von den einzelnen Bundesstaaten und nicht vom Bunde her angefaßt worden waren.

Von den drei betroffenen Gruppen ist denn auch der Widerstand ausgegangen, der es bisher zu einem nachhaltigen Erfolge und einem Durchsetzen der neuen Grundsätze des industriellen Aufbaus nicht hat kommen lassen. Die Unternehmer lassen sich zwar die Belebung ihrer Werke, die aus dem Einsatz der staatlichen Mittel und aus der Erleichterung des Kredits wie neuerdings auch aus starken Rüstungsaufträgen herausspringt, ebensogern gefallen, wie sie mit der staatlichen Stützung der Ausfuhr und der Hemmung der Einfuhr zumeist einverstanden sind; von der Einschränkung der binnenwirtschaftlichen, innerwerklichen Bewegungs-

freiheit wollen sie jedoch nichts wissen, und auf die Gewinne, die ihnen und den hinter ihnen stehenden Kapitalgebern aus jener Belebung zufallen, auch nur teilweise zu verzichten, liegt nicht in ihrem Sinne, wie sie andererseits die Möglichkeit der Lohnsenkungen als ein Mittel der Konjunkturanpassung nicht entbehren zu können glauben. Die Arbeiterschaft, zum mindesten der jetzt stärker in den Vordergrund tretende Gewerkschaftsbund aber will umgekehrt die Aussicht, in Zeiten starker Beschäftigung der Industrie nachhaltige Lohnsteigerungen zu erringen, nicht drangeben und hält auch an der Hoffnung fest, einmal einen wesentlichen Einfluß auf die Leitung der Betriebe und auch des Staates unmittelbar zu gewinnen; ist doch die Idee des Klassenkampfes erst in den schweren Depressionszeiten, die sich trotz allen Geredes von ununterbrochenem Aufstieg nach dem Kriege rascher als vordem gefolgt sind, in die Arbeiterschaft Nordamerikas stärker eingedrungen. Und die Einzelstaaten des Bundes halten vollends an ihren verfassungsmäßig verbürgten oder auch nur gewohnheitsmäßig ihnen zugefallenen Zuständigkeiten fest; es geht ja nicht nur um den staatsrechtlichen Aufbau der Union als eine politisch-grundsätzliche Frage, sondern zugleich auch um den Einfluß und um die wirtschaftliche Existenz zahlloser Männer und Frauen, die jetzt von den je besonderen Parteiverhältnissen des Einzelstaates abhängen, in ihnen aber leichter als in denen des Bundes sich durchsetzen können. Gerade dieser Widerstand der Einzelstaaten ist für die Bundesregierung um so bedeutsamer, als im Gesamtkongreß gerade die Partei des Präsidenten Roosevelt, die Demokraten, von je her das größte Gewicht auf die Aufrechterhaltung der einzelstaatlichen Rechte gelegt hat, und als das Oberste Bundesgericht bekanntlich jedes Gesetz auf seiner Verfassungsgemäßheit prüfen und wegen Verfassungswidrigkeit für ungültig erklären kann. Eines der wichtigsten Gesetze, das als Grundlage des ganzen Reformplanes gedacht war, der National Reconstruction Act (Nira), ist ja denn auch einem Spruch des Obersten Gerichtshofes, eben der Verletzung der Einzelstaatsrechte wegen, zum Opfer gefallen. Eine ganze Reihe von Einzelvorschlägen der Bundesregierung sind schon im Kongreß unter Mitwirkung der Demokratischen Partei zu Fall gebracht.

Und dennoch, wo landwirtschaftliche Interessen ins Spiel kommen, kann auch im industriellen Bereich die Bundesregierung sich durchsetzen. Dessen ist ein Beispiel schwerwiegender Art die Errichtung der Rural Electrification Administration als eines neuen Bundesamtes, das mit eigenen Lokalbehörden aus Bundesmitteln die großen Stauanlagen baut, nach denen die Landwirtschaft zum Schutze ihrer Felder schon lange ruft, und von deren Elektrizitätswerken aus nun auch das platte Land mit Strom versorgt werden wird. Es ist ein schwerwiegendes Beispiel deshalb, weil hier die ganze Unternehmeraufgabe auf die staatlichen Stellen übernommen wird, und weil der Bund es ist, der solches tut: die Bedeutung des Staates überhaupt und nun gar des Gesamtstaates gegenüber den Einzelstaaten wird für die Bevölkerung durch den Behördenapparat und dessen nach außen tretendes Arbeiten plastisch greifbar und deshalb ganz anders als nur durch Gesetze und Kontrollen und selbst als durch die nur hier und da bemerkbare Zollverwaltung vor die Augen gerückt. So greifen die Kräfte, die auf maßgeblichen Einfluß der Staatsgewalten und zugleich auf eine Betonung des Gesamtstaatsraumes hinarbeiten, in den Vereinigten Staaten von Amerika auch bei der Industrie an einem Zweige an, der mit seinen Leistungen das Ganze des industriellen Aufbaus nach Standorten und Betriebsgestaltung zu bestimmen vermag.

4. Ist hiernach sogar bei denjenigen Teilen des Wirtschaftslebens, die dank ihrer weitgehenden Zersplitterung und dank ihrer Betriebstechnik dem Eindringen der Staatsgewalten erhebliche Schwierigkeiten bereiten, trotz allem auch in den früheren Horten der privatwirtschaftlichen Freibeweglichkeit eine kräftige Betonung des Staatseinflusses und damit der wirtschaftlichen Zusammenfassung des ganzen Staatsraumes unverkennbar im Vorwärtsschreiten, so erscheint es fast als eine Selbstverständlichkeit, daß die Träger allen überörtlichen Güteraustausches dank ihrer Wichtigkeit und dank ihrer Übersehbarkeit in noch höherem Maße als in der Vergangenheit die Wachsamkeit der Staatsgewalten auf sich gezogen haben und in besonders wirksamen Formen in staatliche Obhut genommen worden sind: unter den Kulturstaaten ist wohl keiner mehr, der die Transportmittel gänzlich der privaten Bewirtschaftung überläßt oder auch nur mit finanzieller Unterstützung der privaten Unternehmungen sich begnügt, ohne sich weitgehende Kontrollbefugnisse vor allem über die Preisgestaltung vorzubehalten. Das gilt für die Eisenbahnen ebenso wie für die Binnenschiffahrt und den Kraftwagenverkehr, für die Seeschiffahrt wie für die besonderen Nachrichtenmittel. Ist der Grad des staatlichen Eingreifens auch zwischen den Staaten und innerhalb der Staaten zwischen den verschiedenen Transportmitteln noch immer unterschiedlich, nirgends läßt man, wie es die alten Enteignungsgesetze tun, schon die Errichtung einer Transportanstalt als "gemeinnützig", als "d'utilité publique", als "public utility" gelten. Das Bestreben, dem tatsächlichen Verhalten aller Transportmittel den Stempel der Gemeinnützigkeit aufzudrücken und zugleich das Ganze in den Dienst der allgemeinen Staatsaufgaben zu stellen, ist jetzt allenthalben zum maßgeblichen Inhalt staatlicher Verkehrspolitik geworden und im Wirtschaftsleben zu durchschlagender Kraft gelangt.

Die Bewegung ist gewiß nicht völlig neu und schließt in den meisten Staaten an Maßnahmen an, die schon in der Zeit der Weltmarktwirtschaft (wie dort erwähnt) getroffen worden sind. Trotzdem unterscheidet sich das Vorgehen der Gegenwart von dem der Vergangenheit sowohl durch die Intensität der staatlichen Einflußnahme als auch durch die Ausdehnung auf das gesamte Transportwesen und durch dessen Einheitsbegreifen so wesentlich, daß gerade von der Transportpolitik das hellste Licht auf die Eigenart der neuen Zielsetzungen überhaupt fällt. Erst nach dem Kriege ist es allenthalben zu einem Einsatz der Staatsgewalten gekommen, der sich dem System des freien Kräftespiels in der vollen Breite des Transportwesens entgegenstellt.

In Übersee haben die Staaten, deren Eisenbahnen und Binnenschiffahrt, Telegraphen- und Fernsprechnetz größtenteils im Besitz ausländischer Gesellschaften waren, ihre Kriegsgewinne dazu benutzt, diese Unternehmungen aufzukaufen und dadurch nicht nur aus der Herrschaft der fremden Leitung und des fremden Rechtes zu lösen, sondern zugleich auch in die Verwaltung eigener staatlicher Behörden zu nehmen. In die Vereinigten Staaten von Amerika ist wenigstens der fremde Aktienbesitz fast völlig zurückgewandert, da er von den europäischen Inhabern teils freiwillig, teils unter dem Zwange ihrer eigenen Staatsgewalten zur Bezahlung der Schulden Europas abgestoßen worden ist. Allerdings ist er durchweg in private Hand gelangt, hat zu einer Stärkung der Staatsmacht

nicht beigetragen. Wohl aber ist durch Bundesgesetz (1921) das Bundesverkehrsamt beauftragt worden, in den öffentlich nicht mehr zu übersehenden Knäuel von formell selbständigen, tatsächlich mannigfach verbundenen Eisenbahngesellschaften eine klare Ordnung räumlich gut abgegrenzter Netze zu bringen und so durch Senkung der Verwaltungs- und Betriebskosten die Erhöhung der Tarife auf erträglichem Ausmaße zu halten. Zugleich ist jede Änderung der bestehenden Fahrpreise und Frachtsätze von der Genehmigung des Amtes abhängig gemacht. Beides ist zwar noch Gegenstand lebhaftesten Kampfes, aber ein Zeichen von der Stärke der auf autoritative Verkehrsregelung gerichteten Bewegung.

In Europa hat sich diese Bewegung bereits durchgesetzt. So sind in England durch Gesetzeszwang (1920) die zahlreichen Eisenbahngesellschaften, die teilweise allerdings nur noch formal selbständig waren, ohne maßgebliche Berücksichtigung der tatsächlichen Abhängigkeiten zu vier großen, räumlich je in sich abgerundeten Unternehmungen zusammengefaßt, und zugleich ist dafür gesorgt worden, daß auch an den Berührungsflächen sich nicht ein Frachtenwettbewerb entfalte. Und wie hierdurch die unvermeidlichen Frachten- und Fahrpreiserhöhungen in volkswirtschaftlich erträglichen Grenzen gehalten werden sollen, so ist auch unmittelbar die Staatsgewalt jetzt in die Tarifgestaltung der Gesellschaften eingefügt: ein besonderes Tarifgericht (nicht eine politische Verwaltungsbehörde) ist gebildet worden, dessen Zustimmung zu jeder Tarifänderung eingeholt werden muß; was um so mehr bedeutet, als die Preisrevolutionen der Nachkriegszeit für jeden Tarifsatz eine Änderung notwendig gemacht haben. Die Küstenschiffahrt ist der nationalen Flagge vorbehalten worden. Besonders kennzeichnend aber für den Umschwung der wirtschaftspolitischen Stimmung ist es, daß im Lande der traditionellen Freibeweglichkeit mit großem Nachdruck amtlich der Plan verfolgt wird, die Frachtengebahrung des Kraftwagenverkehrs unter die Kontrolle eines Straßentarifgerichts nach dem Muster des Eisenbahntarifgerichts zu stellen und zur Sicherung der etwa festgesetzten Frachten in den zu bildenden Bezirken staatliche Kontrollbeamte einzusetzen, während sonst die englische Staatsverwaltung sich fast gänzlich auf die zentralen Ministerien beschränkt. Sogar für die Regelung der Küstenschiffahrt werden bereits gleichgerichtete Vorschläge lebhaft und ernstlich erörtert. Mögen aber auch solche weitgehenden Pläne noch nicht so rasch verwirklicht werden, so stellt jedenfalls die Errichtung und dauernde Betätigung des Eisenbahntarifgerichts einen so wuchtigen Eingriff des Staates in das freie Spiel der Kräfte dar, daß ihm grundsätzliche Bedeutung und ein Wesens-Anderes gegenüber der Weltmarktwirtschaft zugesprochen werden muß.

