

# Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz

Von  
Joseph Grunzel



Duncker & Humblot *reprints*

Der  
internationale Wirtschaftsverkehr  
und  
seine Bilanz.



Der internationale  
Wirtschaftsverkehr  
und  
seine Bilanz.

Von

Phil. et J. U. Dr. **Joseph Grunzel.**



**Leipzig,**  
Verlag von Duncker & Humblot.  
1895.



**Alle Rechte vorbehalten.**

# Vorwort.

Die größte Schwierigkeit, welche bei Abfassung der vorliegenden Blätter zu lösen war, lag in der Wahl der Methode, weil weder ein rein induktives, noch ein rein deduktives Verfahren zum richtigen Ziele führen konnte. Es blieb nichts übrig als ein Kompromiß zwischen diesen Gegensätzen. Die drei ersten Kapitel enthalten neben einer kurzen Geschichte der Theorien über Handels- und Zahlungsbilanz eine Darlegung der Grundbegriffe, mit denen dann sicher operiert werden sollte; die weiteren sechs Kapitel untersuchen in Einzeldarstellungen auf deduktivem Wege die verschiedenen Arten der internationalen Güterübertragungen, und die drei letzten Kapitel ziehen die sich hieraus ergebenden Schlußfolgerungen, insbesondere stellt Kapitel X die Grundlinien fest, nach denen meine Theorie der internationalen Wirtschaftsbilanz zu formulieren ist.

Das Schwergewicht dieser Theorie liegt in der Betonung eines kausalen Zusammenhanges zwischen Handels- und Socialpolitik. Der thatsächlichen Verknüpfung des inneren und äußeren Wirtschaftsverkehrs auch theoretisch Anerkennung zu verschaffen, dies erscheint mir bei dem heutigen Stande kultureller Entwicklung als eine unabweisliche Forderung, und vielleicht wird schon die nächste Zeit lehren, daß keine Frage der Socialpolitik ohne Handelspolitik und keine

Frage der Handelspolitik ohne Socialpolitik endgiltig zu lösen sein wird. Damit eröffnet sich aber einer anregenden und erfolgreichen Forschung ein weites Feld; die vorliegende Schrift steht, wie dies schon der Titel sagt, auf dem Standpunkte des äusseren Wirtschaftsverkehrs.

Wie weit derselben ihre Aufgabe gelungen ist, wie viel sie zur Anregung und Klärung beigetragen hat, darüber lasse ich die Herren Fachkollegen urteilen. Ich bitte sie nur nicht zu vergessen, daß ich stellenweise noch auf Urwald gestossen bin, was manchen scharfen Axthieb erklären wird.

Zum Schlusse habe ich noch Herrn Prof. Dr. Walther Lotz in München meinen besonderen Dank abzustatten für einige Ratschläge, welche er mir nach Durchsicht meines Manuskriptes erteilte.

Wien, im August 1895.

**Dr. Grunzel.**

# Inhalt.

---

	Seite
I. Die Theorien über Handels- und Zahlungsbilanz . . .	1
II. Die Grundlagen des internationalen Wirtschaftsverkehrs	24
III. Der direkte äußere Warenverkehr . . . . .	42
IV. Der indirekte äußere Warenverkehr . . . . .	68
V. Der Außenverkehr in Edelmetallen . . . . .	82
VI. Der Außenverkehr in Wertpapieren . . . . .	99
VII. Der internationale Frachtverkehr . . . . .	120
VIII. Verschiedenartige internationale Güterübertragungen . .	137
IX. Die Ein- und Auswanderung in wirtschaftlicher Hinsicht	155
X. Die innere und äußere Wirtschaftsbilanz . . . . .	163
XI. Rückwirkungen des äußeren Geldverkehrs auf die Volks- wirtschaft . . . . .	172
XII. Rückwirkungen des äußeren Warenverkehrs auf die Volkswirtschaft . . . . .	184
<hr/>	
Tabellen . . . . .	195



## I.

# Die Theorien über Handels- und Zahlungsbilanz.

---

Der Begriff der Handelsbilanz steht in seinen Anfängen im innigsten Zusammenhange mit der Entwicklung der Staatsidee. So lange sich Fürst und Volk in einem Territorium als wirtschaftliche Gegensätze gegenüberstanden, so lange die Mittel und Aufgaben des Staates mit denen der jeweiligen Dynastie gleichartig waren, erhob sich die Staatswirtschaft nicht über die Gesichtspunkte, von denen sich die Privatwirtschaft der Fürsten leiten liefs. Die wirtschaftlichen Machtmittel des Fürsten waren auch die des Staates, ohne Rücksicht darauf, ob sie aus den Taschen der Unterthanen oder aus irgend welchen gewinnbringenden Unternehmungen flossen. Erst mit Ausgang des Mittelalters, als die Schätze und Einnahmen der fürstlichen Familien durch häufige Kriege erschöpft waren oder den gesteigerten Anforderungen anderer Zeiten nicht mehr genügten, reifte die Erkenntnis, dafs durch eine Bereicherung des Fürsten, welche nur auf einer Aussaugung der wirtschaftlichen Kräfte des Volkes beruht, die Hilfsquelle der Zukunft versiegen mufs. Mit Zunahme der Leistungen erlangte das Volk auch gröfseren Einfluß auf die Staatsführung, aus der Not wurde eine Tugend. Eine immer tiefergehende Interessensolidarität

Grunzel, Der internationale Wirtschaftsverkehr.

1

schlang sich um Fürst und Volk, das Staatswesen bildete sich zu einer eigenen, bisher nicht gekannten Individualität in der Weltwirtschaft aus.

Mit dem geänderten Zwecke wechselten auch die Mittel, welche der politischen Macht zur Vollführung ihrer Aufgaben dienen sollten. Nicht im Innern des Landes wurde die Quelle des Reichtums für den Staat gesucht, weil sich auf diese Weise ein Glied nur auf Kosten eines andern Gliedes des Staatsganzen bereichern konnte. Das Beispiel der Handelsrepubliken im Altertum und Mittelalter wies deutlich den Weg, auf dem eine dauernde Bereicherung ohne künftige Schwächung auf der andern Seite möglich erschien. Die Grundlage für eine Doktrin, welche den Außenhandel als die vorzüglichste Quelle des Reichtums der Völker ansah, war damit gegeben. Während der Binnenhandel sich infolge des Mangels an geeigneten Kommunikationen und infolge der vielfachen Zollschränken nur äußerst schwerfällig zu entwickeln vermochte, waren dem Außenhandel die Wege zur Entfaltung geebnet. Die See war das natürliche Bindemittel zwischen den alten Kulturländern Europas und den neu erschlossenen oder okkupierten Gebieten des fernen Ostens und Westens. Der internationale und zwar in erster Linie der überseeische Handelsverkehr wurde nunmehr zum wichtigsten Forschungsobjekte jener Männer, welche aus praktischen oder theoretischen Gesichtspunkten die Erkenntnis der wirtschaftlichen Grundlagen eines Staatswesens anstrebten.

Dadurch, daß das Schwergewicht der wirtschaftlichen Tätigkeit des Staates in seiner weiteren Auffassung auf das Gebiet des äußeren Handelsverkehrs verlegt wurde, erfuhr aber auch die Anschauung über den Wert der Güter eine durchgreifende Modifikation. In der Produktion für den eigenen Konsum des betreffenden Landes war bei den beschränkten Verkehrsverhältnissen noch immer der Gebrauchs-

wert der produzierten Güter maßgebend, die Produktion für den Außenhandel mußte aber mit einem andern Werte rechnen: mit dem Tauschwert im internationalen Verkehre. Die Produktion wurde umso ergiebiger, die Ware umso wertvoller, je mehr der Tauschwert in den Vordergrund trat, und da das Geld als Repräsentant dieses Tauschwertes galt, so mußte der Zufluß von Geld als das unabweisliche Gebot jeder vernünftigen Wirtschaftspolitik erscheinen. Die Entdeckung der Edelmetallschätze Amerikas beförderte die Überschätzung des Geldes, zumal der Kreditverkehr noch fehlte und jede Differenz in den internationalen Güterübertragungen sich durch Geldabfluß auf der einen und Geldzufluß auf der andern Seite regulieren mußte. Unter solchen Umständen erblickte die staatliche Fürsorge auf wirtschaftlichem Gebiete ihre erste Aufgabe darin, die Bargeldsendungen des Inlandes nach dem Auslande und wiederum jene aus dem Auslande in das Inland statistisch zu kontrollieren und mit einander zu vergleichen. Durch einen solchen Vergleich konnte man ersehen, ob der Staat in einem gewissen Zeitraume eine Mehrung oder eine Minderung seiner wirtschaftlichen Macht erfahren hatte, danach konnte man dann die entsprechenden Maßregeln ergreifen. Diese vergleichende Thätigkeit führte von selbst auf die Idee der Handelsbilanz.

Wann und wo dieser Ausdruck zum erstenmal auftauchte, ist eine müßige Frage. Das englische Wort *balance* (aus dem lat. *bilanx* = bis, zweimal + *lanx*, Schale) bezeichnet zunächst die Wage, im übertragenen Sinne das Gleichgewicht zweier Kräfte und schließlichs das Übergewicht oder Mehrgewicht auf der einen Seite, den Saldo. Die nächste Anwendung fand das Wort in der Lehre vom politischen Gleichgewicht im 16. und 17. Jahrhundert, indem man damit zunächst die Übermacht Spaniens unter Karl V. und später jene Frankreichs unter Ludwig XIV. und



seinem Minister Colbert zu bekämpfen suchte<sup>1</sup>. Dafs man den Ausdruck aber auch gern auf wirtschaftliche Verhältnisse übertrug, beweist James Harrington's Oceana, welche für die Verteilung des Grundbesitzes in einem Lande die Bezeichnung „balance of property“ aufstellt. Später galt sogar das wirtschaftliche Gleichgewicht als notwendiges Korrelat des politischen. Justi („Die Chimäre des Gleichgewichts von Europa“) bekämpfte zwar ausdrücklich diesen Zusammenhang, aber noch Hertzberg, der Minister Friedrichs des Grofsen, konnte die allgemeine Meinung hierüber in die Worte fassen: „La balance du commerce a une influence essentielle et même décidée sur la balance du pouvoir, surtout depuis que l'or et l'argent ont pris en quelque manière la place de la richesse réelle.“

Von einer Theorie der Handelsbilanz läfst sich erst mit Beginn des 17. Jahrhunderts sprechen, als die staatliche Wirtschaftspolitik daran ging, positive Mafsnahmen zu treffen, um den Handelsverkehr des Landes in seiner Gesamtheit für das Heimatland vorteilhaft zu gestalten. Die frühere Handelspolitik kannte nur ein negatives System: das der Ausfuhrverbote von Bargeld. Wir finden dasselbe in England schon seit dem Jahre 1278, weil der allgemeine Geldmangel im Lande sich stark fühlbar machte<sup>2</sup>. Hierbei mufs jedoch der charakteristische Umstand festgehalten werden, dafs alle die oft komplizierten und wohldurchdachten Mafsregeln rein spezieller Natur waren; jedes einzelne Handelsgeschäft nach dem Auslande sollte den Erfolg haben, dafs sich als Endresultat desselben ein Gewinn in Edelmetallen für das eigene Land ergab.

---

<sup>1</sup> Vgl. Edmund v. Heyking, Zur Geschichte der Handelsbilanztheorie. Berlin 1880. S. 37.

<sup>2</sup> Georg Schanz, Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters. Leipzig 1881. Bd. I. S. 481 fg.

In ihrer weiteren Entwicklung konnte sich jedoch die Handelspolitik nicht darauf beschränken, das im Lande bereits vorhandene Geld zu erhalten, sondern ihr Streben mußte auch darauf gerichtet sein, Geld aus dem Auslande heranzuziehen. Dieser Übergang zu positiven Maßnahmen aber setzte eine höhere Auffassung der Handelspolitik voraus, indem nicht mehr individualistisch jede einzelne geschäftliche Transaktion nach dem Auslande, sondern systematisch der Gesamteffekt der Einfuhr und Ausfuhr des Staatsgebietes in Betracht gezogen werden mußte. Erst mit dieser Wandlung entwickelte sich die merkantilistische Lehre von der Handelsbilanz.

Wie dies in England so oft der Fall war, entwuchs auch hier die Theorie dem praktischen Leben. Zur Pflege des überseeischen Handelsverkehrs waren mehrfach Handelskompagnien ins Leben gerufen worden, namentlich ragte die um 1600 gegründete ostindische Handelskompagnie durch ihre Bedeutung und den Umfang ihres Betriebes hervor. Gerade im Verkehre mit Ostindien stellte sich aber die Notwendigkeit heraus, allen bisherigen Anschauungen entgegen Geld zu exportieren. Die Kompagnie erwarb nun für sich ein Privilegium, welches sie zur Geldausfuhr berechnigte; damit war aber der Stoff zu einer sehr lebhaften publizistischen Diskussion gegeben.

