



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Gerloff, Wilhelm: Der deutsch-englische Gegensatz

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



Der deutsch-englische Gegensatz

Von Prof. Dr. Wilhelm Gerloff



Das Verhältnis Deutschlands zu England unterlag in den letzten Jahren in beiden Staaten einer zweifachen Betrachtung. Die einen, die Politiker, erklärten: Macht euch auf die Auseinandersetzung mit dem Gegner gefaßt! Die anderen, ich möchte, trotzdem die Tatsachen gegen sie entschieden haben, sagen die Weiterblickenden, vorzugsweise Vertreter des Wirtschaftslebens, Industrielle und Volkswirte hüben und drüben erkannten, daß die Zeiten der Alleinherrschaft für England zwar vorbei seien, sie waren aber der Meinung, daß die Welt auch für zwei große Industrie- und Handelsmächte genügend Raum biete. Die Stimmung dieser Kreise hat auf der letzten deutsch-englischen Verständigungskonferenz (1912) ein Engländer treffend mit dem Worte charakterisiert: „Wir sind zu groß um einander zu bekämpfen, darum müssen wir groß genug sein, um Freunde zu werden.“ Für die einen gab es nur die Losung: Deutschland oder England, für die anderen hieß es: Deutschland und England. Das Stichwort der ersteren ist inzwischen die weltgeschichtliche Frage geworden.

Der Gegensatz, der heute mit Waffengewalt ausgetragen werden soll, ist schon einige Jahrzehnte alt. Ja, die letzten Wurzeln der deutsch-englischen Spannung reichen beinahe ein Jahrhundert weit zurück. Der Pariser Friede von 1815 hat Englands heutiger Weltstellung die Grundlage gegeben. Nach der Vernichtung der französischen Flotte wurde Großbritannien die unbeschränkte Meeresbeherrscherin. In allen Erdteilen wurden englische Niederlassungen errichtet und an allen Seewegen und Meerengen britische Posten aufgestellt. Während der Kontinent sich von den langen und schweren Kriegsjahren langsam

erholte, geriet fast der ganze Überseehandel in englische Hände. Damals wurde Helgoland englischer Besitz, und daß die Niederlande und Elsaß von Deutschland getrennt blieben, dankt Frankreich Englands Beistand.

Eine kleine Zeitspanne vorher war die Dampfkrast in den Dienst der menschlichen Arbeit gestellt worden, und dieses folgenreichste Ereignis in der Geschichte der menschlichen Arbeit kam in erster Linie England zugute. Die Erfindungen Watts und Arkwrights ließen England zum Großfabrikanten der Welt werden. Und die Umwälzungen im Verkehrswesen im dritten und vierten Jahrzehnt des verflossenen Jahrhunderts — das Werk Symingtons, Stephenson's u. a. — vollendeten die wirtschaftliche Vorherrschaft Englands. Großbritannien wurde „die privilegierte Macht des Verkehrs“, und die Erfahrungen, die wir mit dem interozeanischen Kabelverkehr gemacht haben, zeigen, daß auch heute England dieses Privileg noch nicht entrisen worden ist.

Die überragende Wirtschaftsentwicklung des Vereinigten Königreiches wurde wesentlich begünstigt durch die tiefe wirtschaftliche Erschöpfung des Festlandes nach den napoleonischen Kriegen. Der erste wirtschaftspolitische Schritt nach den Befreiungskriegen bestand bei fast allen Staaten, die an der Niederwerfung Napoleons teilgenommen hatten, darin, sich wirtschaftlich abzuschließen. Zu gleicher Zeit suchte England die während der Kontinental Sperre angehäuften Waren um jeden Preis auf dem Festlande, besonders in Deutschland, das zahlreiche Einfalltore bot, abzusetzen. Die Hauptausfuhrartikel Preußens hingegen, Getreide, Holz und schlesische Leinwand, schloß es durch hohe Zölle und sonstige Einfuhrerschwerungen von seinem Markte aus. Da tat Preußen mit dem berühmten Zollgesetz von 1818 den ersten Schritt zur Erringung seiner wirtschaftlichen Großmachtstellung, und es ist bezeichnend, daß man in England die Bedeutung dieses Gesetzes sofort erkannte. Das Unerhörte dieses neuen Gesetzes bestand darin, daß es alle Provinzialzölle beseitigte, alle Einfuhr- und Durchfuhrverbote aufhob und die Zollsätze außerordentlich ermäßigte. England, das bisher die preußische Schifffahrt belästigt und die Einfuhr erschwert hatte, schloß wenige Jahre später einen Handels- und Schifffahrtsvertrag mit Preußen. Der Leiter des Board of Trade, Huskisson, richtete an das Parlament sogar die Aufforderung, Großbritannien bald ein Zollsystem nach dem Vorbild der liberalen preußischen Zollgesetzgebung zu beschicken.