Auch Frankreich ist auf dem Wege zu staatlicher Zusammenfassung seines gesamten Binnentransportwesens eine große Strecke vorwärts gekommen und vom deutlich herausgestellten Ziele nicht mehr weit entfernt. Schon im Jahre 1921 sind durch Gesetz die großen Privateisenbahnen und die beiden Staatsbahnnetze zu einer Finanzgemeinschaft vereinigt worden, auf deren ganze Geschäftsgebahrung die staatliche Aufsicht einen stärkeren Einfluß als auf die einzelnen Unternehmungen auszuüben sollte, um die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben in Einklang zu bringen. Dieser Erfolg hat sich jedoch nicht erzielen lassen, und die Staatskasse wurde schließlich dank der übernommenen Zins- und Dividendengarantien mit sehr großen Beträgen belastet (im Jahre 1936 allein mit 42 Milliarden Franken). Deshalb ist im Jahre 1937 eine Neuordnung erfolgt, die

dem Staate den schlechthin entscheidenden Einfluß bis tief in die Einzelheiten verleiht und zugleich das Wettbewerbsverhältnis zwischen den Bahnen und den andern Transportmitteln auf eine gesunde Unterlage der Aufgabenteilung stellen soll. Eine Société Nationale des Chemins de Fer, von deren Aktienkapital der Staat 51% besitzt, hat mit dem 1. Januar 1938 die gesamte Betriebsführung für alle wichtigeren Bahnen übernommen; die alten Gesellschaften sind nur noch Aktienbesitzer, nicht mehr selbst Betriebsführer geblieben. Dem (schon 1935 eingesetzten) Ausschuß höherer Staatsbeamter, der für die Zusammenarbeit der verschiedenen Transportmittel Vorschläge auszuarbeiten hat, sind bestimmtere Weisungen gegeben; er soll neben der Binnenschiffahrt und dem Kraftwagenverkehr auch den See- und den Luftdienst in seine Untersuchungen einbeziehen. Es ist auch - wieder einmal - vorgesehen, daß besondere Bestimmungen über die Anlage von Hafenanschlußgleisen erlassen werden. Was aber das wichtigste ist: sämtliche Transportunternehmungen, einschließlich sogar der Rohrleitungen und der größeren Schwebebahnen, sind konzessionspflichtig erklärt worden, und die Nationale Eisenbahngesellschaft ist vor jeder neuen Konzessionserteilung zur Stellungnahme aufzufordern. Rechtlich-formal ist also die Staatsverwaltung nachhaltig und mit weitgehenden Befugnissen in das Ganze des Transportwesens eingeschaltet.

Sehr viel straffer ist nach dem Großen Kriege in Deutschland das Verkehrswesen unter staatliche Regelung gestellt. Vor allem ist schon durch die Verfassung von 1919 ausgesprochen worden, daß sowohl die Eisenbahnen als auch die Wasserstraßen in die Verwaltung des Reiches überzugehen hätten; und dieser Vorschrift ist alsbald durch die Errichtung der Reichsbahn (1920), in der sämtliche Bahnen der Einzelstaaten aufgegangen sind, und durch die Übernahme der einzelstaatlichen Wasserstraßenverwaltungen (1921) im Grundsatz Rechnung getragen worden. Den formalen Schlußstein hat das Gesetz von 1934 gebracht, in welchem der letzte Rest einzelstaatlicher Eisenbahnsuveränität beseitigt und das alleinige Verfügungsrecht der Reichsregierung endgültig stabiliert worden ist; wie denn auch die großen Kanalbauten, die über ganz Norddeutschland vom Rhein bis zur Oder ein zusammenhängendes Netz von hochleistungsfähigen Wasserstraßen ausbreiten sollen, und die neuen Kanalpläne, die noch Süddeutschland und jetzt auch Österreich anschließen werden, vom Reiche getragen werden. Hinzugekommen ist (1933) nicht nur die Aufgabe, im gesamten Reichsgebiet nach einheitlichem Plane ein Netz besonderer Reichsautobahnen neu herzustellen; dem "Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen", einer völlig neu gebildeten Reichsbehörde, ist auch die unmittelbare Betreuung aller wichtigen Durchgangsstraßen als eigens dazu erklärter "Reichsstraßen" und die Bau- und Betriebskontrolle über die wichtigeren "Landstraßen" übertragen worden: eine Reichs-Straßenverkehrsordnung (1934) gibt bis tief in die Einzelheiten hinein die erforderlichen Vorschriften für die Landstraßen nicht minder als für die Reichsstraßen. Die Reichspostverwaltung ferner ist (1934) von den Einzelstaaten dadurch völlig losgelöst worden, daß auch die mittleren und unteren Beamten, die bisher noch rechtlich und demgemäß disziplinarisch den einzelstaatlichen Beamtenkörpern angehört hatten, in aller Rechtsform zu Reichsbeamten geworden sind; der Reichspost ist der gesamte Funkdienst einschließlich des Rundfunks zugesprochen worden. Für die Lenkung des gesamten Luftfahrtwesens endlich ist allein (1933)

das Reichs-Luftfahrtministerium zuständig. Sämtliche Transportmittel aber sind (1934) in dem Reichsverkehrsrat zusammengefaßt, der unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers beratend helfen soll, die verschiedenen Verkehrszweige aufeinander abzustimmen und so das Ganze des deutschen Transportwesens auf die allgemeinen Ziele geschlossen auszurichten.

Die gesetzlichen Befugnisse der verschiedenen Reichsbehörden haben sich auch in der Verkehrsgestaltung bereits in beträchtlichem Umfange ausgewirkt. So hat die Reichsbahn den schon lange von der preußischen Staatsbahnverwaltung verfolgten Plan ausführen können und den Gütertarif (1920) völlig auf eine Staffelung der Kilometersätze umgebaut. Für die großen Stromgebiete sind sowohl Schifferbetriebsverbände als auch Reedereivereinigungen im Zwangswege geschaffen worden (von 1933 ab), um mit Hilfe einer planmäßigen Güterverteilung und durch Festsetzung von Höchst- und Mindestentgelten den Wettbewerb in geregelte Bahnen zu bannen. Der Lastkraftwagen-Fernverkehr ist an die Tarife der Reichsbahn gebunden (1931), und zur sicheren Durchführung dieser Anordnung ist der Reichs-Kraftwagenbetriebsverband mit Zwangsmitgliedschaft aller zum Fernverkehr zugelassenen Unternehmungen errichtet worden (1935); für die Zulassung war eine Sperre angeordnet, die vom Sommer 1936 bis zum Sommer 1938 bestanden hat. Auch die Zusammenfassung der mannigfachen, in tötlichem Wettbewerb miteinander stehenden Luftverkehrsgesellschaften zur Deutschen Lufthansa hat sich nur durch einen starken, auf die Subventionsgewährung gestützten Druck der Reichsverwaltung (1932) erreichen lassen. Der Rundfunkdienst, dessen Ausführung die Reichspost zunächst einer Anzahl von Privatgesellschaften übertragen hatte, ist (1929) straff in die Hand des Reiches zurückgeführt. Und überall entsprechen dem organisatorischen Eingreifen maßgebliche Kontrollbefugnisse gegenüber der Betriebsführung und den Preisfestsetzungen der monopolistisch aufgebauten Unternehmungen. So ist vom freien Spiel der Kräfte im deutschen Transportwesen nichts Wesentliches übriggeblieben.

Das aber ist für alle Staaten, selbst wenn sie die Folgerichtigkeit und Straffheit der deutschen Regelung nicht erreicht haben und auch noch nicht erreichen wollen, in der Verkehrspolitik das gemeinsame Kennzeichen: es geht stets um das Ganze, nicht um diese oder jene Einzelheit, und letztlich auch nicht um die einzelnen Verkehrsmittel. Der Gesamtapparat ist für alle Lebensäußerungen eines Volkes, nicht zuletzt für das Wirtschaftsleben, von so entscheidender Bedeutung, daß die staatlichen Organe jedes Volkes heutzutage die Verpflichtung fühlen, das Wirken dieses Apparates in allen seinen Teilen und allen seinen Erscheinungen durch staatlichen Einfluß jederzeit in Einklang mit dem Allgemeininteresse zu halten, dem Eigennutz privater Eigentümer die maßgebliche Macht zu entreißen. Und der gesamte Staatsraum ist es überall, der mit solcher Verkehrspolitik erfaßt werden soll und erfaßt wird, der sich über alle landschaftlichen und teilstaatlichen Begrenzungen deutlich erhebt.

5. Greift schon die Verkehrspolitik an die Grundlagen allen Wirtschaftens und damit in die Einzelgestaltung aller seiner Teile maßgeblich ein, so handelt es sich bei allen Maßnahmen, die sich auf das Währungs- oder Bankwesen, auf den Kapitalmarkt oder die Preisbildung erstrecken, vollends um Wirtschaftsbereiche, deren Wirksamkeit vom Allgemeinen her in alle Sonderzweige hineinstrahlt, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche, deren Regelung mithin die tragenden Grundsätze und den Geist der Wirtschaftsbereiche der Grundsätze und den Geist der Grundsätze

schaftspolitik wie in einem Brennspiegel zusammenfaßt. Hier klaffen denn auch die Unterschiede und Gegensätzlichkeiten von Staat zu Staat am weitesten auseinander. Hier zeigt sich unmittelbar, ob die Einzelschritte der Staatsgewalten von einheitlicher Grundauffassung über die Neugestaltung und die Aufgabe einer Lenkung des Wirtschaftslebens getragen werden, oder ob das jeweilige Vorgehen nur besondere Schwierigkeiten der Zeit beheben soll.