Der erste, welcher mit weit ausschauendem Blicke in den Kampf trat und deshalb als der Begründer der Handelsbilanztheorie gilt, war der Kaufmann Thomas Mun. In seinem 1609 erschienenen Werke „A Discourse on trade from England into the East Indias, answering to divers objections, which are usually made against the same“ führte er den detaillierten Nachweis, daß der Handel Englands mit Ostindien trotz des notwendigen Geldexportes für England vorteilhaft sei, weil diese momentane Geldausfuhr die Quelle eines später um so stärkeren Geldzuflusses aus anderen

Ländern werde. Seine praktischen Erfahrungen verarbeitete er sodann zu einem vollständigen System in einem zweiten Werke, welches erst nach seinem Tode im Jahre 1664 herausgegeben wurde und den Titel führt: „*Englands treasure by forraign trade, or the balance of our forraign trade is the rule of our treasure.*“ Er stellt darin zunächst den Grundsatz auf, daß der inländische Konsum fremder Waren im Werte immer geringer sein müsse als jenes Quantum von Gütern, welches im Inlande erzeugt wurde und zum Exporte gelangt, kurz, es müsse dem Auslande mehr verkauft werden, als man von ihm zu kaufen habe. Die Mittel, die er zur Erzielung einer günstigen Handelsbilanz vorschlägt, sind: Einschränkung der Einfuhr an solchen Gütern, welche notwendigen Lebensbedürfnissen zur Befriedigung dienen, durch erweiterte Produktion im eigenen Lande, hingegen Einschränkung der Einfuhr an solchen Gütern, welche nur zu Luxuszwecken importiert werden, durch Verminderung des inländischen Konsums. Die Einfuhr solcher Waren, welche nach entsprechender Verarbeitung oder sonstiger Werterhöhung wieder ausgeführt werden, wie z. B. Baumwolle, Indigo u. s. w. sei zu befördern. Nur im Wege der günstigen Handelsbilanz sei ein Einströmen von Geld möglich, künstliche Maßregeln, wie sie die ältere englische Geldpolitik zur Anwendung brachte, seien wirkungslos. Ein Maßstab für die Beurteilung des günstigen oder ungünstigen Standes der Handelsbilanz seien die Wechselkurse. Interessant ist die Art und Weise, wie Mun bereits zu seiner Zeit die Handelsbilanz berechnet. Es weist ausdrücklich nach, daß eine bloße Vergleichung der Einfuhr- und Ausfuhrwerte nicht genüge, da ja für die Bilanz auch die vielen nach Rom gesendeten Abgaben, die Schiffbrüche u. s. w. mit in Rechnung gezogen werden müssen; er konstruiert also schon auch eine Zahlungsbilanz neben der Warenbilanz. Ferner hebt er hervor, daß in den offiziellen Einfuhr- und

Ausfuhrwerten die Frachtverdienste der englischen Schiffe nicht berücksichtigt sind, ein Moment, welches, wie wir später sehen werden, auch heute noch außer Acht gelassen wird; er hält für die Exportwerte einen Zuschlag von 25 Prozent, für die Importwerte einen Abzug von 25 Prozent für angemessen.

Bevor wir uns den Nachfolgern Muns zuwenden, wollen wir noch einer Streitschrift aus dem Jahre 1623 gedenken, welche Edward Misselden gegen Gerard Maylnes schrieb und welche den Titel führt: „The circle of commerce or the balance of trade in defence of free trade“. Maylnes verfocht nämlich noch den veralteten Stand der früheren englischen Geldpolitik bis zur Zeit Elisabeths, wonach die Kaufleute die zur Begleichung ihrer Zahlungen an das Ausland nötigen Wechsel nie anders als durch Vermittlung des *exchanger royal* negotiieren durften. Misselden hingegen huldigte bereits einer freieren Auffassung. Vor allem berechnet er die Werte der Einfuhr und Ausfuhr auf Grund der Zolleinnahmen, indem er annimmt, daß die Zollabgaben durchschnittlich den zwanzigsten Teil des bezüglichen Warenwertes repräsentieren. Auf diese Weise kommt er zu dem Resultate, daß unter Eduard VI. die Ausfuhr einen Mehrwert von 225 000 £ aufwies und daß dieser Überschufs noch bis 1613 346 000 £ betrug; seitdem aber sei für die Jahre 1621—22 ein Einfuhrüberschufs von 298 000 £ zu konstatieren. Zur Bekämpfung dieser wirtschaftlich ungünstigen *under-balance* empfiehlt er die Erhöhung der Einfuhrzölle und ein Ausfuhrverbot für rohe Wolle.

Im Ziele gleich, nur in den Mitteln verschieden von Thomas Mun verteidigt die Handelsbilanztheorie Josias Child, gleichfalls ein Kaufmann, der in der Ostindischen Kompagnie eine beherrschende Stellung inne hatte. Sein 1668 in London erschienenes Werk: „*Brief observations concerning trade and interest of money*“ hält an dem Grund-

sätze fest, daß ein Volk mehr verkaufen als kaufen müsse, um reich zu werden. Unter Hinweis auf Holland, das ihm auch in anderer Beziehung als nachahmenswertes Vorbild erscheint, befürwortet er als wirksamstes Mittel zur günstigen Gestaltung der Handelsbilanz die Herabsetzung des Zinsfußes. In der Berechnung der Bilanz geht er noch vorsichtiger vor als Mun. Die Zollregister seien infolge irriger Abschätzung und bei der Ausdehnung des Schmuggels durchwegs falsch. Weiters seien die Frachtverdienste zu berücksichtigen, und auch andere Umstände kämen in Betracht; er erwähnt Irland, welches mit seinen Ausfuhrüberschüssen die Renten der abwesenden Kapitalisten und Grundeigentümer bezahlen müsse. Andererseits könne auch eine anscheinend ungünstige Bilanz thatsächlich günstig sein; so trage beispielsweise die Wiederausfuhr indischer Waren dem Lande sechsmal so viel Geld, als hiefür an Indien bezahlt werden mußte. Auch die Wechselkurse seien oft trügerisch, weil sie zuweilen von anderen Umständen, z. B. Kriegeereignissen, beeinflusst werden. Ein sicheres Kennzeichen könne in der Zu- und Abnahme der Schifffahrt gefunden werden, allerdings müsse sich aber da die Beurteilung auf eine Reihe von Jahren erstrecken.

Eine Weiterbildung hat die Handelsbilanztheorie dem vielseitigen Sir William Petty (1623—1687) zu verdanken, der namentlich die Lehre vom Gelde einer besseren Auffassung unterwarf. In seiner Schrift: „Political survey or anatomy of Ireland“ führt er aus, daß jedes Land nur eine bestimmte Menge an Geld nötig habe, und daß eine Geldausfuhr auch dann von Vorteil sei, wenn die dafür importierten Waren im Inlande einen höheren Wert repräsentieren. Er findet also schon einen Unterschied im Tauschwerte im internationalen und im nationalen Verkehre.

Ein seine Zeit weit überragendes und wohldurchdachtes wirtschaftliches System verdanken wir Sir Dudley North,

der seine reichen kommerziellen Erfahrungen in der Heimat und im Oriente in der Schrift „Discourses upon trade“ (1691) verwertete. Er konstruiert bereits eine Weltwirtschaft, durch welche die einzelnen Nationen in gleicher wechselseitiger Abhängigkeit gehalten werden, wie die Städte im Staate und die Familien in der Stadt. Der Handel ist nur ein Austausch des Überflüssigen, so daß durch jedes internationale Handelsgeschäft nicht nur der Einzelne, der es abschließt, sondern auch die Gesamtheit Nutzen zieht. Das Geld ist eine Ware, demnach müssen auch Überfluß und Mangel an Geld wie bei einer Ware beurteilt werden. Die Ausfuhr von Geld zu verbieten, ist Unsinn, weil dadurch wie durch jede andere Transaktion der Nationalreichtum nicht gemindert, sondern gemehrt wird. North emanzipiert sich zum großen Teile von den merkantilistischen Grundsätzen und hat bereits die Grundzüge einer Freihandelspolitik skizziert. Gerade bezüglich der Lehre von der Handelsbilanz hat Adam Smith seine Waffen zum Teil diesem seinem Vorgänger entlehnt.

Das im selben Jahre erschienene Werk John Lockes: „Some considerations of the consequences of the lowering of interest and raising the value of money“ steht dagegen noch vollständig auf dem alten Standpunkte. Danach darf kein Land mehr konsumieren, als es durch Waren oder andere Leistungen an das Ausland zahlen kann. Für ein Land, das keine Minen besitzt, giebt es nur zwei Mittel, um reich zu werden: Eroberung oder Handel.

Gründlichere Studien über das Wesen der Handelsbilanz veröffentlichte der Politiker Charles Davenant in dem allgemeinen Werke: „An essay on the probable methods of making the people gainers in the balance of trade“ (1699) und schon vorher in dem „Essay on the East India Trade“ (1697), in welchem er den von den Baumwollindustriellen Englands bekämpften ostindischen Handel in Schutz nahm. Auch er hält vor allem eine günstige Handelsbilanz für eine

Voraussetzung einer gedeihlichen Entwicklung des Landes, giebt aber zu, daß sich leicht ein Zweig des auswärtigen Handels passiv stellen und doch dadurch günstig sein kann, daß er Vorbedingung für einen anderen Zweig ist. Er berechnet ziffermässig den Gewinn Englands pro Jahr auf 2 Mill. £, wovon 900 000 £ auf den Kolonialhandel, 600 000 auf den ostindischen Handel und 500 000 auf englische Ausfuhr entfallen. Sobald einmal konstatiert sei, daß die Handelsbilanz ungünstig ist, sei es Pflicht des Staates, zweckentsprechende Mafsregeln dagegen zu ergreifen.

Der letzte der bedeutenden englischen Merkantilisten ist Sir James Denham Steuart. In seinem 1767 erschienenen Werke: „An inquiry into the principles of political economy“ legt er noch großes Gewicht auf eine günstige Handelsbilanz und glaubt, daß durch Störungen derselben namentlich die heimische Industrie Schaden leiden könnte. Dennoch verrät er eine tiefere Einsicht in das Wesen der wirtschaftlichen Verhältnisse. Nach der Geldausfuhr und nach den Wechselkursen dürfe man die Handelsbilanz nicht beurteilen. Er hält auch nicht den Metallvorrat einer Nation als ausschlaggebend für den Reichtum derselben, sondern hebt neben den materiellen die immateriellen Güter gebührend hervor.

Mit vielfachen Analogien, zum großen Teil auch nur in nachgebildeter Form hat die merkantilistische Lehre von der Handelsbilanz auch in den europäischen Kontinentalstaaten ihre Pflege gefunden. Zunächst haben in Frankreich zwei hervorragende Staatsmänner in ihrer praktischen Wirtschaftspolitik den Ideen gehuldigt, welche die englische Nationalökonomie der damaligen Zeit beherrschten. Sully, der Minister Heinrichs IV., vertrat jenes System der Ausfuhrverbote für Edelmetalle und der Einfuhrverbote für fremde Luxuswaren, wie es in England vor der Gründung der ostindischen Handelskompagnie und vor dem Auftreten Muns gehandhabt wurde. Seine Wirtschaftspolitik war ebenso eng-

herzig und einseitig wie die englische, indem ihm die Vergrößerung des Staatsschatzes gleichbedeutend war mit einer Mehrung des Nationalreichtums. Sein Ziel glaubte er hauptsächlich durch Beförderung von Ackerbau und Viehzucht zu erreichen. Sein großer Nachfolger Colbert war ebenfalls von der Idee durchdrungen, daß eine günstige Handelsbilanz für die gedeihliche Entfaltung der Volkswirtschaft eine unumgängliche Vorbedingung sei, er blieb jedoch nicht bei bloßen Verboten stehen, sondern ging planmäßig zu positiven Maßnahmen über, die so sehr den Beifall auch der späteren Generationen fanden, daß fast alle Schriftsteller seiner und der unmittelbar folgenden Zeit im Banne des Colbertismus stehen. Als besonderes Verdienst mußte es ihm angerechnet werden, daß er im Gegensatze zur früheren Politik die Industrie und den Außenhandel entsprechend emporhob.

Für die Theorie der Handelsbilanz war in Frankreich von grundlegender Bedeutung Jean François Mélon durch seinen, zuerst 1734 erschienenen „Essai politique sur le commerce“. Seine Richtung kennzeichnet sofort seine Definition des Handels: „Le commerce est l'échange du superflu pour le nécessaire“. Die Staatsgewalt habe zu sorgen, 1. daß das Land seine Produktion an Getreide und anderen notwendigen Gütern vermehre, 2. daß die Einwohnerzahl beständig wachse, und 3. daß eine genügende Geldmenge vorhanden sei, damit die Bedarfsmittel leicht beschafft werden können. Das Substrat der wirtschaftlichen und auch politischen Macht eines Landes sei aber nicht sein Gold und Silber, sondern die Menge an notwendigen Waren (*quantité de denrées de première nécessité*). Die Wechselkurse deuten im allgemeinen an, welches Land Gläubiger und welches Land Schuldner sei, man dürfe jedoch auch außergewöhnliche Wirkungen auf die Wechselkurse nicht übersehen. Eine künstliche Beeinflussung derselben sei von Übel, denn schließlich müsse ja doch die Ausgleichung in Geld erfolgen;



da sich diese Ausgleichung mit Notwendigkeit vollzieht, sei eine Bekämpfung der Geldausfuhr vollständig wirkungslos. Mélon hat demnach die merkantilistische Lehre von der Handelsbilanz in stark abgeklärter Form übernommen.

Dem Übergangsstadium zwischen dem Merkantilismus und dem Smithschen Industriesystem gehören die Ideen an, welche François Forbonnais in seinen zahlreichen, seit 1751 erschienenen Werken, namentlich in den „*Éléments du commerce*“ (1754) niedergelegt hat. Er vertritt zwar noch mit den Merkantilisten die Ansicht, daß der äußere Wirtschaftsverkehr stets von einer Machtverschiebung begleitet ist, und daß sich aus der Handelsbilanz der Gewinn konstatieren läßt, welchen das eine Land daraus gezogen hat, während zugleich das andere Land einen entsprechenden Verlust aufweisen muß. Er sieht aber wohl ein, daß diese Bereicherung nicht identisch ist mit dem Gewinn, welchen die Kaufleute dem Außenhandel verdanken, sondern glaubt, daß der wichtigste Vorteil darin zu suchen ist, daß die inländischen Arbeitskräfte eine lohnende Beschäftigung erhalten.

In Deutschland hat die ältere englische Theorie der Handelsbilanz ihre wichtigsten Vertreter in Becher, Hörnigk und Schröder gefunden. Johann Joachim Becher, dessen „*Politischer Diskurs von den eigentlichen Ursachen des Auf- und Abnehmens der Städte, Länder und Republiken etc.*“ im Jahre 1668 erschien, will den auswärtigen Verkehr so gestaltet wissen, daß dadurch der Geldreichtum des Landes vermehrt wird; diese Geldvermehrung ist ihm aber nur Mittel zu dem Zwecke, einer möglichst großen Bevölkerungszahl Nahrung und Unterhalt zu schaffen. Ein Land müsse bestrebt sein, mehr zu verkaufen als zu kaufen; die Warenausfuhr solle vorwiegend Fabrikate, die Wareneinfuhr dagegen Rohstoffe umfassen. Die Edelmetallausfuhr sei verderblich, und deshalb beklagt er es, daß Deutschland durch seine ungünstige Bilanz an Frankreich jährlich 4 Mill. Thaler verliert.

