



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919

Wirtschaftlicher Aufschwung Deutschlands

[urn:nbn:de:hbz:466:1-73514](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-73514)

Narg genug war, indessen die Weltmächte in Afrika und Asien rüstig zugriffen, die von den Deutschen eingebrachte Ernte. In den Jahren zwischen der Erwerbung Deutsch-Ostafrikas 1885 und Kiautschou 1897 fand keine Mehrung des deutschen Kolonialbesitzes statt, wogegen selbst Frankreichs sinkende Macht sich über die Gebiete am Niger und Kongo wie in Madagaskar ausbreitete. Gleich dem ungelenkten Riesen des Märchens wußte Deutschland von seiner Stärke keinen rechten Gebrauch zu machen. Das Lob der Friedfertigkeit war verdient, aber kein Ersatz für den Entgang bei der Teilung der Welt.

*

Wirtschaftlicher Aufschwung Deutschlands

Diese Selbstbescheidung stand in umgekehrtem Verhältnisse zu der überraschenden wirtschaftlichen Entfaltung der Nation. Vielleicht aber war gerade solches Wachstum die Hauptursache, weshalb kein zwingendes Bedürfnis nach überseeischem Erwerb bestand. Fanden doch Latkraft, Erfindungsgeist, wie das Angebot von fleißigen Händen Verwendung in der Heimat. Die Auswanderung über See sank: sie erreichte 1881 den Gipfel mit 221 000 Köpfen, schwankte dann mehrfach, erhob sich 1891 noch einmal auf 120 000, sank jedoch bis 1897 unter 30 000 und hielt sich längere Zeit auf dieser bescheidenen Höhe. Für die innere Kraft der Nation eine Wohlthat, für die Geltung über See aber eine Schicksalsfügung, da die Auswanderung gerade von dem Zeitpunkte an zurückging, in dem alle Nationen Europas von dem Drange nach Ausdehnung erfaßt wurden.

Unter allen Ländern sind in diesem Zeitraum das Deutsche Reich und die Vereinigten Staaten wirtschaftlich am kräftigsten fortgeschritten. In der Industrie hatte Deutschland überall dort, wo Wissenschaft und Technik die Wege wiesen, die Vorhand. Auch in den Massenartikeln strebte es stattlich in die Höhe, kam aber hierin Nordamerika nicht überall gleich. Da die Häufung von Ziffern eher erdrückt als belehrt, so seien nur wenige angeführt, wobei die Gewinnung von Eisen und Kohle als Maßstab dienen mag. England wurde vom Deutschen Reich in kräftigen Sprüngen erreicht und überholt. In dem Vierteljahrhundert vor dem Weltkriege stieg die Produktion von Roheisen in Deutschland von 4 Millionen auf 17,8 Millionen, also um 344 Prozent, in England von 7,7 auf 9 Millionen Tonnen, bloß um 17 Prozent. Jenseits des Kanals trat also, wenn man die Zunahme der Bevölkerung in Betracht zieht, Stillstand ein, in Deutschland mächtiger Aufschwung. Nur wenig günstiger war für England das Verhältnis bei der Förderung von Kohle. Sie hob sich in Deutschland im selben Zeitraum von 76,2 auf 255,8 Millionen Tonnen, also um 240 Prozent, in England auf 264 Millionen, im ganzen um 60,7 Prozent. Die Vereinigten Staaten haben indessen auch die Deutschen mit beflügelter Eile überholt. Diese zwei Länder waren 1870 in der Kohlenförderung mit rund 34 Millionen Tonnen noch auf gleicher Höhe gestanden; in der Union aber war das Steigen so rasch, daß schon am Ende des Jahrhunderts hier doppelt soviel Kohle gewonnen wurde als in Deutschland.

In der Fabrikindustrie sahen sich die Briten von den Deutschen bedrängt, nicht bloß auf fremden, auch auf den einheimischen Märkten. Zum erstenmal wurde dies durch die 1885 vom englischen Parlament veranstaltete Untersuchung umfassend festgestellt. Die Deutschen waren damals schon gefährliche Konkurrenten, wobei die einvernommenen Industriellen gestehen mußten, daß die deutsche Ware billiger war, daß die deutschen Fabrikanten sich dem Geschmacke des Käufers gewandt anschniegten, während der Engländer bei den überkommenen Mustern und Modellen stehenblieb. Sprachkenntnis, Unermüdlichkeit, Schmiegsamkeit waren die Vorzüge der deutschen Geschäftsreisenden.