In der Behandlung der Währungsfrage scheiden sich die Geister. Schon vor dem Weltkriege, in der Zeit der Weltmarktwirtschaft, was es zwar eine Selbstverständlichkeit, daß jeder einzelne Staat die Geldverhältnisse seines Gebietes autoritär zu regeln hatte, und auch der Streit der vorangehenden Jahrzehnte, ob die ergänzende Ausgabe von Banknoten an feste Regeln zu binden und in die Hände einer zentralen Notenbank zu legen oder besser dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte zu überlassen wäre, war längst zugunsten der staatlichen Regelung und der Zentralisierung entschieden. Als ebenso selbstverständlich galt es jedoch, daß die Währungsgesetze lange Zeiten unverändert bleiben müßten, und daß es gerade die Aufgabe der zentralen Notenbank, nicht einer Regierungsstelle wäre, durch ihre Notenausgabe und Diskontsatz-Gebahrung den Wert des Währungsgeldes stabil zu halten. Es galt als ein Merkmal primitiver Wirtschaftspolitik, wenn in einem — eben deshalb exotisch genannten — Staat die Wechselkurse stark zu schwanken pflegten oder gar die gesetzliche Goldparität mit den Auslandswährungen verloren. Den weltmarktmäßig verbundenen Staaten erschienen die überstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen als so wichtig, daß man lieber auf einen gleichmäßigen Stand der Güterpreise als auf die internationale Einheitlichkeit der Berechnungsgrundlage verzichtete.

Diese Betonung hat sich in ihr Gegenteil verkehrt: in der Gegenwart sind die meisten Staaten darauf aus, in ihrem Binnenwirtschaftsleben so weit wie irgend möglich die Güterpreise stabil zu erhalten und diesem Ziele auch die außenwirtschaftlichen Möglichkeiten dienstbar zu machen; die internationale Währungs-Solidarität ist in den Hintergrund gerückt. Zumeist sogar wird das Währungsverhältnis zwischen eigenem Staatsgebiet und Ausland, die technische Berechnungsunterlage für die außenwirtschaftlichen Beziehungen, als ein besonders wirksames Mittel betrachtet, jenem Ziel der binnenwirtschaftlichen Stabilität näherzukommen, und deshalb von den Staatsgewalten selbst in Obhut genommen. Neben die Diskontpolitik der Notenbanken — tatsächlich sogar an ihre Stelle ist weithin eine staatlich geführte Währungspolitik getreten — ein "Manipulieren" des Geldwertes, der Geldseite also der Preisbewegungen.

So hat Großbritannien nicht nur seine Währung (1931) aus der strengen Goldbindung gelöst, nachdem es erst wenige Jahre vorher (1925) seine Inflation durch Rückkehr zu dem alten Goldwert des Pfund Sterling beendet hatte Es hat auch — und das ist für die Frage der wirtschaftlichen Grundform entscheidend — einen Währungsausgleichfond geschaffen, der von einer Staatsbehörde, vom Schatzamt verwaltet wird und in seinem Einsetzen keiner festen Regelung unterliegt. Tatsächlich ist der Fond denn auch nach anfänglicher Zurückhaltung mit seinem Abgeben und Hereinnehmen von Gold und Devisen regelmäßig zur Gleichhaltung des Pfundkurses verwandt worden. So hat zwar der sog. Sterlingblock sich über zahlreiche Länder Europas und der Übersee ausdehnen können. Es ist auch ein Abkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit Frankreich über

den gegenseitigen Schutz der Währungen zustandegekommen. Trotzdem ist gerade in London ein stetes Mißtrauen wach, was jeweils die staatliche Fondverwaltung wohl tun wird. Und von einer allgemeinen Gleichhaltung der Inlandspreise ist seit Jahren nichts mehr zu spüren.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Bundesregierung dieses ursprüngliche Ziel ihrer Währungspolitik wesentlich länger verfolgt. Schon formell ist die Einschaltung der Staatsgewalten, wie sie mit der Abwertung des Dollars (1933) einsetzt, nach zwei Richtungen bedeutsam. Erst im Herbst 1913 hat das Land mit dem System der Bundesreservebanken ein einigermaßen neuzeitliches Notenbankwesen erhalten; und auch dieses noch ist durch die scharfe Betonung der regionalen Verschiedenheiten insofern gekennzeichnet, als die Reservebanken sowohl gegeneinander als auch gegenüber dem Federal Reserve Board, einer Art von gemeinsamem Verwaltungsrat, einen hohen Grad von Selbständigkeit in ihrer ganzen Kreditgebahrung besitzen. Dem steht jetzt eine straffe Zentralisierung gegenüber, die alle jene landschaftlichen Unterschiede beiseite schiebt und das ganze riesige Gebiet unter völlig einheitliche Vorschriften stellt. Und zweitens ist es eben eine Staatsbehörde, die jetzt die Zügel führt und hierzu, wenngleich nicht unbeschränkte, so doch sehr weitgehende Vollmachten erhalten hat. Noch jetzt kann der Dollar durch einen einfachen Verwaltungsakt weiter abgewertet werden, wie auch durch solche Akte das tief in das Bankenverhalten einschneidende Goldhortungsverlangen erst eingeführt und dann plötzlich wieder aufgehoben worden ist. Die Unsicherheit der Wirtschaftskreise ist um so größer, als einerseits jenes Währungsabkommen mit England auf kürzeste Frist kündbar gestellt und andererseits auch in den Vereinigten Staaten die Gleichhaltung der Preise nicht erreicht ist. So können immer wieder Gerüchte von bevorstehender Abwertung des Dollars auftauchen und Glauben finden.

In Frankreich endlich (um auch dieses noch anzuführen) ist es ebenfalls nicht die wuchtige Abwertung des Franken, die durch Poincaré im Wege des Gesetzes herbeigeführt ist, was dem dortigen Wirtschaftsleben einen Stempel neuer Eigenart aufdrückt; denn das war als einmalige Änderung des Geldwesens gedacht und sollte für lange Zeiten die klar übersehbare Grundlage alles wirtschaftlichen Geschehens abgeben, war also mit der privaten Freibeweglichkeit durchaus in Übereinstimmung. Daß es hierbei jedoch dank der sozialpolitischen Abdrosselung der französischen Gütererzeugung und dank den hieraus folgenden Finanznöten des Staates nicht geblieben ist, daß vielmehr weitere Abwertungen des Franken in rascher Folge und beträchtlicher Zahl durchgeführt worden sind, das hat von der Währung her sowohl die Besitzverhältnisse als auch das wirtschaftliche Handeln aller Übersehbarkeit und Berechenbarkeit beraubt. Seitdem hat die sog. Kapitalflucht französisches Gold und französische Kaufkraft in immer wiederholten Stößen und so stark ins Ausland getragen, daß die Londoner und New Yorker Banken Kredite, die sie in alle Welt hinausgegeben haben, gro-Benteils aus dieser Quelle haben speisen können; was wiederum die französische Gütererzeugung entsprechend geschwächt hat. Den Unternehmerwillen und die Risikofreudigkeit, die sowieso nicht eine starke Seite des französischen Volkes bilden, hat das Unsichere der Geldwertung vollends abgebremst. Und so ist denn auch ebenso ein starkes Steigen der Güterpreise wie ein stetes Sinken der Steuerkraft eingetreten, was wiederum zur neuen Frankenabwertung geführt hat. Ein Fehlerring, dessen Auflösung von keiner Maßnahme der Sondergebiete, sondern nur von einer Neuorientierung der Währungspolitik erwartet werden kann.

Deutschland ist einen wesensandern Weg gegangen. Nachdem es im Herbst 1923 seine Geldverhältnisse neu geordnet hat, sind zwar die Bestimmungen über die Golddeckung der Banknoten durch die Reichsbank beiseite geschoben und durch Gesetz neben die Wechseldeckung der Banknoten die Deckung durch sichere Effekten gestellt worden (open market policy); von einer Goldwährung im formalen Sinne des Wortes kann also nicht mehr gesprochen werden, auch nicht von einer Goldkernwährung. Das Entscheidende jedoch, die Abhängigkeit der jeweils umlaufenden Notenmenge vom Tempo des allgemeinen Wirtschaftsganges, ist bewahrt geblieben; zunächst durch die große Vorsicht, mit der die Reichsbank von der Befugnis der Effektendeckung nur Gebrauch gemacht und überhaupt ihr Kreditgeben geführt hat, und später (im Zusammenhang mit der großen Arbeitsbeschaffungsaktion der Reichsregierung und mit der Ausführung des Rüstungsprogramms) durch den formalen Vorgang, daß die staatlichen Aufträge stets in Wechseln, welche die ausführenden Firmen auf das Reich gezogen und der Reichsbank regelmäßig zur Diskontierung eingereicht haben, ihren Niederschlag fanden und so der Reichsbank die Übersicht über jene Zusammenhänge erhalten blieb. In ständig steigendem, im ganzen recht erheblichem Umfang sind diese Wechselschulden des Reiches dann durch die Ausgabe von langfristigen Reichsanleihen konsolidiert und die darauf ausgegebenen Banknoten wieder der Reichsbank zugeführt worden, bis schließlich sogar (Frühjahr 1938) diese sog. Vorfinanzierung der staatlichen Aufträge beseitigt und die Menge der umlaufenden Noten von den Arbeitsbeschaffungs- und Rüstungswechseln freigestellt werden konnte. So ist die Währung unberührt geblieben.

Der materiellen Wirkung einer starken Zunahme der Umlaufsmittel aber ist eine Preispolitik entgegengesetzt worden, welche die Preisentwicklung nicht mehr dem freien Spiel der Marktkräfte überläßt, sie vielmehr in zunehmender Intensität unter staatlicher Obhut gebracht hat. So ist schon im Zusammenhang mit dem ersten Vierjahresplan (1933) ein "Reichskommissar für die Preisüberwachung" mit der Aufgabe betraut worden, allen Preissteigerungen für lebenswichtige Güter nachzugehen und sie zu unterbinden, sobald sie nicht nach Maßgabe der Gestehungskosten als angemessen anerkannt werden konnten. Nach Verkündung des zweiten Vierjahresplanes (1936) ist dieser Auftrag nicht nur auf die volle Breite des Wirtschaftslebens ausgedehnt, sondern zugleich auch aus der Überwachung der Preisbewegungen und dem nur negativen Verhindern ungerechtfertiger Preiserhöhungen ins Positive der Preisbildung gehoben worden. Der Reichspreiskommissar für Preisbildung, wie er jetzt genannt wird, soll auch auf Preissenkungen hinarbeiten, wo immer er sie aus dem allgemeinen Interesse für notwendig ansieht, und überhaupt mit eigener Initiative sich in das Preisgeschehen einschalten. Demgemäß sind denn auch schon mannigfache Preisermäßigungen angeordnet worden. Vor allem aber hat die sog. Preisstop-Verordnung, die jede Preiserhöhung gegenüber dem Stand vom 18. Oktober 1936 an eine Sondergenehmigung des Preiskommissars bindet, diesem die Grundlage gegeben, schon in die Absicht einer Preiserhöhung einzugreifen und dadurch das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Gütern sowie zwischen den Güterpreisen und dem Lohnstande schon in der Vorbereitung zur Beachtung zu bringen. Hier macht sich geltend, daß anders wie während des Krieges für eine eingehende Prüfung aller preisbestimmenden Elemente regelmäßig Zeit und geschultes Personal zur Verfügung steht, und daß auch nicht die Rücksicht auf möglichst schnelle und starke Steigerung der Gütererzeugung alle sonstigen Überlegungen tief in den Schatten drängt.