Philipp Wilhelm von Hörnigk stellt in seinem bekannten Buche „Österreich über alles, wann es nur will“ (1684) die wirtschaftliche Unabhängigkeit eines Landes als das erstrebenswerte Ideal hin. Eine solche Unabhängigkeit sei aber nicht durch den Besitz von Gold und Silber allein gesichert, obschon dies die wichtigste Kategorie der „zur Landesökonomie gehörigen Dinge sei“; eine weitere Kategorie aber werde durch die zur Nahrung, Wohnung, Bekleidung u. s. w. notwendigen Güter gebildet. Seine „landesökonomischen Hauptregeln“ laufen auf die Grundsätze hinaus, daß jedes Land seine Eigenproduktion, namentlich die an Edelmetallen, ausnützen müsse, daß der Verbrauch fremder Waren so viel wie möglich zu beschränken, hingegen die Einfuhr von Rohstoffen und die Ausfuhr von Luxuswaren zu fördern sei.

Viel schärfer und rücksichtsloser als die beiden genannten Schriftsteller hat Wilhelm Freiherr von Schröder in seiner „Fürstlichen Schatz- und Rentkammer“ (1686) die merkantilistischen Forderungen der Handelsbilanztheorie formuliert. Den Reichtum eines Landes berechnet er lediglich nach der vorhandenen Menge an Gold und Silber; wo Bergwerke fehlen, sei der Außenhandel das einzige Mittel zur Erlangung dieser Güter. Der Handel werde dadurch genährt, daß der eine Teil das nötig habe, was dem andern überflüssig ist, die Bezahlung erfolge, wenn nicht Waren gegeben werden können, durch Bargeld. Die Zollregister und Wechselkurse geben Gewinn und Verlust im internationalen Wirtschaftsverkehre getreulich wieder.

Auch Johann Heinrich Gottlob von Justi steht in seinen älteren Schriften auf dem Standpunkte, daß der Reichtum eines Landes in der Menge des zirkulierenden Geldes bestehe und der auswärtige Verkehr in erster Linie den Zweck verfolgen müsse, Geld ins Land zu ziehen. Später jedoch machte er sich von der Überschätzung der

Edelmetalle vielfach frei und betrachtete dieselben nur als Mittel zur Erleichterung des Verkehrs.

Einen weiteren Schritt in der Entwicklung verkörpert Joseph von Sonnenfels, der sich namentlich an die Ansichten des Franzosen Forbonnais anlehnt. Auch ihm ist die Geldvermehrung nur Mittel zum Zweck. Die günstige Handelsbilanz wünscht er nur deshalb, weil dadurch eine größere Menge an Arbeitskräften im Inlande beschäftigt wird. Mit Rücksicht darauf unterscheidet er eine numerische Bilanz und eine Bilanz des Vorteils, welch letztere sich in der Zunahme der Bevölkerung äußert. Am vorteilhaftesten für ein Land sei die Ausfuhr von Fabrikaten und die Einfuhr von Bargeld und Rohstoffen.

Der erste Wirtschaftstheoretiker Italiens, der sich mit der Frage der Handelsbilanz beschäftigte, war Antonio Serra, dessen Werk: „Breve trattato delle cause, che possono far abbondare li regni d'oro et argento dove non sono miniere“ im Jahre 1613 in Neapel erschien. Wie schon der Titel des Buches erraten läßt, weiß er für jene Länder, welche über keine Silber- oder Goldbergwerke verfügen, nur einen Weg zur Vermehrung des Nationalreichtums: den auswärtigen Handel. Für den Austausch der einheimischen Produkte gegen die fremden Edelmetalle empfiehlt er vor allem die Fabrikate; er weist daraufhin, daß die Produktion der Industriestaaten leichter vermehrbar, regelmäßiger, einträglicher und im Absatze nicht so beschränkt sei wie die agrarische Produktion. Eine günstige Handelsbilanz könne daher durch Ausfuhrverbote für Rohprodukte und Einfuhrverbote für Fabrikate erzielt werden. Die Ausgleichung einer ungünstigen Handelsbilanz erfolge durch Bargeldsendungen; eine künstliche Beeinflussung der Wechselkurse sei, ebenso wie Geldausfuhrverbote und Münzverschlechterungen, nicht geeignet, eine Besserung herbeizuführen. Aus dieser Skizzierung erkennt man bereits, wie vorgeschritten für seine Zeit Serra in seinen Ansichten war.

Daher kommt es auch, daß noch Girolamo Belloni in seiner „Dissertazione sopra il commercio“ (1750) keinen wesentlich veränderten Standpunkt einnimmt. Die günstige Handelsbilanz ergebe sich aus einem Überschusse der Einfuhr über die Ausfuhr, werde aber am besten an dem Stande der Wechselkurse erkannt. Die wichtigste Quelle des für den Volkswohlstand notwendigen Außenhandels sei die Industrie, welche durch freie Einfuhr von Rohstoffen und Einfuhrverbote gegen fremde Fabrikate begünstigt werden solle.

Mit Forbonnais und Sonnenfels bewegt sich Fernando Galiani in seinem Hauptwerke „Della moneta“ (1749) in einer viel freieren Auffassung der Grundlagen des Volksreichtums. Eine günstige Handelsbilanz müsse wohl angestrebt werden, dagegen erklärt er nur das Verkehrsbedürfnis eines Landes als ausschlaggebend für die notwendige Geldmenge. Nicht die Anhäufung von Edelmetallschätzen, sondern die Vermehrung der Bevölkerung ist ihm der Hauptzweck der Handelspolitik. Auch er hebt die Bedeutung des Wechselkurses hervor, denn der wirtschaftliche Gesundheitszustand werde dadurch ebenso angegeben, wie der körperliche durch den Puls (*lo stato della sanità politica d'un corpo misto, che dal cambio come dal polso ne' corpi umani è sempre fidelmente indicato*).

Als letzter Verfechter der merkantilistischen Theorie über die Handelsbilanz erscheint in Italien Antonio Genovesi in seinen „Lezioni di commercio ossia d'economia publica“ (1765). Auch er hält den Wechselkurs als das sicherste Kennzeichen der Handelsbilanz, auch ihm ist die Geldvermehrung das erstrebenswerte Ziel der äußeren Handelspolitik. Er betont aber auch zugleich, daß nicht die Geldvermehrung an sich, sondern die Art und Weise der Cirkulation und Verteilung für das Wohl einer Bevölkerung zunächst maßgebend ist.

Wie wir aus der Entwicklung der ökonomischen Lehren in England, Frankreich, Deutschland und Italien ersehen, hat die sogenannte merkantilistische Theorie der Handelsbilanz überall eine tiefgehende Weiterbildung erfahren. Die Geldvermehrung, welche anfänglich schon an und für sich als ein Vorteil für die Nation erscheint, sinkt allmählich zum Mittel herab für einen anderen ökonomischen Zweck, den sich jeder Schriftsteller je nach seiner Eigenart ausmalt. Noch später wird die Geldvermehrung ganz in die zweite Linie gerückt, und dafür werden die Lebensmittel und andere notwendige Güter als die für die wirtschaftliche Macht eines Landes wichtigste Kategorie erklärt. Trotz dieser vielfältigen Verschiedenheit ist aber doch allen diesen Lehren ein Grundzug gemeinsam geblieben: der Hinweis auf den Außenhandel als die wichtigste Quelle des Nationalreichtums, die Berechnung der jährlichen Bilanz behufs Ermittlung des auf Kosten eines anderen Landes erzielten Gewinnes und die Favorisierung der inländischen Industrie, weil sie dem Außenhandel brauchbare und leicht vermehrbare Objekte liefert.

Dafs gegen diese Überschätzung von Handel und Industrie eine Reaktion erfolgen mußte, liegt im natürlichen Lauf der Dinge. Diese Reaktion nahm jedoch am Kontinente andere Formen an als in England. Dasselbst konnte es niemand wagen, die Bedeutung von Handel und Industrie zu leugnen, denn darauf baute sich auch in alle Zukunft die Macht Englands auf, wohl aber fühlte man in den Staaten des Kontinents, wo Großindustrie und Großhandel die agrarische Produktion nicht verdrängen konnten, eine Inkongruenz zwischen den thatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen und den merkantilistischen Dogmen. Hier entstand denn auch ein neues System der politischen Ökonomie, das als das physiokratische bekannt ist. Der Schöpfer desselben, François Quesnay, nimmt in seinem „Tableau économique“ (1758) den Kampf mit aller Schärfe auf. Nach

ihm schafft nur der Ackerbau wirkliche Reichtümer (*richesses réelles*); Industrie und Handel schaffen keine neuen Werte, und die Gewinne erklärt er als „*richesses fictives*“ oder „*stériles*“. Das Geld ist ihm nichts als eine Ware, welche durch allgemeine Übereinkunft zum Wertmesser erklärt wurde und die Handelsbilanz demnach auch nichts als eine „*chimère des spéculateurs politiques*“. Der aus dem internationalen Handelsverkehre erzielte Gewinn sei nur ein illusorischer, er erfolge nur zum Nachtheile der einheimischen Produktion. Der auswärtige Verkehr eines Landes müsse auf jene Güter eingeschränkt werden, welche das Inland notwendig braucht, ohne sie produzieren zu können.

Diese Lehre konnte in England selbstverständlich keinen festen Fufs fassen, sondern dort setzte die Kritik der merkantilistischen Theorie wo anders ein. Zunächst war es David Hume, welcher in dem 1752 erschienenen zweiten Bande seiner „*Essays, moral, political and literary*“ der merkantilistischen Lehre von der Handelsbilanz scharf zu Leibe ging. Er bezeichnet die Furcht, daß ein Land von Gold und Silber entblößt werden könnte, als lächerlich, denn bei einer starken Abnahme würde der Preisfall von Arbeit und Ware einen Geldstrom aus dem Auslande herbeiführen. Eine wirkliche Verarmung sei nur möglich, wenn Handel, Industrie und Bevölkerung selbst verloren gehen. Er bekämpft die Eifersucht der Staaten in Sachen des internationalen Handels und behauptet, „*that the increase of riches and commerce in any one nation, instead of hurting, commonly promotes the riches and commerce of all its neighbours*“. Er empfiehlt namentlich die Pflege der Industrie und verurteilt auf das schärfste jede engherzige Politik. Seine Ausführungen gipfeln in den schönen, für seine Zeit geradezu phänomenalen Worten: „*I shall therefore venture to acknowledge, that not only as a man, but as a British subject, I pray for the flourishing commerce of Germany,*

Spain, Italy and even France itself. I am at least certain, that Great Britain, and all those nations, would flourish more, did their sovereigns and ministres such enlarged and benevolent sentiments towards each other“.

Die wirksamsten Angriffe gegen die merkantilistische Theorie hat jedoch, anknüpfend an Humes Idee, Adam Smith im vierten Buche seines Werkes: „An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations“ (1776) niedergelegt. Von dem Grundsatz ausgehend, daß Geld nur eine Ware ist, und daher der Zu- und Abfluß von Gold und Silber ebenso, ja noch leichter reguliert werde, als der jeder andern Ware, verwirft er alle die Geldausfuhr hindernden Maßnahmen als wirkungslos. Das Geld bilde nur einen Teil des Nationalvermögens, und zwar „the most unprofitable part“, die Einfuhr von Gold und Silber sei daher auch nicht der wichtigste Vorteil, den ein Land aus dem Außenhandel zieht. Überhaupt gewinnen durch den Handel immer beide Länder, wenn auch nicht immer zu gleichen Teilen; dieser Gewinn bestehe aus dem „exchangeable value of the annual produce of the land and labour of the country, or the increase of the annual revenue of its inhabitants“. Es gebe ferner kein Kriterium, um die Bilanz zwischen zwei Ländern festzustellen; weder die Zollregister noch die Wechselkurse seien zuverlässig. Der „balance of trade“ stellt Smith eine andere Bilanz gegenüber, welche mit Notwendigkeit die Blüte oder den Verfall einer jeden Nation bewirke, und dies sei die „balance of the annual produce and consumption“.

Mit diesem vernichtenden Urteil war die merkantilistische Lehre von der Handelsbilanz für immer abgethan, das Wort selbst erhielt eine ominöse Bedeutung. Das Urteil wurde durch die späteren Vertreter der durch Smith ins Leben gerufenen Schule vollauf bestätigt und in seinem Sinne durchgeführt, ja man stellte sogar ein Extrem der merkantilistischen Lehre auf, indem man behauptete, daß gerade

eine ziffermässig fortdauernd ungünstige Handelsbilanz deshalb, weil sie auf einen grossen, statistisch nicht kontrollierbaren Geldverkehr schliessen lasse, ein günstiges Zeichen für die wirtschaftliche Lage eines Landes bilde.

Mit einem nur schüchternen Proteste gegen die herrschende Meinung wagten sich später die Vorkämpfer des Schutzzollsystems, insbesondere List und Carey hervor. Friedrich List spricht in seinem „Nationalen System der politischen Ökonomie“ (1841) die Ansicht aus, dass zwar nicht der Besitz an Edelmetallen, wohl aber die Dispositionskraft über dieselben im internationalen Wirtschaftsverkehr in Betracht komme, und diese Dispositionskraft erlangt eine Nation „hauptsächlich durch den Besitz oder die Produktion von Waren und Werten, deren Tauschkraft dem der edlen Metalle am nächsten kommt“. Er verwahrt sich gegen Merkantilismus, glaubt aber doch, „dass es zwischen grossen und unabhängigen Nationen etwas der Art geben müsse, wie eine Handelsbilanz; dass es gefährlich für grosse Nationen sei, in dieser Handelsbilanz für längere Zeit in sehr bedeutendem Nachteil zu stehen, und dass ein bedeutender und anhaltender Abfluss von edlen Metallen immer bedeutende Revolutionen in dem Kreditsystem und in den Preisverhältnissen im Innern der Nation zur Folge haben müsse“. Schliesslich giebt er zu, dass das, was Smith die Bilanz zwischen Konsumtion und Produktion eines Landes nennt, im Grunde genommen nichts anderes ist, als seine „reelle Handelsbilanz“.

