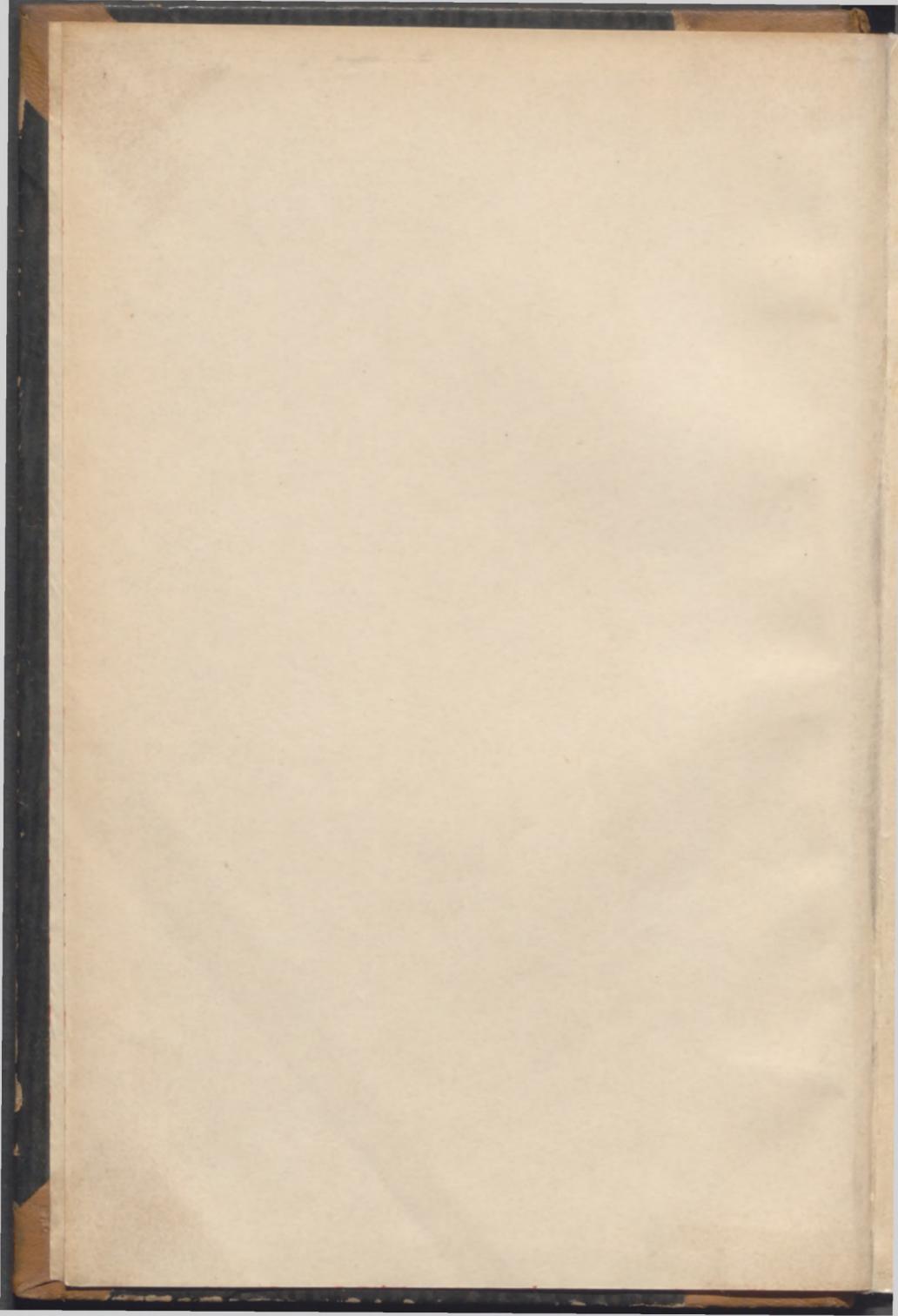


XIII 498

Handels
und
Machtpolitik

2



Handels- und Machtpolitik

Hande und Maschinen

Handels- und Machtpolitik



Reden und Aufsätze

im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge“

herausgegeben von

Gustav Schmoller • Max Sering
Adolph Wagner

ord. Professoren der Staatswissenschaften an der Universität Berlin

Zweiter Band

Zweite unveränderte Auflage



Stuttgart 1900

J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger

G. m. b. H.

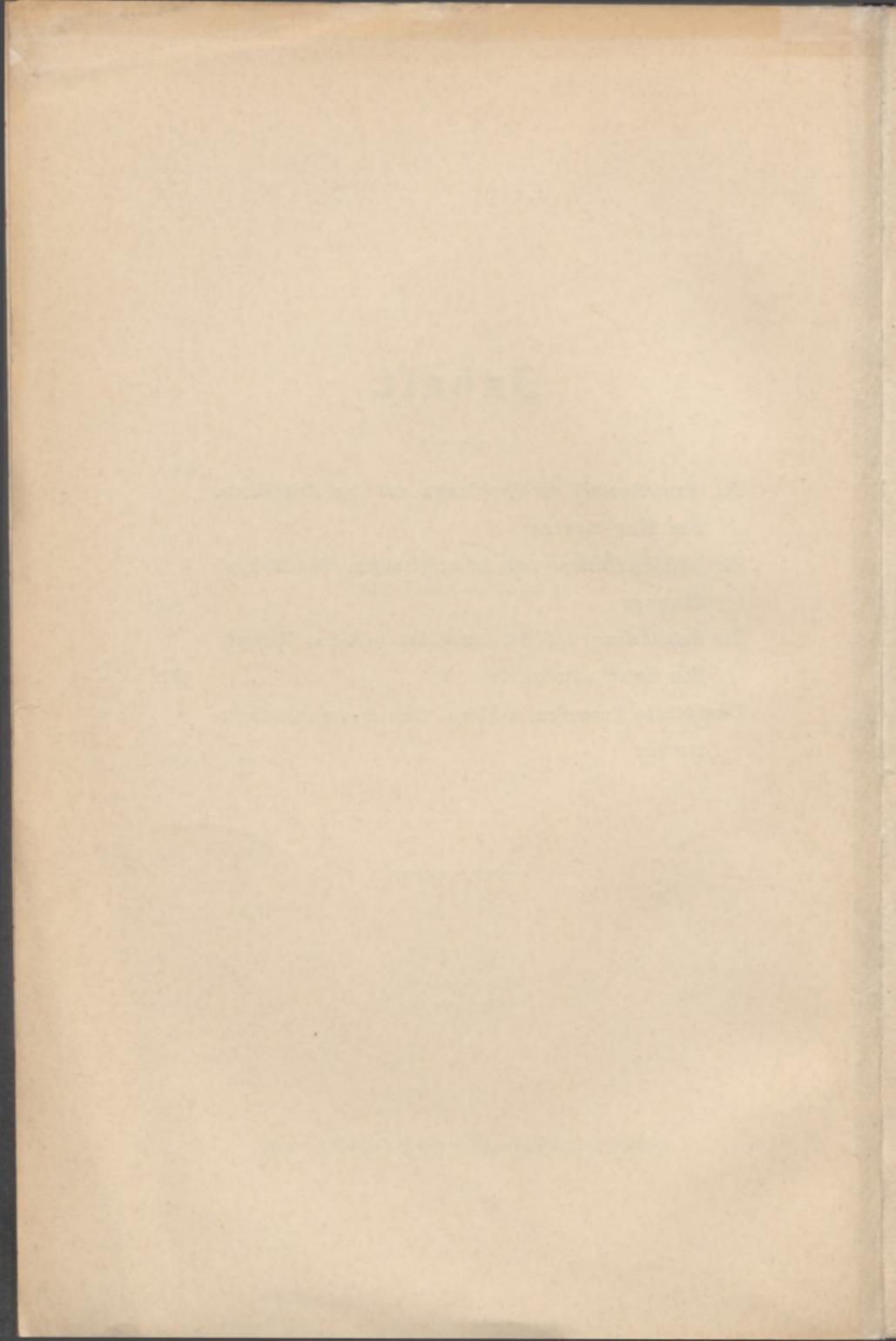
Alle Rechte vorbehalten



Druck der Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart

Inhalt.

	Seite
Die Handelspolitik der Großstaaten und die Kriegsflotte. Von Max Sering	1
Die Flottenverstärkung und unsere Finanzen. Von Adolph Wagner	45
Die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Reederei. Von Ernst von Halle	127
Deutschlands Interessen in China. Von Hermann Schu- macher	175



**Die Handelspolitik der Grossstaaten
und die Kriegsflotte.**

Vortrag
von
Max Sering.

Vortrag, gehalten am 14. Februar 1900 in der Philharmonie zu
Berlin, mit einigen Ergänzungen.



Ein Argument wird häufiger gegen die jetzt geforderte Verstärkung unserer Kriegsflotte geltend gemacht, als daß Deutschland ein reiches Land geworden sei, der deutsche Kaufmann unseren Namen in allen Breiten zu Ehren gebracht und die deutsche Ware über alle Meere getragen habe, ohne daß wir eine große Flotte besäßen. Ist es bisher auf diese Weise gegangen, warum sollte es nicht weiter gehen! Welche Veränderungen sind insbesondere seit zwei Jahren eingetreten, daß die damals für ausreichend erklärte Flotte auf einmal als zu klein erscheint? Die so sprechen, kennen vielleicht den äußeren Gang unserer wirtschaftlichen Entwicklung, sicherlich aber nicht die Bedingungen, aus denen sie erwuchs, und sie verkennen deshalb auch die große Tragweite, welche die weltgeschichtlichen Ereignisse der neueren und neuesten Zeit für uns besitzen.

Von jeher sind volkswirtschaftliche und staatliche Entwicklung miteinander Hand in Hand gegangen, und beide stehen unter dem Gesetz des Fortschreitens von engen zu weiten Räumen. So begann die Erhebung unseres Volkes aus dem Elend und der Armut, in die

es das staatenlose Chaos des ausgehenden Mittelalters versenkt hatte, mit der Ausbildung der größeren Territorialstaaten, steigerte sich zu einer kräftigeren und nachhaltigen Aufwärtsbewegung, als der deutsche Zollverein ins Leben trat, und eine fast stürmische Reich-tumsentwicklung setzte mit der Begründung des Deutschen Reiches ein.

Ich muß es mir ebenso versagen, die neuerliche Steigerung der Leistungen auf allen Gebieten menschlichen Schaffens, die großartige Entfaltung der landwirtschaftlichen und industriellen Technik, die allgemeine Erhöhung der Lebenshaltung und Lebenskraft in unserem Volke zu besprechen, wie die Schatten, welche den Glanz dieser Entwicklung begleiteten. Nur eine Seite derselben bedarf hier einer näheren Betrachtung.

Seit den fünfziger Jahren ist, zunächst langsam, dann seit den siebziger Jahren immer rascher unsere Volkswirtschaft über den gesicherten Boden der Heimat hinausgewachsen. Unsere Industrie verarbeitet seitdem in steigendem Maße fremde Mineralien und sonstige Rohstoffe, und unsere Bevölkerung verbraucht immer mehr Nahrungs- und Genußmittel, die nicht auf deutscher Erde gewachsen sind.

Gegenwärtig führen wir alljährlich im Werte von $5\frac{1}{2}$ Milliarden Mark Waren ein, exportieren deren für 4 Milliarden und decken die verbleibende Differenz aus dem Frachtgewinne unserer Handelsflotte und aus den Erträgen der deutschen Unternehmungen und Kapitalien, die heute in allen Teilen der Erde thätig oder werdend angelegt sind.

Es wäre falsch, wollte man glauben, diese Ent-

wickelung wäre unterblieben, wenn sich niemals jene schwere Konkurrenz eingestellt hätte, welche heute unsere Landwirtschaft schädigt. Denn 1. tritt der größere Teil der Waren, die wir einführen, gar nicht in Wettbewerb mit den Erzeugnissen unserer Landwirtschaft und 2. war Deutschland schon vor der Zeit, als sich die russische und amerikanische Konkurrenz ruinös geltend machte, ein Getreide importierendes Land. Wir führen schon seit Anfang der fünfziger Jahre mehr Roggen und seit der ersten Hälfte der siebziger Jahre mehr Weizen ein, als wir an das Ausland abgeben.

Das Anschwellen des Außenhandels würde ohne die landwirtschaftliche Preisdepression langsamer erfolgt sein; was aber den alten Zustand der annähernden wirtschaftlichen Selbstgenügsamkeit unseres Landes notwendig und unwiderruflich durchbrechen mußte, das war die rasche Zunahme unserer Bevölkerung, die Steigerung ihrer Bedürfnisse und die Entwicklung der Technik. Dadurch ist Deutschland in wenigen Jahrzehnten aus einem Staat von wesentlich binnenländischem Charakter zu einem echten Seestaat geworden. Die Eisenbahnen haben das Binnenland der Küste näher gerückt, alle Teile des Landes dem Welthandel als empfangende und gebende Glieder angeschlossen und so den kommerziellen Vorsprung großenteils ausgeglichen, den England durch seine wirtschaftsgeographische Lage und den Aufbau seines Gebiets bisher vor uns gehabt hatte. Immer breiter wird der Strom von Waren, der im Binnenlande von und zu den Häfen flutet, und mehr als zwei Drittel unseres Außenhandels bewegen sich auf dem Meere.

Sicherlich bieten nun Außenhandel und Seeschiff-

fahrt Deutschlands sehr erfreuliche Bilder nationaler Kraftentwicklung. Hamburg ist zum größten Hafen des europäischen Festlandes geworden. Deutschland hat die zweitgrößte Handelsflotte der Welt, unter deutscher Flagge vollzieht sich nicht bloß ein wachsender Teil unseres einheimischen Verkehrs, sondern auch desjenigen an den Küsten fremder Erdteile, wie Südamerika und Ostasien. Dank der Güte unserer Produkte, der Gewandtheit und Redlichkeit unserer Kaufleute, steht Deutschland unter allen Einfuhrländern an erster Stelle, selbst vor Großbritannien, in allen unseren östlichen und nördlichen Nachbarländern: Oesterreich-Ungarn, Rußland und Skandinavien, nicht minder in der Schweiz und den Niederlanden, an zweiter Stelle, nämlich nächst Großbritannien: in Italien, den Vereinigten Staaten, fast allen südamerikanischen Ländern, in Britisch-Indien, an dritter, nächst Großbritannien bzw. Frankreich und den Vereinigten Staaten: in Frankreich, England, Kanada, Australien und Kapland.

Aber die Voraussetzung und die Grundlage solcher Kraftentfaltung unserer Volkswirtschaft nach außen hin bildete ein bestimmtes System von handels- und machtpolitischen Beziehungen, eine bestimmte Art der wirtschaftlichen Arbeitsteilung unter den Völkern und Zonen, und in jeder dieser Richtungen sind neuerdings Veränderungen eingetreten, deren Bedeutung weit über den Interessenkreis des Seehandels und der Exportindustrie hinausgeht und große Entschlüsse fordert, wenn es uns gelingen soll, den errungenen Stand unseres Reichthums und unserer Kultur, unsere politische Stellung im Kreise der Nationen zu wahren.

Das bis vor kurzem herrschende, aber heute bereits stark erschütterte und abgebrockelte System der Handelspolitik kennzeichnet sich durch den Gedanken, daß die Völker auf den friedlichen Austausch der Produkte ihres Fleißes, auf gegenseitige wirtschaftliche Ergänzung angewiesen seien. Ich darf die Einflüsse, die dieses System schufen, rasch Ihrer Erinnerung zurückerufen.

England öffnete in den vierziger Jahren seine heimischen und kolonialen Märkte allen Völkern der Erde unter den gleichen Bedingungen wie seinen eigenen Unterthanen, und dies geschah selbstverständlich nicht irgend einer Theorie zuliebe, sondern in der klaren Erkenntnis, daß es unter den gegebenen Verhältnissen damit sein eigenes Interesse am wirksamsten förderte. Denn in zwei Jahrhunderten wenig unterbrochener Handels- und Kolonialkriege hatte es, gestützt auf seine Insel-lage, unter Ausnützung und Schürung des Hasses der europäischen Festlandsstaaten gegeneinander, sich zur unbestritten ersten Handels- und Kolonialmacht erhoben, seine Flagge in allen Erdteilen aufgerichtet und in dem großen Schlußakt jenes Eroberungszuges, in den Kriegen gegen Napoleon I., allen fremden Kriegs- und Handelsmarinen einen furchtbaren Schlag versetzt. Zerstörte es doch in dieser Zeit nicht weniger als 1110 Kriegsschiffe, und reichte es mehr als 4000 Rauffahrteischiffe als gute Beute seiner Handelsflotte ein. England hatte endlich seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts und während der Kontinental Sperre durch Ausbildung der Dampftechnik einen weiten industriellen Vorsprung vor allen Konkurrenten gewonnen. Unter solchen Verhältnissen verlor die ältere exklusive Handels-, Kolonial-

und Schiffahrtsgesetzgebung jeden Sinn, Englands Privatunternehmungen bedurften keines staatlichen Schutzes, jene Gesetze konnten durch den Widerstand, den sie hervorriefen, höchstens Schaden stiften, wie besonders der Abfall der Vereinigten Staaten gelehrt hatte. England war für einige Zeit gesättigt mit Land und Reichthümern, und aus dem Gefühl der Sättigung, der unbestrittenen Seeherrschaft und wirtschaftlichen Ueberlegenheit erwuchs die Freihandelstheorie und -praxis. Das wichtigste schien nun die ruhige Pflege des Außenhandels, der Ausbau und die Besiedelung der Kolonien. Man verlangte nach Frieden und friedlichem Warenaustausch, weil dabei jetzt mehr zu gewinnen war. Es konnte der Gedanke in England Platz greifen und theoretische Ausgestaltung finden: aller Streit unter den Nationen, alles kollektive Ringen um Macht und Besitz müsse und könne dem Wettkampf der Einzelnen und der Unternehmungen weichen.

Außerhalb Englands fand die Freihandelslehre, von Gelehrten und Angelehrten in allen Zungen verkündet, die eifrigsten Anhänger unter den Landwirten. Denn mit der Entwicklung Englands zum reinen Industriestaat wurde es der Absatzmarkt für Weizen und Futtermittel, Fleisch und Wolle des europäischen Festlandes, sowie für Baumwolle von Nordamerika, das bis Anfang der siebziger Jahre kein anderes großes Stapelprodukt lieferte. Die ungestörte Entwicklung dieses gewinnbringenden Austauschverkehrs mit England war eine Forderung des landwirtschaftlichen Klasseninteresses. Es war ein Kompromiß zwischen den landwirtschaftlichen Exporteuren und den unter dem englischen Wettbewerb

leidenden Industriellen, welcher die mäßigen, die Konkurrenz lediglich mildernden, aber keineswegs ausschließenden industriellen Schutzzölle des deutschen Zollvereins, ebenso die mäßigen Schutzzölle der Vereinigten Staaten von 1846 ins Leben rief und sie seit den sechziger Jahren auf ganz Europa mit Einschluß von Rußland übertrug. Die tropischen und subtropischen Gebiete der Erde glaubte man damals für alle Zeit dazu bestimmt, von Europa mit Fabrikaten der Großindustrie versorgt zu werden (Fr. List). So schien ein Glied genau sich zum anderen zu fügen, die ruhige Wohlstandsentwicklung aller Nationen gesichert. Alle Märkte standen dem geschickten und unternehmenden Fremdling mit geringen Erschwerungen offen, dabei wurden die fremden Waren auf Grund der Meistbegünstigungsklausel überall auf gleichem Fuß, in England ganz wie die einheimischen behandelt.

Der Freihandelsgedanke, die Vorstellung, daß aller Handel auf beiderseitigem Nutzen beruhe, konnte nicht ohne Bedeutung bleiben für die Beziehungen der Staaten zu einander überhaupt. Die Kreise, aus deren Interesse die Freihandelstheorie hervorgegangen war, die englischen Großindustriellen und Kaufleute, die seit der Parlamentsreform von 1832 die Herrschaft in England führten, waren aufrichtige Friedensfreunde, denn jeder Krieg konnte ihren höchst gewinnbringenden Handel lediglich stören. Eng berührte sich jene Theorie mit dem Ideenkreis des politischen Liberalismus, seinen weltbürgerlichen Neigungen, seinem Glauben an das Selbstbestimmungsrecht der Einzelnen wie der Völker.

Es war eine Anerkennung dieser Anschauung, als

England im Jahre 1863 auf seine Schutzherrschaft über die ionischen Inseln verzichtete, weil die Bevölkerung den Anschluß an Griechenland wünschte. Mit der gleichen Anschauung begründeten die liberalen Staatsmänner ihren Rückzug aus den von ihnen annektierten Burenrepubliken im Jahre 1852 und aus der — nach Entdeckung der Diamantfelder wiederum annektierten — Transvaalrepublik im Jahre 1881; lange Zeit gefielen sie sich in der Rolle der Beschützer aller aufstrebenden kleinen Nationalitäten. Gewiß enthielt die Verkündung solcher großmütigen Politik stets ein gut Teil *cant* — von den hochtönenden Reden, mit denen Canning den Abfall Englands von der heiligen Allianz und die Förderung der Revolution in den spanischen Kolonien verteidigte, bis zu den edlen Worten Chamberlains, die den Rückzug Englands aus dem Transvaal nach der Schlacht am Majuba Hill mit dem Hinweis auf das Selbstbestimmungsrecht der holländischen Bauern rechtfertigten. Wie Canning seine wahren Absichten aufdeckte, als er im Jahre 1824 in einem Brief an Granville schrieb: „Spanisch-Amerika ist frei und wenn wir unsere Angelegenheiten nicht elend führen, ist es englisch“ — so hat unlängst Lord Kimberley bekannt, daß Gladstone sich 1881 zur Nachgiebigkeit entschloß, nicht weil sich herausgestellt hatte, daß die Buren die Annexion verwarfen, sondern weil man einen Aufstand der Holländer in der Kapkolonie und die Beteiligung des Oranjesfreistaats am Kriege fürchtete.

Aber schon in dem Gebrauch jener Phraseologie lag eine gewisse Anerkennung der Macht, welche die

liberale Auffassung von den internationalen Beziehungen in England — 1881 freilich nur noch in sehr abgeschwächtem Maße — besaß. Sie bewährte ihre Kraft namentlich in der Verleihung der fast vollständigen politischen, auch handelspolitischen Autonomie an die großen, der gemäßigten Zone angehörigen Siedelungskolonien von Kanada, Australien und Kapland. Man glaubte in der Zeit des freihändlerischen Liberalismus, daß alle derartigen Kolonien allmählich dem Zustande der Vereinigten Staaten entgegenreisten, und es sich darum handeln müsse, die schließlich unvermeidliche Loslösung vom Mutterlande möglichst schmerzlos zu gestalten.

Wie jedoch der Satz von der Gleichberechtigung aller Nationalitäten niemals im Vereinigten Königreiche selbst, d. h. gegenüber den Iren, praktische Geltung gewann, so beschränkte er sich im übrigen durchaus auf die weiße Rasse. Darum widersprach es auch nicht dem geltenden System, daß England in den Tropen seine Besitzungen fortgesetzt erweiterte, die Unterwerfung Ostindiens in blutigen Kriegen vollendete, die Erschließung Chinas erzwang und zahlreiche neue Etappen zur Sicherung des Weges nach Indien gewann.

Mit den europäischen Mächten kam es dadurch nicht in Konflikt. Denn lange Zeit nach den napoleonischen Kriegen hatte England keinen Mitbewerber um kolonialen Besitz ernstlich mehr zu fürchten, mit Ausnahme der seit den Tagen Peters des Großen unaufhörlich vordringenden russischen Macht. Es entspricht der Auffassung, welche die friedliche Grundstimmung Englands aus dem Gefühl seiner ungestörten Vorherrschaft und

seines freien Wirschrechts auf dem kolonialen Jagdgebiet der Erde ableitet, daß die englische Friedenspolitik gerade Rußland gegenüber versagte. Rußland ist der einzige Großstaat von höherer Zivilisation, mit dem England nach dem Pariser Frieden noch Krieg geführt hat. Den konsequenten Wortführern der freihändlerischen Kreise war der Krimkrieg freilich ein Greuel; bezeichnete ihn doch John Bright rundweg als Verbrechen. Der Einfluß dieser Kreise stand auf der Höhe in den sechziger und Anfang der siebziger Jahre, auf ihn war die Vernachlässigung der englischen Kriegsflotte seit jener Zeit zurückzuführen. Man konnte damals mit gutem Rechte glauben, die Ära der Handelskriege unter den Kulturstaaten wäre für immer vorüber.

Solange dieser Glaube herrschte, solange die Vorstellung von der friedlichen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft der gleichberechtigten Völker für die Handels- und Machtpolitik der Großstaaten Maß und Richtung zu geben schien, konnte man auch in Deutschland den Besitz einer starken Flotte für ebenso überflüssig halten wie die ausschließliche Beherrschung überseeischer Gebiete. Bis vor kurzem waren es denn auch weniger wirtschaftliche Interessenten, die in dieser Eigenschaft für den Erwerb von Kolonien eintraten, als Patrioten, welche den Verlust von Hunderttausenden deutscher Auswanderer für unser Volkstum beklagten. Sie dachten nicht in erster Linie an gesicherte Rohstoff- und Absatzgebiete, sondern an Siedelungskolonien zur Aufnahme unseres Bevölkerungsüberschusses.

Die deutsche Kriegsflotte aber erschien groß genug, wenn sie uns in stand setzte, in wilden oder halbzivil-

fierten Ländern unsere Angehörigen und Schiffe, in einem Streit mit unseren Nachbarn die heimischen Küsten zu schützen und die Blockade zu erschweren.

Dies war der Standpunkt des Flottenplans von 1873 und auch noch desjenigen von 1897. Die Möglichkeit eines Angriffs großer Mächte, zu dessen Abwehr die Kraft unseres Landheers nicht wenigstens mittelbar hätte eingesetzt werden können, die Notwendigkeit, unter Umständen für die Wahrung deutscher überseeischer Interessen das Gewicht einer achtenswerten Seemacht mit in die Waagschale werfen zu müssen, kam nicht in Betracht. Es kann kaum wundernehmen, daß auch jetzt noch viele nicht zu dem Bewußtsein gekommen sind, wie weit dieser Standpunkt inzwischen durch die Ereignisse überholt worden ist.

Freilich schloß das alte Jahrhundert mit einer Friedenskonferenz, aber gerade sie fiel in die Mitte zwischen zwei Kriege, die den inzwischen stattgefundenen Wechsel in der politischen Lage deutlich zu machen sehr geeignet waren. Der amerikanisch-spanische und der englisch-transvaalische Krieg wurden und werden nicht, um irgend welche bedrohte Lebensinteressen der angreifenden Nation zu wahren, nicht um großer idealer Ziele willen, nach Art der Kriege um Italiens und Deutschlands Einheit geführt, auch handelt es sich nicht lediglich um die Eroberung und Erschließung halb-zivilisierter Länder wie in den Kämpfen gegen Birma und China oder um den Erwerb menschenleerer Gebiete wie Floridas und der einst mexikanischen Territorien der Vereinigten Staaten. Durch jene Kriege wird Völkern europäischer Rasse und Zivilisation eine

fremde Herrschaft aufgedrängt, und der Kampf um die Herrschaft verquickt sich aufs engste mit demjenigen um ökonomische Vorteile und kapitalistische Expansion. Es sind echte Handelskriege nach Art derjenigen, die dem Zeitalter des Merkantilismus ihren blutigen Stempel aufdrückten und die holländische Kapkolonie und das französische Kanada der englischen Herrschaft unterwarfen. Die Reden von der Gleichberechtigung der Völker sind heute verstummt, unverhüllt wird das Recht des Stärkeren, die Bestimmung der „angelsächsischen Rasse“ verkündet, die Welt zu beherrschen und auszubeuten, eine angeblich überlegene Kultur den anderen Völkern aufzudrängen.

Wer noch zweifelte, ob uns diese Dinge berührten, dem konnten die Augen geöffnet werden durch die Schmach, die wir in Samoa über uns ergehen lassen mußten — weil wir nur zu guten Grund zu der Annahme hatten, unseren Gegnern nicht gewachsen zu sein — und nur mit Hilfe der tapfern Niederdeutschen in Südafrika schließlich wieder ausgelöscht werden konnte. — Das Wichtige an all diesen Vorgängen ist, daß sie nicht lediglich als Aktion einiger heißblütiger Minister und Admirale erscheinen, sondern von einer mächtigen Volksbewegung getragen, den adäquaten Ausdrück für ein neues System der Weltwirtschaft und Weltpolitik bilden.

Schon seit langem hatte sich der Bruch mit dem alten System angebahnt; aber erst jene Ereignisse haben den eingetretenen Wandel dem allgemeinen Bewußtsein nahe gebracht. Die neue Flottenvorlage ist nichts anderes als die logische Konsequenz aus dem ohne unser Zutun

eingetretenen Wechsel der Weltlage. Welches sind die Gründe dieser Wandlung und was ist ihr Inhalt?

Manche schieben dem britischen Volke die alleinige Verantwortung zu — aus unbegreiflichen Ursachen wäre in ihm plötzlich die alte Ländergier und Beutelust wieder erwacht. Andere glauben entdeckt zu haben, der verstorbene Fürst Bismarck und die deutschen Agrarier trügen mit ihren Zollreformen von 1879—1885 daran Schuld, daß heute der Gedanke der friedlichen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft der Völker verblaßt sei. So gewiß die Engländer ihre alte Beutepolitik wieder aufgenommen haben und die deutschen Agrarier aus Freihändlern zu Schutzzöllnern geworden sind, so wenig ist indessen die treibende Kraft des Wechsels in England oder Deutschland zu suchen.

Der Ausgangspunkt für die neue Phase der Weltwirtschaft und Weltpolitik liegt in den Vereinigten Staaten und Rußland. Die Entwicklung dieser Länder muß ich kurz berühren.

Ueber einen ganzen Kontinent sich erstreckend, umfaßt jeder dieser Staaten — nach Abrechnung seiner ausgedehnten Wüsten- und Polargebiete — neun- bis zehnmal so viel anbaufähiges Land wie das Deutsche Reich.

Lange Zeit war man gewohnt, diesen großen Besitz, über den sich eine verhältnismäßig geringe Bevölkerung ausbreitete, eher als ein Moment der Schwäche denn der Stärke anzusehen. Es war die moderne Verkehrstechnik der Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen, die in wenigen Jahrzehnten jene ausgedehnten Territorien zur Grundlage der erstaunlichsten Kraft-

entfaltung in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht gemacht und beide Staaten zum Range von wahren Weltmächten erhoben hat. In allen Teilen der zivilisierten Erde machte sich die eingetretene Veränderung fühlbar.

Indem die Eisenbahnen die Entfernungen überwinden, beschleunigten sie die Ansiedelung jener Länder, woben deren Bevölkerung in ein einziges Netz zusammen, beseitigten die Gefahr, daß örtliche Gegensätze und Besonderheiten entstanden und erhalten blieben, und schufen so die sichere Aussicht auf die Entwicklung wirtschaftlicher und politischer Körper, die mehrere Hundert Millionen Menschen umfassen und durch die Kompaktheit ihres Besitztums dem britischen Weltreich schon jetzt überlegen sind. So verschoben die Eisenbahnen die Machtbilanz und erschütterten die englische auf Seeherrschaft begründete Vormachtstellung. Der Eisenbahnbau brachte die natürlichen Hilfsquellen des Bodens rasch zur Erschließung, führte in kürzester Frist zur Verdoppelung der landwirtschaftlichen Anbauflächen, weiterhin zur Ueberschüttung der mittel- und westeuropäischen Märkte mit Getreide und Produkten der Viehzucht und zu der schweren Krisis, unter der unsere Landwirtschaft seit Ende der siebziger Jahre zu leiden hat. England hörte auf, der Absatzmarkt für die mitteleuropäischen Bodenerzeugnisse zu sein. Mit den landwirtschaftlichen kamen die reichen mineralischen Bodenschätze der Kontinentalreiche zur Hebung, auf beide gestützt, entstand rasch eine sehr leistungsfähige Großindustrie. Aus der Einfügung der Machtmittel moderner Verkehrs- und Industrietechnik in den Mechanismus der Volkswirtschaft

ergab sich weiterhin eine tiefgreifende Veränderung in der sozialen und politischen Struktur jener Länder und im Zusammenhang damit ein Umschlag ihrer bisherigen Handels- und Machtpolitik. Das Großkapital wurde zum führenden Element und sein Interesse zum ausschlaggebenden.

Die politischen Ereignisse, welche zeitlich — auf den Anfang der sechziger Jahre — zusammenfallend, diesen Wechsel herbeiführen oder einleiten, sind in den Vereinigten Staaten der Bürgerkrieg und die Aufhebung der Sklaverei, in Rußland die Emanzipation der leib-eigenen Bauern.

Der nordamerikanische Bürgerkrieg ist der Entscheidungskampf um die Vorherrschaft in der Union zwischen der bürgerlichen Gesellschaft, welche die Getreide-region mit mittleren Landgütern und zahlreichen Städten bedeckt hatte, und den aristokratischen sklavenumgebenen Besitzern der Baumwollplantagen in den fast städtelosen Südstaaten. Der Sieg des Nordens bringt den dortigen Bauern, der Kerntruppe in jenem Kriege, die Herrschaft über das öffentliche Land, die Aufteilung desselben in Heimstätten, die dem bäuerlichen Ansiedler kostenlos überwiesen werden. Der Siegespreis der Gewerbetreibenden des Nordens aber ist der prohibitive Schutzolltarif von 1864. Das System des Hochschutzzolls ist seitdem bis auf den heutigen Tag in Geltung geblieben und durch die McKinley- und Dingley-Gesetze von 1890 und 1897 unter dem Einfluß der allmächtigen Kapitalistenringe und Industriekartelle — der eigentlichen Herrscher in der nordamerikanischen Republik — bis zu einer förmlichen Gewaltpolitik gegen die fremde Konkurrenz gesteigert worden.

Die seit Vernichtung der südstaatlichen Gesellschaft der aristokratischen Führung entbehrende Bauernschaft hat sich als unfähig erwiesen trotz ihrer überwiegenden Zahl, ihre zweifellos freihändlerisch gerichteten Interessen in der amerikanischen Handelspolitik zur Geltung zu bringen.

Mit Hilfe jener exklusiven Politik und der großen natürlichen Schätze des Landes an Kohle, Eisen, Kupfer, Edelmetallen, Baumwolle haben die Stapelindustrien der Vereinigten Staaten schnell den inneren Markt monopolisiert. Heute sind sie bereits über diesen Umkreis hinausgewachsen und fangen an, in bedeutendem Maße zu exportieren, wobei die enormen Einfuhrzölle als ebenso hohe Ausfuhrprämien zur Geltung kommen. Das Expansionsbedürfnis ist um so stärker, als infolge der Vergebung des besten Theils der öffentlichen Ländereien und des Sinkens der Getreidepreise seit den achtziger Jahren die Besiedelung des Westens eine Verlangsamung erfahren hat. Eben daraus entsprang das Verlangen, die der Alleinherrschaft der amerikanischen Industrie vorbehaltenen Märkte und Rohstoffgebiete über die bisherigen Grenzen der Union hinaus zu erweitern.

Gewiß sprachen auch starke Gründe der militärischen Abrundung und Sicherung für die schon seit 70 Jahren erwogene und durch zahlreiche Flibustierzüge vorbereitete Eroberung der spanischen Antillen, Gründe, die durch den Plan eines Kanals durch eine mittelamerikanische Landenge noch an Gewicht gewannen. Aber den Ausschlag gaben für die leitenden Staatsmänner doch wohl wirtschaftspolitische Erwägungen im engeren Sinne. Jedenfalls übertreffen die wirtschaftlichen Errungenschaften des Krieges weitaus die strategischen. Seit der Eroberung Cubas und Portoricos erstreckt sich das Herrschaftsgebiet

der Vereinigten Staaten in ununterbrochenem Zusammenhange von den nördlichen Regionen des Sommerweizens über die Zone des Mais- und des Baumwollbaus bis in die reichsten Tropengebiete der Erde.

Es gibt heute kaum einen industriellen Rohstoff, kein Nahrungs- und Genußmittel, welches die große Republik mit ihren Dependenzen nicht auf eigenem Boden zu erzeugen im stande wäre. Sie gewinnt dadurch ein Maß von wirtschaftlicher Unabhängigkeit, wie es kein anderer Staat der Welt besitzt. Frei von dem Zwange, fremde Volkswirtschaften zur Ergänzung der eigenen heranzuziehen, sieht sie doch die Völker aller Erdteile auf ihren Märkten erscheinen, bemüht, an den Reichtümern ihres Bodens teilzunehmen.

Schon aber dringt die wirtschaftliche Herrschaft der Nordamerikaner nach Mittel- und Südamerika vor. Wie einst die amerikanischen Ansiedler Texas besetzten, und als sie zahlreich genug waren, sich von Mexiko los sagten, so sind heute die großkapitalistischen Unternehmungen das sicher wirkende Mittel zur Unterwerfung fremder halbzivilisierter Länder. „Mexiko erhält ein von den Vereinigten Staaten aus geschaffenes und geleitetes Eisenbahnetz. Die Panamaeisenbahn, die transandischen Bahnen in Peru und vor allem der interozeanische Kanal durch eine Landenge Mittelamerikas bilden starke Fäden eines großen Verkehrsnetzes, längs dessen Linien nach unabänderlichen Gesetzen der politische Einfluß nach allen Teilen Mittel- und Südamerikas seine Wege finden wird“ (Magel). Wo aber die politische Herrschaft der Nordamerikaner Platz greift, da ist das Ende der europäischen Wareneinfuhr nahe. Es sind in erster Linie England und in zweiter Deutschland, die

bisher Südamerika mit Industriewaren versorgen und deren Interessen durch die amerikanischen Pläne deshalb am meisten bedroht erscheinen.

Wie sich ferner in den Jahren 1846—1848 die Amerikaner durch einen Eroberungskrieg gegen Mexiko den Weg an das Weltmeer der Zukunft, an den Stillen Ozean gebahnt hatten, so gab ihnen der spanische Krieg von 1898 Gelegenheit, ihre ohnehin überaus starke dortige Stellung durch Besetzung der Insel Guam und der Philippinen höchst wirksam auszubauen.

Man täusche sich übrigens nicht! So eng sich die gleichzeitig exklusive und expansive Politik der Vereinigten Staaten mit den Interessen des Großkapitals verknüpft, so sehr ist sie von der allgemeinen Volksstimmung getragen; denn der amerikanischen Bevölkerung, dieser Auslese der energischen Elemente von Irland, Deutschland und Großbritannien, hat die Neuheit der Verhältnisse und die weite Ausdehnung ihres Thätigkeitsgebietes nicht bloß geistige Beweglichkeit und Schwungkraft verliehen; ihre großen und leicht errungenen Erfolge haben sie auch gewöhnt, mit Geringschätzung auf andere Völker herabzusehen. Kein Volk ist weniger geneigt, fremde Rechte und Interessen als gleichwertig anzusehen. Die ganze Wirtschaftsweise der Amerikaner ist auf Großräumigkeit zugeschnitten; es ist nicht ihre Sache, mit Sorgfalt und Emsigkeit das Gewonnene zu nützen, in einem engen Dasein ihr Behagen zu finden. Großer Besitz und weiter Ellbogenraum sind ihr Lebenselement und ihre Lebensbedingung.

Seitdem die Möglichkeit aufgehört hat, alle schiffbrüchigen Existenzen, alle aufstrebenden Kräfte immer wieder nach dem Westen abzuschieben, und ein zahl-

reiches Proletariat die amerikanischen Städte füllt, ist es den breitesten Kreisen zum Bewußtsein gekommen, daß es nicht die demokratischen Institutionen, sondern die unbefestigten öffentlichen Ländereien waren, die bisher die amerikanische Gesellschaft vor den Nebeln der alten Welt bewahrt hatten. So gering die Vereinigten Staaten nach europäischen Begriffen noch besiedelt sind, so stark empfindet man deshalb Auswanderung und Kolonisation, Förderung des industriellen und Kapitalexportes als nationales Bedürfnis.

Die alte Eroberungslust des Kolonistenvolkes aber ist durch den jüngsten Sieg über einen ohnmächtigen Gegner mächtig gesteigert worden.

„Der Herrscherinstinkt,“ so bemerkt ein guter amerikanischer Beobachter¹⁾, „der Instinkt zuzugreifen und zu unterwerfen und zu kontrollieren, ist durch den Krieg angestachelt worden . . . Wir haben von einem Wein getrunken, an den wir wenig gewöhnt waren, und unsere Trunkenheit ist um so vollständiger.“

So müssen wir durchaus auf die Fortsetzung der amerikanischen Eroberungspolitik gefaßt sein, sie wird so lange fortbauern, bis Amerika auf gleichwertige Gegner stößt. Die alte Monroedoktrin, deren Rehrseite in dem Verzicht auf jede außeramerikanische Politik der Union lag, ist heute aufgegeben und zu der Formel: „Amerika den Amerikanern“ umgeprägt. Das heißt nichts anderes als: ganz Nord-, Mittel- und Südamerika den Vereinigten Staaten, und Ausbreitung ihrer Herrschaft über die Landgebiete des Stillen Ozeans. —

¹⁾ Prof. Powers, Quarterly Journal of Economics, 1899, S. 371.

In Rußland beginnt die neue Zeit mit der Bauernemanzipation im Jahre 1861. Sie war eine Konsequenz der mit den Eisenbahnen eindringenden Verkehrs- und Geldwirtschaft. Hier kamen damit zunächst die Interessenten des wachsenden Getreideexportes obenauf, und dies führte zu den freihändlerischen Reformen des Zolltarifes von 1857 und 1867. Aber die Art und Weise, wie die Emanzipation durchgeführt wurde, hatte für einen großen Teil des russischen Adels und der Bauern den wirtschaftlichen Ruin zur Folge. Um so stärker erstrahlte der Glanz der sich kräftig entwickelnden mittel- und südrussischen Industrie. Sie, ebenso wie die amerikanische von vornherein in riesenhaften Unternehmungen aufgebaut, fast vollständig kartelliert, vermochte durch den nicht immer lautereren Einfluß des konzentrierten Kapitalbesitzes trotz des überwältigend großen ihr entgegenstehenden agrarischen Interesses seit 1876 einen Umschwung zum industriellen Hochschutzzoll und jene ununterbrochene Steigerung der Zolltarife herbeizuführen, welche 1891 ihren Höhepunkt erreichte.

Ganz wie das Interesse der Großindustrie in Amerika sich mit den panamerikanischen Ideen, so verknüpfte es sich in Rußland mit den panslawistischen. Auch dort ist das Ideal „Rußland nicht nur ein Weltreich, sondern eine Weltwirtschaft für sich, alle Zonen umfassend, alle Produkte der Erde hervorbringend, nach außen abgeschlossen, nach innen selbstgenügsam“. (Schulze-Gävernitz.)

Die russische Industrie ist hauptsächlich wegen der geringen Schulung ihrer Arbeiterschaft auf freien Märkten nicht konkurrenzfähig. Sie braucht weite, geschützte Märkte. Denn die Kaufkraft des heimischen Bauern

ist sehr gering, und es erscheint leichter, im Wege der politischen Eroberung, als mit Hilfe schwieriger Reformen im Inneren erweiterten Absatz zu finden.

War das Vordringen des russischen Staats nach dem Osten und Süden Jahrhunderte hindurch ohne festen Plan wesentlich dem Pelzjäger, Händler und Ansiedler gefolgt oder durch das Bedürfnis bedingt, gegen räuberische Nomadenstämme bessere Grenzen zu finden, so dient die neuere Eroberungsphase seit den achtziger Jahren jenen klar erkannten volkswirtschaftlichen Zielen. Die Eroberung Turkestans brachte nicht bloß neue Märkte, sondern zugleich die Möglichkeit, den wichtigsten Rohstoff der Moskauer Industrie, die Baumwolle, im Lande zu gewinnen. Im benachbarten Persien hat man sich die wirtschaftliche Herrschaft gesichert. Die sibirische Bahn, die Okkupation des nordöstlichen Nebenlandes von China, der Mandschurei, und der eisfreien Häfen von Talienwan und Port Arthur, das Eingreifen in Korea haben den Russen überaus zukunftsreiche Gebiete erschlossen und eine höchst starke Machtstellung am Stillen Ozean verschafft. Dort berührt Rußland den amerikanischen, aber auch den englischen und deutschen Interessentenkreis; denn unter allen europäischen Einfuhrhäusern Chinas stehen die englischen und deutschen in annähernd gleicher Stärke voran. —

So sind also im Osten und Westen der alten europäischen Kulturstaaten zwei Weltreiche entstanden, beide mit Eroberungen vordringend, beide darauf bedacht, sich gegen die Zufuhr fremder Waren abzuschließen, und doch bestrebt und in der Lage, allen anderen ihre eigenen Erzeugnisse zu liefern.

Es ist ein Wiederaufleben der merkantilistischen

Politik im größten Stile, an Kraft derjenigen des 17. und 18. Jahrhunderts überlegen durch die Machtmittel der modernen Technik und die ungeheuren Flächen, deren politische und wirtschaftliche Beherrschung hierdurch ermöglicht worden ist.

Vorgänge von solcher Tragweite für die Geschichte der Menschheit konnten nicht ohne Rückwirkung auf das politische Verhalten der anderen Kulturvölker bleiben. Am erfolgreichsten hat bisher Frankreich die notwendigen Konsequenzen gezogen, indem es dem Vorbilde jener Länder folgte.

Als Frankreich durch die deutschen Siege gezwungen wurde, seinen ehrgeizigen Gelüsten auf Einmischung in die Angelegenheiten seiner europäischen Nachbarn zu entsagen, geschah dies wahrlich zu seinem Heile. Denn gerade darin fand es Veranlassung zu einer überaus glänzenden Laufbahn über See. Ausgehend von seinem älteren Besitz in Algier, hat es in wenigen Jahren ein großes und zukunftsicheres Kolonialreich geschaffen, das, unmittelbar vor seinen Thoren gelegen, von dem Golf von Tunis bis zum Kongo und vom Senegal bis in die Nähe des oberen Nil reicht. In Biserta ist ein neues Karthago entstanden, eine Seefeste ersten Ranges, welche die Machtverteilung im Mittelländischen Meer zu Ungunsten Englands und Italiens stark verschoben hat.

Gegenwärtig ist man im Begriff, diese halb Afrika in zusammenhängender Weise bedeckenden Besitzungen durch eine bis zum Mittelpunkt des Reiches, dem Tjad-See reichende Eisenbahn den starken Positionen und Küstenbahnen am Mittelmeere anzugliedern. Rechnet man die großen neuen Erwerbungen Frankreichs in Sinterindien und Madagaskar hinzu, so wird man an-

erkennen müssen, daß dieses Land heute wieder eine Kolonialmacht ersten Ranges geworden ist. Sein tropischer Besitz wird an Ausdehnung und Ergiebigkeit nur von dem britischen übertroffen. In Nordafrika, der einstigen Kornkammer Roms, blühen aber auch die Ansiedelungen französischer sowie italienischer Getreide- und Weinbauern auf. Und dieses ganze große französische Reich, dessen Gesamtausdehnung diejenige von Europa übertrifft, ist der fremden Einfuhr so gut wie verschlossen. Der Handel mit den Kolonien ist von jeher dem Mutterlande durch Zollmaßregeln reserviert. Dafür läßt dies die meisten landwirtschaftlichen Produkte der Kolonien, insbesondere afrikanisches Getreide, frei zu. Gerade dieser koloniale Rückhalt setzte Frankreich in stand, seine hochschutzzöllnerische Politik (seit 1892) wieder aufzunehmen. Das französische Reich nähert sich wie Nordamerika und Rußland dem Ideale des geschlossenen Handelsstaats. —

Wenn die Expansionspolitik Rußlands und Amerikas aus dem Gefühl überquellender Volkskraft und aus dem Eindruck der großartigen Entwicklungsmöglichkeiten erwuchs, die seit Aufkommen der Eisenbahnen ihr Landbesitz in sich schloß, wenn die französische Kolonialpolitik wesentlich als Ausfluß des politischen Ehrgeizes dieser sich kaum noch vermehrenden Nation anzusehen ist, so war der Wechsel der englischen Politik von den Empfindungen einer sinkenden oder doch stark gefährdeten Größe getragen. England sah seine bisherige Vormachtstellung bedroht und damit die Voraussetzungen hinfällig, von denen es bei der Durchführung seiner friedlichen und freihändlerischen Politik ausgegangen war.

Mitteleuropa, insbesondere Deutschland verwandelte

sich aus dem Lieferanten von Fleisch und Getreide in einen industriellen Konkurrenten, und man empfand dessen Mitbewerb namentlich in den Kolonien als lästig. Die an die Stelle von Mitteleuropa getretenen großen Rohstoffgebiete der Vereinigten Staaten und Rußlands verschlossen sich den fremden Waren. Entgegen allen Vermutungen entstand eine leistungsfähige Industrie in den Tropen und Subtropen. Alle diese Wandlungen, vor allem aber die Entwicklung von England gleichwertigen und überlegenen Mächten, — wobei selbstverständlich auch die mit Mißgunst beobachtete Einigung Deutschlands in Betracht kam, — ließen die Manchesterdoktrin und die friedlichen Neigungen in England rasch dahinschwinden.

Die entscheidende Wendung der britischen Politik, der eigentliche Ausgangspunkt des britischen Imperialismus ist, wie mir scheint, im amerikanischen Bürgerkrieg zu suchen. Längst war die transatlantische Republik — so schreibt der Biograph des Lord Beaconsfield ¹⁾ — den Politikern selbst der liberalen Partei als gefährlich stark und als Störung des Gleichgewichts der Mächte erschienen. Als dann ihre Hoffnung auf den Zerfall der Union im Laufe des Krieges dahinschwand, als die Südstaaten trotz ihrer Förderung durch die britische Regierung und die in England erbauten Kaperschiffe unterlagen, da erwachte die wohlbegründete Furcht vor der Rache und den Eroberungsgelüsten der Amerikaner. „Wir stehen am Vorabend sehr großer Ereignisse,“ äußerte Disraeli im März 1865, „die Frage, die wir

¹⁾ J. A. Froude, The Earl of Beaconsfield, 5th ed. London 1891.

uns vorzulegen haben, ist, ob dieses Land bereit ist, auf seine amerikanischen Besitzungen und Kolonien zu verzichten oder ob es entschlossen ist, die Verbindung mit ihnen aufrecht zu halten.“ Sollten wir an den Kosten Anstoß nehmen, so „mögen wir uns auf die Invasion unseres Landes und die Unterwerfung unserer Leute vorbereiten“. In der That ist Englands Besitz noch jetzt nirgendwo so stark gefährdet, wie in der unmittelbaren Nachbarschaft der Union. In Britisch-Westindien nicht weniger als in Kanada überwiegt der amerikanische Handel, und in beiden Gebieten wünscht eine starke Partei den wirtschaftlichen und politischen Anschluß an die Union. Ich werde nie vergessen, wie mir ein kanadischer Geschäftsmann in englischer Offiziersuniform auf einem Feste beim Generalgouverneur zu Quebec diese Notwendigkeit auseinandersetzte. Die britische Antwort auf die Erneuerung und Erstarfung der Union im Bürgerkriege war der Zusammenschluß der englischen Kolonien in Nordamerika zu einem einheitlichen politischen Körper, die Begründung des dominion of Canada im Jahre 1867 und die Herstellung der kanadischen Pacificbahn, die durchaus unter strategischen Gesichtspunkten angelegt, den starken Kriegshafen von Halifax mit der neu befestigten Flottenstation am Stillen Ozean (Esquimaux) in Verbindung bringt und es gestattet, in weniger als zwei Wochen Truppen von England nach der amerikanischen Westküste zu befördern. Aber bald faßte man den größeren Plan, den geschlossenen Handelsgebieten und kriegerischen Mächten der Vereinigten Staaten und Rußlands einen Zoll- und Kriegsbund des britischen Reichs entgegenzustellen. Ohne auf Einzelheiten der imperialistischen Bewegung in England einzugehen, will ich nur

erwähnen, daß Lord Beaconsfield schon im Jahre 1872 sein dahin gehendes Programm darlegte. Seit 40 Jahren, rief er aus, hat der Liberalismus alles an die Verfestigung des britischen Reiches gesetzt. Die Konzeption der Selbstregierung an die Kolonien durfte nur als Teil einer großen Politik der Reichskonsolidation gemacht, mußte ergänzt werden durch einen Reichszolltarif und ein gemeinschaftliches Verteidigungssystem. Im Jahre 1874 trat Disraeli an die Spitze des Staates, und nun begann die neue Aera, welche England einen enormen territorialen Zuwachs in Cyprien, Aegypten, Ost- und Südafrika verschaffte, das Uebergewicht seiner Kriegsflotte wieder herstellte und den Rassenkrieg gegen die afrikanischen Holländer entfachte. Wurde die imperialistische Politik zunächst vornehmlich von der konservativen Partei gegen die Anhänger Gladstones vertreten, so ist sie heute durchaus als Gemeingut der gesamten Nation anzusehen, wie denn der Führer der Liberalen Lord Roseberry bei Gelegenheit des Jubiläums der Königin (1897) dagegen protestierte, daß die Reichsidee als Privileg von einer Partei beansprucht würde.

