



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Volkswirtschaft

Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltseefahrt von Dr. Bernhard Harms, o. Professor an der Universität Kiel und Direktor des Instituts (Kaiser Wilhelm-Stiftung) für Seeverkehr und Weltwirtschaft. (Union, Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart — Berlin — Leipzig, 1916).

Zwei Jahre vor Ausbruch des Krieges hat der Sekretär der Wiener Handelskammer, Dr. Sigmund Schilder, im ersten Bande seiner „Entwicklungstendenzen der Weltwirtschaft“ die „Planmäßigen Einwirkungen auf die Weltwirtschaft“ dargestellt und unter anderem hervorgehoben, daß bei der Werbung um Staatsanleihen und bei dem Versuch, im Auslande Unternehmungen zu gründen und Waren abzusetzen, das Gelingen zu einem bedeutenden Teile von dem Ruße abhängt, den der werdende Staat in der Welt genießt; ein solcher Staat müsse als mächtig bekannt sein, ohne Furcht oder Mißtrauen einzuslößen. „Zur Bekämpfung etwa erwachenden Mißtrauens dient den Briten die von den maßgebenden Männern des britischen Reiches sowie von der britischen Presse trotz Irlands und gewisser Maßregeln in Indien, Ägypten und anderwärts aufrecht erhaltene Legende von der Freiheitlichkeit und Menschlichkeit, die dem britischen Regime zu allen Zeiten und an allen Orten eigen gewesen sein soll. Gleichzeitig dient der Geschäftsförderung der Konkurrenten, besonders der europäischen, die eifrige journalistische Verbreitung von allerlei Schauergeschichten, die vom „drückenden Despotismus der europäischen Militärmonarchien“, namentlich Deutschlands, und deren angeblichen Interventions- und Eroberungsgelüsten handeln.“ Die Verleumdung Deutschlands hat also auch von englischer Seite nicht erst mit dem Kriege be-

gonnen, aber durch den Krieg ist es wohl jedem Deutschen klar geworden, ein wie verhängnisvoller Fehler es war, daß planmäßige Belehrung des Auslandes über deutsche Dinge gänzlich unterlassen wurde. Unsere Regierung hat sich jetzt genötigt gesehen, die Volkswirtschaft im Innern zu organisieren, sie wird sich nach dem Friedensschluß der Pflicht nicht entziehen, auch den Auslandsverkehr planmäßig zu beeinflussen, unter anderem durch eine den vaterländischen Interessen dienende Presse, und alle am öffentlichen Leben nicht bloß schwagend teilnehmenden Politiker werden sie darin unterstützen. Wer aber in den Weltverkehr eingreifen will, der muß vor allem seine Lage kennen, und diese Kenntnis zu vermitteln ist das kleine Buch von Harms bestimmt. Das Institut, welches er leitet und das von Patrioten wie dem Kommerzienrat Bernhard Meyer in Leipzig durch Stiftungen und laufende Beiträge unterstützt wird, ist am 24. Februar 1911 eröffnet worden. Harms gibt vierteljährlich das weltwirtschaftliche Archiv heraus, jedesmal einen Band von 1000 Seiten Lexikon 8°. Man darf nun nicht glauben, solche Nachschlagewerke wie das eben genannte oder die Volkswirtschaftliche Chronik machten sein Büchlein überflüssig. Nachschlagewerke sind eben zum Nachschlagen, aber sie vermitteln nicht das Verständnis der Statistik, und den Ungeübten verwirren die ungeheuren Zahlenmassen. Das vorliegende kleine Buch leitet zum verständigen Gebrauch der statistischen Tabellen an durch Erläuterungen und durch übersichtliche Gruppierung. Noch in keinem großen Nachschlagewerke habe ich z. B. eine so erschöpfende und so klare Auskunft gefunden über unsere Abhängigkeit vom Auslande in Beziehung auf Rohstoffe, Nahrungs- und Futtermittel. Harms skizziert die Entwicklung Deutschlands vom Agrarlande zum Industrie-

lande, zeigt, wie unter den Produktionsfaktoren die beiden für die Großindustrie charakteristischen: das Unternehmergenie und das Unternehmertkapital, auch bei uns an Wichtigkeit stetig gewinnen, beschreibt die Lage vor Ausbruch des Krieges und die Störung durch den Krieg, berichtet über die letzte Periode der deutschen Handelspolitik, wobei Caprioli einer glänzenden Rechtfertigung teilhaft wird, und gibt Winke für die in nächster Zukunft einzuschlagenden Wege.