Das Gesetz von 1818 war die Vorbereitung des Zollvereins, der im Jahre 1834 zwischen Preußen, Hessen, Bayern und Württemberg zustande kam. Auch hierbei war Großbritannien wiederum zur Stelle. Mit diplomatischen Ränken, aber auch mit secret service money versuchte England die Gründung des Zollvereins und später seine Erweiterung zu hintertreiben. Wie hoch die Engländer die Bedeutung des Zollvereins, den sie wie eine kleine Kontinental Sperre empfanden, einschätzten, zeigt sich auch darin, daß sie im Jahre 1839 einen Volkswirt eigens zum Studium der German custom league nach dem Festland sandten. Sein Bericht, der dem Parlament vorgelegt wurde, trug dazu bei, daß man jenseits

des Kanals die Entwicklung des Zollvereins nicht mehr aus dem Auge verlor. Bei jeder Generalkonferenz waren britische Agenten, die eifrig darüber wachten, daß keine Zolländerung beschlossen wurde, die gegen die heiligen Geschäftsinteressen Englands verstieß. Auf der Karlsruher Zollkonferenz von 1845 forderten z. B. die süddeutschen Staaten eine Erhöhung der Garnzölle. Andere Zollvereinsvertreter waren dagegen. Das führte zu Zwistigkeiten, die von englischen Agenten eifrig geschürt wurden, so daß in der Tat keine Einigung zustande kam. Daraufhin lud der englische Gesandte die Mitglieder der Konferenz zu einem Siegesmahl. Der preussische Vertreter sorgte allerdings dafür, daß dieser Dreistigkeit die gebührende Antwort zuteil wurde.

Seinen Hauptgegner sah England damals freilich nicht in Preußen — Deutschland, sondern in Frankreich. Diese Gegnerschaft ist deshalb erwähnenswert, weil sie mit den gleichen Mitteln arbeitete, mit der die englische Heze gegen Deutschland seit Jahren geführt worden ist. Ein Nationalökonom, der berühmte Freihändler Cobden hat seinerzeit in einer Flugchrift diese Rüstungsheze hübsch geschildert. *The three Panics* heißt die Schrift, die uns zeigt, wie seit Mitte des neunzehnten Jahrhunderts immer wieder von gewissen Kreisen die Wahndee gepredigt wurde, daß Frankreich England überfallen wolle. Als erster gab der greise Herzog von Wellington das Alarmzeichen. Er schrieb 1847 in einem Briefe über die nationalen Verteidigungsmittel: „Es gibt an unserer Küste keine Stelle, wo nicht Infanterie aus Land geworfen werden kann, bei Ebbe und Flut, bei jedem Wind und Wetter.“ Die Presse nahm diese Worte auf. Ängstlich wurde in der Folge die Entwicklung der französischen Marine überwacht und bei jeder Gelegenheit Frankreich unverblümt als der Bedroher der englischen Küste bezeichnet. Selbst der erste Seelord, Sir John Baccington, scheute sich nicht, öffentlich die französischen Schiffe zu zählen, um die Bedrohung Englands nachzuweisen. Und alle die bekannten Kniffe und Schliche, die Churchill in seinen Flottenreden gegen Deutschland angewendet hat, sehen wir schon Ende der fünfziger Jahre bei der englischen Admiralität und im Unterhaus im Schwange: von den eigenen Schiffen wird eine Anzahl unterschlagen, die Baudaten werden gefälscht, die Tonnenzahlen falsch angegeben usw. Alles das geschieht, um die eigene Flotte schwach erscheinen zu lassen und Frankreich als den Angreifer hinzustellen. Erst der deutsch-französische Krieg ließ das Gespenst einer französischen Invasion am Horizont Englands verschwinden. Deutschland sollte die Stelle des zweiten Kaiserreiches in den politischen Zwangsvorstellungen der Engländer einnehmen.

