



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Aus Landwirtschaft, Industrie und Handel

**Der britische Merkantilismus und die deutsche Zollpolitik.** Seit einigen Wochen überbieten sich die führenden Blätter in England wieder einmal in ausgesuchtester Unliebenswürdigkeit gegen das Deutsche Reich. Die große Mehrheit der am Geistes- und Erwerbsleben der deutschen Nation beteiligten gebildeten Männer hatte bisher diese Gehässigkeiten überhören zu sollen gemeint und steht noch heute treu zu der Reichsregierung, wenn sie sich — trotz des Schreiens eines Häufleins alldeutscher Gernegroße — bis an die Grenzen zulässiger Langmut bemüht, die altbewährten freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und England auch vor dem Schein ernstlichen Schwankens zu bewahren. Die Grenzboten haben dieser langmütigen Politik jederzeit das Wort geredet, weil sie wissen, daß der britische Deutschenhaß jedes tatsächlichen und praktischen Grundes entbehrt, und weil sie glaubten, daß er auf so handgreiflichen Wahnvorstellungen und so kleinlichen Empfindlichkeiten beruhe, wie sie die englische Volksseele wohl zeitweilig befallen, aber niemals auf die Dauer beherrschen können. Aber nach dem in den letzten Wochen jenseits des Kanals beliebten Verhalten wird es einem schwer, in diesem Glauben zu verharren. So redlich auch einige wenige englische Blätter und Politiker immer noch bemüht sind, ihren Landsleuten die Absurdität ihrer Gehässigkeit vor Augen zu führen, sie scheinen in der jüngsten Zeit zur vollkommenen Einflußlosigkeit verdammt gewesen zu sein, während die Gegner das Feld in kaum je erlebtem Grade beherrschen, sodaß man fast annehmen möchte, daß die Regierung selbst in dem früher doch ab und zu sichtbar gewordenen Bestreben, den Friedenstörern entgegenzutreten, nachzulassen gewillt oder gezwungen sei. Unter diesen Umständen erwächst auch der ernsthaften politischen Publizistik in Deutschland die Aufgabe, die britischen Feindseligkeiten ernster als bisher zu nehmen und sie trotz aller Reserve, die dem Uneingeweihten in Rücksicht auf die Arbeit der Staatsleiter hüben und drüben immer geboten bleibt, auch ernsthafter zu erörtern, umso mehr, als die unter Zustimmung eines neu zu wählenden Reichstags demnächst durchzuführende Neuordnung unserer Handelsbeziehungen zum Ausland stark beeinflußt werden können. Es ist nicht nötig, die einzelnen Fälle hier aufzuführen, in denen in letzter Zeit die Absicht, den deutschen Interessen zu schaden, jenseits des Kanals besonders stark zutage getreten ist, oder danach zu fragen, wieweit diese Absicht etwa schon verwirklicht sein mag. Daß sie reichlich vorhanden ist, und daß sie auch an vielen Stellen leicht verwirklicht werden kann, darüber ist sich heute im Deutschen Reiche kein gebildeter Mann mehr im unklaren.

Unter der neuen Firma des Imperialismus sucht der alte Merkantilismus mit aller in seinem Wesen liegenden Kleinlichkeit, Eifersucht, Gehässigkeit, Gewalttätigkeit und Friedlosigkeit auch die Nation immer mehr gefangen zu nehmen, deren großzügige, von machtbewußter Vornehmheit getragne Weltpolitik wir Deutschen seit Menschenaltern — fast möchte man glauben, zu sehr — zu bewundern gewöhnt und gelehrt worden sind. Es ist klar, daß kein Land in der Welt — auch Amerika, Rußland und Frankreich nicht — so gefährlich für den Weltfrieden und erst recht für Deutschlands wirtschaftliche und politische Zukunft werden könnte, wie ein in den Merkantilismus zurückfallendes Großbritannien. Zwar ist es wohl wirklich nur doktrinäre Verrantheit — an der unsre Zeit ja überall in großem Maße leidet —, wenn man bei uns oder in England einen solchen Rückfall auf die Dauer für möglich hält. Aber schon eine kurze Periode merkantilistischer Experimente gerade Großbritanniens müßte zu den traurigsten praktischen Konsequenzen führen. Daß wir mit der Möglichkeit einer solchen Periode als mit einer schweren Gefahr rechnen müssen, darüber läßt der in England sich breit machende Haß keinen Zweifel mehr aufkommen. Wir müßten die größten Narren von der Welt sein, wenn wir uns