Jedes statistische Ergebnis des Verfassers und jede der Folgerungen, die er daraus zieht, ladet zur Erörterung heut brennender Fragen ein. So z. B. lehnt er das Ideal des geschlossenen Handelsstaates ab. Den erstrebt wohl auch kein praktischer Politiker im Ernste. Aber daß wir nach möglichster Unabhängigkeit unserer Ernährung vom Auslande streben müssen, sagt doch anno 1916 jedem Deutschen sein Magen, sein Gaumen und sein Geldtäschchen. Nimmt man nun die Zoll-, Kornpreis- und Düngemittelstatistik zusammen, so überzeugt man sich, daß unsere Landwirtschaft, deren großartige Leistungen vollauf gewürdigt werden, mit der Intensivierung an der Grenze — zwar nicht des technisch, aber — des ökonomisch Möglichen angelangt ist, und daß sie uns mit Getreide (von Fleisch, Milch und Butter gar nicht zu reden) ausreichend nur dann versorgen könnte, wenn exorbitante Agrarzölle den landwirtschaftlichen Erzeugnissen dauernd einen unerträglich hohen Preis sicherten. Das mahnt uns, in der Begeisterung für unsere industrielle Blüte den Produktionsfaktor „Boden“, „Land“, nicht zu vergessen, dessen genauere Betrachtung uns in die verbotene Erörterung der Kriegsziele hineinlocken würde. Aus dem Gange unserer wirtschaftlichen Entwicklung folgert Harms, daß wir auf Steigerung unserer überseeischen Ausfuhr bedacht sein müssen, weil wir sonst auf die Dauer die über See zu beziehenden Rohstoffe nicht bezahlen könnten. Da wäre denn zu untersuchen, ob in der Tat die Schafzucht mit intensiver Landwirtschaft so unverträglich ist, wie ziemlich allgemein geglaubt wird; es gibt erfahrene Landwirte, die es verneinen. Sedenfalls ist der rasche Zusammen-

bruch der heimischen Wollproduktion nicht durch plötzliche Verbesserung der Landwirtschaft verursacht worden, sondern war die Folge davon, daß die schlesischen Schafzüchter durch den Verkauf von teuren Zuchtböden nach Australien eine Zeitlang glänzende Geschäfte machten. Die australischen Herdenbesitzer, die den Boden umsonst haben, konnten dann die Wolle ihrer veredelten Schafe freilich wohlfeiler verkaufen als die schlesischen. Und in Beziehung auf die Baumwolle wäre zu erwägen, ob wir nicht zu stärkerem Reingegebrauch zurückkehren und den dadurch verminderten Baumwollenbedarf aus der asiatischen Türkei decken können.

Harms warnt davor, sich durch Einmischung gefühlsmäßiger Ideale in die handels- und wirtschaftspolitischen Berechnungen zur Überschätzung des gehofften mitteleuropäischen Wirtschaftsbundes und der Einbeziehung der Balkanstaaten in ihn verleiten zu lassen. Diese Warnung will ich mir zu Herzen nehmen, da ich sie als auch an mich gerichtet ansehen darf. Aber er hat doch auch einen Trost für uns Schwärmer übrig: „Andererseits ist es vermutlich richtig, daß das deutsche Wirtschaftsleben vom nahen Orient künftig viel Großes erwarten darf. Hierfür müssen aber zunächst mancherlei Voraussetzungen geschaffen werden, die vor allem Zeit erfordern.“ Sollte nicht bei weiter nordwärts gerichtetem Blick vielleicht auch noch manches Eröstliche zu entdecken sein?

Dr. Carl Jentsch

Die Bagdadbahn. Ein eigenartiger Reiz liegt in dem Rückblick auf eine Strecke langer mühevoller Arbeit. Dieses Genusses wegen macht der Wanderer gerne halt, wenn er einen Punkt erreicht hat, der ihm einen Über- und Rückblick auf die hinter ihm liegende schwere Wegestrecke gestattet.

Ein ähnliches Gefühl muß Dr. Mehrmann-Koblenz gehabt haben, als er die letzte Zeile zu seinem kürzlich erschienenen Buche „Der diplomatische Krieg in Vorderasien“, unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Bagdadbahn (Verlag: Das größere Deutschland, Dresden) geschrieben hatte.