Nach dem Kriege setzte ein beispielloser wirtschaftlicher Aufschwung in Frankreich und Deutschland, in England, Österreich usw. ein. Wie immer nach einem Kriege galt es, die Lücken, die der Verbrauch gerissen und die die Produktion gelassen hatte, auszufüllen. Die Flotte aber war damals und noch lange Jahre nachher das Stiefkind der deutschen Wehrpolitik. Die Landmacht

hatte die großen Siege, die zur Einigung Deutschlands führten, errungen; ihre Aufgabe schien es auch, das Gewonnene zu verteidigen. Und so wandte sich die Fürsorge der Regierung und des Volkes fast ausschließlich dem Heere zu. Der wirtschaftliche Aufschwung, der nach dem Kriege begann, dauerte freilich nicht lange. Im Jahre 1873 setzte die größte wirtschaftliche Krise ein, die die Geschichte kennt. Sie nahm ihren Ausgang von Wien, mit dem Zusammenbruch einiger Bankhäuser. Die Erschütterung zog weite Kreise, ihre Wellen verrannen nicht, wie es wohl geschieht, wenn man einen Stein in ein stilles Wasser wirft, sondern sie wuchsen, wie wenn der Sturm hinter den Bogen steht. Deutschland wurde zunächst von dieser Sturmflut ergriffen; dann schlugen die Wellen hinüber nach England, und von dort, wo sich damals noch der Clearingverkehr der ganzen Welt konzentrierte, ging die Erschütterung durch alle Erdteile. Und die Krise ging nicht, wie es bisher bei noch so starken Konjunkturstürzen der Fall gewesen war, in ein oder zwei Jahren vorüber, sondern sie dauerte wenigstens fünf bis sechs Jahre. Und gerade als ein langsamer Aufschwung des gewerblichen Lebens einzusetzen begann, da brach eine zweite Krise über Europa herein, deren erster Anprall England traf. Es war die Ende der siebziger Jahre beginnende große chronische Agrarkrise. In jener Zeit nun begann die englische Presse das Lied anzuhängen, das seither in allen Tonarten gesungen und gepfiffen wurde: Deutschland, der Emporkömmling, der widerrechtliche Eindringling in unsere wirtschaftliche Interessensphäre, ist unser Feind.

Es ist zunächst merkwürdig, daß damals dieses feindselige Konkurrenzgefühl eigentlich eines guten Grundes entbehrte. Die Leistungen der deutschen Industrie hatte der deutsche Kommissar auf der Weltausstellung in Philadelphia mit dem bekannten Wort charakterisiert: billig und schlecht. In den wenigen Jahren, die seither verflossen waren, konnte sich daran nicht so sehr viel geändert haben. Vor allem aber dies: in keinem der großen Handelsländer weist von Mitte der siebziger Jahre an während zwanzig Jahre der Handel eine namhafte Steigerung auf. — Die lang andauernde Geschäftsstockung führte sogar 1885 in England zu einer Untersuchung der Ursachen des Darniederliegens von Handel und Gewerbe. Die mit dieser Aufgabe betraute königliche Kommission fand, daß in erster Linie Deutschlands Wettbewerb für den wirtschaftlichen Stillstand in England verantwortlich zu machen sei. In dem Bericht, den sie erstattete, heißt es: „In der Warenproduktion an sich haben wir, wenn überhaupt, nur sehr wenige Vorzüge vor Deutschland voraus, und in der Kenntnis des Weltmarktes, in dem Bestreben, sich den lokalen Verhältnissen anzupassen und sich überall, wo es möglich ist, dauernd festzusetzen, fangen die Deutschen sogar an, uns zu übertreffen.“ — So hatte die Öffentlichkeit die amtliche Bestätigung erhalten, daß Deutschland der unbequeme Nachbar und Störenfried sei. Das steigerte begreiflicherweise die Unbeliebtheit der Deutschen. Die Unbeliebtheit führte bald zur Verdächtigung und seit dem Burenkriege

war die Verleumdung Deutschlands eine ständige Rubrik in der englischen Presse.