nicht nach allen Seiten hin darauf einrichten wollten. Die zollpolitische Seite interessiert uns hier vor allem, und auf ihr liegen ja auch die praktischen Fragen, in denen sich unter allen Umständen in kurzer Frist das Deutsche Reich zu entscheiden hat. Es ist ganz undenkbar, daß wir dabei die britische merkantilistische Gefahr auch nur einen Augenblick außer acht lassen können. Alles erdenkliche Rüstzeug, das zu ihrer Abwendung dienen kann, müssen wir scharf machen und bereit halten. Je dringender wir mit England im handelspolitischen Frieden zu leben wünschen, je mehr wir überzeugt sind, daß das nicht nur möglich, sondern das einzig Vernünftige ist, um so mehr ist die zollpolitische Mobilmachung, nicht gegen England, aber gegen den britischen Merkantilismus für uns eine der wichtigsten nationalen Pflichten. Das auszusprechen, kann uns als England freundlich gesinnte Deutsche auch das Bewußtsein nicht hindern, daß diese Mobilmachung niemand eifriger zu fördern bereit sein wird, als die deutschen Politiker, die seit Jahr und Tag Feindschaft gegen England predigen, weil sie selbst in merkantilistischen Atavismus verfallen sind und sich einbilden, in der Isolierung unsrer Volkswirtschaft ihren eignen Vorteil am besten zu fördern. Wenn die englischen Merkantilisten durch ihre nachgerade jedes erträgliche Maß übersteigende, herausfordernde Feindseligkeit die anti-englische Strömung in Deutschland durchaus ins Recht setzen wollen, so können sich die deutschen Freunde Englands dieser Tatsache gegenüber nicht länger taub und blind stellen, ohne außer dem Spott, dem sie sich schon aussetzen, auch noch den Schaden für unsre handelspolitische Zukunft zu riskieren. Wir Deutschen erstreben in der ganzen Welt nichts, was sich nicht im vollsten Maße mit den berechtigten vernünftigen und sehr weitgehenden britischen Interessen an allen Ecken und Enden des Erdkreises verträge. Wir wollen weder im Westen die Vorherrschaft zur See noch im Osten ein größeres Deutschland politisch begründen. Wenn man in England solche Ammenmärchen glaubt, so kann uns Deutsche das betrüben, weil es unsern Vorstellungen von der Größe des britischen Volksgeists widerspricht, geht aber unsre Zollpolitik wenig an. Aber wenn man jenseits des Kanals aus einer für deutsches männliches Empfinden kaum noch verständlichen Eifersucht diesem albernen Klatsch Einfluß auf die praktische Politik zum Schaden unsers nationalen Gedeihens einräumen sollte, so werden sich die Deutschen mit der Einmütigkeit, Energie und Zähigkeit dagegen zu wehren wissen, die in ernstesten Stunden unsre Feinde immer zu ihrem Schaden überrascht haben.