Ähnlich polemisiert auch Henry George Carey in seinen „Principles of social science“ (1858) gegen Smith und bringt namentlich den Geldumlauf eines Landes in Zusammenhang mit der Handelsbilanz. „Das Geld,“ so formuliert er seine Meinung, „kann jene Beständigkeit des Wertes, die es bedarf, um einen passenden Wertmesser zu bilden, in keinem Lande haben, das nicht eine beständige und regelmässige



Handelsbilanz, die ihm einen in edlen Metallen zu zahlenden Überschufs ergibt, aufzuweisen hat.“ Die Gesamtbilanz eines Landes ohne Silber- und Goldminen müsse immer günstig, die eines minenreichen Landes immer ungünstig sein; desgleichen haben jene Länder, welche Rohstoffe ausführen, ungünstige, jene Länder aber, welche Rohstoffe einführen und dafür Fabrikate ausführen, günstige Bilanzen. Damit rechtfertigt er die Notwendigkeit der Einführung von Schutzzöllen.

Eine eigentliche neue Theorie hat sich aus diesem vereinzelt Widerstande gegen die Lehren Adam Smiths nicht entwickelt. Eine solche hat erst der vielgestaltige moderne Verkehr gezeitigt, und auch hier war es wieder England, wo die Praxis des alltäglichen Geschäftsverkehrs den Impuls hiezu gab. Durch eine Untersuchung der auswärtigen Wechselkurse, ihrer Ursachen und Wirkungen, gelangte Georg Joachim Goschen zu einer genaueren Untersuchung der wirklichen internationalen Wertübertragungen, insofern sie die Entstehung und Endigung von internationalen Verbindlichkeiten bezwecken. Da die auswärtigen Wechsel „einen Austausch von Guthaben oder Schulden repräsentieren“, zergliederte er in scharfsinniger Weise alle die Transaktionen, welche ausser dem Warenverkehre als Zahlungen für den internationalen Gütertausch von Bedeutung sind. Diese ausgezeichnete Schrift, unter dem Titel „The theory of foreign exchanges“ zuerst im Jahre 1863 herausgegeben, ist seither in vierzehn Auflagen und vielen Übersetzungen erschienen, und hat die Lehre von der Handelsbilanz modernisiert und neu belebt.

So veranlafte sie Soetbeer<sup>1</sup>, der Bilanz des Warenverkehrs, welche er als Warenbilanz oder Handelsbilanz im

---

<sup>1</sup> Adolf Soetbeer, Bemerkungen über die Handelsbilanzen Deutschlands. Hirths Annalen des Deutschen Reichs. Jahrg. 1875. S. 731 fg.

engeren Sinne bezeichnete, die Bilanz aller sonstigen Wertübertragungen als Zahlungsbilanz zu koordinieren. Noch weiter ging Fellmeth, indem er diese Lehre in eine Formel brachte und die Warenbilanz (W) und die Zahlungsbilanz (Z) als zwei aus entgegengesetzter Richtung auf einen Punkt (P) wirkende Kräfte in folgender Weise darstellte:

$$\begin{array}{ccccc} W & & P & & Z \\ & \longrightarrow & & \longleftarrow & \end{array}$$

Daraus zog er die Folgerung<sup>1</sup>: „Ist die Warenbilanz mehr passiv, als die sonstige Zahlungsbilanz aktiv, so wird die ganze Wertübertragungenbilanz eines Landes ungünstig (im richtigen, nicht-merkantilistischen Sinne) oder passiv im Maße der Differenz zwischen der ungünstigen Warenbilanz und der günstigen sonstigen Zahlungenbilanz. Das Umgekehrte gilt, wenn die sonstige günstige Zahlungenbilanz mehr günstig ist, wie die ungünstige Warenbilanz ungünstig. Sind beide, Warenbilanz und Zahlungenbilanz ungünstig oder günstig, d. h. passiv oder aktiv, so bildet die Summe beider die ungünstige oder günstige gesamte Wertübertragungenbilanz“.

In Übereinstimmung mit diesen Anschauungen hat auch Scheel<sup>2</sup> die internationalen Wertübertragungen als Austausch von Guthaben und Forderungen aufgefaßt und hierfür — entsprechend allen bisherigen Untersuchungen — folgendes Schema aufgestellt. Ein Land hat Zahlungen zu machen, schuldet daher „1. weil es Waren von ihm bezogen hat, 2. weil es sonstige Werte von ihm empfangen, z. B. ein Darlehen von ihm erhalten hat, für welches Zinsen zu zahlen sind oder welches zurückerstattet werden muß, 3. weil Ausländer dort Unternehmungen irgend welcher Art (Grund-

<sup>1</sup> Adolf Fellmeth, Zur Lehre von der internationalen Zahlungsbilanz. Heidelberg 1877. S. 23 fg.

<sup>2</sup> Artikel Handelsbilanz im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena 1892. Bd. IV, S. 272.

besitz, Fabriken, Eisenbahnen etc.) haben oder an solchen beteiligt sind und den Ertrag in Form von Zinsen oder Unternehmergewinn in ihrem Lande verzehren oder anlegen, 4. weil das fremde Land Arbeitsleistungen lieferte, z. B. die Waren jenes Landes mit seinen Seeschiffen beförderte“. Anderseits werden diese Zahlungen geleistet, die Schulden getilgt „1. mit Waren, 2. mit barem Gelde, welches gesendet oder durch Reisende ins Land gebracht wird, 3. mit privaten oder öffentlichen Schuldurkunden (Wechseln, Zinsscheinen, Anleihepapieren), die aus jenem oder einem dritten Lande stammen, 4. gleichfalls mit Arbeits-, z. B. Transportleistungen.“

Diese Theorien ruhen unleugbar auf einer viel breiteren Basis und umschliessen eine weit grössere Masse von Erscheinungen, als dies bei den merkantilistischen und freihändlerischen Lehren der Fall war, sind jedoch im Grunde genommen auf demselben prinzipiellen Standpunkte verblieben. Gerade die Untersuchungen Goschens, welche in erster Linie nur den Zweck verfolgten, die Bewegungen der Wechselkurse zu ergründen und zu erklären, wurden auf den gesamten internationalen Wirtschaftsverkehr generalisiert. So kam es, dass man ein Wirtschaftsgebiet nicht so sehr als ein selbständiges Wirtschaftssubjekt mit allen seinen wirtschaftlichen Beziehungen, sondern vielmehr als aktiven und passiven Mittelpunkt einer Kette von Verbindlichkeiten, also sozusagen nur dessen kaufmännische Thätigkeit erfasste.

Dieser Standpunkt erweist sich in doppelter Richtung als zu eng und einseitig, vor allem dadurch, dass nicht alle Güter in Betracht gezogen sind. Die Sachen oder Sachgüter, allenfalls noch die Arbeitsleistungen galten als international übertragbar. Es ist leicht einzusehen, dass für die Einzelwirtschaft allerdings nur einzelne Arbeitsleistungen, nicht aber die Gesamtheit derselben, die Arbeitskraft, infolge ihrer Kohärenz mit der Persönlichkeit als übertragbares,

immaterielles Gut vorkommen kann; es ist aber nicht zu leugnen, daß dies wohl der Fall sein kann, sobald von einem gesamtwirtschaftlichen Subjekte, dem Staate, die Rede ist. Ja sogar die Möglichkeit der Übertragung von Verhältnissen zu Personen oder Sachen muß zugegeben werden; einer allgemeinen Erörterung werden sich dieselben infolge ihrer Unschätzbarkeit freilich entziehen, nur bei Besprechung spezieller Fälle werden sie zu berücksichtigen sein.

Weiter erweist sich der anfangs präzierte Standpunkt insofern als unzulänglich, als die internationalen Übertragungen von wirtschaftlichen Gütern nicht immer nur den Zweck verfolgen, neuen Verbindlichkeiten die Entstehung zu geben oder bestehende Verbindlichkeiten zu tilgen. Man hat diesen Mangel bereits gefühlt und daher oft zwischen „zwangsweise und freiwillig geleisteten Wertübertragungen“ (Wagner und Fellmeth) unterschieden, sie schließlic aber doch in den Begriff der Verbindlichkeiten gepreßt, indem man nicht nur faktische Verbindlichkeiten, sondern auch „nur vermeintliche, eingebildete, zu letzteren die moralischen, humanen etc. gerechnet“<sup>1</sup> annahm. Abgesehen davon, daß in vielen Fällen auch die Aufstellung einer nur eingebildeten Verbindlichkeit nicht immer hinreichen wird, alle Güterübertragungen zu erklären, so ist auch die Konstruierung einer nur vermeintlichen Verbindlichkeit an und für sich ein Widerspruch.

---

<sup>1</sup> Fellmeth a. a. O. S. 9.

## II.

### **Die Grundlagen des internationalen Wirtschaftsverkehrs.**

---

Die Erkenntnis, daß der Mensch nicht nur als isoliertes, sondern auch als gesellschaftliches Wesen in Betracht kommt, hat sich wohl frühzeitig Bahn gebrochen, die Erkenntnis aber, daß diese Vergesellschaftung nicht nur in geistiger, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu eigenartigen Organisationsformen geführt hat, hat sich nur sehr spät und sehr schwer Geltung verschafft. Die Gesellschaft nahm ihre Entwicklung durch mannigfache, nach Abstammung, Religion und Beruf gegliederte Gruppen, ohne daß man diesen Gruppen auch irgend welche selbständige wirtschaftliche Funktion zuerkannte, der Staat war längst als Notwendigkeit gefühlt und erklärt, während man noch immer die Steuer als ein Moment der Unfreiheit ansah. Als man in den ersten Anfängen eines Weltverkehrs nicht mehr umhin konnte, auch das Land oder vielmehr den Staat als selbständiges Wirtschaftssubjekt gelten zu lassen, übertrug man einfach auf den Staat den Begriff der Persönlichkeit nach römischem Rechte, die Grundsätze der physischen Person wurden auch auf die juristische Person angewendet,

die wirtschaftlichen Erscheinungen der Gesamtheit wurden dem Gesichtspunkte der Privatwirtschaft unterworfen.

Die merkantilistischen Schriftsteller betrachteten den Staat als einen Kaufmann, der um so reicher werde, je mehr Waren er absetze und je mehr Geld er hiefür einlöse; verführt wurden sie zu dieser Ansicht hauptsächlich durch den Aufschwung der italienischen Handelsrepubliken, welche infolge des geringen territorialen Umfanges sich leicht einseitig gewissermaßen zu Konsortien zum gemeinsamen Betriebe von Handelsgeschäften organisieren konnten. Die Physiokraten verkündigten ihr Dogma: „la terre est l'unique source des richesses“ für den einzelnen wie für den Staat; Quesnay fordert vom Staate Beförderung der Ausfuhr in Bodenprodukten und Importfreiheit für die fremden Industrieerzeugnisse, denn auf diese Weise werde sich der Getreidepreis im Verhältnis zu den industriellen Verbrauchsartikeln dauernd hoch stellen und dem Staatswesen eine Quelle reichlichen Gewinns abgeben. Adam Smith erweiterte wohl wesentlich die Erkenntnis der materiellen Grundlagen des „Reichtums der Völker“, in subjektiver Beziehung aber betonte er schärfer als seine Vorgänger das Individuum und überwies dem Staate nur die negative Seite seiner wirtschaftlichen Funktion. Erst im Laufe unseres Jahrhunderts — hauptsächlich durch die Forschungen von Herrmann, Wagner und Schäffle — ist man zu der Einsicht vorgedrungen, daß zwischen den Bedürfnissen des einzelnen und den Bedürfnissen einer organisierten Mehrheit nicht nur ein quantitativer, sondern auch ein qualitativer Unterschied vorwaltet, und daß auch die Beschaffung und Verteilung der zur Befriedigung dieser Bedürfnisse bestimmten Mittel beim Individuum nach anderen Grundsätzen erfolgt als bei einer organisierten Gesamtheit.

Dieser Weg führte zur begrifflichen Trennung der Einzelwirtschaft von der Gemeinwirtschaft. Der

wesentliche Unterschied liegt zunächst in subjektiver Beziehung in dem Umstande, daß in dem einen Falle nur die Bedürfnisse einer physischen Person für die Größe und Richtung der gesamten Wirtschaftsführung maßgebend sind, während in dem anderen Falle eine neue Wirtschaftseinheit dadurch gebildet wird, daß gewisse gleichartige Bedürfnisse aus einer größeren Anzahl von Einzelwirtschaften ausgeschieden, freiwillig oder zwangsweise zusammengelegt und kollektiv befriedigt werden. Die Art und das Maß dieser Gemeinbedürfnisse ändert sich bei verschiedenen Völkern und zu verschiedenen Zeiten, ja selbst die einzelnen Altersstufen und Lebenslagen des Menschen wirken bald zu Gunsten einer Selbständigkeit, bald in der Richtung einer größeren Abhängigkeit von einer Gesamtheit. Die natürlichste, aber auch umfassendste gemeinwirtschaftliche Einheit ist die Familie, die weitere Entwicklung aber ruft mannigfaltige Formen ins Leben, so daß schließlich der einzelne in einer Mehrheit von Gemeinwirtschaften steht, von denen jede eine andere Art von Bedürfnissen kollektiviert. Die Grenzen der Sphäre, mit welcher eine Gemeinwirtschaft den Wirkungskreis der ihr gegenüber stehenden Einzelwirtschaften beschränkt, sind sehr elastischer Natur und lassen sich immer nur im Hinblick auf die thatsächlichen Bedürfnisse bestimmen; man denke nur beispielsweise an eine Christengemeinde in der Römerzeit und an eine katholische Gemeinde von heutzutage. Die größte Macht und Ausdehnung spricht der Gemeinwirtschaft der Socialismus und Kommunismus zu, in der erstrebten neuen Gesellschaftsordnung wäre aber doch mehr als ein gradueller Gegensatz zu der heutigen zu finden. In der gegenwärtigen Gesellschaftsorganisation erscheint doch immer die Einzelwirtschaft als das Primäre, als die Grundlage jeder weiteren wirtschaftlichen Verbindung, in einer nach kommunistischen Grundsätzen geleiteten Organisation aber wäre die Gemeinwirtschaft der Stamm, von welchem

jeder einzelne den Konsumtionsfond, ohne welchen eine Wirtschaft überhaupt nicht denkbar ist, ableiten würde.