Nun fällt allerdings ein Ereignis in jene Zeit, das die Eifersucht Englands nicht ganz grundlos erscheinen läßt. Der letzte der drei Marksteine, die äußerlich den Weg bezeichnen, den die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands im vorigen Jahrhundert genommen hat, wurde damals gesetzt: nach der Gründung des Zollvereins und der Gründung des Norddeutschen Bundes folgte in den achtziger Jahren die Einverleibung der Hansestädte Bremen und Hamburg in das deutsche Zollgebiet. Dadurch erhielt dieses seine heutigen Grenzen. Dieses Ereignis mag zunächst unbedeutend erscheinen. Seine tiefere Bedeutung erhält es dadurch, daß Deutschland ungefähr gleichzeitig mit der zollpolitischen Eingliederung der Hansestädte seinen Eintritt in die Weltpolitik durch Gründung von Kolonien vollzog. Um diese Wandlung zu verstehen, muß man sich gewisse Tatsachen der Bevölkerungsentfaltung Deutschlands vergegenwärtigen. Im Jahre 1854 zählte das Deutschland heutigen Umfanges ungefähr 36 Millionen Einwohner. 1894 waren daraus 51 Millionen geworden, und 1914 lebten auf derselben Fläche über 67 Millionen Menschen. Aus dieser starken Bevölkerungsvermehrung ergaben sich wie oft dargelegt und heute wohl allgemein bekannt, gewisse Notwendigkeiten der wirtschaftspolitischen Entwicklung. Caprivi hat sie mit den Worten bezeichnet: „Wir müssen entweder Waren exportieren oder Menschen.“ Man kann es auch so ausdrücken: Deutschland mußte ein Industriestaat werden, und Deutschland mußte Kolonien erwerben. Ein Industriestaat mußte Deutschland werden, um seiner wachsenden Bevölkerung Arbeit zu verschaffen; Kolonien mußte das neue Deutschland erwerben, weniger um dorthin seinen Bevölkerungsüberschuß abzugeben, als um die Rohstoffzufuhr und auch dem Fabrikatenabsatz allmählich eine breitere und sicherere Grundlage zu geben. In beiden Fällen, als Industriestaat und als junge Kolonialmacht stieß Deutschland mit Großbritannien zusammen.

Die wirtschaftlichen Dreibundverträge zu Anfang der neunziger Jahre bezeichnen die Zeit des Umschwunges in der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung Deutschlands. Damit beginnt auch die Verschärfung des Gegensatzes zu England. Kurz vor und nach Abschluß der Caprivi'schen Handelsverträge betrug der Vorsprung, den England vor Deutschland als Exporteur hatte, etwa drei Milliarden Mark jährlich. Zu Anfang dieses Jahrhunderts hatte sich der Abstand auf zwei Milliarden verringert, und seither blieb es bei einer Distanz von 2 bis 2,5 Milliarden Mark. Mit anderen Worten, der deutsche Export machte in den neunziger Jahren einen kräftigen Anlauf, um die Größe der englischen Ausfuhr zu erreichen, und nachdem er sie wenigstens ein Stück Wegs eingeholt hatte, blieb er ihr in der Folge immer hart auf den Fersen. Die tatsächliche Zunahme der Ausfuhr in Deutschland war im letzten Jahrzehnt mindestens ebensogroß wie der Exportzuwachs in Großbritannien. Die verhältnismäßige Steigerung aber war erheblich größer. Auf

diese Tatsache stößt man immer wieder, welches Jahr des achten und neunten Jahrzehnts man auch herausgreift und mit der Gegenwart vergleicht.