**Die Herrschaft des Sternenbanners über den Stillen Ozean.** Die deutschen Zeitungen haben es für nötig gehalten, darüber zu berichten, daß der Präsident Roosevelt neulich in der kalifornischen Stadt Watsonville den Satz ausgesprochen habe: Im Laufe des zwanzigsten Jahrhunderts müsse der Stille Ozean unter amerikanische Kontrolle kommen. Bekanntlich wird in den Vereinigten Staaten, namentlich seit dem spanischen Kriege, sehr viel geweisst, und allein über die Herrschaft des Sternenbanners auf dem Stillen Meer sind in den letzten fünf Jahren drüben wohl mehr große Worte gesprochen und geschrieben worden, als die großen Männer, die vor hundert Jahren unter Washington kämpften und handelten, in ihrem ganzen Leben gesprochen haben. Präsident Roosevelt macht die Mode natürlich mit, wenn er auf Wahlreisen ist, und es lohnte sich wohl eigentlich nicht der Mühe, in Deutschland das, was er in Watsonville orakelt hat, an die große Glocke zu bringen. Aber die Narrheit, die amerikanische Zukunftsmusik nachzupfeifen, ist jetzt in Deutschland so eingerissen, daß es nötig wird, immer wieder daran zu erinnern, daß es eine Narrheit ist. Noch in seinem Bericht für 1900/1 sah sich der Commissioner of Navigation in den Vereinigten Staaten veranlaßt zu schreiben: *If foreign tonnage shall increase as rapidly as of late, we shall be quite outstripped in the trade of the Pacific, which we have been wont to regard as peculiarly our own.* Das war natürlich auch eine Übertreibung des nervösen Herrn Statistikers, dem die Schwankungen in den Zahlen von einem Jahre zum andern, wenn man sie nicht zur Reklame brauchen kann, gleich den Zusammenbruch bedeuten. Wahr ist nur, daß es mit dem Anteil des Sternenbanners an dem Seehandel über den Pacific trotz des Besitzes von Hawaii, Guam und den Philippinen bis jetzt sehr langsam vorangeht, und daß auch noch nicht das geringste tatsächliche Anzeichen dafür vorliegt, daß dieses Banner demaleinst den Stillen Ozean „kontrollieren“ werde. Daß die Zahl der amerikanischen Schiffe,

die zwischen den pazifischen Häfen Amerikas und dem Ausland verkehren, und zwar auch mit Asien und Australien, zunehmen muß, ist ganz selbstverständlich. Sie ist bisher eben unnatürlich zurückgeblieben. Vollends wenn der geplante Kanal den Atlantischen und den Stillen Ozean verbinden wird, dann wird — mag er „kontrolliert“ werden, von wem er will — der Verkehr des Sternenbanners nach Westen einen neuen kräftigen Aufschwung nehmen, um den ihn bei vernünftigen Verhalten hoffentlich niemand beneiden wird. Die nervöse Eifersucht des Merkantilismus von heute wird doch wohl nicht auf die Dauer die Männer zu alten Weibern machen.

Zur Ergänzung der in Heft 18 der Grenzboten über die Seeschifffahrt der Vereinigten Staaten mitgeteilten Zahlen mögen hier noch einige weitere seitdem bekannt gewordene Daten Platz finden.

In allen Ozeanhäfen (Sea ports) der Vereinigten Staaten — zum Unterschiede von den Häfen der großen Seen (Lake ports) — sind im Verkehr mit dem Ausland im Fiskaljahr 1901/2 angekommen und abgegangen:

Schiffe aller Flaggen mit 48 603 539 Registertons,  
darunter amerikanische mit 7 975 386 „ oder 16,4 Prozent

Wesentlich anders stellt sich das Verhältnis an den verschiedenen Küstenstrecken. So sind angekommen und abgegangen in den Häfen

am Atlantischen Ozean				
Schiffe aller Flaggen	mit	33 943 403	Registertons,	
darunter amerikanische	„	3 793 442	„	oder 11,2 Prozent
am Golf von Mexiko				
Schiffe aller Flaggen	„	8 209 483	„	
darunter amerikanische	„	1 214 052	„	oder 14,5 Prozent
am Stillen Ozean				
Schiffe aller Flaggen	„	6 450 653	„	
darunter amerikanische	„	2 867 892	„	oder 44,4 Prozent

Berücksichtigt man den Wert der auf dem Seeweg ein- und ausgeführten Waren, so ergibt sich folgendes: In den atlantischen Häfen wurden überhaupt auf Schiffen eingeführt Waren im Wert von 719 651 072 Dollar, davon auf amerikanischen Schiffen für 75 388 231 Dollar oder 10,4 Prozent, dagegen in den pazifischen Häfen auf Schiffen überhaupt eingeführt für 52 591 332 Dollar und davon auf amerikanischen Schiffen für 12 916 444 Dollar oder 22,6 Prozent.