Gewiß begegnet der Plan des engeren wirtschaftlichen und politischen Zusammenschlusses der über die ganze Erde zerstreuten britischen Besitzungen gewaltigen Schwierigkeiten. Aber dieselben Mittel, welche das russische und amerikanische Reich konsolidierten, der Dampf und noch mehr die Telegraphie, das großartige englische Kabelnetz, haben Großbritannien und Großbritannien in Beziehungen gebracht, die man in den Tagen Cobdens und Brights nicht ahnen konnte; jedes Ereignis von öffentlichem Interesse ist durch die Presse

fast gleichzeitig in jeder bedeutenden Stadt in England und den Kolonien bekannt. So ist das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das Bewußtsein von einem allen gemeinsamen Besitz an Gütern der materiellen, geistigen, politischen Kultur mächtig belebt worden. Die Erfahrungen im jetzigen Kriege machen es fast wahrscheinlich, daß es eher gelingen wird, die militärischen Konsequenzen aus dem erstarkten Solidaritätsgefühl zu ziehen, als die ungemein divergierenden wirtschaftlichen Interessen in einem Zollbund zu vereinigen. Es ist bezeichnend, daß es wiederum der Gegensatz zu den Vereinigten Staaten war, der den ersten Erfolg auf diesem Gebiet herbeiführte. Die 1897 erfolgte Kündigung des englisch-deutschen und belgischen Handelsvertrags und, damit zusammenhängend, die Gewährung von Differenzialzöllen für England in Kanada ist wesentlich als eine Kampfmaßregel der Kanadier gegen die Zollpolitik ihrer amerikanischen Nachbarn anzusehen. Am ehesten dürfte es den Engländern in der Kapkolonie durch den jetzigen Krieg gelingen, sich eine ähnlich bevorzugte Stellung wie in Kanada auszumachen. Vor allem aber hat die englische Regierung außerhalb der Siedelungskolonien, in allen tropischen Besitzungen, namentlich in Ostindien, völlig freie Hand. Schon jetzt wird die ostindische Zollpolitik durchaus im einseitig britischen Interesse gehandhabt, und man wird wohl nicht lange zu warten haben, bis den schon bestehenden Sonderzöllen auf europäischen Prämienzucker in Indien eigentliche Vorzugszölle für das Herrscherland folgen.

Was diese Bestrebungen für uns bedeuten, zeigt sich darin, daß 1898 23,7%, fast ein Viertel unserer sämtlichen Ausfuhren, nach England und englischen Kolonien ging. —

Und nun zu den mitteleuropäischen Staaten! Die gemeinsame Gefahr hat die drei größten unter ihnen zu einem politischen Bunde vereinigt. Aber die nationalen Verschiedenheiten haben sie bisher noch nicht begreifen lassen, daß heutzutage wirtschaftliche und politische Interessen nicht mehr zu trennen sind. Als zum erstenmal die Entstehung der neuen Weltreiche sich durch die Massenimporte von Getreide und Vieh fühlbar machte, schwenkten die Landwirte aller Einfuhrländer in das schutzzöllnerische Lager ab, und das Resultat waren Agrarzölle und erhöhte Industriezölle, die freilich in Deutschland — verglichen mit den russischen und amerikanischen — als sehr gelinde erscheinen und deshalb den alten Traditionen des Zollvereins keineswegs zuwiderlaufen.

Dabei erging es indessen den mitteleuropäischen Staaten wie im griechischen Mythos den gepanzerten Männern, welche aus den Drachenzähnen gegen Kadmos emporwuchsen. Er warf einen Stein unter sie, und statt gegen den gemeinsamen Gegner wandten sie sich gegeneinander. So erschwerten jene Länder nicht bloß die Einfuhren aus Rußland oder Amerika, sondern auch ihren gegenseitigen Handelsverkehr. Die Erkenntnis von der Verderblichkeit dieses Zustandes führte dann zwar im Jahre 1892 zum Abschluß der Handelsverträge mit unseren Bundesgenossen. Aber auf Grund der bestehenden Verträge und im Gefühl der wirtschaftlichen Schwäche gegenüber Nordamerika gestanden wir dann ohne jede Gegenleistung diesem Lande, dessen Zölle durchschnittlich $3\frac{1}{2}$ mal so hoch sind wie die unsrigen, die gleichen Vorteile zu. Nach einem heftigen, beide Teile schädigenden Zollkriege wurde auch Rußland

die gleiche Stellung, hier freilich gegen gewisse Zugeständnisse, eingeräumt.

So ist unsere gegenwärtige Lage geworden: auf einem Territorium, kleiner als das des einen Staates Texas, eine Bevölkerung von fast 60 Millionen Menschen, mit einer Jahresvermehrung von mehr als 800 000 Köpfen, mit riesenhaft entwickelter Exportindustrie und überseeischem Handel — beider Gedeihen aufs äußerste bedroht durch die Abschließungs- und Eroberungspolitik der Weltreiche, bedroht aber zugleich viel höhere Interessen als die der Exportindustrie und des Handels.

Die Weltreiche haben immer mehr die Quelle alles stofflichen Reichthums, die Erde, monopolisiert. Daraus ergibt sich für alle kleineren Staaten notwendig ein Zustand wachsender Abhängigkeit. Man hat mit Unrecht behauptet, daß im wirtschaftlichen Verkehr der Völker die Abhängigkeit stets eine gegenseitige sei, daß immer gleiche Werte gegeneinander zum Austausch kämen. Es gibt zwischen den Volkswirtschaften wie unter den Privaten Ausbeutungs- und Unterthänigkeitsverhältnisse.

Allerdings werden die feinen Garne, die wir von England gegen unsere Gewebe, Kleider, Farbstoffe, Lederwaren zc. eintauschen, im allgemeinen den gleichen Arbeitswert wie diese repräsentieren.

Aber anders ist das Verhältnis zu den Rohstoffländern. Heute besteht ja noch ein Ueberangebot von Weizen, Baumwolle, Kaffee zc. Aber die Erde bevölkert sich rasch, jenes Ueberangebot wird in wenigen Jahrzehnten verschwinden, die Bodenprodukte steigen im Preise und gewinnen einen Monopolwert. Der Zustand ist dann, daß wir fremden Völkern in der Grundrente ein arbeitsloses Einkommen verschaffen, also für

unsere Waren geringere Arbeitswerte eintauschen, mit unserer Arbeit jenen tributär werden. Die Hauptgefahr indessen liegt darin, daß die Weltreiche immer mehr in die Lage kommen, uns durch ihre Handelspolitik die Bedingungen unserer Existenz vorzuschreiben. Je größer die Flächen, auf welche jene ihre Hand legen, um so zahlreicher die Bodenerzeugnisse, die wir unter allen Umständen von ihnen beziehen müssen, während sie ohne unsere Industriewaren sehr wohl auszukommen vermögen.

Im Völkerverkehr kann aber heutzutage nur noch dasjenige Volk auf Behandlung als gleichberechtigte Nation rechnen, das in der Lage ist, Gleiches mit Gleichem zu vergelten, und es würde allen Erfahrungen widersprechen, wenn in den künftigen Handelsverträgen der Stärkere den Schwächeren sein Uebergewicht nicht fühlen lassen sollte. Dies scheint mir schon heute unser Verhältnis zu den Vereinigten Staaten zu kennzeichnen. Unter dem Drucke ihrer Handelspolitik ist unser Ausfuhrhandel dorthin durchaus ins Stocken geraten, während Nordamerika sich gleichzeitig zum wichtigsten Importlande für uns erhob und seine Einfuhren im letzten Jahrzehnt um mehrere Hundert Millionen Mark (von 1889—1898 um 560 Millionen Mark) steigerte. Dabei ertragen wir es, wenn die amerikanischen Zollbehörden eine unerhört schikanöse und in unserm eigenen Lande ihre Konsuln eine geradezu herrische und herausfordernde Haltung gegenüber unseren Kaufleuten und Fabrikanten an den Tag legen. Man beugt sich, weil man fürchtet, trotz alledem von einem eigentlichen Zollkrieg mehr Schaden zu erleiden, als es abzuwenden gilt. Rußland gegenüber sind wir vorläufig noch in einer etwas besseren

Lage, hauptsächlich wegen der geringeren Entwickelung seiner Industrie, der Notwendigkeit, den russischen Roggen auf deutschem Markte abzusetzen, und dank unserer Machtstellung an der russischen Grenze. Man sucht dort Konflikte zu vermeiden, solange man sich in Asien gebunden sieht. Aus diesen Gründen ist es uns gelungen, in dem Handelsvertrage manche Vorteile auf dem russischen Markt zu erreichen und unsere Exporte dorthin beträchtlich zu steigern.

Aber wird die Blüte unseres Exporthandels von Dauer sein? Sehen wir den Fall, daß die russische Industrie demnächst, d. h. in vielleicht 10—20 Jahren, den inländischen Markt ebenso in der Hauptsache zu befriedigen vermag, wie heute die amerikanische, daß ferner die britischen Kolonien sich unseren Ausfuhren ebenso verschließen wie schon jetzt die französischen, so werden große Zweige der deutschen Industrie bei aller Tüchtigkeit der Leistung überflüssig werden; noch mehr, als es schon jetzt geschieht, werden die Unternehmer ihre Werke über die Grenze ins Ausland verlegen, und immer mehr werden ihnen die Arbeiter folgen, da die Heimat ihnen kein Unterkommen zu gewähren vermag.

Die wirtschaftliche Ueberlegenheit, die das größere Territorium verleiht, muß mit der Zeit auch zur politischen Uebermacht und Vorherrschaft führen. Alles vorige ist nur ein Ausdruck dafür, daß eroberungslustige große Reiche die kleinen schließlich sich unterthänig zu machen im Stande sind, daß umgekehrt eine wirtschaftliche Herrschaft, die man lediglich durch Kapitalbesitz und durch Exporte nach fremden Märkten hin ausübt, ohne gleichwertige politische Macht und Territorialherrschaft auf thönernen Füßen ruht, daß über die Zukunft der gleich

begabten Völker der Raum entscheidet, der ihrer selbständigen Entwicklung zur Verfügung steht.

Deutschland sieht seine Zukunft an ein kleines Territorium gefesselt, und wenn diese Bedingungen sich nicht ändern, wird die Stärke seiner politischen Stellung, damit die kräftige Eigenart seiner Kultur, die Bedeutung seines Volkstums für die Entwicklung der Menschheit mit Sicherheit dahinschwinden.

Das Verhältnis zwischen den großen Rohstoffländern und den kleinen hochindustriellen Staaten ist heute ein ganz ähnliches wie einst dasjenige zwischen den mittelalterlichen Städten und Städtebünden nach Art der Hanse zu den Nationalstaaten, die am Ausgange des Mittelalters die Kräfte von Stadt und Land zu gemeinsamen wirtschaftlichen Aufgaben, zu Handels- und Kolonialkriegen zusammenfaßten. Die Staaten trugen den Sieg davon und vernichteten die wirtschaftliche Stellung der Städte.

Ein neues Zeitalter des Merkantilismus ist angebrochen. Wieder wird mit Flotten und Heeren um wirtschaftliche Vorteile gekämpft. Handelsneid und wirtschaftliche Eifersucht sind wiederum zu den mächtigsten Motiven der auswärtigen Politik geworden.

Die großen völkerbefreienden Ideen, die einst im meerbeherrschenden England und in der großen transatlantischen Republik die besten Männer bewegten und beide Länder zu viel bewunderten Vorbildern anderer Völker machten, drohen zu ersticken in der Gier zu herrschen und zu unterwerfen. Dies- und jenseit des Ozeans verkündende leitende Männer aller Parteien den Beruf der „Angelsachsen“, fremde Länder zu regieren; an die Stelle der vielgestalteten Herrlichkeit der Welt-

geschichte wollen sie die öde Gleichförmigkeit englischer Sprache und Sitte setzen. Schon finden sich die Theoretiker, die den neuen Gedanken die systematische Fassung geben: Die Idee von der friedlichen Verkehrsgemeinschaft der gleichberechtigten Kulturvölker erzeugen sie durch die Lehre von dem jedem Sittengesetz entzogenen kollektiven Kampf ums Dasein. Moralische Verpflichtungen gibt's nur innerhalb der eigenen Volksgemeinschaft. Der Fortschritt der Menschheit verlangt, daß die Schwachen unterworfen und vernichtet werden. „Was thut's,“ ruft einer jener Gemütsmenschen, „wenn Bur, Maori, Kastilianer eliminiert werden und aus dem Gesichtskreis verloren gehen? . . . Ist es ein Verlust, daß der Pterodaktylos verschwunden ist und die Natur den Mastodon nicht zurückbringt? Nur wer die Erde zu einem ethnologischen Museum bestimmt glaubt, kann die fortschreitende Verdrängung der niederen durch die höheren Menschenrassen bedauern. Es wäre unökonomisch, jene erziehen zu wollen, weit leichter ist's, sie zu verdrängen.“ Dies sind Worte eines bekannten Gelehrten und aus einem Journal „zur Beförderung ethischer Kenntnis und Praxis“, und ähnlich tönt es wieder aus der Presse und den Parlamenten. Die sittliche Berechtigung zur Unterwerfung der nicht angelsächsischen Welt erblickt man in den eigenen unvergleichlichen Eigenschaften und der Vortrefflichkeit der eigenen Institutionen¹⁾. So sehr ich die ersteren hochschätze, so sehr ich auch von der erziehlichen Kraft der letzteren überzeugt bin, so wenig

¹⁾ Vergl. International Journal of Ethics, devoted to the advancement of ethical knowledge and practice, vol. X, S. 288. Philadelphia 1900: S. S. Powers, Cornell Univ. the ethics of expansion.

konnte ich doch auf Reisen in England und Amerika ihre unbedingte Ueberlegenheit erkennen. Gibt's doch kein nordeuropäisches Land, das ein größeres und verkommeneres Lumpenproletariat besäße als England, und kaum ein Land, in dem allgemeiner über korrupte Verwaltung geklagt würde, als Nordamerika.

Man sollte bei uns viel mehr, als es geschieht, die ausländischen Schriften und Zeitungen lesen. Dann würde man auch wissen, daß gerade Deutschland den Zorn und die Angriffsgelüste seiner Rivalen erregt, weil es einerseits eine große Lebenskraft an den Tag legt und im freien Konkurrenzkampf gute Fortschritte macht, auf der anderen Seite aber durch die Schwäche seiner Rüstung zur See frivole Angriffe besonders ausichtsreich erscheinen läßt.

Daß der Glaube an die „offenbare Bestimmung“ zur Weltherrschaft bei den Russen nicht weniger als bei den „Angelsachsen“ verbreitet ist, bedarf kaum der Erwähnung.

Angeichts dieser Sachlage gibt es Leute, die uns raten, Friedenshymnen anzustimmen, und predigen, es gebe edlere Aufgaben, als Krieg zu führen und vorzubereiten. Dieselben Leute oder andere raten uns, wir sollten alle handelspolitischen Waffen niederlegen und zum vollen Freihandel übergehen. Ich möchte diesen Männern empfehlen, die Reden zu lesen, die Salisbury und Chamberlain im englischen Parlament gehalten haben.

„Man kann in diesem Jammerthale nicht nackend gehen, man muß Geld in der Tasche haben, wenn man den Markt besucht, und man muß die Gegner mit gleichen Waffen bekämpfen. Was nützte es, das

Schlachtfeld mit den Worten zu betreten: „Ich bin ein Quäker und kämpfe nicht, ich habe keine Rüstung, ich habe keine Waffen“ — eine solche Politik ist vielleicht großmütig, aber nicht praktisch.“ (Salisbury.)

Die Freihandelspolitik erscheint als geradezu anachronistisch in unseren Tagen, da überall große geschlossene Wirtschaftsgebiete entstehen, und selbst England bestrebt ist, ein solches aufzurichten.

Die Forderungen der Freihändler richten sich besonders gegen die Agrarzölle. Nun, wie die letzte englische Agrar-enquete feststellt, sind unter dem Einfluß des frei einströmenden Getreides in den Kornbaudistrikten Englands weite Landstrecken der Verödung anheimgefallen, besonders solche von extremer Bodenbeschaffenheit. Die ungünstigen Thon-, die Sand- und Moorböden machen aber in Altpreußen 43 % der Gesamtfläche aus, und fast ganz Preußen ist im Gegensatz zu England als Kornbaudistrikt anzusehen. Der Freihandel würde also die territoriale Basis unserer Volkswirtschaft sehr stark beschneiden. Und doch ist schon jetzt in der Kleinheit unseres Territoriums der zentrale Grund für unsere gefährdete Lage zu erblicken. Und während in England die Krisis dadurch gemildert werden konnte, daß die Landwirte den Preisdruck auf die großen verpachtenden Grundeigentümer abwälzten, würde in Deutschland das Unglück in seiner ganzen Schwere die bäuerlichen Grundbesitzer, die ja nicht Pächter, sondern Eigentümer sind, den besten Teil unseres Mittelstandes, treffen. Eine ungeheure soziale Krisis würde die wirtschaftliche begleiten, unsere Industrie ihren sichern inneren Markt vernichtet sehen, mit der sehr ungewissen Aussicht, dafür Absatz im Auslande zu gewinnen. Deutschland hätte das

vielsbewunderte Vorbild, England, in der That erreicht; aber es wäre ihm nur gleichgekommen in Bezug auf seine Schwäche. Der Jungbrunnen unserer Volkskraft wäre mit der Vernichtung unserer Bauern verschüttet, während doch das Kolonialreich, in dem England seinen Bauernstand wieder erstehen sah, uns nach wie vor ermangelte. Die oberste Aufgabe ist und bleibt es, die heimische Kraft intakt zu halten.

Aber allerdings dürfen wir uns nicht auf bloße „Heimatspolitik“ beschränken. So gewiß die weltwirtschaftliche Entwicklung auf die Herstellung in sich befriedigter, nach außen abgeschlossener Wirtschaftsgebiete hindrängt, so wenig bildet dies auf absehbare Zeit für Deutschland ein mögliches Ideal. Der Abschluß seines kleinen Territoriums vom Weltmarkt würde die Erdrosselung unserer Industrie, die Verelendung breiter Volkschichten und eine Verengung unseres Volkslebens nach Art des chinesischen bedeuten. Die Frage, ob wir die Einfuhr durch eigene Produktion ersetzen könnten, ist absolut zu verneinen. Man stellt die Frage gewöhnlich nur für die mit unserer Landwirtschaft konkurrierenden Erzeugnisse oder gar nur für das Brotgetreide. Aber das Brotgetreide macht noch nicht 7% der Einfuhr aus. Daß wir die tropischen Erzeugnisse, die wir alljährlich im Werte von fast 1 Milliarde Mark vom Auslande beziehen, ebensowenig in Deutschland herstellen können, wie die Kupfererze, Braunkohlen, mineralischen Öle etc., für die wir rund 400 Millionen Mark aufwenden, ist klar; nicht minder, daß wir unsere Holzzeugung, die übrigens gut rentiert, nicht verdoppeln können, um die Zahlung von $\frac{1}{3}$ Milliarde an das Ausland zu sparen, daß es äußerst unwirtschaftlich wäre, den Bezug von

Futtermitteln u. dergl. für 300 Millionen und von Düngemitteln für 60—70 Millionen Mark zu unterlassen.

Ist dies aber der Fall, so müssen wir auch exportieren, um jene Waren bezahlen zu können, und das setzt allerdings ein Preisniveau auch der Nahrungsmittel im Inlande voraus, welches sich nicht allzu hoch über dasjenige der mit uns konkurrierenden Industrieländer erhebt.

Der Zolltarif muß in Deutschland nach unserer Gesamtlage notwendig denselben Charakter behalten, den er fast ein Jahrhundert hindurch gehabt hat, den eines Ausgleiches zwischen industriellen und landwirtschaftlichen Interessen. Wenn sich daraus eine Preisgestaltung für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse ergeben muß, welche nicht genügt, um in den ärmeren Gegenden auch in ungünstigen Jahren die Produktionskosten zu decken, so folgt daraus die Notwendigkeit, durch Maßnahmen der inneren Politik den Betroffenen über die Zeit der Krisis hinwegzuhelfen.

Lediglich mit den Mitteln der Zoll- und der inneren Wirtschaftspolitik sind indessen die großen Fragen unserer nationalen Existenz nicht zu lösen. Liegt die Ursache der Gefährdung in der inneren Ausdehnung des heimischen Gebietes, über das unsere Volkswirtschaft weit hinausgewachsen ist, so ergibt sich die Notwendigkeit, durch Erweiterung ihrer territorialen Basis unsere Stellung zu stärken. Der nächste Gedanke ist: engerer Zusammenschluß mit den Nachbarländern, deren Schicksal dem unsrigen ganz ähnlich ist. Nicht bloß in Deutschland und Oesterreich, sondern auch in der Schweiz, Belgien und Holland ist dieser Gedanke von gewichtigen Stim-

men ausgesprochen worden. Muß auch ein eigentlicher Zollverein als ganz ausgeschlossen gelten, so würde doch schon die Einigung über gegenseitige Sondervergünstigungen und die Gemeinsamkeit der Verhandlungen mit den außenstehenden Ländern die Kraft aller Glieder eines solchen Zollbundes von 143 Millionen Menschen (einschließlich Italien) ungemein verstärken.

Aber es ist bedenklich, die nationale Existenz lediglich auf Bündnisse zu stützen. Wollen wir unsere Entwicklung als einer selbständigen Nation sicher stellen, so brauchen wir Erweiterung des eigenen Territoriums, brauchen wir Kolonien. Unser jetziger Kolonialbesitz bleibt weit an Ausdehnung und Wert hinter dem französischen zurück, wenn er auch neben unfruchtbaren so ergiebige Strecken einschließt, daß wir binnen kurzer Frist in der Lage sein werden, einen beträchtlichen Teil der tropischen Erzeugnisse selbst zu gewinnen, die wir brauchen, und dadurch unsere Abhängigkeit von den fremden Zufuhren abzuschwächen.

Aber noch gibt es bedeutende Landflächen, welche der politischen Herrschaft der großen Weltreiche entzogen sind; um die kaufmännische, kapitalistische und politische Beherrschung dieser Gebiete ist ein heftiger Kampf entbrannt. Und unsere Zukunft, unser Wohlstand, unsere kulturelle und politische Bedeutung hängt davon ab, inwieweit es uns gelingt, dort entweder selbst festen Fuß zu fassen oder zu verhindern, daß auch diese Gebiete zur Beute der schon übermächtigen Reiche werden. Dies Verlangen bedeutet nicht eine unruhige Eroberungspolitik, aber die Forderung, daß wir bei den großen Liquidationen, die noch bevorstehen, bei allen großen Fragen und Wandlungen der Weltpolitik als gleich-

berechtigte Macht in Betracht gezogen und nicht zur Seite gedrängt werden.

Die unabweishbare Voraussetzung dessen ist eine wesentliche Verstärkung unserer Kriegsflotte. Sie soll uns in stand setzen, unsere Machtstellung im Kreise der großen Völker zu erhalten, eine willkürliche Verletzung der deutschen Rechte und ausgedehnten Interessen in denjenigen Gebieten zu verhindern, welche dem Bereich unserer Landmacht entzogen sind. Noch ist uns an physischer, militärischer und kultureller Kraft keine andere Nation der Erde überlegen. Aber lassen wir nur wenige Jahrzehnte unbenutzt dahinstreichen, so werden wir ganz von selbst zum Range eines Mittel- und Kleinstaates herabsinken, der allen Mißhandlungen der Großen preisgegeben ist, ganz im Sinne der Theorie, welche von dem englischen Premierminister Salisbury, dem Kolonialminister Chamberlain und vielen anderen verkündigt worden ist und den großen Staaten und Reichen das Recht vindiziert, die kleineren zum Weichen zu bringen.

Kein anderes Mittel gibt es, uns vor Ueberfall und Krieg zu bewahren, die achtungsvolle Freundschaft der großen Mächte zu gewinnen und zu erhalten, als die Organisation der gewaltigen Kraft, die in unserem Volke ruht, und ihre Anpassung an die neuen Aufgaben.

Es scheint der Größe dieser Aufgaben wenig angemessen, wenn die einzelnen und die Parteien die Entscheidung über ihre Stellungnahme an die Frage knüpfen, welche Vorteile ihre Klasse von dem Ausbau der Flotte habe. An der Erhaltung der Größe Deutschlands haben alle das gleiche Interesse. Aber freilich läßt sich, gerade weil dies der Fall ist, auch für jede Klasse besonders nachweisen, welchen Schaden sie durch Unterlassen der

notwendigen Maßnahmen erleiden würde. Von der Industrie und ihren Arbeitern brauche ich kaum zu sprechen; es zeugt von der ganzen Rückständigkeit der Anschauungen, in denen heute noch die Mehrzahl der politisch organisierten Arbeiterschaft erhalten wird, wenn sie den ungeheuren Rüstungen anderer Nationen zur See mit Wendungen begegnet, die dem Arsenal der Manchesterleute aus den vierziger Jahren entnommen sind, und wenn sie glaubt, daß sie an dem Gedeihen der Industrie ein geringeres Interesse habe als die Unternehmer.

Die Hoffnung ist durchaus gescheitert, die man namentlich auch in deutschen Arbeiterkreisen hegte, daß die fortschreitende Demokratisierung des Staats, daß insbesondere die englischen Parlamentsreformen von 1867 und 1885, welche die endgültige Entscheidung über alle großen Fragen des nationalen Lebens in die Arbeitermassen verlegten, eine friedliche auswärtige Politik verbürgen würden. Die Wucht der imperialistischen Ideen und Eroberungsabsichten liegt gerade darin, daß sie von der Masse der englisch-amerikanischen Arbeiter getragen sind. Nirgendwo ist man heute von weltbürgerlichen Neigungen weiter entfernt als dort. Nirgendwo haben die Arbeiter eine lebendigere Vorstellung von dem innigen Zusammenhang, der zwischen Reichtum und politischer Macht, zwischen dem Wohlergehen des einzelnen, der Klasse und der Gesamtheit besteht — dank der politischen Schulung, die sie durch alteingewohnte gesellschaftliche Bewegungsfreiheit und Teilnahme am öffentlichen Leben gewonnen haben. Die Erkenntnis, daß das Klasseninteresse selbst seine Unterordnung unter die großen Aufgaben erfordert, die sich aus der Erhaltung der

Gattung ergeben, diesen Elementarsatz politischer Bildung möge — das ist aufs innigste zu wünschen — die deutsche von der englischen und amerikanischen Arbeiterschaft übernehmen. Andererseits können aber die Arbeiter hoffen, daß die Erweiterung des nationalen Gesichtskreises durch die überseeische Politik dazu beitragen werde, manche Ueberreste zu beseitigen, die aus einer kleinlichen und engen Zeit in unser öffentliches Leben hineinragen.

Wer das Ziel will, muß auch die Mittel wollen, und es ist kein Zweifel, daß die Kraft der angelsächsischen Staatswesen wesentlich aus dem weiten Spielraum erwachsen ist, welche der Entwicklung des einzelnen und der Klassen gelassen wurde.

Was die Angehörigen des größten deutschen Erwerbszweiges, die Landwirte anlangt, so würden sie durch die Erschütterung der Weltmachtstellung Deutschlands nicht weniger betroffen werden als die Industriellen. Viele von ihnen sind an einer unserer wichtigsten Exportindustrien, der Zuckerproduktion, unmittelbar beteiligt. Die kraftvolle Handelspolitik, welche sie fordern, kann nur ein Land bethätigen, dessen Macht man fürchtet und auf dessen Freundschaft man Gewicht legt. Auch sind die Landwirte schon durch ihr Klasseninteresse genötigt, eine Politik der wirtschaftlichen Unabhängigkeit zu vertreten. Von der Verwirklichung dieses Zieles kann aber nur die Rede sein, wenn wir unseren Kolonialbesitz erhalten und zu weiterer Entwicklung bringen. Solche Handels- und Kolonialpolitik setzt eine starke Kriegsflotte voraus.

Wenn endlich infolge eines lange dauernden See- und Kaperkrieges oder der feindlichen Handelspolitik der Weltreiche unsere Fabriken und Werkstätten veröden,

so verliert das Landvolk seine besten Absatzgebiete, die Preise für Qualitätswaren gehen herunter, die für Massenerzeugnisse werden darum nicht besser. Die Abwanderung vom Lande mag sich etwas verringern, aber sie geht nicht mehr in die deutschen Städte, sie geht auch nicht in deutsche Kolonien, sondern ins Ausland, oder aber die Bevölkerungszunahme versiegt ganz, weil das verarmte Land nicht mehr in der Lage ist, eine wachsende Bevölkerung zu ernähren.

Schon einmal ist Deutschlands Reichtum und Macht, ist die Blüte seiner Städte und die Freiheit seines Landvolkes zu Grunde gegangen, weil es sich unfähig erwies, den entstehenden Nationalstaaten der Holländer und Engländer, der Franzosen und der Spanier eine gesammelte Volkskraft zu Lande und auf dem Meere entgegenzustellen. Von dem alten Glanz des deutschen Volkslebens blieb für Jahrhunderte kaum etwas anderes übrig als die hochragenden Dome und Rathäuser unserer Städte. Möchten sie uns eine Mahnung sein, den Kampf der Klassen zu vergessen, zusammenzustehen gegen die Gefahren, die Deutschland in dem nun angebrochenen Zeitalter bedrohen, dem Zeitalter der Weltreiche. Es handelt sich um unser aller, um unserer Kinder, um Deutschlands Zukunft.

Die Flottenverstärkung und unsere Finanzen.

von

Adolph Wagner.

Ursprünglich Vortrag am 31. Januar 1900 in dem Cyklus der
freien Vereinigung für Flottenvorträge in Berlin. Hier wesent-
lich erweitert.



I.



n der Frage der Flottenverstärkung kommen als Erwägungs- und Entscheidungsgründe politische, volkswirtschaftliche und finanzielle Momente in Betracht. Danach zerlegen wir die allgemeine Frage in folgende spezielle: 1. Sollen und müssen wir die verlangte Flottenverstärkung als notwendig anerkennen? Das hängt von allgemeinen politischen und von volks- und weltwirtschaftlichen Erwägungen ab. 1. Dürfen wir diese Verstärkung vornehmen? Das ist nach volkswirtschaftlichen Erwägungen zu entscheiden. Endlich 3. können wir finanziell die erforderlichen materiellen Opfer für die verlangte Flottenverstärkung bringen? Das ist wieder mit nach volkswirtschaftlichen und sodann speziell nach finanziellen Betrachtungen zu beantworten. Nur die finanzielle Seite der Frage soll uns im folgenden hier näher beschäftigen. Auf die anderen Seiten gehen wir bloß in Kürze ein.

Die erste Frage des Sollens und Müßens ist unseres Erachtens durchaus zu bejahen. In der heutigen Weltlage und in der sicher bevorstehenden weiteren Gestaltung derselben genügt eine noch so bedeutende Stärke unserer Wehrmacht zu Lande nicht mehr, um uns die notwendige Sicherung nach außen und unserer Volks-

wirtschaft die gesicherte Erhaltung ihrer Lebensbedingungen zu verbürgen. Ohne eine starke Flotte, die auch der stärksten feindlichen Seemacht und den etwaigen Koalitionen der mittleren Seemächte mit jener oder untereinander Achtung und Rücksicht auf uns aufnötigt, sind wir trotz unserer gewaltigen Landmacht in der Gegenwart einem Manne zu vergleichen, welcher nur einen Arm zu Verteidigung und Angriff frei brauchen kann. Ohne eine starke Flotte ist unser Wert als Verbündeter für fremde Mächte nur ein beschränkter. Ohne eine starke Flotte sind wir gegen die eminenten Gefahren einer feindlichen Blockade, namentlich unserer Nordseehäfen, mit allen schlimmen Wirkungen für unseren Ein- und Ausfuhrhandel, für unsere Volksernährung und Arbeiterbeschäftigung nicht genügend gesichert, ist die erreichte und notwendig noch weiter zu entwickelnde Stellung der deutschen Volkswirtschaft als Glied der Weltwirtschaft durchaus prekär. Ohne eine starke Flotte ist aber auch unsere nationale Ehre auf dem Erdenrund bei der großen Ausdehnung unserer Interessensphären nicht sicher geschützt. Dafür haben uns vollends die letzten beiden Jahre Belege genug gegeben.

Müssen und sollen wir also eine bedeutende Flottenverstärkung aus solchen politischen und allgemeinsten volkswirtschaftlichen Gründen vornehmen, so könnten es nur zwingendste andere volkswirtschaftliche und finanzielle Gründe sein, welche uns gleichwohl zu einem „Nein!“ in betreff der Fragen des Dürfens und Könnens nötigten. Allein solche Gründe sind glücklicherweise nicht vorhanden. Gewiß verlangt die Flottenverstärkung und die dauernde Erhaltung einer starken Kriegsflotte neben

unserem großen Landheer bedeutende materielle, finanzielle Opfer und Lasten. Aber wir sind durchaus wirtschaftlich und finanziell im stande, ersteres fast ebenso gut als die reichsten Länder, Völker und Staaten, letzteres selbst besser als alle anderen, diese Opfer und Lasten zu tragen, und können das auch unbedingt rechtfertigen.

Ausgaben für Heer und Flotte in dem einmal durch die Gesamtverhältnisse des Staats- und Wirtschaftslebens gegebenen Umfange sind die Voraussetzungen für alles andere und gehen deshalb auch den Ausgaben für andere Zwecke vor. Erst Sicherheit, Schutz und die erforderliche Macht dafür, dann weitere Pflege des Wohlstands und der Kultur, die ohne jene Sicherung ohnehin keinen Bestand haben. Das Versäumnis, daß wir Deutschen diese einfache politische und wirtschaftliche Lebensregel jahrhundertlang so wenig befolgten, hat den ehemaligen Jammer unserer politischen, wirtschaftlichen und Kulturverhältnisse verschuldet. Wir sollten doch endlich aus der Geschichte lernen. Die erforderlichen Ausgaben für Heer und Flotte gehören eben einmal zu den notwendigen Speisen unserer Volkswirtschaft, sind die Folge gegebener Verhältnisse, die wir hinnehmen müssen. Es ist so thöricht, darüber zu klagen, als wenn ein Land, welches verheerenden Ueberschwemmungen an den Meeren und großen Flüssen ausgesetzt ist, wie etwa Holland, über die Lasten seiner notwendigen Deichbauten jammern und daran immer „sparen“ wollte. Es untergrübe damit nur die Sicherheit nicht bloß seines Gedeihens, sondern selbst seiner Existenz. Das Gleiche gilt von unseren Aus-

gaben für die nationale Wehrkraft zu Wasser und zu Lande.

Damit ist auch schon der verbreitete Einwand über die „Unproduktivität“ solcher Ausgaben widerlegt. Diese Ausgaben sind volkswirtschaftlich so wenig als politisch „unproduktiv“, wenn auch nicht in der Weise direkt „rentabel“ wie etwa viele Ausgaben für Eisenbahnanlagen. Direkt und indirekt reproduzieren sie auch wirtschaftlich ihren Wert in ihren Gesamtwirkungen für unsere Volkswirtschaft und für unser ganzes Volks- und Staatsleben. Sie schaffen uns die Bedingungen für eine gesicherte, gedeihliche wirtschaftliche Thätigkeit überhaupt und für den besseren Erfolg dieser Thätigkeit, im Inlande wie im weltwirtschaftlichen Getriebe. Es spukt hier in der schiefen Ansicht weiter Volkskreise über die „Unproduktivität“ von Heer und Flotte als Institutionen und von den Ausgaben dafür als Finanz- und Steuerlasten immer noch die alte, oft widerlegte falsche Doktrin von der „Unproduktivität“ der immateriellen Arbeit und insbesondere der Staatsleistungen und der dafür verwendeten Mittel. Alles was an Aufwand wirtschaftlicher Mittel notwendig ist, um die Lebensbedingungen einer Nation, ihres Staats, ihrer Volkswirtschaft zu sichern und dafür die erforderlichen Institutionen zu schaffen und leistungsfähig zu erhalten, ist „produktiv“. Von Heer und Flotte gilt das bei uns in ganz besonderem Maße.

Damit sind die geforderten Mittel auch für die Verstärkung unserer Kriegsflotte prinzipiell vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus völlig und ausreichend

gerechtfertigt. Es ist nicht notwendig und nicht einmal richtig, wenn man andere Argumente noch daneben oder gar ausschließlich zu Hilfe nimmt. Daß „das Geld für die Schiffbauten und Schiffsausrüstung im Lande bleibt“, ist kein ausschlaggebendes, ist ein schiefes, daß „Arbeiter dabei und seitens der Marineverwaltung überhaupt in steigendem Maße beschäftigt werden“, ist sogar ein falsches Argument. Denn nicht auf die Arbeiterbeschäftigung als solche, sondern auf das, was an Werten und Wertbildung ermöglichenden Bedingungen mit der Arbeiter- (und Kapital-) Beschäftigung geschaffen wird, kommt es an. Arbeiter und Kapitalien könnten und würden auch in anderen Produktionszweigen und für die Gewinnung anderer Produkte beschäftigt werden. Die Marineverwendungen bewirken nur eine andere, als sonst eventuell eingetretene, Richtung der nationalen Arbeiter- und Kapitalbeschäftigung. Aber sie führen direkt und indirekt zur gesicherteren und größeren Leistungsfähigkeit unserer ganzen Volkswirtschaft, darin „reproduzieren“ sie sich ihrem Wert nach, und deshalb dürfen wir sie volkswirtschaftlich betrachtet auch vornehmen.

Wir dürfen dies aber auch hingesehen auf unseren im 19. Jahrhundert, zumal im letzten Menschenalter, erreichten Volkswohlstand, diesen an und für sich und mit demjenigen der früheren Zeit, aber auch mit demjenigen anderer, auch der volkswirtschaftlich entwickeltsten, reichsten unter den mit uns politisch und wirtschaftlich konkurrierenden Völkern und Ländern verglichen, wie mit Großbritannien, Frankreich, Nordamerika, von den übrigen ganz zu schweigen. Dafür lassen sich eine Menge

Thatsachen als Symptome angeben, die diese Behauptung rechtfertigen, ohne daß man selbst genaue Ziffern des Volkseinkommens und Vermögens zur Beweisführung heranzieht, wie es in der Frage wohl geschehen ist. Denn diese Daten, auch die neuesten und besten, z. B. die der preußischen Einkommens- und Vermögensbesteuerung entnommenen, sind doch zu lückenhaft, zu unsicher, verlangen zu viele Ergänzungen, bei welchem dem subjektiven Ermessen ein zu großer Spielraum eingeräumt werden muß, um sich als brauchbare Grundlage zu erweisen. Sind doch in Preußen volle zwei Drittel der Bevölkerung staatsinkommensteuerfrei, indem die Steuerpflicht erst mit 900 Mark Einkommen beginnt, und kommt man zu einigen Milliarden mehr oder weniger des preußischen Volkseinkommens, je nachdem man für diese steuerfreie Bevölkerung eine etwas höhere oder niedrigere Durchschnittsziffer des Einkommens (bezw. Bedarfs) für den Kopf oder für die Familie annimmt. Ebenso fehlen sichere Anhaltspunkte, um für das amtlich konstatierte steuerpflichtige Einkommen der Volksklassen mit über 900 Mark Einkommen die erforderlichen Ergänzungen vorzunehmen, wenn statt dieses das wirkliche zur Ziffer gebracht werden soll. Denn das wirkliche Einkommen wird doch auch heute noch bei dem verbesserten Veranlagungsverfahren nicht vollständig erfaßt, auch sind mancherlei Abzüge davon gesetzlich zur Bildung des steuerpflichtigen statthaft und werden gemacht. Nur aus einigen anderen deutschen Ländern (Sachsen, Baden, Hessen, Hamburg und anderen kleinen) lassen sich für Deutschland die preußischen Daten ergänzen. Unmittelbar diese letzteren, wie vielfach ge-

schiebt, nach Maßgabe der Bevölkerungsgröße auf das ganze Reich zu übertragen, hat mancherlei Bedenken. Man kommt so für Preußen auf Schätzungen von 10—11—12 bis 15—16, für das Reich von 17—18—20 bis 24—25—26 Milliarden Mark Volkseinkommen, ohne daß man sicher sagen kann, ob die niedrigere oder die höhere Schätzung der Wirklichkeit mehr entspricht. Aus anderen Ländern liegen uns aber noch weniger und noch unsicherere Schätzungen vor; so sind z. B. die britischen nach der ganzen technischen Struktur der dortigen Einkommensteuer vollends wenig sicher, für Frankreich fehlen genügende Grundlagen von Schätzungen fast ganz. Auch die Vermögensschätzungen sind völlig unzuverlässig, die amtlichen preussischen auf Grund der Daten der Vermögens- (Ergänzungs-) Steuer nur ganz bedingt brauchbar für solche Zwecke. Ähnliches gilt von den Erbschaftsteuerdaten anderer Länder, Englands, Frankreichs, und von den meisten sonstigen Materialien, welche man zur Schätzung des Nationalvermögens benutzt. So ist es besser, einzugestehen, wir sind mit den bisher vorhandenen statistischen Daten nicht in der Lage, selbst nur für einen einzelnen Zeitpunkt, die Gegenwart, geschweige, was für Vergleichungszwecke notwendig wäre, für länger zurück und für eine Reihe von Ländern einigermaßen korrekte und deshalb genauer vergleichbare Schätzungen für die Höhe von Volkseinkommen und Volksvermögen vorzunehmen.

Allein für unseren Zweck ist das kein so großer Mangel. Eine Menge einzelner symptomatischer Thatsachen, Bevölkerungsbewegung, Lebensweise der verschiedenen Klassen, auch der unteren, darin erfolgte Ver-

änderungen, d. h. regelmäßig Verbesserungen, Sparthätigkeit und Kapitalbildung der Nation, öffentliche Verwendungen aller Art gestatten sicher die Behauptung, daß gerade das deutsche Volk im 19. Jahrhundert seinen Wohlstand ungemein gehoben hat und hinter keinem großen kontinentalen Volke, schwerlich auch hinter dem französischen, mehr darin zurücksteht, auch dem britischen und nordamerikanischen viel näher gekommen ist. Nebenbei bemerkt sind Vergleichen in solchen Dingen nicht unmittelbar zwischen großen Völkern und Ländern, welche immer mancherlei provinzenweise verschiedene Wohlstandsstufen in sich umfassen, und kleinen statthaft, wenn letztere einen ungewöhnlich hohen oder niederen Entwicklungsstand zeigen, daher z. B. nicht ohne weiteres zwischen Deutschland und Holland oder Belgien. Nur einzelne der entwickeltsten unserer Provinzen lassen sich mit solchen Ländern, die eben wirtschaftlich doch nur die Bedeutung von Provinzen haben, wenn sie auch selbständige Staaten darstellen, direkt vergleichen.

Im ganzen wird man nach Höhe und Wachstum unseres Volkswohlstandes die Frage, ob wir vermehrte Lasten, wie sie die geplante Flottenverstärkung erheischt, v o l k s w i r t s c h a f t l i c h für zulässig erklären dürfen, unbedenklich bejahen können. Man darf auch getrost hinzufügen: auch im Vergleich mit anderen Ländern.

II.

Nun aber vollends in finanzieller Hinsicht! Nach dieser Seite betrachtet, dürfen und können wir solche erhöhte Lasten für die Flotte an sich und neben unseren

anderen Finanzlasten in Reich, Staaten, Verbänden und Gemeinden recht wohl tragen und in der That leichter, unbedenklicher als jedes andere große Volk und Staat, selbst die reichsten, wie Großbritannien, nicht ausgenommen. Denn wir haben weitaus die günstigste Finanzlage von allen mit uns konkurrierenden, für die Vergleichung in Betracht kommenden Staaten.

Dies ergibt sich mit Sicherheit aus einer ganzen Reihe in diesem Punkte entscheidender feststehender Thatfachen. Wir haben so gut wie keine „unproduktive“, d. h. nicht durch Staatsaktivvermögen und dessen Erträge gedeckte Schulden, wir brauchen für Zins und Tilgung unserer Schulden keinen Pfennig Steuern in Reich und Staaten — beide, wie notwendig, hier zusammengefaßt — aufzubringen, während das Ausland ungeheure ältere „unproduktive“ Schulden fast ganz aus seinen Steuern verzinsen muß. Wir haben trotz unseres großen Heeresetats und des steigenden Flottenaufwands die günstigste Verteilung der großen Ausgabenkategorien, in starkem Maße überwiegende Ausgaben für das große Gebiet der Zivilverwaltung. Wir haben eine viel günstigere Gestaltung unserer öffentlichen Einnahmen, indem diese zu bedeutendem Betrage aus Ueberschüssen älterer — Domänen, Forsten, Bergwerke u. dergl. m. — und neuerer Eigentumsobjekte im Besitz des Staats — Staatsbahnen! — herrühren. So bezieht bei uns der Staat, statt der Privaten anderswo, Grundrenten, Kapital- und Unternehmergewinne aus einem bedeutenden Teil des Nationalvermögens für sich. Aus solchen Ueberschüssen zahlen wir nicht nur unsere ganzen Schuldzinsen, sondern darüber hinaus noch, im Effekt wenig-

stens, einen erheblichen Teil unserer Ausgaben für die Wehrkraft, so daß diese nur zu einem Teil die Steuer belasten und die Erträge der Besteuerung größtenteils für die Deckung der Zivilverwaltungskosten verfügbar bleiben. Wir haben mit infolge aller dieser Verhältnisse trotz der neuerlichen starken Vermehrung der Steuererträge immer noch so ziemlich die niedrigste Gesamtbesteuerung von den zu vergleichenden Hauptstaaten, auch die relativ beste Steuerverfassung, keine so übertriebene Belastung mit indirekten Steuern als das Ausland, meist niedrigere Steuer- und Zollsätze, eine weit bessere Ausbildung unserer direkten Steuern mit der berechtigten stärkeren Belastung der wohlhabenderen Bevölkerung. Diese oder jene passende Steuerart und Einrichtung (so eine ordentliche Bier-, Tabak-, Erbschaftsbesteuerung) fehlt uns noch. Darin haben wir eben noch wenig in Anspruch genommene Reservehilfsquellen. Und auch mit diesen Lücken stellt unsere Reichs-, Staats- und Kommunalbesteuerung etwas steuerpolitisch und steuertechnisch erheblich Vollkommeneres dar, als irgend ein anderes Land es besitzt.

Es würde zu weit führen, genau ziffermäßig mit einer Reihe von Staaten hier die statistische Vergleichung in allen diesen Punkten vorzunehmen¹⁾. Ich will mich vornehmlich darauf beschränken, einige Daten zur Vergleichung von Preußen-Deutschland und Frankreich anzuführen. Aus manchen Gründen ist dieses

¹⁾ Ich habe das wiederholt in der Presse in den letzten Jahren gethan, besonders in einer Artikelserie in der „Zukunft“, Januar 1898.

Land doch für solche Vergleichung mit uns das wichtigste. Auch in der Flottenfrage stehen wir ähnlich. Frankreich wie Deutschland müssen eine große kostspielige Landarmee halten, Frankreich hat aber trotzdem seit lange und in steigendem Maße auch seit 1871 seine Flotte verstärkt und mehr Mittel darauf verwandt. Eine der französischen Flotte allein wenigstens einigermaßen ebenbürtige deutsche Kriegsflotte wird unser Ziel sein müssen und auch sein können. Wie viel mehr sind wir aber finanziell dazu in der Lage, die hierfür erforderliche Last zu tragen, als Frankreich es ist! Preußen repräsentiert ja allerdings nur etwas über 60% vom Deutschen Reich (nach der Bevölkerungsgröße). Seine Finanzlage ist auch, besonders dank den finanziellen Folgen der Eisenbahnverstaatlichung, eine noch günstigere als diejenige der meisten anderen deutschen Staaten, namentlich der Mittelstaaten. Was von Preußen, gilt also nicht unbedingt vom ganzen Deutschen Reich, aber doch immerhin einigermaßen. Die folgenden Daten beziehen sich auf die letzten 1890er Jahre, auf Grund von zusammenfassenden Berechnungen, welche so ziemlich den Durchschnittszustand der neuesten Zeit darstellen. Jahr für Jahr erfolgen aber natürlich einige Verschiebungen der Verhältnisse, so bei uns unter anderem besonders infolge der Schwankungen der Staatsbahnüberschüsse, welche letzteren aber neuerdings fast beständig günstiger geworden sind, dann infolge der meist stattfindenden weiteren Steigerungen der Ausgaben, namentlich derer für Heer und Flotte. Aber wesentliche Veränderungen der Zahlen werden doch erst im Laufe der Jahre durch diese Momente bewirkt.

Die Ausgaben für die Kriegsmacht umfassen in den folgenden Zahlen die für Heer und Flotte zusammen, ordentliche, fortdauernde und einmalige, außerordentliche, einschließlich aller betreffenden Pensionen (bei uns auch der auf dem Invalidenfonds lastenden). In Frankreich werden diese Pensionen (wie die Zivilpensionen) formell zum Schuldetat gerechnet, von dem sie hier abgezogen und zum Kriegsetat gestellt worden sind. Bei der Zivilverwaltung sind nur die Nettoausgaben gemeint, also nach Abzug namentlich der Betriebs-, Verwaltungs- u. dergl. Kosten der Einnahmeweige, besonders der privatwirtschaftlichen. Eine Miteinrechnung dieser Kosten ergäbe ganz unvergleichbare Daten, weil diese Einnahmeweige so verschieden in den einzelnen Staaten entwickelt sind (Staatsbahnen). So stellen sich denn in Preußen (inkl. Reichsquote):

Ausgaben:	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
Wehrkraft . . .	473	32,5	14,3
Schuld . . .	318	21,8	9,6
Zivil (netto) . .	666	45,7	20,1
Summa	1457	100,0	44,0

in Frankreich:

Ausgaben:			
Wehrkraft . . .	818	34,3	21,2
Schuld . . .	852	35,7	22,0
Zivil (netto) . .	792	30,0	18,5
Summa	2462	100,0	61,7

Man sieht, wie viel niedriger auch heute noch die preußische Gesamtstaatsausgabe (inkl. Reichsquote) als die französische ist, erstere auf den Kopf noch nicht

drei Viertel der letzteren; wie in Frankreich mehr als ein Drittel der Ausgaben auf die (fast ganz ohne Deckung aus Aktivvermögen existierende), in Preußen nur ein Fünftel auf die (durchaus durch privatwirtschaftliche Ueberschüsse gedeckte) Schuld, trotzdem in Frankreich eine immer noch etwas größere Quote der Ausgaben auf die Wehrkraft fällt, als in Preußen, auf den Kopf sogar fast die Hälfte mehr; wie endlich eine weit stärkere Quote der Ausgaben für die allseitig am wenigsten bemängelte Zivilverwaltung in Preußen als in Frankreich verwendet wird, auf den Kopf selbst absolut noch etwas mehr dort als hier. Selbst eine weitere Vermehrung der Flottenausgaben, sogar bis zu dem in dem amtlichen Plane in Aussicht genommenen Maximum, würde die preußische Kopfquote für die Wehrkraft nur um ca. 4 Mark steigern, womit sie immer noch um ein Sechstel hinter der jetzigen französischen, die doch mittlerweile aber auch noch wesentlich zunehmen wird, zurückbliebe.

Allein die preußische Finanzlage erscheint noch weit günstiger, wenn man nun die Deckungsmittel mit berücksichtigt und danach beide genannten Staaten vergleicht. Allerdings ist die Reichsschuld größtenteils aus Anleihen für Heer- und Flottenzwecke erwachsen, betrug um die Zeit obiger Daten schon ca. $2\frac{1}{3}$ Milliarden Mark, meist verzinslich, und erforderte ca. 76 Millionen Mark Jahresbedarf (ohne Tilgung). Aber immerhin stehen auch dieser Schuld erhebliche nichtsteuerrechtliche Einnahmen im Reichsetat gegenüber, z. B. im Etat für 1900 von den Reichsbahnen, dem Bankwesen (meist Reichsbank), der Reichsdruckerei über 38 Millionen Mark, die Hälfte des

Jahresbedarfs der Schuld, die andere Hälfte, was wir hier aber gar nicht einrechnen, sondern nur erwähnen wollen, wird mehr als vollständig durch die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung (45 Millionen Mark) gedeckt. Auch ist zu berücksichtigen, daß ein bedeutender Teil der Kriegsinvalidenpensionen auf dem Reichsinvalidenfonds lastet (in 1899 27,9 Millionen, woneben freilich noch 63,6 Millionen sonstige Militär- und Marinepensionen bestehen) und daß etwa die Hälfte jener Summe aus den Zinsen des Aktivvermögens des Invalidenfonds (die andere Hälfte aus Kapitalzuschuß des letzteren) herrührt, also auch nicht auf der Steuer liegt. Fast man aber, wie unter unseren deutschen Verhältnissen notwendig und zur Vergleichung mit anderen Staaten in diesen Dingen ganz unerläßlich, Reich und Staaten zusammen, so muß man eben die Reichsschuldlast, soweit sie nicht durch privatwirtschaftliche und verwandte Einnahmen des Reichs selbst gedeckt wird, zu den Staatsschulden der Einzelstaaten quotenweise schlagen. Dann erscheint die Gesamtlage der deutschen Staaten in Bezug auf Schulden um ein Weniges ungünstiger, richtiger gesagt, ein bißchen weniger günstig, als ohne diese Einbeziehung der Reichsschuld. Aber ungemein günstig an sich und verglichen mit anderen Staaten, namentlich mit Frankreich, ist die Sachlage immer noch.

Denn die jährliche Last der Schuld wird bei uns eben durch die Ueberschüsse oder die Reinerträge der rentablen Eigentumsobjekte im Besitz unserer Staaten bei weitem gedeckt. Es bleiben nach der Verwendung dieser Ueberschüsse hierfür noch sehr erhebliche Beträge

zur Deckung anderer Staats- (und Reichs-) Ausgaben, daher namentlich derjenigen für Heer und Flotte. Nur ein Teil der letzteren und kein Pfennig der Schuldblast fallen also auf die Steuer, deren Hauptteil somit wirklich für die Deckung der Zivilverwaltungskosten verfügbar ist und dafür thatsächlich nach dieser Berechnungsweise so verwendet wird. Ein wichtiger Umstand, der dann, wie bemerkt, die Folge hat, daß unsere Gesamtbesteuerung wieder an sich und im Vergleich zu anderen Ländern, wie z. B. namentlich zu Frankreich, so mäßig gehalten werden kann. Geradezu einzig günstig ist in allen diesen Beziehungen unsere deutsche verglichen mit der Finanzlage von anderen Ländern. Auch dies sei an folgenden statistischen Daten wiederum für Preußen und Frankreich genauer nachgewiesen.