Auch die Entwicklung des Gesamtaußenhandels zeigt ein ähnliches Bild. Von 1885 bis 1912 stieg er in England von 13,1 auf 27,4 Milliarden Mark, in Frankreich von 7,2 auf 11,7, in den Vereinigten Staaten von 5,5 auf 16,2 und in Deutschland von 6,2 auf 21,2 Milliarden Mark. Der auswärtige Handel ist demnach in dieser Zeit in Frankreich nur um etwa 60 Prozent gewachsen, in England hat er sich reichlich verdoppelt, in den Vereinigten Staaten ist er annähernd auf das Dreifache und in Deutschland fast auf das Dreieinhalbfache gewachsen. In derselben Zeit hat der gesamte Welthandel etwa um das Zweieinhalbfache zugenommen, aber der Anteil Frankreichs ist von einem Neuntel auf ein Elfstel gesunken, derjenige Englands sogar von einem Fünftel auf ein Sechstel. Deutschlands Anteil am Welthandel aber wuchs um rund zwei Prozent von fast zehn auf annähernd zwölf Prozent des gesamten Welthandels. Zwei Prozent Zunahme in etwas mehr als einem Vierteljahrhundert, das klingt nicht nach viel, aber diese Zuwachsquote beträgt in absoluten Zahlen ausgedrückt mehr als drei Milliarden Mark.

Von weiterer Bedeutung und für die Beurteilung der Handelsentwicklung besonders wichtig ist aber etwas anderes: die Richtung, die der Außenhandel beider Länder genommen hat, ist eine ganz verschiedene. Rathgen hat für jedes Handelsland der Welt berechnet, ob in der Zeit von 1890 bis 1910 die Zunahme der Einfuhr aus Deutschland oder aus England eine größere war. Dabei kam er zu dem Ergebnis, daß in keinem europäischen Lande ausgenommen Rumänien und Griechenland die Einfuhr aus England abgenommen hat; aber in jedem europäischen Lande mit Ausnahme Portugals war die deutsche Einfuhr schneller gestiegen als die englische. Hingegen war für dieselbe Zeit die britische Einfuhr in außereuropäischen Ländern um ein Bedeutendes stärker gestiegen als die aus Deutschland. Eine Ausnahme machen hierbei, abgesehen von den deutschen Kolonien, nur einige Staaten Zentralamerikas. In dieser gegensätzlichen Handelsentwicklung kommen die Inselflage und Kolonialherrschaft Großbritanniens und die Kontinentallage Deutschlands zum Ausdruck. Und es ist ganz richtig, wenn Rathgen bemerkt: Es wäre töricht zu glauben, daß der natürliche Vorteil der geographischen Lage Deutschlands im Herzen Europas durch einen Krieg geändert werden könne. Aber, so müssen wir hinzufügen, der handelspolitische Vorteil der Inselflage Großbritanniens kann Einbuße erleiden, wenn Deutschland sich am Kanal festsetzt. Und ebenso kann der Stellung Englands auf dem Ueberseemarkt Abbruch geschehen, wenn es gelingt, seine Bedeutung als Kolonialmacht zu brechen. Englands Größe ist Englands Handel, aber Englands Handel ist auch seine Achillesferse und vielleicht hat Deutschland den Parispfeil in Händen, der Großbritannien tödlich verwunden wird.

Man muß auch hier wieder die Handelsstatistik anschauen. Es ist oft gesagt worden: England und Deutschland sind gegenseitig die besten Kunden. Englands

Einfuhr nach Deutschland betrug in den letzten Jahren über 800 Millionen Mark jährlich. Deutschlands Ausfuhr nach England sogar mehr als 1100 Millionen Mark. Es scheint demnach, als ob uns der Verlust des englischen Marktes mehr schädigen würde, als England der Verlust des deutschen. Aber es scheint nur so, denn von den 800 Millionen Mark englischer Waren geht — als Rohstoffe und Halbfabrikate oder als englische Spezialitäten — ein viel größerer Teil in den deutschen Konsum als von den 1100 Millionen Mark deutscher Ausfuhr in den englischen. Das will sagen: ein sehr großer Teil des deutschen Exportes geht nur über London. Wenn diese Verbindungen abgerissen sind, dann wird der deutsche Kaufmann die Wege zum direkten Absatz schon finden. Man denke nur an die Bevölkerungsziffer, hier 67, dort 46 Millionen. Dieser Unterschied allein weist schon darauf hin, daß England für Deutschland mehr Vermittler als Selbstverbraucher ist.