Ausgeführt wurden aus amerikanischen Häfen in Schiffen aller Flaggen Waren im Wert von 875 597 056 Dollar und davon in amerikanischen Schiffen für 44 513 272 Dollar oder 5,1 Prozent, dagegen aus den pazifischen Häfen in Schiffen aller Flaggen für 827 329 200 Dollar und davon auf amerikanischen für 16 935 800 Dollar oder 20,5 Prozent. Der Anteil des Sternenbanners an dem Seehandel der pazifischen Häfen ist also weit kleiner, als sein Anteil an der in diesen Häfen im Verkehr mit dem Ausland bewegten Tonnage.

Nun kommt aber weiter die Frage in Betracht, wieviel von dem Anteil der amerikanischen Flagge an dem Schiffsverkehr der pazifischen Häfen auf den Verkehr mit dem benachbarten amerikanischen Ausland kommt und wieviel auf den Verkehr nach Asien und Australien. Von den Südseeinseln kann man ganz absehen.

Vom Wert der Einfuhr und Ausfuhr zur See zusammen kamen 1901/2 auf die amerikanische Flagge in allen Häfen der Vereinigten Staaten überhaupt im Verkehr mit

	Europa	Nordamerika	Südamerika	Asien	Australien	Afrika
Prozent	3,28	44,02	15,24	8,37	15,37	5,37

Da an dem Verkehr mit Asien und Australien hauptsächlich die pazifischen Häfen beteiligt sind, deuten schon diese Zahlen an, wie gering der Anteil des Sternenbanners immer noch an dem transpazifischen Seehandel ist. Gegen 1900 hat sich der Anteil der amerikanischen Flagge am Wert der Ein- und der Ausfuhr zur See im Verkehr mit Asien allerdings von 6,42 auf 8,37 Prozent und im Verkehr mit Britisch-Australien von 8,16 auf 15,37 Prozent gehoben, woraus aber noch keine Schlüsse auf die Beständigkeit dieser Erscheinung gezogen werden können. Der Gesamtwert des Verkehrs mit Asien ist von 190,6 Millionen auf 178,3 Millionen Dollar zurückgegangen und macht nur 8,9 Prozent des ganzen Warenverkehrs der

Vereinigten Staaten mit dem Ausland aus. Der Gesamtwert des Verkehrs mit Britisch-Australien belief sich 1902 auf 32,9 Millionen gegen 31,0 Millionen im Jahre 1900; er fällt dem Warenverkehr der Vereinigten Staaten mit dem Ausland gegenüber noch gar nicht ins Gewicht.

In den Häfen der Vereinigten Staaten am Stillen Ozean sind 1902 im ganzen 367 Segelschiffe mit 246484 Tons und 1948 Dampfer mit 1249453 Tons, also zusammen 1495937 Tons unter amerikanischer Flagge angekommen. Davon kamen rund 1 Million Tons allein aus dem nächst benachbarten Kanada und aus Britisch-Kolumbien und der Republik Kolumbien, wo natürlich das Sternenbanner längst den Verkehr beherrscht. Dagegen beschränkte sich der direkte Eingang amerikanischer Schiffe von Asien (Japan, China, Korea, Hongkong, Britisch-Indien und den Philippinen) und Australien auf etwa 200000 Tons, wovon fast die Hälfte auf die in Hawaii und San Franzisko aus Australien ankommenden Segelschiffe fällt. So ist heute noch das Sternenbanner auf dem Pacific, soweit es sich um Kauffahrteischiffe handelt, eine verhältnismäßig recht seltne Erscheinung.