Die Währungspolitik der Reichsregierung wird ferner ergänzt durch eine darauf abgestimmte Banken- und Kapitalmarkt-Behandlung. Letztere ist seit dem ersten Vierjahresplan darauf gerichtet, die Sparkraft des ganzen Volkes unmittelbar in den Dienst der Arbeitsbeschaffung und später der Aufrüstung einzuspannen. Deshalb ist eine Kapitalsperre nicht nur (wie in Großbritannien) gegen das Ausland, sondern auch für das Inland verhängt worden: kein Unternehmen darf neue Aktien oder Obligationen, keine Hypothekenbank neue Pfandbriefe ohne besondere Genehmigung der Reichsregierung ausgeben, und die Banken, die Sparkassen, die Versicherungsgesellschaften werden angehalten, ihre flüssigen Mittel in Arbeitsbeschaffungs- und Rüstungswechseln und dann in Reichsanleihen anzulegen. Auch von den Gewinnen, die von den sog. Kapitalgesellschaften (vor allem den Aktiengesellschaften) jeweils erzielt werden, ist ein gewisser Teil wenigstens leihweise erst an die Golddiskontbank, die Tochterunternehmung der Reichsbank, für je einige Jahre abzuführen, und von den Abwertungsgewinnen, die sich bei der Rückzahlung der in fremden Währungen abgeschlossenen Schuldverpflichtungen ergeben, beansprucht das Reich den größeren Anteil. Nur diejenigen Gewinne, die von den Gesellschaften als Reserven zurückbehalten werden und demgemäß zur Modernisierung oder Erweiterung ihrer Anlagen dienen, bleiben von jener Sonderabgabe frei und nur der allgemeinen Körperschaftssteuer unterworfen.

Ausnahmen von der Kapitalsperre sind in den ersten Jahren nur ganz selten bewilligt worden; und wenn neuerdings die Zügel etwas lockerer gehalten werden, so auch nur deshalb, weil die Reserven vielfach nicht mehr zur Selbstfinanzierung der Neuanlagen ausreichen, die doch zur Durchführung des zweiten Vierjahresplans gemacht werden müssen. An dem Grundsatz, daß die Sparkraft des Volkes seinem Staate gehört, wird ebenso festgehalten, wie an der Beanspruchung der Sondergewinne, die doch zumeist sogar an den Aufträgen des Reiches verdient worden sind.

Die deutschen Banken endlich sind durch die Ereignisse des Sommers 1931 in ein eigentümliches Verhältnis zum Staate gebracht. Zwar hatte das Reich sich schon bald nach dem Großen Kriege in der Reichskreditgesellschaft eine eigene Bank geschaffen, die für seine großen Industriewerke und Industriebeteiligungen, eine Erbschaft der Kriegswirtschaft, die Finanzgeschäfte nach Art einer "Hausbank" besorgen sollte; wie auch die großen Einzelstaaten neben den Notenbanken solche Institute (zum Teil seit langer Zeit) besaßen. Dies war jedoch um so weniger etwas Besonderes, als alle diese Staatsbanken und so auch die Reichskreditgesellschaft sich in ihrer Geschäftsgebahrung kaum von den großen Privatbanken abgehoben haben, jedenfalls nicht grundsätzlich andere Wege gegangen sind. Sogar die große Stützungsaktion, mit der im Sommer 1931 die Reichsregierung unter Übernahme erheblicher Aktienbeträge eine nicht gerade geringe Anzahl von Privatbanken, darunter die wichtigsten, über die Gefahr eines Zusammenbrechens hinweggetragen hat, ist für deren wirtschaftlichen Charakter nicht von

wesentlicher Bedeutung geworden. Wohl aber hat eben diese Gefahr und die darin liegende Bedrohung unseres ganzen Wirtschaftsaufbaus den Anstoß gegeben, daß im Herbst 1931 ein "Reichskommissar für das Bankgewerbe" eingesetzt worden ist mit dem Auftrag, eine allgemeine Aufsicht über die Banken, ihren Aufbau und ihr Kreditgebahren auszuüben. Dieser Auftrag ist dann 1934 ganz wesentlich erweitert und zugleich vertieft worden; auch ist ein besonderes Aufsichtsamt für das Kreditwesen geschaffen worden, das unter der Führung der Reichsbank steht und im übrigen die Reichsministerien wirtschaftlichen Inhalts zu einheitlichem Vorgehen in Bankenfragen zusammenfaßt. So ist — neben vielen Einzelbefugnissen der Aufsichtsbehörde — die Übereinstimmung des Bankenvorgehens mit der Kapitalmarkt- und Währungspolitik der Reichsgewalten gesichert.

Daß aber auch auf diesem Arbeitsgebiet der Staat nur die Lenkung und letzte Zielsetzung, nicht das Beschließen und Ausführen der wirtschaftlichen Handlungen auf sich zu nehmen wünscht, ist in dem Abstoßen jenes Aktienbesitzes, den er im Sommer 1931 übernommen hat, deutlich zutage getreten. Auch hier ist die Verantwortung, im Rahmen der Allgemeininteressen das einzelne Unternehmen zu Gedeihen zu führen, bei den privaten Leitern verblieben.

So scheint denn, allein von der Wirtschaftspolitik her gesehen, in die Welt ein neues Zeitalter des Merkantilismus gekommen zu sein. In alle Wirtschaftsgebiete treten, wenngleich nicht immer schon mit letzter Folgerichtigkeit, die Staatsgewalten mit dem Anspruch ein, das wirtschaftliche Geschehen nicht nur in seinen allgemeinsten Grundlagen zu beeinflussen, ihm vielmehr die Richtung zu weisen; und tatsächlich greifen sie auch mannigfach unmittelbar in die Gestaltung des Wirtschaftslebens ein, wie es die merkantilistischen Staaten der Vergangenheit ebenfalls getan haben. Und doch ist es ein wesensanderes Wirtschaftsleben, das uns in der Gegenwart entgegentritt; die Nationalwirtschaft als eine der Grundformen wirtschaftlicher Gestaltung ist nicht die Wirtschaft des Merkantilismus.

# 34. Das Wesen der Nationalwirtschaft.

1. Aus der starken Betonung, mit der seit dem Großen Kriege die Staatsgewalten ihren Einfluß im Wirtschaftsleben ihres Bereichs allenthalben erweitert und vertieft haben, hat sich mit Notwendigkeit für das gesamte Wirtschaften der Welt eine grundlegende Wandlung ergeben. Wie zum Wesen des Staates die Verankerung in einem fest umrissenen Raume der Erde gehört, so sind auch diese Staatsräume für das Wirtschaftsleben je die maßgeblichen Grundlagen geworden, und neuartige, wesensandere Raumbeziehungen sind an die Stelle der vordem geltenden Zusammenhänge getreten.

Dies gilt am deutlichsten erkennbar für den Auslandsverkehr. In ihm hatte während der weltmarktwirtschaftlichen Zeit das weit verbreitete Recht der Meistbegünstigung dafür gesorgt, daß für den einzelnen Staat sowohl die Einfuhr als auch die Ausfuhr, wie in den Güterarten und ihren Mengen, so namentlich auch in ihren räumlichen Richtungen ausschließlich durch die Gewinnaussichten, die sich den einzelnen Kaufleuten oder Industriellen aus der Wahl des einen oder andern Weges zu bieten schienen, und durch die Regsamkeit bestimmt wurden, mit der solche Möglichkeiten von den Import- und Exportfirmen ausgenutzt wur-

den. Nichts stand im Wege, daß etwa ein deutsches Handelshaus deutsche Waren nach England verkaufte und die ihm dadurch entstehende Preisforderung (Devise) an ein anderes deutsches Handelshaus (durch Bankenvermittlung) abtrat, das sie nun etwa an eine argentinische Ausfuhrfirma (oder deren Bank) zwecks Bezahlung einer von dort bezogenen Warenmenge übertrug, und daß diese Ausfuhrfirma die so gewonnene, auf London lautende deutsche Forderung an ein argentinisches (oder auch in einem dritten Lande angesessenes) Einfuhrhaus weitergab, das damit in England eine Schuldverpflichtung ausglich. In der Gegenwart ist ein derartiges Vorgehen gewiß nicht ganz ausgeschlossen; Londons Stellung im internationalen Zahlungsverkehr baut sich auch jetzt auf der Vermittlung je zwischen fremden Ländern auf, und Deutschland z. B. hat sich in den letzten Verrechnungsabkommen ausdrücklich vorbehalten können, einen Teil der aus seinen England-Lieferungen stammenden Forderungen zur Begleichung von Zahlungsverpflichtungen dritten Ländern gegenüber zu benutzen. Wie aber diese Befugnis nur auf einen recht kleinen Betrag sich beschränkt und in den deutschen Auslandsbeziehungen eine Ausnahme darstellt, so haben ganz allgemein die heute vorherrschenden Kontingentsverträge und Devisenkontrollen es zur Regel gemacht, daß die Ein- und die Ausfuhr sich von Land zu Land ausgleichen sollen. Und wo nicht diese Sperren errichtet sind, da sorgt die neue Form des Zoll- und Verwaltungsschutzes der heimischen Gütererzeugung dafür, daß nicht beliebige Mengen beliebiger Waren aus beliebigen Fremdgebieten hereinkommen können. Der Auslandhandel, der berufsmäßige Vermittler der Ein- und Ausfuhr, hat also nicht mehr die Wahl des Weges frei. Er kann nicht die fremden Güter dort kaufen, die heimischen Güter dort verkaufen, wo sich ihm die größten Gewinnaussichten zu bieten scheinen. Er muß sich peinlich an die Möglichkeiten halten, die ihm von der Wirtschaftspolitik des eigenen und der fremden Staaten gelassen werden. In neuen, früher unbekannten Raumbeziehungen hat er sich zurechtzufinden.