Aber auch in objektiver Hinsicht differenziert sich die Einzelwirtschaft von der Gemeinwirtschaft wesentlich durch das Prinzip, nach welchem in dem einen und in dem anderen Falle die Mittel zur Befriedigung der Bedürfnisse beschafft und an die einzelnen Glieder verteilt werden. Die Einzelwirtschaft erlangt ihre Güter durch eigene Produktion oder durch Erwerb im freien Verkehr; sie setzt Leistung und Gegenleistung in ein unmittelbares Verhältnis zu einander, sie produziert oder tauscht nur dann, wenn die aufzuwendenden Güter die zu erlangenden an Wert nicht übersteigen. Bei der Gemeinwirtschaft müssen wir das innere Verhältnis vom äußeren vollständig trennen. In dem ersteren, d. h. in den Beziehungen der Gemeinwirtschaft zu ihren einzelnen Gliedern, tritt das gemeinwirtschaftliche Prinzip zu Tage, indem die Art der Beschaffung der Güter nicht zugleich auch die Basis der Verteilung ist, so daß sich prinzipiell die Leistung des einzelnen und die Gegenleistung der Gesamtheit nicht unmittelbar als Äquivalente gegenüberstehen. Im Gegensatz zu der für die Einzelwirtschaften maßgebenden Vertragsfreiheit wird hier eine feste Organisation vorausgesetzt, welche das Maß der Leistungen einerseits und der Anteile andererseits genau bestimmt. Selbst in dem der Einzelwirtschaft am meisten ähnelnden Falle, wo die Gemeinwirtschaft in einer bloßen Erwerbsgesellschaft besteht, stehen Leistung und Gegenleistung doch nur scheinbar in einer unmittelbaren Beziehung; in Wirklichkeit haben nicht die einzelnen Anteile, sondern das Kapital in seiner Gesamtheit unter Mitwirkung verschiedener Faktoren produziert und erworben, und die Anteile bilden schließlich nur einen Maßstab für die Verteilung des Gewinnes.

Abweichend hievon gestaltet sich das äußere Verhältnis



der Gemeinwirtschaft, sobald diese mit anderen Gemeinwirtschaften oder mit nicht beteiligten Einzelwirtschaften oder endlich mit beteiligten Einzelwirtschaften bezüglich der den letzteren selbständig überlassenen Interessensphäre in Verkehr tritt. Hier kann natürlich nicht ein gemeinwirtschaftliches, sondern ein auf der Vertragsfreiheit aufgebautes, dem privatwirtschaftlichen analoges Prinzip zur Anwendung kommen, welches wir als das gesamtwirtschaftliche bezeichnen wollen. Diese Doppelnatur der Gemeinwirtschaft hat zu verschiedenen Schwierigkeiten in der wissenschaftlichen Begriffsbestimmung geführt und hat namentlich Grofs<sup>1</sup> veranlaßt, unabhängig von der Unterscheidung eines privatwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Prinzips die Wirtschaftssubjekte in Einzel-, Familien- und Gesamtwirtschaften zu gruppieren. Zu klaren Begriffen aber gelangt man hierbei nur in der Weise, daß man der Einzel- oder Privatwirtschaft nur insoweit eine Gemeinwirtschaft entgegensetzt, als das gemeinwirtschaftliche Prinzip Geltung hat, also lediglich im Verhältnis der Gesamtheit zu ihren Gliedern. Nach außen jedoch im Verkehre mit anderen Wirtschaftssubjekten gewinnt jede gemeinwirtschaftliche Organisation einen ganz anderen Charakter, weshalb wir dieselbe in dieser Richtung besser als Gesamtwirtschaft hervorheben. Das Wirtschaftsprinzip, welches eine Gesamtwirtschaft befolgt, ist keineswegs ein gemeinwirtschaftliches, aber auch nicht ein privatwirtschaftliches. Die Einzelwirtschaft wird volle Vertragsfreiheit für sich beanspruchen und wird ihren Vorteil umso besser wahren, je mehr Tauschwerte sie sich im freien Verkehre zueignet; die Gesamtwirtschaft bleibt durch ihren inneren Zweck auch nach außen gebunden, sie kann nur solche Güter und in solchem Maße aufnehmen,

---

<sup>1</sup> Vgl. Artikel Gemeinwirtschaft im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. III, S. 805.

als es die innere Organisation bedingt und verträgt, maßgebend wird ihr nicht zunächst der allgemeine Tauschwert, sondern der einer besonderen Gesamtwirtschaft spezifische innere Tauschwert oder Gebrauchswert sein. Der einzelne kann so viel Geld brauchen, als er nur erlangen kann, der Staat aber nur so viel, als es der innere Verkehr verträgt, daher der Grundirrtum der Merkantilisten.

Man könnte nun einwenden, daß nach diesen Darlegungen die Bezeichnungen Gemeinwirtschaft und Gesamtwirtschaft doch nur für zwei Seiten eines und desselben Dinges gewählt sind. Es läßt sich jedoch nicht unschwer nachweisen, daß zwar in gewissen Fällen eine thatsächliche Identität vorhanden ist, in einer großen Reihe von Erscheinungen aber das gemeinwirtschaftliche Subjekt von dem entsprechenden gesamtwirtschaftlichen vollständig getrennt werden muß. Der gemeinwirtschaftlichen Organisationen giebt es eine große Anzahl, welche umso höher steigt, als bei der Vermehrung der kulturellen Bedürfnisse die Notwendigkeit einer kollektiven Befriedigung für einzelne Gruppen besonders stark hervortritt. Die mit den historischen und ethnographischen Verhältnissen wechselnden Arten der Gemeinwirtschaften lassen sich am besten nach ihrer Grundlage zunächst in zwei Gruppen sondern. In die erste Gruppe, die der personalen Gemeinwirtschaften, gehören alle Vereinigungen von physischen Personen, wie die Familien, Zünfte, Berufsgenossenschaften, Vereine aller Art u. s. w. Die zweite Gruppe wird von den realen Gemeinwirtschaften gebildet, bei denen ohne spezielle persönliche Beziehung lediglich Sachleistungen oder Vermögensmassen vereinigt werden, wie dies bei Anstalten, Stiftungen, Aktiengesellschaften u. s. w. der Fall ist.

Neben diesen gemeinwirtschaftlichen Organisationen tritt uns aber noch eine dritte Gruppe entgegen, bei welcher auch in subjektiver Richtung eine Scheidung zwischen Gemein-

wirtschaft und Gesamtwirtschaft vollzogen wird: das sind die territorialen Verbände, in der primitivsten Gestaltung die Hauskommunion, in der weiteren Entwicklung Gemeinde, Bezirk, Land und schließlich als der wichtigste und umfassendste der Staat. Die Familiengewalt und die Staatsgewalt repräsentieren hier wohl die Gemeinwirtschaft nur im Verhältnis zu den einzelnen Gliedern, soweit die Gewalt eben reicht. Nach außen aber, im Verhältnis zu allen anderen einzel- oder gemeinwirtschaftlichen Einheiten tritt uns nicht die Familien- oder Staatsgewalt, auch nicht die Summe mehrerer durch ideelle Bande geeinten Individuen als Wirtschaftssubjekt entgegen, sondern das gesamte von der gemeinwirtschaftlichen Gewalt beherrschte Territorium mit der durch dasselbe getragenen Organisation. Ganz unabhängig von der Art und Ausdehnung der gemeinwirtschaftlichen Organisation wird nach außen ein gesamtwirtschaftliches Subjekt aufgestellt, welches sich zunächst darin äußert, daß für die wirtschaftlichen Güter und den wirtschaftlichen Verkehr nicht die Zugehörigkeit zur Machtsphäre eines oder mehrerer Individuen, sondern die Zugehörigkeit zum Wirtschaftsgebiete den Ausschlag giebt. Die Grenze entscheidet, ob in einem gewissen Falle ein wirtschaftliches Gut beispielsweise der deutschen oder französischen Gesamtwirtschaft zugehört; ob es damit auch schon dem gemeinwirtschaftlichen Subjekte zugeschrieben wird, ist eine andere Frage. Auf der Verkennung des Wesens einer Gesamtwirtschaft beruhen fast alle die falschen Schlüsse, welche einige Nationalökonomien auf dem Gebiete der internationalen Wirtschaftspolitik gezogen haben.

Das Verhältnis der verschiedenen personalen und realen Gemeinwirtschaften zu den territorialen stellt sich ähnlich dar, wie es uns in staatsrechtlicher Beziehung zwischen den gesellschaftlichen Gruppen und den territorialen Verbänden, namentlich dem Staate,

begegnet. In der Entwicklung eines jeden Volkes bilden sich gesellschaftliche und im Zusammenhange damit auch gemeinwirtschaftliche Vereinigungen, für deren Entstehung und Umfang bald der Beruf (Stände, Genossenschaften), bald die gemeinsame Sprache und Abstammung (Stämme, Nationalitäten), bald der bloße Besitz (Klassen) maßgebend wird. Diese Gruppierungen sind von den territorialen Organisationen zwar beeinflusst, indem sie von den letzteren immer ein spezifisches Gepräge erhalten, aber durchaus nicht bedingt, denn sie können sich leicht auch über mehrere Länder und Staaten erstrecken. Der Staat insbesondere faßt, wie in rechtlicher Beziehung die Individuen und Gesellschaften, so auch in wirtschaftlicher Beziehung die Einzel- und Gemeinwirtschaften unter einem höheren Gesichtspunkte zusammen, seine gesamtwirtschaftliche Funktion, mit welcher er Land und Volk durch gemeinsame Bande umschlingt, bleibt dieselbe, ob nun die gemeinwirtschaftliche Organisation mehr oder weniger weit vorgeschritten ist. Ein Ansatz der letzteren wird allerdings stets vorhanden sein, denn mindestens werden die Verteidigung nach außen und die Aufrechterhaltung der inneren Rechtsordnung als gemeinsame Interessen erklärt.

Auf die Gemeinwirtschaften des öffentlichen Rechts, vorzüglich aber auf die auch als Gesamtwirtschaften sich emporhebenden territorialen Verbände, wendet man in neuerer Zeit vielfach wegen der ihnen zukommenden Zwangsgewalt die Benennung Zwangsgemeinwirtschaften an, während die übrigen als freie Gemeinwirtschaften bezeichnet werden, weil sie aus der freien Entschliessung der Individuen hervorgehen. Dies an sich zwar mißratene Wort „Zwangsgemeinwirtschaft“ betont aber ein sehr charakteristisches Moment der Sache selbst, und gerade der Staat, welcher uns als Wirtschaftssubjekt in den folgenden Untersuchungen fast ausschließlich zu beschäftigen hat, kann für seinen Aufbau und Bestand einer weitreichenden Zwangsgewalt nicht entraten.

Aus den obigen Darlegungen ergibt sich auch die Beantwortung der Frage, ob auch die Volkswirtschaft als eigenes Wirtschaftssubjekt gelten könne, d. h. ob — wie Roscher meint — die Volkswirtschaft nicht eine „bloße Abstraktion“, sondern ein reales Ganzes ist. Mit dem Worte „Volkswirtschaft“ belegt man jedoch sehr verschiedene Begriffe. Wenn man „Volk“ nicht im ethnographischen, sondern im staatsrechtlichen Sinne auffaßt und darunter mehr die „Bevölkerung“ oder eine auf einem bestimmt umgrenzten Territorium staatlich organisierte Mehrheit von Individuen versteht, dann muß auch die Volkswirtschaft als eigenes Wirtschaftssubjekt Realität beanspruchen und ist dann identisch mit dem Staate als Gesamtwirtschaft, während der Staat als Gemeinwirtschaft zumeist unter den Begriff der Finanzwirtschaft subsumiert wird. Man spricht demnach von einer englischen, französischen u. s. w. Volkswirtschaft. In allen anderen Bedeutungen ist das Wort Volkswirtschaft ebenso Abstraktion, wie das oft gebrauchte Wort „Weltwirtschaft“, welches sämtliche Staaten des Erdkreises als organisches System betrachtet; in der heutigen Entwicklung kann jedoch diese Voraussetzung nicht als wirklich vorhanden erkannt werden.

Der Mangel einer sicheren und allgemein anerkannten Terminologie zwingt uns auch bei der Analyse der objektiven Grundlagen des internationalen Wirtschaftsverkehrs zunächst die elementaren Grundbegriffe festzustellen. Auf eine weitgehende Ausführung der folgenden, von der herrschenden Auffassung etwas abweichenden Sätze muß allerdings bei dem monographischen Charakter dieser Arbeit verzichtet werden.

Jedes Wirtschaftssubjekt findet bei seiner Erstehung in der realen Welt gewisse Dinge und Verhältnisse derselben als gegeben vor, welche ohne sein Zuthun die Natur auf der einen und die menschliche Gesellschaft auf der anderen

Seite beständig schafft und wieder verändert. Natürlicherweise zeigt jedes Wirtschaftssubjekt sofort mit dem Erscheinen das Bestreben, sich die geeigneten und irgendwie zugänglichen Dinge und Verhältnisse nutzbar zu machen und mittels derselben alle Bedürfnisse zu befriedigen, welche durch seine Erhaltung und sein Wohlergehen bedingt sind. Insofern nun alle diese Dinge und Verhältnisse zu einem bestimmten Wirtschaftssubjekte in eine solche Beziehung treten, daß sie die Mittel zur Befriedigung seiner Bedürfnisse überhaupt werden, nennen wir sie Güter im weiteren Sinne. Danach giebt es natürliche und sociale Güter. Die natürlichen liegen zunächst in der äusseren, den Menschen umgebenden Natur, in den Eigenschaften der Naturstoffe und Naturkräfte, in der geographischen Lage, klimatischen Beschaffenheit u. s. w. Daneben aber erkennen wir auch gewisse innere Güter, welche im Menschen selbst ruhen und in der Gesamtheit seiner physischen und geistigen Anlagen zum Ausdrucke kommen. Als sociale Güter können wir alle jene Einrichtungen bezeichnen, durch welche die menschliche Gesellschaft das Nebeneinander und Nacheinander der Individuen in zweckentsprechender Weise regelt, wie staatliche Organisation, Rechtssatzung, Berufsgliederung, Association u. s. w.