Anderß stand es auf dem Gebiete des Seehandels. Hier war die Entwicklung im großen die, daß England auf der alten Höhe blieb, die Deutschen sich daneben kräftig in die Höhe reckten, die Vereinigten Staaten dagegen ermatteten. Im Jahre 1871 stand der Außenhandel des Deutschen Reiches erst an vierter Stelle, es überflügelte aber gegen

Ende des Jahrhunderts die Union ebenso wie Frankreich und trat somit unmittelbar hinter England. Das erhellt aus einem Blick auf die Entwicklung der Handelsflotten. Die Sonnenzahl der Kaufahrer der Welt stieg von 1870 bis 1897 im ganzen um 138 Prozent. Nun behauptete sich England ehrenvoll, da es mit der Steigerung von 185 Prozent den Durchschnitt überstieg. Deutschland aber hob sich um 256 Prozent, in Frankreich betrug die Steigerung nur 100 Prozent, in der Union endlich war eine Abnahme von 15 Prozent zu verzeichnen. Unter diesen Verhältnissen behauptete England sein starkes Übergewicht: während sein industrieller Vorrang schwand, blieb sein maritimer unverändert. Deutschland wuchs in die Höhe, ohne sich jedoch im Seehandel mit dem gewaltigen Nebenbuhler messen zu können. Wohl stieg die deutsche Handelsflotte von 1896 bis 1913 von 1 970 000 auf 5 082 000 Bruttoregistertonnen, also um 160 Prozent. Die entsprechenden Ziffern in England sind 13 146 000 und 18 700 000 Tonnen. Somit betrug die Steigerung jenseits des Kanals nur 40 Prozent. Trotzdem aber standen bloß 5 082 000 deutsche den 18 700 000 englischen Tonnen gegenüber. Der kontinentale Nebenbuhler blieb also noch beträchtlich zurück, England war unbestritten die erste Seemacht der Welt.

In den Ziffern des Außenhandels war das Bild für England nicht ganz so günstig. Die Gesamtsumme des Exports aller europäischen Staaten zusammengenommen stieg von 1860 bis 1897 von 29 auf 73 Milliarden Mark, also um 150 Prozent. Während nun Englands Steigerung sich im Durchschnitt erhielt, hob sich der Außenhandel Deutschlands in diesem Zeitraum um 240 Prozent. Die Steigerung ging in der genannten Epoche in Deutschland von $2\frac{1}{2}$ auf $8\frac{1}{2}$ Milliarden Mark, England stand aber 1897 noch immer mit 15 Milliarden an der Spitze. Das hängt damit zusammen, daß die Briten ihre einheimische Produktion möglichst auf die Ausfuhr eingerichtet hatten, welcher eine entsprechend massenhafte Einfuhr, besonders von Lebensmitteln, Rohstoffen und Halbfabrikaten gegenüberstand. England ist, um diesen Kreislauf nicht zu stören, beim Freihandel geblieben.

Das Gesamtergebnis war also, daß die Engländer mit ihrer Industrie nicht mehr den Weltmarkt beherrschten, daß aber ihre Handelsflotte nach wie vor für die Seefrachten maßgebend blieb. Dies letztere war besonders im Verkehr mit Amerika der Fall, während die deutschen Häfen sich von den Briten unabhängig machten. Früher hatten sie auch in den deutschen Hansestädten die Vorherrschaft, allgemach wurden

die letzteren doch Herren im eigenen Hause. Hamburg ist dafür das beste Beispiel. Im Jahre 1872 stand der britische Handel daselbst noch an der Spitze, die englischen Schiffe enthielten 55 Prozent des Nutzraumes sämtlicher anlegenden Fahrzeuge, die deutschen Schiffe nur 32 Prozent. Das Verhältnis kehrte sich dann um, der britische Anteil war 1903 auf 35 Prozent gesunken, der deutsche auf 54 gestiegen. Die Engländer waren nicht mehr wie früher die Hauptfrächter für den deutschen Warenverkehr, das Geschäft ward zum großen Teile von den deutschen Reedern betrieben. Die letzteren traten selbst mit den Ländern über See in steigenden Verkehr. Wohl hat sich der Handel der Deutschen mit England von 1872 bis 1902 verdoppelt, aber der mit den außereuropäischen Häfen verfünffacht. Gleichzeitig wurde der deutsche Reeder vielfach der Vermittler zwischen den Häfen dritter Staaten, zumal im Personenverkehr, da die neuen deutschen Schnelldampfer die alten englischen Passagierschiffe an Billigkeit und Bequemlichkeit übertrafen. Der Brite sah sich überall bedrängt, mindestens im Geschäftsgewinn beeinträchtigt.

