



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914**

**Friedjung, Heinrich**

**Berlin, 1919-**

Das Handelskapital.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76985](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76985)

päischen Staaten verknüpft, daß man die ganze internationale Politik der letzten vierzig Jahre von dem Gesichtspunkte darstellen könnte, wie die Anleihen untergebracht wurden, wie der Abschluß von Bündnissen durch sie ermöglicht oder verhindert wurde, endlich welche Sicherheit die Gläubiger sich zu verschaffen strebten. Der Kapitalexport findet statt, um in einem Lande mit höherem Zinsfuß größeren Gewinn einzuheimsen. Dieser Profit wird oft durch Verluste aufgewogen, wodurch Frankreich schwer getroffen wurde. England ist dieser Gefahr weniger ausgesetzt, weil es seine Kapitalien mit Vorliebe in den eigenen Kolonien anlegt. Diese teilen das Schicksal Großbritanniens; ihre inneren Verhältnisse, wenigstens soweit sie von Angelsachsen besiedelt sind, bieten keinen Anlaß zu Besorgnissen. Auf diesem Kreislauf des Geldes zwischen Britannien und seinen Kolonien beruht zum guten Teil die Gesundheit des englischen Reichskörpers.

Dem Leihkapital liegt viel an der Erhaltung des Friedens, solange die Zinsen pünktlich eingehen. Es zittert bei jeder Umwölkung des politischen Gesichtskreises, denn es sieht voraus, daß mindestens die besiegten Staaten in finanzielle Verlegenheiten geraten werden. Schon vor Kriegsbeginn stellen sich durch das Sinken der Kurse Kapitalverluste ein; diese sind nicht mehr hereinzubringen, wenn der besiegte Staat zur Herabsetzung der Schuldzinsen genötigt ist.

\*

## Das Handelskapital

Mit einem einzigen Strich zeichnet Goethe den Schattenriß des Handelskapitals: Krieg, Handel und Piraterie.

Der Kaufmann ist ohne Eifersucht auf seinen Konkurrenten nicht denkbar; so können zwar Duzende und Hunderte von Fabriken desselben Zweiges nebeneinander bestehen und in der Heimat oder in der Fremde gleichzeitig lohnenden Absatz finden; dagegen überwindet der Kaufmann die Konkurrenz nur, wenn er ihr den Boden abgräbt und deren Kunden an sich zieht. Das gilt für den einzelnen, wie für ein ganzes Handelsvolk. Auch arbeitet der Großindustrielle gewöhnlich für Kunden, die ihm unbekannt bleiben, während der Kaufmann Mann

für Mann gewinnen und festhalten muß; wo sich sein Konkurrent eingemischt hat, wird er schroff, selbst schnöde abgewiesen. Der Industrielle ist, wenn seine Fabrik mit Aufträgen voll versorgt ist, mit sich und der Welt zufrieden, während der Kaufmann seinen Absatz immer weiter ausdehnen möchte; denn die Ware, mit der sein Konkurrent dienen kann, ist auch ihm zugänglich.

All dies verschärft sich beim Seehandel. Das Kapital des Landhandels arbeitet in Warenlagern und Außenständen; dazu kommen an der See die dem Sturme der Elemente ausgesetzten Schiffe, Werften, Hafenanlagen. Die Unsicherheit ist groß, Wagemut muß sie überwinden. In der Gefahr straffen sich die Nerven, es hat deshalb nie ein waffenscheues Seevolk gegeben, während der Landhandel im europäischen Osten von unkriegerischen Völkern, Juden und Armeniern, betrieben werden konnte. Das in Schiffen angelegte Kapital muß sich hoch verzinsen, um die Versicherungsprämie hereinzubringen, wozu in alten Zeiten noch die Abwehr der Piraterie trat. Eine Kriegsflotte ist unerlässlich, um den Einbruch abzuhalten. Ist der Gewinn nicht mehr hoch genug, um die Versicherung gegen die Elemente und gegen den Landesfeind zu tragen, so lohnt sich die Schifffahrt nicht mehr und das Handelskapital verwandelt sich in Leihkapital, das sich mit einer bescheideneren Rente begnügt. Genua und Holland sind diesen Weg gegangen; als ihre Kaufherren nicht mehr stark genug waren, die See zu beherrschen, wurden sie Bankherren und Abnehmer von Staatsanleihen.

Ein unkriegerisches Seevolk ist ein Widerspruch in sich selbst, nie konnte Seegelung ohne eine Schlachtflotte festgehalten werden. Vernachlässigt ein Handelsvolk seine Kriegsmarine, so wird es zum Rinderspott. Das verspürten sogar die Römer in den letzten Zeiten der Republik; sie konnten sich der Seeräuber lange nicht erwehren, bis Pompejus, mit diktatorischer Gewalt ausgestattet, das Meer von ihnen säuberte. Die Spanier haben selbst in der Zeit ihres Glanzes das mittlere Amerika nie ganz beherrscht; sie waren zwar in dessen Innerem die Herren, aber im 17. Jahrhundert hausten auf den westindischen Inseln, besonders auf Haiti, die von England und Frankreich unterstützten Flibustier und brandschakten die blühendsten Seestädte. Die Seepolizei handhabt sich schwerer als die auf den Landstraßen, weil hier nur bestimmte Linien zu überwachen sind, dort eine unabsehbare Fläche. In den Seekriegen der zwei letzten Jahrhunderte wandelten

sich diese Verhältnisse ins Große, der Weltkrieg führte zu einer Probe auf Leben und Tod. Aus innerster Notwendigkeit, nicht aus der Willkür eines Monarchen oder seiner ehrgeizigen Ratgeber schritt jedes Seevolk von den ältesten Zeiten bis zum heutigen Tage zum Bau einer Kriegsflotte; mit deren Untergang war das Schicksal des Deutschen Reiches besiegelt.