Preußen:	Millionen Mark
Schuldblast, jährlich inkl. Reichsquote	318
Die Reichseinnahmen aus privatwirtschaftlichen Quellen (Reichsbahnen, Bankwesen, Reichsdruckerei) zu 60%	
für Preußen gerechnet	23
Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung	484
Desgl. von Domänen, Forsten, Bergwerken	63
Summe dieser Einnahmen	570
Davon verbleibt nach Abzug der Schuldblast von . .	318
ein Restüberschuß von	252
Rechnet man diesen Betrag von der preussischen Reichs- quote für die Wehrkraft ab mit	473
so verbleibt von dieser Ausgabe für Wehrkraft nur .	221
noch anderweit zu decken, d. h. im wesentlichen aus Steuern.	

Alsdann stellt sich der Ausgabeetat Preußens:

	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
für Schuld	0	0	0
für Wehrkraft	221	24,9	6,7
für Zivilverwaltung (netto)			
inkl. Reichsquote	666	75,1	20,1
Summa	887	100,0	26,8

Diese Zahlen stellen annähernd die eigentliche Steuerbelastung Preußens für Reichs- und Staatszwecke genannter Art dar. Doch ist das Verhältnis in Wirklichkeit noch etwas günstiger, weil verschiedene nicht steuerrechtliche Einnahmen hier von den Steuern noch nicht abgezogen sind. Auch sind in den späteren Etats und in der Wirklichkeit die Ergebnisse der preußischen Betriebsverwaltungen noch günstiger als nach obigen Zahlen geworden, z. B. im Etat für 1899 der Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung 526,8, für 1900 532,2, derjenige der Domänen, Forsten, Bergwerke bezw. 74 und 79,1 Millionen Mark.

Nach einer analogen Berechnung stellen sich diese Verhältnisse folgendermaßen für

Frankreich:	Millionen Mark
Schuldaufwand jährlich (ohne Pensionen)	852,0
Davon gedeckt durch privatwirtschaftliche Ueberschüsse (namentlich Forsten, kleinen Betrag Staatsbahnen)	26,4
Bleibt von dem Schuldaufwand wesentlich auf der Steuer lasten	825,6

Demnach stellt sich der französische Ausgabeetat, der hauptsächlich durch Steuern zu decken ist, folgendermaßen:

	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
für Staatsschuld	825,6	35,4	21,3
für Wehrkraft	818,0	34,3	21,2
Zusammen	1643,6	69,7	42,5
für Zivilverwaltung (netto) .	792,0	30,3	18,5
Summa	2435,6	100,0	61,0

Frankreich muß also an 70% seiner Steuereinnahmen auf Schuld, Heer und Flotte, Preußen nur knapp ein Viertel, jenes 42,5 Mark auf den Kopf, 210,25 Mark auf die Familie (zu 5 Kopf, allerdings etwas hoch, gerechnet), Preußen nur 6,7 Mark auf den Kopf, nur 33,5 Mark auf die Familie verwenden, bezw. in diesem Maße jeder der beiden Staaten seine Bevölkerung für die genannten Zwecke besteuern. Für die Zivilverwaltung kann Preußen so über drei Viertel, Frankreich nicht ein Drittel seiner Steuern verwenden.

In diesen Zahlen ergibt sich das richtigste Bild zu Zwecken der Vergleichung.

Nicht ganz ebenso, aber immerhin ähnlich gestaltet sich die Vergleichung zwischen den deutschen und sonstigen Staaten, Großbritannien, Oesterreich-Ungarn, Italien, auch einigermaßen Rußland und Nordamerika. Die ungewöhnlich große „unproduktive“ Schuld Frankreichs, der Mangel an bedeutenden privatwirtschaftlichen Einnahmequellen desselben, der große Aufwand für ein riesiges Landheer neben dem Flottenaufwand läßt Frankreichs Lage auch anderen Staaten gegenüber ungünstiger erscheinen und bedingt die schwere Besteuerung. Aber sie wird doch getragen und ohne viel Murren und für die großen nationalen Zwecke, für seine ja lange nicht so wie die unsere gefährdete Sicherheit und seine Macht-

stellung bringt Frankreich immer wieder neue finanzielle Opfer, in Anlehen wie Steuern. Das gereicht Land und Volk zur Ehre und sollte uns beschämen, die wir so unendlich weniger belastet sind und doch bei jedem neuen Anspruch an Opfer für unsere Wehrkraft in weibisches Jammern und Klagen ausbrechen.

Allerdings sind ja bei uns seit der großen Zeit von 1864—1871 die Ausgaben für Heer und Flotte, für Reichsschuld, die Erträge der Reichssteuern und zum Teil auch der Staatssteuern stark gestiegen, absolut und vollends relativ. Aber zumal letzteres beweist hier nicht viel, weil eben die ursprünglichen Ausgaben und Steuererträge vielfach noch besonders niedrig waren und so freilich jede Steigerung, prozentweise berechnet, groß erscheint, auch im Vergleich mit den Verhältnissen anderer Staaten, welche eben schon früher mit größeren Ausgabe- und Steuerzahlen rechneten. Wir mußten auch hier einfach lange Versäumtes nachholen, wie in der Ausbildung unserer Wehrverfassung, der Schaffung unserer Flotte, auch auf manchem anderen Gebiete des Staatslebens in Reich und Staat, so nicht minder in der Entwicklung unserer Besteuerung, im Reiche namentlich der Zölle und indirekten inneren Reichssteuern, welche teils erst zu schaffen, teils ergiebiger zu machen waren. Es ist daher auch eine bewußte Täuschung gewisser Parteien, wenn sie auf das „riesige Wachstum“ unserer Reichs- und Staatsausgaben, der Reichsschuld, derwendungen für Heer und Flotte, der Steuer- und Zollerträge hinweisen, um ihre Anhänger „gruseln“ zu machen und ihre unpatriotische und politisch bedauerliche Ablehnung aller neuen Forderungen für die Macht-

stellung des Reichs mit solchem Hinweis zu begründen suchen. Auch hier ergibt eine objektive Betrachtung nichts Bedenkliches, und wiederum die Vergleichung mit anderen Staaten zeigt, daß wir eben nur mit ihnen Schritt gehalten oder, worauf es unvermeidlich ankam, ihnen auf gebotenen Bahnen der Entwicklung der Staatsausgaben für die nationale Machtstellung und der Steuererträge zur Deckung dafür, worin sie uns so lange voraus waren, nachgekommen sind. Auch hier einige statistische Daten über das Deutsche Reich und zur Vergleichung über Frankreich und Großbritannien.

Deutsches Reich:

	Rechnung		Etat
	1872	1873	1899
Millionen Mark			
Fortdauernde Ausgaben:			
Heer	245,2	260,4	519,9
Flotte	11,3	13,9	69,0
Militär- und Flottenpensionen	22,3	49,1	91,6
Zusammen	278,8	323,4	680,5
Einmalige Ausgaben:			
Heer	23,3	3,1	122,9
Flotte	14,9	40,1	64,7
Summa Wehrkraft	317,0	366,6	868,1
Reichsschuld	0,5	0	75,8
Haupteinnahmen (rein):			
Zölle	94,5	122,6	442,4
Innere Verbrauchssteuern . .	73,6	135,2	300,0
Verkehrssteuern	5,2	5,7	61,6
Zusammen Steuern	173,3	263,5	804,0
Postüberschüsse	14,1	9,0	44,6
Eisenbahnüberschüsse	5,4	2,2	26,6
Bankwesen	—	—	9,8
Wehrkraftausgabe a. d. Kopf Mark	7,7	8,8	15,7
Reichssteuern auf den Kopf Mark	4,8	6,3	14,6

Im Jahre 1872 wirkte der Krieg noch nach, das Jahr 1873 ist als ein normaleres besser zum Ausgangspunkt zu nehmen. Die Reichssteuern erscheinen hier mit dem Nettobetrag, nach Abzug der den Einzelstaaten zukommenden Vergütungen für Erhebungskosten und Anteilen. Allerdings ist sonach der Aufwand für die Wehrkraft zu Lande und zu Wasser auf den Kopf berechnet um fast das Doppelte, absolut um erheblich mehr als das Doppelte, der Reichsteuerertrag auf den Kopf um fast das 2 $\frac{1}{3}$ fache zwischen 1873 und 1899 gewachsen. Aber haben darunter wirklich, wie z. B. sozialdemokratischerseits oft behauptet wird, die Verwendungen für die Zivilausgaben, für eigentliche Kulturzwecke so gelitten, war „dafür wirklich kein Geld da“? Nun, im Reiche selbst war z. B. die fortdauernde Ausgabe für die „Zivildepartements“ (Reichskanzler, Reichskanzlei, Reichsjustizverwaltung, Reichsamt des Innern, Auswärtiges Amt) 1872: 5,33, 1873: 6,22, 1899: 68,0 Millionen Mark. Eine Verzehns- bis Zwölf fachung. Und in den Einzelstaaten, die vermeintlich bei dieser Entwicklung der Dinge für „Kulturzwecke nichts übrig hatten“? Nun, in Preußen z. B. war der Etat der hauptsächlichlichen „Zivildepartements“ und der wichtigsten eigenen Einnahmezweige für 1868 (dem ersten Jahre, wo die neuen Provinzen ganz im Etat standen und der Norddeutsche Bund seinen völlig eigenen Etat hatte) und für 1900 der folgende:

	1868		1900	
	Fortdauernde Ausgaben	Einmalige Ausgaben	Fortdauernde Ausgaben	Einmalige Ausgaben
	Millionen Mark			
Justizministerium	46,6	1,7	109,4	5,4
Inn. Ministerium	24,3	0,5	69,1	2,5
Geistl., Unterr. Ministerium . .	18,0	2,1	139,6	13,9
Davon Elementarunterricht u. dgl.	5,4	0,5	82,1	3,6
Landwirtschaftlich. Ministerium . .	6,6	0,6	22,9	18,0
Ministerium f. Gewerbe u. Handel	29,6	9,6	12,0	1,2
Ministerium f. öff. Arbeiten . . .			30,7	27,5
Schuld, Zins . .	49,4	—	230,7	—
„ Tilgung u. anderes . . .	25,5	—	41,9	—
Schuld, Summe d. Ausgaben . .	74,9	—	272,8	—
Direkte Steuern, Rohertrag . . .	124,8	—	198,4	—
Indirekte, inkl. Reichssteuerreste, roh	57,6	—	83,3	—
Lotterie, rein . .	4,2	—	9,8	—
Domänen u. Forsten, rein . . .	43,7	—	53,8	—
Berg-, Hütten- u. Salinenwes., rein	13,8	—	25,3	—
Eisenbahnangelegenheiten, rein .	39,4	—	532,5	—

Wegen Veränderungen der Ressorts sind die Daten für das landwirtschaftliche Ministerium (1868 ohne, später mit Verwaltung der Domänen und Forsten, doch ohne die Einnahmen daraus und die Betriebskosten dafür, auch früher inkl. Gestütsverwaltung), ferner die Daten für die später getrennten Ministerien für Gewerbe, Handel und öffentliche Arbeiten, wo sich auch noch andere Etatsveränderungen bemerklich machen, nicht genau vergleichbar. Die große Ausgabesteigerung zeigt sich aber überall, — am meisten im Unterrichtsdepartement. Die Bevölkerung Preußens stieg von Ende 1869 bis 1895 von 24 auf 31,9, 1899 auf ca. 33,7 Millionen Kopf.

In Frankreich zeigen sich seit der Kriegsperiode im Allgemeinen Budget folgende Aenderungen einiger Hauptposten der Ausgaben und Einnahmen (1870 noch Friedensbudget):

	1870	1873	1899
	Millionen Franken		
Heer	376,0	440,0	649,5
Flotte	} 173,3	148,6 {	303,6
Kolonien			90,8
Militärpensionen	ca. 50,0	ca. 62,0	140,4
zuf. Kriegsmacht (u. Kolonien)	599,3	650,6	1184,3
Schuldetat	370,0	996,0	1034,0
Hauptsteuern (roh)			
Direkte	332,8	—	580,6
Zölle und Zuckersteuer . . .	186,9	—	628,0
Getränkesteuern	243,4	—	481,9
Monopole	260,0	—	438,9
Anderer innere Verbrauchsteuern	73,4	—	55,6
Enregistrement und Stempel (inkl. Erbschaftsteuer) . . .	426,4	—	711,6
Summe dieser Steuern	1522,9	—	2896,6

Auf d. Kopf f. Kriegsmacht in Mark	10,5	14,6	24,8
Desgl. Schuld in Mark . . .	7,8	22,4	21,6
Desgl. Steuern in Mark . . .	31,9	—	60,6

Die Daten, welche zugleich einen guten Einblick in die schweren finanziellen Folgen des Kriegs von 1870/71 für Frankreich geben, erweisen, wie schon am Beginne der Periode die französischen Ausgaben für Kriegsmacht und Schuld und die Belastung mit Steuern hoch und viel höher als in Deutschland waren. Aber trotz des Verlusts von Elsaß-Lothringen, dem von der alten französischen Staatsschuld nichts aufgebürdet werden konnte, trotz der ungeheuren Vermehrung der Schuld durch den Krieg und trotz seiner fast stabilen Bevölkerung hat Frankreich für sein Kriegswesen zu Lande und zu Wasser neue große Lasten auf sich genommen. Gegen die Zeit vor dem Kriege haben sich diese Lasten mehr als verdoppelt (unter Abrechnung der Ausgaben für den Kolonialdienst ist die Kopfquote 1899: 22,5 Mark). Und diese Lasten wie die so gestiegenen für die Schuld müssen nun, wie bemerkt, fast ganz durch Steuern von einer nur ebenso großen Bevölkerung wie vordem — der Verlust Elsaß-Lothringens ist kaum durch den Volkszuwachs ausgeglichen worden — aufgebracht werden. Die Steuererträge, welche außerdem noch die ebenfalls bedeutend gewachsenen Lasten der Zivilverwaltung beinahe allein mit decken müssen, haben sich auf den Kopf berechnet fast verdoppelt, obwohl sie anfangs, um 1870, schon recht hoch, viel höher als bei uns waren und nunmehr absolut so ziemlich den höchsten Betrag in der Welt erreichen. Die Steigerung der Steuerbelastung für Staatszwecke seit dem Kriege ist wiederum beinahe

dreimal (28,7 Mark auf den Kopf) so hoch als diejenige der Reichssteuern im Deutschen Reiche (1872 bis 1899: 9,8, 1873—1899: 8,5 Mark) und bleibt hinter dieser Proportion des Wachstums nicht viel zurück, wenn man zu der Vermehrung der Reichssteuern die der Staatssteuern, z. B. in Preußen, hinzurechnet. In Preußen stellte sich unter Zusammenrechnung der Reichs- und Staatssteuern die Kopfbelastung 1868 auf 13,55, 1898 auf 23,33 Mark, eine Steigerung in diesen 30 Jahren um 9,78 Mark oder 72,2%, gegen eine Steigerung in Frankreich in den 30 Jahren von 1870 bis 1899 um 28,7 Mark (also in der That auch fast das Dreifache gegen Preußen) oder um 90%¹⁾. Natürlich, daß jede Vermehrung der Besteuerung um so mehr ins Gewicht fällt, je größer die anfängliche Belastung schon ist. Gerade hierin tritt wieder die günstige Lage der Dinge in Deutschland, verglichen mit Frankreich, hervor. Trotz alledem sehen wir in Frankreich alle Parteien einmütig, wenn es neue Forderungen der Regierung für das Heer und namentlich neuerdings auch für die Flotte gilt, wie denn die Jahresausgaben und außerordentlichen Verwendungen für letztere besonders stark gestiegen sind. Ja, was die Regierung fordert, wird gern noch erhöht. Darauf kann Frankreich stolz sein! Wie traurig anders sieht es in diesem Punkte bei uns aus, wo die verbündeten Regierungen um jede noch so gerechtfertigte Forderung neuer und vermehrter

¹⁾ Nach den Tabellen in meiner Finanzwissenschaft Bb. IV, 1. Hälfte (1899), S. 62, woselbst für Preußen und für andere deutsche Staaten (Bayern, Sachsen, Württemberg) weitere derartige Berechnungen.

alter Ausgaben für Heer und Flotte mit dem Reichstage feilschen, mit großen einflußreichen Parteien im Lande kämpfen müssen!

Eine Vergleichung mit Großbritannien für einige Hauptseiten der Finanzlage ergibt folgendes (nach Rechnungsabluß):

	1871/72	1898/99
	Millionen Pfd.	Sterl.
Heer	15,86	20,00
Flotte	9,90	24,07
Zusammen	25,76	44,07
Staatsschuld	26,84	25,24
Haupteinnahmen (roh):		
Direkte Steuern	11,41	20,42
Zölle	20,33	21,56
Innere Accisen	23,33	29,31
Stempel u. dergl.	2,29	7,70
Erbschaftsteuer	5,21	11,47
Summa Steuern	62,57	90,46
Kriegsmacht auf den Kopf Mark	16,5	22,3
Schuld desgl. Mark	17,2	12,8
Steuern desgl. Mark	40,1	46,0

Die Kosten für Heer und Flotte haben sich doch, trotz langjähriger Spartendenz auf diesem Gebiete, absolut um ca. 70 % gesteigert, nach dem Kopfbetrage allerdings nur um 35 %. Aber man weiß auch, wie diese Spartendenzen sich beim Heere schädlich erwiesen haben und wie jüngst die Flottenausgaben rasch gestiegen sind, sie betragen gegenwärtig schon im ordentlichen Budget 3—4 Millionen Pfd. Sterl., auf den Kopf 1½—2 Mark mehr, und die Heeresausgaben sind jüngst auch bereits gewachsen und werden demnächst sicherlich noch erheblich größer, auch in Friedenszeit. Schon die

bisherigen Kopfbeträge für die Kriegsmacht zu Wasser und zu Lande betragen in Großbritannien 42 % mehr als unsere deutschen bisherigen. Die große britische Staatsschuld, der wieder sehr wenig privatwirtschaftliche Deckungsmittel gegenüberstehen, hat sich zwar absolut als Belastung des Budgets und relativ noch erheblich mehr als Kopfbelastung der Bevölkerung durch ihre Verringerung und Zinsreduktionen vermindert, aber sie ist immer doch noch eine erhebliche Last, die zu derjenigen für Heer und Flotte als eine fast ganz durch Steuern zu deckende hinzutritt. In Deutschland steht dieser Belastung durch die Schuld in Großbritannien wiederum bei dem Charakter unserer Staatsschulden als fast ganz Eisenbahnschulden, mit mehr als genügender Deckung der Zinsen u. s. w. durch die Reinerträge der Bahnen, nichts Analoges gegenüber. Die Steuern, die eben anfangs schon sehr hoch an sich und auf den Kopf waren, haben sich freilich nur um ca. 45 % absolut, relativ auf den Kopf nur um ca. 15 % vermehrt. Jetzt stehen auch hier weitere Steigerungen durch Erhöhung der Steuersätze infolge des südafrikanischen Krieges bevor. Im Unterschied zu Frankreich zeigen Deutschland und Großbritannien nicht so starke Steigerungen der Kopfbeträge der Ausgaben und Steuererträge, wesentlich mit infolge ihrer starken Volksvermehrung im letzten Menschenalter, während bei der beinahe stabil gewordenen Größe der französischen Staatsbevölkerung fast die nämliche Volkszahl jetzt eine so viel größere Masse Ausgaben und Steuern zu tragen hat. Freilich braucht Frankreich bei seinem beinahe fehlenden Geburtsüberschuß auch viel weniger Mittel für die Auferziehung der neuen Gene-

ration anzuwenden, was wenigstens in einer Hinsicht ein erleichterndes Moment ist.

So ergibt sich in der That, daß Preußen, daß Deutschland nach Reichs- und Staatsausgaben weit günstiger dasteht als Frankreich und Großbritannien, als unser wichtigster politischer und unser wichtigster wirtschaftlicher Konkurrent und daß die Steuerbelastungen bei uns viel geringer sind.

Allerdings weist man nun bei uns gern auf die Kommunallasten, die Kommunalsteuern, für die Verbände (Provinzen, Bezirke, Kreise) und vollends für die Gemeinden hin. Namentlich die hohe und in so rascher Steigerung begriffene Kommunalbesteuerung wird nicht nur bei politischen Gegnern, sondern auch bei politischen Freunden der Verwendungen für die Machtstellung der Reichs öfters als die besonders drückende Last bezeichnet. Auch in Preußen haben konservative Politiker das wohl hervorgehoben, besonders betonend, daß die direkten Steuern durch die Gemeindesteuern in dieser Form und durch die Gemeindezuschläge zu den Staatssteuern vor, aber auch noch nach der Miquelschen Reform von 1893 und der Ueberlassung der großen Staatsertragssteuern (Grund-, Gebäude-, Gewerbesteuern) an die Gemeinden, so schwer drückten.

Gewiß muß man schließlich alle Steuern für öffentliche Zwecke, für Reich, Staat, Provinz, Kreis, Gemeinde (eventuell auch noch für spezielle Schulzwecke, Wegezwecke u. dergl., für die Kirche, zusammenrechnen, um die Gesamtbelastung festzustellen, und schließlich ist es natürlich diese, welche an sich und in Vergleichung mit früherer Zeit und mit anderen Ländern in Betracht

kommt. Auch die Form, in welcher die Steuern vornehmlich aufgelegt werden, z. B. bei uns in den Gemeinden größtenteils, vielfach fast ausschließlich als direkte Ertrags- und Einkommensteuer, ist dabei zu berücksichtigen. Genauer darauf hier statistisch einzugehen, müssen wir uns versagen¹⁾. Es genügt, nur Eines hervorzuheben.

Mitunter sollte man beinahe meinen, wir in Deutschland allein hätten neben den Reichs- und Staatslasten und Steuern auch noch solche für Verbände und Gemeinden zu tragen! Und doch ist's im Auslande natürlich ebenso. Auch hier sind die betreffenden Lasten und Steuern, in Großbritannien vollends nach seiner ganzen Verwaltungsorganisation für die Lokalverwaltungen, in Frankreich für Departements und Gemeinden, in anderen Ländern für die da bestehenden Provinzial-, Bezirksverbände und Gemeinden ebenso schwer, oft wiederum erheblich schwerer als bei uns, sind sie gleichfalls in rascher, zum Teil rascherer Steigerung begriffen, als die eigenen Staatslasten und Steuern und als die Kommunallasten und Steuern bei uns, werden sie, wie namentlich in Großbritannien fast ganz, in anderen Ländern wenigstens auch zum erheblichen, häufig zum größeren Teil, durch direkte eigene Steuern oder Zuschläge zu den direkten Staatssteuern gedeckt. In Frankreich, Italien, Oesterreich, auch in den süddeutschen Staaten

¹⁾ Auch dafür erlaube ich mir, mich auf die eingehenden Ausführungen und statistischen Tabellen und Daten im 3. u. 4. Bande meiner Finanzwissenschaft zu beziehen, wo über Großbritannien, Frankreich, Preußen und die deutschen Mittelstaaten das erforderliche Material zu finden ist.

sind nur außer direkten erhebliche indirekte Verbrauchssteuern (Okroi, Accisen, Thorsteuern) vorhanden, in Frankreich besteht in über 1500 Gemeinden Okroi, und Paris deckt seinen riesigen Gemeindebedarf zu über vier Fünfteln aus dieser Steuerquelle. Dagegen läßt sich manches, dafür auch einiges sagen. In Norddeutschland sind diese lokalen Verbrauchssteuern — passende Objekte und Veranlagungs- und Erhebungsformen vorausgesetzt — wohl zu sehr zurückgedrängt worden, vielfach ganz verschwunden. Aber jedenfalls bilden doch auch sie Steuerlasten, die das Ausland eben mehr in dieser Einrichtung trägt. Zieht man alles zusammen und vergleicht es unbefangen, so wird sich ergeben, daß auch hier wieder Deutschland in günstigerer Lage als meist das Ausland ist und bei fehlenden oder geringfügigen indirekten Gemeindesteuern auch in einer für die unteren Klassen weniger bedenklichen Form die Gemeindeausgaben deckt. Wenn diese letzteren bei uns so besonders stark zumal in vielen Städten neuerdings wachsen, so erklärt sich das doch auch aus dem großen Aufschwung unseres Städtewesens, aus allgemeinen Verhältnissen der Bevölkerungsbewegung, der wirtschaftlichen Entwicklung und nicht zum wenigsten aus der Steigerung gerade vieler wirtschaftlicher und Kulturausgaben, in unseren Gemeinden (Schul-, Verkehrs-, Sanitätswesen u. s. w.). Zum Beleg der Steuerbelastungen der Lokalverwaltungen in Großbritannien nur die eine Ziffer, daß hier z. B. 1896 die wesentlich in Form der direkten erhobenen Steuern 53,5 Millionen Pfd. Sterl. oder über 1090 Millionen Mark betragen, mehr als das 2 $\frac{1}{2}$ fache der direkten Staatssteuern, woneben noch

7 Millionen Pfd. Sterl. gebührenartiger Abgaben (hie und da mit indirekten Steuern verbunden) in der Lokalverwaltung vorkamen. Auch im Auslande, speziell in Großbritannien hat die Steuerbelastung der Lokalverwaltungen dazu geführt, daß erhebliche Anteile an Staatssteuern (so an der einen Erbschaftsteuer selbst, der probate duty), Zuschläge zu anderen (Branntwein- und Biersteuer), ganze Staatssteuergattungen (die Luxussteuern in Lizenzform) den Lokalverwaltungen zur Erleichterung ihrer Finanzlage in neuerer Zeit überlassen worden sind, ganz ähnlich wie bei uns. Unsere Klagen sind also auch hier übertrieben oder ganz unbegründet, zumal wenn man daran denkt, was doch die Gemeinden und Verbände an Nutzen und Vorteilen aller Art ihren Besteuereten gewähren.

III.

Auch eine andere Klage erweist sich bei uns teils ebensowenig richtig, teils doch wieder sehr übertrieben. Es wird noch allenfalls eingeräumt, daß unsere indirekten Steuern (Zölle, innere Verbrauchs-, auch Verkehrs-, Stempel- u. dergl. Steuern) allerdings im Vergleich zum Auslande und wiederum besonders zu Frankreich und Großbritannien niedriger seien, auch trotz der neueren starken Entwicklung im Deutschen Reiche, besonders seit den Reformen von 1879 ff. Aber einmal befänden sich unter unseren indirekten Steuern einige besonders bedenkliche, wie die Salzsteuer, der Getreidezoll, der jetzt einen so erheblichen Ertrag liefert, der Petroleumzoll und wie einige andere Zölle auf wichtigere

Verzehrungsgegenstände, dann die innere Bier-, Branntwein-, Zucker-, Tabaksteuer, so daß die unteren, sogenannten arbeitenden Klassen doch die vornehmlich belasteten seien. Ferner seien aber eben unsere direkten Steuern so schwer und bilden die Hauptlast.

Die erste Behauptung in betreff der indirekten Steuern ist ja nicht völlig unbegründet, aber die ganze Frage liegt eben doch anders und, eines ins andere gerechnet, alles miteinander verglichen, ist die Sachlage doch auch hier bei uns günstiger als meist im Auslande. Die zweite Behauptung aber, hinsichtlich der direkten Steuern, ist theils völlig übertrieben, theils schwebt sie wirklich in der Luft, wiederum namentlich bei einer Vergleichung unserer und der ausländischen Verhältnisse. Wir haben im ganzen immer noch eine weit schwächere Belastung für Reichs- und Staatszwecke (und vollends für die Gemeinden) mit indirekten Verbrauchssteuern (Zölle und innere zusammengerechnet) als das für die Vergleichung zumeist in Betracht kommende Ausland, namentlich wieder als Frankreich und Großbritannien. Wir haben aber auch eine weit schwächere Belastung mit direkten Steuern (und verwandten, wozu namentlich die Erbschaftsteuer gehört), wengleich unsere direkten (Staats- und Gemeinde-) Steuern relativ etwas mehr als unsere indirekten (Reichs-, Staats- und Gemeinde-) Steuern ausgebildet, richtiger noch ausgedrückt, etwas weniger als die letzteren hinter den ausländischen in der Entwicklung zurückgeblieben sind. Auch die Kopfbelastung mit direkten Steuern, zumal für den Staat, steht hinter derjenigen im Ausland meist sehr zurück, erscheint unter Berücksichtigung der geringeren

Belastung mit indirekten Steuern noch günstiger, und die Verfassung unserer direkten Steuern ist fast allgemein und fast durchaus weit besser als diejenige des Auslands, zumal in der neueren Zeit, so daß auch in dieser Beziehung die Steuerbelastung erträglicher, weil besser, d. h. mehr auf die stärkeren Schultern, verteilt ist. Nur in der bei uns mangelhaft entwickelten Erbschaftsteuer stehen wir in dieser Hinsicht hinter dem Auslande zurück.

Unsere indirekten Verbrauchssteuern in Form von Zöllen (Einfuhrzöllen) und inneren Steuern sind auch jetzt noch nach Höhe der Zoll- und Steuersätze kaum in einem Falle bedenklich, vielfach niedriger als diejenigen des Auslands, namentlich wieder Frankreichs und Großbritanniens, so für Kolonialwaren, Kaffee (bei uns 40, in Frankreich 121 1/2 Mark für 100 Kilo), Thee, Tabak, Wein, Gewürze, Petroleum, Südfrüchte, für Zucker, Bier (wenigstens in Norddeutschland), Branntwein, auch für Salz (der einzige wichtigere Artikel, wo der deutsche Satz den französischen etwas übertrifft, während auch die Salzsteuer, die allerdings in England ganz fehlt, in anderen Ländern, Oesterreich, Italien höher ist als bei uns).

Allerdings haben wir die Zölle auf viele Konkurrenzartikel unserer heimischen Land- und Forstwirtschaft wieder stark erhöht oder neu eingeführt, aber aus zwingendsten agrarpolitischen, nicht finanzpolitischen Gründen und — nicht anders, mehrfach in niedrigeren Sätzen als andere Kontinentalländer in ähnlicher Lage, Frankreich, Italien voran. Unser wichtigster Getreidezoll für Weizen und Roggen ist praktisch (nach den

Handels- und Meistbegünstigungsverträgen) 3½ Mark, in Frankreich für Weizen 5,67, in Italien 6,48 Mark für 100 kg. Bei der Entwicklung der Einfuhrverhältnisse kommt es so, daß allerdings jetzt von unserem Zollertrag ca. 38 % aus Zöllen auf agrarische Nahrungsmittel herrühren (1895—1897 von 450 Millionen Mark im Durchschnitt ca. 173 Millionen, wovon 143 Millionen auf Getreide u. dergl. kommen). Nach dem Einfluß auf die Preise der Objekte, auch auf das allgemeine Preisniveau der inländischen Artikel (Getreide!) und nach den Konjunktionsverhältnissen haben diese Zölle eine nicht unerhebliche Belastung der unteren Klassen, der Arbeiter, der großen Volksmasse zur Folge, auch eine relativ (im Verhältnis zum Einkommen) schwerere als bei den wohlhabenderen und höheren Klassen. Durch Zutritt des Petroleumzolls, einiger anderen (Reis, Gewürze), der Steuer und des Zolls auf Salz, Tabak, Branntwein, vielleicht auch auf Bier und Zucker steigert sich diese Belastung und auch das Mißverhältnis derselben zwischen unteren und oberen Klassen noch.

Aber andererseits erfolgt auch eine gewisse Ausgleichung in letzterer Hinsicht durch andere Zölle und Steuern, indirekte, Verkehrs-, direkte und zum Teil auch nach den Mehrkonsumtionen der oberen Klassen von gewissen zoll- und verbrauchssteuerpflichtigen Artikeln. Da unsere neueren Personal- (Einkommen-, Vermögenssteuern), auch einzelne Ertragssteuern — nach der Freilassung kleinerer Einkünfte und Vermögen, nach ihrem meist degressiven Steuerfuß bei den Einkommensteuern, nach den besteuerten Objekten, die von den „arbeitenden Klassen“, zum Teil überhaupt von den unteren Klassen

nicht oder nur in geringem Grade befreit werden (Grundstücke, Gebäude, Gewerbebetriebe, Leihkapitalien) — diese Klassen überhaupt nicht oder viel mäßiger als die oberen belasten, sowohl was Staats- als was Gemeindesteuern anlangt, so erfolgen vollends doch weitere erhebliche Kompensationen zwischen der Gesamtsteuerbelastung der unteren und oberen Klassen. Letztere tragen z. B. auch die Steuern auf Rechtsgeschäfte u. s. w. (Stempel-, Börsensteuern, Besitzwechselabgaben) doch weit überwiegend allein. Man mag aber, wie ich es thue, zugeben, daß die höheren Klassen doch im ganzen von allen Arten Steuern zusammen im Verhältnis zu ihrem Einkommen noch mehr tragen sollten als die unteren, — also eine reelle Progression der Gesamtbesteuerung zu erstreben sei, und daß es fraglich bleibt, ob wegen der Einwirkung der indirekten Verbrauchssteuern (inkl. Zölle) die höheren Klassen immer wenigstens voll in derselben Proportion wie die unteren durch alle Steuern zusammen getroffen werden. Bei einer richtigen „sozialen“ Steuerpolitik wären daher gerade noch Steuern zu fordern, welche diese reelle Mehrbelastung der Klassen mit höherem, mit fundiertem Einkommen, mit leichten großen Gewinnen herbeiführten. Der Plan einer Reichserbschaftsteuer ist mit aus solchem Gesichtspunkte entsprungen.

Indessen muß doch nun auch hier anerkannt werden, daß wenn man selbst von der fehlenden oder geringeren Belastung der unteren Klassen mit direkten, mit Verkehrs- u. dergl. Steuern absieht, und nur die indirekten inneren und als Zoll erhobenen Verbrauchssteuern berücksichtigt, die Lage wiederum im ganzen bei uns auch

für diese Klassen günstiger ist als meist im Auslande. Allerdings, England hat keine Getreide-, Vieh-, Fettwarenzölle u. dergl. mehr, selbst keine Zuckersteuer noch Zoll, keinen Petroleumzoll, wie in unseren sozialdemokratischen Versammlungen und Blättern unseren Arbeitern immer vorgeführt wird. Aber es hat dafür auf die Massenartikel auch des Konsums der unteren Klassen, auf Spirituosen, Bier, Tabak, Thee ganz ungeheure Steuer- und Zollsätze und erzielt riesige Einnahmen aus der Belastung dieser Artikel, hat durchweg viel höhere Steuer- und Zollsätze dafür und Erträge daraus als bei uns. Im ganzen wird dadurch doch auch wieder der „kleine Mann“ im Auslande in dieser Form der „indirekten“ Steuer schwer und weit schwerer als bei uns belastet. Frankreich hat auf die genannten Artikel, dann auf Wein und Obstwein, die Getränke des kleinen Mannes dort, auf Kaffee, Getreide und zahlreiche Zollartikel, auch noch auf einige inländische, sehr hohe Steuern und Zölle gelegt und belastet namentlich, neben den Getränken, den Tabak in seinem Monopol enorm. Die Erträge aus diesen Steuern und Zöllen sind daher wieder weit höher als bei uns im ganzen, absolut wie vollends relativ auf den Kopf der Bevölkerung berechnet. Von Italien, Oesterreich und anderen Staaten, auch von Rußland (Branntweinsteuer!), Nordamerika gilt ähnliches. Auch hier zum Beweise nur einige deutsche, französische und britische Vergleichsdaten (S. 83), zur Ergänzung der oben schon mitgetheilten¹⁾.

¹⁾ Bei der Verschiedenheit der Zoll- und Steuerverfassung der drei Staaten und bei dem Zusammenhange zwischen den Handels- und Machtpolitik. II.

Preußen hat gar keine selbständige innere Verbrauchssteuer des Staats mehr, die vier süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen haben jeder ihre eigene Biersteuer, die drei letztgenannten auch ihre eigene Weinsteuer (die bisher auch in Hessen bestand, 1891 provisorisch, 1899 definitiv beseitigt ist), Baden

Zöllen und den inneren Verbrauchssteuern, der aber in jedem Staate wieder verschieden ist, läßt sich eine ganz korrekte statistische Vergleichung nicht so einfach und völlig genau überhaupt nicht machen. Der Bundesstaatscharakter des Reichs, die noch bestehende Verschiedenheit der Biersteuer in der norddeutschen Brausteuer-gemeinschaft und in den vier süddeutschen Staaten mit ihrer selbständigen Biersteuer, die Verteilung der in Stempelform erhobenen Abgaben zwischen Reich und Einzelstaaten bietet weitere Schwierigkeiten der Vergleichung. Monopole, wie die drei französischen für Tabak, Zündhölzchen, Pulver kann man eigentlich nur nach dem Reinertrag mit einstellen, da im Rohertrag der Wert des Produkts und die Fabrikationskosten mit enthalten sind, die nicht eigentlich „Steuer“ darstellen und in Ländern mit anderer Besteuerungsform dieser Artikel nicht mit in der Finanzrechnung erscheinen. Die Daten für das Deutsche Reich (aus dem Statist. Jahrb. Jahrg. 1899) geben den Durchschnitt der Roherträge der Zölle und der inneren Steuern (diese mit Abzug der Rückvergütungen, insoferne „netto“) aus den Jahren 1896 und 1897, für die einzelnen Zoll- und Verbrauchssteuerartikel den Rohertrag des Zolls und den sogenannten Nettoertrag der Steuer exkl. Zoll und exkl. Rückvergütung und zwar nach dem Durchschnitt für 1897 und 1898 bei den Zöllen, für 1896 und 1897 bezw. die Rechnungsjahre 1896/97 und 1897/98 bei den anderen Artikeln. Die Daten für Frankreich, Durchschnitt 1896 und 1897, aus verschiedenen amtlichen Berichten im Bulletin de statistique (Zeitschr. d. französ. Finanzministeriums), für Großbritannien für dieselbe Zeit nach dem Statist. abstract, immer Roherträge (außer bloß Reinertrag bei französ. Tabak- und Zündhölzchenmonopol). Bei den französischen Zöllen inkl. Schiffsahrtsgebühren, statist. Gebühr.

	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritannien u. Irland
Millionen Mark			
Zölle	467,9	383,4	439,2
Inn. Verbrauchssteuern	309,5	910,8	558,7
zusammen	777,4	1294,2	997,9
Stempel (Reich)	60,1	154,7	152,0
Enregistrement ¹⁾	—	259,6	—
Preußens Stempel u. Gerichtskosten	94,1	—	—
Auf den Kopf Mark:			
Zölle	8,75	9,93	11,06
Inn. Verbrauchssteuern ²⁾	6,53	23,59	14,06
zusammen	15,28	33,52	25,12
Stempel (Reich)	1,13	4,01	3,83
Enregistrement	—	6,72	—
Preußischer Stempel u. s. w	2,92	—	—
zusammen Stempel u. s. w.	4,05	10,73	3,83

¹⁾ Abzüglich der darin enthaltenen französischen Erbschafts- und Schenkungssteuer.

²⁾ Anrechnung nur der norddeutschen Biersteuer auf die norddeutsche Bevölkerung allein.

und Sachsen besitzen noch eine eigene staatliche Fleischsteuer. In diesen Staaten, besonders den süddeutschen mit ihren hohen Biersteuern, stellt sich also die Belastung mit indirekten inneren Verbrauchssteuern höher als im Reichsdurchschnitt und als in Preußen. Die Staatsstempelabgaben, die darin mit enthaltene oder apart bestehende Grundbesitzwechselabgabe sind in den einzelnen deutschen Staaten ziemlich verschieden in Einrichtung, Höhe der Sätze und Ertrag, aber doch durchweg viel niedriger als in Frankreich und in anderen fremden Ländern. Die obigen Daten können daher doch zum Vergleich deutscher mit französischen und britischen Verhältnissen dienen. Es zeigt sich, daß die Gesamtbelastung bei uns mit Zöllen immer noch kleiner, mit inneren Verbrauchssteuern viel kleiner und ebenso mit Verkehrssteuern (Stempelabgaben, Gerichtskosten u. dergl.) niedriger, besonders als in Frankreich, ist. Auch wenn man z. B. in Bayern die hohe Biersteuer statt der niedrigen norddeutschen (5,90 statt 0,75 Mark auf den Kopf Ertrag) mit einsetzt, kommt die Kopfbelastung an inneren Verbrauchssteuern in Bayern doch nur auf 11,68, an diesen und Zöllen auf 20,43 Mark, d. h. jenes die Hälfte der französischen, vier Fünftel der britischen, dieses bezw. nur ca. fünf Achtel und ca. vier Fünftel davon.

Eine Zergliederung der Erträge der Zölle und inneren indirekten Verbrauchssteuern ergibt, dem oben Dargelegten gemäß, daß allerdings bei uns die Einnahmen aus Getreide- und anderen agrarischen Zöllen, wenn diese auch einen Schutzollcharakter haben, stark ins Gewicht fallen und, wie auch die Salzsteuer, der

Petroleumzoll, das Bedenken bieten, wichtigere notwendige Lebens- und Nahrungsmittel zu treffen, damit aber die unteren Klassen erheblich mit zu belasten. Aber die Erträge der Hauptartikel des Zolls und der inneren Steuern in Frankreich und Großbritannien sind doch wieder meist so außerordentlich viel größer als bei uns, infolge dortiger höherer Zoll- und Steuersätze und anderer Konsumtionsverhältnisse, daß in der That die schließlich entscheidende Gesamtbelastung mit Zöllen und inneren Verbrauchssteuern doch bei uns, wie obige Zahlen ergeben, sich so viel niedriger herausstellt. Die Vergleichung der wichtigeren Posten in folgender Zusammenstellung ist immerhin lehrreich. Die anders zu beurteilenden industriellen Zölle auf Halb- und Ganzfabrikate, deren Ertrag im einzelnen aber selten erheblicher ist, schließen wir dabei aus, es werden also nur die (Roh-) Erträge der Finanzzollartikel und der Zölle auf Agrarprodukte hier angegeben, und zwar nur der Hauptposten.

Hauptartikel der Zolleinnahme	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritannien u. Irland
	Millionen Mark		
Getreide u. s. w.	141,5	53,5	—
Anderer Agrarprodukte:			
Fleisch u. s. w. . .	11,5	unbedeut.	—
Schmalz	13,0	"	—
(Oelfrüchte, fette Oel) ¹⁾	(5,7)	(3,0)	—
Obst, Samen zc.	3,0	unbedeut.	—
Mühlensfabrikate, Backwerk . . .	3,0	"	—

¹⁾ Diese Rubrik gehört nur zum Teil hierher.

Hauptartikel der Zolleinnahme	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritan- nien u. Irland
Millionen Mark			
Käse	2,3	3,0	—
Eier	2,4	—	—
Pferde	2,3	0,9	—
Rind- u. Schaf- vieh	2,3	1,9	—
Butter u. Margar.	1,6	unbedeut.	—
Weinbeeren, frisch	1,3	"	—
Honig	0,8	"	—
Schweine und Spanferkel	0,4	"	—
Hopfen	0,4	"	—
Zusammen and. Agrarprodukte	50,0	ca. 9,5	—
Tabak	51,7	0,5	229,0
Zucker	0,5	22,2	—
Speiseöle	2,0	1,4	—
Bau- u. Nutzholz	16,7	15,0	—
Salz	2,1	11,6	—
Feringe	3,5	—	—
Wein	15,4	32,2	26,7
Spirituosen	6,3	0,4	87,9
Ausföhl. fremde Kolonial- u. dgl. Waren:			
Kaffee ¹⁾	57,9	98,6	4,6
Thee	2,6	1,4	78,2
Kakao	6,3	14,3	3,8
Gewürze	3,8	3,8	—
Südf Früchte	7,4	7,2	8,1
Reis	4,9	—	—
Petroleum	65,0	28,3	—
Zusam. Kolonial- u. dgl. Waren	147,9	153,6	94,7
Steinkohlen	—	10,2	—
Bier	unbedeut.	1,3	—
Summe aller gen. Zollartikel	437,6	311,4	438,3

¹⁾ Bei Großbritannien inkl. Cichorie, die hier ins Gewicht fällt.

Bei der Verschiedenheit der Besteuerungsverhältnisse von Zucker, Tabak, Wein, Spirituosen, Salz in den drei Ländern lassen sich die Daten der Zollerträge allein bei diesen vier Artikeln nicht direkt vergleichen, sondern nur in Verbindung mit den Erträgen der betreffenden inneren Steuern.

Die inneren Verbrauchssteuern, ohne die Zolleinnahmen auf die gleichen Objekte, gaben folgende Erträge (s. Tabelle S. 88).

Die weit mäßigere deutsche Besteuerung nach Höhe der Erträge (und Steuersätze) ergibt sich hier deutlich, nach dem Umfang der besteuerten Objekte auch Frankreich gegenüber. Frankreich erhebt außer seinen kolossalen Tabak- und Getränkesteuern immer noch eine Anzahl anderer innerer Verbrauchssteuern (die meistens erst nach dem letzten Kriege eingeführt sind, einige andere wurden bereits wieder beseitigt). Aber die Verlegung des Schwergewichts der inneren Verbrauchssteuern auch in Frankreich namentlich auf die Getränke, den Tabak und den Zucker, in Großbritannien auf erstere (da hier der Tabak nur durch den Zoll getroffen wird), ist doch das besonders Charakteristische und hat, weil auf diese Weise bestimmte Konsumentenkreise so ganz überwiegend belastet werden, doch auch ihr Bedenkliches. Wir sind bei uns nicht so einseitig vorgegangen.

Vollständig ergibt sich indessen erst die Belastung der verschiedenen Objekte in ihrer Verschiedenheit in den drei Staaten, wenn man die Zölle und inneren Verbrauchssteuern auf den nämlichen Gegenstand zusammenrechnet. Dann zeigt sich noch mehr die relativ viel

Innere Verbrauchs- steuern	Deutsches Reich	Frankreich ¹⁾	Groß- britannien u. Irland
	Millionen Mark		
Tabak	12,5	(roh 319,6 rein 260,0)	—
Wein	—	(Wein 129,1 Obstw. 11,3)	—
Branntwein	143,1	220,0	330,5
Bier { Norddeutschl. Süddeutschl.	36,4 53,4	19,5	223,5
Zusammen Getränke (ohne Süddeutschl.)	179,5	379,0	554,0
Zucker	93,4	127,3	—
Salz	47,7	8,3	—
Lichte, Stearinsäure .	—	6,8	—
Dele (Speise-) . . .	—	1,6	—
Essig u. Essigsäure .	—	2,3	—
Zündhölzer	—	(roh 23,5 rein 17,3)	—
Dynamit	—	1,7	—
Pulver	—	9,0	—
Lizenzen	—	11,4	4,9
Eisenbahnverkehr . .	—	44,4	5,7
Deffentl. Fuhrwerke .	—	4,3	—
Spielfarten	(bei Stemp 1,5)	2,2	(bei Stempel)
Gold- u. Silberstemp.	—	4,4	(bei and. Abgaben)
Kleine Steuerstempel	—	9,2	—
Sonstiges	—	21,8	0,15
Summe	333,1	roh 977,7 rein ¹⁾ 911,9	564,7

¹⁾ Bei Tabak und Zündhölzchen nur Reinertrag in den Summen eingesezt.

niedrigere Belastung in Deutschland. Das erweist folgende Uebersicht:

Zoll- und Steuererträge	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritannien u. Irland
Millionen Mark			
Tabak	63,9	260,0 (rein)	229,0
Wein	15,4	172,6 (mit Obstw.)	26,7
Branntwein . . .	149,4	220,4	418,4
Bier(Norddeutschl.)	36,4	20,8	223,5
Zusf. Getränke	201,2	413,8	668,6
Zucker	93,9	149,5	—
Salz	49,7	19,9	—
Summe dies. Artikel	408,7	843,2	897,6
Auf den Kopf Mark			
Tabak	1,19	6,73	5,78
Wein ¹⁾	0,28	4,47	0,67
Branntwein . . .	2,78	5,71	10,57
Bier {Norddeutschl. Süddeutschl.}	0,75 4,68	} 0,54	5,64
Zusf. Ge- {Norddeutschl. tränke ¹⁾ {Süddeutschl.}	3,81 7,74	} 10,72	16,88
Zucker	1,75	3,87	—
Salz	0,93	0,52	—
Summe ¹⁾ {Norddeutschl. Süddeutschl.}	7,68 11,61	} 21,84	22,66

Die Belastung mit diesen Abgaben ist also in Frankreich und Großbritannien doppelt so hoch als selbst

¹⁾ Ohne die Staats-Weinsteuer in Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen.

in Süddeutschland mit seiner hohen Biersteuer — ein Verhältnis, das sich auch durch Mitberücksichtigung der süddeutschen Weinsteuern nur unerheblich ändert —, und über zweieinhalbmal so hoch als in Norddeutschland. Unter solchen Verhältnissen kann man doch trotz Getreidezoll und Petroleumzoll u. a. m. in Deutschland nicht über einen zu starken Druck der indirekten Steuern klagen. Das ergeben solche Vergleichen, und auf die relative Lage kommt in solchen Fällen eben doch alles an.

Daß auch die sogenannten Verkehrssteuern bei uns immer noch mäßig, meist niedriger als im Auslande sind, ist ebenso gewiß und ergibt sich besonders Frankreich gegenüber aus den oben mitgeteilten Daten ebenfalls. Diese „Verkehrssteuern“ sind die meist in Stempelform, zum Teil auch als „Gerichtskosten“ für Akte der freiwilligen Gerichtsbarkeit, als Eintragungsabgabe erhobenen Steuern, welche oft in der Praxis mit Gebühren für Amts- und Gerichtshandlungen im Interesse der Beteiligten verbunden sind und von solchen sich gewöhnlich statistisch und in den Erträgen dann nicht genau abtrennen lassen. Im Deutschen Reiche gehören von Reichsabgaben dahin namentlich die neueren Stempelabgaben für Wertpapiere des Börsenverkehrs (sogenannte Emissionsstempel), die Börsenumsatzabgaben, die Reichssteuern auf Lotterielose (auch der staatlichen Lotterien, jener unerfreulichsten Einrichtung des deutschen Finanzwesens, die sich leider neuerlich noch ausdehnt, wie in Thüringen, Hessen!), der Wechselstempel u. dergl. m. Diese Steuern sind in Ertragssteigerung begriffen, hängen aber im Ertrage natürlich stark von dem Gang der

Geschäfte, der Bewegung der Konjunkturen ab, sie sind auch bereits in den Steuersätzen erhöht worden und können wohl zum Teil weitere Erhöhungen erfahren. Im Auslande begegnen wir ihnen mehrfach ähnlich. Unter den Landessteuern dieser Art sind die Abgaben (Stempel) von Vertragsurkunden besonders wichtig, am ergiebigsten pflegt die Abgabe vom Besitz- (Eigentums-) wechsel des Grundeigentums unter Lebenden zu lästigem Titel (Kauf u. s. w.) zu sein. Diese Abgabe ist in den deutschen Einzelstaaten sehr verschieden hoch bemessen, von Bruchteilen eines Prozents bis zu $2\frac{1}{2}\%$ (Baden), in Preußen ist sie 1% . In Frankreich ist sie mit den lang bestehenden Kriegszuschlägen fast 7% (6,875)! Mit angewandt auf den Besitzwechsel des kleinen ländlichen Grundeigentums wird sie hier leicht drückend für die Kleingrundbesitzer, zumal bei ihr auf Verschuldung und Belastung keine Rücksicht genommen wird. Mancherlei neuere und neueste deutsche Staatsgesetze, in Preußen und den Mittelstaaten haben dieses Steuergebiet reformiert und dabei öfters durch Ausdehnung der Steuerpflicht, Erhöhung der Sätze es fiskalisch ergiebiger gemacht, aber an den Fiskalismus einzelner auswärtigen Gesetzgebungen, vor allem wieder Frankreichs, auch Italiens, Oesterreichs reichen wir doch — glücklicherweise — auch heute lange nicht heran, auch nicht inbegriffen die Reichsbörsensteuern. Relativ sind wir auch hier wiederum nicht entfernt so hoch belastet als in solchen anderen Staaten. Zu Klagen ist insofern wahrlich kein Grund bei uns.

IV.