Wenn die amerikanischen „Imperialisten“ über jedes Prozent aufwärts oder abwärts in einer an sich so wenig durchsichtigen Statistik himmelhoch jauchzen oder zum Tode betrübt sind, so kümmert uns das wenig. Aber nachmachen sollten wir es nicht!

**Die Ergebnisse der Volkszählung von 1900.** In den Bänden 150 und 151 der Statistik des Deutschen Reichs hat vor einiger Zeit das Kaiserliche Statistische Amt eine eingehende Darstellung der Ergebnisse der deutschen Volkszählung vom 1. Dezember 1900 veröffentlicht. Der Präsident des genannten Amtes, Dr. Wilhelmi, weist im Vorwort darauf hin, daß die ersten Zählungsergebnisse schon im Februar 1901 im Reichsanzeiger bekannt gemacht worden sind, und daß dann auch die Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs in den Jahren 1901 und 1902 wichtigere Mitteilungen gebracht haben. Das jetzt vorliegende ausführliche Werk entspricht in seinem sachlichen und geographischen Rahmen den Bundesratsbestimmungen vom 17. März 1900 und wird durch einen über 200 Quartseiten umfassenden, mit zahlreichen Diagrammen und Kartogrammen ausgestatteten Text aus der Feder des Regierungsrats Professors Dr. Zahn eingeleitet. Präsident Dr. Wilhelmi bemerkt zu dieser Einleitung noch besonders, daß in ihr Wert darauf gelegt worden sei, die Bedeutung der neusten Daten nicht bloß durch zeitliche, sondern namentlich auch durch internationale Vergleiche geltend zu machen, und zwar umsomehr, als es die Entwicklung des Reichs als „Weltmacht und Welt handelsstaat“ überhaupt nahe lege, die deutschen Zahlen im Lichte der Entwicklung anderer Kulturstaaten zu betrachten, und ferner, als sich gerade die Bevölkerungsstatistik zu internationalen Vergleichen besonders eigne.

Unstreitig hat diese neueste Bevölkerungsstatistik des Deutschen Reichs durch das im Vorwort betonte Bestreben, internationale Vergleiche anzustellen, gegen die früher entsprechenden Veröffentlichungen an wissenschaftlichem und wohl auch an politischem Interesse sehr gewonnen. Aber auch abgesehen davon stellt sich die in der Einleitung gebotene wissenschaftliche Arbeit als eine bevölkerungsstatistische Leistung ersten Ranges dar, die der deutschen amtlichen Statistik zu hoher Ehre gereicht.

Je klarer einem das bei dem Studium der Arbeit wird, umso weniger wird man sich aber auch der Erkenntnis verschließen können, daß der wissenschaftliche und fast noch mehr der praktische politische Wert des Werks durch den bisher im Deutschen Reich geltenden Grundsatz, die Volkszählungen ganz von den Berufszählungen, die Bevölkerungsstatistik ganz von der Berufsstatistik zu trennen, unnötigerweise eingeschränkt wird. Fast bei allen Erscheinungen, die die Arbeit im Rahmen der Bestimmungen mit so anerkennenswerter Gründlichkeit und nirgends versagendem Scharfsinn darlegt und zergliedert, drängt sich dem, der die Bedürfnisse der Gegenwart vor Augen hat, die Frage nach dem Beruf und nach dem Erwerb der gezählten Personen immer wieder auf. Sowohl die Ursache wie die Folgen der bevölkerungsstatistischen Verschiebungen liegen der Hauptsache nach auf dem Gebiete des Berufs- und Erwerbslebens und erhalten deshalb erst durch die Berufs- und Erwerbsstatistik für den Wirtschafts- und Sozialpolitiker, ja überhaupt für den Staat den zur praktischen Verwertung unentbehrlichen Kommentar. Es ist wohl anzu-

nehmen, daß unsre berufenen Staatsmänner, die jetzt mehr als je den Kopf von wirtschafts- und sozialpolitischen Fragen und Reformplänen voll haben, auch die neue Bevölkerungsstatistik des Reichs für ihre Zwecke eifrig nachschlagen werden. Dann werden sie hoffentlich selbst am besten empfinden, wie dringend notwendig ihre Ergänzung durch eine Berufszählung ist und wie wenig die Zählung von 1895 dazu ausreicht.