Um ein Seevolk zu sein, genügt es nicht, am Meere zu wohnen und auf den heimatischen Schiffen den eigenen Bedarf heranzubringen; jener Name wird erst erworben, wenn ein Volk die Vermittlung zwischen anderen Nationen übernimmt. Die Franzosen waren eigentlich nie ein Seevolk und sind es auch heute nicht. Eine Seehandelsmacht entsteht erst durch Mitwirkung am Weltfrachtgeschäft. Dadurch sind die Phönizier, die Hanja, die Holländer reich geworden. Die hanseatischen Kaufleute brachten Schafwolle aus England nach Flandern, die hier gewebten Tuche in die Länder des Nordens, Holz zum Schiffsbau aus Skandinavien in ihre norddeutschen Häfen, Getreide aus Polen in die Großstädte Brügge und Gent. Sie waren, indem sie behufs Sicherung ihres Handels Könige des Nordens absetzten oder beschützten, das Urbild eines Seevolkes.

Die gesamte Handelsmarine der Erde seiner Zeit wurde von Colbert auf 20 000 Schiffe, geschätzt, von denen 16 000 den Holländern gehörten, die man die „Frachtfuhrleute der Welt“ nannte. Amsterdam war die größte Geld- und Warenbörse der Erde; der niedrige in Holland herrschende Zinsfuß verlockte auch zur Ausfuhr von Leihkapital, ein Geschäft, auf das sich die Niederländer zurückzogen, als sie von den Briten zur See überflügelt wurden.

Die Engländer waren in der Mitte des 18. Jahrhunderts bereits das erste Handelsvolk Europas, bevor sie noch die industrielle Vormacht errangen. Nach den napoleonischen Kriegen und dem Abfall der spanischen Kolonien verfügten sie über den dreifachen Primat der Industrie, der Kolonialmacht und des Seefrachtgeschäftes. Seitdem das Großgewerbe auf dem Festlande und in den Vereinigten Staaten sich hob und Afrika unter die europäischen Völker aufgeteilt war, blieb den Briten noch das Übergewicht im Seehandel. Vor dem Weltkriege hatte ihre Handelsmarine 19 Millionen Sonnen Wasserverdrängung, die deutsche, die nächststärkste, nur 5½ Millionen Sonnen. In Europa, vollends in Nordamerika, standen sie als Vermittler der Ein- und Ausfuhr an erster Stelle. Aber das nur im Warengeschäft, zuletzt nicht mehr bei

der Beförderung von Personen, denn die Passagierdampfer der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd übertrafen zum Schlusse die englischen an Größe, Sicherheit und Bequemlichkeit. Doch auch im Warentransport machte sich der deutsche Wettbewerb durch das Sinken der Frachtraten unangenehm bemerkbar; die Gewinne der britischen Reeder verminderten sich mit dem jährlichen Anwachsen der deutschen Handelsmarine. Nun standen die Dinge so, daß der englische Industrielle sich immer noch trösten konnte, das reichgewordene Deutschland sei seine beste Kundschaft, was aber bei dem Reeder nicht zutraf. Denn deren Fahrten nach Hamburg und Bremen wurden seit 1860 weniger zahlreich, während die deutschen Handelsschiffe sich immer häufiger in den britischen Kolonien einfanden. Schon das war eine schwärende Wunde, wozu noch der Bau der deutschen Kriegsflotte kam, womit alle Machtverhältnisse verschoben wurden. Unter den Reden Kaiser Wilhelms, in denen er die Sprache der Ein- und Ausfuhrziffern prahlerisch unterstrich, war die törichteste, in der er sagte: „Der Dreizack Neptuns gehört in unsere Faust.“ Deshalb hatten die britischen Widersacher Deutschlands auf den britischen Inseln außer in der Flotte und im Heere ihren Hauptsitz unter den Vertretern des Handelskapitals; dort in Admiral Sir John Fisher, der 1905 und 1908 zum Überfall auf die deutsche Kriegsflotte drängte, hier in Winston Churchill, der 1908 bis 1912 Handelsminister war und darauf die Leitung der Admiralität übernahm. Das verschiedene Verhalten des Industrie- und des Handelskapitals Großbritanniens rührt daher, daß das erstere noch die Möglichkeit hatte, sich wenigstens auf dem Marke des Mutterlandes durch Schutzzölle des Wettbewerbes zu erwehren, ihn durch Bildung eines Reichszollbundes auch von den Kolonien abzuhalten. Dagegen besitzt der Handel kein anderes Mittel, sich eines Nebenbuhlers zu entledigen, als den Krieg. So hielten es die seefahrenden Nationen aller Zeiten, und da sich immer nur die Formen des Lebens ändern, nie die Natur der Menschen, so entsprang diesem Widerstreit der Interessen der furchtbarste aller Kriege.

\*