Wie aber steht es mit dem Import im Werte von 800 Millionen, müssen wir diesen von England beziehen? Drei Fünftel davon entfallen auf Edelmetalle, Steinkohlen und Garne. Das stolze England, dessen Industrie ein Jahrhundert lang die Welt beherrschte, ist gegenüber Deutschland in eine bescheidene Stellung geraten, so bescheiden wie die einer Kolonie. Es muß sich damit begnügen, seinem Konkurrenten in der Hauptsache Rohstoffe und halbfertige Waren zu liefern. Unter diesen stehen an erster Stelle Wollen-, Baumwollen- und Leinengarne. Müssen diese Waren aus England bezogen werden? Zum Teil ja, denn gewisse feine Garne können bis heute auf dem Festlande nicht verarbeitet werden. Aber einen großen Teil kann Deutschland selbst erzeugen. Die Verarbeitung roher Baumwolle ist von 1888 bis 1912 in England um 250 000, in Deutschland um 350 000 Tonnen gestiegen.

An zweiter Stelle steht in der Einfuhr aus England Steinkohle mit 166 Millionen Mark. Aber es ist nicht so, als ob Deutschland seinen Steinkohlenbedarf nicht selbst decken könnte, denn es führt fast zweieinhalbmal soviel Steinkohlen aus als ein. Nur der billige Seeweg, der die Verfrachtung nach den Nord- und Ostseehäfen begünstigt, hat die Einfuhr englischer Steinkohlen so groß werden lassen. Im übrigen weist die Einfuhr aus England, abgesehen von Gold, nur einen nennenswerten großen Posten auf: es sind Heringe und andere Salzwasserfische. Der Wert dieser Einfuhr betrug in den letzten Jahren 36 bis 38 Millionen Mark. Der Ausfall dieser Zufuhr wird gegenwärtig vielleicht am schmerzlichsten empfunden, da es sich um Nahrungsmittel weniger bemittelter Volksschichten handelt. Es wird nach dem Kriege die Aufgabe der deutschen Hochseefischerei sein, die sich seit einigen Jahren kräftig entwickelt hat, Deutschland von dieser Einfuhr noch mehr als bisher unabhängig zu machen.

Wenn man die Ausfuhr Englands und Deutschlands miteinander vergleicht, dann fällt sofort auf, daß die deutsche Industrie auf viel breiterer Grundlage aufgebaut ist, als die Englands. Englands Ausfuhr ruht auf drei

oder wenn man will vier Pfeilern: der Baumwollindustrie, der Eisen- und Maschinenindustrie und der Kohlenindustrie. Der vierte Pfeiler ist die Widerausfuhr von fremdländischen Rohstoffen und Kolonialwaren. Wenn nur einer dieser Pfeiler ins Wanken gerät, ist die englische Volkswirtschaft den schwersten Erschütterungen ausgesetzt. In Deutschland hingegen entfällt der Hauptteil des Exportes auf mindestens zehn Industriezweige. An der Spitze steht die Eisenindustrie mit einem Ausfuhrwert von vier Fünftel Milliarden. Dann folgen eine Reihe gleich mächtiger Äste der deutschen Industrie. Die Ausfuhr der Chemischen Industrie und der Kohlenindustrie ist mit je einer halben Milliarde fast ebenso groß wie die der Textilindustrie. Die Papierindustrie, die elektrische Industrie, die Glas- und Tonwarenindustrie, die Zucker- und Lederindustrie sind als Exportindustrien einander ebenbürtig. Alle führen Werte von insgesamt ein wenig über oder unter einer Fünftel Milliarde aus. Und die Fahrzeugindustrie bleibt auch nicht allzuweit dahinter zurück.