Seit fünfzehn Jahren hat er mit bewundernswertem Fleiß alle Nachrichten gesammelt,

die ein brauchbarer Führer durch die verschlungenen Wege der Diplomatie in dem Kampfe um die wirtschaftliche Erschließung der asiatischen Türkei sein konnten. Als Quellenmaterial hat Mehrmann nach seinen eigenen Angaben fast ausschließlich die Tagespresse zur Verfügung gestanden. Er hat keinen Einblick in Archive — auch nicht in die der am Bau beteiligten Gesellschaften — gehabt. Trotzdem hat er es verstanden, uns ein abgeschlossenes Bild von den wechselvollen diplomatischen Kämpfen zu liefern, die jetzt zu dem blutigen Kriege geführt haben, bei denen die Feder durch das Schwert ersetzt wurde.

Aber die Bagdadbahn-Politik ist viel geschrieben, lange bevor es bei uns eine solche gab. Zunächst handelte es sich für Deutschland in erster Linie darum, daß der mit dem Bau einer längeren Eisenbahnlinie verbundene Nutzen einer deutschen Gesellschaft gesichert wurde. Aus diesem mehr privat-wirtschaftlichen Interesse entstand, vielleicht sogar unbewußt, bei uns der Trieb, an der Erschließung großer wichtiger Gebiete beteiligt zu sein. Mächtig erstarkte der Instinkt zum Willen. Dadurch wurde aus der rein wirtschaftlichen eine politische Frage. Die Lösung hat die Diplomatie der europäischen Staaten in heißem Bemühen versucht. Der Ausbruch des gegenwärtigen Krieges zerstörte die Hoffnungen der friedlichen Arbeit. Und, wie wir hoffen, zum Glück der Türkei und Deutschlands! Mit dem Schwerte soll ganze Arbeit geschaffen werden, der Federkrieg hätte zu Kompromissen geführt.

„Ein Fichtenbaum steht einsam im Norden auf
kahler Höh',
Ihn fröstelt, es umgeben ihn Eis und Schnee.
Er träumt von einer Palme, die fern im
Morgenland,
Einsam und schweigend trauert auf brennender
Felsenwand.“

Mit diesen Worten Heines brachte während des russisch-türkischen Krieges ein politisches Witzblatt die Sehnsucht Rußlands nach dem Goldenen Horn zum Ausdruck. Sie treffen auch für den gegenwärtigen Krieg zu. Ja, sie könnten als Leitstern auf dem langen Wege der russischen Diplomatie in den letzten Jahr-

zehnten gelten. Das zeigt auch die Mehrmannsche Schrift. Mit einem Auge schielte Rußland allerdings auch nach einem Wege zum Indischen Meere.

Englands Interessen wurden naturgemäß in erster Linie durch den Besitz Indiens bestimmt, wo der Schienensfrang endigen sollte. Durch den Endpunkt gewann die ganze Bahnlinie für London die höchste Bedeutung.

Es ist erklärlich, daß Deutschlands Aufgabe überaus schwer war, seiner Politik gegenüber den beiden mächtigsten Staaten Europas Geltung zu verschaffen. Ob unsere Diplomatie in der Bewältigung dieser Arbeit ein Meisterstück geliefert hat, überläßt auch Mehrmann dem Urteil der Geschichte. Immerhin erkennt er die Folgerichtigkeit an, mit der sich die Handlung in dem ganzen Drama entwickelt.

Ich bedauere aufrichtig, daß mir das Mehrmannsche Buch erst bekannt wurde, als mein kurzer Aufsatz „Die türkischen Eisenbahnen“ (Nr. 23 der „Grenzboten“), schon im Druck war. Ich hätte für meine Ausführungen manche Anregung gewonnen. Mehrmann hat das Kriegstagebuch im Stabe des Führers geschrieben, ich bei einem Stabe in der Gefechtslinie. Der eine ist in der Lage, die Zusammenhänge und Ursachen der Kriegshandlung zu schildern, während der andere nur den geschichtlichen Verlauf wiedergeben kann. Die Notizen beider sind von Wert, sie gewinnen aber durch die gegenseitige Ergänzung. Ich kann daher den verehrten Lesern der „Grenzboten“, die für diese ganze Frage Interesse haben — und wer hätte das nicht —, die Lektüre der Mehrmannschen Schrift auf das wärmste empfehlen.