Ebenfowenig ist dies aber der Fall bei den direkten Steuern, diese in dem üblichen engeren Sinne genommen, vollends wenn man die sehr verwandte, weil ähnlich wirkende Erbschafts- (und Schenkungs-) Steuer mit hereinzieht und etwa auch noch die sogenannten direkten Luxus- und derartige Steuern mit berücksichtigt, die bei uns meist fehlen, im Auslande, besonders wieder in Frankreich, früher auch in England (wo sie jetzt den Lokalverwaltungen überlassen sind) wiederum mehrfach vorkommen. Diese direkten Steuern und die Erbschaftssteuern sind bisher im Deutschen Reiche ausschließlich Landessteuern, beide immer noch in zu großer Verschiedenheit in den einzelnen Staaten, wenn auch die neuere Entwicklung die personale Einkommen- (und Vermögens-) Steuer mehr und mehr verbreitet und jetzt auch in einige Uebereinstimmung in verschiedenen Staaten (Preußen, Sachsen, Hessen, Baden, Braunschweig, einige kleinere) gebracht hat oder demnächst bringen wird, wie vermutlich in Württemberg. Leider steht Bayern hier mit seinem veralteten, auch durch die neueste „Reform“ (1899) nur etwas verbesserten Ertragssteuersystem noch immer abweichend da und Elsaß-Lothringen hat zwar die französische direkte Besteuerung bereits wesentlich verbessert und ergänzt, aber doch den Uebergang zur allgemeinen Einkommensteuer bisher so wenig als Bayern und Württemberg vollzogen¹⁾. Aber bei aller früheren wie noch heute

¹⁾ Im 4. Bande meiner Finanzwissenschaft, von dem die erste Hälfte 1899 erschienen ist und die zweite im Laufe dieses Jahres,

bestehenden Verschiedenheit der direkten Besteuerung innerhalb des Deutschen Reichs ist doch die Thatsache unbestritten, daß wir auch auf diesem Steuergebiete nicht nur in meist viel besseren, die Belastungen richtiger und gerechter verteilenden Steuerarten und Formen, sondern auch in viel geringerer Höhe als im für Vergleichen mit uns zumeist in Betracht kommenden Auslande die Bevölkerung mit diesen Steuern für Staatszwecke belasten. Nimmt man dazu noch die Belastung mit Erbschaftssteuern, so wird der Unterschied der Belastung zwischen Deutschland und dem Auslande noch viel größer. Dies gilt im Vergleich zu Großbritannien, welches auch vornehmlich in der — freilich von der deutschen durchaus abweichenden — Form der Einkommensteuer seine Bevölkerung für den Staat direkt besteuert, als zu Frankreich, Italien, Oesterreich und anderen Ländern mehr; wo die allgemeine Einkommensteuer noch fehlt (Frankreich) oder erst jüngst eingeführt und noch schwach entwickelt ist (Oesterreich), oder nur für die nicht aus Realitäten fließenden Einkünfte besteht (wie in mangelhafter Form und Funktion in Italien), — Länder, in denen das in Preußen 1893 vom Staate aufgegebenen Ertragssteuersystem noch die alleinige oder die Hauptform oder wenigstens eine noch wichtige Form der direkten Staatssteuern neben anderen bildet.

hoffe ich, folgen wird, habe ich verhältnismäßig eingehend die Besteuerung der deutschen Einzelstaaten im 19. Jahrhundert und die gegenwärtige Gestaltung dieser Besteuerung geschildert und kritisiert. Darauf erlaube ich mir zu verweisen, da ich hier einzelnes nicht bringen kann.

Diese Thatsachen seien hier durch folgende statistische Daten aus neuesten Stats (bei Großbritannien aus der Rechnung) für 1899 (für Preußen für 1900) belegt, wobei einmal Bayern, Italien und Oesterreich mit herbeigezogen werden.

	Preußen ¹⁾	Bayern	Oesterreich ²⁾
	Millionen Mark		
Allgemeine Personalsteuern:			
Einkommensteuer (allgem.)	159,00	—	41,72
Vermögenssteuer	33,00	—	—
Zusammen	192,00	—	41,72
Ertragssteuern:			
Grundsteuer	—	11,48	50,51
Gebäudesteuer	—	6,33	58,68
Gewerbesteuer	2,99	7,83	63,19
Eisenbahnabgabe	0,53	—	
Kapitalrentensteuer	—	4,90	
Spezielle Einkommensteuer	—	2,78	
Zusammen Ertragssteuern	3,52	33,32	172,38
Andere direkte Steuern	2,83	—	2,26
Summe	198,35	33,32	216,36
Erbschaftssteuer	9,00	2,30	ca. 21,00
Summe	207,35	35,62	237,36

¹⁾ Bei Preußen: Vermögenssteuer die sogenannte Ergänzungssteuer, Steigerung gegen vorjährigen Etat 1899 bei der Einkommensteuer 14, der Ergänzungssteuer 1 Million Mark. Unter der Rubrik „andere direkte Steuern“ diejenigen aus Hohenzollern, namentlich aber Einnahmen der direkten Steuerverwaltung und sonstige Nebeneinnahmen (inkl. Strafbeträge). Die Gewerbesteuer: nur noch die dem Staat gebliebene aus dem Gewerbebetrieb im Umherziehen.

²⁾ Bei Oesterreich ist die Steuerverfassung, auch nach neuerlicher Einführung der allgemeinen Einkommensteuer, von der der deutschen Staaten abweichend, so daß diese Rubrizierung der Steuern nur ungefähr paßt. Erbschaftssteuerertrag Durchschnitt für 1894—1896 (nach Schanz).

	Preußen	Bayern	Oesterreich
	Auf den Kopf Mark		
Direkte Steuern	5,81	5,52	8,35
Erbschaftssteuer	0,26	0,38	0,80
Zusammen	6,07	5,90	9,15

	Frankreich ¹⁾	Großbritannien u. Irland ²⁾	Italien ³⁾
	Millionen Mark		
Einkommensteuer (allgem.)	—	368,0	—
Grundsteuer }	149,6	{ 16,4	85,3
Gebäudesteuer }			
Thür- u. Fenstersteuer	49,6	—	—
Gewerbesteuer	105,2	—	—
Personal- u. Wohnsteuer	77,2	—	—
Steuer von bewegl. Einkünften u. Vermögen	58,4	—	229,0
Affimilierte Taxen	29,4	—	5,1
Sonstiges	0,9	—	—
Zusammen ⁴⁾	470,3	416,6	390,7
Erbschaftssteuer	171,7	234,3	29,6
Summe	642,0	650,9	420,3
	Auf den Kopf Mark		
Direkte Steuern	12,15	10,34	12,29
Erbschaftssteuer	4,44	5,81	0,93
Summe	16,59	16,15	13,22

¹⁾ In Frankreich umfaßt die Grundsteuer die Gebäudesteuer mit, woneben noch die Thür- und Fenstersteuer als zweite Gebäudesteuer besteht. Die Steuer von beweglichen Werten, d. h. von den Zinsen und Dividenden gewisser Wertpapiere wird nicht zu den direkten gerechnet, gehört aber, als eine Art Kapitalrentensteuer, dazu. Die affimilierten Spezialtaxen sind im wesentlichen direkte Spezialsteuern, darunter aber auch direkte Luxussteuern

Diese Zahlen zeigen, wie niedrig immer noch unsere direkten Staatssteuern im Vergleich mit den ausländischen sind, in Preußen und Bayern — und ähnlich in anderen deutschen Staaten — nicht halb so hoch als in den vier anderen hier berücksichtigten fremden Staaten. Nur ein größerer deutscher Staat, Hessen, hat mit ca. 10 Mark direkter Steuern auf den Kopf eine erheblich stärkere Belastung als Preußen und Bayern, hat aber durch seine jüngsten Reformen (1899) die Reduktion dieses Satzes auf ca. 8 Mark in Aussicht genommen. Sachsen hat $7\frac{1}{2}$ —8, Württemberg gegen 8, Baden gegen 7 Mark direkte Staatssteuern auf den Kopf. Die Erbschaftssteuern in Deutsch-

(darunter auf Pferde und Wagen 10,4 Millionen Mark). Die Erbschaftsteuer inkl. Schenkungssteuer (nach Ergebnis in 1898).

²⁾ In Großbritannien hat die Einkommensteuer einen eventuell jährlich wechselnden Steuerfuß, Satz in neuester Zeit 8 Pence vom Pfund Sterling, d. i. $3\frac{1}{3}\%$ (gleicher proportionaler Satz), bei Beginn der Steuerpflicht mit 160 Pfd. Sterl. und Ermäßigungen bis 500 Pfd. Die Grundsteuer der kleine Rest der alten Landtage, die Gebäudesteuer eigentlich eine Wohnungssteuer, wie die französische Mobiliensteuer.

³⁾ Die Lire hier zu 80 Pfennig gerechnet, nach neuerem Kurs etwas zu hoch. Die Steuer von den beweglichen Einkünften und Vermögen (*ricchezza mobile*) ist die direkte Steuer von allen Einkünften außer denen von Realitäten (Grundstücken und Gebäuden). Von den sogenannten Steuern vom Geschäftsbetrieb ist oben nur die auf die Güter der toten Hand eingesetzt, bei den assimilierten Tagen; es würden eventuell auch andere zum Teil mit hierher gehören.

⁴⁾ Die großen französischen und britischen Lizenzzabgaben für Schankgewerbe u. dgl. würden eigentlich auch noch zu den direkten gehören, sind aber hier nicht eingerechnet worden.

land sind, von Elsaß-Lothringen, wo noch das französische Recht, modifiziert, besteht, und von den Hansestädten mit neueren Reformen abgesehen, in Deutschland minimal neben den ausländischen in obigen Staaten, aber auch in anderen fremden Staaten höher¹⁾.

Die Gesamtbelastung mit direkten und diesen nahe verwandten Erbschaftssteuern ist in Preußen und Bayern nicht halb so hoch als in dem armen, freilich steuerüberbürdeten und vollends mit direkten Steuern überlasteten Italien, nur zwei Drittel so hoch als in dem ebenfalls ärmeren Oesterreich, nicht viel mehr als ein Drittel so hoch als in Frankreich und Großbritannien und steigt auch in keinem deutschen Mittelstaate viel über die Hälfte der Kopfquote dieser beiden Länder.

So ergibt sich doch auch hier eine relativ viel günstigere Lage und viel niedrigere Belastung in Deutschland mit direkten Steuern ebenso wie mit allen anderen. Alles die Folge unserer weit besseren gesamten Finanzlage, nach unserer ganzen geschichtlichen Entwicklung, unserem alten und neuen Besitz von privatwirtschaftlichen Einnahmequellen in Staatshänden, unserer fehlenden „unproduktiven“ Schulden, — trotz unseres „riesigen“, d. h., unbefangenen gesprochen, neben den zunächst zu vergleichenden Budgets der anderen Großmächte, namentlich Frankreichs und Englands, doch immer noch sehr mäßigen Heeres- und Marinebudgets. Das beweist aber eben, daß wir, finanziell betrachtet,

¹⁾ S. G. Schanz, Art. Erbschaftssteuer im Handwörterb. d. Staatswiss., 2. Aufl., Bd. 3, S. 720. In ganz Deutschland 21,6 Millionen Mark oder 42 Pfennig auf den Kopf!

vor den neuen Marinelaften uns gar nicht besonders zu fürchten und zu scheuen brauchen.

V.

Zum Schluß noch einige Ausführungen über die unmittelbare konkrete Frage der „finanziellen Deckung“ des Bedarfs für die in Aussicht genommene weitere Verstärkung unserer Kriegsflotte, daher auch eine kurze Kritik des amtlichen Deckungsplans in der Flottenvorlage der verbündeten Regierungen ¹⁾.

Wenn man sich von der Notwendigkeit einer starken und raschen weiteren Vermehrung unserer Kriegsflotte aus allgemeinen politischen und speziellen volkswirtschaftlichen und weltwirtschaftlichen Gründen, wie wir sie oben entwickelten, überzeugt hat; wenn man die gewöhnlichen Einwendungen, daß es sich hier wieder um unproduktive Ausgaben handle, für hinfällig ansieht, da derartige, durch allgemein politische und wirtschaftliche Verhältnisse einmal bedingte Ausgaben in dem gebotenen Umfang eben gar nicht „unproduktiv“ sind, nicht im politischen, aber auch nicht im richtig aufgefaßten wirtschaftlichen Sinne, wie wir ebenfalls oben gezeigt haben; wenn man endlich den Einwand, Deutschland sei nicht reich und nicht finanziell stark genug, um neben einem starken und Hunderte von Millionen jährlich kostenden

¹⁾ Das Folgende im ganzen wörtlich nach zwei Artikeln von mir über „Flottenvorlage und Deckungsfrage“ in der Berliner Zeitung „Tägliche Rundschau“ vom 8. und 9. Februar 1900, worin ich meine Ausführungen im Vortrage vom 31. Januar bereits im Druck zusammengefaßt habe.

Seeere auch noch eine starke und teure Flotte halten zu können, durch den thatsächlich sehr gestiegenen deutschen Volkseichtum und durch eine Vergleichung mit dem Auslande, selbst mit den reichsten Ländern, als widerlegt ansieht — wie der Verfasser dieses es thut und den Beweis dafür im Vorausgehenden geführt zu haben glaubt — so geht die „Flottenfrage“ schließlich in die Frage der „finanziellen Deckung“ des Bedarfs dafür auf. Es scheint uns, daß die öffentliche Meinung sich bereits so weit geklärt hat, und die Haltung der maßgebenden Parteien, also so ziemlich aller, außer der stets verneinenden Sozialdemokratie und den glücklicherweise impotenten Freisinnigen Richterscher Observanz, deutet das auch wohl an. Damit ist schon viel gewonnen. Denn bei aller Bedeutung der Deckungsfrage ist diese letztere doch gegenüber den anderen eine sekundäre, eine wesentlich technische, wenn auch prinzipielle Momente hineinspielen. Wir unterscheiden dabei die Anleihefrage und die Steuerfrage.

Die erstere anlangend, so soll nach dem amtlichen Plane der Bedarf für die Verstärkung der Flotte bis 1916 bezw. 1920 teils durch Anleihen, teils durch Mitbenutzung der ordentlichen Reichseinnahmen gedeckt werden, so zwar, daß von 1901—1916 von den sogenannten einmaligen Ausgaben 769,13 Millionen Mark (davon 603,19 für Schiffbau und Armierung) durch Anleihen, 1091,90 Millionen Mark (davon 996,51 für besagten Zweck) durch ordentliche Einnahmen bestritten werden, also voraussetzungsweise durch die bisherigen Reichseinnahmen, d. h. im wesentlichen durch die Reinerträge der Zölle, inneren Verbrauchssteuern, sogenannten Verkehrs-

steuern (Stempel), soweit notwendig mit Ergänzung durch die anderen Einnahmen des Reichshaushalts, daher möglicherweise mit durch Matrikularbeiträge. Diese ordentlichen Reichseinnahmen hätten außerdem, wie bisher, die sogenannten fortdauernden Ausgaben zu decken, die nach dem Flottenplan von 90,06 Millionen Mark in 1900, 99,06 in 1901 ständig in ziemlich gleichmäßiger Weise bis 1916 auf 211,46, bis 1920 auf 231,83 Millionen Mark steigen würden.

Die erste Spezialfrage in der allgemeinen Deckungsfrage lautet dann: Sind Anleihen für derartige Zwecke überhaupt zulässig? Wenn ja, ist ihr Umfang in diesem Fall richtig bestimmt? Ferner: Sind in betreff der Anleihen für die Marine nach der Natur dieses Verwendungszweckes etwa besondere Anforderungen, wenigstens Wünsche zu stellen?

Die Zulässigkeit ist meines Erachtens hier zu bejahen. Nicht nur, weil dies der bisherigen Reichsfinanzpolitik entspricht, denn diese könnte ja eventuell angreifbar sein, sondern aus prinzipiellen Gründen der öffentlichen Kreditpolitik überhaupt und aus praktischen noch hinzutretenden noch weiter. Nicht bloß, wo es sich, wie etwa bei Staatsbahnen, um die Schaffung oder Erwerbung rentabler Objekte handelt, sondern auch, wo dauernde, mindestens für eine längere Reihe von Jahren dem Staats- und Wirtschaftsleben zu gute kommende Verwendungen in Frage stehen — ich nenne sie für die theoretische Auffassung Verwendungen für „staatswirtschaftliche Kapitalanlagen“ — sind Anleihen statt ordentlicher Einnahmen als Deckungsmittel prinzipiell berechtigt. Dieser Fall liegt hier durchaus vor. Es

erfolgt eine Kapitalinvestierung“ in der Flotte, die den Handel und die Volkswirtschaft dauernd leistungsfähiger macht. Darin liegt auch die Produktivität solcher Verwendungen direkt begründet. Auch praktisch spricht für die Mitbenutzung der Anleihe, daß die ordentlichen Reichseinnahmen so nicht sofort in einer sonst möglichenfalls störenden Weise zu stark für die Flotte in Anspruch genommen werden. Eine mindestens zwischenzeitliche Mitbenutzung des Staatskredits hat hier berechtigtermaßen Erleichterungswirkungen für die ganzen Finanzen. Ein Schlagwort wie „eine Flotte auf Pump“ ist somit völlig unangebracht. In einer Menge Fällen des Staatslebens ist die Benutzung des Staatskredits statthaft. Hier liegt solch ein Fall vor.

Dem Umfang nach ist die in dem amtlichen Plan in Aussicht genommene Benutzung von Anleihen jedenfalls kaum als zu groß zu bemängeln. Sie erreicht im ganzen von 1901—1916 noch nicht drei Viertel aller einmaligen, nur drei Fünftel der für Schiffsbau und Armierung bestimmten einmaligen Ausgaben. Es hätte meines Erachtens keine Bedenken, wenn es die Umstände geböten, selbst eine noch größere Quote auf die Anleihe anzuweisen, zumal wenn eine regelmäßige größere Tilgung in Aussicht genommen würde. Aber wenn man ohne durchschlagende Bedenken ordentliche Einnahmen auch für diese einmaligen Ausgaben zu verwenden hat, so verdient das freilich den Vorzug. Und in dieser Hinsicht würde eine Erhöhung der von diesen Ausgaben durch solche Einnahmen zu deckenden Quote noch wünschenswerter sein, ohne darum in unseren Verhältnissen gerade notwendig zu erscheinen.

Um so mehr wird man bei jeder Benutzung von Anleihen für die Flottenschaffung und Verstärkung Rücksicht auf die Natur der Verwendung in diesem Fall nehmen müssen. Derjenige Teil der Flotte, welcher mit Hilfe von Anleihen beschafft wird, stellt, volkswirtschaftlich und finanziell aufgefaßt, gewiß ein „Aktivum“ dar, dem als „Passivum“ die Schuld (bezw. deren Zinsen im Budget) gegenübersteht. Werden, wie es richtig geplant wird, die Ersatzbauten in Zukunft ganz auf das Ordinarium (die ordentlichen Einnahmen) genommen, so erhält sich zwar der Wert dieses „Aktivum“. Aber immer bleibt das Passivum bestehen, wonach z. B. nach amtlicher Berechnung jetzt, 1900, 12,54 Millionen Mark, 1916 39,38, 1920 40,11 Millionen Mark zur Verzinsung dieser Marineanleihen erforderlich sind, also dauernd das Ordinarium belasten. Das ist eben nicht erwünscht, wenn auch nach Lage unserer gesamten Reichs- und Staatsfinanzen nicht besonders bedenklich. Besser wäre es, wenn die Flotte als „reines Aktivum“, ohne das Gegenstück eines Passivums, dereinst figurirte. Diese Erwägung spricht für ziemlich starke regelmäßige Tilgung solcher Marineschulden. Auf die „Vergänglichkeit“ der Kriegsschiffe, auf ihre, von Unfällen und Kriegszerstörungen ganz abgesehen, höchstens 20—25jährige Dienstfähigkeit, wie es geschehen, braucht man zur Stützung dieses Wunsches gar nicht einmal zu verweisen. Denn durch die Ersatzbauten aus Mitteln des Ordinariums würde ja diesem Uebelstand Rechnung getragen. Aber Anleihen überhaupt, vollends für nicht direkt rentable, die Zinsen sicher und beständig deckende Verwendungen, sollten allerdings und im letzteren Falle stärker getilgt

werden, damit die Zinsenlast, soweit das nicht etwa noch wirksamer durch spätere Konversion und Zinsreduktion geschehen kann, sich vermindert.

Speziell deswegen Marineanleihen, etwa in Annuitätenform oder dergleichen aufzunehmen, ist deshalb noch nicht geboten und wegen der Bindung des Reichs in diesen Formen, auch in betreff der jeweiligen Tilgung, einer Bindung, die ja unter Umständen schädlich, mindestens lästig werden kann, nicht zweckmäßig, auch dem richtigen neueren System der Rentenschuld entgegen. Aber man könnte bestimmte Tilgungsquoten der Marineanleihen von vornherein mit ins Budget setzen, nicht zu kleine. Dadurch würde freilich das Ordinarium der Ausgaben sofort erhöht, aber seine Ermäßigung für später sicher gestellt.

Immerhin möchte ich das nur zur Erwägung geben. Man kann nämlich freilich mit Recht einwenden, hier handle es sich eben um die allgemeine Frage einer regelmäßigen stärkeren Tilgung der Reichsschulden überhaupt und der Marineschulden insbesondere. Bejahe man die Notwendigkeit, mindestens die Zweckmäßigkeit solchen Vorgehens, so sei es doch nicht geboten, diese Frage gerade mit dem neuen Flottenplan in Verbindung zu bringen. Das gebe ich zu. Jedoch wird man mit Recht auch wieder sagen dürfen: es handelt sich eben einmal darum, den Anfang zu machen, um zu einem festen und wirksameren Tilgungssystem zu kommen. Und bei einem neuen Anlaß, wie dem jetzigen, erscheint es darum immerhin angezeigt, mindestens zu erwägen, ob man nicht gerade jetzt einmal einer solchen Frage näher treten sollte. Der Flottenplan selbst ge-

wänne dabei, gewisse Bedenken verschwänden, ohne daß die „Steuerfrage“ wesentlich schwieriger würde.

Diese Steuerfrage anlangend, so soll der größere Teil der einmaligen Ausgaben für die Flottenverstärkung, 1901—1916 1091,90, gegen 769,13 Millionen Mark durch Anleihen, nach dem amtlichen Plane auf die ordentlichen Reichseinnahmen, d. h. im wesentlichen die aus Steuern, genommen werden. Diese Einnahmen hätten außerdem danach die starke Erhöhung der fort-dauernden Ausgaben von 1900—1916 von 90,06 auf 211,46 Millionen zu decken. Auf die Einführung neuer Steuern oder die Erhöhung der Sätze der bisherigen Steuern wird dabei nach dem Plane nicht gerechnet. Man erwartet, daß die bisherigen Reichseinnahmen in ihrer üblichen weiteren Vermehrung der Erträge mit steigender Bevölkerung, wachsendem Wohlstand aus-reichen werden, um die neue Ausgabe für die Flotte mit zu decken. Dabei denkt man offenbar, die aus-reichende Entwicklung von den Zöllen und inneren Ver-brauchs- und Verkehrssteuern zu bekommen, ohne zu einer immer mißlichen Steigerung der Matrikularbei-träge genötigt zu werden. Auch die unvermeidliche weitere Steigerung der sonstigen, auf die ordentlichen Einnahmen angewiesenen Reichsausgaben hat man bei diesen Erwartungen mit berücksichtigt. An die unge-schickterweise in die Diskussion geworfene Eventualität einer Erhöhung der Getreidezölle wird vollends für diesen Zweck von seiten der Regierung und der Flotten-freunde nirgends gedacht.

Sind diese Erwartungen, mit den gegebenen Quellen der ordentlichen Reichseinkünfte für das alles auszu-

reichen, berechtigt? Wenn ja, sind nicht etwa aus anderen Gründen doch noch neue Reichssteuern mit in Aussicht zu nehmen? Vielleicht gerade nach der Natur der Flottenausgaben für deren Deckung besondere Arten von Steuern geboten oder doch zweckmäßig, etwa auch rechtlich als Deckungsmittel für die Flottenausgaben festzulegen? Und alsdann welche Steuern?

Dem amtlichen Flottenplan und allen denjenigen Stimmen, welche gleichfalls meinen, man könne mit den bestehenden Einnahmen und deren weiter steigender Ergiebigkeit auskommen, ist ein übertriebener Optimismus vorgeworfen worden. So werde es nicht gehen, es würden, zumal bei sonst noch steigenden ordentlichen Reichsausgaben, doch neue Steuern oder höhere Sätze bestehender erforderlich werden, meinen Gegner.

Ich teile diese Befürchtungen nicht und halte, rein finanziell betrachtet, es ebenfalls für wahrscheinlich, daß der Flottenplan sich in der beabsichtigten Weise finanziell durchführen lasse. Natürlich, wie immer in Zukunftsfragen, operiert man hier nur mit Mutmaßungen. Wir wissen nicht sicher, ob Bevölkerungsvermehrung, Entwicklung der Volkswirtschaft und des Wohlstands so wie bisher fort dauern werden, ob uns politische und wirtschaftliche Ruhe gewahrt bleibt. Ganz so günstig, wie gerade seit einigen Jahren, wird die Weiterentwicklung kaum beständig vor sich gehen. Aber, von dem unberechenbaren Moment kriegerischer Entwicklungen abgesehen, ist doch kein Grund dazu da, anzunehmen, daß gerade im nächsten halben Menschenalter bis 1916/20 die Gesamtentwicklung der deutschen Reichsfinanzen wesentlich weniger günstig sein werde

als im verflossenen, etwa seit 1879—1881, den Zeiten der Zoll- und Steuerreform.

Der Rohertrag der Zölle stieg z. B. von 1881 bis 1897 von 197 auf 472 Millionen Mark, von 4,38 auf 8,75 Mark auf den Kopf, der Ertrag der Biersteuer im norddeutschen Brausteuergebiet in derselben Zeit von 18,9 auf 37,4 Millionen Mark, von 0,55 auf 0,89 Mark auf den Kopf, der der reformierten Branntweinsteuer nach deren endgültiger Durchführung allerdings von 1888/89 bis 1897/98 von 143,1, nach kleiner vorübergehender Steigerung, nur auf 149,9 Millionen Mark (netto, einschließlich Zoll), oder war zuerst 2,96, zuletzt 2,77 Mark auf den Kopf. Der Nettoertrag der Steuer vom Tabak (einschließlich Zölle) war 1882/86 im Durchschnitt 38,5, 1897/98 64,6 Millionen Mark, auf den Kopf 0,84 und 1,19 (bisheriges Maximum). Die Salzsteuer (mit Zoll) gab netto 1881/86 im Durchschnitt 42, 1897 50,1 Millionen Mark, auf den Kopf ist sie fast unveränderlich, zuerst 0,92, jetzt 0,93 Mark. Der Ertrag der von Konjunkturen und Veränderungen besonders abhängigen Zuckersteuer (nebst Zoll) war netto im Durchschnitt 1882/86 47,2, 1897/98 100,9 Millionen Mark, bezw. auf den Kopf 1,04 und 1,86 Mark. Die Reichsstempelabgaben für Wertpapiere, Schlußnoten, Rechnungen, Lose ergaben 1882/87 im Durchschnitt 15,4, 1897/98 47,9 Millionen Mark, bezw. 0,33 und 0,89 Mark auf den Kopf. Dazu sind auch die anderen Reichssteuern (Wechselstempel, Spielfartenstempel) und sonstigen ordentlichen Reichseinnahmen (Postüberschuß, Reichsbank, elsass-lothringischen Bahnen u. a. m.) gezüget. Freilich andererseits auch stark die fortdauernde

den, zunächst auf die ordentlichen Einnahmen angewiesenen sonstigen Reichsausgaben für das Heer, wie für alles andere, besonders auch für die Schuld. Die aus den Abrechnungen zwischen Reich und Einzelstaaten sich ergebenden Ueberweisungen aus Reichssteuern an die Staaten und die Matrikularbeiträge letzterer an das Reich gleichen sich zwar im großen und ganzen aus, doch waren mehrmals wieder die Beiträge etwas höher. Werden mehr Ausgaben auf die ordentlichen Reichseinnahmen gelegt, so werden sich die Ueberweisungen verringern können, die Matrikularbeiträge dann steigen müssen.

Indessen, alles betrachtet, ist es, glaube ich, nicht nur zulässig, sondern auch, rein finanziell angesehen, nicht irgendwie unsolid oder leichtsinnig, mit dem Flottenplan anzunehmen, daß er sich auf der Grundlage der heutigen Reichssteuerfassung und mit den bestehenden Steuern und deren Sätzen durchführen lasse.

Nun kommen aber auch hierbei und vollends, wenn dennoch neue Steuern oder höhere Sätze bestehender notwendig werden sollten und dann also die indirekten Steuern (Zölle und innere Verbrauchssteuern) allein wieder herhalten würden — wie die Gegner ohne weiteres voraussetzen — die Bedenken, die Einwände, die Angriffe. Die schroffen Gegner der Flottenverstärkung, Sozialdemokraten und Freisinnige des linken Flügels und tutti quanti erheben da ihre besonderen Vorwürfe: die Kosten würden wieder den unteren Klassen in dieser Steuerreform aufgebürdet. Das Rüstzeug der Gegnerschaft der indirekten Steuern wird wieder verwendet.

Judeffen, wie schon bemerkt, auch Flottenfreunde und keineswegs bloß doktrinaire Gegner der indirekten Steuern geben Bedenken gegen diese Art der Besteuerung, teils überhaupt, teils in dem besonderen Falle der Flottenausgaben zu.

Wie es sich nun mit der Richtigkeit und Tragweite dieser Bedenken und Einwände verhält, haben wir oben geprüft.

Die Hauptmomente fassen wir noch einmal folgendermaßen zusammen. Die schroffen Gegner der indirekten Steuern begehen wie gewöhnlich den Fehler, viel zu sehr zu verallgemeinern, die Bedenken dieser Steuern zu übertreiben, das verwickelte Problem, wie Zoll und Steuer auf Preise wirken, viel zu einfach schematisch und abstrakt zu lösen, die am besten beweisende Tatsache der relativen Notwendigkeit dieser Steuern, nämlich ihre allgemeine Verbreitung und ihr Vorwalten in allen Kulturstaaten der Welt, den freiesten und un- freiesten, zu ignorieren. Ein erheblicher Teil der Zölle und inneren Verbrauchssteuern trifft, auch wenn man ohne weiteres die volle Erhöhung des Preises annimmt, die unteren Klassen nicht, z. B. unser Weinzoll, viele industrielle Zölle, Delikateffenzölle, weil sie die Artikel nicht oder fast nicht verzehren, oder wenig und schwächer als die höheren Klassen, weil sie überhaupt und auch im Verhältnis zu ihrem Einkommen von den betreffenden Artikeln viel weniger als die Wohlhabenden konsumieren (z. B. die meisten Kolonialwaren, fremde Fabrikate, auch Tabak, Zucker, zum Teil Bier). Aber andererseits bleibt wohl wahr, daß andere Zölle und Steuern, soweit sie den Preis erhöhen, den „kleinen

Mann“ nach seiner Konsumtion relativ, d. h. im Verhältnis zu seinem Einkommen, höher belasten (Salzsteuer, Branntweinsteuer, Getreidezoll, gewisse Fettwarenzölle, Petroleumzoll, zum Teil Biersteuer). Hier bestehen auch nach neueren statistischen Untersuchungen Professor Neumanns gewisse Mehrbelastungen der unteren Klassen. Und die Annahme, daß der Preis sich durch Zoll und Steuer verteuert, wengleich nicht immer um ihren Betrag, ist im ganzen hier auch wohl öfters richtig. Die Annahme gewisser Kreise, so mancher Politiker, die nur Gutes in den indirekten Steuern sehen, dagegen, daß in solchem Falle z. B. die Arbeiter mittels Lohnsteigerung solche Verteuerung ihres Konsums auf ihre Arbeitgeber und eventuell weiter auf die Käufer und Konsumenten der Arbeitsprodukte überwälzen könnten und würden, ist in dieser Allgemeinheit vollends zu optimistisch, im ganzen sicherlich abzulehnen. Das läßt sich unschwer beweisen. Eine etwaige aus sonstigen Gründen eintretende Lohnsteigerung mag dem Arbeiter die Tragung dieser Steuerlast erleichtern, aber damit wird doch nicht die Lohnsteigerung als Folge der Steuerüberwälzung erwiesen.

Alle diese Erwägungen lassen es überhaupt für alle Staats- und Reichsausgaben richtig erscheinen, diese Wirkungen der indirekten Steuern durch die entgegengesetzten solcher direkten und ähnlicher Steuern auszugleichen, welche nun umgekehrt die höheren Klassen mehr belasten, die unteren freilassen oder schwächer treffen. Das ist noch nicht einmal die Forderung einer sogenannten „sozialen“ Steuerpolitik, sondern schon derjenigen, welche wenigstens alle Klassen und Individuen

proportional gleich, insbesondere im Verhältnis zum Einkommen durch die Gesamtheit der Steuern, belasten will, was der leitende Grundsatz unseres modernen Steuerrechts ist. Eine „soziale“ — deswegen noch lange nicht eine „sozialistische“ — Steuerpolitik verlangte mehr: daß die Reicheren auch relativ, als Quote ihres Einkommens, an allen Arten Steuern mehr trügen, als die unteren Klassen. Die obige Forderung verlangt nur, daß sie wenigstens nicht weniger zahlen, wie es jetzt der Fall sein kann und teilweise wohl ist.

Insofern fordert auch eine gerechte und rationelle deutsche Reichs- und Staatssteuerpolitik, die hier nicht zu trennen sind, eine Verbindung solcher verschiedenen Steuerarten und, gerade wenn die indirekten Steuererträge steigen, auch eine weitere Ausbildung der direkten und verwandten Steuern.

Das gilt aber wieder ganz allgemein, nicht nur für bestimmte Ausgabearten, wie jetzt z. B. für die Ausgaben für die Flotte. Gerade letztere „kommt nicht einzelnen Berufen und Klassen allein“, sondern der ganzen Bevölkerung, der ganzen Volkswirtschaft zu gute. Man kann daher auch nicht eine besondere „Zwecksteuer“ für eine solche Einzelausgabe fordern, überhaupt nicht wieder zu dem früheren, mit Recht beseitigten, weil innerlich falschen System besonderer Zwecksteuern für einzelne Staatszwecke zurückkehren. Dies würde der notwendigen Anerkennung der „Einheitlichkeit aller Staatszwecke“ widersprechen, wie jüngst mit Recht einer unserer tüchtigsten Finanztheoretiker und Finanzpraktiker G. von Mayr in München in der „Allgemeinen Zeitung“ hervorgehoben hat.

Nicht mit dem speziellen Charakter der Flottenausgabe, sondern nur mit den anzunehmenden allgemeinen Wirkungen der verschiedenen Steuerarten ist daher auch die Forderung einer Ergänzung unserer Reichssteuerverfassung mittels einer oder mehrerer, die wohlhabenderen Klassen allein oder stärker belastenden Steuern zu begründen.

Dabei muß freilich die oben schon hervorgehobene Thatsache wieder beachtet werden: daß nämlich schon in unserer allerdings immer zusammenfassenden Reichs- und Staats- und auch Kommunalsteuerverfassung die direkten Steuern der Einzelstaaten stark ausgebildet sind. In diesen Steuern werden, wenigstens teilweise, namentlich in den neueren allgemeinen Einkommensteuern mit ihrem etwas progressiven Steuerfuße (besonders in Preußen, Sachsen, Baden, Hessen u. a. m.), in den Vermögenssteuern (Preußen, Hessen, Braunschweig, demnächst Baden), in den süddeutschen Kapitalrenten- und speziellen Einkommensteuern (Bayern, Württemberg), in den Grund-, Gebäude-, Gewerbesteuern teils die besitzende Klasse und das fundierte Einkommen, teils die höheren Einkommen bereits nicht unerheblich mehr belastet, als die unteren Klassen, die entweder von diesen Steuern ganz oder größtenteils frei sind oder niedriger belegt werden. Auf diese Art erfolgt schon eine ziemlich weitgehende Ausgleichung zwischen der etwaigen Mehrbelastung der unteren und Minderbelastung der höheren Klassen durch die Verbrauchssteuern, worüber die einseitigen Gegner letzterer hinwegsehen. Bayern mit seiner dreimal höheren Biersteuer als Norddeutschland und seinem dennoch durchschnittlich besseren und

billigeren Bier zeigt auch, wie sehr die These von der „Verteuerung“ eines Objekts durch die Steuer der Modifikation bedarf. Aber dennoch wird zugegeben sein; daß gerade auch bei unseren im Ertrage so gestiegenen Zöllen und Reichsverbrauchssteuern eine besondere stärkere Besteuerung der Wohlhabenderen durch direkte oder ähnliche Steuern doch noch zur Ausgleichung zu verlangen und namentlich auch politisch und taktisch zweckmäßig wäre.

Wenn man beispielsweise sieht, welche Waffen sich die Sozialdemokratie im Kampfe gegen die bestehende Volkswirtschaft und Gesellschaft und gegen unseren Staat, den sie nur den „Klassenstaat“ nennt, aus unserer Steuerverfassung und aus der Stellung der indirekten Verbrauchssteuern darin schmiedet, wird man gerade den letztgenannten, den politischen und taktischen Gesichtspunkt in der Frage der Ergänzung der indirekten Steuern durch direkte und diesen ähnliche nicht unterschätzen. In den großen „Volksversammlungen“, welche z. B. die Sozialdemokratie am 7. Februar d. J. in Berlin zum Zweck von Demonstrationen und Resolutionen ihrer ja völlig von den Führern inspirierten „Genossen“ gegen die Flottenbewilligung abhielt, spielte die Frage der indirekten Steuern eine Hauptrolle. So speziell in der wohl größten dieser Versammlungen, der ich selbst beiwohnte, in welcher der Abgeordnete Bebel die Rede hielt und in geschickter Weise, wenn auch durchaus tendenziös und parteiisch alles, was an wirklichen und scheinbaren Bedenken gegen diese Steuern vom Interessensgesichtspunkt der unteren Klassen angeführt werden kann, seinem völlig abhängigen Publikum möglichst als un-

umstößliche Wahrheit einzuimpfen suchte. Für mich, der ich unmittelbar vorher diese hier im wesentlichen nach dem Wortlaut abgedruckten Artikel geschrieben hatte, war dies ein neuer Beweis dafür, daß die politische Taktik ebenso als die — Gerechtigkeit gegen die unteren Klassen und als eine Steuerpolitik, welche dem richtig aufgefaßten modernen Steuergrundsatz der „Gleichmäßigkeit“ wirklich entspricht, eine solche Ergänzung der indirekten durch andere Steuern zweckmäßig, ja notwendig erscheinen lassen.

Bekanntlich ist das Reich kompetent, alle Arten Steuern, nicht nur indirekte, als Reichssteuern einzuführen. Aber die bisherige Entwicklung, wonach die direkten Steuern ausschließlich Landessteuern geblieben sind, hat doch ihre guten Gründe, sie findet in anderen Bundesstaaten, Schweiz, Nordamerika, auch ihr Analogon. Die Einführung z. B. einer Reichseinkommen- oder Reichsvermögenssteuer oder beider würde administrativ und steuertechnisch auf große Schwierigkeiten stoßen und zu schweren Konflikten mit den Landessteuern führen. Hätten wir eine gleiche Verfassung der direkten Steuern in allen Einzelstaaten, so könnte an Zuschläge darauf für Reichszwecke gedacht oder, was wesentlich dasselbe, es könnten die Matrikularbeiträge erhöht und in diesen einzelnen Staaten durch Zuschläge zu den direkten Steuern aufgebracht werden, womit die sonstigen Bedenken gegen die Matrikularbeiträge sich verminderten. Aber die Verfassung der direkten Steuern ist immer noch sehr ungleich, Bayern, Württemberg, Elsaß-Lothringen haben immer noch keine allgemeine Einkommensteuer, Bayern hat trotz neuester Reform ein

unhaltbares altes Ertragssteuer-system. So kann man in dieser Weise nicht vorgehen.

Das ist ein wichtiger nicht nur steuerpolitischer, sondern auch steuertechnischer Grund, an eine Reichserbschaftssteuer zu denken. Die Erbschaftssteuern der Einzelstaaten sind, wie wir oben sahen, noch wenig entwickelt, haben nur geringe Erträge, in ganz Deutschland nur etwa 21 Millionen Mark (Preußen 8—9 Millionen), fast überall (außer in Elsaß-Lothringen, Hamburg, Lübeck) fehlt die Besteuerung der direkten Linie, namentlich auch der Descendenten, die im Auslande fast allgemein besteht, ebenso meist die der Ehegatten. Die Einführung einer Reichserbschaftssteuer störte die Landesfinanzen daher wenig. Wenn dem Einzelstaate ein Anteil an dem Ertrage gewährt würde, ginge es fast ohne jede Störung ab. Ich halte die Vermögenssteuer für eine bessere als die Erbschaftssteuer, aber da man erstere noch viel schwerer als Reichssteuer bekommen möchte, kann die Erbschaftssteuer auch wohl gewählt werden. Eine ernstliche Erwägung verdient die Sache gewiß. Und gerade die Flottenfreunde aus den Kreisen der Wohlhabenden sollten sich sympathisch dazu verhalten. Auch diese Steuer wäre freilich nicht als Zwecksteuer für die Deckung der Flottenkosten festzulegen, sondern als Glied der Reichssteuerverfassung einzurichten, ihr Ertrag flösse eben in die Reichskasse zur Deckung allgemeiner Ausgaben.

Man kann nun allerdings auch hier, wie in der Frage der Tilgung der Marineanleihen, einwenden: mit dem neuen Flottenplan als solchem hat die Ein-

führung einer Reichserbschaftssteuer nichts zu thun. Diese Einführung ist, wenn überhaupt gerechtfertigt, so ein allgemeines Postulat der Steuerpolitik, gerade um die allgemeinen Wirkungen der indirekten Steuern nach unten zu durch eine solche Steuer mit Mehrbelastung nach oben zu auszugleichen. Das ist richtig. Aber man kann auch hier wieder sagen: es liegt eben jetzt ein neuer Anlaß vor, diesem Gedanken näher zu treten, weil große neue Ausgaben für die Flotte in Frage stehen und gedeckt werden müssen. Taktisch würde man den Gegnern wie gesagt eines ihrer Hauptagitationsmittel aus der Hand schlagen: sie könnten dann vollends nicht mehr so einseitig behaupten, daß das Reich seine Ausgaben für Heer und Flotte nur durch indirekte Steuern auf die unteren Klassen decke.

Eine Reichserbschaftssteuer ¹⁾ müßte, um der hier vorschwebenden Aufgabe zu entsprechen, dann freilich eine Einrichtung erhalten, durch welche sie von den

¹⁾ Ich verzichte darauf, hier mich eingehend über die Einrichtung und über die Einwendungen, welche der Gedanke und Plan der Reichserbschaftssteuer (teils als Erbschaftssteuer überhaupt, teils als Reichssteuer) bisher gefunden haben, auszulassen, weil ich die prinzipielle Seite der Erbschaftssteuer genauer in meiner Finanzwissenschaft (Bd. 2, 2. Aufl.), die Einrichtung, die neueren Reformen (England) und Reformpläne (Frankreich) ebendasselbst (Bd. 3 und dem Ergänzungsheft dazu) und den Plan einer Reichserbschaftssteuer jüngst erst in einem Artikel der Berliner Wochenschrift „Die Woche“ in Nr. 7 vom 17. Februar 1900 behandelt habe. Auf diesen Artikel beziehe ich mich speziell. Siehe außerdem den Artikel Erbschaftssteuer von G. Schanz im Handwörterbuch d. Staatswissensch., Bd. 3, 2. Aufl.

bisherigen deutschen Erbschaftssteuern — die eigentlich nur Bruchstücke einer rationellen solchen Steuer sind — wesentlich abwicke, indessen eine Einrichtung, welche im Ausland ziemlich allgemein erreicht oder in wichtigen fremden Staaten ähnlich geplant ist.

Die Hauptsache wäre die Ausdehnung der Erbschaftsteuer auf die ganze direkte Linie, auch auf die Descendenten, Kinder und Enkel, dann auf Ehegatten, in niedrigsten Sätzen für die Descendenten, gleichen oder etwas höheren für Ehegatten, wiederum etwas höheren für Ascendenten, mit angemessener weiterer Steigerung der Sätze mit der Entfernung der Verwandtschaft, am höchsten (etwa 10%, wie schon im Auslande) bei den entferntesten Verwandten und den nichtverwandten Erben. Dies in unserer Gesetzgebung schon enthaltene Prinzip der Abstufung des Steuerfußes nach dem Verwandtschaftsgrad wäre also nur durch Einbeziehung der nächsten Verwandten, nach allgemeinem ausländischen Vorgang, zu ergänzen. Dazu müßte aber noch als zweites Prinzip der Abstufung, ein progressiver Steuerfuß nach der Höhe der (schuldensfreien) Erbmasse (England), besser noch nach Höhe des Erbanteils kommen, ein in die britische Gesetzgebung durch Harcourt 1894 eingeführtes Prinzip (Steigerung des Fußes von 1—8%, auch für die direkte Linie, bei Erbschaften von 100 Pfd. Sterl. an bis über 1 Million Pfd. Sterl.). Bei angemessener Höhe des Fußes beider Steuerabstufungen würde, selbst bei gebotener, ziemlich weiter Befreiung kleiner Erbschaften (Erbanteile) auch in Deutschland eine beträchtliche Ein-

nahme zu erzielen sein. Dem fiskalischen Interesse der Einzelstaaten ließe sich durch Beteiligung derselben am Ertrage, wie schon bemerkt, genügend Rechnung tragen, so daß diese Staaten mehr als ihre bisherige geringfügige Einnahme aus der Steuer für sich erhielten. Rechtstechnische Schwierigkeiten sind mit der Einführung des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs zwar nicht fortgefallen, aber kleiner geworden. Auch Verschiedenheiten und Eigentümlichkeiten des Erbrechts stehen übrigens, wie Großbritannien zeigt, einer einheitlichen Erbschaftsteuer nicht entgegen. Das britische Erbrecht hat sehr verzwickte Rechtsätze und ist in England und Schottland auch verschieden.

Eine stärkere Erbschaftsteuer mit Ausdehnung auf die direkte Linie, zumal die Descendenten und mit höheren, nach Erbanteil progressiven Sätzen, daher größerem Ertrag findet bisher in Deutschland in der Bevölkerung, besonders freilich in den wohlhabenderen Klassen, und in unseren Parlamenten, wie meist auch noch bei den Regierungen (wo indessen die k. sächsische schon einen bezüglichen Entwurf ausgearbeitet hat, der leider im Landtage nicht durchgedrungen ist) ziemlich scharfe Gegnerschaft, aber mit Unrecht. Die Mitbesteuerung der direkten Linie, auch der Kinder, ist sehr wohl zu begründen, besteht im Ausland fast allgemein, auch in germanischen Ländern. Ein „sozialistisches Projekt“ können nur die Vertreter des großen Privatkapitalismus in ihrer Verblendung und ihrem Egoismus in solcher Steuer sehen, die sich denn auch sofort in ihrer Presse so äußerten. Das Vorhandensein sehr entwickelter, obigen Grundsätzen entsprechender, ertrags-

reicher Erbschaftssteuern im Auslande, voran im „privatkapitalistischsten“ Lande der Welt, in Großbritannien, beweist die Thorheit und — die Eigennützigkeit solchen Einwands seitens unserer reicheren Klassen. Ein Konflikt einer so ausgebildeten höheren Erbschaftsteuer speziell in Preußen und in anderen deutschen Staaten mit deren neueren Vermögenssteuer, wie behauptet worden, kann nicht zugegeben werden, zumal die Vermögenssteuer doch nur einen sehr mäßigen Zuschlag zur Einkommensteuer, als laufende höhere Steuer auf das fundierte Einkommen, bildet, in Preußen nach dem Ertrag jetzt nur von wenig mehr als einem Fünftel, vordem auch kaum von einem Viertel, während die britische Erbschaftsteuer vom gegenwärtig nach dem Steuerfuß hohen Ertrag der Einkommensteuer zwei Drittel beträgt. Selbst hohe Steuersätze auf die direkte Linie, auf die Kinder — und diese Sätze können auch in England bei sehr großen Erbschaften jetzt 8% erreichen und müßten auch bei uns wohl bis 6% steigen — stellen sich doch im Effekt keineswegs so drückend heraus, weil sie eben im Normalfall durchschnittlich doch nur alle Generation einmal zu zahlen sind, also z. B. für ein Jahr bei 6% im ganzen nur ca. $\frac{1}{5}$ % des Vermögens erreichen. So berechnet verlieren sie auch ihren öfters besonders bemängelten Charakter als „wahre“ („reelle“) Vermögenssteuer, weil sie dann im Grunde doch nur als reelle Einkommensteuer fungieren. Selbst als reelle, in längeren Perioden fällige Vermögenssteuer aufgefaßt, erscheinen sie aber doch nur als Kompensationen der indirekten Verbrauchssteuern der „kleinen Leute“, — sie werden im Grunde aus dem Teil des Vermögens

mit bezahlt, den die Wohlhabenderen in Folge ihrer Minderbelastung durch indirekte Steuern bilden konnten. Selbst wenn die Reichssteuern in ihrer weiteren Ertragssteigerung für alle neuen Flottenausgaben in dem geplanten Umfang und für alle übrigen Reichsausgaben ausreichen, würde es an angemessenen Verwendungszwecken des Erbschaftsteuerertrags wahrlich nicht fehlen. Vor allem aber: diese Erbschaftsteuer würde zur Ausgleichung der umgekehrt progressiven Wirkungen wichtiger indirekter Reichssteuern (und Zölle) in wirtschaftlich und finanziell richtiger und gerechter und politisch sehr wünschenswerter Weise dienen. Das ist für mich bei meinem Eintreten für diese Steuer der ausschlaggebende Gesichtspunkt.

Würde es sich nur um die Frage handeln: brauchen wir neue Steuern (und Zölle) oder erhöhte Sätze bestehender zur Deckung der zweckmäßig aus ordentlichen Reichseinnahmen zu bestreitenden Ausgaben für die Flottenverstärkung, so könnte man antworten: nicht unbedingt, wenigstens zunächst nicht. Also ließe sich die Entscheidung der Frage jedenfalls vertagen. Brauchten wir alsbald für diese Ausgaben neue oder erhöhte Steuern, so könnte zunächst auch an mancherlei anderes, und, wie ich zugebe, noch vor einer Reichserbschaftsteuer, gedacht werden, an Pläne, wie sie auch aufgetaucht sind, die Stempelabgaben des Reichs, die Börsensteuern, die Reichsteuer auf die Lose der Landeslotterien zu erhöhen, einzelne „nicht gesperrte“ Zölle luxussteuerartigen Charakters, vielleicht auch die und jene innere indirekte Steuer ähnlichen Charakters eben-

falls zu erhöhen oder neu einzuführen, wenn von solchen „Luxussteuern“ in dieser wie in jeder Form auch finanziell nicht viel zu erwarten ist und sie zudem doch immer nur willkürlich einen einzelnen „Luxuskonsum“ herausgreifen. Direkte innere Luxussteuern hätten als Reichssteuern doch ähnliche Bedenken wie andere direkte Steuern und brächten gleichfalls nicht viel ein. Aber alle solche Steuern, auch die davon finanziell allein wohl etwas wichtigeren, wie Erhöhung der Sätze der Reichsstempelabgaben, lösen die wichtigere Aufgabe, Ausgleichsobjekte gegen die indirekten inneren Verbrauchssteuern und Zölle zu bilden, teils überhaupt nicht, teils nicht genügend. Das gilt doch auch von der, in gewissen Ländern populären, auch bereits mehrfach ventilirten Erhöhung der Börsensteuern, die ich sonst ebenfalls für zulässig hielte.

Handelte es sich um die Beschaffung bedeutender neuer Steuererträge, was ja nicht der Fall ist, so würden sonst die Finanzzölle und einzelne der großen inneren indirekten Reichssteuern, wiederum rein finanziell betrachtet, bei der bisherigen Niedrigkeit ihrer Sätze (Kaffeezoll, norddeutsche Biersteuer, Tabakzoll und -steuer) gewiß ohne zu große Bedenken erhöht werden können. Aber das allgemeine Bedenken, die Reichsausgaben so einseitig durch die Erträge solcher Steuern decken zu lassen, bliebe doch bestehen und würde sogar noch verstärkt. Ginge man trotzdem so vor, so wäre vollends erst recht eine Steuer mit gegen die Wirkungen der indirekten Steuern ausgleichender Wirkung zu verlangen. Der § 8 des Flottengesetzes vom 10. April 1898 hat nun aber die „Erhöhung oder Ver-

mehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern“ als eventuelles Deckungsmittel eines einen gewissen Betrag übersteigenden Mehrbedarfs für die Marine unterfagt, — einer jener bedenklichen legislativen Monologe, die ja nicht bindend sind und durch ein neues Gesetz wieder beseitigt werden können, ohnehin nicht die Vermehrung solcher Steuern für andere Reichsausgaben ausschließen. Aber immerhin ist es wahrscheinlich, daß maßgebende Parteien im Reichstage an jenem § 8 auch für die neuen Flottenausgaben festhalten. Und würde das selbst wider Erwarten nicht geschehen und man, so unwahrscheinlich es im Augenblick ist, sogar an Erhöhung der norddeutschen Biersteuer und der Zölle und Steuern für Tabak gehen, um die ordentlichen Reichseinnahmen zu vermehren, so würde abermals aus den von mir dargelegten Gründen eine Reichssteuer mit der Wirkung einer stärkeren Belastung der wohlhabenden Klassen ein um so dringlicheres Bedürfnis werden. Da aber aus Rücksicht auf die Landessteuerverfassungen und auf die administrativen Schwierigkeiten einer Reichseinkommen- oder Reichsvermögenssteuer oder beider zusammen eine derartige direkte Reichssteuer, mag sie auch steuerpolitisch und steuertechnisch den Vorzug verdienen, noch viel mehr Widerstand und Schwierigkeiten finden würde, — bleibt eben der Plan der Reichserbschaftssteuer berechtigt.

Freilich sind auch diesem Plane, außer den oben erwähnten prinzipiellen und sonstigen praktischen Einwendungen noch ähnliche wie den Plänen zu Reichseinkommen- und Vermögenssteuern begegnet. Auch

diese Steuer ist als ein „Einbruch in die Landessteuerrechte“ bezeichnet, materiell als unvereinbar mit den bestehenden direkten und Erbschaftssteuern der Einzelstaaten, formell — auch im Unterschied zu den bisherigen Reichsverkehrssteuern — wegen der dann notwendigen Reichskontrolle über die Landesverwaltungsverhältnisse, auch wenn diese Steuern, wie die bisherigen Reichssteuern und Zölle, von den Behörden der Einzelstaaten veranlagt und erhoben würden, ebenfalls als sehr störend für die Einzelstaaten und als Eingriff der Reichsfinanzgewalt in ein wichtiges Gebiet der partikularen Besteuerung hingestellt und aus diesen Gründen verworfen worden — so von einer anerkannten Autorität in derartigen Fragen wie Professor G. v. Mayr in München¹⁾. Und ohne Zweifel liegen in diesen Verhältnissen mit die wichtigsten Bedenken, auch meines Erachtens schwerer wiegende als die oben erwähnten.