Das ist eine Wandlung, die in allen Ländern in den Verschiebungen des Anteils zutage tritt, mit dem sich je die einzelnen Fremdgebiete in den gesamten Außenhandel einreihen. Vergleicht man aber Anfang und Ende des letzten Jahrzehnts — die Veränderungen in der staatlichen Struktur Europas und das "Loch im deutschen Westen" lassen mit der Vorkriegszeit und den ersten Nachkriegsjahren einen Vergleich nicht zu - so wird die räumliche Wirkung der neuen Wirtschaftspolitik unverkennbar: der Güteraustausch, den die hoch entwickelten Industrieländer wieder untereinander aufgenommen hatten, ist gegenüber demjenigen Verkehr zurückgetreten, der sich zwischen diesen und den Agrar-Rohstoffländern entfaltet hat; hier werden jedoch die ganz derben, billigen Massenwaren großenteils schon von eigenen Industrien hergestellt und deshalb nicht annähernd mehr so stark wie vor dem Kriege aus Europa bezogen. Für Deutschland wirkt sich die Betonung des Fabrikaten-Rohstoff-Austausches u. a. dahin aus, daß in seiner Ein- und Ausfuhr die Länder Südosteuropas ihren Anteil besonders kräftig haben steigern können, kräftiger noch als der übrige Osten und der Norden Europas und als die überseeischen Neuländer, während Westeuropa verhältnismäßig und absolut erheblich verloren hat, - daß aber zugleich in der deutschen Ausfuhr ein Vordringen der Produktionsmittel (Investitionsgüter) auf Kosten der Verbrauchswaren eingetreten ist. Für Großbritannien gilt Ähnliches; nur, daß es nicht der europäische Osten, sondern der britische Kolonialbereich ist, der sich deutlich in den Vordergrund drängt, und daß die Minderung der Ausfuhrmöglichkeiten für die derben Verbrauchswaren einige der wichtigsten, gerade hierauf eingestellten Industriezweige (wie namentlich die Baumwollweberei) mit ungleich schwererer Wucht getroffen hat als die entsprechenden, von jeher jedoch die feinere Verarbeitung bevorzugenden Industriezweige Deutschlands. Andererseits haben einige der jüngsten Industrieländer, besonders Japan, ihre Erzeugung an billigen, fast rein maschinell hergestellten Massengütern so gesteigert, daß sie mit deren Ausfuhr die primitiven Fabrikatbedürfnisse der geringst entwickelten Erdgebiete fast gänzlich befriedigen können; dank den staatlichen Unterstützungen sogar in den Kolonien europäischer Mächte.

England hat durch die neue Raumorientierung des Welthandels noch in anderer Hinsicht besonders stark verloren: in seiner Bedeutung als Handelszwischenhand. Gewiß waren seine großen Handelshäuser aus der alles überragenden, fast monopolartigen Stellung, die sie als Vermittler des Güteraustausches zwischen fremden Ländern einmal gehabt hatten, schon seit Jahrzehnten durch das Hochkommen europäisch-festländischer Wettbewerber herausgeworfen; und es war auch nicht nur der direkte Handelsverkehr der Festlandgebiete mit Übersee ihnen entzogen, es hatten sich auch ähnliche Vermittlerzentren — im Anschluß namentlich an die selbständigen Schiffahrts-Linienverbindungen — mannigfach gebildet. Wie aber London trotz allem mit seinen Banken der Mittelpunkt des internationalen Zahlungsverkehrs geblieben war, so hatte auch der englische Kaufmann (vielfach übrigens ursprünglich fremder Nationalität) noch immer in großem Umfang und insgesamt erheblich stärker als irgend eine Wettbewerbergruppe die Hand in dem Güteraustausch von fremdem Land zu fremdem Land behalten. Diese Tätigkeit war sogar zweifellos erheblich stärker, als etwa die englische Statistik über die Wiederausfuhr nichtenglischer Waren erkennen läßt; denn längst nicht alle Waren, die auf solche Weise über die Weltmeere geleitet wurden, berühren den englischen Hafen, aus dem heraus das Geschäft abgeschlossen war. Und von all dem ist nur ein Rest übriggeblieben, der schwerlich auch nur annähernd an das frühere Ausmaß heranreicht und zudem noch immer mehr zusammenschrumpft, der vielleicht (um es in Ziffern auszudrücken) kaum noch so viel Zehner-Millionen Pfund wie vordem Hunderte an Handelsgewinnen nach England bringt.

Für die schwere Sorge, die man sich darüber macht, ist aufschlußreich die Bestimmung des letzten deutsch-englischen Verrechnungsabkommens, wonach ein Teil der deutschen Ausfuhrerlöse zwar in nichtenglischen Waren, aber nur durch englische Handelsvermittlung angelegt werden darf. Man stelle sich die Umständlichkeit der Kontrollen und der Verrechnung vor, wenn der Gesamtbetrag auf nicht weniger als vier Kanäle verteilt werden muß: auf Einkauf englischer Waren, auf Bezahlung deutscher Kapitalschulden, auf Erwerb nichtenglischer Waren durch englische Vermittlung und auf freie deutsche Verfügung. Der Drang aber, je zwischen dem Ausfuhr- und dem Einfuhrland den Handelsfaden direkt zu spinnen, ist durch die zahllosen Staatseingriffe, denen der Einzelne sich oft genug ganz überraschend gegenübergestellt sieht, und durch die mannigfach verschiedenen Staatsverträge, die auf bestimmte Waren bestimmter Herkunft sich beziehen, so verstärkt und zugleich, ihm nachzugeben, so erleichtert worden, daß die englische Regierung selbst ein so kleinliches Mittel benutzt, seinem

Handel noch etwas von der früheren Zwischenhandstellung zu erhalten. Im allgemeinen läuft die Entwicklung, wie auch die festländischen Vermittler so indirekten Güteraustausches der Fremde zu spüren bekommen, in großen Schritten in entgegengesetzter Richtung: in den neuen Raumbeziehungen des Welthandels ist kein Platz mehr für räumliche und so auch nicht mehr für organisatorische Umwege.

Der letzlich entscheidende, an den Grund allen Wirtschaftslebens reichende Unterschied liegt aber gegenüber der Weltmarktwirtschaft darin, daß es den Weltmarkt als allgemein-gültiges und bis in die entlegensten Winkel der einzelnen Länder greifendes Organ der Preisbildung nicht mehr gibt. Sogar bei denjenigen Gütergruppen, die weder auf der Angebots- noch auf der Nachfrageseite den staatlichen Preisfestsetzungen unterliegen, bedeuten die mengenmäßigen Hemmungen des freien Privatverkehrs, wie sie von vielen der wichtigsten Staaten auf die Ausfuhr oder die Einfuhr auch dieser Welthandelsobjekte gelegt sind, für das Ganze des internationalen Güteraustausches eine derartig wuchtige Einengung, daß auch bei ihnen von wirklich freier, staatlich nicht beeinflußter Preisbildung nicht gesprochen werden kann; geschweige, daß die Preise der Außenwelt auch für das Binnenleben der einzelnen Staatsräume das Handeln und seine wirtschaftlichen Erfolge maßgeblich bestimmen. Mögen formal die großen Zentral-Produktenbörsen in einer großen Zahl von Ländern bestehen geblieben sein, mögen auch ihre Preisnotierungen in der ganzen Welt beachtet werden — was sie zu bewerten haben, steht mehr oder minder stark, in mitmaßgeblichem Grade aber immer unter dem Einfluß staatlicher Regelungen, ist nicht ein rein wirtschaftlich gebildetes Angebot-Nachfrage-Verhältnis. Und eben dies gilt auch von den Effektenund Wechselbörsen. Der Ausdruck Weltmarkt hat, wie schon erwähnt, seinen wirtschafts-organisatorischen Inhalt im wesentlichen verloren, deckt nur noch einen wirtschafts-geographischen Begriff.

So ist denn in der Tat an die Stelle der wirtschaftlichen Welteinheit dank der staatlichen Wirtschaftspolitik auch im Wirtschaftsleben eine Vielheit von Staatsräumen, von "Volkswirtschaften", getreten, die je die "übrige" Welt zur Ergänzung der eigenen Produktivkräfte und der eigenen Absatzmöglichkeiten heranziehen, dieser übrigen Welt jedoch in betonter Selbständigkeit ihrer Daseinsführung gegenüberstehen.

2. Tief auch greift die Wandlung der binnenwirtschaftlichen Raumbeziehungen in das Wirtschaftsleben der Völker ein. Lassen sich im Außenhandel, im Güteraustausch mit der Fremde, zwanglos weitgehende Ähnlichkeiten mit der Wirtschaftsgestaltung der merkantilistischen Zeit feststellen, so zeigt der Binnengüteraustausch ein völlig anderes Bild. Er steht der weltmarktwirtschaftlichen Gestaltung in seinen Wesenszügen doch so viel näher, daß der Vergleich mit dem Merkantilismus verblaßt.

Dies ist die Wirkung der Landtransportmittel und der ihnen gewidmeten Staatspolitik. Erst jene haben technisch die Entfernungen solcher Ausdehnung, wie sie die neuzeitlichen Staaten aufzuweisen pflegen, auch für Massengüter und überhaupt mit solcher Regelmäßigkeit überwindbar gemacht, daß vom einen bis zum andern Ende des Staatsraumes lebenswichtige Güter ausgetauscht und auch bisherige Luxusgüter zu tagtäglichen Notwendigkeiten des ganzen Volkes werden können. Und wie die Verbesserungen der bestehenden Wasserstraßen und der

Bau neuer Kanäle und Straßen in Deutschland bis nach Österreich hin ausgeprägt dem Ziele dienen, Ost und West, Süd und Nord wirtschaftlich einander zu nähern. so gewährt vor allem die Eisenbahn mit jener Straffheit der Tarifgestaltung, die ihr die betrieblichen Verhältnisse aufzwingen, weitestgehend die Mittel, durch eine entsprechende Abstufung der Frachtsätze nach Güterarten (Wertklassifikation in horizontaler Staffelung) und nach Entfernungen (fallende Kilometersätze in vertikaler Staffelung) die Raumunterschiede zwischen selbst den entlegensten Landesteilen zu überwinden. Eine solche Tarifierung — wie sie allenthalben, wenngleich in den Einzelheiten verschieden, sich bei Staats- und Privatbahnen ausgedehnter Netze findet — ist um so wichtiger, als eine Wertstaffelung dank hohen Frachtsätzen für hochwertige und deshalb von den Transportkosten im Absatz kaum berührte Güter die Bahnen in die Lage bringt, für die Güter des Massenverbrauchs mit besonders niedrigen Frachten sich zu begnügen; ein allgemein-wirtschaftlicher Vorteil, der durch die Entfernungsstaffelung noch zugunsten der transportkosten-empfindlichen Waren gesteigert wird. Hierdurch sind die Schienenwege das Rückgrat des Verkehrs geblieben; nur sie verbinden (im Gegensatz zur Binnenschiffahrt und zum Kraftwagenverkehr) eine fast unbeschränkte Verbreitungsfähigkeit und die Fähigkeit des weiträumigen Massengütertransports mit höchstem Grade der Regelmäßigkeit und mit zumeist genügender Schnelligkeit. Und wie sie die wirksamsten Erschließer aller Erdteile gewesen sind und in den weniger entwickelten Ländern noch sind, so bilden sie auch überall die wichtigsten Stützen desjenigen Verkehrs, der über alle Entfernungen hinweg die verschiedenen Landesteile eines Staates aneinander schließt und den Staatsraum auch im Wirtschaftsleben zu einer Einheit werden läßt. Nur im britischen Weltreich, soweit man es gemäß den Ottawa-Verträgen als einen Staatsraum von wirtschaftlicher Geschlossenheit aufzufassen vermag, und im Verhältnis Frankreichs zu seinen Kolonien sowie im Inselreich Japan treten an die Stelle der Eisenbahnen und neben sie die fahrplanmäßig betriebenen Dampferlinien.