Aus diesen Umständen ergab sich die Verschiedenheit des Verhältnisses Englands zu den Vereinigten Staaten und zu Deutschland. Je höher die Aus- und die Einfuhr der Vereinigten Staaten stieg und je dürftiger sich ihre Handelsflotte entwickelte, desto bessere Geschäfte machten die britischen Reeder. Diese waren in den amerikanischen Häfen unentbehrlich und wurden die Förderer der Freundschaft zwischen den zwei angelsächsischen Staaten. Der Deutsche dagegen traf die Eigenliebe des Engländers, indem er dessen Seeherrschaft bedrohte, an der empfindlichsten Stelle. Alexander von Peez macht die zutreffende Bemerkung, daß die Konkurrenz einer fremden Industrie durch Schutzzölle bekämpft werden kann, deren Einführung nicht notwendigerweise den Frieden stören muß; dagegen läßt sich der aufstrebende Handel eines anderen Staates bloß durch Krieg außer Wettbewerb setzen. Nur mit Gewalt konnten die deutschen Rauffahrer und Personendampfer vom Meere vertrieben werden. Nur durch Krieg war die Seeherrschaft Englands zu verteidigen und zu befestigen. Die Aufrechterhaltung des Weltfriedens war für die Deutschen Bedürfnis und Gewinn, die britischen Kaufleute dagegen sahen bei dessen Fortdauer ihr Übergewicht schwinden.

Der deutsche Nationalstaat hielt also vollständig, was die Deutschen sich bei seiner Begründung von ihm versprochen hatten. Die Hanse war zusammengebrochen, weil das zerfallende Reich ihr im

16. Jahrhundert keinen Rückhalt gegen England, Dänemark und Schweden gewähren konnte, sodann, weil Kaiser Karl V. sich auch deshalb nicht zu einer Anstrengung aufschwang, weil die von ihm beherrschten Niederlande aus dem Sinken der Hanse Vorteil zogen. Im 19. Jahrhundert dagegen flatterte die Fahne des wiederhergestellten Reiches stolz über den Meeren, der „gemeine deutsche Kaufmann“ feierte seine ruhmvolle Auferstehung.

Während aber alle Kraft der deutschen Nation in Werken der Industrie, des Handels, der Technik angespannt war, schien ihr politischer Genius zu erlahmen. Seit dem Rücktritte Bismarcks stand keine überwältigende Persönlichkeit mehr den Staatsgeschäften vor, in auffallendem Gegensatz zu den Bahnbrechern auf allen Gebieten der Volkswirtschaft. Ähnlich ließen die Vereinigten Staaten bis zu ihrer wirtschaftlichen Sättigung, also bis etwa 1890, die äußere Politik auf sich beruhen; auch England hielt sich von 1815 bis zu den Tagen des Imperialismus von den politischen Welthändeln möglichst fern und war vorwiegend mit der Vermehrung seines Reichtums beschäftigt.

So kam es, daß um die Wende des Jahrhunderts in Deutschland die fürstlichen Kaufleute, die Schöpfer der Industrie, die genialen Techniker und Bankherren die Führung der Nation übernahmen, wogegen von den Staatsmännern weltpolitische Anstöße nicht ausgegangen sind. Allgemein war dabei die Empfindung, daß die Nation zur Entfaltung ihrer wirtschaftlichen Kräfte der Erhaltung des Friedens bedürfe, und diese Lebensbedingung wurde ihr auch durch die äußere Politik gewährleistet. Umgekehrt spannte das englische Volk, da es den ökonomischen Höhepunkt sichtbar überschritten hatte, seit 1885 alle Nerven in einer mächtig ausgreifenden Politik an. Jenseits des Kanals tritt eine stattliche Reihe von Mehrern des Reiches auf, von Männern, die die eroberten Länder auch zu verwalten verstanden. Neben Salisbury und Chamberlain stehen Rhodes und Baring-Cromer, Lord Curzon in Indien, Milner in Kapland, Lord Minto in Kanada, welche die festgefügte Phalanx des Imperialismus bilden. Anders in Deutschland. Nicht daß es dem deutschen Volke an fähigen Köpfen in der inneren Verwaltung gefehlt hatte, seine Begabung sprach sich jedoch am stärksten in den Kapitänen der Industrie und der Technik, in Werner und Georg von Siemens, in Krupp und Zeppelin, ebenso in den Schöpfern der großen Schiffahrtslinien aus.