Aber doch glaube ich: nicht ausschlaggebende! Die Partikularstaaten und ihre Finanzen und Steuerfassungen müssen sich eben allmählich den Bedingungen, wie sie der Reichsverband einmal mit sich führt, fügen. Wenn Preußen das in so vielen Dingen gethan, können es wahrlich die anderen Staaten auch, — auch Bayern, das seine Verfassung der direkten Steuern bald von allen Staaten im Reiche allein in veralteten und unzweckmäßigen Formen gelassen hat, das wie die drei anderen süddeutschen Staaten dank

¹⁾ Siehe dessen im Druck vorliegenden vortrefflichen Vortrag „Flotte und Finanzen. Die Deckungsfrage“, Tübingen 1900, besonders S. 15 ff.

dem Privileg seiner eigenen Biersteuer eine finanziell so vorteilhafte Stellung einnimmt. Ohne Beziehung stehen eben Reichs- und Landessteuern nicht. Schwere wiegende Interessen aber, die in erster Linie das Reich zu vertreten hat, verlangen, daß auf eine Gesamt-Steuerverfassung im Reiche und den Staaten hingearbeitet wird, welche den Angriffen von links, auch von sozialdemokratischer Seite, in ihrer Ausgestaltung der indirekten Steuern als Hauptdeckungsmittel der Reichsausgaben nicht so viel — Vorwände, aber doch auch wirklich schwache Seiten und berechtigte Bedenken bietet, wie die bestehende. Aus diesem für mich in der Frage entscheidenden Grunde vertrete ich die Reichserbschaftssteuer und glaube doch, daß die gewiß vom administrativen, steuertechnischen und einzelstaatlichen Standpunkte aus vorhandenen Schwierigkeiten und Bedenken sich überwinden lassen, — wenn man nur ernstlich will. Das Reich gerade als erster Vertreter der deutschen nationalen, sozialen und wirtschaftlichen Gesamtinteressen hat Interesse und Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Gesamtsteuerverfassung möglichst die Lasten auf die stärksten Schultern legt. Dagegen verstößt die ausschließlich indirekte Besteuerung im Reiche, — mindestens so lange, als nicht die Matrikularbeiträge absichtlich erhöht und in den Einzelstaaten durch angemessene direkte Steuern gedeckt werden. Das herbeizuführen ist aber sicher staatsrechtlich, steuertechnisch und administrativ schwieriger noch bei der Verschiedenheit der Landessteuerverfassungen, deren starkem Partikularismus auf diesem Gebiete, als die Einführung einer Reichserbschaftssteuer.

Gleichwohl — ich möchte in diesem Punkte nicht mißverstanden werden — zu einer unerläßlichen Bedingung für die Bewilligung der Flottenverstärkung darf meines Erachtens die Forderung, daß eine Reichserbschaftssteuer eingeführt werde, nicht gemacht werden, ebensowenig, als die Einführung einer anderen Steuer und auch — als die Nichteinführung bezw. Nichtvermehrung gewisser Steuern, wie der im § 8 des Flottengesetzes von 1898 genannten, ein Satz, den ich daher wohl als Direktive billigen, aber als zwingendes Recht nicht vertreten kann. Die Verstärkung der Flotte ist durch zwingendste politische und volkswirtschaftliche Gründe geboten. Sie ist auch mit den bestehenden Finanz- und Steuereinrichtungen durchführbar. Aber richtig und höchst erwünscht wäre es gleichwohl, in dieser Richtung der Reichserbschaftssteuer oder einer ähnlich wirkenden Steuer vorzugehen, — auch um der Flottenfrage willen, um den Gegnern einen ihrer beliebtesten Einwände zu entziehen. „Mittragen müssen unvermeidlich die unteren Klassen an den Staats- und Reichskosten, aber relativ mehr sollten sie nicht tragen. Und auch ein solcher Anschein sollte vermieden werden. Umgekehrt müßten die wohlhabenderen Klassen ihren gebührenden Anteil Lasten tragen und — begehren, ihn zu tragen, eine Ehre darin finden. Noblesse oblige, sollte es auch hier heißen.“ Ganz anders lauteten leider die Preßstimmen im Dienste der reichen industriellen Unternehmer, sobald Projekte wie die Reichserbschaftssteuer und ähnliche auftauchten. Das wirkt begreiflicherweise verbitternd und ist von der Sozialdemokratie sofort gegen die Flotten-

pläne geltend gemacht worden. Patriotische und von Pflichtbewußtsein erfüllte Anhänger der Flottenverstärkung unter den Besitzenden, Wohlhabenden, vollends den Reichen, gar den durch das heutige Erwerbsleben Begünstigten, den Rahm da Abschöpfenden, vielleicht direkt und indirekt von den Flottenbauten noch besondere Vorteile als Lieferanten, Fabrikanten Ziehenden, überhaupt Großindustrielle, Großkaufleute, Großbankiers und Interessenten der „haute banque“, freilich aber auch alle wahren Aristokraten des Großgrundbesitzes — diese selbst trotz der agrarischen Krisis — sollten mit Forderungen wie einer Reichserbschaftsteuer einmal vorgehen! Sähe man dergleichen mehr, statt zu erleben, wie seinerzeit das preussische Herrenhaus zuerst die im Abgeordnetenhaus beschlossene Erhöhung des Einkommensteuerfußes von 3 auf 4% (der erst bei 100000 Mark Einkommen annähernd erreicht wird!) ablehnte, statt zu hören, wie aus den Kreisen der Großgrundbesitzer und Großindustriellen heraus bereits wieder Klagen über die schärfere Einschätzung zur Einkommensteuer und über die ganze Vermögenssteuer erschallen — uneingedenk der schmachvollen Vorkommnisse bei der früheren preussischen Einkommensteuer, wo die reicheren Leute oft nicht die Hälfte, kaum ein Drittel ihres steuerpflichtigen Einkommens versteuerten (Bohum!) — nun, mancher wüßten Agitation der Sozialdemokratie würde doch der Boden etwas entzogen und manche notwendige, aber freilich Geld kostende Einrichtung des Reichs für des deutschen Volkes Ehre, Schutz und Macht fände nicht so unverständigen und gehässigen Widerstand, wie jetzt so oft. — —

Alles, was in diesen Ausführungen darzulegen und zu begründen versucht wurde, möchte ich auch hier wieder, wie ich es in ähnlichen Fällen schon mehrfach gethan habe, in den Worten eines jüngeren Fachgenossen und Kollegen, des Herrn Dr. v. Wendtstern, zusammenfassen, die ich durch keine besseren zu ersetzen weiß, sie scheinen mir eine treffliche Formulierung unserer Aufgabe zu geben: Es ist für unser deutsches Volk eine Lebensfrage, einen größeren Theil seiner materiellen Kraft in Macht zu verwandeln. Unsere finanzielle und wirtschaftliche Kraft ist so groß, daß das ohne irgend entscheidende Bedenken gethan werden kann, und die Weltverhältnisse liegen so, daß es gethan werden muß, — wie einst zu Land, so heute zur See, um im 20. Jahrhundert zu erhalten und zu sichern und weiter zu entwickeln, was uns das 19. Jahrhundert in so wunderbarer Weise gebracht hat: die politische Wiedergeburt unserer Nation, die Wiedererrichtung des Deutschen Reiches, die wirtschaftliche Weltstellung unter den ersten Völkern der Erde. Zeigen wir Enkel, daß wir aus der Geschichte etwas gelernt haben, und bringen wir endlich ohne Murren im Frieden die Opfer, die uns allein das Errungene sichern, Opfer, die immer noch viel kleiner sind, als andere große Völker sie auch tragen, Lasten, die wir wahrlich, reich geworden, auch ebenso gut tragen können, als irgend ein anderes Volk. Aber übernehmen dann auch einmal die höheren, wohlhabenderen Klassen in den allein für sie passenden Steuern ihren richtigen Lastenanteil im Gefühl patriotischer Pflicht. —

**Die Entwicklung
und Bedeutung der deutschen Reederei.**

Von

Dr. Ernst von Halle,

ao. ö. Professor der Staatswissenschaften an der Universität Berlin.

Die Entwicklung
und Bedeutung der deutschen Rechte

Dr. Ernst von Holtz



I.

Am die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert war die Ostsee der Tummelplatz der kleinen, seetüchtigen, hölzernen Segelschiffe, in deren Bau zahlreiche, über die gesamte Ostseeküste verstreute Schiffszimmereien so Ausgezeichnetes leisteten, daß sie auch vom Auslande mit Aufträgen bedacht wurden.

Ein flotter Ausfuhrhandel von Getreide, Holz, Flachs und Wolle über Memel, Königsberg, Danzig, Stettin und über (das allerdings bis 1815 noch schwedische) Stralsund und ein entsprechendes Einfuhrgeschäft in Kolonialwaren, Eisen und Geweben waren die Grundlage, eine lebhaftere Seeschifffahrt die Trägerin reichen Geschäftsverkehrs. In Stettin, Danzig und Königsberg liefen zusammen in jenen Jahren durchschnittlich wohl 4000 Schiffe ein, überwiegend von England her, doch auch von Frankreich und dem Norden. In Hamburg verkehrten damals mehr als 2000 Schiffe im Jahr, und nach Peuchet soll es deren 400 besessen haben. Westphalen schreibt 1806 über Hamburgs Handel am Ausgang des 18. Jahrhunderts: „Hamburgs Flagge wehte im Roten Meer, am Ganges und in

China, sie wehte in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Besitzungen von Ost- und Westindien.“

Die Ostseereederei blühte, sie stellte den eigentlichen Kern des gesamten deutschen Reedereigewerbes dar und verfügte über reichlich zwei Drittel des Schiffsraums der Küstenstaaten. In einer Arbeit über die „Entwicklung der deutschen Reederei“ berechnet Peters für 1805 allein den Raumgehalt der 328 preussischen Ostseeschiffe auf 128000 Registertonnen. Dazu kommen 439 Schiffe von Stralsund und 400—500 an der Ostküste des dänischen Schleswig-Holstein mit 84700 Registertonnen; nimmt man den Schiffsbestand Mecklenburgs und Lübecks mit etwa 30000 Registertonnen an, so ergibt sich an den heutigen deutschen Ostseeküsten ein Schiffsraumgehalt von fast einer Viertelmillion Tonnen, gegenüber etwa 100000 Registertonnen der Nordseereederei.

Mit dem Jahre 1805 war aber der Höhepunkt der Reederei auch erreicht, wenn nicht bereits überschritten.

Die Elbblockade lenkte 1804 allen Verkehr von Hamburg in die dänischen Häfen. Die Kontinentalsperre begann 1806 ihre lähmende Wirkung in verhängnisvollster Weise zu üben. Durch Beschlagnahme seiner Schiffe erlitt z. B. Königsberg derartig schwere Verluste, daß seine Flotte, die 1807 noch, allerdings mit Einschluß der Küstenfahrer, 980 Schiffe zählte, 1808 auf 51 Schiffe zusammengeschrumpft war. Hiervon hat sich die einst blühende Königsberger Reederei nie wieder erholen können. Und in ähnlicher Weise ging das gesamte deutsche Reedereigewerbe unheimlich

rasch zurück. Durch Scheinverkäufe der heimischen Schiffe an eine neutrale Flagge mögen die Bestände stärker gelichtet erscheinen, als es den wirklichen Eigentumsverhältnissen entsprach; auch traten vorübergehende Verschiebungen ein, indem manche Reedereibetriebe in kleineren, weniger gefährdeten, namentlich pommerischen Häfen ihre Zuflucht suchten. Doch lassen die Vergleiche deutlich erkennen, wie furchtbar diese Zeit die Reederei mitgenommen hat. Die Gesamttonnage erscheint 1815, also in der Zeit des begonnenen Wiederaufschwungs, gegenüber 1805 um ein Drittel zusammengeschrumpft. Ganz Preußen verfügte nur über 115 700 Registertonnen, gegenüber 168 700 Registertonnen vor 10 Jahren. Im wesentlichen müssen gerade die größeren Reedereien, die über bedeutende Parks an großen Seeschiffen verfügten, getroffen worden sein, denn die Zahl der Schiffe erscheint nicht so stark vermindert wie der Raumgehalt.

Auch nach der Wiederherstellung des Friedens war ein erheblicher Aufschwung zunächst aus äußeren und inneren Gründen nicht wohl möglich. Das Land war verarmt und das Reich zerfallen. Nicht allein, daß ein verwickeltes Binnenzollsystem das Zu- und Abströmen der Waren nach der See hin noch auf Jahre hinaus unterband, die einzelnen Küstenstaaten hemmten ihre Schifffahrt durch restriktive Maßregeln gegenseitig. Infolge des langwierigen Stockens des Reedereigewerbes waren Mannschaft und Schiffe zum großen Teil seeuntüchtig geworden. Dazu kam, daß eine Bundesflagge nicht bestand, die nach außen eine wirksame Interessenvertretung gestattet hätte. So litt man ebensowohl von

den Uebergriffen der Barbaresken, welche noch in den dreißiger Jahren der hanfischen und preußischen Schiffahrt gefährlich wurden — erschienen doch sogar gelegentlich die Seeräuber unweit der Elbemündungen und veranlaßten die Reeder, sich mangels deutscher nach englischer und holländischer Hilfe umzusehen — wie unter dem Fesseldruck der allgemein geübten Prohibitionspolitik in Handel und Verkehr.

Eine Erweiterung der Schiffahrt war allerdings durch die Loslösung der portugiesischen und spanischen Kolonien in Amerika von ihren Mutterländern eingetreten, mit welchen ebensowohl wie mit den Vereinigten Staaten nunmehr ein freier Verkehr möglich wurde. Die englischen Navigationsakten aber hemmten in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, wie seit 150 Jahren, eine erhebliche Entfaltung des eigenen Verkehrs mit Großbritannien und seinen Kolonien auf das empfindlichste.

II.

Nun begann sich der Umschwung in der Weltwirtschaft und im Weltverkehr anzubahnen, durch den naturgemäß die abgelegene Ostsee mehr und mehr in den Hintergrund geschoben werden sollte.

Die Enge des Binnenmeeres, dessen Häfen und Einfahrt durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ Monate im Jahre zugefroren waren, die Gefahren des Skagerrak und Kattegat, die damit in Zusammenhang stehenden hohen Affekuranzgebühren für die Ostseefahrer, die schwere Belastung durch den Sundzoll hielten eine weitere Entfaltung der

baltischen Reederei hintan. Durch die aufkommende Herrschaft der Dampfschiffahrt wurde ihr Schicksal endgültig entschieden.

Trotz alledem aber war die Ostseereederei bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus der Nordseereederei an Umfang nicht unwesentlich überlegen. 1830 entfielen von der Gesamttonnage der deutschen Reederei 64,5 % (178 400 Registertonnen) auf die Ostsee, 35,5 % (98 000 Registertonnen) auf die Nordsee, 1850 immer noch 58,4 % (311 800 Registertonnen) auf erstere und 41,6 % (222 200 Registertonnen) auf letztere. 1898 dagegen gehörten nur noch 14,5 % (316 700 Bruttoregistertonnen) der Ostsee, hingegen 85,5 % (1 872 800 Bruttoregistertonnen) der Nordsee.

Die Entwicklung der Reederei an der deutschen Nordseeküste war in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts eben eine nicht gerade sehr günstige gewesen. Sie hatte bislang ganz unter dem Zeichen des überwiegenden Einflusses des schiffahrtsgewaltigen England gestanden, dessen Vorherrschaft sich darin zeigt, daß von den am Ende der dreißiger Jahre in Hamburg einlaufenden Schiffen genau 50 % die englische Flagge führten; während die hamburgische Flagge nur 22 % deckte und an den übrigen 28 % noch außerdeutsche, speziell die amerikanische und die skandinavischen Flaggen stark beteiligt waren.

Zur Zeit der beginnenden Dampfschiffahrt hat dann weder die deutsche Reederei noch der deutsche Schiffbau einen Aufschwung genommen, sondern im Gegenteil einen verhältnismäßigen Rückgang erfahren, da England durch die Beherrschung der modernen Technik

nachdrücklicher als je zuvor in den Vordergrund zu treten vermochte.

Es dauerte lange, ehe man in Deutschland eine nennenswerte Dampferflotte beschaffte, und auch diese war der Herkunft nach fast ausschließlich ein Erzeugnis englischer Schiffswerften. Erst in den siebziger Jahren entstanden in Deutschland umfangreichere Werften für den Bau eiserner Dampf- und Segelschiffe.

Unter den in allen deutschen Häfen verkehrenden Schiffen war die deutsche Flagge noch 1873 der Schiffszahl nach nur mit 62 %, der Tonnage nach mit 46 % beteiligt; erst 1898, ein Vierteljahrhundert später, deckte sie auch die größere Hälfte (54 %) der Tonnage und war der Schiffszahl nach mit 75 % beteiligt. Im Seeverkehr des Nordseegebiets machte die Beteiligung der deutschen Flagge zu Anfang der siebziger Jahre etwa 49 %, in der Ostsee 41,5 % aus, in den neunziger Jahren aber 55 bzw. 48 %.

Der Anstoß zu einer freieren Entwicklung der deutschen Reederei kam bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes bzw. des Deutschen Reichs im wesentlichen von außen. Nicht selbst erzielte Vorteile erweiterten ihren Aktionsradius, sondern sie vermochte nur aus der veränderten Schifffahrtspolitik, die andere Länder im eigenen Interesse einzuführen für gut fanden, einigen Nutzen zu ziehen. Wie vorher der Abfall und die Eröffnung einzelner Kolonien, so sind seit dem zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts der Abschluß von Schifffahrts- und Handelsverträgen mit Nord- und Südamerika, die allmähliche Beseitigung der Barbarekengefahr nach der Besetzung Algiers durch Frankreich, die

Aufhebung der englischen Navigationsakten, die freiere Schiffahrtspolitik Hollands, die Erleichterungen in Frankreich, die Erschließung Ostasiens, an welcher die Hansestädte allerdings völlig erst nach Begründung des Norddeutschen Bundes teilnehmen konnten, da man bis dahin in Japan ihrer Flagge den Zutritt verwehrte, den deutschen Reedern zu gute gekommen.

Andererseits führte die aufsteigende Entwicklung der inneren Wirtschaft und des Verkehrs im Zusammenhang mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes, die wachsende Expansion des deutschen Außenhandels in Einfuhr und Ausfuhr, der zunehmende Kapitalreichtum und die gesteigerte Unternehmungslust im Lande, daneben die rasch zunehmende Auswanderung aus ganz Mitteleuropa seit Ende der vierziger Jahre Schritt für Schritt zur Ausdehnung des Schiffahrtsverkehrs in den deutschen Plätzen; und allmählich begründete sich hierauf eine wachsende Unternehmungsthätigkeit im heimischen Reedereigewerbe.

Mißlingenden Versuchen folgten günstige Resultate. Immerhin war bis Ende der sechziger Jahre mit Ausnahme der zwei großen Nordamerika-Linien, der Hamburg-Amerikanischen Packetsfahrt-Aktiengesellschaft und des Norddeutschen Lloyd zu Bremen, die Einrichtung großer überseeischer Reedereibetriebe nicht gelungen. Eine einzige größere Privatreederei, S Loman, unterhielt seit Ende der zwanziger Jahre in Hamburg mehrere überseeische Linien. Jene beiden hatten namentlich durch die Entwicklung des Passagier- und Auswandererverkehrs nach Nordamerika ihren Betrieb regelmäßig auszugestalten und allmählich auf eine feste Grundlage zu stellen vermocht. Die im Auswandererdienst beschäf-

tigten Schiffe fanden zunächst vielfach keine genügende Rückfracht und mußten demgemäß auf die Suche nach solcher gehen. So nahmen sie alsbald die Fahrten nach Mittelamerika, Westindien und Südamerika auf. Daraus ergaben sich dann neue Versuche, diese Fahrten zu einem festgeordneten Dienst auszugestalten.

III.

Wenn auch bereits 1816 das erste Dampfschiff auf der Weser erschienen war und seit 1839 im Hamburger Reedereiverzeichnis regelmäßig ein aus England erworbener Dampfer gebucht stand, so hatte die Hamburg-Amerika-Linie ihren Betrieb 1847 doch ausschließlich mit drei Segelschiffen eröffnet, und solche Segelschiffe mit 300—500 Registertonnen Raumgehalt waren noch für Jahre der Typus im deutsch-amerikanischen Verkehr geblieben. Angesichts der Konkurrenz der englischen Dampfschiffreedereien aber gab der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd sogleich vier große Schraubendampfer in England in Bau; seitdem verdrängten dann die Dampfer auch in der Hamburger Reederei die Segler, die zur Amerikafahrt durchschnittlich 42 Tage hinaus und 30 Tage zurück brauchten und somit nur drei Reisen im Jahre ausführen konnten, sehr bald aus ihrer führenden Stellung.

Hatten sich 1850 unter den 286 Schiffen hamburgischen Heimathafens mit über 62000 Registertonnen Raumgehalt erst 9 Dampfer mit 2800 Registertonnen befunden, so waren unter den 483 Schiffen mit 140000 Registertonnen des Jahres 1860 bereits

17 Dampfer mit 10000 Registertonnen und unter den 473 Schiffen mit 191000 Registertonnen des Jahres 1870 37 Dampfer mit 32000 Registertonnen vertreten; ähnlich in Bremen, wo 1870 neben 254 Seglern mit 130000 Registertonnen 27 Dampfer mit 41500 Registertonnen vertreten waren. — 1898 waren in Hamburg 377 Dampfschiffe mit 514950 Registertonnen neben 300 Segelschiffen mit 200500 Registertonnen und in Bremen 259 Dampfer mit 287230 Registertonnen neben 240 Seglern und Fahrzeugen mit 200000 Registertonnen beheimatet.

Aber nur in diesen Plätzen und außerdem noch in Lübeck und Stettin hatte sich vor 1870 der Dampfschiffsbetrieb der Segelschiffahrt in beschränktem Umfang als Bewerber zur Seite gestellt; in Mecklenburg und Oldenburg, also in bedeutenden Provinzen der deutschen Reederei, wurden selbst 1871 nur knapp 700 bezw. 30 Registertonnen Dampfschiffstonnen neben 101000 bezw. 45000 Seglertonnen gezählt.

Von den 750000—800000 Registertonnen der deutschen Reederei im Jahre 1860 entfielen wenig über 30000 und von den 1000000 Registertonnen des Jahres 1870 gegen 90000 auf die Dampfschiffe.

In der gesamten deutschen Handelsflotte stieg die Zahl der Dampfer in der Zeit von 1873—1899, für welche genau vergleichbare Daten vorliegen, nach der Reichsstatistik auf der Grundlage des neuen Vermessungsverfahrens von 1895 berechnet, von 216 mit 110100 Registertonnen auf 1223 mit 1038400 Registertonnen, während die der Segler von 4311 mit 826200 Registertonnen auf 2318 mit 556200 Registertonnen zurückging.

1873 machten die Dampfer der Tonnage nach 12% und 1899 65% aus.

Der Transportleistungsfähigkeit — eine Dampfertonne = drei Segelschiffstonnen gefegt — nach entwickelte sich die Beteiligung der Dampfer an der gesamten Handelsflotte in dieser Zeit von 29% auf 85%.

IV.

Die ganze große Entwicklung nun, speziell in den Hansestädten, hat sich aber keineswegs vollkommen glatt und ohne innere Schwierigkeiten vollzogen, wie es etwa aus einer Betrachtung der wachsenden Zahlen der Handelsflotten erscheinen könnte. Die Geschichte der Reederei in einzelnen Städten, selbst bei den aufstrebenden beiden Hamburger und Bremer Aktienreedereien, die eine Reihe der charakteristischen Züge der Gesamtentwicklung wiederspiegeln, bietet neben zunächst guten, später glänzenden Erfolgen zeitweilig auch das Bild großer Enttäuschungen und schwerer Rückschläge, schroffster Kämpfe gegen die Konkurrenz anderer deutscher und fremdländischer Linien, schwerer Verluste und kritischer Jahre. Auch innere Mängel in der Verwaltung haben bald hier, bald da große Gefahren gebracht und lange nachhaltige Folgeerscheinungen gezeitigt. — Zumal in den Zeiten der großen Krisis zu Ende der fünfziger Jahre, dann während der gefährdeten Seefahrt zur Zeit des amerikanischen Bürgerkriegs, während des Krieges von 1870 und wiederum in der wirtschaftlichen Depression um die Mitte der siebziger Jahre kam man allgemein in eine überaus bedrängte Situation.

Andererseits entstanden in den aufstrebenden Perioden zu Anfang der siebziger und der achtziger Jahre bisweilen einzelne Unternehmungen zwecks Aufnahme der Konkurrenz, welche sich in der Folgezeit nicht zu halten vermochten. Zweimal, im Konkurrenzkampf mit der Adler-Linie nach Mitte der siebziger und mit der Carr-Linie in den achtziger Jahren, hat selbst die Hamburg-Amerika-Linie die Grundfesten ihres Daseins erschüttert gesehen.

Dennoch ist es hier wie in anderen kritischen Fällen dank dem Unternehmungsgeiste der hanfischen Reeder stets gelungen, über die schlimmen Zeiten der Unterbilanzen hinwegzukommen und den Betrieb auf eine immer breitere, sicherere Grundlage zu stellen. Und die unterbietende Konkurrenz wurde entweder durch frühzeitigen Aufkauf oder durch Steigerung der eigenen Leistungsfähigkeit und einen nachdrücklichen Kampf, der bei heimischen Reedereien meist mit Amalgamierung oder Auffaugung endigte, oder durch vertragliche Tarifregelung und Verkehrsverteilung in gesunde Schranken gebannt.

Schon früh hatte man sich durch tüchtige Leistungen die Postbeförderung für eine Reihe von Ländern zu sichern gewußt; 1866 und 1868 hatten die Hamburger und die Bremer Linie nacheinander mit mehr als je einem halben Duzend damals für vollkommen geltender Dampfer den wöchentlichen Passagierverkehr mit New York aufgenommen. Schritt für Schritt waren in den folgenden Jahren unter stetiger Vermehrung des Dampfschiffsparks neue regelmäßige Fahrten nach Baltimore, nach New Orleans, nach Havanna hinzugefügt worden.

Vor allem aber stieg inzwischen im Jahre 1867, das die Gründung des Norddeutschen Bundes brachte, endlich auch die eine deutsche Flagge an allen Masten empor, und die fremden Nationen sahen nunmehr in stolzer Einheit verkörpert, was vorher, auf verschiedene Flaggen verteilt, nur allzu winzig erschienen war. Die bald darauf folgenden Siegesthaten von 1870, die Gründung des Reiches dienten dazu, dem neuen Banner Achtung und Ehre zu erwerben und die alten preussischen, verbunden mit den alten Hanseatenfarben verliehen der deutschen Schiffahrt das Sicherheitsgefühl einer festen Stütze in Krieg und Frieden.

V.

Schuf so die politische Konstellation der deutschen Reederei auf den Meeren draußen eine ganz andere Stellung, so verstanden es die deutschen Reeder andererseits, sich die Fortschritte im technischen Betrieb allmählich zu eigen zu machen.

Die verbesserte Technik der Schiffs- und Maschinenkonstruktion ermöglichte die Schaffung größerer, leistungsfähigerer Schiffstypen. Der 1867 von der „*Hammonia*“ für die Ueberfahrt von Southampton nach New York geschaffene Rekord von 9¼ Tagen wurde mehr und mehr zu einem Durchschnittsmaße. Gesteigerte Geschwindigkeiten und verbilligter Betrieb, namentlich die Kohlenersparnis, die es ermöglichte, daß die Schiffe mit der im Heimathafen eingenommenen Kohle selbst für die westindische Reise ausreichten und das teure, zeit-

raubende Bunkern in der Fremde vermindert wurde, förderte die Reederei ungemein.

Die durch den Eisenbahnverkehr überall geweckten Ansprüche auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Bequemlichkeit in der Beförderung begegneten sich mit den technischen Vervollkommnungsmöglichkeiten zur See, und die heimische Reederei vermochte an diesem Fortschritt nicht nur durch den Ankauf ausländischer Schiffe teilzunehmen, sondern die günstige Entwicklung der deutschen Werften setzte sie nach und nach in die Lage, Neubauten, Umbauten und Reparaturen jeder Art unter ihren eigenen Augen, in nächster Nähe des Heimathafens ausführen zu lassen.

Ein besonders wichtiges Moment war ferner die allmähliche Ausbreitung des unterseeischen Kabelnetzes durch alle Meere, die den an den entferntesten Plätzen befindlichen Schiffen eine augenblickliche Verbindung mit dem Heimathafen sowie jedem anderen Hafen, und dem Reeder eine sofortige Uebersicht über den gesamten Frachtenmarkt und Passagierverkehr in aller Herren Länder gestattet hat. So wurde z. B. die Anwendung der Bodmerei fast vollkommen unnötig, gleichzeitig auch die Finanzgebarung des Schiffverkehrs verändert, und die Möglichkeit einer einheitlich geleiteten und doch individuell sich anpassenden Organisation ausgedehntester Großbetriebe für den Seetransport in allen Schiffahrtsländern begründet. Leider hielt man sich von der Beteiligung am Ausbau des überseeischen Kabelnetzes allerdings lange fern, obgleich Werner Siemens die ersten Kabel fabriziert hatte.

Die fortschreitende Technik des Wasser- und Tief-

baues ermöglichte ferner eine mit der Steigerung der Verkehrsintensität Schritt haltende oder ihr gar voraus-eilende und die Wege ebene Verbesserung der Fahrstraßen, Hafen- und Dockanlagen, was speziell Deutschlands einst schwer zugänglichen Küsten für die Vertiefung der Ströme und Strommündungen erheblich zu statten kam. Denn heutzutage kann man an jedem Flußlaufe wohl zugängliche erstklassige Häfen schaffen, so daß fortan lediglich das wirtschaftliche Bedürfnis und nicht mehr die natürliche Lage der Reederei die Schiffstypen diktiert.

Die Förderung der Kenntnis der Meereswege und der Strömungen, die Einführung ständig verbesserter nautischer Instrumente und die gleichfalls durch die Fortschritte der Technik ermöglichte bessere Betonung und Befestigung der Küsten verringerten im Verein mit der wachsenden Größe und Festigkeit der Schiffe die relativen Gefahren der Fahrt, das Risiko der Havarie und damit auch die Höhe der Versicherungsprämien wesentlich.

All diese Momente wirkten mit den übrigen technischen Fortschritten dahin zusammen, um für die weltwirtschaftliche Entwicklung, für die Befriedigung des entstehenden und zunehmenden Bedürfnisses nach einem regelmäßigen Bezuge von Massengütern über die Erde hin das geeignete Verkehrsinstrument zu schaffen. Weltverkehr und Ozeanreederei wurden auf eine ganz neue Grundlage gestellt, und entsprechend änderte sich die Betriebsgestaltung hinsichtlich der Unternehmungsformen, der Eigentumsverhältnisse, der Kapitalsgröße, der Schiffszahl und Schiffsräume von Grund aus.

VI.

Zu Anfang und bis Mitte des Jahrhunderts spielte die Reederei keineswegs stets die Rolle eines selbständigen Gewerbes. An kleinen Plätzen, wo mehr flüssiges Kapital, als Gelegenheit, es in Handel und Gewerbe anzulegen, vorhanden war, beschäftigte man sich allerdings mit ihr um ihrer selbst willen. In den größeren Seestädten aber bildete sie meist nur einen Teil des Betriebes eines Handlungshauses. „Man findet selten einen Mann,“ schreibt v. Heß, „der auf seine alleinigen Kosten das mißliche Werk wagt, ein Schiff bauen und ausrüsten zu lassen, um den Vorteil der Fracht unverwickelt mit anderen einzunehmen. . . . Oft baut einer das Schiff auf seine Kosten, teilt es in so viel Partien als er will und verkauft diese Partien einzeln öffentlich an die Meistbietenden. . . . Daher kam es, daß die meisten Kaufleute Schiffsparten an sich brachten, wodurch der Frachtlohn für ihre eigenen, ins Ausland verführten Waren ihnen im ganzen wieder zufließ und der Gewinn davon in der Stadt blieb; viel zuträglicher, als wenn sie auf fremdem Holze handeln müßten.“ — Diese alten kleinen Unternehmungen der Reeder mit einzelnen oder einigen Schiffen sind an Bedeutung unablässig gegenüber den sich mehrenden großen, regelmäßigen Reedereibetrieben zurückgegangen. Angesichts der steigenden Mengen notwendigen Kapitals wählten letztere dann mehr und mehr als Form die Aktiengesellschaft.

Neben den alten Reedereien, die die Schifffahrt schon

infolge der schwankenden Witterungsverhältnisse und Reisedauern in mehr oder weniger unregelmäßigen Zwischenräumen betrieben und vielfach auch ihre Schiffe je nach Bedürfnis bald nach dieser, bald nach jener Gegend fahren ließen, nahm die Einrichtung fester Linien, deren Schiffe zu bestimmten Zeitpunkten abfahren und die eine oder mehrere bestimmte Verkehrsrichtungen ausschließlich betreiben, ständig zu; wie denn ja auch die einzelnen Märkte der verschiedenen Länder immer mehr zu festen Abnehmern bestimmter Mengen von Rohprodukten und Fabrikaten in übersehbarer Zeitfolge wurden.

Die Zahl der von den einzelnen Unternehmungen beschäftigten Schiffe wächst stetig, da sie ihre Betriebe durch Vermehrung der Fahrten intensiv und durch Herbeiziehung neuer Verkehrsgebiete extensiv ausgestalten; und die dauernd steigende Gütermenge, die bewältigt werden will, gibt daneben die Möglichkeit, durch eine Vergrößerung der Schiffsräume den Betrieb billiger zu gestalten. —

Gleich nach dem Kriege von 1870 setzt ein großer Aufschwung ein. Zahlreiche Linien werden eingerichtet.

1872 thut der Norddeutsche Lloyd einen großen Schritt vorwärts, indem er zwei wöchentliche Expeditionen von Bremen nach New York neben einer einmaligen nach Baltimore einrichtet. Alsbald dehnt er seine Fahrt nach Südamerika aus.

Da inzwischen, 1871, auch durch die Begründung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit zunächst drei kleineren Dampfern, zu denen 1875 fünf größere hinzukamen, eine regelmäßige Ver-

bindung von Hamburg aus nach der Ostküste, und durch die 1872/73 erfolgte Begründung der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Rosmos“ eine solche nach der Westküste gelungen ist, so besitzt Deutschland bereits Mitte der siebziger Jahre neben den älteren Unternehmungen einiger Privatreeeder drei regelmäßige Verbindungen nach Südamerika, den seit langem wohlgepflegten, fruchtbaren Gefilden hanseatischer Unternehmungslust. — Die Hamburg-Amerika-Linie hat Anfang der siebziger Jahre zur Nordamerikafahrt eine westindische Linie und die Fahrt zwischen überseeischen Plätzen hinzugefügt. 1871 ist andererseits die Deutsche Dampfschiffsreederei (Kingsin-Linie) für die Fahrt nach Ostasien begründet, woselbst bereits vorher in der Küstenschiffahrt deutsche Schiffe ständig beschäftigt waren.

Trotz aller Rückschläge in der folgenden schweren Wirtschaftskrisis schreitet die Entwicklung der Reedereien ins Große und, gemäß dem Gesetze der Arbeitsteilung, ins Spezielle fort. Eine Spezialisierung nach den verschiedenen Zwecken des Gütertransports, der Auswandererbeförderung, des Postschiffs- und Kajütspassagierverkehrs erweist sich als die nächste Notwendigkeit. — Mehr und mehr unterscheiden sich seit Anfang der achtziger Jahre die wachsenden transatlantischen Typen von den kleinen Fahrzeugen für die europäische Fahrt, die in ihrer Bauart aber ebenfalls den jeweiligen Zwecken der einzelnen Routen, für die sie bestimmt sind, angepasst werden. So entstehen die mittleren gemischten Fracht- und Passagierdampfer für den Dienst zwischen den Ostseehäfen und Finnland, die Postdampfer für Skandinavien, die Frachtschiffe für das Mittelmeer zc.

Im allgemeinen aber bleibt man für die europäische Fahrt noch länger bei den alten Typen und Gewohnheiten stehen. Mittlere Betriebe dienen zur Bewältigung des Verkehrs in den einzelnen Richtungen. Abgesehen von der fast ganz in deutschen Händen befindlichen Küstenschiffahrt, befindet sich die europäische Fahrt erheblich länger und in größerem Umfange als der überseeische Schiffsverkehr in den Händen außerdeutscher Unternehmer. —

Nach Mitte der achtziger Jahre setzt die zweite große Periode des Aufschwunges der Reederei und der Einrichtung größerer Linien ein.

In der amerikanischen Fahrt tritt das Bedürfnis nach Einführung des Expressdienstes mit vollendet konstruierten, ganz vorwiegend für die Personenbeförderung bestimmten, erst einschraubigen, dann Doppelschraubenschnelldampfern von über 5000 Registertonnen Raumgehalt immer entschiedener zu Tage. Bisher hatten die Dampfer ein Maximum von 12—13 Seemeilen in der Stunde erreicht. Die Fortschritte im Maschinenbau gestatten eine ständige Vergrößerung der Geschwindigkeit, die bald von 16—17 auf 19 Seemeilen wuchs. Gleichzeitig wächst auch der Raumgehalt der Frachtdampfer in einem früher nicht für möglich gehaltenen Maße.

Auf diesem Gebiete liegt die großartigste Entwicklung und hier wachsen jene Riesenunternehmungen empor, die in einem einzelnen Betriebe mehr an Güter- und Passagiertransporten und Seemeilenzahl im Jahre leisten können, als 50 Jahre zuvor die gesamte deutsche Reederei.

VII.

Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die drei Viertel der deutschen Dampfertonnage kontrollierten, waren inzwischen in die erste Reihe der großen internationalen Ozeantransportgesellschaften eingerückt. Die 20 Dampfer der ersteren konnten sich 1881 rühmen, auf rund 100 Reisen über 1 Million Seemeilen zurückgelegt zu haben, und der Norddeutsche Lloyd verkündete bei seinem 25. Jubelfest im folgenden Jahre, daß seine 36 Dampfer eine Strecke 73mal so lang wie der Erdumfang durchmessen hätten.

Der Aufschwung wurde alsbald besonders durch die wirksam ausgenutzte weltwirtschaftliche Konjunktur und durch die Einführung der Reichssubventionen für den Postdampferdienst gefördert. Erstere leitete zur Begründung einer weiteren Anzahl von größeren Dampfschiffahrtsgesellschaften und zur Einführung zahlreicher neuer Linien, letztere zur Aufnahme des Betriebs auf bisher gar nicht oder wenig befahrenen Linien im großen Stile.

Durch die Subventionsgesetze von 1885 und 1888, denen bald darauf, 1893, ein Nachtragsvertrag folgte, wurde der Norddeutsche Lloyd bestimmt, eine Dampfschiffsverbindung durchs Mittelmeer nach Ceylon, Niederländisch-Indien und China nebst Anschlüssen nach Japan in vierwöchiger Wiederkehr, ferner in achtwöchigem Abstände die Anschlußfahrten nach Deutsch-Neu-Guinea aufzunehmen und einen vierwöchentlichen australischen Turnus zu schaffen; nebenher förderten Vergütungen belgischer-

seits für das regelmäßige Anlaufen von Antwerpen das Unternehmen. Gleichfalls wurde die staatliche Subvention nunmehr der 1890 begründeten deutschen Ostafrika-Linie zwecks Herstellung einer guten Verbindung mit den deutschen Kolonien zu teil. Aus rein privater Initiative sind andererseits in Hamburg die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Levante-, die Woermann-Linie hervorgegangen.

In Bremen traten zu den in günstiger Entwicklung begriffenen älteren Gesellschaften „Neptun“ und „Hansa“, welche letztere die Ostindienfahrt vornehmlich pflegte, gegen Ende der achtziger Jahre „Argo“, „Triton“, „Wijurgis“ und „Rickmers“ u. s. w. hinzu. — Langsam mehrte sich in den Hansestädten wie in den anderen deutschen Hafenplätzen die Zahl der den europäischen Verkehr regelmäßig besorgenden Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Einzelne Gründungen von Dampfschiffahrtsgesellschaften zwar wurden nach kurzem oder längerem Bestehen von anderen Unternehmungen aufgesogen, so die Hamburger Hansa-Linie von der Hamburg-Amerika-Linie, die Pacific-Linie von „Kosmos“ und die Ringjün-Linie wiederum in der allerneuesten Zeit unter Beteiligung des Lloyd von der Hamburg-Amerika-Linie, die auch mit dem Reeder Sloman einen Teil des Betriebs gemeinsam führt, während sich die eine kurze Zeit bestehende Kalkutta-Linie nicht zu halten vermochte und andererseits der Norddeutsche Lloyd sich veranlaßt sah, seine englische Fahrt neuerdings aufzugeben und seine Schiffe an die Gesellschaft „Argo“ zu verkaufen. 1899 hat der Lloyd zwei ausländische Linien, die Scottish Oriental Co. und die Holtzche East India Ocean Steam-

ship Co., für den Betrieb der ostasiatischen Küstenfahrt aufgegeben.

Schließlich spielt eine besondere Rolle unter den Aktienbetrieben die im Anschluß an den Standard Oil Trust begründete Tankdampferlinie der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, die von dem deutschen Zweig jenes Unternehmens kontrolliert wird.

Neben diesen in jeder Beziehung sich ausdehnenden Gesellschaften sind eine Reihe von größeren Privatreedereibetrieben von Bedeutung, so die Hamburger Linien von Soman und de Freitas, die namentlich mit dem Mittelmeer, seit alters aber auch mit einzelnen Teilen von Amerika Verbindungen unterhalten, wie sich überhaupt in der europäischen Fahrt, der allgemeinen Frachtfahrt nach verschiedenen überseeischen Plätzen und der überseeischen Küstenschifffahrt immerhin noch eine große Anzahl von Privatreedereien gehalten hat. — Auch hier indes dringt der Gesellschaftsbetrieb vor. In Flensburg, Lübeck und Stettin, sowie an anderen Plätzen sind Gesellschaften für allgemeine Frachtfahrt entstanden; selbst im Gebiet der Segelschiffsreederei nimmt neben den alten Unternehmungsformen, der privaten und Partenreederei, der gesellschaftliche Großbetrieb heute zu. Hier sind seit den achtziger Jahren große Stahlschiffe mit bis zu fünf Masten und maschinellen Einrichtungen zur Bedienung der Segel eingeführt, die infolge großer Leistungsfähigkeit und billigen Betriebes neue günstige Aussichten für die überseeische Fahrt eröffneten. Der schönste Typ ist der moderne Riesensegler „Potosi“ der Hamburger Reeders Laeisz, der gemeinsam mit einer Reihe anderer

solcher Schiffe nach der Westküste von Südamerika verkehrt.

Im übrigen aber ging die Segelschiffahrt ständig zurück. Auf dem Vordringen der Dampfschiffahrt und der Dampfschiffsreederei beruht die günstige Gestaltung, welche die Reederei der Hansestädte angenommen hat, während aus jener und ihren Vorbedingungen, sowie den Folgeerscheinungen, die sie erzeugt, der theils relative, theils absolute Rückgang der Reedereien der kleineren Nordseehäfen und der Ostseehäfen sich erklärt. Noch heute z. B. sieht man im Hafen von Danzig einzelne hölzerne Segelschiffe des alten Typus unthätig verwittern, die hier, im Prozeß langsamen Verfalles angesichts der gewaltig aufstrebenden, modernst eingerichteten Schichausen und Kaiserlichen Eisenschiffswerften, ein bezeichnendes Bild des Dahinschwindens der alten Betriebsweise in der Schiffahrt und des Unterganges der alten, einst so stolzen Danziger Segelflotte bieten.

In neuester Zeit hat sich die Tendenz der Ausbildung zum Großbetrieb sogar auf die Fluß- und Küstenschiffahrt ausgedehnt; mit der Entstehung des Seeschleppschiffverkehrs, der in großen Schleppzügen Massengüter von Hafen zu Hafen befördert, rückt das letzte Stündlein des Kleinbetriebs ein ganz erhebliches Stück näher. Einzelne Häuser und Gesellschaften errichten große Schleppschiffahrtsunternehmungen mit Filialen und Agenturen an zahlreichen Plätzen, nicht nur Deutschlands, sondern auch Scandinaviens, Rußlands und im Westen und bekommen das ganze Geschäft in die Hand.

So findet sich überall dasselbe Bild. Hier und da

werden auch in Zukunft einzelne kleine Unternehmen für Dampf- und Segelschiffahrt bestehen bleiben, der Großverkehr aber auf allen Gebieten geht naturnotwendig infolge der Verkehrserfordernisse der heutigen Zeit auf die mächtigen, großkapitalistisch betriebenen, zentralisierten Unternehmungen über.

Der Betrieb, verglichen mit dem alten, arbeitet mit vollständig anderen Faktoren. Der frühere Holzsegler mit 200—500 Registertonnen Raumgehalt im Preise von vielleicht 20 000—50 000 Mark ist heute verdrängt durch das große Segelschiff von 2000 und 3000 und mehr Registertonnen, wenn nicht durch das große stählerne Dampfschiff von 4000—5000, ja bis 13 000 und noch mehr Registertonnen, das ein Objekt von mehreren Millionen ausmacht, während der große Schnelldampfer von 15 000 und mehr Registertonnen Raumgehalt über 10—12 Millionen kostet.

Die Gütermenge, welche solch ein Schiff laden kann, heranzuziehen und schnell fortzuschaffen, bedarf es eines vielgestaltigen kaufmännischen und technischen Apparates. Während letzterer meist durch den Staat oder besondere Quai- und Lagerhausgesellschaften geliefert wird, läßt sich ersterer um so wirksamer ausgestalten, je größer und spezialisierter man den Betrieb entwickeln kann. All die Vorteile, die im konzentrierten kaufmännischen Unternehmen daheim und in den an fremden Plätzen angelegten Passagierdienst- und Frachtkontoren und Agenturen in dieser Richtung erwachsen, mehren sich durch die zwischen Reedereigesellschaften und anderen Transportgesellschaften in Flußschiffahrt und Eisenbahn einerseits, sowie den vielgestaltigen Groß- und Riesenfabrikbetrieben

der verschiedenen Länder andererseits sich herausbilden-
den stabilen Beziehungen und Vereinbarungen.

Es entwickeln sich naturgemäß Unternehmungen, die
das Netz ihrer Linien über die ganze bewohnte Erde hin
auszudehnen bestrebt sind; sie versuchen das schon im
Interesse ihrer gewaltigen Kapitalien, die, einseitig ver-
wandt, durch politische oder wirtschaftliche Depressionen
in einem einzelnen Lande nur allzu leicht bedenklich
gefährdet werden könnten.

VIII.

Ueber die moderne Gestaltung der deutschen Reederei
geben die nachfolgenden Angaben Auskunft.

Die deutsche Handelsflotte verfügte am Anfang
des Jahres 1899 über 3541 Schiffe mit 1 639 652
Registertonnen netto, und zwar über 1223 Dampfschiffe
mit 1 038 400 Registertonnen und 2318 Segelschiffe
mit 601 161 Registertonnen Raumgehalt. Das be-
deutet eine Verdoppelung der Dampfer tonnage binnen
der letzten 10 Jahre (sie betrug Anfang 1890 nur
531 400 Registertonnen) und eine Fortdauer in dem
Rückgange der Seglertonnage, die Ende der siebziger
Jahre mit 926 800 Registertonnen netto ihren höchsten
Stand erreicht hatte, seitdem langsam zurückwich und
in den letzten 10 Jahren wiederum um 10 % zurück-
gegangen ist.

Die Transportleistungsfähigkeit der gesamten
deutschen Handelsflotte, die den besten Vergleichsmaßstab
liefert — eine Dampfer tonne gleich 3 Segelschiffstonnen
gesetzt —, hat innerhalb des Jahrzehntes 1870—1880

um etwa $\frac{1}{3}$ Million Registertonnen, von 1,1 auf 1,43 Millionen, in dem Jahrzehnte 1880—1890 bereits um über $\frac{3}{4}$ Million Registertonnen, in dem letztvergangenen Jahrzehnte gar um fast das Doppelte, von $2\frac{1}{4}$ auf 4 Millionen, zugenommen.

Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte in dem letzten Jahrzehnte überflügelte relativ diejenige sämtlicher anderen Völker. Die Welthandelsflotte wuchs an Transportleistungsfähigkeit um ein Drittel, die Flotte der deutschen Reederei um zwei Drittel, und der Anteil Deutschlands an der Welthandelsflotte hat sich im letzten Jahrzehnte um mehr als 1%, im letzten Vierteljahrhundert um fast 3% erhöht, während z. B. der Anteil der englischen Reederei, mit ihrer allerdings noch sechs- bis siebenfachen absoluten Ueberlegenheit, langsam zurückweicht.

Die Durchschnittsgröße der deutschen Schiffe mit regelmäßiger Besatzung betrug Anfang 1899 für einen Dampfer 1371 Registertonnen, für einen Segler 258 Registertonnen.

Mit seinem Besitz von 22 Dampfern von je mehr als 10 000 Nettoregistertonnen schreitet Deutschland allen Reedereiländern der Welt voran.

An Besatzung waren am 1. Januar 1899 vorhanden auf Segelschiffen 13 550, auf Schleppschiffen 485, auf Dampfschiffen 29 111, insgesamt 43 146 Mann.

IX.

Nach dem Register des Germanischen Lloyd, das im allgemeinen Schiffe von 50 Bruttoregister-tonnen an, nur mit vereinzelt Ausnahmen kleinere aufnimmt, gab es 1899 an Deutschlands Küsten 690 Segelschiffsreedereien, 252 Dampfschiffsreedereien, einschließlich der Fischdampferreedereien und 32 Reedereien mit gemischtem Dampf- und Segelschiffsbestande. Ihr gesamt Schiffsbesitz — insgesamt 2543 Schiffe — verteilt sich der Zahl nach fast gleichmäßig je zur Hälfte auf die Gruppen der Segler und der Dampfer. Man hatte 1899 registriert: 1107 Segler nebst 168 Seeleichtern und Schleppfähnen, 35 Yachten und 8 Amtschiffen einerseits und 1157 Dampfer nebst 46 Fischdampfern, 1 Yacht und 19 Amtsbarkassen andererseits. (Die Schiffe unter 50 Tonnen gibt die Reichsstatistik auf 1483 an, darunter 1437 Segelschiffe.)

Gliedert man die Betriebe nach Größenklassen, so ergibt sich ein Bild, dessen Züge sich mit den Beobachtungen in anderen deutschen Gewerben decken. Die Kleinbetriebe stehen der Zahl nach zu den Großbetrieben in einem umgekehrten Verhältnis, wie der Leistung nach. Die Zahl und Tonnage der den wenigen Großbetrieben gehörigen Schiffe ist nämlich so bedeutend, daß sie der Gesamtheit der kleinen Reedereien beinahe das Gleichgewicht halten. Da die mittleren Klassen gering besetzt sind, so ergibt sich ein das ganze Gewerbe bestimmender polarer Gegensatz von Groß- und Kleinunternehmen. — Zwischen der Segelreederei und

der Dampfschiffsreederei bestehen allerdings beträchtliche, das Gesamtbild in Einzelteilen modifizierende Abweichungen.

Die 974 Reedereien verteilen sich auf die elf Größenklassen von 1, 2, 3, 4, 5, 6—10, 11—20, 21—30, 31—40, 41—50 und mehr als 50 Schiffen der Zahl der Betriebe nach derart, daß die unterste Größenklasse 70%, also mehr als doppelt so viel Betriebe umfaßt als sämtliche übrigen, daß auf die Klassen bis zu fünf Schiffen über neun Zehntel und auf die Klassen bis zu zehn Schiffen 96 $\frac{2}{3}$ % sämtlicher Betriebe entfallen.

Umgekehrt ist das Bild, wenn man den Schiffsbesitz der Reeder in den verschiedenen Klassen miteinander vergleicht. Während in diesem Falle auf die Klasse mit je einem Schiff nur ein reichliches Viertel, auf diese und die folgenden Klassen bis zu 5 Schiffen insgesamt nur die Hälfte aller Schiffe entfällt, verfügen die mehr als 5 Schiffe besitzenden Gruppen, die nur ein Zehntel der Reedereibetriebe ausmachen, über die andere Hälfte der Schiffe.

Noch schärfer spitzen sich schließlich die Gegensätze zwischen Betriebszahl und Betriebsumfang der einzelnen Klassen zu, wenn man den Schiffsraumbesitz betrachtet. Dann ergibt sich, daß die sieben Zehntel aller Reedereien mit je einem Schiff nur ein Zwanzigstel der Gesamttonnage kontrollieren, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie allein dagegen über etwa 23% der Gesamttonnage verfügen; die Betriebsintensität ist hier 400—500mal so stark wie in der untersten Gruppe, Diese beiden Reedereien umfassen also 1899 fast ein

Viertel der gesamten registrierten Schiffsräume. Die Klassen der mittleren Reedereien von 6—20 Schiffen gebieten über etwa ein Zehntel sämtlicher Reedereien, darunter besonders die großen Segelschiffsbetriebe; sie beanspruchen fast vier Zehntel der gesamten Nettotonnage.