Mit diesem weiten Güterbegriffe wäre freilich für eine systematische Behandlung der wirtschaftlichen Erscheinungen wenig gethan. Das Wirtschaftssubjekt braucht für eine unendlich große Menge von Gütern gar keine Sorge zu tragen, weil sie ihm die Natur in unbeschränkter Weise darbietet und eine menschliche Mitwirkung bei der Hervorbringung und Verteilung nirgends erfordert. Erst mit dem Momente, wo eine solche Mitwirkung geboten erscheint, wo der Einzelne oder die Gesamtheit eine planmäßige Fürsorge entfalten muß, um das Gut zu erzeugen, zu sichern oder zu verteilen, dann erst sprechen wir von Gütern im eigentlichen oder engeren Sinne des Wortes. Aus dieser Menge von

äusseren oder inneren natürlichen und socialen Gütern heben wir aber speciell die Sachgüter der äusseren Natur heraus und nennen sie wirtschaftliche Güter.

Grofse Unklarheit herrscht in der Beurteilung der Arbeit und ihres Verhältnisses zur Güterwelt. An und für sich ist Arbeit jede menschliche (im übertragenen Sinne auch tierische oder maschinelle) Kraftäufserung, also in unserem Sinne jede gewollte Aufwendung von inneren natürlichen Gütern des Menschen in der Außenwelt, um einen wirtschaftlichen Zweck direkt oder indirekt zu erreichen. Die einzelne Äufserung als Arbeitsleistung betrachten wir als Ausfluß einer auf ein äufseres Ziel gerichteten Gesamthätigkeit: der Arbeitskraft. Bezeichnen wir mit Arbeitskraft die Summe oder einen Teil der dem Individuum inwohnenden natürlichen Güter, dann erscheint die Arbeitskraft selbst als Gut, aber nicht als wirtschaftliches Gut; die Arbeit aber ist überhaupt kein Gut, sie stellt nur das Movens dar, welches aus den äufseren Dingen und Verhältnissen Güter schafft und deshalb auch sehr oft nach der Menge an Gütern und speciell an wirtschaftlichen Gütern gemessen wird, welche dadurch geschaffen wurde oder geschaffen werden kann. Dieser im Endresultate gleiche Mafsstab mit den wirtschaftlichen Gütern hat einige Nationalökonomien veranlaßt, die Arbeit selbst als ein wirtschaftliches Gut zu erklären, während sie nur als Korrelat der Güterwelt erscheint.

Die Arbeit ist eine materielle oder eine immaterielle, je nachdem sie sich an äufseren Sachgütern äufsert oder nicht. In die äufseren natürlichen Güter greift sie ein durch Okkupation, Bearbeitung, Erfindung, Entdeckung, Transportthätigkeit u. s. w., in die inneren natürlichen Güter vermöge der Thätigkeit des Lehrers, Geistlichen, Arztes, Künstlers u. s. w., in die socialen Güter im Associationswesen, in der staatlichen Justiz- und Verwaltungsthätig-

keit u. s. w. Obzwar nur die materiellen Güter als wirtschaftliche Güter gelten, so ist es doch bei der allgemeinen Wechselwirkung aller Faktoren in der Volkswirtschaft unzweifelhaft, daß auch die immateriellen Güter die Erzeugung, die Verteilung und den Verbrauch der materiellen oder wirtschaftlichen Güter beeinflussen. Daher ist nicht nur die auf die materiellen Güter aufgewendete Arbeit, sondern auch die den immateriellen zugewendete eine wirtschaftliche; man kann die letztere die indirekt wirtschaftliche nennen. Auf der Verkenntung dieser Thatsachen beruht der Irrtum jener Theorien, welche nur die direkt wirtschaftliche Arbeit als eine produktive erklären. In jedem wirtschaftlichen Gute steckt auch ein gewisses Maß der indirekt wirtschaftlichen Arbeit, ein Maß jedoch, das sich im konkreten Falle nicht so leicht in einem Äquivalente ausdrücken läßt wie das der direkt wirtschaftlichen Arbeit.

Eine Ahnung dieses Zusammenhanges war es, welche einzelne Forscher dazu führte, auch Rechte und Verhältnisse oder Erwerbsmöglichkeiten unter die wirtschaftlichen Güter zu zählen. In Wirklichkeit beziehen sich diese Ausdrücke auf einzelne Komplexe von zumeist socialen Gütern, welche allerdings in vielen Fällen mit den materiellen Gütern in einem so engen Zusammenhange stehen, daß sie mit denselben zum Gegenstande des Verkehrs werden können. Insbesondere gilt dies von der oft als Beispiel citierten Kundschaft des Kaufmanns.

Die Veranlassung für das einzelne Wirtschaftssubjekt, durch Aufwendung von Arbeitskraft und sonstigen natürlichen und socialen Gütern ein wirtschaftliches Gut zu schaffen oder zu sichern, wird die Erwägung sein, daß dieses wirtschaftliche Gut ein Bedürfnis zu befriedigen oder besser zu befriedigen imstande sein werde; die Menge der in dieser Aufwendung enthaltenen, bereits vorhandenen wirtschaftlichen Güter nennen wir Kosten. Die Bedeutung, welche ein



wirtschaftliches Subjekt dem wirtschaftlichen Gute mit Rücksicht auf seine Bedürfnisse beimißt, bestimmt dessen subjektiven Wert; erst dann, wenn diesem wirtschaftlichen Gute nicht nur von einem Wirtschaftssubjekte, sondern allgemein eine gewisse praktische Bedeutung für die Befriedigung eines Bedürfnisses zugeschrieben wird, erhält dasselbe auch einen objektiven Wert. Mit Rücksicht auf die Bestimmung des wirtschaftlichen Gutes ergeben sich weitere Unterschiede im Gebrauchswert und Tauschwert, je nach der Verwendbarkeit desselben für den eigenen Gebrauch des Wirtschaftssubjekts oder für den allgemeinen Verkehr. Mit Rücksicht auf die Organisation der Wirtschaftssubjekte können wir von einem privatwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Gebrauchswerte sprechen, ungleich wichtiger erscheint aber die Unterscheidung des Tauschwertes je nach dem realen Bereiche, in welchem sich infolge der staatlichen Organisationen der Tauschverkehr abspielt; in dieser Richtung ergibt sich ein spezieller oder allgemeiner, nationaler oder internationaler, volkswirtschaftlicher oder weltwirtschaftlicher Tauschwert, worüber das Nähere noch dargelegt werden wird.

Jedes Wirtschaftssubjekt, sowohl das einzel- wie das gemeinwirtschaftliche, muß über eine gewisse Menge von Gütern verfügen. Abgesehen von den immateriellen Gütern, welche der Sprachgebrauch zuweilen auch unter „Vermögen“ subsumiert, müssen wir das Vermögen definieren als den Bestand an wirtschaftlichen Gütern, welche sich in der tatsächlichen Machtsphäre eines Wirtschaftssubjekts vorfinden. Die immateriellen Güter entziehen sich einer genauen Erfassung, ihre Rückwirkung auf Menge und Wert der wirtschaftlichen Güter kann aber, wie wir vielfach konstatieren können, recht greifbare Formen annehmen.

Das Vermögen eines Wirtschaftssubjekts ist selbstverständlich keine gleichbleibende Größe, sondern unterliegt gewissen Veränderungen, deren Verlauf eine Mehrung oder

Minderung desselben in der Menge oder im Werte herbeiführt. Diese Veränderungen entspringen einer doppelten Quelle: entweder der Produktion, indem das Wirtschaftssubjekt materielle und immaterielle Güter durch Arbeit aufwendet, um wirtschaftliche Güter herzustellen oder deren Wert zu erhöhen, oder dem Verkehre, durch welchen bereits vorhandene wirtschaftliche Güter aus der Machtsphäre des einen Wirtschaftssubjekts in die des anderen übertragen werden. Diese Übertragung vollzieht sich auch zumeist auf wirtschaftlichem Wege, d. h. unter Aufwendung von Gütern, es kommen hier aber auch andere Faktoren, wie Zufall, Gewalt u. s. w. sehr stark in Betracht. Alle wirtschaftlichen Güter, welche auf diese Weise in das Vermögen eintreten oder aus demselben austreten, bezeichnen wir allgemein als Ein- und Ausgänge, und zwar je nach ihrem Ursprunge als originäre oder Produktions- und derivative oder Verkehrseingänge und -Ausgänge.

Die im Wege der Produktion und des wirtschaftlichen Verkehrs (nicht des Verkehrs überhaupt) erzielten Mengen an wirtschaftlichen Gütern hebt man als Brutto- oder Rohertrag heraus; nach Abzug des gemachten Güteraufwandes ergibt sich dann der Rein- oder Nettoertrag. Als Einkommen gelten alle Reinerträge und sonstigen Güterbezüge, welche ein wirtschaftliches Subjekt aus einer dauernden Bezugsquelle in einem bestimmten Zeitraume erhält. Diese vorzüglich mit Rücksicht auf das einzelwirtschaftliche Subjekt verteidigte Auffassung ist auch als „Volkseinkommen“ auf das gemeinwirtschaftliche Gebiet übertragen worden; Philippovich definiert dasselbe als „den in gegebener Zeit produzierten oder durch den auswärtigen Wirtschaftsverkehr gewonnenen Konsumtionsfond der Volkswirtschaft“<sup>1</sup>. Vom Standpunkte der äusseren

---

<sup>1</sup> Dr. Eugen v. Philippovich, Grundriss der politischen Ökonomie. Freiburg und Leipzig 1893. Bd. I, S. 221.

Wirtschaftspolitik hat dieser Begriff nur eine sekundäre Bedeutung, weil wir von demselben aus alle die wirtschaftlichen Güter-Ein- und -Ausgänge, welche das Vermögen des Wirtschaftsgebietes mehrten oder mindern, prüfen müssen, ohne Rücksicht darauf, ob sie für den Konsumtionsfond bestimmt sind oder nicht.

Aus den obigen Darlegungen ergibt sich die natürliche Lösung der nationalökonomischen Streitfrage, ob für die Berechnung des sogenannten Volkseinkommens die personale oder reale Methode Anwendung zu finden habe. Die herrschende Richtung in der Nationalökonomie geht zumeist von dem Individualeinkommen aus und konstruiert auf dieser Basis das Volkseinkommen, indem es einfach die Individualeinkommen in entsprechender Weise summiert (personale Methode). Dem gegenüber wurde — namentlich durch Wagner — eine andere Methode entwickelt, welche das Volkseinkommen aus den Erträgnissen berechnet, welche die einzelnen Zweige der Volkswirtschaft abwerfen (reale Methode).

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, daß diese beiden Methoden durchaus nicht nur zwei verschiedene Wege sind, die von demselben Ausgangspunkte zu demselben Ziele führen. Die personale Methode geht vom einzelwirtschaftlichen Standpunkte aus und betrachtet das Volk als eine Gesamtheit von Individuen, sie wird daher vor allem dort am Platze sein, wo es sich um die sociale Schichtung eines Volkes oder ähnliche Fragen handelt. Stellt man aber das Volk in feste Beziehung zu einem bestimmten Wirtschaftsgebiete, betont man nicht so sehr das Volk, als vielmehr das staatliche Gebilde desselben, dann kann für die Ermittlung seines Wirtschaftsverkehrs, demnach auch seines Einkommens, nur die reale Methode in Frage kommen, welche auf der einen Seite sämtliche Eingänge, auf der anderen sämtliche Ausgänge an wirtschaftlichen Gütern summiert, welche ein

Wirtschaftsgebiet durch Produktion im Innern oder durch seine Beziehungen nach aussen erfährt. Wagner<sup>1</sup> gebraucht diese Ausdrücke nur insofern, als er auf die „für die Zwecke des Wirtschaftsbetriebes“ bestimmten Ein- und Ausgänge Rücksicht nimmt, also nicht auf diejenigen, welche das Vermögen des Wirtschaftssubjekts direkt betreffen und welche er als Ein- und Ausgaben bezeichnet. Diese Trennung ist jedoch nur in der Lehre vom individuellen Wirtschaftsverkehre durchführbar und von praktischer Bedeutung, nicht aber für unsere Zwecke. Für uns kommen sämtliche Wertvermehrungen und Wertverminderungen in Betracht, welche für ein Wirtschaftsgebiet in seinem Vermögen im Inlande oder durch den Kontakt mit anderen Wirtschaftsgebieten resultieren, ohne Rücksicht auf ihre Provenienz und Tragweite, ohne Rücksicht darauf, ob sie durch produktive Thätigkeit erzielt wurden oder nicht.

Sämtliche Ein- und Ausgänge, welche ein Wirtschaftsgebiet durch den Güterwechsel erhält oder abgibt, zerfallen demnach naturgemäss in zwei grosse Gruppen, je nach ihrer räumlichen Herkunft oder Bestimmung. Die erste Gruppe umfaßt alle jene wirtschaftlichen Güter, welche im Inlande neu gewonnen und verbraucht werden (Produktion-Konsumtion); der zweiten Gruppe gehören alle jene an, welche vom Auslande übernommen und an das Ausland übertragen werden (Einfuhr-Ausfuhr im weitesten Sinne). Wir wenden uns nun speciell dem äusseren Wirtschaftsverkehre zu.