Die grundsätzliche Einstellung des Wirtschaftslebens auf den Staatsraum bedeutet nun aber nicht weniger, als daß aus den natürlichen und den geschichtlichen, zumeist in der Volksart fest gewordenen Gegebenheiten sich wiederum über die einzelnen Teillandschaften hin die gemeinsame Aufgabe der Gesamtbedarfsdeckung in verschiedener Weise verteilt, daß also auch in der Nationalwirtschaft sich die räumliche Produktionsteilung geltend macht. Das gilt schon für die wenig entwickelten Neuländer; denn nicht nur sind alle Zweige des Bergbaus an die Lagerstätten der Mineralien gebunden und in aller Regel die Böden nicht überall für den Anbau derselben Erzeugnisse geeignet, auch die Verarbeitungsgewerbe pflegen nur in den größeren Städten (zumeist in den Seeund Binnenhäfen) ihren Standort zu haben und von dort aus das ganze Land zu versorgen. Es gilt vollends für die Gebiete älterer Kultur, in denen die Landschaften starker Bevölkerungszusammenballungen ein wesentlich anderes Wirtschaftsgesicht zeigen wie die minder stark bevölkerten Landesteile, in denen aber auch die urtümlichen Unterschiede des Klimas und des Bodens trotz aller Ausgleichswirkungen der neuzeitlichen Technik keineswegs ihre grundlegende Bedeutung verloren haben. Neben die Landwirtschaft und den Bergbau mit den räumlich und technisch unmittelbar anschließenden Werken der ersten Verarbeitungsstadien, denen ihr Standort ein für allemal vorgeschrieben ist, treten hier jene

zahllosen Betriebe der feineren Fertigung, die bei aller vergleichsmäßigen Kleinheit doch dank der maschinellen Technik in ihrer Leistungsfähigkeit und ihrem Absatzbedürfnis über den Rahmen ihrer Nachbarschaft hinausragen und daher selbst dann, wenn sie dem Kerne nach konsum-orientiert liegen, auch in der Ferne sich einen Käuferkreis schaffen müssen; in aller Regel finden sie auch die zu verarbeitenden Halbfabrikate und ihre Betriebsstoffe großenteils in anderen Gegenden. Dies alles bedeutet einen überörtlichen und überlandschaftlichen Güteraustausch, der um so lebhafter sprudeln muß, je mehr es den Staatsgewalten gelingt, im eigenen Bereich die Rohstoffgewinnung und Halbfabrikation nach Menge und Art zu steigern und zu vervielfältigen.

Es könnte hiernach scheinen, als ob sich in der Nationalwirtschaft gegenüber der Weltmarktwirtschaft für die Produktionsteilung lediglich der Raum zusammenzöge und ein Wesensunterschied nicht gegeben wäre. Dieser Schein trügt. Auch wenn die Staatsgewalten nicht bis zu einer festen Preisregelung vorgeschritten sind, macht es Wichtiges aus, daß die einzelne Landschaft weder in ihren Produktionsbetrieben noch in der Deckung ihres lebenswichtigen Bedarfs mit den ständig wechselnden, nie völlig zu übersehenden Angebots- und Nachfrageverhältnissen eines Weltmarktes zu rechnen braucht. Ihr stehen die andern Teilräume desselben Staates mit stetigen, nur langsam sich wandelnden Wirtschaftsbedingungen gegenüber; d. h. in einer Übersehbarkeit, auf die sich jedermann einrichten kann, auf die in aller Regel sogar die Beziehungen der Gütererzeugung ebenso wie die des allgemeinen Bedarfs schon im Laufe der Zeiten abgestimmt worden sind. Es ist gewiß nicht so, daß zwischen den Landschaften überhaupt kein Wettbewerb innerhalb des gemeinsamen Staatsraumes stattfindet; er wird aber nicht mit dem Preisdruck, sondern mit der Art der Leistungen geführt. Die Preise werden vielmehr wieder, wie in nachbarschaftswirtschaftlicher Ordnung, maßgeblich von den örtlichen Produktionskosten bestimmt und auch beim Fernabsatz innerhalb des Staates nur durch die unvermeidlichen Transport- und Handelsspesen erhöht. Zu letzter Folgerichtigkeit und zur Beseitigung der letzten Unstimmigkeiten kann daher eine autoritäre Marktordnung führen, die in vorsichtiger Berücksichtigung der natürlichen und der gewordenen Verhältnisse für die Gütererzeugung wie auch für den Absatz in Mengen und Preisen die Richtung weist; was dann gegenüber der Weltmarktwirtschaft das Wesensandere der räumlichen Produktionsteilung für die Nationalwirtschaft ganz deutlich macht.

3. Die starke Betonung des Staatsraumes und das entsprechende Zurücktreten der nachbarschaftlichen ebenso wie der Weltbeziehungen, mehr noch das unmittelbare Eingreifen der öffentlichen Gewalten in das wirtschaftliche Geschehen des Alltags gibt auch der Unternehmerfunktion in der Nationalwirtschaft ein eigenartiges, wesens-besonderes Gepräge. Es ist nicht so, daß der Unternehmer etwa entbehrt werden könnte oder sollte. Er ist jedoch dort, wo ihm autoritäre Regeln die Ebene seines Handelns in Art und Richtung und eigenem Ziel bestimmen, dicht an die Stellung eines Beamten gerückt, dem ein Dienst den Rahmen der freien Entschließung absteckt.

Die Grundlage eines breiten Unternehmertums, das im Ganzen des Volkslebens nicht als eine Ausnahmeerscheinung zu gelten hat, ist in der Nationalwirtschaft in genau der gleichen Art und Ausdehnung gegeben wie in der Weltmarktwirtschaft: der allgemeine, alle Schichten beherrschende Güteraustausch

und dementsprechend die ausnahmslos bestehende Gewohnheit der Geldbenutzung und der geldmäßigen Wertung aller Güter und Leistungen. Niemand kann in so hoch schon entwickelten Erdgebieten daran denken, irgend Wesentliches von seinem Bedarf aus eigener Gütererzeugung zu decken oder umgekehrt einen wesentlichen Teil seiner Arbeit zur Herstellung der selbst erstrebten Güter zu verwenden. Jedermann verkauft gegen Geld, was er gefertigt hat, und kauft mit diesem Erlös, was er zum Leben braucht; der "stehende Laden" ist das letzte Organ der Bedarfsdeckung geblieben. Auch in der Nationalwirtschaft ist daher das Bewußtsein, daß der Kaufpreis einer Ware in dem Wert der für den Erwerb des Geldbetrages hingegebenen Leistung und nicht eigentlich in dem Geldbetrag selber liegt, daß das Geld also sich nur (nach bekanntem Worte) als ein Schleier über die wirklichen Zusammenhänge legt, in das tagtägliche Leben und seine einzelnen Umsätze nicht eingedrungen. Allein die geldmäßige Wertung aller Dinge aber gibt erst den mannigfachen Bestandteilen der Gestehungskosten für jeden Betrieb den gemeinsamen Nenner, und sie erst ermöglicht den Vergleich der so gewonnenen Summe mit dem Verkaufserlöse — eine Antwort also auf die Unternehmerfrage, ob das Unternehmen zu Gewinn oder Verlust geleitet worden ist.

Die Gestaltung der Gewinn- und Verlustrechnung eines Werkes — diejenige Aufgabe also, die volkswirtschaftlich das Wesen des "Unternehmers" im Gegensatz zur fertigungs- und betriebstechnischen Leitung ausmacht, — wird nun zwar durch die staatlichen Regelungen, je nach deren Intensität mehr oder minder stark, immer aber nicht unerheblich eingeengt; und dort, wo der Gang der Güter vom Erzeuger bis zum letzten Verbraucher nach Menge und Preis in festen Bahnen gelenkt wird, bleibt sogar fast nur die Rolle eines technischen Helfers der Verteilung (neben der technischen Werksleitung) für die Unternehmungsspitze übrig. Indeß bieten sich doch auch wirkliche Unternehmeraufgaben noch bei stärkster staatlicher Lenkung den leitenden Männern dar. So gilt es, den Betrieb - mag es sich um die Industrie, den Handel, die Banken, das Transportwesen oder welchen Wirtschaftszweig immer handeln — auf das neue Einkaufs- und Verkaufsverhältnis, auf die neuen Beziehungen zum Waren- und Kapitalmarkt umzustellen und jeweils den wechselnden Anforderungen des Bedarfs, den verschiedenen Möglichkeiten der Roh- und Halbstoffbeschaffung, dem gewandelten Kapitalbedürfnis anzupassen; was in aller Regel mehr noch Wandlungen der Innen- und Außenorganisation als Änderungen der Fertigungstechnik erfordert, wenn anders durch Senkung der Gestehungskosten etwa gegenüber gesenkten Preisen oder erhöhten Löhnen noch ein Gewinn für das Unternehmen erzielt werden soll. Allein schon die Notwendigkeit, in den Bezugsländern für die Rohstoffe eines Industriezweiges oder in den Absatzgebieten für die fertigen Erzeugnisse einen Wechsel vorzunehmen, sich gar vom Ausland auf das Inland und hier von der einzelnen Landschaft auf den Gesamtstaat einzurichten, verlangt in allen Stadien des Güterumlaufs — in den industriellen Werken, beim Handel und Verkehrswesen, bei den Banken und den Versicherungsbetrieben — von den Leitern der Unternehmungen eine kräftige Initiative und Risikofreudigkeit. Für neue Prozesse der Technik sind — ebenfalls von allen Umlaufsbeteiligten — die wirtschaftlichen Wege zu bereiten; von der Finanzierung der Entdeckertätigkeit und der Aufstellung der Maschinerie an, wozu meist die Banken helfen müssen, über das Beschaffen der Roh- und Betriebsstoffe und das Durchhalten der ersten Fertigungen bis zum Erreichen der letzten Käuferkreise, das vom Großhandel über den Kleinhandel geht, sind Unternehmerhandlungen durchzuführen, reichen Fertigungs- und Handelstechnik nicht aus. Und von neuer Technik her ergibt sich auch die Möglichkeit, an ein altbestehendes Unternehmen, das in seinem gewohnten Arbeitsbereich durch autoritäre Regelungen stark eingeengt ist, neue Betätigungsfelder anzuschließen, die dem leitenden Manne wieder mehr Bewegungsfreiheit lassen; nach der Art, wie sich die Leiter solcher Unternehmungen, deren Haupterzeugnisse straff syndiziert sind, im Gesamtkreis ihrer Güterfertigung einige wichtige Lücken zu freiem Verkauf und dadurch zu freier Mengenbestimmung zu lassen pflegen. Überhaupt darf man wohl die Stellung der Unternehmungsleiter in den staatlich gelenkten Wirtschaftszweigen mit derjenigen vergleichen, die sich die Spitze einer stark syndizierten Unternehmung in diesem "ihrem" Werk regelmäßig bewahrt; und wie vom einheitlich die Marktbeziehung regelnden Syndikat die Intensität der Bindungen bis zu ganz losen Kartellvereinbarungen heruntergeht, so legen auch die staatlichen Eingriffe den Unternehmungsleitern ihre Fesseln in mannigfach abgestufter Wirksamkeit auf. Wie dort, so wäre es hier eine Übertreibung, von Aufhebung der Unternehmerfunktion zu sprechen. Immer bleibt neben der technischen Leitung und der (ebenfalls technisch ausgerichteten) Betriebsführung ein wichtiger Raum für die Risikogestaltung als die besondere Unternehmertätigkeit.