Nach der Raumgröße¹⁾ geordnet, ergibt sich folgendes Bild für den Schiffsbefitz:

Von den 974 Reedereien verfügen drei Viertel nur über weniger als je 500 Nettoregistertonnen. Nur bei 3% der Reedereien umgekehrt übersteigen die Gesamtschiffsräume je 10 000 Tonnen; auf den Reedereibetrieb von 500—10 000 Tonnen kommen 21,6%. Das Auseinanderstreben der Betriebsgrößen von einem mäßigen Mittelumfange hinweg, zeigt die Verteilung der Tonnagen auf die einzelnen Stufen in noch schärferer Zuspitzung. Die drei Viertel der gesamten Reedereien, welche 500 Tonnen noch nicht erreichen, beanspruchen von der Gesamttonnage von 1 714 221 Tonnen netto nur 3,8%; ja, auf die 88,4% der Reedereien, deren Schiffsräume nicht 2500 Tonnen übersteigen, kommen nur 12,6% der Tonnage.

Für den großen Seehandel Deutschlands kommen natürlich meist erst die Reedereien von 2500 und 5000 Tonnen und mehr in Betracht. Während sich bei den Gruppen bis zu je 2500 Registertonnen Schiffsbefitz Zahl und Tonnageanteil wie 7 : 1 verhielten, ist hier das Verhältnis umgekehrt 1 : 7,5.

¹⁾ Soweit die Tonnage genau registriert ist. Die hier und da fehlenden Angaben für einzelne, meist kleinere Schiffe können aber an dem Gesamtergebnis nichts ändern.

Am ausgeprägtesten ist der Gegensatz zwischen Betriebsanzahl und Betriebsumfang bei den großen Reedereien mit je über 50 000 Registertonnen netto. 5 Reedereien, 0,5 % sämtlicher Betriebe, haben über ein Drittel der Nettotonnage in ihrem Besitz, oder wenn man die 9 Reedereien der Klasse von 25 000 bis 50 000 Nettotonnen noch hinzunimmt, so stellen 1,4 % der deutschen Reeder etwas über die Hälfte der gesamten Reedereitonnage, — in absoluten Zahlen: 14 von den 974 deutschen Reedereien beanspruchen von den fast $1\frac{3}{4}$ Millionen Registertonnen nahezu $\frac{1}{10}$ Millionen Tonnen!

Diesen Charakter des Auseinanderstrebens der Betriebsformen nach Zahl und Umfang vom Mittelbetrieb hinweg verdankt die Reederei besonders dem Dampfschiffsbetriebe.

Vier Fünftel aller Dampferreedereien, die bis zu 5 Schiffen besitzen, kontrollieren nur 13 % der Dampfertonnage; die mittleren Betriebe, welche ein Siebentel aller Betriebe ausmachen, besitzen immerhin etwa ebensoviel Tonnage wie die $3\frac{1}{4}$ % der Betriebe in den Klassen von 21—50 Schiffen (26—28 %). Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd aber, die daneben noch einen nicht unbedeutenden Park verschiedenartiger Hilfschiffe besitzen, stellen allein mit ihrem Seedampfertonnengehalt diese Unternehmungen alle in den Schatten; ihnen gehört ein Drittel der gesamten Dampfertonnage; ebensoviel wie 94 % aller Dampferreedereien, das sind alle mit einem Besitz bis zu 15 Schiffen, besitzen. — Die Schiffsräume der beiden Riesenunternehmungen sind durchschnittlich 5—6mal so

groß wie bei den Mittelbetrieben, 11mal so groß wie bei den Kleinbetrieben.

6% der Reedereien, das heißt diejenigen mit mehr als 10 000 Registertonnen, umfassen drei Viertel aller Dampfertonnage; die Schiffsräume ihrer einzelnen Dampfer übersteigen sämtlich im Durchschnitt 1000 Registertonnen, in der obersten Klasse sogar 2600 Registertonnen. —

Da die Dampfschiffsreederei nun dem Raumgehalt nach zwei Drittel, der Leistungsfähigkeit nach sogar sechs Siebtel der Gesamtschiffsreederei ausmacht, so bestimmt das Größenverhältnis ihrer Betriebe im wesentlichen dasjenige der Betriebe in der Gesamtreederei. Immerhin bewirkt der abweichende Charakter der Segelreederei hier und da einige Einschränkungen und Verschiebungen in den Detailzügen des Bildes.

Gewiß konzentriert sich auch in der Segelreederei die Mehrzahl aller Betriebe auf die Einschiffsklasse, die über vier Fünftel der Segelreedereien umfaßt, ja fast 95% aller dieser Reedereien gehören den Klassen von 1—5 Schiffen an, aber anders als bei der Dampfschiffsreederei entfällt auch ein größerer Bruchteil der Tonnage, nämlich $11\frac{1}{2}\%$, allein auf die unterste Klasse und gar 48%, also fast die Hälfte, auf die Reedereien bis zu 5 Schiffen. Die Kleinbetriebe spielen also in der Segelreederei eine wesentlich andere, bedeutungsvollere Rolle als bei dem Dampferbetrieb, wie denn andererseits ganz große Betriebe mit mehr als 20—30 Segelschiffen nicht existieren.

Im allgemeinen, wenn auch in geringerem Grade als bei den Dampfschiffsreedereien, wiederholt sich bei

den Segelbetrieben die Erscheinung, daß so groß die Zahl der Betriebe ist, die auf eine Klasse entfällt, so gering der Tonnengehalt, über den der einzelne verfügt. Das Gesamtergebnis stellt sich auch hier dar als ein Rückgang der Bedeutung der zahllosen Kleinbetriebe gegenüber der auf immer weniger Unternehmungen sich konzentrierenden Riesenbetriebsform.

Die letzt gedachte Erscheinung ist nach all dem Gesagten ganz natürlich; die selbstverständliche Ergänzung zu der Thatsache fortschreitender Massengüterbewegung in bestimmten Richtungen, wie schon oben ausgeführt worden¹⁾.

X.

Die finanziellen Grundlagen für die Entfaltung des deutschen Reedereigewerbes haben naturgemäß eine ständige Erweiterung erfahren.

Wenn auch keine abgeschlossene Darstellung der Kapitalkraft aller Unternehmungen möglich ist, so gestatten doch die in der Denkschrift über „die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896—1898“ zusammengetragenen Daten über die hauptsächlichsten Reedereiaktiengesellschaften einen Ueberblick über die Entwicklung nach dieser Richtung hin.

Die Kapitalanlagen im großen überseeischen Dampfschiffahrtsbetriebe wuchsen z. B. in Hamburg zwischen

¹⁾ Die genauen Aufstellungen in Tabellenform werden im *Nauticus: Jahrbuch der deutschen Seeinteressen*, 2. Jahrgang, Berlin 1900, beigebracht.

1886 und Ende 1899 von $29\frac{1}{4}$ Millionen auf 106 Millionen Mark Aktien und von rund 10 Millionen auf $21\frac{3}{4}$ Millionen Mark Prioritäten, in Bremen aber von etwa 35 Millionen auf $116\frac{3}{4}$ Millionen Mark Aktien und von 27 Millionen auf 44 Millionen Mark Prioritäten an. Das in der Hamburger und Bremer Reederei um das Jahr 1900 angelegte Aktienkapital hat einen Kurswert von fast $\frac{1}{3}$ Milliarde Mark, und dabei sind die großen erstklassigen Reedereifirmen, die nicht Aktiengesellschaften sind, wie Laeisz, Sloman, de Freitas, Wendt, Woermann zc. in Hamburg, die über weitere 100 Millionen verfügen, und eine Anzahl Bremer Reedereien nicht eingerechnet. Inzwischen hat die Hamburg-Amerika-Linie eine Erhöhung ihres Kapitals um weitere 15 Millionen Mark beschlossen.

Diese gewaltigen Summen stecken überwiegend im Schiffspark der betreffenden Reedereien, der am Anfang des Jahres 1900, einschließlich der in den Bau gegebenen Schiffe, einen Anschaffungswert von fast $\frac{1}{2}$ Milliarde Mark verkörperte. Für die Neubeschaffung der Schiffe der gesamten deutschen Handelsflotte würde sich ein Betrag von $\frac{3}{4}$ Milliarden Mark angesichts der in den letzten Jahren eingetretenen Preissteigerungen kaum als ausreichend erweisen. In ihrem jetzigen Zustand (Anfang 1900) hat die deutsche Handelsflotte einen Buchwert von über $\frac{1}{2}$ Milliarde Mark; vier Fünftel davon entfallen auf die Dampfer, der Rest ganz überwiegend auf die stählernen, nur zum ganz geringen Teil auf die letzten hölzernen Segelschiffe.

Der Durchschnittswert einer Dampferbruttotonne der deutschen Dampfer über 100 Tons ist Anfang 1899

mit etwa 220 Mark, der der Tonne eines eisernen Seglers auf etwa 150 Mark, der eines hölzernen Seglers auf 30 Mark veranschlagt.

Ueber die angelegten Kapitalien und die erzielten Ergebnisse der Unternehmungen ein erschöpfendes Bild für alle Größenklassen zu liefern, ist bei dem bisher vorliegenden Material kaum möglich. Bekannt sind in den letzten Jahren die Klagen der kleinen Schiffer namentlich in der Küstenschiffahrt geworden, die zeitweilig in der Konkurrenz fremder Flaggen diejenigen Gründe ihres wirtschaftlichen Rückganges erblicken wollten, welche in Wahrheit auf wirtschaftlich-technischer Grundlage beruhen. Zahlenangaben liegen nicht vor. Auch für die mittleren Betriebe der Auslandsfahrer sind, da sie gleichfalls meistens Privatunternehmungen oder offene Handelsgesellschaften sind, die Ergebnisse schwer zu überblicken. Für die großen Unternehmungen, insbesondere Aktiengesellschaften, ist eine Reihe von Ergebnissen zugänglich. Immerhin lassen sich für Hamburg und Bremen auch für eine Anzahl der übrigen Größenklassen einige Feststellungen beibringen.

50 Reedereien, welche Ende 1899 an diesen beiden Plätzen bestanden und über eine Bruttotonnage von 1473200 Registertonnen im Werte von 380 Millionen Mark verfügten, verteilten sich der Zahl nach auf die Schiffszahlenklassen bis zu 5000 Bruttotonnen mit 48%, auf die von 5000—10000 mit 14%, auf die nächst höheren bis zu 25000 bzw. 50000 Tonnen mit 10 und 14%, auf die zwischen 50000 und 100000 Tonnen mit 8%, während 3 Reedereien, d. h. 6%, über mehr als 100000 Registertonnen brutto verfügten.

Fast genau umgekehrt stellt sich auch hier die prozentuale Verteilung dar, wenn man den Betriebsumfang zu Grunde legt. Dann entfallen kaum mehr als je 4—5% auf die drei Klassen bis hinauf zu 25 000 Registertonnen; — fast 17% auf die Gruppe zwischen 25 000 und 50 000 Registertonnen: die Deutsche Levante-Linie, die Woermann-Linie, de Freitas u. Cie., Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Dampfschiff-Gesellschaft „Argo“, Deutsche Ostafrika-Linie, Dampfschiff-Gesellschaft „Neptun“; — 25% auf die Reedereien zwischen 50 000 und 100 000 Registertonnen: Deutsche Reederei-Gesellschaft „Hansa“, Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Kosmos“, Rob. M. Sloman jun., Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft; — und genau die Hälfte auf die drei Reedereien mit mehr als 100 000 Registertonnen: die Hamburg-Amerika-Linie, den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Dem Werte ihrer Flotte nach betrachtet, dominieren die Großbetriebe noch stärker. Der Buchwert der Schiffe der drei größten Reedereien hat Ende 1899 222 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark betragen (der Zuwachs in den letzten beiden Jahren betrug hier allein 77 $\frac{2}{3}$ Millionen), er macht heut fast drei Fünftel der gesamten in den Hamburger und Bremer Schiffen stekenden 380 Millionen Mark aus. (Der Wert der ganzen in Frage kommenden Handelsflotte hatte sich Ende 1897 bei einem Gesamttonnengehalt von 1 220 641 Bruttoregistertonnen auf 251 $\frac{1}{3}$ Millionen und Ende 1898 bei 1 291 658 Bruttoregistertonnen auf 301 Millionen Mark belaufen.)

Was die Leistungen angeht, so liegen die Ueber-

Tonnage und Wert der hamburgischen und bremischen Schiffe
nach Größenklassen der Reedereien¹⁾.

	Ende 1897		Ende 1898		Ende 1899	
	B. R. T.	1000 Mf.	B. R. T.	1000 Mf.	B. R. T.	1000 Mf.
I. 3 Betriebe mit über 100 000 Reg.-T.	564 462	144 895	625 203	172 430	735 392	222 500
II. 4 „ von 50—100 000 „	226 837	33 895	286 629	53 800	318 357	64 380
III. 7 „ „ 25— 50 000 „	191 762	33 380	220 536	45 150	244 278	52 660
IV. 5 „ „ 10— 25 000 „	67 679	11 000	71 036	12 705	69 864	18 520
V. 7 „ „ 5— 10 000 „	32 948	5 950	40 566	8 650	49 420	10 785
VI. 24 „ „ unter 5 000 „	37 444	5 895	40 416	7 200	55 867	11 185
VII. 1899 nicht mehr vorhanden . . .	99 051	16 355	7 272	1 060	—	—
Summe	1 220 183	251 370	1 291 658	300 995	1 473 178	380 030

¹⁾ Genaue Tabelle in Nauticus a. a. D.

sichten für die acht größten Reedereien, sieben hamburgische und den Bremer „Norddeutschen Lloyd“ vor (siehe Tabelle S. 165).

Diese Ende 1898 mit einem Aktienkapital von 145,7 Millionen Mark und einem Prioritätenkapital von 52,8 Millionen Mark arbeitenden Gesellschaften, welche damals über 238 Schiffe mit 1074500 Bruttoregistertonnen verfügten, ließen weit über 1000 Reisen ausführen. Insgesamt wurden auf diesen Reisen gegen 11 Millionen Seemeilen zurückgelegt. Fünf von ihnen pflegten den Passagierdienst und beförderten über $\frac{1}{4}$ Million Passagiere. Sieben beförderten Gütermengen im Gesamtumfang von 5846000 cbm.

Die Erträge des Betriebsjahres beliefen sich auf gegen 40 Millionen Mark.

Insgesamt beschäftigten die acht Gesellschaften an Bord und an Land über 20000 Angestellte, ungezählt mehrere Tausend auf Quaianlagen staatlich angestellte und von ihnen verwendete Personen. Mit Ausnahme der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd besitzen die Schiffahrtsgesellschaften keine eigenen Lösch- und Ladeplätze, Magazine und Reparaturwerkstätten in Deutschland, sondern bedienen sich der in Regie befindlichen öffentlichen Anlagen.

Fünf der Linien geben ihren Aufwand an Proviant etc. mit rund $19\frac{1}{2}$ Millionen Mark an.

Mit welchem Erfolge die Kapitalien im Großreedereibetriebe arbeiten, zeigt eine Zusammenstellung für die zwölf größten Hamburger Reedereien für das Jahrzehnt 1886/96, das allerdings eine Reihe sehr schlechter Jahre für die deutsche Reederei aufweist, in der Denk-

Linie	Kapital		Schiffe	Tonnage	Reisen	Beförderte		Seemeilen	Umjähre	Erträge	Ausgaben für Proviant etc.	Kriegsfelle
	Aktien	Prioritäten				Personen	Güter					
Ende 1898												
Hamburg - Amerika-Linie	50 000 000	13 125 000	73	382 449	365	74 661	2 388 610	3 510 000	59 643 000	14 205 830	15 148 300	8500
* Hamburg-Süd-amerikan. D.-G.	7 500 000	3 600 000	27	96 204	100	12 819	542 834	1 234 610	—	** 1 200 000	2 545 210	1374
* Deutsch-Austral. D.-G.	6 000 000	2 000 000	20	91 417	25	—	323 000	650 000	8 900 000	** 500 000	850 000	562
* Deutsche D.-G. Kosmos	11 000 000	1 525 000	25	90 009	53	516	271 289	1 260 000	—	2 731 600	—	1175
* Deutsche Ostafrika-Linie	5 000 000	—	12	30 920	25	5 330	88 800	440 000	—	914 800	—	655
* Deutsche Levantel-Linie	2 200 000	500 000	14	28 826	61	—	247 732	500 000	3 306 500	578 000	781 500	600
* Deutsche D.-Need. von 1889	1 000 000	—	6	8 650	Frachtdampfer in unregelmäßiger Fahrt		—	—	722 200	235 700	226 300	90
Norddeutsh. Lloyd	60 000 000	32 051 500	61	346 104	370	161 963	1 983 482	3 223 610	—	14 239 957	*** 8 820 660	7600

*) Diese Schiffahrtsgesellschaften haben keine eigenen Liege- und Ladeplätze, sondern benutzen die in staatlicher Regie befindlichen Quaianlagen, wo 3500 Personen thätig sind; auch verfügen dieselben nicht über eigene Reparaturwerkstätten oder Magazine, wodurch die geringe Zahl der bei ihnen beschäftigten Personen erklärlich ist.

**) Verteilte Dividende.

Erhöht inzwischen auf 1) 80 000 000, 2) 11 250 000, 3) 6 750 000, 4) 3 100 000, 5) 80 000 000, 6) 13 500 000, 7) 3 750 000, 8) 550 000; herabgesetzt inzwischen auf 9) 1 700 000, 10) 1 000 000.

***) Umjähre allein in Bremen an Proviant und Kohlen.

schrift über „die Seeinteressen des Deutschen Reichs“ (1897), und eine entsprechende Ergänzung für die letzten drei Jahre 1897/99.

In diesen zwölf Unternehmungen war innerhalb der ersteren Periode, wenn man die in jedem Jahr vorhandenen Kapitalien sowie entsprechend die Erträge addiert und zu einer Gesamtsumme vereinigt, ein Betrag von im ganzen $627\frac{1}{2}$ Millionen Mark Aktien und $246\frac{2}{3}$ Millionen Mark Prioritäten ertragsberechtigt thätig. Hierauf wurden in dieser Zeit eine Gesamtdividende von fast 28 Millionen Mark und ein Prioritätenzins von $9\frac{1}{2}$ Millionen Mark verteilt. Wie ungleich die Resultate bei den einzelnen Unternehmungen waren, geht daraus hervor, daß bei einigen Gesellschaften auch erhebliche Verluste an Kapitalien — $9\frac{1}{5}$ Millionen — besonders zwischen 1893 und 1896 angegeben werden.

XI.

Ein Bild von der weltumfassenden Ausdehnung der deutschen Reederei liefert die Zusammenstellung ihrer wichtigsten regelmässigen Linien:

Abgesehen von der kleinen Fahrt zwischen den deutschen Küstenplätzen, den äußerst zahlreichen Bäderreisen und der ganzen Ostseeschiffahrt und der nordeuropäischen Fahrt ist die Verkehrsstraße zwischen den deutschen Nordseehäfen und England am dichtesten befahren.

Zwischen Hamburg, Bremen und Kiel einerseits und Grimby, Harwich, Hull, Leith, London, New Castle und West-Hartlepool andererseits verkehren deutsche Dampfer wöchentlich 32mal.

Die sonstige Europafahrt ist überwiegend in die großen durchgehenden interkontinentalen Linien der deutschen Schiffe eingliedert.

Lissabon wird von den Dampfern der Sloman-Neederei, der Portugiesisch-oldeenburgischen deutschen Neederei, der Deutschen Ostafrika-Linie, der Kosmos-Linie, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd 13mal monatlich angelaufen.

Des letzteren Dampfer verkehren ferner zwischen Genua, Neapel und Gibraltar 3—4mal monatlich, die der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie zwischen (Genua) Neapel und Port Said 3- und 2mal monatlich. Außerdem betreibt die Neederei de Freitas eine Linie zwischen Hamburg und der Adria.

Die Fahrt nach den griechischen und türkischen Häfen in Europa, Asien und Afrika pflegt die Deutsche Levante-Linie mit drei Linien und die Neederei von Gläcke und Hennings.

In der asiatischen Fahrt sind hauptsächlich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie vertreten, welche gemeinschaftlich die vom Reiche subventionierte Postdampferlinie und daneben eine Frachtdampferlinie nach Ostasien betreiben. Auf der Reichspostdampferlinie findet alle 14 Tage eine Expedition, und zwar abwechselnd von Hamburg und von Bremerhaven aus, statt. Die Frachtdampferlinie entsendet 3mal im Monat einen Dampfer nach Ostasien, jedoch werden neuerdings daneben nicht selten Extradampfer eingestellt, um den wachsenden Andrang von Gütern zu bewältigen. Die von den Dampfern in Ostasien hauptsächlich angelaufenen Häfen sind Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo, sowie der deutsche Hafen Tsingtau-Kiautschou. Der Lloyd unterhält außerdem Anschlußfahrten von Hinterindien nach den Niederländisch-ostindischen Inseln und den chinesischen Vertragshäfen, sowie von Singapore über Batavia und Macas sowie nach Neu-Guinea. Zwischen Shanghai und Tientsin verkehren auch die Dampfer der Apenrader Neederei von Zehsen allwöchentlich. — Die Hamburg-Amerika-Linie hat neuerdings in Gemeinschaft mit der Firma Rob. M. Sloman & Co. und einer englischen Neederei auch eine Dampfschiffsverbindung von New York nach Ostasien eingerichtet.

Nach Australien unterhält der Norddeutsche Lloyd die subventionierte Postdampferlinie mit monatlichen Expeditionen nach Freemantle, Adelaide, Melbourne und Sydney. Ferner verkehren dort monatlich 2mal die Dampfer der Deutsch-Australischen

Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die jedoch ihre Route um Südafrika (Kapstadt) herum nehmen, Algoabai anlaufen und entweder nach Melbourne und Sydney oder nach Freemantle und Adelaide bestimmt sind; im letzteren Falle setzt der Dampfer alsbald seine Reise nach Batavia und Soerabaja fort.

Nach Afrika unterhält die Woermann-Linie nach Marokko, der Westküste Liberia, Goldküste, Togo, Largos, Kamerun vier Fahrten monatlich und eine fünfte schließlich nach Deutsch-Südwestafrika, Swakopmund, Lüderitz-Bucht bis Kapstadt. Die Oldenburgisch-portugiesische Reedereigesellschaft sendet 1mal im Monat einen Dampfer nach Marokko.

Nach der Ostküste Afrikas laufen 2mal im Monat die Reichspostdampfer der subventionierten Deutsch-Ostafrika-Linie über Lissabon und Neapel nach Dar-es-Salaam und weiter bis Mozambique, Delagoabai und Natal. Zweiglinien bestehen nach Tanga und Beira und von Ostafrika nach Bombay hinüber. D'Swald & Cie. lassen ständig einen Dampfer zwischen Hamburg und Sansibar wechseln.

Die wichtigste Fahrt für die deutsche Reederei ist aber seit Jahren die amerikanische Reise.

Von Bremerhaven bezw. Cuxhaven aus schicken der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie allwöchentlich je einen Schnelldampfer in 6—7tägiger Fahrt über Southampton, Cherbourg nach New York. In 12tägiger Reise fahren ferner alle Wochen ein Dampfer des Lloyd von Bremerhaven und einer von der Hamburg-Amerika-Linie von Hamburg über Southampton bezw. Boulogne-sur-Mer und Plymouth nach New York; ein zweiter Dampfer der letzteren Gesellschaft verkehrt außerdem allwöchentlich zwischen Hamburg und New York direkt, während sie von Stettin vier Dampfer im Vierteljahr nach drüben abgehen läßt.

Mit dem Lloyd zusammen unterhält die Hamburg-Amerika-Linie überdies einen einmaligen Schnelldampferverkehr in der Woche zwischen Genua und New York. Außerdem hat sie neuerdings eine eigene, für die Beförderung von Fracht und Zwischendeckspassagieren bestimmte Dampfschiffsverbindung Genua-New York eingerichtet. Von Bremerhaven bezw. Hamburg aus finden nach Baltimore allwöchentlich Fahrten sowohl seitens des Lloyd wie

der Hamburg-Amerika-Linie statt, die desgleichen nach Boston, nach Philadelphia, nach Montreal und New Orleans fünf bis sechs Dampfer im Monat entsendet. Zwischen Bremerhaven und Galveston läßt ferner der Lloyd allmonatlich zwei Dampfer verkehren.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Tankdampferlinie der Deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg.

In der westindischen Fahrt von Hamburg nach Veracruz, Havana, Colon, Livingstone, Aux Cayes, Progreß veranstaltet die Hamburger Gesellschaft den Monat acht Reisen.

Nach Nordbrasilien, Cearà Parà, Manaos, bereitet sie eine neue regelmäßige Linie vor. Es verkehren bisher mit dem südlicheren Teile von Brasilien von Hamburg bezw. Bremerhaven aus über Lissabon bis Rio de Janeiro und Santos 4mal im Monat die Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Linie und 2mal die des Lloyd.

Nach Argentinien und Uruguay — Buenos Aires — veranstaltet die erstere Gesellschaft ebenfalls vier, der Lloyd zwei bis drei Fahrten jeden Monat. Außerdem betreibt die deutsche Dampfergesellschaft Hansa von Bremerhaven aus eine monatliche Linie nach Montevideo, Buenos Aires bis Rosario, die Kosmos-Linie schickt zwei Dampfer vierteljährlich nach Montevideo und die Hamburg-Amerika-Linie läßt von Genua aus alle Monate eine Reise nach dem La Plata ausführen.

Die Westküste von Südamerika wird regelmäßig 2mal im Monat von Hamburg aus durch die Kosmos-Linie und ferner auch von den Schiffen der Reederei Laeisz befahren.

Nimmt man zu all diesen regelmäßig betriebenen Linien die mehr oder weniger regelmäßigen Fahrten der bedeutenden übrigen Reedereien, die überseeischen Küstenfahrten, die namentlich in Ostasien zwischen New York und Ostasien und zwischen Nord- und Südamerika sich immer weiter entfalten, ferner die Gelegenheitsfahrten, wie z. B. auch die Orient-, Nordlandsreisen und die Reisen um die ganze Welt, so ergibt sich ein befriedigendes Bild von der Unternehmungslust und der Betriebbarkeit der deutschen Großreederei.

XII.

Es wäre unmöglich, die Bedeutung des Aufschwungs der deutschen Reederei für die deutschen Seeinteressen und überhaupt die gesamte wirtschaftliche Entfaltung des Landes zu überschätzen. Sie liegt auf dem Gebiete aller mit dem Schiffahrtsbetrieb zusammenhängenden Bethätigungen.

1. Nur auf eine starke deutsche Reederei hin konnte sich der deutsche Schiffbau entwickeln und seine heutige Leistungsfähigkeit erreichen, nur Hand in Hand mit ihrer Fortentwicklung vermag er zu höheren Stufen emporzuklimmen. Dadurch profitierten die Eisen- und Metallgewerbe, die Maschinen- und die Holzindustrie.

2. Der deutsche Reeder ist darauf bedacht, seine Schiffe in heimischen Häfen zu reparieren und neu auszustatten. Es ist ein erheblicher Unterschied, ob es deutsche Reedereien sind, welche die Ausrüstung und Verproviantierung der in den deutschen Häfen verkehrenden Schiffe zu besorgen haben oder ausländische Unternehmer, die natürlich ihr heimisches Getreide und Fleisch, Konserven und Delikateßen, Bier und Wein und sonstigen Proviant, ihre Textilgewerbe, Tischler, Tapezierer u. bei dem Bezug von Proviant und Ausrüstungsgegenständen stets bevorzugen werden.

3. Es macht auf alle Fälle einen großen, ja vielleicht überwiegenden Teil des Gewinnes aus dem Außenhandel aus, wenn die Nation ihre Waren auf eigenen Schiffen empfangen und versenden kann. 200 bis 300 Millionen Frachteinnahmen sind der deut-

sehen Reederei in den letzten Jahren allein jährlich zugeflossen und haben dazu beigetragen, die sogenannte passive Handelsbilanz auszugleichen.

4. Weiterhin bedeutet das Schiff, das in den ausländischen Häfen häufig oder regelmäßig erscheint, eine ständige Verstärkung des Ansehens und des Einflußbereiches der schiffahrenden Nation. Als Brücke zwischen dem Heimatland und der Fremde, als schwimmende Ausstellung des deutschen Gewerbefleißes, gerade in den letzten Jahren immer mehr als Wahrzeichen des deutschen gewerblichen Aufschwunges und der technischen Fortschritte hat das deutsche Handelsschiff in allen Zonen auf die Entwicklung der materiellen Verkehrs- und Handelsbeziehungen einen überaus günstigen Einfluß zu gewinnen vermocht. Als unendlich fruchtbar haben sich die Summen erwiesen, welche von Reichs wegen zur Ausdehnung der Postdampferlinien fortschreitend verwandt sind, weil das Schiff den Handels- und Personenverkehr mit sich zieht und erweitert.

5. Doch auch abgesehen von diesem allgemeinen Nutzen erwächst dem Außenhandel dadurch, daß die deutsche Reederei in steigendem Maße seine Dienste besorgt, ein dreifacher Vorteil: Die deutsche Reederei fixiert erstens die Frachten in Uebereinstimmung und im Interesse der einzelnen ex- und importierenden Gewerbezweige. Während auswärtige Reeder unter Umständen ein Interesse daran bezeugt haben, die Produkte des eigenen Landes zu bevorzugen, hat der deutsche Reeder sich stets bereit gefunden, den Bedürfnissen der einzelnen Industrien entsprechend und Hand in Hand mit der

Eisenbahnverwaltung die Tarife festzusetzen, Durchgangsfrachten und Transporterleichterungen zu gewähren. Im nationalen Schifffahrtskartell bestimmt das Gesamtinteresse mit, und in dem internationalen Reedereiverband kommt die deutsche Stimme entsprechend zur Geltung. — Zweitens ist der Kaufmann durch die heimische Reederei in den Stand gesetzt, sich der Konjunkturen besser zu bedienen, eine größere Beschleunigung der Bezüge, der An- und Abladung zu erreichen, gleichfalls ohne gewärtigen zu müssen, daß anderen Ländern günstigere Bedingungen gewährt werden, oder daß Zahl, Reihenfolge und Zeitpunkt der Fahrten nicht den jeweiligen Bedürfnissen entsprechen. — Drittens werden die Linien gerade so eingerichtet, die Expeditionen in solcher Reihenfolge und nach den Orten ausgeführt, wie es der heimische Handel erwarten kann. Umladung und Zwischenspesen werden erspart.

6. Dieselben Vorteile genießt andererseits der deutsche Kaufmann im Auslande, welcher bei der Linie eigener Nationalität nicht die Rivalitätsgelüste fremder Nationen zu befürchten hat, vielmehr auch als Agent und Vertreter der deutschen Linie an zahlreichen Plätzen eine nutzbringende Beschäftigung findet.

Seit einer Reihe von Jahrhunderten hatten andere Nationen erkannt, wie groß die Summe von Vorteilen ist, die ihrer Wirtschaft aus der Verstärkung und Erweiterung ihrer heimischen Reedereiinteressen erwachsen. Hiernach hatten sie ihre Schifffahrtspolitik eingerichtet und erhebliche Erfolge zu erzielen vermocht.

Voraussetzung für ein dauerndes Blühen und Gedeihen der Reederei war nur von jeher die Möglichkeit

eines starken Schutzes durch eine mächtige und leistungsfähige Kriegsmarine. Mit letzterer trat die Reederei in eine fruchtbare Wechselwirkung, und gemeinsam dienten sie dazu, die Macht und das Ansehen und den Wohlstand des Heimatlandes zu heben.

7. Gegen 45 000 Seeleute finden auf deutschen Schiffen einen nutzbringenden Erwerb, während sie zugleich eine wertvolle Vorbildung für den Dienst in der Kaiserlichen Marine empfangen. Von jeher gilt die Handelsflotte als unumgänglich notwendiges Reservoir von Ersatzkräften für die Kriegsmarine.

Heute aber haben sich die Beziehungen zwischen beiden in der Hinsicht geändert, daß die Seeleute nach Ableistung ihrer Dienstpflicht wohlgeschult wieder in die Handelsmarine zurückkehren. Auch insofern ist ein Wandel infolge der Entwicklung des gepanzerten Kriegsschiffs zu einem ganz besondern Typ und der Einführung des modernen Artilleriematerials eingetreten, als zur direkten Kriegsführung eine Heranziehung von Handelsschiffen nicht mehr wie früher möglich ist. Wohl aber werden die großen Dampfer in neuer Form der Kriegsmarine zu gute kommen: als Hilfskreuzer zur Aufklärung, als Truppentransportschiffe, als Kohlenreserveschiffe, als Materialmagazinschiffe und schwimmende Reparaturschiffe. Und so steht es auf allen Gebieten, die Beziehungen zwischen Handels- und Kriegsflotte nehmen mehrfach verschiedene Formen an; dem Wesen nach bleiben sie die gleichen der notwendigen, gegenseitigen Ergänzung im gegebenen Zeitpunkt.

Ob das Schiff der Flagge, die Flagge dem Schiff folgt, das sind in der Theorie unfruchtbare Doktorfragen,

die die Praxis nach Bedarf verschieden löst. Beider bedarf unser Volk, um sie gegebenenfalls vorzuschicken zu können, denn auch in Zukunft werden diese Beziehungen nicht aufhören. Weder einer ständig erstarkenden Meeresmacht, noch einer mächtigen und wachsenden Kriegsflotte wird Deutschland für die Besorgung seines maritimen Verkehrsdienstes auf der großen Hochstraße des Erdballs entbehren können. — Möge es im 20. Jahrhundert sein Banner stolz auf allen Meeren wehen lassen, „der Deutschen glückhaft Schiff!“

Deutschlands Interessen in China.

Von

Hermann Schumacher,

Prof. d. Staatswissenschaften a. d. Univ. Kiel.

Deutschlands Interessen in China

Hermann Schramm

Verlag v. Neumann, Neudamm, 1904



Anter den Erdteilen nimmt Asien eine ganz besondere Stellung ein. Es ist der älteste Erdteil, in dem die Wiege der Menschheit wahrscheinlich gestanden hat; es ist der größte Erdteil, der fast ein Drittel der festen Oberfläche der Erde umfaßt, und es ist aus beiden Gründen auch der bevölkertste Erdteil, der mehr als die Hälfte aller Einwohner der Erde birgt. Während in den Jahrhunderten des Altertums und des Mittelalters dieser älteste, größte und bevölkertste Erdteil — mit Ausnahme seiner westlichen Teile, die im wesentlichen zu dem alten Kulturbecken des Mittelmeeres gehören — nur in höchst lockerer Verbindung mit Europa stand und Asiens entferntesten Gebiete gar so unbekannt waren, daß der phantastisch-märchenhafte Schimmer von Kathai, wie Marco Polo China, und von Zipangu, wie er Japan genannt hat, nicht in letzter Linie mitwirkte, Kolumbus zu seinen mutigen Entdeckungsfahrten anzuspornen, so gibt es im Gegensatz zu diesen Zeiten, wo noch der Handel Asiens in den Händen der Araber und Perser lag, wo leichter ein Asiat auf europäischem,

als ein Europäer auf asiatischem Boden zu erblicken war, heute kaum ein Volk in Europa, das nicht beträchtliche Handelsinteressen in Asien hat und mehr als die Hälfte dieses größten Kontinents untersteht heute der Herrschaft europäischer Großmächte. So nimmt England im Süden Asiens, von den Grenzen Persiens bis zu den Grenzen Chinas, das fruchtbare, teilweise überbevölkerte, in der tropischen Zone liegende Gebiet des Kaiserreichs Indien ein, das ein Achtel des asiatischen Erdteils ausmacht und dessen gar ein Drittel der ganzen Einwohnerschaft Asiens bildende rassenfremde Stämme vom weitentfernten Mutterlande nur unter beständigen Kämpfen und nie schwindenden Sorgen in Ruhe gehalten werden. Nur getrennt durch die vielumstrittene Gebirgswelt von Afghanistan und den Pamirn schließt sich daran der asiatische Machtbereich Russlands, der heute von der weiten europäischen Grenze aus, über die er um die Mitte unseres 19. Jahrhunderts tatsächlich noch kaum hinausreichte, über den größten Teil Mittel- und Nordasiens sich dehnt, ein zusammenhängendes gewaltiges Gebiet, das etwa zwei Fünftel des größten Erdteils, mehr als dreimal so viel, wie das Kaiserreich Indien, umfaßt, auf dieser weiten, an unfruchtbaren Dedden und schwerdurchdringlichen Wäldern reichen, in die Polarzone hineinreichenden Fläche aber nur 13 $\frac{1}{2}$ Millionen Menschen, noch nicht ein Sechzigstel der Gesamtbevölkerung Asiens, noch nicht ein Zwanzigstel des dreifach kleineren Indien, trägt und erst vom eng mit ihm zusammenhängenden Mutterlande Besiedelung und Urbarmachung erwartet.

Diese von einander so verschiedenen Gebiete der

beiden rivalisierenden Großmächte erstrecken sich vom Indischen Ozean bis zum Polarmeer, von Europas Grenzen bis zum Stillen Ozean und lassen nur im Osten und Westen Teile des asiatischen Kontinents übrig, die noch nicht von jenen beiden Riesenreichen — den ausgedehntesten, die die Weltgeschichte gesehen hat — in Beschlag genommen sind.

Im Westen ist das nur ein verhältnismäßig kleiner Teil. Es sind bekanntlich die asiatischen Gebiete der Türkei und Persien. Sie machen der Ausdehnung nach kaum mehr als ein Zwölftel, der Bevölkerung nach kaum mehr als ein Zweiunddreißigstel Asiens aus. Auch sie haben die internationale Aufmerksamkeit in letzter Zeit in starkem Maße auf sich gelenkt; auch sie sind für uns Deutsche von großer wirtschaftlicher Bedeutung geworden. Man braucht nur einerseits an Bender-Abbas zu denken, den wichtigen Hafen am Persischen Meerbusen, von dem es jüngst mehrfach hieß, das meerferne Rußland habe ihn besetzt, das — durch seine Lage in Europa dauernd verhindert, auf dem Atlantischen Ozean eine Rolle zu spielen — hier ebenso sehnsüchtig zum Indischen Ozean trachtet, wie es im Norden bei Wladimostok, bei Port Arthur und Talienswan an der Küste des Stillen Ozeans zur großen Welthandelsstraße des Meeres drängte. Man braucht nur andererseits die Bagdadbahn zu nennen, für deren Bau wir Deutsche jüngst die hoffentlich recht folgenreiche Konzession im Anschluß an die anatolische Eisenbahn, die deutsches Geld und deutsches Geschick größtenteils bereits erbaut haben, erhielten, eine Eisenbahn, die dazu beitragen wird, diese verwahrlosten und verdorren

Länder ihrer früheren hochgepriesenen Blüte wieder zu nähern, und vielleicht einst zu einer internationalen Verkehrsstraße sich entwickelt, die — wenigstens in einigen Zweigen — den Wettbewerb mit der Suezkanalroute aufnimmt.

In ganz anderer Weise aber, als dieses westliche — ich möchte sagen — Reservatgebiet Asiens, das dem internationalen Wettstreit der Völker noch unterschiedslos offen steht, hat in den letzten Jahren, insbesondere seit dem chinesisch-japanesischen Kriege, der Teil Asiens, der im Osten des gewaltigen Kontinents noch vom englischen und russischen Machtbereich frei gelassen ist, die internationale Aufmerksamkeit in politischer und wirtschaftlicher Beziehung auf sich gezogen. Seit den Zeiten der Kreuzzüge ist vielleicht keine Gegend außerhalb unseres kleinen Weltteils für die Gesamtpolitik Europas von solcher Bedeutung gewesen, wie in jüngster Zeit der ferne Osten, der auch unter den Gebieten der Erde, auf die der Europäer noch nicht in der einen oder anderen Weise dauernd die Hand gelegt hat, am meisten einer solchen Rolle würdig ist, trägt er doch auf einem Areal von etwa einem Drittel der Größe des asiatischen Erdteils beträchtlich mehr als die Hälfte seiner Gesamtbevölkerung, beträchtlich mehr als die Einwohnerschaft von ganz Europa.

Während die weiten Gebiete, die heute dem Zepher des Zaren unterstehen, fast nur von flüchtigen Nomadenstämmen spärlich bevölkert wurden, im heutigen Kaiserreich Indien eine Unzahl kleiner Völkerschaften beständig sich untereinander bekriegte, nirgends im ganzen übrigen Asien ein Völkervolk entstand, der die Kraft besaß,

aus sich heraus zu größeren Staatenbildungen von Dauer zu führen, ist hier im fernen Osten des asiatischen Kontinentalkolosses im Laufe der Jahrtausende ein Volksstamm erwachsen, der — in scharfem Gegensatz zu der Mannigfaltigkeit der im wesentlichen gleichberechtigt nebeneinander stehenden Völkerstämme Europas — nicht nur über alle Völkerschaften des asiatischen Weltteils weit hinausragt, sondern überhaupt auf der ganzen Erde nichts findet, das an zahlenmäßiger Größe und Einheitlichkeit ihm gleicht; und dieser Volksstamm hat neben einer hochentwickeltesten eigenartigen Kultur, die den ganzen Osten in ihren Bannkreis zog, früh auch einen Staat ins Leben gerufen, dessen Macht und Organisation so überlegen waren, daß er eine Gleichberechtigung anderer Staaten, wie sie aus der Vielheit ungefähr gleichwertiger Völkerschaften in Europa erwuchs, niemals anerkannte, vielmehr alle Nachbarstämme in weitem Umkreis jahrhundertlang auf die Stufe von Vasallen herabdrückte. Das ganze große, ein Drittel Asiens umfassende Gebiet, das durch breite Steppen vom heutigen russischen, durch hohe Gebirge vom heutigen englischen Machtbereich getrennt wird, unterstand einst dem Zepher des chinesischen Kaisers, der von sich sagte: „wie nur eine Sonne am Himmelszelt, so auch nur ein Herrscher unter dem Himmelszelt“, und noch weit über die Grenzen dieses Gebietes hinaus, bis über den Amur einerseits, bis über den Irrawaddi andererseits gehorchte man seinem in anbetender Scheu vernommenen Machtwort.

Dieses gewaltige Reich besteht heute nicht mehr. Große Teile sind von ihm abgebröckelt. In blutigen Kriegen

hat England im Jahre 1852 Niederburma mit der Irrawaddimündung, im Jahre 1885 auch Oberburma seinem indischen Kaiserreich einverleibt und durch diesen Erwerb eines Gebietes von der doppelten Größe Preußens auf einer Strecke von mehreren hundert Kilometern sich zum Nachbarn Chinas gemacht. Noch ausgedehnter ist das Gebiet, das Rußland auf Kosten des Reiches der Mitte seit dem Jahre 1858 sich angeeignet hat; das ganze an Größe Deutschland mehrfach übertreffende Land zwischen der großen chinesischen Mauer und dem Amur hat die große Landmacht zum Teil schon in Besitz genommen, zum Teil ist sie im Begriff, es zu thun. Auch Rußlands heutiger Verbündeter, Frankreich, ist nicht leer ausgegangen; er hat bekanntlich inmitten des abgegrenzten Gebiets sich festgesetzt, indem er Cochinchina, Kambodscha und Tonkin, unter schweren Opfern, erwarb und damit auf einer Linie von mehr als 2000 km zum dritten europäischen Nachbarn des einst so gut wie nachbarlosen chinesischen Reiches sich machte. Ferner hat auch jenes kleine asiatische Volk, das keck in die exklusive Gesellschaft der Kulturnationen sich einzudrängen sucht, hat Japan einen Teil an sich gerissen, indem es die fruchtbare, doch von einem höchst unbotmäßigen Volke bewohnte große Insel Formosa als Kriegsbeute aus seinem siegreichen Eroberungsfeldzuge davontrug. Endlich sind dadurch Gebiete China verloren gegangen, daß sie selbständig wurden; so das zwischen England und Frankreich eingekleitete kleine Siam im Süden und das unglückliche, absonderliche Halbinselkönigreich Korea im Norden, das verurteilt zu sein scheint, dauernd einen politischen Spielball zwischen Rußland und China auf

der einen, England und Japan auf der anderen Seite zu bilden.

Alle diese Gebiete haben etwas gemeinsam. Es sind Außengebiete des Chinesischen Reiches, die entweder sehr spärlich, oder, wo das nicht der Fall ist, von nicht-chinesischen Völkerstämmen im wesentlichen bevölkert werden, die teils unter der heißen Sonne des Südens, teils unter dem Druck besonders schwieriger politischer Verhältnisse nicht dieselbe Leistungsfähigkeit wie die Chinesen entwickelt haben. Trotz aller Abbröckelungen ist der Kern des einst so gewaltigen Reiches, das sogenannte Land der achtzehn Provinzen, im wesentlichen bis heute territorial intakt geblieben. Aber nicht im entferntesten bedeutet es noch heute, was es einst Jahrhunderte hindurch war.

Das liegt einmal an bereits gestreiften äußeren Momenten. Chinas Stärke war zum großen Teil begründet in seiner Nachbarlosigkeit, seiner geographischen und politischen Isolierung. Diese ist dahin, seitdem Rußland, England und Frankreich rings es umklammern. Von Sibirien und der Mandschurei, vom russischen Zentralasien, von Burma und von Tonkin werden Eisenbahnen nach den Landgrenzen des Reiches der Mitte gebaut. Stand China bisher noch ausschließlich in der Aera der Erschließung von der See aus, in der notwendigerweise die Macht, die die See beherrscht, England, ein Übergewicht haben mußte, so ist hauptsächlich in Verbindung mit diesen Eisenbahnbauten jetzt eine zweite Aera der Erschließung Chinas angebrochen, die Aera der Erschließung Chinas auch von der Landseite, in der mit derselben Notwendigkeit der größten Land-

macht, Rußland, ein besonderes Gewicht zufällt. Damit ist, wie Englands überwiegender Einfluß, auch Chinas Machtstellung schwer erschüttert. Des Schutzes seiner Isoliertheit beraubt, ist China hinfort nicht mehr nur von einer Seite und zwar von der See aus, sondern von allen Seiten angreifbar.

Aber nicht nur ist von außen die Stellung Chinas so verändert worden, daß der alte Name „Reich der Mitte“ inhaltslos geworden ist, noch bedeutsamere Veränderungen sind im Innern vor sich gegangen: der Kern ist faul geworden in der alten Schale. Die hohe Kultur von eigenartiger Geschlossenheit, die das chinesische Volk einst in fernen Zeiten, nur aus seiner Volkskraft schöpfend, geschaffen hat und im Gegensatz zu der sich gegenseitig befruchtenden Vielseitigkeit des in stetiger Entwicklung begriffenen europäischen Kulturlebens, Jahrtausende hindurch, unberührt von jedem fremden Einfluß, fast unverändert, in ununterbrochener Kontinuität sich erhalten hat, diese noch jetzt vielfach bewundernswerte Kultur ist heute erstarrt und verdorrt, ein Petrefakt der Vergangenheit, das dem aufmerksamen Beobachter immer mehr Züge enthüllt, die einst das Mittelalter bei uns kennzeichneten und erst in jahrhundertelangem Ringen langsam, sehr langsam abgestreift wurden. Und wie die früher auch von Europäern angestaunte chinesische Kultur heute dem Ansehen Chinas nicht mehr, wie einst, nützt, sondern schadet, wie sie in ihrer jahrhundertalten Erstarrung die Biegsamkeit verloren hat, die zur Lösung neuer Aufgaben, wie die schnelllebige Gegenwart und noch mehr die Zukunft in Fülle sie stellt, notwendig gehört, so

hat auch der chinesische Staat, dessen Beweglichkeit in alten, einst zweckmäßigen, jetzt vielfach sinnlos gewordenen und nur noch Mißbräuchen dienenden Organisationsformen systematisch erstickt wird, seine frühere kriegerische Kraft gänzlich eingebüßt. Schmähslich vor aller Welt ist durch den Krieg mit Japan die an kindische Hilflosigkeit grenzende militärische Unfähigkeit des heutigen China enthüllt worden. Das militärische Ansehen ist dahin und damit ist Chinas Wille und Wort, dem Nachdruck zu verleihen die Kraft nicht mehr ausreichend, bedeutungslos geworden, bedeutungsloser als es je zuvor gewesen ist.

Nur Eines hat aus dem gänzlichen Zusammenbruch der einst glanzvollen Macht sich gerettet: das alte traditionelle Selbstbewußtsein, das den Chinesen in jedem Fremden einen tiefer stehenden Barbaren erblicken läßt, lebt munter und blühend, wie in Zeiten, wo es nicht unberechtigt war, in breiten Kreisen des chinesischen Volkes und insbesondere Mandarinentums fort, sich jeder Gleichberechtigung der Fremden mit der Wucht eines Nationalinstinktes widersetzend. Fast die ganze Geschichte der europäischen Beziehungen zu China ist nichts anderes als ein beständiger Kampf gegen dieses in anmaßende Selbstüberhebung und kurzsichtige Verblendung ausartende chinesische Selbstbewußtsein. Erst mit Waffengewalt gelang es England im Jahre 1840, die Fremden, die freilich keineswegs jeden Anlaß zu Klagen vermieden hatten, aus dem Zustand unwürdiger Rechtlosigkeit zu befreien und für sie die Befugnis zu erlangen, wenigstens an fünf Plätzen des chinesischen Reiches sich aufhalten und in engen Grenzen ihren Ge-

schäften nachgehen zu dürfen. Langsam wurde dieses dürftige Recht durch neue Kriege und schleppende, nie endende Verhandlungen ausgedehnt und ausgebaut. Wie eng beschränkt ist es noch heute, wie weit entfernt von voller Gleichberechtigung und wie verstummen trotzdem nie die meist nur allzu berechtigten Klagen über willkürliche Beeinträchtigungen der Vertragsrechte durch die Chinesen!

Bisher konnte man sich allenfalls begnügen mit dem Errungenen und selbst seine widerrechtlichen Beeinträchtigungen ohne allzu großen Schaden hingehen lassen. Die Interessen der Fremden erschöpften sich bis ganz vor kurzem im Ein- und Ausfuhrhandel; sie drangen bei der eigenartigen Organisation des Geschäftsverkehrs zwischen Chinesen und Fremden kaum hinaus über die engen Grenzen der wenigen Vertragshäfen, die im Grunde mit ihrer Konsulargerichtsbarkeit und Selbstverwaltung nur als Enklaven europäischer Kultur am äußersten Rande des chinesischen Riesenreiches sich darstellen; sie gaben noch keine Veranlassung, sehr große Kapitalien auf dem chinesischen Boden selbst anzulegen. Das ist im Begriffe, anders zu werden. Wir stehen heute an der Schwelle einer Zeit, wo die Interessen der Fremden auch in China mannigfaltiger sich zu gestalten beginnen, zu den reinen Handelsinteressen auch Industrie-, Eisenbahn-, Bergbauinteressen sich gesellen und zugleich damit die Kapitalanlagen der Fremden in China aufs außerordentlichste wachsen. So erweitert sich ungeheuer der Wirkungskreis der Fremden in China und im selben Maße steigt das Bedürfnis nach voller Gleichberechtigung und nach energischem dauernden Schutz

gegen jede Gefährdung durch aufgeregte Volkshaufen und alle Eingriffe habgieriger und anmaßender Mandarinen.

Im Rahmen dieses jahrzehntealten, hartnäckigen Kampfes für Gleichberechtigung der Fremden mit den Chinesen gewinnt ein Ereignis erst seine volle Bedeutung, das in Deutschland bisher kaum in richtiger Weise gewürdigt sein dürfte. Es ist der Besuch des jüngst heimgekehrten Prinzen Heinrich in Peking. Während bisher alle hochgestellten Herrschaften, die Chinas Hauptstadt besuchten — insbesondere auch der Zar, als er als Großfürst den fernen Osten bereiste —, von einer Audienz beim chinesischen Kaiser wohl oder übel absehen mußten, weil ein dem hohen Stande der Besucher entsprechender Empfang nicht erreicht werden konnte, war der Bruder unseres Kaisers der erste Europäer, den die heute wieder regierende Kaiserin-Regentin, eine der merkwürdigsten Frauengestalten der Weltgeschichte, empfangen hat, das erste Mitglied einer europäischen Herrscherfamilie, das einem Kaiser von China von Angesicht zu Angesicht als gleichberechtigt gegenübergetreten ist. Zum erstenmal hat damals — am 15. Mai 1898 — der „einsame Mann“ auf dem chinesischen Throne vor seinem Volke und in aller Form zugegeben, daß er die alte arrogante und doch so naive Illusion, Herrscher der Welt zu sein und nicht seinesgleichen zu haben, fallen lasse. Was das in der Kulturgeschichte Chinas bedeutet, kann nur der voll würdigen, der weiß, eine wie große Rolle in den Beziehungen zwischen China und den fremden Mächten die Audienzfrage gespielt hat, der die uns unverständliche Wichtigkeit kennt, die

in dem Lande, wo alles in der formelhaften Verehrung des Althergebrachten erstarrt ist, wo bis vor kurzem das Zeremonienamt auch die Thätigkeit des auswärtigen Amtes versah, kleinlichen Etikettenfragen zugemessen wird. Wer das aber klar vor Augen hat, wird die Behauptung kaum für übertrieben erklären, daß an dem dünkelfhaften chinesischen Selbstbewußtsein, jenem stärksten, hartnäckigsten Bollwerk, das jedem Fortschritt, jeder Gefundung in China entgegensteht, noch niemals so gerüttelt worden ist, wie in jenem Besuch unseres deutschen Marineprinzen am chinesischen Hof.