Mit der Einseitigkeit der industriellen Entwicklung Großbritanniens hängen auch gewisse soziale Erscheinungen zusammen. Wer die jüngste Geschichte der sozialen Bewegungen Englands kennt, der weiß, daß „der herauschenden Vermehrung von Reichtum und Macht“, von der (nach Mary) Gladstone schon 1863 sprach, „immer noch,“ wie der Premier damals hinzufügen mußte, „die Extreme der Armut unverändert gegenüber stehen.“ — „Unser Vaterland leidet heute unter dieser Krankheit in einem Maße, von der nur wenige eine Vorstellung haben,“ so schrieb das verdiente auch auf dem Kontinent hoch angesehene Gelehrtenepaar Sidney und Beatrice Webb in einem Buche, das vor zwei Jahren erschienen ist. Und unter den Ursachen der Armut nennen sie vor allem die Arbeitslosigkeit und die grimme Tatsache, daß sich unter den sechzehn Millionen erwachsener Lohnarbeiter ungezählte Massen befinden, die unter die klassische Definition der Kommission des Hauses der Lords von 1890 fallen: „Bloße Hungerlöhne, endlose Arbeitszeit, gesundheitliche Zustände gleich gefährlich für die Arbeiter wie für die Allgemeinheit.“ — „Das Übel ist so groß,“ schreiben sie, „und die Summe der verursachten Armut so ungeheuerlich, daß jeder befriedigende Vergleich mit der Vergangenheit im zwanzigsten Jahrhundert wenig am Platze erscheint.“ Auch die Regierung ist nicht blind für diese Zustände gewesen. Sie hat in den letzten Jahren versucht, die deutsche sozialpolitische Gesetzgebung nachzuahmen. Aber gleichviel, welcher Erfolg diesem Versuch beschieden sein wird, eine bedrohliche Strukturveränderung der englischen Gesellschaft ist heute schon festzustellen. Auf dem Kontinent ist das Urteil weiter Kreise über englische Arbeiterverhältnisse noch durch fünf- und zwanzig und mehr Jahre alte Schilderungen deutscher Gelehrter über den sozialen Frieden im englischen Industriestaat bestimmt. Daran hat sich jedoch wesentliches geändert. Eine neue Arbeiterfrage ist aufgetaucht, die Arbeiterfrage der Ungelernten. Der englische Zensus (1901) zählte in der Gruppe der Berufstätigen ohne nähere Berufsbezeichnung fast 1 100 000 Personen oder 5,9 Prozent

aller Berufstätigen, während die deutsche Berufszählung von 1907 in derselben Gruppe nur 205 000 Personen oder 0,7 Prozent aufweist. Die große Zahl der ungelerten Arbeiter in England — denn diese haben den Hauptanteil an der angeführten Gruppe — hat vor allem zwei Ursachen: die zünftlerische Politik der Gewerkschaften und die starke Entwicklung solcher Unternehmungen, die vorzugsweise ungelerte Arbeiter beschäftigen. Die Klagen über die Trade Unions, die sich gegen Ungelernte streng abschließen, und diesen jedes Vorwärtstommen abschneiden, sind alt, aber bis heute fehlt es an einer wirksamen Abhilfe. Die Hauptbeschäftigungszweige der Ungelernten sind die Handels-, Verkehrs- und Transportgewerbe, die fast ebensoviel Personen beschäftigen als Bergbau, Metall- und Maschinenindustrie, Schiffbau- und Textilindustrie zusammen. Es ist kein Zufall, daß über die Frage der Ungelernten und Arbeitslosen in den letzten Jahren eine verhältnismäßig große Literatur erschienen ist. Denn die gekennzeichneten Zustände haben eine sozial-radikale Arbeiterschaft großgezogen, die (Werft- und Dockarbeiter, Eisenbahnangestellte und Kohlenarbeiter) den Hebel in der Hand haben, um die ganze Maschinerie des Staates still stehen zu lassen. Vor dieser Tatsache hat das englische Parlament bereits einmal kapitulieren müssen. Das war bei dem Kohlenarbeiterstreik von 1912 der Fall. Die Arbeitseinstellung breitete sich in wenigen Tagen über ganz England aus, so daß über eine Million Grubenarbeiter und 400 000 andere Arbeiter beschäftigungslos waren. Die Arbeiterschaft zwang damals das Parlament, ein Minimallohngesetz zu verabschieden. Dieses aber hat keine Lösung der neuen Arbeiterfrage gebracht. Die Wurzeln der sozialen Not in England liegen tiefer. Sie liegen in der ganzen Struktur der englischen Volkswirtschaft, in der Zurückdrängung Englands auf dem Weltmarkte durch Deutschland und die Vereinigten Staaten und in der Konkurrenz, die diese beiden Länder Großbritannien auf seinem eigenen heimischen Markt und in den Kolonien bereiten.