Von einer anderen Seite behandelt Dr. phil. Richard Hennig die Frage in der kleinen Schrift „Die deutschen Bahnbauten in der Türkei“ (Heft 12: Länder und Völker der Türkei, Schriftenammlung des deutschen Vorderasienkomitees, herausgegeben von Dr. Hugo Grothe=Leipzig, Verlag von Veit u. Konz, Leipzig; O, 50 M.). Er untersucht in erster Linie die Frage, was die deutschen Bahnen — also die anatolische, die Bagdad- und die Mekkabahn — während des gegenwärtigen Krieges geleistet haben. Naturgemäß können

diese Angaben zurzeit nur einen allgemeinen Überblick geben. Sie genügen aber, um dem deutschen Ingenieur einen Ruhmeskranz zu flechten. Das zeigt am klarsten die kurze Antwort „Wo wären wir ohne die?“ die Balaaf Bei, der Leiter der türkischen Auslands-politik, einem deutschen Berichterstatter auf seine Frage gab, welche Dienste die deutsche Bagdadbahn der Türkei im Weltkrieg geleistet habe.

Der hohe militärische Wert der Bagdadbahn und der anderen türkischen Eisenbahnen war schon im türkischen Kriege 1912 offensichtlich zutage getreten. Wenn die im Herbst 1912 vom Balkankrieg vollständig überraschte Türkei nach den unglücklichen Kämpfen im Oktober dem Ansturm der bulgarischen Armee in der Tschataltscha-Stellung standhielt und dadurch Konstantinopel rettete, so dankte sie dies in erster Linie der Möglichkeit, mit Hilfe der Bagdadbahn aus den asiatischen Provinzen beschleunigt Truppen heranzuziehen. Nähere Angaben über den Nutzen der Bahnen in jenem Kriege für die Türkei enthält der Aufsatz des Major Kübel im zweiten Heft 1913 der Vierteljahrshefte für Truppenführung und Seereskunde (herausgegeben vom Großen Generalstab): „Die Eisenbahnen der Türkei und ihre militärische Bedeutung“. Hier finden wir auch Angaben über die Leistungsfähigkeit der Bahnen und bestimmte Vorschläge für die Erhöhung dieser Fähigkeit.

Wenn dereinst die Erfahrungen aus dem jetzigen Kriege vorliegen, wird es eine dankenswerte Aufgabe sein, die Geschichte der türkischen Bahnen im Sinne von Richard Hennig, also unter besonderer Berücksichtigung ihrer militärischen Leistungsfähigkeit zu schreiben. An Material wird es nicht fehlen. L. S.

Tagesfragen

Alte und neue Schreibspiele zur Kurzweil für unsere Feldgrauen und die Jugend herausgegeben und dem Vaterländischen Frauenverein gewidmet von einem Landsturmhauptmann. Züllchow bei Stettin, Verlag der Züllchower Anstalten, 1915. — **99 Kriegsrätsel**, erfunden von einem Landsturmhauptmann. Stiftungsverlag Potsdam.

Der richtige Deutsche ist von einem starken Bewegungs- und Tätigkeitsdrange beseelt, darum erfordert das monatelange untätige Verweilen im Schützengraben ein höheres Maß von Willensenergie als das dem Tode Entgegenstürmen in der Schlacht, und das passive Heldentum derer, die diese Geduldsprobe aushalten ohne zu murren, ist nicht geringer zu schätzen als das aktive im Kugelregen.

Die Zigarren- und Harmonikafendungen, die Bücherwoche haben den Zweck, dieses Heldentum oder Martyrium zu erleichtern. Indes Rauchen allein tut's nicht, immerfort lesen kann man nicht, und das Kartenspiel hat sein Bedenkliches. Da bereiten Spiele, wie sie das oben genannte Büchlein lehrt, und das Rätsellösen eine angenehme Abwechslung; es sind allerliebste Sachen darin, die viel Spaß machen, auch nützliche Sachen, geeignet, den Scharfsinn und Witz der Jugend zu üben. Selbstverständlich sind sie auch im Lazarett und im Erholungsheim gut zu gebrauchen. Absender von Liebesgabenpaketen und Lazarettbesucherinnen mögen diese Büchlein nicht übersehen! Das Spielbuch kostet nur 25 Pf., das Rätselbuch nur 20 Pf. Beide sind von den Züllchower Anstalten (Fürsorge) zu beziehen.

Schafft das Gold zur Reichsbank! Vermeidet die Zahlungen mit Bargeld!

**Jeder Deutsche, der zur Verringerung des Bargeld-
umlaufs beiträgt, stärkt die wirtschaftliche Kraft
des Vaterlandes.**

Mancher Deutsche glaubt seiner vaterländischen Pflicht völlig genügt zu haben, wenn er, statt wie früher Goldmünzen, jetzt Banknoten in der Geldbörse