Aus diesem notwendigen Kampfe gegen das geschichtlich begreifliche, hochgesteigerte Selbstgefühl der Chinesen erwächst unvermeidlich ein *Circulus vitiosus* bedenklicher Art. Je mehr nämlich das alte Selbstbewußtsein der Chinesen, jenes fortschrittfeindliche, abstumpfende und doch so befriedigende Gefühl, in der besten aller denkbaren Welten zu leben, erschüttert wird, je mehr das Vertrauen des Volkes zur Regierung und das Vertrauen der Regierung zu sich selbst schwindet, um so mehr wächst bei der thatsächlichen Schwäche des chinesischen Reiches die Gefahr, daß der Geist der Unzufriedenheit, der im Keim aus der Uebervölkerung entspringt, von geheimen Gesellschaften vielfältig genährt wird und aus örtlichen und zeitlichen Notständen besondere Kraft schöpft, um sich greift, das altersschwache Gefüge des chinesischen Staates noch weiter lockert und zu Revolutionen führt, wie sie einst das Land so grausig zerfleischt haben. Wer die Schrecken der Taipingrevolution und des Muhammedaneraufstandes in China kennen gelernt, die furchtbare Zahl sich einmal vergegenwärtigt

hat, daß in dem Taipingaufruhr zwanzig Millionen Menschen in wenigen Jahren frühzeitig dahingerafft wurden, wer noch heute, nach vielen Jahrzehnten, die großen Trümmerhaufen, noch halbentvölkerten Städte, noch jetzt der Kultur nicht zurückgewonnenen Aecker in der Südprovinz Kwangsi am Westfluß oder in den fruchtbaren Provinzen an der Yangtse-Mündung gesehen hat, der weiß, daß eine Revolution in China noch ganz andere Schrecken in sich schließt, als anderswo auf der Erde. Und nicht nur die Chinesen leiden unter den fürchterlichen Greueln eines solchen unmenschlichen Bürgerkrieges, auch die Fremden, selbst wenn ihr Leben und Gut vielleicht unverfehrt bleiben, werden aufs empfindlichste geschädigt. Die schonungslose Vernichtung von Menschenleben, barbarische Verwüstung der Felder und zwecklose Zerstörung alles Eigentums — noch dazu in den fruchtbarsten und höchstentwickelten Theilen des Landes, die auf Aufruhrhorden begreiflicherweise eine besondere Anziehungskraft ausüben — führt auf Jahrzehnte eine solche Verringerung des Nationalwohlstandes, eine solche Verminderung der Konsum- und Kaufkraft des Volkes herbei, daß, wie die Ausfuhr Chinas, auch seine von ihr im wesentlichen abhängige Einfuhr aufs schwerste geschädigt wird, damit die Zolleinnahmen bedeutend verringert werden und gleichzeitig die Gefahr entsteht, daß der chinesische Staat die auf diesen Zolleinnahmen beruhenden hohen Zinszahlungen für seine im Auslande aufgenommenen bedeutenden Anleihen nicht zu leisten vermag und einem Staatsbankrotte anheimfällt.

Diese Gefahren kündigen sich in jüngster Zeit in

einer Reihe lokaler Unruhen bereits an. Im vorigen Jahr waren ihr Hauptschauplatz die meerferne Provinz Szetschwan im Westen am Oberlauf des Yangtse, deren dichte Einwohnerschaft zum Teil von einer Hungersnot heimgesucht worden war, sowie die Westflußprovinz Kwangsi im Süden, in deren unruhiger Bevölkerung auch der Taipingaufstand, der schließlich über neun der achtzehn chinesischen Provinzen sich erstreckte, seinen Anfang genommen hat. Heute ist der Hauptschauplatz die Provinz Schantung im Norden, die in weiten Teilen von den Ueberschwemmungen des Hwangho furchtbar heimgesucht wurde und die neuerdings von der politische Ziele verfolgenden „Sekte vom großen Messer“ zum bevorzugten Feld für ihre Wühlereien und Räubereien erkoren zu sein scheint. Solcher lokaler Unruhen dürfte die chinesische Regierung, wenn sie nur zur ernstlichen Erfüllung ihrer Pflichten aufgerüttelt wird, noch Herr werden können. Sobald sie aber größeren Umfang annehmen, ist sie diesen Gefahren schwerer innerer Wirren nicht gewachsen. Schon mit dem Taipingaufbruch wurde sie nicht allein fertig. Noch weniger als früher kann sie heute ohne fremde Hilfe ausrichten; noch mehr als bisher werden die fremden Mächte selbst ihre eifrig gepflegten und inzwischen stark angewachsenen Interessen vor verhängnisvoller Schädigung beschirmen müssen, und nicht werden sie, wenn es wirklich ernst wird, darauf warten dürfen, ob es doch wider Erwarten China im Laufe der Zeit gelingen werde, mit seinen Widersachern allein fertig zu werden.

In zweifacher Hinsicht erwachsen also aus der Eigenart der gegenwärtigen chinesischen Verhältnisse ungewöhn-

liche Anforderungen einer jeden Macht, die nicht von vornherein verzichten will auf einen Platz im Räte der Kulturvölker bei Erledigung internationaler Fragen, nicht verzichten will auf die Stellung einer Weltmacht und das heißt immer mehr auf die Stellung einer Großmacht überhaupt. Einmal gilt es, die eigenen Angehörigen in ihren weiter über das Land sich breiten- den Unternehmungen gegen chinesische Willkür und chinesischen Uebermut, insbesondere gegen anmaßende Eingriffe von Mandarinen kraftvoll zu schützen; sodann gilt es, die chinesische Regierung zu energischen Maß- regeln gegen aufrührerische Bewegungen aufzurütteln und in diesen Maßregeln wirkungsvoll zu unterstützen. Beides — die Unterstützung der chinesischen Regierung, wie der Schutz vor ihr — ist nicht möglich durch bloße diplomatische Maßnahmen. Vielleicht nirgends mehr als hier im fernen Osten gilt das Wort des Preußenkönigs Friedrich Wilhelm I., das unser Kaiser jüngst am Neu- jahrstage in so eindrucksvoller Weise seinem Volke ins Gedächtnis rief; vielleicht nirgends mehr als hier gilt es, das Wort mit der Force des Schwertes zu sou- tenieren.

Solange die chinesischen Verhältnisse noch, wenig bekannt und kaum beachtet, im alten Beharrungszustand früherer Jahrhunderte träge sich hinschleppten, so lange konnten wir notdürftig uns damit begnügen, an den weitgestreckten Küsten Ostasiens nur auf einem oder zwei kümmerlichen Schiffchen die deutsche Kriegsflagge flattern zu lassen; zu Gast trieben diese altmodischen Fahrzeuge, fast unthätig, in den fremden Häfen sich umher, und wenn sie ein Unfall betraf und Reparaturen nötig

wurden, dann fanden sie Zuflucht und Schutz und Hilfe im stattlichen Hafen von Hongkong mit seinen trefflichen Dockanlagen, oder fuhren auch nach Nagasaki, wo die Japaner ein Dock eingerichtet haben. Das ist anders geworden, seitdem nach dem chinesisch-japanischen Kriege auch das Land des ehrwürdigsten Stillstandes hineingerissen wurde in das schnellere Tempo moderner Entwicklung. Alle Völker, die an China überhaupt Interesse nehmen, haben in den letzten Jahren ihre Kriegsflotten im fernen Osten außerordentlich verstärkt. Abgesehen von Japan, dessen verwendungsbereite Kriegsmarine heute schon auf einen Gesamttonnagehalt von rund 140 000 Tonnen sich beläuft, haben England und Rußland ihre Seestreitkräfte in Ostasien auf je 80 000 bis 90 000 Tonnen, je fast ein Drittel der ganzen deutschen Kriegsflotte, die Vereinigten Staaten auf fast 60 000 Tonnen und Frankreich auf mehr als 40 000 Tonnen vermehrt.

Auch Deutschland konnte nicht ganz zurückbleiben. Es hat seine Seestreitkräfte in den ostasiatischen Gewässern bekanntlich auf sechs Kreuzer und zwei Kanonenboote mit einem Gesamttonnagehalt von 36 000 Tonnen gehoben. Damit ist sicherlich eine beträchtliche Besserung erzielt worden. Aber obwohl wir, um dies zu erreichen, auf Kosten der Aufklärungsschiffe unserer heimischen Schlachtflotte zwei große Schiffe mehr ins Ausland senden mußten, als planmäßig im Flottengesetze vorgesehen waren, so stehen wir noch immer — im Gegensatz zu unseren wirtschaftlichen Interessen, die, wie wir sogleich sehen werden, in China und ganz Ostasien nur hinter den englischen zurückbleiben — hinter allen ge-

nannten Staaten zurück, zum Teil weit zurück. Abgesehen von Japan, das im Begriffe ist, mit seiner Kriegsflotte Deutschland überhaupt zu überflügeln, machen unsere heutigen Seestreitkräfte in Ostasien nur 40 % der englischen, 43 % der russischen, 62 % der nordamerikanischen und 86 % der französischen aus. „Zu einer wirkungsvollen Vertretung unserer Interessen hätten mehr Schiffe hinausgesandt werden müssen, wenn solche nur verfügbar gewesen wären,“ heißt es mit Recht in der Begründung zur neuen Flottenvorlage.

Die größere, wenn auch noch unzureichende Entfaltung unserer Seestreitkräfte im fernen Osten hatte eine notwendige strategische Folge. Eine Kriegsflotte bedarf nämlich in fremden Gewässern eines gesicherten Stützpunktes, um selbst im Augenblicke der Gefahr nicht schutzlos und obdachlos zu sein. England hat seit 60 Jahren in Hongkong einen solchen Stützpunkt, auch Frankreich und Rußland sind seit längerer Zeit in der Lage, in ihren Besitzungen an der Ostküste Asiens ihren Flotten einen festen Halt zu gewähren. Von den europäischen Mächten, die an China größeres Interesse nahmen, sah nur Deutschland ausschließlich auf die Gastfreundschaft anderer, insbesondere die Gastfreundschaft Englands in Hongkong sich angewiesen, hatte nur Deutschland eines solchen Stützpunktes im fernen Osten gänzlich zu entbehren. Ihn haben wir uns geschaffen durch die Besetzung Kiautschous.

Wir haben durch diesen eigenmächtigen Akt, der auch erst im Rahmen des erwähnten alten Kampfes für Schutz und Gleichberechtigung der Fremden in China seine volle Bedeutung und seine Rechtfertigung erhält,

in Ostasien die größere Selbständigkeit uns zu verschaffen gesucht, die für uns dort nicht nur ein strategisches Erfordernis war, sondern auch ein politisches, da eine jede Freundschaft am leichtesten in die Brüche geht, wenn der eine Teil zur Annahme nicht unberechtigt ist, der andere könne ohne ihn nicht auskommen. Wir haben durch diesen Akt der Selbsthilfe einen Hafen erlangt, auf den der Oberstleutnant a. D. Reinhold Wagner bereits vor 20 Jahren in einem Gutachten für die chinesische Regierung empfehlend hingewiesen hat, indem er — im Gegensatz zu den chinesischerseits in erster Linie in Vorschlag gebrachten Häfen von Port Arthur und Talienwan — unter näherer Begründung wörtlich erklärte: „Zum Hauptkriegshafen ist allein die Bucht von Kiautschou und zwar in jeder Beziehung geeignet.“ Diese Ansicht einer anerkannten Autorität auf strategischem Gebiete, die einst nicht nur die chinesische, sondern bekanntlich auch die russische Regierung annahm, darf auch noch heute, nachdem die inzwischen gewonnenen Erfahrungen die hier wie überall vorhandenen Schattenseiten, vor allem den mangelhaften Schutz des Hafens gegen winterliche Nordwestwinde, schärfer erkennen ließen, im wesentlichen als richtig gelten. Allerdings läßt die Umwandlung in einen hervorragenden Kriegshafen nicht ohne beträchtliche Mittel sich bewerkstelligen. Schrickt man vor ihnen nicht zurück — und das hat man selbst in Hongkong nicht thun dürfen —, so läßt sich die Bucht von Kiautschou aber sogar nach englischem Urteil, z. B. nach dem Urteil des englischen Admirals Lord Beresford, in einen sehr starken Marinesstützpunkt — „a very strong naval base“ — verwandeln. Auf jeden Fall

kann sie in strategischer Hinsicht vorteilhaft den Vergleich aushalten sowohl mit dem russischen Port Arthur als auch mit dem englischen Weihaiwei; denn Port Arthur verliert, abgesehen von der Beschränktheit seines Hafenbeckens, dadurch an Wert, daß seine Lage im Golf von Petschili den Zugang zum offenen Meer und ganz besonders in der Straße von Korea den Weg nach Wladiwostok erschwert, und von Weihaiwei hat der frühere langjährige Gouverneur von Hongkong, Des Boeur, nachdrücklichst und wiederholt unter einleuchtender Begründung behauptet, daß seine Besetzung nur einen Akt des „saving the face“, wie der Chinese sagt, d. h. ein verlegenes Scheinmanöver zur Wahrung des Prestige darstelle, daß in Wirklichkeit sein strategischer Wert fast so gering wie sein wirtschaftlicher sei und daß es sich deshalb nur empfehle, den Hafen so zu lassen, wie er sei, und Mannschaften und Mittel nicht auf ihn zu verwenden.

Die Besetzung von diesen drei Hafenplätzen — Kiautschou, Port Arthur und Weihaiwei — hat in den Augen Europas mehr als alles andere die hilflose Schwäche des ungefügigen chinesischen Riesenreiches hervortreten lassen. Hongkong ward doch noch durch einen Krieg erworben; jetzt gelang es mitten in Friedenszeiten, das zwar widerstrebende, doch widerstandsunfähige China dazu zu bewegen, auf einen nach dem anderen von den wenigen guten Häfen, die es überhaupt und insbesondere in seiner die Reichshauptstadt bergenden Nordhälfte noch aufzuweisen hatte, zu verzichten.

Auf diese schnell einander folgenden eindrucksvollen Ereignisse geht es wohl in erster Linie zurück, daß die

Ansicht, eine Teilung Chinas stehe bevor, Schlagwortartig in weiten Kreisen zeitweise sich entwickeln konnte; an sie knüpft auch der mit dieser Ansicht mehr oder minder sich berührende, vielerörterte Widerstreit zwischen der sogenannten Politik der offenen Thür und der der Interessensphären an.

Sollte es nun wirklich in China, ähnlich wie im unkultivierten und verhältnismäßig schwach bevölkerten Afrika, zu einer allgemeinen Aufteilung kommen, so ist es selbstverständlich, daß Deutschland, wenn es nicht resigniert den kleinen und schwachen Mächten sich einrangieren will, die nach einem kürzlichen Ausspruch des englischen Premierministers bestimmt sind, stets schwächer und schwächer, stets kleiner und kleiner zu werden, nicht darauf verzichten darf, sondern vielmehr wirksam darauf vorbereitet sein muß, einen seiner europäischen Machtstellung entsprechenden Anteil an der Beute für sich in Anspruch zu nehmen.

Wer aber China und das Chinesentum einigermaßen kennt, der weiß, daß von einer Aufteilung des Reiches der Mitte nicht die Rede sein kann. Dazu ist das chinesische Volk — so indifferent, so gleichgültig für alle nationalen Fragen der einzelne Chinese uns auch stets erscheinen wird — eine durch jahrhundertalte Bande verschiedenster Art viel zu fest verbundene einheitliche Volksmasse, deren Bewußtsein der Zusammengehörigkeit in gewöhnlichen Zeiten allerdings nur in einer allgemeinen Abneigung gegen alles Fremde dumpf sich äußert, aber jäh emporflackern wird in kritischen Zeiten, in denen die Hand des verhassten Fremden auseinanderzureißen sucht, was fast seit Menschengedenken

zusammengehört hat, anzutasten wagt, was seit Jahrhunderten, wenn auch in noch so verfallenem Zustand, bestanden hat und den ehrwürdigen Inbegriff dessen ausmacht, was der bezopfte Sohn des Reiches der Mitte von Jugend auf als chinesisches zu betrachten gewohnt ist. Keine Macht der Erde wird es wagen, auch nur wenige Duzend der nach Hunderten zählenden Millionen von Chinesen ihrer Herrschaft zu unterstellen. Sie würde — darüber sind fast alle Kenner Chinas sich einig — ratloser, als die schwächliche jetzige Regierung den ungeheuer schwierigen Aufgaben gegenüberstehen, die die Beherrschung einer so großen Volksmenge an sich schon bietet und die ins Unermessliche anschwellen, wenn Rassenverschiedenheit die Möglichkeit einer Verständigung außerordentlich erschwert und ein gegenseitiges auf Vertrauen erwachsendes Verständnis dauernd gänzlich ausschließt. Sie würde auf den steten Widerstand des ganzen Volkes, das ebenso meisterhaft zur Intrigue und zur Geheimbündelei, wie zum passiven Widerstand befähigt ist, gefaßt sein müssen. Verschwörungen, die jetzt schon gegen die Fremdherrschaft der chinesierten Mandschus beständig sich richten, würden einen fruchtbaren Boden hier finden, wie die Weltgeschichte ihn vielleicht noch nie gesehen hat. Im größten Maßstabe würde sich wiederholen, was Japan in Formosa, Nordamerika auf den Philippinen erlebt.

Die Ansicht von der bevorstehenden Teilung Chinas verliert denn auch mehr und mehr die leichtgläubige Schar ihrer Anhänger, und auch die sogenannte Politik der Interessensphären darf, soweit sie mit ihr sich deckt, nicht nur als aussichtslos, sondern auch als allgemein

aufgegeben betrachtet werden. „Ein Landbesitz — so hat z. B. der erste Lord des Schazes, Balfour, am 10. Januar 1898 in Manchester mit Bezug auf China sehr richtig gesagt — soweit er nicht nötig ist, um einen Stützpunkt für kriegerische Unternehmungen zu gewähren, ist eher ein Nachteil als ein Vorteil, denn er bringt Verantwortlichkeiten, bringt Pflichten, bringt vielleicht einen Aufwand an Geldmitteln mit sich und, was für uns wichtiger ist, einen Aufwand an Leuten.“ Diese nicht annähernd vor auszusehenden Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen, denen ein entsprechender Gewinn sich nicht gegenüberstellen läßt; werden niemals das eigentliche Reich der 18 Provinzen mit seinen fast 400 Millionen Einwohnern ganz oder in beträchtlichen Teilen unter die dauernde Herrschaft eines europäischen Staates gelangen lassen, wie es bei dem in sich zersplitterten Indischen Reiche und den spärlich bevölkerten, noch kaum zu eigenen staatlichen Organisationen herangereiften asiatischen Besitzungen Rußlands der Fall gewesen ist. Das hat ja auch jüngst durch die Vereinbarungen, die auf Veranlassung der Vereinigten Staaten zwischen allen beteiligten Staaten über die in China zu befolgende Politik getroffen worden sind, gewissermaßen seine internationale Sanktion erhalten.

Gerade aber weil das Chinesische Reich in seiner rechtlichen Selbständigkeit bestehen und infolge seiner Schwäche dauernd einen bevorzugten Spielball internationaler Rivalitäten bilden wird, gerade darum empfindet jedes Volk, das Interessen im fernen Osten hat, dort ein so dringendes Bedürfnis nach kräftigem Schutz. In Kolonialländern tritt dieses Bedürfnis nie

so zu Tage; dort sorgt die Kolonialverwaltung am Lande in erster Linie für internationalen Schutz; an den Küsten seines reichsten Koloniallandes Indien entfaltet selbst England nur einen verschwindenden, kaum nennenswerten Teil seiner gewaltigen, uns fünffach überlegenen Seestreitkräfte, und Deutschland ist hier, wie fast alle anderen Großmächte, regelmäßig überhaupt nicht vertreten. Anders dort, wo in fremden Erdteilen der Kolonialboden aufhört und keine Regierung zu Lande die Garantie eines internationalen Schutzes bietet, wie sie unter Kulturvölkern üblich ist. Dort ist es in erster Linie Aufgabe der Marine, die eigenen Angehörigen und ihre Unternehmungen gegen Uebergriffe der einheimischen Bewohner wie der ausländischen Konkurrenten zu schützen. Das gilt von keinem Teil der Erde mehr als von Ostasien. Allein die vier außer Deutschland hauptsächlich interessierten Staaten — England, Rußland, die Vereinigten Staaten und Frankreich — haben dort gegenwärtig 77 Kriegsschiffe vereinigt, die im Gesamttonnagehalt der ganzen deutschen Kriegsflotte gleichkommen!

Wenn aber auch von einer Aufteilung Chinas nicht die Rede sein kann, so deckt sich doch die sogenannte Politik der Interessensphären keineswegs — wie allerdings vielfach angenommen ist — mit diesem Gedanken. Richtig verstanden, stellt sie sogar nicht einmal einen eigentlichen Gegensatz zur sogenannten Politik der offenen Thür dar. Beide können vielmehr sehr wohl miteinander vereinigt werden und beide sind thatsächlich bereits miteinander vereinigt worden.

Denn was ist eigentlich unter dem Schlagwort einer

Politik der offenen Thür zu verstehen? Was wird darunter verstanden? Es wird darunter eine Politik verstanden, deren Bestreben darauf gerichtet ist, das große chinesische Wirtschaftsgebiet allen Völkern unter denselben und zwar unter möglichst günstigen Bedingungen offen zu halten in der Wareneinfuhr und Warenausfuhr. Dieses Bestreben nach Erhaltung eines offenen Marktes wird erleichtert, wenn es gelingt, ein einheitliches Chinesisches Reich aufrecht zu erhalten. In dieser Erkenntnis ist das englische Unterhaus bereits am 1. März 1898 auf Grundlage der von ihm befürworteten Politik der offenen Thür einmütig zu dem Schlusse gekommen, daß „es für den englischen Handel und Einfluß von entscheidender Bedeutung ist, die Unabhängigkeit des Chinesischen Reiches zu erhalten“. Es hat sich also aus der Politik der offenen Thür die konservative Tendenz herausgebildet, die bestehende Regierung in China zu stützen und für ihre Kräftigung möglichst zu sorgen. Diese Tendenz erstreckt sich in erster Linie auch darauf, die Einrichtung des unter Sir Robert Hart so erfolgreich entwickelten chinesischen Seezollwesens zu bewahren, dann diese bewährte Einrichtung auch auf andere Häfen auszudehnen, sowie im Innern — besonders hinsichtlich der Liskinzollerhebung — langsam auszubauen, endlich nach diesem Vorbild auch die Reorganisation anderer chinesischer Verwaltungszweige unter Mitwirkung ausländischer Kräfte zu erstreben. Es ist selbstverständlich, daß England bei diesem Bestreben bemüht sein wird, die zur Erhaltung der jetzigen chinesischen Regierung wünschenswerten Reorganisationsversuche möglichst unter seinem maßgebenden Einfluß vor-

zunehmen. Sein zwar nie ausgesprochenes, doch augenscheinlich erstrebtes fernes Ziel ist, auf die wichtigeren chinesischen Verwaltungszweige — vielleicht nicht ohne Hilfe Japans — langsam einen ähnlichen Einfluß zu gewinnen, wie es bei dem Seezollwesen ihn schon besitzt und dadurch auf die Dauer zu sichern suchte, daß es von China sich versprechen ließ, den Posten des Generalinspektors der chinesischen Seezölle auch nach dem Abgang seines jetzigen langjährigen verdienstvollen Inhabers nicht mit einem Ausländer anderer als englischer Nationalität besetzen zu wollen. Diesem augenscheinlichen geheimen Ziele der englischen Politik der offenen Thür in China, die also doch nicht ganz so uneigennützig sein dürfte, wie von englischer Seite oft versichert worden ist, entgegenzuwirken, ist ein internationales Interesse, so sehr auch alle in China Handel treibenden Völker von einer jeden Reorganisation verschiedener chinesischer Verwaltungsbehörden Vorteile haben würden. Insbesondere wir Deutsche haben alle Veranlassung, bei derartigen Reorganisationsversuchen uns nicht zurückdrängen zu lassen. Wir haben auf verschiedenen Gebieten der chinesischen Verwaltung bereits in der Vergangenheit beachtenswerte Erfolge zu verzeichnen. Deutsche haben z. B. erfolgreich begonnen, die chinesische Armee nach modernen Grundsätzen auszubilden; Deutsche sind bei der Anlage chinesischer Festungswerke hervorragend thätig gewesen; ein Deutscher ist heute wieder, wie vor Jahren, der Hauptvertraute des von neuem zu Macht gelangten Bizekönigs Lihungtschang, ein anderer war bis vor kurzem der hauptsächlichste fremde Berater seines rührigsten Rivalen, des Bizekönigs Tschangtschitung in

Butschang; ein Deutscher ist — wie kürzlich die Zeitungen meldeten — dem neugeschaffenen chinesischen Eisenbahn- und Minenamte als Mitglied zugeteilt worden. Hauptsächlich gelingt es Deutschland, nicht nur zu verhindern, daß seine Söhne aus den Stellungen, die sie durch eigene Kraft sich errungen haben, herausgedrängt werden, sondern auch in dieser Beziehung Erzeugenes nicht nur zu behaupten, sondern weiter auszubauen und stärker nutzbar zu machen. Nur dann wird die Durchführung der Politik der offenen Thür uns die Garantie einer wirklichen und dauernden Parität in China bieten.

Während so die Politik der offenen Thür im Ein- und Ausfuhrhandel wurzelt, ist umgekehrt die sogenannte Politik der Interessensphären — abgesehen von den chauvinistischen Bestrebungen einiger englischer Journalisten und unverantwortlicher Politiker, die das ganze Yangtsebecken und damit den weitaus größten und wichtigsten Teil ganz Chinas gern für England mit Beschlag belegen wollen — nie ernstlich mit dem Ein- und Ausfuhrhandel in Beziehung gesetzt worden. Sie ist vielmehr stets im wesentlichen bezogen auf Eisenbahnen und Bergbau. Es ist einleuchtend, daß auf diesem Gebiete mit dem Schlagwort der offenen Thür nicht auszukommen ist. Wohl kann noch in bestimmten Grenzen einige Sorge dafür geübt werden, daß bei der Bewerbung um Konzessionen eine gewisse internationale Parität gewahrt bleibt; aus der Natur der Verhältnisse ergibt sich aber, daß hier früh der internationale Wettbewerb zu einem gewissen Abschluß kommt, daß sich notwendigerweise mit der Erteilung der Konzessionen,

die sich meist auf Eisenbahnbau und Bergbau zugleich beziehen, gewisse Interessensphären aussondern, die nach der Nationalität der Konzessionäre bezeichnet werden können.

Am weitesten ist diese Entwicklung in der Provinz Schantung vorgeschritten. Wir Deutsche haben in dieser weit ins Meer vorspringenden Provinz, die auf einer Fläche von etwa der halben Größe Preußens fast 30 Millionen Menschen nähren soll, nicht nur im Verträge vom 6. März 1898 von China die Konzessionen für die Haupteisenbahnlinien und den Bergbaubetrieb in ihrer Nähe erhalten, sondern uns ist auch eine besondere dauernde Vorzugsstellung dort ausdrücklich zuerkannt worden, insofern als die englische Regierung der deutschen vor der Besetzung von Weihaiwei aus freien Stücken zugesichert hat, „daß sie nicht willens sei, deutsche Rechte oder Interessen in der Provinz Schantung zu schädigen oder in Frage zu stellen oder der deutschen Regierung in jener Provinz Schwierigkeiten zu bereiten, und daß sie insbesondere nicht beabsichtige, von Weihaiwei oder dem dazu gehörigen Gebiet aus Eisenbahnverbindungen nach dem Innern der Provinz anzulegen“. Und während die anderen Nationen — mit Ausnahme der Belgier, die, insbesondere dank der umsichtigen Vorarbeiten eines hervorragenden deutschen Baumeisters, mit der Bauausführung der ihnen konzessionierten wichtigen Hankou-Peking-Bahn begonnen haben — noch im wesentlichen der platonischen Freude sich hingeben, nach der Karte und auf dem Papier die Länge der Eisenbahnlinien zusammenzurechnen, für die sie mehr oder minder günstige Verträge

sich errungen haben, hat man auf deutscher Seite in Schantung den wichtigen Schritt vom Planen zur That, von bloßer Berechtigung zur Ausführung bereits gemacht.

Die Schantung-Eisenbahngesellschaft, die am 15. Juni 1899 mit einem Grundkapital von 54 Millionen Mark, von dem ein Viertel bei der Gründung eingezahlt wurde, ins Leben gerufen worden ist, hat alsbald mit der Ausführung der ihr konzessionierten Bahnlinie von Tsingtau nach Tsinan, der Hauptstadt Schantungs, begonnen. Die zur Feststellung der Bahnlinie erforderlichen Vorarbeiten sind so beschleunigt worden, daß bereits im September vorigen Jahres der Bau selbst an zwei Punkten in Angriff genommen werden konnte. Der Bau untersteht einem geschickten, in China erfahrenen deutschen Fachmann, dem Regierungsbaumeister Silberbrand; das Obermaterial für die ganze Bahnlinie, sämtliche Brücken und der gesamte erforderliche Fahrpark wird von deutschen Werken geliefert; deutsche Dampfschiffgesellschaften befördern die umfangreichen Lieferungen zum Bestimmungsort. Massen im Gewicht von etwa 100 000 Tonnen und im Werte von mehr als 20 Millionen Mark sind bereits für die Schantungseisenbahn bedungen. Drei Dampfer mit den Materialien für eine Bahnstrecke von 75 km sind bereits expediert worden; ein vierter, der unter anderem auch die ersten Lokomotiven mitnimmt, wird noch im April 1900 folgen. Trotz der ausgebrochenen Unruhen hofft man, zu Beginn des nächsten Jahres den Betrieb bereits auf einer Strecke von 100 km eröffnen zu können, und nach allem darf man annehmen, daß es gelingen wird, nach den Bestim-

mungen der Konzessionsurkunde die 180 km lange Eisenbahn bis Weihien in drei Jahren, die ganze 450 km lange Linie bis Tsinan in fünf Jahren fertig zu stellen. Weiter wird man erwarten dürfen, daß im Anschluß an diese Bauten auch die Konzession bald zur Ausführung gelangt, die Deutschland im Bunde mit England für den Bau der etwa 1000 km langen großen Nord-Südbahn von Tientsin, dem Hafen Peking's, nach Tschinkiang am Schnittpunkte des großen Kanals und des Yangtsestromes erlangt hat. Wie es so in Aussicht steht, daß Schantung in absehbarer Zeit nach Norden und Süden eine leistungsfähige Verkehrsverbindung erhält, so ist zu hoffen, daß auch die Zeit kommen wird, wo nach Westen hin ein für den Großverkehr in Massengütern brauchbarer Verkehrsweg die Kiautschoubucht mit der an Kohlen und Erzen überreichen, einer hochbedeutsamen Entwicklung sicheren Gebirgsprovinz Schansi erfolgreich verbindet.

Ferner wird im Anschluß an die bereits begonnenen Eisenbahnbauten auch ein Bergbau modernen Stils in der Provinz Schantung bald sich entwickeln. Bekanntlich ist dem Deutschen Reich von China das Recht erteilt worden, auf beiden Seiten der in Schantung zu erbauenden Eisenbahnlinien in einer Breite von 30 Li oder etwa 15 km den Bergbau und zwar sowohl für Kohlen, als auch für andere Mineralien zu betreiben. Die in diesem Gebiet vorgenommenen geologischen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; allein das steht bereits heute fest, daß an verschiedenen Stellen, auf die meist Freiherr von Richthofen schon vor 30 Jahren hingewiesen hat, abbauwürdige Kohlenlager sich vor-

finden. Am wichtigsten scheinen sie in Pöschan und Umgegend zu sein, wohin gleichzeitig mit der Hauptbahn nach Tsinan eine Zweigbahn gebaut werden soll; der dort nach neueren Ermittlungen in Mengen von etwa 2 $\frac{1}{2}$ Milliarden Tonnen vorkommenden Kohle werden von amtlicher und fachverständiger deutscher Seite auf Grund neuerer Untersuchungen „vortreffliche Heizeigenschaften“ nachgerühmt. Zur Ausnutzung der von Deutschland erworbenen Konzession und Hebung insbesondere der erwähnten Kohlenstätte hat sich jüngst die erste Schantung-Bergbaugesellschaft mit einem Kapital von zunächst 12 Millionen Mark gebildet. Man darf erwarten, daß es ihr gelingen wird, ungefähr gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn billige chinesische Kohlen zum Kiautschouhafen zu bringen, die ersten in moderner Art abgebauten chinesischen Kohlen, wenn man von der eigentlich nur Chinesen zu gute kommenden, nicht sehr ausgedehnten Kohlenförderung aus den nördlich von Tientsin liegenden Raipingkohlengruben absieht.

So darf Schantung vom Standpunkt der Eisenbahn- und Bergwerksunternehmungen aus nicht nur rechtlich, sondern auch bereits thatsächlich als deutsche Interessensphäre bezeichnet werden. In keinem anderen Teile des eigentlichen China liegen die Verhältnisse so einfach und klar, wie hier. Nur außerhalb des Reiches der 18 Provinzen, im größten Teile der Mandschurei, hat Rußland sich eine ähnliche Stellung erworben, wie Deutschland in Schantung sie hat.

Wenn aber Deutschland in Schantung sich eine Stellung gesichert hat, wie es keiner anderen Macht in einem anderen Teil des Reiches gelungen ist, so ist da-

mit natürlich nicht gesagt, daß es sich irgendwie auf dieses noch nicht ein Zehntel der Chinesenbevölkerung umfassende Gebiet beschränken will. Zwar haben andere Mächte für andere Teile des Landes Verträge mit China abgeschlossen, die man vereinzelt in einem Deutschland beschränkenden Sinne gedeutet hat. Das vermag aber nur nervöse Aengstlichkeit aus ihnen herauszulesen. Die Verträge, die England über das Becken des Yangtsestromes und Frankreich über die drei Sübprovinzen Chinas abgeschlossen hat, bestimmen nämlich nur, daß diese wichtigen Gebiete nicht ganz oder teilweise von China an eine fremde Macht abgetreten werden dürfen. Es liegt auf der Hand, daß ein solches Abkommen nur einen demonstrativen Wert hat. Denn wenn China es irgend vermeiden kann, wird es selbstverständlich nicht dieser wichtigsten Provinzen seines Landes ganz oder teilweise sich entäußern; wenn es aber selbst eine solche bedenkliche Beeinträchtigung nicht abwenden kann, dann wird es auch nicht davor geschützt durch das papierne Entäußerungsverbot, sondern nur durch das energische, allenfalls bewaffnete Einschreiten des fremden Vertragsstaates. Eher Pflichten als Rechte haben die fremden Mächte durch diese merkwürdigen, etwas nach Berlegenheit aussehenden Nichtentäußerungsverträge mit China erworben. Jedenfalls kann man nicht sagen, daß Deutschland durch sie geschädigt worden ist. Die Grenzen der Provinz Schantung ziehen dem deutschen Unternehmungsgeist — wie auch der erwähnte Erwerb der Konzession für die Tientsin-Tschinkianglinie thatsächlich gewissermaßen bestätigt — keine Grenzen irgend welcher Art, wenn auch naturgemäß viele Unternehmungen

gen, die eine Erschließung des chinesischen Innern bezwecken, Schantung und insbesondere Tsingtau zum Ausgangspunkt und Stützpunkt wählen, zumal da sie dort des wirksamen Schutzes stets am sichersten sind.

Heute kann natürlich das noch vor etwas mehr als zwei Jahren unbekannte, ärmliche Fischerdorf Tsingtau nicht bereits in eine nennenswerte Handelsstadt umgezaubert sein. Man kann nicht ernten, wenn man kaum mit der Aussaat begonnen hat. Immerhin zeigen sich schon heute Ansätze der Entwicklung. Vom 1. Oktober 1898 bis zum 15. September 1899 liefen in unserem deutschen Hafen 167 Dampfer ein, und zwar im unvollständigen letzten Quartal doppelt so viel, wie im ersten; dazu kommt ein lebhafter einheimischer Schiffsverkehr, der im dritten Quartal des vorigen Jahres auf 821 nach China gehender und von China kommender Dschunken sich belief. Noch gar nichts läßt sich aus der Zollstatistik folgern. Denn erst am 1. Juli 1899 trat das chinesische Zollamt, das die Waren zu verzollen hat, die zwischen unserem deutschen Pachtgebiet, das am 2. September 1898 als Freihafen dem Handel aller Nationen geöffnet worden ist, und dem zollumgürteten chinesischen Hinterlande befördert werden, in Thätigkeit, und die zollfreie Zeit vorher ist gehörig ausgenutzt worden; in den letzten Monaten vor der Eröffnung des Zollamts sind allein über 10 000 Ballen Baumwollgarn und 15 000 Stück Shirting, Drill &c. eingegangen. Schon darum, weil der Hinterlandsmarkt gewissermaßen gesättigt war, ist es nicht verwunderlich, daß im ersten Quartal die Gesamtzolleinnahme 9946 Taels oder rund 30 000 Mark nicht überstieg. Hoffnungen

für einen baldigen Aufschwung darf man aus der Thatsache schöpfen, daß ein Teil der altangesehenen deutschen Chinafirmen in Tsingtau sich niedergelassen hat und daß auch chinesische Geschäftsleute, ohne die ein Aufschwung des Einfuhrgeschäfts für das Hinterland ausgeschlossen ist, sich dorthin ziehen.

Erst wenn die begonnenen Hafengebauten vollendet sind, Tsingtau mit dem Hinterlande in Eisenbahnverbindung steht und im Hinterlande eine moderne Entwicklung insbesondere im Bergbau sich regt, erst dann wird unsere Besizung im fernen Osten als Handelsplatz einen Aufschwung nehmen, der den Erwartungen entspricht, die heute bereits in weiten Kreisen gehegt werden. Bis dahin wird man sich noch gedulden müssen. Denn wie Rom nicht an einem Tage erbaut wurde, wachsen auch blühende Kolonien nicht von heute auf morgen empor. Was für schwere, traurige Zeiten hat Hongkong nicht durchmachen müssen! Wie war es verrufen als bevorzugter Tummelplatz für Diebe und Räuber zu Lande, sowie für Seeräuber an seinen Küsten! Wie wurde es furchtbar von Krankheiten heimgesucht, wurden doch in einem Jahre 440 Menschenleben — 24 % der Truppen, 10 % der Zivilbevölkerung — dahingerafft und kam doch jeder fremde Bewohner im Durchschnitt fünfmal im Jahre ins Lazarett. Und wie langsam wuchs anfangs nur der Handel! Viele Jahre hindurch war in den Singhallen Londons ein Lied populär, dessen Refrain lautete: Du magst für mich nach Hongkong gehen (You may go to Hongkong for me). Noch 10 Jahre nach seiner Begründung wurde Hongkong die schmutzigste und ekelhafteste — the most

filthy and disgusting — Kolonie des britischen Reiches genannt. Noch im Jahre 1845 reichten die englischen Kaufleute Chinas bei der Regierung eine Denkschrift ein, in der sie versicherten, die Gründung einer derartigen Kolonie sei nie ein Bedürfnis gewesen und Hongkong sei überhaupt kein Handelsplatz, sondern nur die Residenz der Regierung und ihrer Beamten, sowie weniger englischen Kaufleute und einer armfeligen Chinesenbevölkerung. Im Jahre 1847 gab der bisherige Schatzmeister der Kolonie, Martin, einem Abschnitte in seinem viel beachteten Buch über China die Ueberschrift: „Hongkong, seine Lage, seine Aussichten, sein Charakter und seine äußerste Wertlosigkeit für England in jeglicher Beziehung“ (Hongkong, its position, prospects, character and utter worthlessness in every point of view to England). Auch der Gouverneur von Hongkong berichtete im Jahre 1850, mit Ausnahme des Opiumhandels könnte der Handel ebenso gut in Kanton oder Schanghai betrieben werden. Selbst Carl Grey, der frühere englische Kolonialminister, sagte noch in den fünfziger Jahren: „Wenn man bedenke, daß Hongkong so viel koste, so müsse man wünschen, daß es gar nie genommen wäre.“

Und heute gehört Hongkong zu den blühendsten Kolonien des englischen Weltreichs. Den Ruf, zu den ungesundesten Plätzen der Erde zu zählen, hat es längst verloren; es rühmt sich vielmehr, der gesündeste in den Tropen zu sein. Heute ist es nicht nur einer der schönsten, sondern auch einer der belebtesten Häfen der Welt. Die Handelsthätigkeit Hongkongs soll heute nach amtlicher Schätzung einen Wert von 50 Millionen Pfund

Sterling oder einer Milliarde Mark jährlich übersteigen. Sir Thomas Sutherland hat sich kaum einer Uebertreibung schuldig gemacht, wenn er kürzlich in der Generalversammlung der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company von Hongkong sagte, daß es — nämlich unter Einrechnung der Dschunkenschiffahrt — wahrscheinlich der größte Schiffsfahrtsplatz der Welt sei, selbst London und Liverpool nicht ausgenommen (probably the largest shipping port in the world, not even excepting London or Liverpool).

Wer diesen Gegensatz zwischen einstigen Urteilen und jetzigen Thatsachen sich vor Augen hält, wird auch durch die Schattenseiten, die im letzten Jahre in Kiautschou hervorgetreten sind, sich nicht beirren lassen, sondern auf Grund dessen, was dort in der kurzen Frist von zwei Jahren geschehen ist und hier natürlich nicht im einzelnen dargelegt werden kann, einstimmen in den Satz der so vorsichtig abgefaßten, jüngst erschienenen amtlichen Denkschrift, daß „eine stetige, zum Teil über Erwarten rasch fortschreitende Entwicklung der jungen Kolonie sich vollzogen hat“, und der Hoffnung vertrauensvoll sich hingeben, daß diese fortschreitende Entwicklung auch in der Zukunft andauert, wenn mit den dazu erforderlichen Mitteln nicht allzu sehr geknauert wird.

Doch die Hauptbedeutung unserer ostasiatischen Erwerbung liegt, wie gesagt, nicht darin, in der havenarmen Nordhälfte des chinesischen Reiches, die in ihrer Entwicklung bisher hinter der Südhälfte zurückgeblieben ist, jetzt aber kräftig einzusetzen scheint, das Versäumte nachzuholen, im Laufe der Zeit einen Freihafen und

Transitplatz von ähnlicher Bedeutung ins Leben zu rufen, wie in noch günstigerer Lage Hongkong langsam geworden ist; sie liegt vielmehr darin, für das ganze große Land einen Platz an der Sonne uns zu sichern. Denn wie heute unsere deutschen Interessen in den andern Teilen Chinas unvergleichlich viel bedeutender sind, als in jenem Gebiet, das als unmittelbares Hinterland Kiautschous betrachtet werden kann, so werden sie es auch in aller Zukunft bleiben, wenn nicht durch willkürliche Gewalt zu unseren Ungunsten die Entwicklung unterbrochen wird. Dieses weitere Arbeitsfeld gilt es, bei der Lösung der Aufgaben, die aus unserem eigenen Landbesitz in Ostasien erwachsen, nie aus dem Auge zu verlieren. Wichtiger als die wirtschaftliche Entwicklung Kiautschous ist es, mit Hilfe dieses militärischen Stützpunktes das ganze chinesische Land, das ganze chinesische Volk deutscher Unternehmungslust offen zu halten und weiter nutzbar zu machen.

Während der chinesische Staat, der einst unter einem Zepher das ganze große Gebiet, das im Osten Asiens von den englischen und russischen Riesenreichen noch nicht in Beschlag genommen ist, vereinigte, heute — wie wir sahen — in zunehmendem Verfall sich befindet und viele Einbußen in den letzten Jahrzehnten hat erdulden müssen, sind Land und Volk, die Grundlagen, auf denen diese staatliche Macht einst erwachsen ist, noch heute dieselben; ja, obwohl ein gewisser Raubbau die Ergiebigkeit des Bodens stellenweise geschmälert hat und obwohl das seit der Berührung mit der europäischen Kultur unter englischem Einfluß wenn nicht eingebürgerte, so doch sehr geförderte Laster des Opiumrauchens

fortdauernd viele Opfer fordert, so können Land und Volk in China im allgemeinen doch noch als unererschöpft gelten, nur wartend der Zeit, die ihre Kräfte voll entwickelt; das chinesische Volk ist in den letzten Jahrzehnten in eine Expansionsbewegung bedeutamster Art eingetreten; der chinesische Grund und Boden steht erst an der Schwelle einer Zeit, wo die Anwendung moderner Landwirtschaftsmethoden ihn zu seiner vollen Ergiebigkeit entwickelt und wo die vielleicht alle anderen Teile der Erde übertreffenden, noch so gut wie unangetasteten Mineralschätze, die er birgt, gehoben und verwertet werden.

China ist im großen und ganzen von der Natur so gesegnet, daß es schon auf dem fruchtbaren Boden seiner 18 Provinzen eine ungewöhnlich dichte Bevölkerung zu ernähren vermag. Zum weitaus größten Teile in der gemäßigten Zone gelegen — das der chinesischen Nordgrenze nahe Peking liegt etwas südlicher als Madrid, Neapel, Konstantinopel und New York und der am weitesten nach Süden vorgeschobene Teil Chinas, die Insel Hainan, befindet sich auf gleicher Breite mit den Kap Verdeschen Inseln, etwas südlicher, als Kuba und Hawaii — erfreut sich das Reich der Mitte nicht nur des Segens eines regelmäßigen Wechsels der Jahreszeiten, sondern genießt auch den unschätzbaren Vorzug, im Bereiche der Monsune zu sein, die im Gegensatz zu den wasserarmen Sommern der entsprechenden Teile der westlichen Halbkugel dem Boden Regen zuführen, wenn er seiner am meisten bedarf. Da zu dem ungewöhnlich fruchtbaren, eine seltene Fülle wertvoller Pflanzen hervorbringenden Boden, dessen sich China

infolgedessen in weiter Ausdehnung erfreut, die erwähnte Fülle bisher fast unberührter Mineralschätze sich gesellt, da das Land ferner von einem wasserreichen, weit ins Innere sich verzweigenden Riesenstrom, wie ihn in gleicher Großartigkeit die gemäßigte Zone sonst nicht, selbst nicht im Mississippi aufweist, durchzogen wird, so konnte der erste große Erforscher dieses bedeutsamen Teiles der Erdoberfläche, Freiherr v. Richthofen, sein Urteil über China nicht mit Unrecht in die Worte zusammenfassen: „Europa hat durch reiche Gliederung der Küsten und der Bodengestalt einen Vorrang . . . aber in allen anderen Beziehungen gebührt China die Palme unter den kontinentalen Ländern der gemäßigten Zone.“

Und auf diesem vielfältig gesegneten Boden, der nur etwa den dreißigsten Teil der Erdoberfläche bildet, wohnt ein Volk, das etwa ein Viertel der gesamten Bevölkerung der Erde ausmacht. Trotz Revolutionen verheerendster Art und nie schwindender furchtbarer Seuchenepidemien, trotz einer Ernährung, die bei jedem Europäer sich als unzureichend erweisen würde, trotz des ausgebreiteten, jahrhundertealten Zusammenbrängens in Großstädten, deren Volkszahl erst kürzlich in Europa und Amerika erreicht wird, deren Mangel an sanitären Vorkehrungen niemals überboten werden kann, trotz alledem haben die Chinesen ihre gesunde Volkskraft sich erhalten und eine Volksdichtigkeit erreicht, wie sie auf einem ähnlich großen Gebiete nicht zum zweitenmal auf der Erde sich findet. Diese vielfach bis zur Uebervölkerung gehende Volksdichtigkeit, die zum großen Teil ihre Erklärung findet in der das Volk beherrschenden

religiösen Vorstellung der Ahnenverehrung, die der Erzeugung eines männlichen Nachkommen die größte Bedeutung beimißt und dadurch einen nie abnehmenden Ansporn zur Volksvermehrung bietet, sie hat den Kampf ums Dasein in China besonders scharfe Formen annehmen lassen, das Volk zum Erwerbe, zur Arbeit erzogen, Arbeitstrieb und Erwerbssinn einerseits, Genügsamkeit und Sparsinn andererseits zu einer Höhe entwickelt, wie sie vereint sonst nirgends außerhalb des Kreises der Kulturvölker erreicht ist; daran können auch die ärgerlichen Erfahrungen nicht irre machen, die kaum einem Europäer in China mit seinen chinesischen Angestellten erspart bleiben. Nirgends geht ein Volk so völlig im Erwerbsleben auf; nirgends hat auch die Sorge für den eigenen Unterhalt und den der Angehörigen Sinnen und Denken und Empfinden der Massen so sehr in den engen Kreis der Familie gebannt, so wenig zu einem weiteren Gefühl der Zusammengehörigkeit, zum Nationalstimm, zum Patriotismus sich erweitern lassen.

Welche Perspektiven eröffnen sich, wenn das chinesische Volk einst aus dem engen Kreise dieses kleinlichen, alle Kräfte absorbierenden Kampfes ums Dasein sich erhebt, wenn es einerseits mit den Mitteln moderner Technik und wirksamerer Organisation ihm gelingt, seine Arbeitskraft erfolgreicher, als bisher, auszunutzen, und es andererseits vom Familiensinn, in dem bisher sein Gemeinschaftsgefühl aufging, zu einem lebhaften Nationalbewußtsein sich emporrafft.

In neuerer Zeit, in der wir das Nationalgefühl in so vielen Völkern plötzlich haben erwachen sehen, ist

der Gedanke keineswegs von der Hand zu weisen, daß auch einst der Tag anbrechen wird, wo diese merkwürdige, so Großes vermögende Macht die gewaltige, bisher so phlegmatische Masse jenes eigenartigen bezopften Volkes ergreift, dessen einzelne Repräsentanten ihr gleichsam noch schlummerndes Nationalbewußtsein bisher nur darin bethätigten, daß sie mit seltener Hartnäckigkeit an den Sitten und Eigenarten ihres Landes, vor allem an der Tracht ihres Volkes festhielten. Was das aber bedeutet, wenn ein kräftiges Nationalgefühl einst das Chinesentum zu gemeinsamem Fühlen, Denken und Handeln vereint, das wird erst klar, wenn man sich vergegenwärtigt, wie bedeutsam das chinesische Volk in derselben Zeit, wo sein Staat nur mühsam vor völligem Zusammenbruch bewahrt werden konnte, über weite Teile der Erde sich ausgebreitet hat. Teils unter dem Druck einer durch Uebervölkerung verschärften Notlage, teils unter dem Antrieb eines Ueberschusses an Unternehmungslust, der im eigenen Vaterlande keine befriedigende Thätigkeit fand, ist es weit hinausgestlutet über die Grenzen des heutigen chinesischen Reiches. Kein anderes Volk der Erde, darf man wohl sagen, zeigt in gleichem Maße, wie das chinesische, die Fähigkeit, jeglichem Klima mit gleicher Leichtigkeit sich anpassen zu können und überall, in größter Hitze oder schärfster Kälte, bei richtigem Ansporn die gleiche Arbeitsfähigkeit, ja Arbeitsfreudigkeit zu zeigen. Wie die Chinesen im Norden, weit über die große Mauer hinaus, hoch hinauf an der rauhen sibirischen Küste einerseits, bis an die kalten Abhänge des Altai andererseits sich ausgebreitet haben, so haben sie die Länder im tropischen

Süden, von Tonkin bis zu der Halbinsel von Malakka und den ostindischen Inseln so sehr überschwemmt, daß sie nicht nur den Handel zu einem sehr großen Teil in ihren Händen haben, sondern vielfach an Reichtum, an Macht, vereinzelt sogar an Volkszahl neben den eigentlichen Angehörigen des einheimischen Volkes zum mindesten ebenbürtig dastehen. Und rings an den Küsten des Stillen Ozeans, in Kanada, in den Vereinigten Staaten, in Südamerika, insbesondere in Peru, in Australien und auch in Südafrika haben sich die Chinesen in oft nicht unbeträchtlichen Mengen angesiedelt; fast überall haben sie zu einer erregten, zum Teil nicht erfolglosen Bewegung der weißen Arbeiter gegen ihre Einwanderung geführt, eine Thatsache, die an sich schon einen Beweis für die wirtschaftliche Bedeutung dieser Einwanderung bildet.

Eine Aussicht auf Umgestaltungen von unabsehbarer Tragweite eröffnet sich bei dem Gedanken, daß einmal diese ganze weitverbreitete, nach Hunderten von Millionen zählende Menge, nicht nur in China selbst, sondern auch in den Einwanderungsgebieten nicht mehr im Erwerbseleben ausschließlich aufgeht, nicht mehr an ihren wirtschaftlichen Erfolgen volles Genüge findet, sondern von einem ausgeprägten Nationalbewußtsein gepackt, zu engerem Zusammenschluß gedrängt, zum Spielen auch einer aktiven politischen Rolle aufgerüttelt wird. Dieser Gedankengang enthüllt am fernen Horizont eine Gefahr, die vor wenigen Jahren ein sehr hoch gestellter Zeichner seinem Volke und den Nachbarvölkern durch bildlichen Ausdruck ins Bewußtsein zu rufen suchte. Daß diese „gelbe“ Gefahr besteht, wird niemand zu leugnen wagen,

der die in unserer Zeit infolge des Erwachens des Nationalgefühls eingetretenen Veränderungen mit offenem Blick verfolgt hat, der beobachtet hat, welche nationale Energie z. B. das kleine, China so nahe gelegene Inselvölkchen der Japaner in wenigen Jahren entfaltet hat; wann sie aber eintritt, kann heute allerdings niemand behaupten. Eine vorsorgende Politik muß aber auch ferne Möglichkeiten ins Auge fassen und sich für ihren Eintritt rüsten; gilt es doch in diesem Falle, dauernd zu verhindern, daß je wieder, wie in den traurigsten Tagen des Mittelalters, ein mongolischer Völkersturm in der einen oder anderen Art losbricht und Europas Kultur gefährdet.