Dennoch ist es nicht dieselbe Stellung, wie sie dem Unternehmertum in der Weltmarktwirtschaft zuzuschreiben ist: als Organisator aller wirtschaftlichen Beziehungen und damit des gesamten Wirtschaftslebens ist jenes in der Nationalwirtschaft nicht zu begreifen. Gegenüber einer Preisbildung, die je die örtlichen Gestehungskosten als ausschlaggebende Unterlage nimmt, und dank einer Kapitalbewegung, die gemäß den technischen Möglichkeiten gelenkt wird und nicht den Gewinnaussichten folgt, kann die Vermittlung der wirtschaftlichen Beziehungen nicht zur entscheidenden Macht werden. In gleicher Weise vielmehr wie die Gestalter der Technik sind in der Nationalwirtschaft die Unternehmer in die staatliche Zielsetzung eingespannt — als Organe des Staates, der Volksgesamtheit also zu bezeichnen.

4. Als Gesamterscheinung läßt sich in kurzer Zusammenfassung die Nationalwirtschaft dahin umschreiben:

Es handelt sich um eine Unterform der Allgemeinen Verkehrs- oder Güteraustausch-(Geld-)Wirtschaft. Die Besonderheit liegt darin, daß die maßgebenden Züge des Wirtschaftslebens vom Staate her durch Gesetzgebung und Verwaltung bestimmt, nicht (wie in der Weltmarktwirtschaft) dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte überlassen werden.

Die Behörden der öffentlichen Macht werden jedoch grundsätzlich nicht zu unmittelbaren Trägern des wirtschaftlichen Geschehens ausgestaltet. Die Staatsgewalten begnügen sich vielmehr im allgemeinen mit der Führung jener Wirtschaftszweige, die in ähnlicher Weise wie die elementaren Rechtsunterlagen für das Ganze des Wirtschaftslebens die Bedeutung tragender Fundamente besitzen und daher auch in der Weltmarktwirtschaft in zunehmendem Maße Gegenstand staatlicher oder kommunaler Betriebe geworden sind (wie Notenbankwesen, Eisenbahnen, Post, Herstellung und Verteilung von Gas und von elektrischer Kraft, Wasserversorgung, Straßenbahnen). Wo dieser Kreis überschritten wird

(etwa mit staatlichem Bergwerksbesitz, landwirtschaftlichen Domänen, Banken allgemeiner oder ganz spezieller Aufgabenstellung, seltener mit Fabrikbetrieben), geschieht es entweder in Fortführung alter, aus der merkantilistischen Zeit stammender Staatstradition oder zur Sicherstellung eines Mindestmaßes des wehrtechnischen Bedarfs, allenfalls auch zur Behebung eines örtlichen Notstandes; nicht aber aus grundsätzlicher Ablehnung des Privatbetriebes und des privaten Eigentums an den Produktionsmitteln, und demgemäß regelmäßig unter Anwendung der privatwirtschaftlichen Betriebsüblichkeiten und oft in den Rechtsformen der privaten Unternehmung.

Das Eigenartige der Nationalwirtschaft liegt in der weit ausgreifenden autoritären Lenkung des Wirtschaftsganges, während dieser doch seinem Kern nach zu privater Verantwortung verbleibt. Im Umfang wie auch in dem Intensitätsgrade sind zwar die Maßnahmen der öffentlichen Gewalten in den verschiedenen Staaten von großer Mannigfaltigkeit und Unterschiedlichkeit. Als gemeinsames Kennzeichen zeigen sie jedoch alle das Bemühen, die Binnenwirtschaft des eigenen Staatsraumes gegen den Weltmarkt und seine Preisbildung (nicht gegen die Welt) durch wirksame Schranken abzuschließen und die Preise des Inlandes nach den Gestehungskosten der eigenen Gütererzeugung sich ausrichten zu lassen oder auch planmäßig auszurichten. Das bedeutet zugleich eine beträchtliche Stabilierung dieser Inlandspreise, die teilweise auch durch besondere Maßnahmen angesteuert wird; wie andererseits die öffentlichen Gewalten durch ihre Auftragvergebung und die Aufnahme neuer Aufgaben für gleichmäßige Beschäftigung der Arbeitskräfte zu sorgen und einem Konjunkturenwechsel vorzubeugen bemüht sind. Die Unternehmer werden in ihrer Selbständigkeit stark eingeengt und teilweise zu nur ausführenden, der Aufgabe der Risikogestaltung nur im beschränkten Rahmen nachgehenden Organen umgewandelt.

Die Betonung des Staatsraumes als der schlechthin maßgeblichen Unterlage des Wirtschaftslebens hat zur Folge, daß bis zur Grenze des Möglichen und ohne Rücksicht auf den internationalen Kostenvergleich die heimischen Produktivkräfte, die menschlichen wie die sachlichen, zur Entfaltung gebracht werden, was die Technik und ihre Träger stärker in den Vordergrund rückt; das Ausland dagegen wird als Bezugsquelle und Absatzbereich nur insoweit herangezogen, als es zur Ergänzung der heimischen Leistungs- und Abnahmefähigkeit unerläßlich ist. Aus solcher Betonung ergibt sich weiter, daß der gesamte Staatsraum über alle Einzellandschaften hinweg zu wirtschaftlicher Einheit geführt wird, daß also die Gütererzeugung des ganzen Bereiches auf den Bedarf eben dieses ganzen Bereichs und umgekehrt der Gesamtbedarf auf die Gesamterzeugung abgestellt wird, gleichgültig ob nach der geographischen Lage der einzelnen Örtlichkeit vielleicht das Ausland leichter und billiger zu erreichen wäre.

## 35. Der Staat — das Schicksal des Wirtschaftslebens.

1. Wenn im letzten Jahrzehnt sogar die traditionellen Horte der privatwirtschaftlichen Freibeweglichkeit, Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika, in auffallend starkem Maße und zunehmend ihre Staatsgewalten in die Lenkung wichtiger Wirtschaftszweige eingeschaltet und diese Zweige aus den Preiszusammenhängen des Weltmarktes herausgenommen haben, so bedeutet schon dies mehr als nur hie und da eine Einbeulung des weltmarktwirtschaft-

lichen Systems. Andere Staaten sind bereits erheblich weitergegangen; ganz abgesehen von Japan, dessen Maßnahmen das Gepräge einer Kriegswirtschaft zeigen und demgemäß auf besonderer Ebene sich bewegen. In Italien und in einigen Staaten Südosteuropas, vor allem aber in Deutschland beanspruchen die Staatsgewalten grundsätzlich und in der vollen Breite des Wirtschaftslebens für sich das Recht und die Pflicht des lenkenden Eingreifens und Richtungweisens; und weitestgehend, Deutschland einschränkungslos, haben sie sich auch entsprechend betätigt. Alles zusammen bedeutet, daß selbst für diejenigen Gütergruppen, die noch scheinbar dem freien Entschließen der privatwirtschaftlichen Kräfte überlassen sind, die Preisbildung nicht mehr in freier Weltmarktwirtschaft erfolgt: ist es nicht die Angebotsseite, in die von den Staatsgewalten der hauptsächlichen Lieferungsländer maßgeblich eingegriffen wird, so steht die Nachfrage der Verbrauchsgebiete entscheidend unter dem Einfluß der staatlichen Regelungen, mögen diese auf den Verzehr der Nahrungsmittel sich erstrecken und dadurch das für anderweitigen Bedarf freibleibende Einkommen bestimmen, oder mögen sie die Verarbeitung etwa der industriellen Rohstoffe oder auch die Absatzrichtung und Absatzgröße für die fertigen Erzeugnisse aus dem freien Güteraustausch herausheben. Die Einkommensverwendung stellt alle Gütergruppen in gegenseitigen Zusammenhang. Und da jetzt dieser Zusammenhang gewollt oder unbewußt innerhalb der einzelnen Staatsräume hergestellt wird, ohne daß deshalb die Beziehungen zur jeweils "übrigen" Welt etwa ganz abbrechen, so ist es im Rahmen des raumunabhängigen Wirtschaftens die Grundform der Raumbezogenheit, nicht mehr die der Raumgelöstheit, was das Wirtschaftsleben der Kulturgebiete kennzeichnet.

Nach wie vor stehen aber den Kulturgebieten in gewaltig größerer Ausdehnung jene Erdräume gegenüber, für die noch der überlandschaftliche Güteraustausch längst nicht die Bedeutung eines lebenswesentlichen Trägers ihrer ganzen Daseinsführung erlangt hat. Wenn auf dem riesigen, wenig gegliederten Kontinent Afrika kein einziger Staat — in Asien nur die Türkei, Indien und Japan — in Südamerika nur Argentinien und Chile — in Nordamerika nur die Vereinigten Staaten und in Australien nur Neusüdwales es schon zu einem Eisenbahnbesitz von 1 km je 100 qkm oder mehr gebracht haben, so zeigt das unverkennbar, daß in allen diesen Erdteilen noch gewaltige Räume verkehrswirtschaftlich nicht erschlossen sind. Es sind auch nicht etwa ausschließlich oder auch nur überwiegend die schlechthin unbewohnbaren Gebietsteile, die jene Geringfügigkeit der durchschnittlichen Eisenbahnausstaltung für je das Ganze des Staates verursachen; wo hat nicht alles der Mensch, auch der Europäer, in Massen zu leben gelernt, wenn ihm nur in der Landwirtschaft oder in Bergwerken, in verarbeitenden Industrien oder im Handel Beschäftigungsmöglichkeiten geboten und die ihm unentbehrlichen, an Ort und Stelle nicht zu gewinnenden Güter regelmäßig zugeführt werden. Zumeist sind aber jene Gegenden auch bewohnt. Es wird in ihnen gewirtschaftet. Sogar überräumliche und weltweite Beziehungen bestehen großenteils; es braucht nur an das Elfenbein und die Erdnüsse des innersten Afrika, an die Pelze des nördlichen Sibirien oder die Därme der Mongolei, an den Kautschuk Brasiliens, an Kanadas Pelze erinnert zu werden. Aber diese Beziehungen tragen nicht das Leben der dort wohnenden Menschen; was für die Ablieferungen hereinkommt, sind für jene Gegenden Luxusgüter. Im Kerne lebt man naturalwirtschaftlich und allenfalls nachbarschaftlich, raumgebunden.