Auch bei der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 ist bekanntlich nach dem „Beruf oder Erwerb“ gefragt worden, und zwar nicht nur nach dem Berufsweig überhaupt, sondern auch nach der „Stellung im Beruf,“ d. h. ob der Beruf selbständig oder in welchem Arbeits- oder Dienstverhältnis er ausgeübt wurde. Aber nach den Bestimmungen waren die darauf erhaltenen Antworten nicht weiter zu bearbeiten, sondern sie dienten nur zur Kontrolle der Zählung in der ersten Instanz. Man möchte bei den bedeutsamen Verschiebungen, die sich jedenfalls von 1895 bis 1900 vollzogen haben, fast bedauern, daß es der Statistik versagt gewesen ist, auch die auf die Berufsfrage gegebenen Antworten zu berücksichtigen. Die Ergebnisse wären sicher von großem Interesse gewesen. Aber das, was man über den Beruf oder den Erwerb nötig wissen muß, hätte man bei der Oberflächlichkeit der Berufsfrage von 1900 doch nur zum kleinen Teil erfahren, und man hätte sich dann vielleicht nur um so schwerer zu einer Berufszählung, wie wir sie brauchen, in der nächsten Zeit entschlossen. So wie jetzt — nach Erscheinen der Bevölkerungsstatistik von 1900 — die Sachen liegen, kann die neue Berufszählung wohl nicht mehr ad calendae graecas vertagt werden, und darum wird sie hoffentlich 1905 vorgenommen werden.

Die in der Einleitung gegebene wissenschaftliche Verarbeitung der Volkszählungsergebnisse besteht aus folgenden Abschnitten:

Größe der Bevölkerung; die Bevölkerung nach dem Geschlecht; Dichtigkeit der Bevölkerung; Bevölkerung in Stadt und Land; die Bevölkerung nach Haushaltungen; Alter und Familienstand; Religion; Muttersprache; Reichsangehörige und Reichsausländer; die Gebürtigkeit der Bevölkerung oder die Binnenwanderungen; die Wohngebäude im Reich; die Bevölkerung nach Gerichts-, Wahl-, Zoll- und Kirchenbezirken; die Bevölkerung auf den deutschen Schiffen im Auslande; die Bevölkerung des Reichs und des Auslands im neunzehnten Jahrhundert.

Auf den reichen Inhalt, der schon durch diese Abschnittsüberschriften angedeutet wird, hier näher einzugehen, ist unmöglich. Es wird sich in den Grenzboten wohl Platz für die Besprechung einzelner besonders wichtiger Kapitel finden; hier kam es nur darauf an, die berufenen Vertreter auch der Erwerbstände auf eine Quelle wertvoller Belehrung aufmerksam zu machen und nochmals für ihre Ergänzung durch eine Berufszählung großen Stils, die allein den dringenden praktischen Bedürfnissen der Gegenwart genügen kann, nachdrücklich einzutreten.

**Kleine Notizen.** In der Generalversammlung der Aktionäre der Berlinischen Lebensversicherungsgesellschaft vom 13. Mai 1903 wurden die Gegenstände der Tagesordnung genehmigt und der Vorstand und der Aufsichtsrat entlastet. Die Aktionäre erhalten außer der schon am 2. Januar d. J. fällig gewesenen Abschlagsdividende von Mark 30, als Gewinn noch Mark 152.50 auf jede Aktie.



Herausgegeben von Johannes Grunow in Leipzig  
Verlag von Fr. Wlth. Grunow in Leipzig — Druck von Karl Marquart in Leipzig

Alle für die Grenzboten bestimmten Aufsätze und Zuschriften, auch wegen des volkswirtschaftlichen Teiles, wolle man an den Verleger persönlich richten (J. Grunow, Firma: Fr. Wlth. Grunow, Inselfstraße 20).