Wenn man aber von einer gelben Gefahr spricht, pflegt man heute meistens an etwas anderes zu denken. Man denkt nicht an eine nationale Mobilmachung des chinesischen Volkes, sondern an eine gewerbliche, an eine Mobilmachung der großen industriellen Reservearmee im fernen Osten. Man denkt nicht an die ferne Möglichkeit, daß vielleicht einst die Völker Europas ihre heiligsten Güter zu wahren haben werden; man denkt an die nähere Möglichkeit, daß die wirtschaftliche Konkurrenz, die einzelne Chinesen bisher, insbesondere in Nordamerika und Australien, der Arbeit der kaukasischen Rasse auf verschiedenen Gebieten so erfolgreich gemacht haben, von der großen Masse des chinesischen Volkes im eigenen Lande mit ähnlichem Erfolge aufgenommen wird. Wird die andere Gefahr, die nationale, heute meist unterschätzt, für zu fern und gering gehalten, um ernstlich in Betracht gezogen zu werden, so herrschen hinsichtlich dieser Gefahr der ostasiatischen Konkurrenz

vielfach noch sehr übertriebene Ansichten. Die in angestrengter stetiger Arbeit langsam erklimmte Höhe unserer gewerblichen Thätigkeit läßt sich denn doch nicht in einem kühnen Satze von heute auf morgen erreichen, zumal von einem Volke, dessen Bildungswesen, soweit von ihm die Rede sein kann, durchaus ungenügende Grundlagen für eine solche Entwicklung geschaffen hat. Dem widerspricht auch nicht das Beispiel Japans. Wer Gelegenheit gehabt hat, moderne Fabriken des fernen Inselreichs genau kennen zu lernen, der wird zur Ueberzeugung gelangt sein, daß das vielgerühmte Beispiel nicht stichhält, der wird erkannt haben — was hier natürlich nicht des Näheren auseinandergesetzt werden kann — wie hohes Lehrgeld Japan für seine plötzlichen industriellen Errungenschaften gezahlt hat und fortwährend noch zahlen muß, wie es mit seiner jungen Industrie gar schwere Krisen durchzumachen hatte, und heute bereits an einem Höhepunkt der Entwicklung angelangt zu sein scheint, ohne daß das Errungene den Erwartungen allgemein entspricht, wie die plötzliche großindustrielle Entwicklung darin hauptsächlich Grenzen findet, daß sie die Löhne — vor allem durch die Loslösung des Arbeiters und der Arbeiterin aus der Familienwirtschaft — stark und beständig in die Höhe treibt, gleichzeitig Kraft und Gesundheit des bisher ausschließlich im Freien lebenden Arbeitspersonals durch das anhaltende Zusammenarbeiten im geschlossenen Fabrikraum aufs bedenklichste untergräbt und dadurch das Verhältnis von Leistung und Lohn immer ungünstiger gestaltet. Nur einzelne meist an einheimische hausindustrielle Gewerbe sich anlehrende Industriezweige sind

es, die sich schnell erfolgreich einbürgern lassen, Industriezweige, in denen eine verhältnismäßig einfache, zu einem gewissen Abschluß und Stillstand gelangte Technik mit nicht sehr empfindlichen Maschinen und nicht sehr komplizierter Arbeitsteilung vorherrscht; das ist z. B. bei der Seiden- und Baumwollspinnerei der Fall, obwohl in Schanghai — was zu denken gibt — auch die Baumwollspinnereien im Jahre 1898 nur 60—70 % ihrer Spindeln in Thätigkeit hatten und von den 25 Seidenfilaturen gar am Ende desselben Jahres nicht weniger als 14 die Arbeit ganz eingestellt hatten. Wo dagegen, wie in weitaus den meisten Zweigen moderner Großindustrie, ein feinsinniges Zueinandergreifen vieler Teile erforderlich ist, wo die Maschinen leicht reparaturbedürftig werden, wo das Mitkommen im internationalen Wettlauf nicht nur das einmalige Erlernen bestimmter Handgriffe, sondern die verständnisvolle Fortbildung und beständige Vervollkommnung des technischen Apparates und Könnens erfordert, da schmilzt die Gefahr einer wirkungsvollen Massenkonkurrenz auf die verhältnismäßig wenigen Fälle zusammen, wo es Ausländern gelingt, unter ihrem maßgebenden Einfluß mit der billigen Arbeitskraft der Einheimischen einzelne Unternehmungen ins Leben zu rufen.

Die Gefahr, daß die Konkurrenz der ostasiatischen Arbeit auf dem Weltmarkt ähnlich scharfe Formen annimmt, wie die Konkurrenz der Chinesenarbeit in Amerika, in Australien und anderswo auf einzelnen Gebieten gethan hat, ist demnach nicht sehr groß. Schon darum braucht man einer deutschen Beteiligung an der industriellen Erschließung und Entwicklung Chinas nicht

mit Bedenken gegenüberzustehen. Auch würde ein Zurückhalten deutscherseits am schließlichen Resultate nichts ändern, sondern nur bedeuten, daß wir auf die Vorteile, die auf dem Wege zu diesem Resultat liegen, verzichten und großherzig unseren Konkurrenten den Vortritt lassen, um sie zu erraffen. Endlich lehrt die Erfahrung, daß die Entwicklung der industriellen Kräfte eines Landes regelmäßig der Einfuhr desselben keinen Abbruch thut, sondern im Gegenteil sie fördert. Nach dem industriell höchstentwickelten Lande der Welt, nach England, haben wir eine fast doppelt so große Ausfuhr, wie nach irgend einem anderen Lande; und während Japan seinen industriellen Aufschwung genommen hat, hat in den letzten anderthalb Jahrzehnten seine Gesamteinfuhr sich etwa verfünffacht, seine Einfuhr aus Deutschland sich beinahe aufs Zwanzigfache gehoben.

Man darf daher nicht nur es freudig begrüßen, daß die Deutschen an der kurzen bisherigen industriellen Entwicklung moderner Art in China einen kräftigen Anteil haben, sondern man darf auch von dieser fortschreitenden Entwicklung ähnliche günstige Folgen für den Absatz der Erzeugnisse unseres heimischen Gewerbefleißes erwarten, wie sie im Verein mit anderen Momenten in Japan sie gezeitigt hat.

Die Deutschen haben an der industriellen Entwicklung, die seit dem Frieden von Schimonoseki langsam und unter mancherlei Schwierigkeiten in China eingesetzt hat, einen ihrer Handelsbedeutung entsprechenden Teil sich zu sichern gewußt, obwohl das deutsche Kapital daheim sich bis jetzt meist äußerst zurückhaltend gezeigt und die Durchführung mehr als eines aussichtsreichen

Planes dadurch vereitelt hat. Wie auf anderen Gebieten haben sie sich auch hier durch den Wagemut des Pioniers verschiedentlich ausgezeichnet. Ihnen sind hauptsächlich die Anfänge, die z. B. mit der Albumin-, der Glas-, der Seifefabrikation, sowie mit der Federnbearbeitung gemacht worden sind, zu danken. Außerdem sind sie aber auch zusammen mit Engländern in zahlreichen größeren gewerblichen Unternehmungen beteiligt. So in Schanghai bereits im Jahre 1897 an vier Baumwollspinnereien, sechs Seidenfilaturen, drei Dockanlagen, einer Schleppergesellschaft, einer Leichter-gesellschaft, einer Werftanlage, einer Mehlmühle, einer Gasanstalt und einer Landgesellschaft. Bereits damals vor zwei Jahren konnte auf Grund sorgfältiger Schätzungen angenommen werden, daß in derartigen gemeinsamen Unternehmungen in Schanghai ein deutsches Kapital von etwa 10 Millionen Mark stecke, das inzwischen unzweifelhaft noch gewachsen ist. Ähnlich — freilich wenig durchsichtig — sind die Verhältnisse in Hongkong. Abgesehen von verschiedenen Gesellschaften, in deren Vorstand nur ein deutsches Mitglied vorhanden ist, wie insbesondere in der größten der drei Zuckerraffinerien in Hongkong, waren die Deutschen im Jahre 1897 in sieben der kapitalkräftigsten Unternehmungen in der englischen Kolonie, die zusammen ein Anlagekapital von 23 Millionen Silberdollar aufwiesen, mit mindestens zwei Mitgliedern, zum Teil mit der Hälfte und mehr Mitgliedern im Vorstande vertreten. Und in dem vielleicht erfolgreichsten gewerblichen Unternehmen im fernen Osten, der Hongkong and Whampoa Dock Company, in der unter anderen fast jedes englische Kriegsschiff,

das in ostasiatischen Gewässern reparaturbedürftig wird, gedockt zu werden pflegt, waren im Jahre 1897, als ich die englische Kolonie besuchte, nicht nur unter sieben Direktoren drei Deutsche, sondern führte ein Deutscher sogar den Vorsitz.

Wichtiger ist es, daß man von dieser beginnenden industriellen Entwicklung Chinas, an der wir Deutsche in einer Weise bereits beteiligt sind, daß man mit den besten Hoffnungen in die Zukunft blicken kann, nicht nur, wie gesagt, keine Schädigung, sondern sogar eine Förderung unserer deutschen Einfuhr in China erwarten darf. Darüber kann ein Zweifel kaum bestehen, daß in wirklich erheblichem Maße die Einfuhr in China sich nur vergrößern läßt durch eine Hebung der Konsumkraft des chinesischen Volkes. Unter dem Drucke der Uebervölkerung hat sich in den breiten Massen des chinesischen Volkes eine solche Genügsamkeit und Anspruchslosigkeit, ein solches kargliches Maß individueller Kulturbedürfnisse bisher entwickelt, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Grenze der Aufnahmefähigkeit für fremde Waren bald erreicht ist. Nichts vermag die Kaufkraft des Volkes mehr zu heben, als eine industrielle Entwicklung des Landes in Verbindung mit Eisenbahnbau und Bergbau. Dann wird auch die Einfuhr Chinas, die in den letzten Jahren im wesentlichen auf der gleichen Höhe blieb, wachsen. Heute ist sie von dem kleinen, nur etwa ein Zehntel der Einwohnerschaft Chinas aufweisenden Japan schon bald erreicht. Wenn China sich zu einer ähnlichen Aufnahmefähigkeit entwickelt, wie das von Natur aus weniger reiche Japan, dessen Bevölkerung nicht so arbeitsam und dennoch

dichter ist, in wenigen Jahren es gethan hat, so bedeutet das, daß seine heutige Einfuhr sich nahezu verzehnfacht, nicht weit zurückbleibt hinter der heutigen Einfuhr Englands, die heutige Gesamtausfuhr Deutschlands fast um die Hälfte übersteigt, die heutige Gesamteinfuhr von Frankreich, Rußland und Oesterreich-Ungarn allein beinahe aufwiegt.

Daß wir, die wir bei unserer starken Bevölkerungsvermehrung in immer wachsendem Maße darauf angewiesen sind, Nahrungsmittel und Rohstoffe einzuführen und mit den Erzeugnissen unserer Industrie zu bezahlen, nichts unterlassen dürfen, an diesem noch der Entwicklung harrenden, gewaltigen Absatzgebiet einen vollen Anteil uns zu sichern, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Je mehr die Kulturstaaten durch Zölle sich gegeneinander verschließen, um so wichtiger werden für uns die noch entwicklungsfähigen Absatzmärkte in fremden Erdteilen, die keinem unserer Konkurrenten auf dem Weltmarkt gehören. Und zum Glück haben wir alle Aussicht, an diesem chinesischen Absatzmarkt einen reichlichen Anteil zu gewinnen. Deutscher Unternehmungslust, deutscher Arbeit und Ausdauer ist es gelungen, bereits jetzt dem Deutschtum im fernen Osten und insbesondere in China eine Stellung zu erobern, die im Auslande, vor allem in England noch immer besser bekannt ist und richtiger gewürdigt wird, als in unserem Vaterlande, dessen Einwohnerschaft es erst zu einem verschwindend kleinen Teile gelernt hat, ihren Blick über die engen Grenzen der eigenen Heimat hinauszuweisen zu lassen, über weite Meere und ferne Erdteile.

Allerdings kommt die vorzügliche Stellung, die das

Deutschtum in China bereits errungen hat, in der Statistik nicht voll zum Ausdruck.

Das gilt zunächst von unserer deutschen Zollstatistik. Ihr schwer abzustellender Mangel, der bekanntlich darin besteht, daß die deutsche Warenausfuhr und Wareneinfuhr, soweit sie über belgische und holländische, sowie auch heute noch über englische Häfen einerseits, über Genua, vereinzelt auch Marseille andererseits erfolgt, sich nicht genügend fassen läßt, macht sich in Bezug auf China besonders fühlbar, weil die Reichspostdampferlinie und die neue Frachtdampferlinie nach Ostasien zum Teil Antwerpen und Rotterdam, zum Teil Genua berühren. Sie ist daher ein besserer Maßstab für die Steigerung als für den Umfang unserer China-Interessen. Nach ihr hat unsere Ausfuhr nach China seit den Jahren 1881—1885 dem Gewichte nach auf den sechseinhalffachen, dem Werte nach auf den viereinhalffachen Betrag sich gehoben und in den zehn Jahren seit 1889 hat sie sich in beiden Beziehungen verdoppelt. Noch größer ist die Zunahme der deutschen Einfuhr aus China. Sie hat in dem größeren ersten Zeitraum dem Gewichte nach um das zwanzigfache, dem Werte nach fast um das fünfundsiebzigfache zugenommen und auch im letzten Jahrzehnt zeigt sie in der ersten Beziehung eine Verdoppelung und in der zweiten eine Verfünffachung. Der Gesamthandel des deutschen Zollgebiets mit China hat sich in der ganzen Zeit dem Gewichte wie dem Werte nach auf den siebeneinhalffachen Betrag gehoben, in den letzten zehn Jahren dem Gewichte nach um 134%, dem Werte nach um 176%.

Dasjelbe wie von der deutschen Zollstatistik gilt
Handels- und Machtpolitik. II.

zweitens auch von der chinesischen. Ihr Wert leidet für uns nicht nur dadurch erheblich, daß ihr englischer Leiter es noch immer nicht der Mühe für wert gehalten hat, den geographischen Begriff „europäischer Kontinent“ zu spezialisieren, sondern in noch weit höherem Maße dadurch, daß ungefähr 45 % des statistisch ermittelten chinesischen Handels, fast 50 % der statistisch ermittelten chinesischen Einfuhr auf Hongkong entfallen und dieser Freihafen seinerseits natürlich mangels eines Zolls eine zuverlässige Warenstatistik nicht besitzt, ein Umstand, den man auf englischer Seite dadurch auszunutzen pflegt, daß man den ganzen Handel Chinas mit dem Umschlagsplatz Hongkong, wie mit den anderen englischen Kolonien, schlankweg zum englischen Handel zählt und so dazu kommt, — selbst Lord Curzon, der jetzige Vizekönig von Indien, hat es vor nicht langer Zeit im englischen Parlament gethan — diesen englischen Handel auf 80 % des gesamten Fremdhandels Chinas zu bewerten, eine Zahl, die, wie wir sogleich sehen werden, ebenso falsch ist, wie sie begreiflicherweise in England beliebt ist.

Ebenso ist die Schiffahrtsstatistik bisher ein unzureichender Maßstab für die deutschen Interessen in China und in Ostasien überhaupt. Einmal wird ihr gleichsam symptomatischer Wert allgemein dadurch beeinträchtigt, daß Schiffe unter deutscher Flagge auch nichtdeutsche Waren, und Schiffe unter fremder Flagge deutsche Waren befördern; es kommt hier aber noch besonders hinzu, daß das Schiffahrtswesen und insbesondere die Küstenschiffahrt, die mit ihren häufig wiederholten kurzen Fahrten in erster Linie die Zahlen einer Schiffahrts-

statistik anschwellt, gerade das Gebiet in Ostasien ist, auf dem die Deutschen nicht ihrer sonstigen Bedeutung gemäß vertreten waren. Einst ist das anders gewesen. Einst — in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts — hatte der berufene Vertreter der deutschen Handelsinteressen im fernen Osten berichten können: „Die Küstenschiffahrt Chinas ist jetzt fast ausschließlich in den Händen der kontinentalen Schiffe liegend zu betrachten, von denen die deutschen die bei weitem größte Zahl bilden.“

Das hatte sich geändert. Der Umstand, daß unsere Handelschiffe im deutsch-französischen Kriege in den fernen ostasiatischen Gewässern schutzlos den französischen Kreuzern preisgegeben waren, die ungefähr gleichzeitige Förderung, die die Dampfschiffahrt durch die Eröffnung des Suezkanals erhielt, und die Einrichtung fester Dampferlinien an der chinesischen Küste durch Engländer, Amerikaner und Chinesen drängten die deutsche Küstenschiffahrt in China, die anfangs aus Seglern, später aus einzelnen Dampfern, die in sogenannter wilder Fahrt fuhren, überwiegend bestand, immer mehr ins Hintertreffen. Im Jahre 1898 kamen wir Deutsche mit unseren Schiffen in China erst an vierter Stelle; von der Mitte der achtziger Jahre bis zum Jahre 1898 ist der deutsche Anteil an der Schiffahrt ganz Chinas von fast 10% auf knapp 3½% zurückgegangen.

Um so erfreulicher ist es, daß die jüngste Zeit auf diesem Gebiete einen Umschwung bedeutendster Art gebracht hat. Erstens wurde bekanntlich unsere Verbindung mit Ostasien so außerordentlich verbessert, daß sie heute in vielen Beziehungen der eines jeden anderen

Landes mindestens ebenbürtig ist, indem außer der seit dem 1. Oktober 1899 erfolgten Verdoppelung der Fahrten unserer Reichspostdampfer, an Stelle der alten Ringlinie, eine Frachtdampferlinie nach Ostasien von den beiden großen deutschen Dampfergesellschaften, die unbestritten die beiden größten der Welt sind, eingerichtet wurde. Zweitens ist auch von der Hamburg-Amerikalinie in Verbindung mit einer anderen deutschen und einer englischen Gesellschaft eine regelmäßige Dampferlinie zwischen New York und Ostasien begründet worden. Endlich sind auch in der ostasiatischen Küstenschiffahrt die bedeutendsten Fortschritte gemacht worden. Zunächst hat diejenige Reedereifirma, die bisher noch am erfolgreichsten an der fernen Ostküste Asiens sich behauptete, die Firma M. Jepsen in Kiel, die hauptsächlich von Hongkong aus eine regelmäßige Linie nach südlicheren Häfen, vor allem Haiphong, unterhielt, eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Schanghai, Kiautschou, Tschifu und Tientsin im Anschluß an unsere Reichspostdampfer mit Unterstützung der deutschen Reichspostverwaltung eingerichtet. Bedeutsamer ist, daß auch auf dem Yangtseestrom, wo das deutsche Ansehen durch den Besuch des Prinzen Heinrich eine sehr wirksame Stärkung erfahren hat, endlich auch die deutsche Handelsflagge, die fast gänzlich von ihm verschwunden war, regelmäßig sich entfalten wird und zwar auf einer Entfernung von mehr als 2000 km. Es stehen zwei Bremer Firmen im Begriff, mit zunächst je drei Dampfern die Konkurrenz mit den großen englisch-chinesischen Gesellschaften aufzunehmen, die bisher, wie auf manchen anderen Routen an der chinesischen Küste, auch auf diesem

Riesenstrom die fremde Schifffahrt geradezu monopolisirten. Endlich drang um Weihnachten die frohe Botschaft in die Oeffentlichkeit, daß der Norddeutsche Lloyd, der auch an diesem Dampferunternehmen beteiligt ist, die Dampfer zweier englischer Gesellschaften, der Holtzschens East India Ocean Steamship Co. und der Scottish Oriental Steamship Co. angekauft habe und diese aus 24 Schiffen bestehende Flotte noch so zu vermehren und zu verbessern gedenke, daß sein ostasiatischer Küstenschiffahrtsbetrieb innerhalb Jahresfrist annähernd 40 Dampfer umfassen werde.

Damit wird eine alte Scharte in glänzender Weise ausgewetzt und nicht nur der frühere Stand wieder erreicht, sondern übertroffen. Damit ist das große Ergebnis erzielt worden, daß an der ganzen Küste Ostasiens hinauf bis Tientsin die deutsche Flagge in regelmäßigen Linien vertreten sein wird. In Zukunft wird daher auch die Schifffahrtsstatistik die Bedeutung der deutschen Interessen in Ostasien richtiger widerspiegeln, als das bis jetzt der Fall war.

Und wie die Zoll- und Schifffahrtsstatistik bisher kein richtiges Bild von der Stellung des deutschen Handels in China gab, so auch nicht die verbreitete Statistik über die in China anwesenden Fremden, die alljährlich von der chinesischen Seezollbehörde aufgestellt wird. Nach ihr kamen im Jahre 1898 die Deutschen mit 1043 Köpfen erst an fünfter Stelle, hinter Engländern, Amerikanern, Japanern und Portugiesen, und wurden von den Engländern gar fünffach überflügelt. Das erklärt sich zum Teil daraus, daß die Engländer und Amerikaner, wie auch die Franzosen, sehr viel mehr

Missionare nach China entsandt haben als wir Deutsche, und daß die ersten auch eine große Menge Landsleute — etwa 600 — im chinesischen Zolldienst aufweisen; das findet aber auch zum Teil darin seine für uns so erfreuliche Erklärung, daß die deutsche Bevölkerung in China und Ostasien überhaupt durch eine weitgehende soziale Gleichartigkeit und hohe gesellschaftliche Stellung gekennzeichnet wird und in weit geringerem Maße als die anderen Nationalitäten, als Engländer, Amerikaner und Franzosen, ganz zu schweigen von Portugiesen und Japanern, aus den niederen, ja niedersten Schichten sich rekrutiert.

Diese soziale Vorzugsstellung, möchte ich sagen, kommt auch in der Statistik der Firmen einigermaßen zum Ausdruck. Hier steht Deutschland — wenn von den Japanern, bei denen besondere Verhältnisse vorliegen, abgesehen wird — an zweiter Stelle, alle anderen weit, um mehr als die Hälfte hinter sich zurücklassend, den Amerikanern, Franzosen, Russen, Oesterreichern und Belgiern zusammen gleich kommend. Allerdings haben wir auch nach dieser Statistik im Jahre 1898 den 398 englischen Firmen nur 107 deutsche gegenüberzustellen. Aber auch dieses Bild wird günstiger bei näherer Betrachtung. Einmal spricht schon die Bewegung der Zahlen für uns. Im Gegensatz zu der Bevölkerungsvermehrung, nach der sich in den 25 Jahren von 1872 bis 1897 die Engländer wie die Amerikaner ungefähr doppelt so stark wie die Deutschen in China vermehrt haben, hat die Anzahl deutscher Firmen im gleichen Zeitraum doppelt so stark zugenommen wie die der englischen, während die amerikanischen gar einen Rückgang

zu verzeichnen haben; entfiel im Jahre 1872 eine Firma auf 8 Engländer und 12 Deutsche, so nach 25 Jahren umgekehrt auf 8 Deutsche und 12 Engländer, und die Ziffern waren gleichzeitig für die Amerikaner von 13 auf 36, für die Franzosen von 15 auf 32 angewachsen. Schon das zeigt die hohe und wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Deutschen in China.

Sie tritt aber noch deutlicher hervor in anderer Beziehung. Vielleicht ist darauf, daß die Deutschen im fernen Osten im wesentlichen Hanseaten sind, die auch daheim vorwiegend im Großhandel beschäftigt sind, die Thatsache zurückzuführen, daß die Deutschen in China in weit höherem Maße als die Angehörigen anderer Nationen im Großhandel thätig sind, ja, man kann fast sagen, im Ein- und Ausfuhrgeschäft geradezu aufgehen. Nur wenn diese Großhandelsfirmen verschiedener Nationalität einander gegenübergestellt werden, ergibt sich auf gleicher und gerechter Grundlage ein Vergleich über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, wie sie uns hier hauptsächlich interessiert. Ein solcher Vergleich läßt sich auch zwischen Deutschen und Engländern anstellen. Der englische Generalkonsul Brennan hat nämlich im Jahre 1897 die im Ein- und Ausfuhrgeschäft thätigen englischen Firmen — „British firms, large and small“ — in allen chinesischen Vertragshäfen auf 134 beziffert oder fast nur ein Drittel der von der chinesischen Seezollbehörde angegebenen Zahl aller englischen Geschäfte, und für dasselbe Jahr läßt an der Hand des Adreßbuches für Ostasien sich feststellen, daß unter den von derselben Behörde auf 99 bezifferten deutschen Firmen nicht weniger als 87 im Großhandel

thätig waren. Das ergibt ein Verhältnis englischer Firmen zu deutschen von 3 : 2.

Natürlich verschiebt sich dieses Verhältnis beträchtlich in den einzelnen chinesischen Hafenplätzen. Der Sitz des englischen Uebergewichts ist Schanghai, wo genau doppelt so viele englische wie deutsche Großhandelsfirmen thätig sind, was sich in erster Linie daraus erklärt, daß Schanghai den Haupteinfuhrhafen für Baumwollwaren bildet, die noch immer, trotz zunehmender amerikanischer Konkurrenz, vorwiegend englischen Ursprungs sind und nicht weniger als 40 % der gesamten Einfuhr Chinas ausmachen. Sieht man von diesem allerdings weitaus umfangreichsten aller Einfuhrartikel, an dem deutsche Firmen keineswegs unbeteiligt sind, ab, so dürfte die Einfuhr fast zu gleichen Teilen in deutschen und englischen Händen liegen, und ähnlich dürfte es mit der Ausfuhr stehen, wenn von Thee, in dem die Russen, und von Seide, in der die Franzosen hervorragend thätig sind, abgesehen wird.

In Hongkong, das in den angeführten Ziffern nicht einbegriffen ist, ist das Verhältnis für uns Deutsche schon sehr viel günstiger. In dieser englischen Kolonie standen — abgesehen von den Firmen der Parsis und indischen Juden — im Jahre 1897 nur 28 englischen Handelshäusern 21 im Großhandel thätige deutsche Firmen gegenüber, zu denen noch 5 deutsche Wechsel-, Schiffs- und Effektenmakler, sowie 8 deutsche Ladengeschäfte hinzukamen. Sir William Robinson, der bis vor kurzem Gouverneur von Hongkong war, hat bei seiner Rückkehr nach England vor noch nicht zwei Jahren geäußert, daß der von ihm sechs Jahre lang verwaltete

Handelsplatz immer mehr „in deutsche Hände falle“, so daß „das Mutterland entschuldigt erscheine, wenn es sich frage, ob es der Mühe wert sei, große Summen für eine Kaufmannschaft zu verwenden, die ihren Konkurrenten gegenüber anscheinend hilflos sei;“ zur Illustrirung dieser etwas weitgehenden Behauptung wies er darauf hin, daß die Deutschen bereits „fast alle besten Wohnungen“ in Hongkong inne hätten; und die verbreitetste und einflußreichste Zeitung der englischen Kolonie mußte in dieser Beziehung dem sonst von ihr so oft und scharf bekämpften Sir William recht geben.

Und in den anderen Hafensplätzen, die an der chinesischen Küste den Fremden zugänglich sind, in den sogenannten Außenhäfen (outports), d. h. allen chinesischen Vertragshäfen mit Ausnahme Schanghais, kamen im Jahre 1897 die Deutschen mit 47 Firmen den Engländern mit 54 Firmen sehr nah, ein Verhältnis, das sich inzwischen unzweifelhaft noch günstiger für uns gestaltet haben wird. Außerhalb des Yangtsethals standen sogar schon vor zwei Jahren 36 deutsche Firmen 35 englischen gegenüber; und in einzelnen wichtigen Vertragshäfen hatten die Deutschen schon damals ein ausgesprochenes Uebergewicht. So waren in Tientsin neben 9 englischen 16 deutsche, in Kanton neben 6 englischen 8 deutsche Firmen ansässig. In dem genannten wichtigen Hafen des Nordens, wo wir seit dem Jahre 1896 eine eigene deutsche Niederlassung haben, sollten die deutschen Firmen am Handel stärker beteiligt sein, als die aller anderen fremden Nationen zusammengenommen; von Kanton, dem größten chinesischen Hafensplatz im Süden, dürfte ungefähr dasselbe gelten, und — wenn man von

Thee, der hier fast ausschließlich von russischen Firmen gehandelt wird, abzieht — wohl auch von Hankou, dem zukunftsreichen Ausgangspunkt der bereits in Angriff genommenen großen belgischen Ueberlandbahn nach Peking, dem „Chicago des fernen Ostens“, wie man es genannt hat, in dem wir bekanntlich auch eine deutsche Niederlassung seit dem Jahre 1896 haben.

So nimmt der deutsche Kaufmann schon heute eine bedeutungsvolle Stelle im fernen Osten ein, nur noch übertroffen vom Engländer, verschiedentlich auch diesen überflügelnd. Man darf der Hoffnung sich hingeben, daß es ihm gelingen wird, das durch rastlose, angespannte Arbeit Errungene nicht nur zu behaupten, sondern allen Konkurrenten gegenüber zum wachsenden Nutzen unserer einheimischen Industrie zu befestigen und auszubauen.

In dieser zuversichtlichen Erwartung bestärkt insbesondere auch die folgende Erwägung. Der Mangel an großen Stapelartikeln, der in der Vergangenheit für den deutschen Kaufmann gegenüber seinem englischen Konkurrenten vielfach ein Nachteil gewesen ist, dürfte in Zukunft in doppelter Hinsicht eher als Vorteil für ihn sich erweisen. Erstens berechtigt die bisherige bunte Mannigfaltigkeit des Geschäfts des deutschen China-kaufmanns zu der Erwartung, daß die Deutschen auch vielseitigen Anteil an einem Aufschwung des chinesischen Wirtschaftslebens zu gewinnen wissen werden, während die Konzentrierung auf wenige große Artikel, wie jedes Segen auf wenige Karten, mancherlei Risiko mit sich bringt. Das gilt um so mehr, als die billigen englischen Stapelartikel, vor allem die Baumwollwaren, es sind, in denen in erster Linie die ostasiatische Konkurrenz,

wie es bereits in Ostindien und in Japan geschehen ist, sich fühlbar machen wird, und als man annehmen darf, daß die Kaufkraft, die durch diese billigere Versorgung mit inländischen Kleidungsstoffen im chinesischen Volke zur Befriedigung höherer Bedürfnisse gleichsam aufgelöst wird, auch dem rührigen deutschen Handel und der aufblühenden deutschen Industrie in beträchtlichem Maße zu gute kommen wird.

Zweitens gefällt sich ein wichtiger rein psychologischer Umstand hinzu. Das Geschäft in den großen Massenartikeln der englischen Baumwollindustrie, deren Ausfuhr fast ein Fünftel der Gesamtausfuhr Englands bekanntlich bildet, bewegt sich seit Jahrzehnten — mit ganz unbedeutenden Wandlungen — in glatten, ausgefahrenen Geleisen; es geht den alten Lauf auch ohne besonders sorgfältige Pflege; es hat der jetzigen Generation verhältnismäßig wenig Gelegenheit geboten, Intelligenz und Energie zu bethätigen, sowie neue Erfahrungen zu sammeln; zugleich hat es durch seinen außerordentlichen Umfang dahin gewirkt, daß alle Artikel, für die ein großer Absatzmarkt noch nicht bestand, der Bearbeitung nicht wert erschienen; ja, der englische Generalkonsul Brennan hat sogar behauptet, sein Landsmann in China sei besorgt, seine gesellschaftliche Stellung zu schädigen, wenn er sich auf gewisse Arten durchaus ehrenwerten Geschäftsbetriebes einlasse, die unter den deutschen Kaufleuten ohne jegliche gesellschaftliche Erniedrigung geübt würden. Der Deutsche hingegen, der erst später auf dem Plane erschien und für den es von Haus aus derartige große Massenartikel nicht gab und nicht gibt, nahm sich, um sich eine Stellung zu

schaffen, auch des Kleinsten mit Liebe an; er interessierte sich für die Einfuhr von Nähnadeln, von Drahtstiften, von Knöpfen, von jenem bunten Allerlei, das noch heute — aber nicht mehr spöttisch, wie früher — German articles, German Nicknack oder Muck and truck trade genannt wird; er war bereit, den Chinesen mit allem zu versorgen, „vom gewöhnlichen Streichholz bis zur Menagerie“, wie der erwähnte Gouverneur Hongkongs sich ausgedrückt hat. Der Erfolg davon blieb nicht aus. „Die Deutschen bringen,“ heißt es im amtlichen Bericht über die Enquete, die im Anschluß an die bekannte Umfrage Chamberlains über die fremde Konkurrenz in den englischen Kolonien in Hongkong veranstaltet wurde, „die Deutschen bringen alles voran, für das eine Nachfrage vorhanden ist. Es scheinen unansehnliche Dinge zu sein, aber es wird doch ein beträchtliches Geschäft in ihnen gemacht. . . . Es mag anfänglich noch so unbedeutend sein, der deutsche Kaufmann fördert und treibt es, bis es schließlich ein recht ansehnlicher Handelsartikel geworden ist. Er nimmt Artikel auf, die englische Kaufleute zur Seite werfen als zu geringfügig, um sich mit ihnen abzugeben.“ Dasselbe wird ganz besonders noch im Hinblick auf die chinesische Ausfuhr betont; in dieser Beziehung sagt der erwähnte englische Bericht: „Fast die ganze Zunahme der Ausfuhr vom Osten, soweit neue Artikel in Betracht kommen, ist im Grunde den Deutschen zuzuschreiben. Sie sind die ersten, die den Wert eines neuen Artikels erkennen, die ersten, die Versuche mit ihm anstellen, die ersten, die ihn nach Hause schicken, die ersten, die ausfindig machen, was für einen Marktwert er hat.“ Und das vielleicht Erfreulichste an diesem

für unsere deutsche Kaufmannschaft so günstigen Bericht ist, daß auch von so sachkundiger englischer Stelle aus die Thätigkeit der deutschen Konkurrenten ausdrücklich als ein ehrlicher Wettbewerb — a fair business competition — in den meisten Fällen anerkannt wird und ihre sichtlichen Erfolge zurückgeführt werden auf „ihre sehr große Intelligenz, große Sorgfalt und Umsicht und allgemeine Bildung“ (their very great intelligence, great painstaking and care and general information).

In Verbindung mit diesem gewichtigen englischen Urteil wird es einleuchtend, welche Bedeutung es gerade für uns hat, daß diejenigen Waren, die im Gegensatz zu den Stapelartikeln in der chinesischen Einfuhrstatistik unter der Ueberschrift „Sundries“ oder Verschiedenes zusammengefaßt werden, im letzten Jahrzehnt den weitest aus größten Teil der gesamten Zunahme der chinesischen Einfuhr in Anspruch nahmen, von 42 Millionen Taels im Jahre 1890 auf fast 90 Millionen Taels oder rund 270 Millionen Mark im Jahre 1898 sich gehoben, in acht Jahren also mehr als sich verdoppelt haben.

Nun ist es ja richtig, daß diese „Sundries“ neben deutschen auch gar vielerlei Waren anderer Herkunft umfassen und daß die Stellung, die der Deutsche in der fremden Kaufmannschaft Chinas einnimmt, wenig beweist für die Rolle, die die Erzeugnisse deutschen Gewerbestrebes auf dem chinesischen Markte spielen. Die Thätigkeit des Kaufmanns ist eben international; er vermittelt die Ware, die verlangt wird, und das ist in unserer Zeit entwickelter Weltwirtschaft auf die Dauer die preiswerteste, die unter gleichen sonstigen Umständen billigste; woher die Ware, die er liefert, stammt, ist

für den Kaufmann, wenn nicht gleichgültig, doch nebensächlich. Es ist daher nicht nur natürlich, sondern es ist sogar ein erfreulicher Beweis besonderer Tüchtigkeit, daß der deutsche Kaufmannstand im fernen Osten auch mit anderen Ländern, als dem deutschen Vaterlande, in so enger Geschäftsverbindung steht, wie er es thut. Wäre das nicht der Fall, so hätte er niemals die Bedeutung gewinnen können, die er heute hat.

Von den 73 Gesellschaften, die im Jahre 1897 von den deutschen Firmen in Hongkong vertreten wurden, waren 27 nicht deutsch; von den 40 deutschen Handelshäusern in Schanghai betrieben etwa 10 einen bedeutenden Handel mit England, den Vereinigten Staaten und Belgien; selbst Armstrong, Krupps großer Rivale, ist dort nicht von einer englischen, sondern von einer deutschen Firma vertreten. Deutsche Handelshäuser haben, wie bereits angedeutet wurde, die Ausfuhr in einigen chinesischen Artikeln, gleichgültig wohin sie bestimmt sind, fast monopolisiert; die bedeutende Ausfuhr chinesischer Strohmatte und Feuerwerkskörper nach den Vereinigten Staaten liegt fast ganz in ihren Händen. Und auch ein großer Teil fremder Erzeugnisse wird durch sie nach China eingeführt, so insbesondere Textilwaren, Eisenwaren und Maschinen aus England, Textilwaren und Petroleum aus Amerika, Eisenwaren aus Belgien u. s. w.

So besteht allerdings noch ein erheblicher Unterschied zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung deutscher Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt.

Es läßt sich nicht leugnen, daß bisher nicht immer

alles gethan ist, diesen Unterschied zu verringern. Die deutsche Industrie und auch die deutsche Kapitalkraft haben oft versagt, den Weg nicht beschritten, den ihnen die Unternehmungslust des deutschen Kaufmanns ebnete. Anfänglich war das nicht verwunderlich. Es mangelte der deutschen Industrie in der Regel an der Leistungsfähigkeit, um siegreich im internationalen Wettkampf in China vordringen zu können; und als sie mit der Zeit mehr und mehr durch zielbewusste Arbeit diesen Mangel auszugleichen wußte, da fehlte es an einem zweiten Erfordernis, das außerhalb der Heimatgrenzen einen Erfolg nur verbürgt, an dem in seiner Wichtigkeit sehr oft unterschätzten Verständnis für die Bedürfnisse des ausländischen Marktes. Statt den Erfordernissen des fremden Marktes, mochten sie auch noch so wunderbar, nebensächlich, willkürlich, ja unrichtig erscheinen, in der Ware selbst, ihrer Aufmachung und Verpackung mit peinlicher Sorgfalt sich anzupassen, suchte sie, theils aus Bequemlichkeit, theils aus Gedankenlosigkeit, theils sogar in guter Absicht, dem fremden Markte aufzuzwingen, was ihr am besten paßte und ihr am besten schien. In dieser und in anderen Beziehungen frankte die deutsche Industrie noch lange an den Anschauungen des nur nach der engen Heimat urteilenden Binnenländers. Und jetzt, wo sie beginnt, von diesen Kinderkrankheiten, die manchen auch deutschen Kaufmann den Verkehr mit ihr lieber meiden ließen, sich zu erholen und neben größerer Kraft ein feineres Verständnis für den Weltmarkt, auf den sie immer mehr mit ihren Erzeugnissen sich angewiesen sieht, zu zeigen, jetzt versagt sie China gegenüber vielfach aus

einem dritten Grunde: sie ist infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs der letzten Jahre mit anderen näher liegenden Aufgaben zu sehr in Anspruch genommen. So erfreulich das im allgemeinen auch klingt, so ist es doch vom Standpunkt des Chinahandels aus sehr zu bedauern; es ist lebhaft zu wünschen, daß vielmehr gerade jetzt das Interesse für den chinesischen Markt sich auch dann bei uns eifrig bethätigt, wenn der zu machende Gewinn den Vergleich nicht aushält mit Gewinnen, die von anderen Seiten erwachsen; denn es handelt sich gerade jetzt vielfach nicht nur darum, ein einmaliges Geschäft zu machen, sondern seinen Anteil sich zu sichern an der voraussichtlichen Entwicklung des chinesischen Absatzmarktes, vor allem Eisenmarktes, eine Aufgabe, die insbesondere die Fabrikanten Nordamerikas klarer erkannt zu haben scheinen, als viele unserer deutschen Fabrikherren.

Wenn aber die deutsche Industrie genügendes Können, genügendes Verständnis und genügendes Interesse für den chinesischen Markt in Zukunft in noch höherem Grade als bisher beweist, dann hat sie alle Aussichten, den ihr zukommenden Anteil an der Versorgung des chinesischen Marktes reichlich sich zu erringen. Denn gerade der erhebliche Unterschied, der zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung der deutschen Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt besteht, ist im Hinblick auf die Zukunft für sie ein Vorteil. Gerade weil das Geschäft des deutschen Chinakaufmanns noch nicht mit deutschen Waren gleichsam gesättigt ist, wie es mit englischen Waren beim Geschäft des englischen Kaufmanns seit lange der Fall

ist, gerade darum genießt unsere deutsche Industrie in der Zukunft Vorzugschancen vor der englischen. Der englische Kaufmann und englische Industrielle bethätigten fast gleichzeitig ihr Interesse für den ostasiatischen Markt; bei uns Deutschen hingegen war es jahrzehntelang der Kaufmann so gut wie allein, der sich hinauswagte in die weite Welt und in ferner Fremde erfolgreich eine Stellung sich schuf; viel, viel später begann der deutsche Industrielle, der erst den einheimischen Markt sich erobern mußte, den Blick auch über die Grenzen der Heimat zu erheben. Schwingt sich die deutsche Industrie in ihrer Leistungsfähigkeit, ihrem Verständnis und Interesse für den fremden Markt, wie es ihr so vielfach bereits gelungen ist, zu der Höhe des fremden Konkurrenten auf, dann wird ihr auch der frühreifere Bruder, der deutsche Kaufmann im fernen Osten, seine wirksame Hilfe nicht versagen. Vielleicht wird der einzelne deutsche China Kaufmann manchmal den Wunsch haben, bestehende, sorgsam aufgebaute Geschäftsverbindungen, auch wenn sie nicht deutsch sind, durch Einführung neuer deutscher Marken nicht zu stören, im ganzen wird unsere deutsche Kaufmannschaft in China, wie sie es vielfach unter oft mißlichen Verhältnissen schon in der Vergangenheit gethan hat, in weit höherem Maße auch in der Zukunft für unsere deutsche Industrie die vorwärtstrebende Energie des Pioniers bewahren, durch die sie sich auszeichnet vor der englischen Kaufmannschaft, die mehr den alten Besitz zu verteidigen als Neues zu erobern hat und die mehr die der Vergangenheit zugewandte Gemütsstimmung des beatus possidens aufweist, der stolz sich seines Besitzes freut

und das unbequeme Trachten nach arbeitfamer Erweiterung desselben weniger kennt.

Alles das begründet auf dem chinesischen Markt für unsere deutsche Industrie eine Vorzugsstellung, wie sie die keines anderen Volkes auch nur annähernd genießt. Was kann unsere Industrie alles erringen, wenn es ihr gelingt, diese Vorzugsstellung — womit sie kaum begonnen hat — auszunutzen. Beträgt doch die Einfuhr deutscher Waren nach China heute noch nicht ein Fünftel der dortigen Einfuhr englischer Waren und stehen wir doch noch in einer Zeit, wo erst zaghafte Versuche einer energischen Erschließung Chinas anfangen, einer Erschließung, deren Tragweite — wie wir sahen — außerordentlich ist, selbst wenn nur der in Japan so schnell erreichte Grad an Aufnahmefähigkeit in dem großen, nahezu 400 Millionen Menschen umfassenden Reiche erzielt wird.

Wie in der angedeuteten kaufmännischen Tüchtigkeit und Rührigkeit eine Garantie liegt, daß der deutsche Kaufmann im fernen Osten, auch bei der wahrscheinlich noch sich verschärfenden Konkurrenz, seine bereits errungene Stellung wird behaupten und ausbauen können, so darf man eine besondere Garantie dafür, daß diese Stellung bei der Eroberung dieses großen Absatzgebietes der Zukunft unserer heimischen, immer leistungsfähiger und weltmännischer werdenden Industrie in steigendem Maße zu gute kommen wird, darin wohl erblicken, daß der deutsche Kaufmann in Ostasien und insbesondere in China fast ausnahmslos Deutscher geblieben ist, trotz des internationalen Charakters seines Geschäfts, trotz der vielfachen Verflechtung mit englischen Interessen,

trotz der häufigen Annahme von englischen Sitten und englischer Sprache, ein Deutscher im Grunde seines Wesens, mit lebhaftem Nationalbewußtsein, mit deutschem Fühlen und Denken, wie es jüngst auch Prinz Heinrich bei seiner Rückkehr nachdrucksvoll hervorgehoben hat. Dieses Festhalten des Deutschen an seiner Nationalität, das hier einen so erfreulichen Gegensatz zu vielen anderen Ländern der Erde bildet, hängt sicherlich zum Teil mit der Jugendlichkeit der europäischen Ansiedelungen in China, dem beständigen neuen Zuzug aus der Heimat, dem Zahlenverhältnis zwischen Deutschen und Engländern und insbesondere auch dem Umstand zusammen, daß in China die rechtliche Möglichkeit der Umwandlung in einen Ostasiaten nicht besteht; entscheidend war aber unzweifelhaft, daß es sich bisher für den Deutschen, der nach China zog, nie um den dauernden Abschied von der Heimat handelte, daß vielmehr stets die aus Vaterland kettende Hoffnung bestand, nach einer mehr oder minder langen Reihe von Jahren wieder dauernd nach Hause zurückzukehren. Es sieht jedoch so aus, als schwänden langsam die Gründe, die zu dieser Hoffnung berechtigen, als sollte auch in China, wie in den anderen Teilen der gemäßigten Zone, eine dauernd dort sesshafte fremde Kolonie langsam in größerem Umfang sich entwickeln. Damit wird auf die Dauer auch hier das Festhalten an der eigenen Nationalität für die meisten zur bloßen Zweckmäßigkeitsfrage; und für ihre Entscheidung pflegt es erfahrungsmäßig von ausschlaggebender Bedeutung zu sein, ob das deutsche Bürgerrecht die gleiche Gewißheit dauernden wirksamen Schutzes bietet, wie das fremde, etwa das englische in Hongkong.

Bezeichnend in vieler Hinsicht ist noch heute ein jetzt oft citirter Brief, den der kaufmännische Konsul eines deutschen Küstenstaates in einer Hafenstadt an der Westküste Amerikas im Jahre 1845 seinem Bremer Freund schrieb; in ihm hieß es: „Es fehlt uns dort — in Deutschland — wie hier im Auslande die Protektion der Regierung, die mit den Waffen, wie England und Frankreich es thun, uns Kaufleute unterstützen sollte. Wir Deutsche im Auslande müssen uns in streitigen Fällen durch England, Frankreich oder die Vereinigten Staaten beschützen lassen, weil unsere Fürsten uns nicht helfen. Man gibt uns zwar Minister (Gesandte) in Oberheimlichen Kammerherren zc., aber die armen Leute stehen wie die vergoldeten Eierschalen auf ihren Posten, da sie keine Stützen haben und ihre gerechten Forderungen nicht mit Gewalt bekräftigen können. Daß wir Deutsche unter solchen Umständen uns noch immer ohne Händel durchschlagen, ist bewundernswert, aber die desfallsigen Schwierigkeiten und die täglich sich mehrende Ueberzeugung, daß wir von unserem Vaterlande keinen Schutz erwarten dürfen, macht uns auch immer gleichgültiger gegen dasselbe, und man sagt mit Recht, daß es im Auslande keine schlechteren Patrioten als die Deutschen gäbe, ja, daß wir oft lebhafteren Anteil an England und an Frankreich nähmen als an Deutschland.“

Wöchten diese traurigen Zustände nicht ferner Zeiten niemals wiederkehren und, soweit sie noch bestehen, völlig überwunden werden! Vieles ist ja anders geworden, seitdem die Kraft des deutschen Volkes geeint ist. Aber unsere gefürchtete Landmacht vermag uns

auf die Dauer nur unsere angesehene Stellung und den Frieden auf dem europäischen Kontinent zu sichern. Außerhalb des Festlandes unseres kleinen Erdteils, auf dem großen Schauplatz der Welt, auf dem unsere Interessen schon tausendfach festgewurzelt sind und in immer stärkerem Maße infolge unserer schnellen Bevölkerungszunahme notwendig Wurzel schlagen, vermag uns nur eine starke Flotte auf die Dauer eine gleich geachtete und gesicherte Stellung zu wahren. Möchten wir den Zeitpunkt nicht versäumen, rechtzeitig auch zur See unsere vorhandene Kraft zu einer Macht zu entwickeln, daß wir nicht nur Staaten wie China gegenüber unseren Willen stets mit ähnlichem Nachdruck zu äußern vermögen, wie andere Völker, denen wir uns sonst gleich zu sein dünken, sondern daß auch die Furcht vor unserer heimischen Schlachtflotte einen jeden unserer Konkurrenten, auch den mächtigsten, zurückhält von willkürlichen Eingriffen in die deutsche Handelsentwicklung, von jeglicher Verletzung unserer deutschen Flagge! Dann wird es gelingen, eine Aufgabe zu erfüllen, die leider zu lange schon vernachlässigt wurde. Dann wird es gelingen, den reichen Ueberschuß unserer Volkskraft endlich wirklich in nationalem Interesse nutzbar zu machen, den reichen, alle anderen Nationen weit übertreffenden Ueberschuß unserer Volkskraft, der uns vor allem anderen eine natürliche Anwartschaft darauf gibt, in der Reihe der führenden Völker der Erde zu bleiben auch in einer Zukunft, der das Aufkommen großer Reiche, wie die Weltgeschichte sie noch nicht kennt, augenscheinlich das Gepräge geben wird. Dann wird auch der Deutsche im Ausland nicht so leicht seinem Vater-

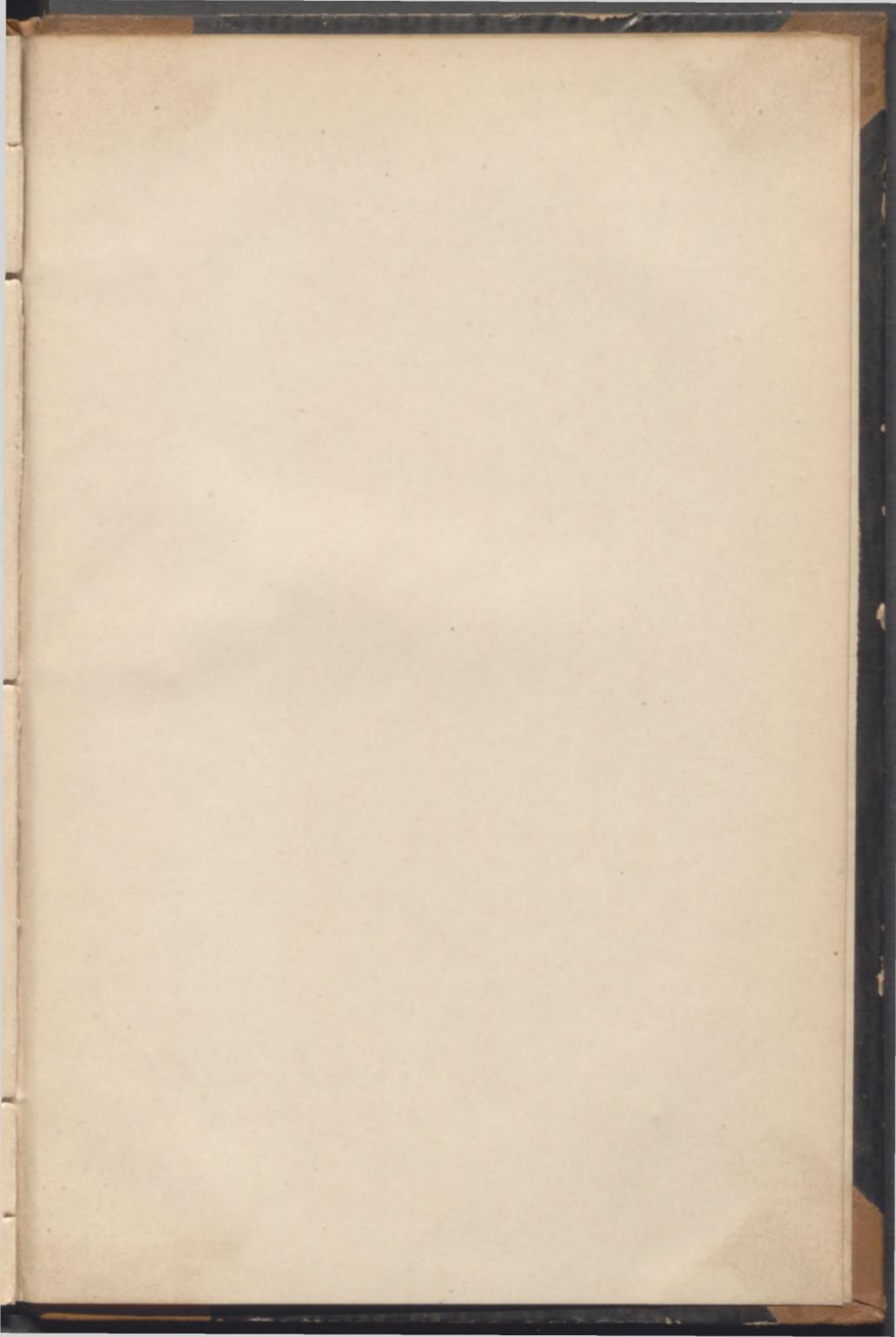
lande untreu werden, nicht mehr fast ganz als Völkerdünge dienen zur Stärkung unserer Rivalen! Dann werden wir endlich auch außerhalb unseres Vaterlandes die Früchte selbst ernten, die deutsche Kraft und deutscher Fleiß und deutsche Bildung in so reichem Maße dort reifen!



17356

17.356.





BIBLIOTEKA * * * * *
UNIwersytecka
17356
* * * * * W TORUNIU *