Viel anders sieht es auch in großen Teilen jener Staaten nicht aus, die es im Durchschnitt schon zu etwas größerer Eisenbahnausstattung gebracht haben, hinter der Hälfte des europäischen Netzes aber noch zurückbleiben. So drückt sich für das europäische Rußland wie überhaupt für den Osten Europas, für die skandinavischen Reiche (außer Dänemark), für den ganzen Westen der Vereinigten Staaten von Amerika, für Argentinien und Chile, für die Türkei und Indien, für Neusüdwales in einem Eisenbahnbesitz von je 1—5 km je 100 qkm die Menschenarmut und zugleich die Geringfügigkeit der dem Güteraustausch erschlossenen Flächen aus. Nur in der Nähe der Meeresküsten und allenfalls gut schiffbarer Ströme oder im Anschluß an weiter entwickelte Nachbarstaaten ist schon von voller Verkehrswirtschaft zu sprechen. Sonst sind die Widerstände der Natur noch nicht überwunden, fehlt es dank der Raumgebundenheit großenteils sogar an Lebensmöglichkeiten.

2. Somit konzentriert sich die Wirtschaftsform der Raumunabhängigkeit auf Mittel- und Westeuropa, auf den Osten und das Mississippi-Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika und auf die verhältnismäßig schmalen Landstriche der im ganzen noch nicht aufgeschlossenen Räume der fremden Erdteile und Osteuropas. Um so bedeutsamer ist es, daß gerade in allen diesen Staaten das Wirtschaftsleben mehr und mehr in engsten Zusammenhang mit dem Staatsgedanken gebracht worden ist und offenbar noch weiter gebracht werden soll. Zumeist sind es auch garnicht wirtschaftliche Ziele, die im letzten Grunde das wirtschaftspolitische Vorgehen der Staatsgewalten hervorgerufen haben und in seiner Eigenart bestimmen. Dahinter erhebt sich die größere Aufgabe, mit Hilfe der wirtschaftlichen Zusammenfassung und Neuordnung aller Kräfte das Gesamtleben des Volkes über die politischen und sozialen Gegensätzlichkeiten hinauszuführen und einheitlich auf die Gemeinschaft auszurichten — dem Staatsraume einen neuen Inhalt von den Menschen her zu geben.

Dies ist gewiß bisher nur in einigen wenigen Ländern klar erkannt und ausgesprochen, zu voller Wirksamkeit erhoben worden. Allenthalben leiten jedoch die schon ergriffenen Maßnahmen in dieselbe Richtung hinein. Zeitlich-dynamisch gesehen läßt sich mithin für das Wirtschaften der Welt die Grundlinie der Entwicklung auf den Ausdruck bringen:

Entscheidend wie der Staat selbst auf den Staatsraum gestellt, wird das Wirtschaftsleben des Volkes in starker Betonung auf die Erschließung aller Güterquellen seines Raumes und auf die Deckung des lebenswichtigen Bedarfs für eben diesen Raum zu gegenseitiger Ergänzung ausgerichtet. Der Staat, als das zu unabhängiger Macht geeinte und in der Gemeinschaft sein Leben gestaltende Volk, ist das Schicksal der Volkswirtschaft.

# Schrifttum.

Zu Abschnitt I seien von den "Hand- und Lehrbüchern" aufgeführt:

Andree: Geographie des Welthandels. Eine wirtschaftsgeographische Weltbeschreibung. I. Aufl. Wien 1869—1872. Neu herausgeg. als Andree-Heiderich-Sieger: Geographie des Welthandels. 4. völlig neubearbeitete Aufl. III. Bd.: Produktion, Verkehr und Handel. Bearbeitet von Bruno Dietrich und Hermann Leiter. Wien 1930.

v. Dietze: Volkswirtschaftspolitik. Mannheim-Berlin 1936.

Hassert: Allgemeine Verkehrsgeographie. Leipzig u. Berlin 1913.

Hesse: Grundriß der politischen Ökonomie, Bd. I—IV. Jena 1935/38.

Jessen, Jens: Die Grundlagen der Volkswirtschaftspolitik. (Grundzüge der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften. Hamburg 1938.)

Philippovich: Grundriß der politischen Ökonomie, Bd. I u. II. 1. Aufl., 1907. Letzte von Ph. selbst besorgte Aufl. 1916.

Sapper: Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie, 2. Aufl. Leipzig 1930.

Schmoller: Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre, Bd. I u. II. 1. Aufl., Leipzig 1900 u. 1904; letzte von Schm. selbst besorgte Aufl. 1923 u. 1919).

Wiedenfeld: Abt. Welthandel, Weltverkehr und Weltwirtschaft (mit zahlreichen Einzelartikeln) im Wörterbuch der Volkswirtschaft, 3. Aufl. Jena 1911.

Zu Abschnitt II sind die wichtigsten Einzelschriften zur "Stufenfolge" in den Textanmerkungen aufgeführt. Geschichtlich zusammenfassend:

Brinkmann: Wirtschafts- und Sozialgeschichte. München 1927.

Weber, Max: Wirtschaftsgeschichte. München 1924.

#### Zu Abschnitt III:

Blum: Verkehrsgeographie. Berlin 1936.

Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.

Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. I—III. 2. Aufl. Berlin 1918/22. Wiedenfeld: Transportwesen. Grundriß der Sozialökonomik, Abt. V, Teil III; Tübingen 1931.

- Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1903.
- Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Berlin 1938.

### Zu Abschnitt IV und V:

Bidermann: Über den Merkantilismus. Innsbruck 1870.

Bücher: Die Entstehung der Volkswirtschaft, Bd. I. Tübingen 1927.

Bücher: Arbeit und Rhythmus. Leipzig 1924.

Dopsch: Naturalwirtschaft und Geldwirtschaft in der Weltgeschichte. Berlin 1930.

Heckscher: Der Merkantilismus, 2 Bde. Jena 1932.

Kötzschke: Grundzüge der deutschen Wirtschaftsgeschichte bis zum 17. Jahrhundert. Leipzig 1923.

Schmoller: Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte, besonders des preußischen Staates im 17. und 18. Jahrhundert. Leipzig 1898.

Schurtz: Urgeschichte der Kultur. Leipzig und Wien 1912.

Volz: Im Dämmer des Rimba. Sumatras Urwald und Urmensch. Breslau 1925.

Wiedenfeld: Erlebnisse und Betrachtungen auf einer Ostafrikareise. Essen 1911.

 Sibirien in Kultur und Wirtschaft. Moderne Wirtschaftsgestaltungen, Heft 3; Bonn und Berlin 1916. Schrifttum. 225

### Zu Abschnitt VI:

Dietzel: Weltwirtschaft und Volkswirtschaft. Dresden 1900.

v. Waltershausen, Sartorius: Die Entstehung der Weltwirtschaft. — Geschichte des zwischenstaatlichen Wirtschaftslebens vom letzten Viertel des 18. Jahrhunderts bis 1914. Jena 1931.

Wiedenfeld: Die Weltmarktwirtschaft. Prophyläen-Weltgeschichte, Bd. 10; Berlin 1934.

- Das Persönliche im modernen Unternehmertum. 2. Aufl. Leipzig 1921.

#### Zu Abschnitt VII:

Carnegie-Stiftung für Internationalen Frieden: Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Weltkrieges.

Aus der deutschen Serie:

Goebel: Die Deutsche Rohstoffwirtschaft im Weltkriege. Stuttgart 1930.

Sarter: Die deutschen Eisenbahnen im Kriege. Stuttgart, 1930.

Skalweit: Die Ernährungswirtschaft während des Krieges. Stuttgart 1927.

#### Ferner zusammenfassend:

Hesse: Schriften zur kriegswirtschaftlichen Forschung und Schulung. Zahlreiche Einzeldarstellungen je in besonderen Heften. Hamburg seit 1935.

Koeth: Rohstoffbewirtschaftung. Handbuch der Politik, Bd. II. Berlin 1920.

Leiske: Gemeinden und Kriegswirtschaft. Stuttgart 1937.

Schwarte, M.: Der große Krieg 1914—1918, Bd. 8—10. Leipzig 1932.

Wiedenfeld: Handel und Preisbildung in der Kriegswirtschaft. Wien 1918.

- Staatliche Preisfestsetzung. Bonn 1918.

— Die Organisation der deutschen Rohstoffbewirtschaftung im Weltkrieg. In der Hesseschen Sammlung. Hamburg 1936.

### Zu Abschnitt VIII:

Deutsches Institut für Bankwissenschaft und Bankwesen: Probleme des deutschen Wirtschaftslebens, Erstrebtes und Erreichtes. Eine Sammlung von Abhandlungen. Berlin-Leipzig 1937.

Dittrich: Staatszerfall, Staatsneubildung und Wirtschaft. Leipzig 1937.

Fried: Das Ende des Kapitalismus. Jena 1931.

Grotkopp: Frei vom Golde. In der Hunkeschen Sammlung Politik und Wirtschaft. Berlin 1938.

Helander: Nationale Verkehrsplanung (60 Länderuntersuchungen). Verkehrswissensch. Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissensch. Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium, Heft 3. Jena 1937.

Hunke: Grundzüge der Deutschen Volks- und Wehrwirtschaft. Politik und Wirtschaft, Heft 1. Berlin 1938.

Internationale Konferenz für Agrarwissenschaft. Die Weltagrarkrise: Nationale Planwirtschaft, Organisation des landwirtschaftlichen Betriebs- und Bodenrechts, Internationale Zusammenarbeit. Leipzig 1934. — Preispolitik in der Weltagrarkrise. Berlin 1936.

Kjellén: Der Staat als Lebensform. Berlin 1924.

Mönkmeier: Jahrbuch der nationalsozialistischen Wirtschaft. 2. Ausgabe. Berlin 1937.

Schmölders-Vogel: Wirtschaft und Raum. Grundzüge der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften, Reihe B. Hamburg 1937.

Sering u. a.: Die deutsche Landwirtschaft unter volks- und weltwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Berlin 1932.

Wiedenfeld: Kapitalismus und Beamtentum. Moderne Wirtschaftsgestaltungen, Heft 15. Berlin 1932.

Zahn: Die Bankaufsichtsgesetze der Welt. Deutsches Institut für Bankwissenschaft und Bankwesen. Berlin 1937.

Für die Wirtschaftspolitik des Auslands sind die Einzelangaben aus amtlichen Nachrichten und Zeitungsmeldungen entnommen.