Gegenstand der Übertragung im äusseren Verkehre eines Wirtschaftsgebietes können alle Arten von Gütern werden, insoweit sie überhaupt verkehrsfähig sind. Aus den materiellen Gütern heben sich vor allem zwei Gruppen

---

<sup>1</sup> Adolf Wagner, Grundlagen der politischen Ökonomie. 3. Aufl. Erster Teil. Grundlagen der Volkswirtschaft. Leipzig 1892. I. Bd., S. 375, § 159.

dominierend hervor, welche man als Ware und Geld gegenüber zu stellen pflegt. Unter Geld betrachten wir aber nicht nur die Edelmetalle, sondern auch die Wertpapiere, welche, streng genommen, nichts als die Verkörperung gewisser immaterieller Güter darstellen; aber eben durch diese Verkörperung unterliegen sie im äusseren Wirtschaftsverkehre den gleichen Gesetzen wie die materiellen Güter überhaupt.

Aber auch andere immaterielle Güter dürfen bei der Behandlung des internationalen Wirtschaftsverkehrs nicht ausser Acht gelassen werden. Zunächst spielen die inneren natürlichen Güter, welche wir in der Zusammenfassung und Beziehung auf ein bestimmtes Individuum als Arbeitskraft bezeichnen, eine sehr bedeutende Rolle im Wege der Ein- und Auswanderung. Während zudem bei einem einzelwirtschaftlichen Subjekt der Konsum eine verhältnismässig konstante Grösse ist, nach welcher sich Produktion und Erwerb zu richten haben, repräsentiert das gesamtwirtschaftliche Subjekt ein allerdings meist konstantes Wirtschaftsgebiet, aber auch eine gewisse Bevölkerungskapazität, welche mit dem vorhandenen Konsumtionsfond in enger Wechselwirkung steht und ebenso wie dieser in mannigfacher Weise Veränderungen zu erleiden hat. Die Auswanderung muß also von einem zweifachen Standpunkte aus betrachtet werden, das einmal, insofern sie den Kreis der Konsumenten, die Konsumtionsgrösse des Wirtschaftsgebietes modifiziert, das anderemal, insofern sie dem Wirtschaftsgebiete immaterielle Güter als Arbeitskräfte entführt oder zuführt.

Weiters können sich auch solche immaterielle Güter, welche nur eine Folge gesellschaftlicher Institutionen und Anschauungen sind und welche wir sociale Güter genannt haben, in der Rückwirkung auf den wirtschaftlichen Verkehr sehr stark fühlbar machen. Wie für einen Kaufmann der Kundenkreis und der Kredit von grossem Einfluß auf die Erfolge seiner wirtschaftlichen Thätigkeit werden können, so

kann auch für ein Wirtschaftsgebiet das Bündnis mit einem mächtigen Staate, das Protektorat u. s. w. von eminenter wirtschaftlicher Tragweite werden, wie dies die Wirtschaftsgeschichte gerade der jüngsten Zeit mehrfach erwiesen hat. Ebenso kann beispielsweise der Erwerb einer zu großen Pilgerfahrten Veranlassung gebenden Reliquie, die Berufung oder Niederlassung eines weltberühmt gewordenen Heilkünstlers, wenn auch in kleinerem Umfange für den auswärtigen Wirtschaftsverkehr bedeutsam werden.

Die Art und Weise der Güterübertragungen im internationalen Verkehre dürfte sich am besten durch folgendes Schema veranschaulichen lassen<sup>1</sup>:

1. zweiseitige Güterübertragungen:
  - a) materielle Güter (Waren, Edelmetalle, Wertpapiere) gegen materielle;
  - b) materielle Güter gegen immaterielle (Arbeitsleistungen, Arbeitskräfte, Rechte, Verhältnisse) und umgekehrt.
2. einseitige Güterübertragungen:
  - a) materielle Güter (z. B. durch Schenkung, Beute, Zufall u. s. w.)
  - b) immaterielle Güter (z. B. durch Auswanderung, Kolonisation u. s. w.)

Diese Trennung wird bei der Untersuchung des äußeren Wirtschaftsverkehrs eines speciellen Staates und seiner Bilanz festzuhalten sein, bei der folgenden allgemeinen Analyse können wir nur gruppenweise die wichtigsten thatsächlichen Erscheinungen hervorheben, welche sich für den internationalen Verkehr in wirtschaftlichen Gütern wirksam erweisen.

---

<sup>1</sup> Ähnlich bereits Carl Knies, Geld und Kredit. Berlin 1885. Bd. I, S. 222 fg.

### III.

## **Der direkte äufssere Warenverkehr.**

---

Die erste und wichtigste Ursache der internationalen Güterübertragungen liegt in der geographischen Verschiedenheit der Wirtschaftsgebiete, indem sich die Produktion eines Gebietes unter den einmal feststehenden geographischen Bedingungen nicht in demselben Mafse erweitern und vergrößern läfst, wie dies beim Konsum der Fall ist. Blicke ein Wirtschaftsgebiet für immer isoliert, so wäre allerdings eine Erweiterung auch des Konsums über die Gröfse der Produktion hinaus nicht möglich. Den Anstofs hiezu giebt die höhere Kulturentwicklung, durch die sich der Verkehr erleichtert und die Berührung mit anderen Wirtschaftsgebieten inniger gestaltet, denn einerseits erwachen nunmehr Bedürfnisse nach solchen Produkten des Bodens und Gewerbetreibenden, die das eigene Land mit Aussicht auf Erfolg nicht zu produzieren vermag, andererseits wird die bereits bestehende Produktion von solchen Gütern aufgelassen, deren Bezug aus dem Auslande sich wirtschaftlich vorteilhafter stellt.

Die Basis aller internationalen Transaktionen wirtschaftlicher Natur bildet sonach der Warenhandel; alle anderen Wertübertragungen kommen erst mit der späteren Entfaltung

als mehr oder minder tief eingreifende Begleiterscheinungen hinzu. Es kann sonach nicht Wunder nehmen, daß bei Betrachtung der internationalen Wirtschaftspolitik gerade der äußere Warenverkehr das Augenmerk auf sich zog, daß man die Bilanz des Warenverkehrs als Handelsbilanz überhaupt auffaßte, und daß leider auch heute noch diese Handelsbilanz vielfach als der Pegel gilt, an dem die Bereicherung oder Verarmung eines Landes abgelesen werden kann. Soweit als dies thunlich ist, soll diese Überschätzung auf das richtige Maß zurückgeführt werden.

Bevor wir jedoch an eine Analyse des äußeren Warenverkehrs und der sich hieraus ergebenden Folgerungen bei den wichtigsten Wirtschaftsgebieten gehen, müssen wir von vornherein der Schwierigkeiten gedenken, welche sich einer genauen statistischen Wiedergabe entgegenstellen. Die Mängel jeder Statistik erscheinen bei der Handelsstatistik infolge ihrer unvermeidlichen komplizierten Ermittlung in potenzierte Weise, und die wertvollste Seite aller statistischen Daten: ihre allgemeine Vergleichbarkeit, wird dadurch, daß keine internationale Regelung existiert und jeder Staat nach eigenem Gutdünken bei der Erhebung verfährt, in sehr bedeutendem Maße eingeschränkt. Dilke<sup>1</sup> behauptet, daß alle handelsstatistischen Ausweise um mindestens 20 % von der Wirklichkeit abweichen; wenn man die zahllosen Fehlerquellen übersieht, die wir im Nachfolgenden streifen wollen, wird man zugeben müssen, daß diese Schätzung keineswegs zu hoch gegriffen ist.

Die sich wesentlich gleich bleibende Menge der über die Grenze eines Wirtschaftsgebietes transportierten Waren läßt sich ohne Schwierigkeiten konstatieren, nicht aber der für unsere Zwecke allein brauchbare, nach Zeit und Ort

---

<sup>1</sup> Charles Dilke, *Problems of Greater Britain*. 4. Aufl. London 1890. S. 554.



veränderliche Wert derselben. Für die Art und Weise der Berechnung des Warenwertes giebt es verschiedene Methoden, welche man in zwei Gruppen klassifizieren kann<sup>1</sup>. Entweder beruht die Ermittlung auf den Deklarationen der am Import oder Export beteiligten Personen oder auf Schätzungen unbeteiligter, zumeist amtlicher Organe. In jenen — gegenwärtig meist aufsereuropäischen — Ländern, in welchen noch das Wertzollsystem zu Recht besteht, wo also ein bestimmter Prozentsatz des zu deklarierenden Warenwertes als Zoll zu entrichten ist, dient dieser deklarierte Wert zugleich den Zwecken der Statistik. Die Übelstände einer solchen Methode liegen klar zu Tage, denn die Importeure oder Exporteure haben ein großes Interesse daran, diesen Wert so niedrig als möglich veranschlagt zu sehen; die verschiedenen hiegegen getroffenen Kautelen haben sich immer als unzulänglich erwiesen. Bei dem Umstande übrigens, als die exportierten Waren geringen oder gar keinen Zöllen unterliegen, ist auch die Kontrolle der Ausfuhr seitens der in erster Linie fiskalische Zwecke verfolgenden Zollbehörden eine viel geringere als bei der Einfuhr, demgemäfs in solchen Ländern, wie beispielsweise in Portugal und den Balkanstaaten, die Ausfuhr gegenüber der Einfuhr viel zu niedrig bewertet erscheint. Der entgegengesetzte Fall ergibt sich bei jenen Staaten, welche zwar zum System der spezifischen Zölle übergegangen sind, gleichwohl aber als Basis der statistischen Wertermittlung das System der Deklarationen beibehalten haben, wie Großbritannien, die Vereinigten Staaten von Amerika und die Schweiz (bezüglich der Ausfuhr). Da haben nämlich weder die Importeure und Exporteure, noch auch die

---

<sup>1</sup> Dr. Josef Grunzel, Handelsstatistik und Handelsbilanz. Zeitschr. für die gesamten Staatsw., Jahrg. 1895, Bd. I, S. 33. — H. v. Scheel, Die Berechnung der Handelsbilanzen. Jahrb. f. Gesetzgebung, Verwaltung und Volksw. N. F. XIII, 3. Leipzig 1889.

Zollbehörden ein Interesse an der Richtigkeit der Wertangaben.

Ein zweiter Weg steht der Handelsstatistik in der Schätzung unbeteiligter, zumeist amtlicher Organe offen; allerdings giebt es bezüglich der Vollkommenheit dieser Methode auch sehr verschiedene Grade. Diese Schätzung kann in der Weise vorgenommen werden, daß die Wertsätze in fixen Werttarifen amtlich für ein Jahr oder meist für eine Reihe von Jahren festgestellt werden; so geschieht es zum Zwecke der Verzollung in Egypten, zu statistischen Zwecken in Rußland und in vielen anderen Ländern. Solche Werttarife bleiben unter allen Umständen mangelhaft, da sie abgesehen von der ursprünglichen Ungenauigkeit die Preisschwankungen vollständig unberücksichtigt lassen. Die vollkommenste der gegenwärtig üblichen Methoden besteht darin, daß nicht im Voraus, sondern im Nachhinein alljährlich die Durchschnittswerte der einzelnen Artikel mit Rücksicht auf ihre Provenienz durch eigene Sachverständigenkommissionen ermittelt werden; solche Kommissionen (Permanenzkommissionen für die Ermittlung der Handelswerte) besitzen Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn, mit etwas abweichender Organisation auch Deutschland. Die Berechnung von Durchschnittswerten hat freilich, wie überall, so auch hier ihre großen Übelstände. Die oft nicht geringen Preisschwankungen des Jahres kompensieren sich durchaus nicht immer im Durchschnittswerte, da ja gerade diese Preisschwankungen die auswärtige Handelsbewegung teils fördern, teils hemmen, im konkreten Falle also bestimmt werden müßte, welche Warenmengen zu diesem und welche zu jenem Preissatze ein- oder ausgeführt wurden.

Von eminenter Wichtigkeit für die Handelstatistik ist es aber auch, welcher Wert von den einzelnen Waren ermittelt wird, denn es kann doch nicht gleichgiltig sein, ob die österreichische Statistik den Kaffeepreis auf den süd-

amerikanischen Plantagen oder den im Hamburger Hafen oder den in Bodenbach an der Grenze oder den in Wien zu Grunde legt, da ja der Wert durch den Transport erheblich alteriert wird. Die durch den Transport erzielte Wertsteigerung der Ware kommt natürlich verhältnismässig dem Lande zu gute, über welches der Transport ganz oder zum Teile erfolgt ist; als Export kommt eine Ware erst mit dem Momente ihres Grenzübertrittes in Betracht, andererseits hat das importierende Land für eine Ware nur so viel an das Ausland (das exportierende und vermittelnde Land) zu entrichten, als die Ware bis zur Grenze gekostet hat. Daraus ergibt sich, dass nur die „Grenzwerte“ die richtigen Grundwerte der statistischen Berechnung sind. Die Grenzwerte aber, welche einen labilen Mittelwert zwischen dem Marktwerte der Ware im exportierenden und dem im importierenden Lande bilden, kommen in der Wirklichkeit sehr selten zu einem konkreten Ausdrucke. Ungleich grösser wird die Schwierigkeit, wenn die Seeküste als Grenze eines Landes gilt, denn es entsteht dann die Frage, wem die durch die Seefracht erfolgte Wertsteigerung zugerechnet werden soll, da ja die See international ist. Theoretisch wäre es am richtigsten, die Fiktion des Völkerrechtes auch auf diesen Fall zu übertragen und das Schiff gewissermassen als ein Stück desjenigen Landes zu betrachten, dessen Flagge es führt. Wenn eine Warensendung von England nach Portugal auf einem englischen Schiffe geht, so hat das dieselbe wirtschaftliche Bedeutung, als wenn in diesem Falle England an Portugal grenzen würde; wäre dieses Schiff deutscher Flagge, so würde die Sendung gleichsam das Deutsche Reich transigieren. Praktisch ist eine solche Berücksichtigung der Nationalität des Schiffes schwer durchführbar, und so kommt es, dass Grossbritannien, welches im gesamten Aufsenhandel mit der Seefracht zu rechnen hätte und über eine grosse Handelsflotte verfügt, die Einfuhr durchwegs zu hoch und die Aus-

fuhr durchwegs zu niedrig angiebt. Den entgegengesetzten Fehler begeht die Statistik der Vereinigten Staaten von Amerika, welche beim Importe den Fakturenwert, also den Marktwert im Exportlande zu Grunde legt und demzufolge die Einfuhr viel zu gering veranschlagt.