Heute klopf das Schicksal Venedigs, Portugals und Hollands an die Pforte des englischen Reiches. Und die bange Furcht vor diesem Schicksal hat uns den Krieg beschert. Heinrich Heine glaubte diesen Krieg schon vor siebenzig Jahren kommen zu sehen, als er in seinen Berichten über Politik, Kunst und Volksleben schrieb: „Jetzt ist England gefährlicher als je, jetzt, wo seine merkantilschen Interessen unterliegen; es gibt in der ganzen Schöpfung kein so hartherziges Geschöpf wie ein Krämer, dessen Handel ins Stocken geraten, dem seine Kunden abtrünnig werden und dessen Warenlager keinen Absatz mehr findet. Wie wird England sich aus solcher Geschäftskrisis retten? Ich weiß nicht, wie die Frage der Fabrikarbeiter gelöst werden kann; aber ich weiß, daß die Politik des modernen Karthago nicht sehr wähllich in ihren Mitteln ist. Ein europäischer Krieg wird dieser Selbstsucht vielleicht zuletzt als das geeignetste Mittel erscheinen, um dem inneren Gebreite einige Ableitung nach außen zu bereiten*.“ Die Ereignisse, die Heine damals (1842) voraussah, traten nicht

*) Vergleiche den Aufsatz „Heinrich Heine über England“ in diesem Heft.

so schnell ein, als er erwartet hatte. Die sozialen Unruhen im Innern wurden überwunden, als nach der Beseitigung der Kornzölle, der Aufhebung der Schiffsahrtzölle und schließlich der Zoll- und Steuerreformen Peels und Gladstones ein wirtschaftlicher Aufschwung eintrat. Und auch die Ablenkung durch den Krieg, den Krimkrieg, fehlte schließlich nicht. In der Gegenwart aber haben sich die Dinge wiederum so zugespitzt wie damals. Wir sehen soziale Bewegungen im Innern, deren die Regierung nicht Herr zu werden vermag: syndikalistische Streiks, die Suffragettenbewegung und die Emanzipation von Ulster. Dazu tritt das Gefühl der steigenden Bedrohung der merkantilen Interessen. Und nun ist eingetreten, was Heine 1842 sagte: „daß nicht an der Seine aus Begeisterung für eine Idee die Ruhe Europas am fürchtbarsten gestört werden dürfte, sondern an der Themse, in den verschwiegenen Gemächern des Foreign Office.“ Das deutsche Volk aber hofft, daß so gewiß wie vor hundert Jahren den Ruhestörer Europas, den Korsen, sein Schicksal erreichte, so auch diesem Korsarenvolke bald die Schicksalsstunde schlagen werde.



Englands Konterbanderecht und die Proteste der Neutralen

Von Gerichtsassessor Dr. Hans Wehberg



Erst gegen Schluß des Jahres 1914 haben sich die Neutralen gegenüber der Handhabung des Konterbanderechts durch England zu energischen Protesten aufgerafft. Die Malmöer Zusammenkunft und die Note der Vereinigten Staaten von Amerika, mit der gleichzeitig auch die Niederlande ihre Forderungen in London überreichten, bedeuten einen Umschwung in der vorsichtig abwartenden Stellungnahme der am Kriege unbeteiligten Regierungen. Gewiß sind schon vorher die Neutralen wiederholt in London vorstellig geworden. Das beweist vor allem auch die Aufgabe der order in council vom 20. August durch England und ihre Ersetzung durch die neue order in council vom 29. Oktober 1914. Die erste Regelung des Konterbanderechts durch England im August 1914 war sicherlich schärfer als die spätere; führte doch jene order in council das Prinzip der einheitlichen Reise für die relative Konterbande ein, das heißt: neutrale Waren mit endgültiger Bestimmung, die aber zunächst auf einem nach einem neutralen Hafen bestimmten Schiffe fuhrten, können nicht nur dann als Konterbande weggenommen werden, wenn es sich um Gegenstände der absoluten, sondern