Ferner darf nicht übersehen werden, daß uns die Handelsstatistik durchaus nicht die gesamte auswärtige Warenbewegung wiedergiebt, da sich heute auch der best-organisierte Staat des Schmuggels nicht erwehren kann. Da gerade solche Waren mit Vorliebe geschmuggelt werden, welche bei geringem Volumen einen großen Wert repräsentieren, dürften namentlich bei kulturell tiefer stehenden Staatswesen die Werte, welche auf diese Weise der statistischen Erhebung entgehen, nicht unerheblich sein.

Die erwähnten Umstände erweisen zur Genüge, daß sich ein genaues Bild der kommerziellen Entwicklung der verschiedenen Staategebilde des Erdballes nicht geben läßt. Für einen ungefähren Vergleich der momentanen Ausdehnung der auswärtigen Handelsbewegungen genügen allerdings einige große Ziffern, in denen bis zu einem gewissen Grade die statistischen Fehler verschwinden (s. Tabellen). Aus einem solchen Vergleiche ersieht man, daß in erster Linie Großbritannien, in zweiter Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich kommerziell weitaus dominieren, und daß sich der gesamte Warenumsatz im internationalen Handelsverkehre auf nahezu 40 Milliarden Mark bewerten läßt<sup>1</sup>.

Eine weit größere Vorsicht in der Behandlung erfordern die statistischen Ziffern, sobald nicht das Gesamtergebnis des Außenhandels, sondern das Verhältnis zwischen Einfuhr und

---

<sup>1</sup> Dr. Joseph Grunzel, Der Welthandel der Gegenwart. Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik. XVI. Jahrg. Wien 1894. S. 251.

Ausfuhr, die Handelsbilanz im engeren Sinne in Rücksicht gezogen wird. Man pflegt gewöhnlich die absoluten Ziffern einander gegenüberzustellen und danach zu beurteilen, ob die Handelsbilanz eine aktive oder passive sei. Meines Erachtens kommt es aber bei Beurteilung der wirtschaftlichen Entfaltung eines Landes nicht so sehr auf die statistisch sehr schwer kontrollierbare thatsächliche Passivität an, sondern vielmehr auf die Tendenz, welchen eine Reihe von aufeinander folgenden jährlichen Bilanzen zeigt. Diese Tendenz läßt sich bis zu einem gewissen Grade selbst aus mangelhaften statistischen Daten erkennen, da man im Falle, daß keine Änderungen in der Erhebungsweise eingetreten sind, annehmen darf, daß die derselben einmal anhaftenden Fehler jedes Jahr so ziemlich in derselben Richtung und in demselben Umfange wirken. Aus der konstanten Veränderung des Verhältnisses zwischen Einfuhr und Ausfuhr nach der einen oder der anderen Seite läßt sich ein Schluß ziehen, ob die Wareneinfuhr stärker zunimmt als die Warenausfuhr oder umgekehrt, ob sich also die Bilanz des Warenverkehrs bessert oder schlechtert.

Wir wollen diesbezüglich über einige der wichtigsten Wirtschaftsgebiete Umschau halten.

Über England existieren handelsstatistische Daten selbst aus früheren Jahrhunderten, aber erst seit 1800 umfassen dieselben das ganze „Vereinigte Königreich“. Die technische Gestaltung der Handelsstatistik hat in diesem großen Zeitraume natürlicherweise mannigfachen Wechsel erlitten. Die Wertziffern für die Ausfuhr beruhen bereits seit dem Jahre 1798 auf den Deklarationen der Exporteure, die Einfuhr hingegen wurde bis zum Jahre 1854 auf Grund von veränderlichen „officiellen Werten“ (official value) berechnet; vom Jahre 1854 bis 1870 basierte diese Berechnung auf dem wirklichen Werte (real value), welcher nach besonderen, den thatsächlichen Durchschnittsziffern entsprechen-

den Preislisten aufgestellt wurde, und erst seit dem Jahre 1870 fand das System der Deklarationen auch für den Import Anwendung. Die Reform des Jahres 1870 scheint jedoch eine wesentliche Veränderung nicht hervorgebracht zu haben, so daß die Ziffern seit dem Jahre 1854 verglichen werden. In dieser Zeit weist die Einfuhr einen stetigen Überschufs auf, und zwar betrug derselbe:

1855—59	durchschnittlich	30	Mill. £	=	17.7 %	der Einfuhr
1860—64	-	56	- -	=	24.3 %	- -
1865—69	-	56	- -	=	19.6 %	- -
1870—74	-	56	- -	=	16.2 %	- -
1875—79	-	118	- -	=	31.5 %	- -
1880—84	-	109	- -	=	26.7 %	- -
1885—89	-	92	- -	=	24.3 %	- -
1890	-	92	- -	=	21.9 %	- -
1891	-	126	- -	=	28.8 %	- -
1892	-	132	- -	=	31.1 %	- -
1893	-	128	- -	=	31.5 %	- -

Die die Bilanz am besten illustrierenden Prozentsätze des Einfuhrüberschusses zeigen, daß an einer passiv sich entwickelnden Warenverkehrsbilanz Großbritanniens nicht zu zweifeln ist, und daß sich namentlich seit dem Jahre 1891 eine ähnliche Situation ergibt wie in der kritischen Zeit von 1875—79.

Schwieriger gestaltet sich eine analoge Untersuchung bei Deutschland, da für eine längere Reihe von Jahren keine gleichartigen Ziffern erhältlich sind. Vor allem hat das Reichsgesetz vom 20. Juli 1879 durch die Einführung der fachmännischen Schätzung der Warenwerte eine solche Umwälzung hervorgebracht, daß die Ziffern vor dem Jahre 1880 überhaupt nicht berücksichtigt werden können. Weiters muß erwogen werden, daß die handelsstatistischen Ausweise nicht das Deutsche Reich, sondern das deutsche Zollgebiet umfassen, und daß dieses Zollgebiet auch nach dem Jahre 1880 durch allmähliche Einbeziehung der früheren Zoll-ausschlüsse, namentlich von Hamburg und Bremen im Jahre

1888, starke Veränderungen erfahren hat<sup>1</sup>. Ein Vergleich der Einfuhr- und Ausfuhrziffern ergibt folgende Überschüsse:

	der Einfuhr in Millionen Mark	der Ausfuhr in Millionen Mark	der Einfuhr in Prozenten	der Ausfuhr in Prozenten
1880	—	132.5	—	4.4
1881	—	104.1	—	3.3
1882	—	145.3	—	4.4
1883	—	75.7	—	2.3
1884	5.1	—	0.2	—
1885	63.7	—	2.1	—
1886	—	100.9	—	3.3
1887	—	6.6	—	0.2
1888	72.9	—	2.1	—
1889	830.6	—	20.3	—
1890	863.3	—	20.2	—
1891	1063.4	—	24.1	—
1892	1077.0	—	25.4	—
1893	901.4	—	21.5	—

Wenn nun auch das plötzliche Hinaufschnellen des Einfuhrüberschusses im Jahre 1888 zum weitaus größten Teile auf Rechnung der obenerwähnten Änderung des Zollgebietes zu setzen ist, so ist dennoch aus den vorliegenden Daten der Schluss auf eine keineswegs vorübergehende Tendenz zur Passivität auch bei Deutschland gerechtfertigt.

In Frankreich fungiert die Sachverständigenkommission für die Ermittlung der Handelswerte (Commission permanente pour la fixation des valeurs de douanes) bereits seit dem Jahre 1847. Die handelsstatistischen Daten sind daher bis auf diese Zeit vergleichbar. Nach verschiedenen Schwankungen zu Gunsten bald der Einfuhr bald der Ausfuhr ist mit dem Jahre 1878 der Einfuhrüberschuß rapid in die Höhe gegangen, wie dies aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich wird:

<sup>1</sup> H. v. Scheel, Der auswärtige Handel des deutschen Zollgebietes im letzten Jahrzehnt. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. XLIX, 1, S. 524 fg.

Überschufs				
	der Einfuhr in Millionen	der Ausfuhr Franken	der Einfuhr in Prozenten	der Ausfuhr
1871—75	—	238.4	—	6.3
1876	412.8	—	10.4	—
1877	233.5	—	6.4	—
1878	996.5	—	23.8	—
1879	1363.9	—	29.7	—
1880	1565.3	—	31.1	—

Dieses ansehnliche Passivsaldo hat sich erst in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre etwas gemildert, ist jedoch in den letzten Jahren wieder gestiegen und betrug 1893: 727.1 Mill. Franken.

Die Schweiz erhebt ihre Handelswerte erst seit dem Jahre 1885. Dieselben lassen eine erst letztthin gemilderte Passivbilanz erkennen, denn der Einfuhrüberschufs betrug:

1885 . . .	47.4	Millionen	Franken	=	6.6 %	der Einfuhr
1886 . . .	106.9	-	-	=	13.8 %	- -
1887 . . .	151.3	-	-	=	18.4 %	- -
1888 . . .	147.7	-	-	=	18.0 %	- -
1889 . . .	242.8	-	-	=	25.5 %	- -
1890 . . .	277.3	-	-	=	27.7 %	- -
1891 . . .	260.5	-	-	=	27.9 %	- -
1892 . . .	213.0	-	-	=	24.5 %	- -
1893 . . .	181.3	-	-	=	21.9 %	- -

Italien legte seiner Handelsstatistik ursprünglich offizielle Werte zu Grunde, welche für je fünf Jahre unveränderlich in Geltung blieben; nunmehr ermittelt aber die durch königliches Dekret vom 2. Oktober 1879 eingesetzte „Commissione centrale dei valori per le dogane“ die wirklichen Werte. Das erst seit dem Jahre 1861 bestehende einheitliche italienische Zollgebiet ist durch die Erwerbung Venetiens im Jahre 1866 und Roms im Jahre 1870 nicht unwesentlich erweitert worden. In den drei Decennien seit der Begründung des Königreiches weisen die Ziffern für den Außenhandel eine chronische Unterbilanz auf; ein einzigesmal — im Jahre 1871 — überwog die Ausfuhr die Einfuhr. Namentlich mit dem Jahre 1885 trat eine starke



Verschlechterung ein, welche erst in den letzten Jahren einer Erholung Platz machte. Die Einfuhr verzeichnete nämlich folgende Überschüsse:

1884	. . .	228.2	Millionen Lire	=	17.2 %	der Einfuhr
1885	. . .	441.1	-	-	=	28.0 % - -
1886	. . .	432.9	-	-	=	28.1 % - -
1887	. . .	580.9	-	-	=	34.4 % - -
1888	. . .	274.2	-	-	=	22.1 % - -
1889	. . .	435.1	-	-	=	30.3 % - -
1890	. . .	414.7	-	-	=	30.1 % - -
1891	. . .	241.4	-	-	=	20.5 % - -
1892	. . .	215.2	-	-	=	18.3 % - -
1893	. . .	226.0	-	-	=	19.8 % - -

Die Handelsstatistik Spaniens und Portugals ist unverläßlich, da sie auf offiziellen Wertbemessungen beruht, welche in erster Linie fiskalischen Interessen dienen und daher die Einfuhr gegenüber der Ausfuhr als viel zu hoch erscheinen lassen<sup>1</sup>. Auch werden die Edelmetalle vom Warenverkehre nicht getrennt ausgewiesen. Die Bilanz stellt sich sonach unter starken Schwankungen meist passiv. Die Mehreinfuhr Spaniens bezifferte sich in den letzten Jahren auf:

1891	. .	70.0	Millionen Pesetas	=	8.0 %	der Einfuhr
1892	. .	88.7	-	-	=	11.8 % - -
1893	. .	58.2	-	-	=	8.4 % - -

Ein gar abnormes Verhältnis weist Portugal auf, dessen Unterbilanz im Jahre 1890 51,9 Prozent der Einfuhr erreichte.

Eine mehr oder minder erhebliche konstante Unterbilanz ergeben auch die handelsstatistischen Ausweise für Belgien, die Niederlande, Dänemark, Schweden und Norwegen. Es darf jedoch hierbei nicht übersehen werden, daß der Handelsverkehr dieser Staaten zu einem großen Teile zur See erfolgt, und daß daher — wie bereits ausgeführt wurde — die anrechenbaren Frachtkosten des Seetransportes nicht berücksichtig

---

<sup>1</sup> Arthur Gwinner, Die Handelspolitik Spaniens in den letzten Jahrzehnten. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. LI, 3, S. 89. — Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1892. Bd. I, S. 792.

sichtigt sind, welche die Einfuhrwerte mindern und die Ausfuhrwerte erhöhen würden.

Im Gegensatze zu allen bisher genannten Staaten verfügen Österreich-Ungarn und Rußland über eine konstante Aktivbilanz ihres auswärtigen Handelsverkehrs. Was zunächst Österreich-Ungarn betrifft, so hat die statistische Wertermittlung sich im Laufe der Zeit allerdings geändert. Anfangs wurden die Handelswerte für eine Reihe von Jahren festgestellt, so im Jahre 1854 für 1854—62 und im Jahre 1863 für 1863—73; 1874 und 1875 fand die Ermittlung jährlich durch Sachverständige statt und seit dem Jahre 1876 versieht diesen Dienst die Permanenzkommission für die Handelswerte. Die so gewonnenen Daten ergeben bezüglich der Handelsbilanz folgendes Resultat:

	Überschufs			
	der Einfuhr in Millionen Gulden	der Ausfuhr in Millionen Gulden	der Einfuhr in Prozenten	der Ausfuhr in Prozenten
1854—58	10.9	—	4.4	—
1859—63	—	39.9	—	14.7
1864—68	—	84.5	—	23.0
1869—73	95.2	—	18.4	—
1874—78	—	30.3	—	5.1
1879—83	—	106.7	—	14.7
1884—88	—	130.5	—	18.8
1889	—	177.0	—	23.1
1890	—	160.7	—	20.9
1891	—	173.8	—	22.1
1892	—	97.2	—	13.4
1893	—	121.0	—	15.0

Es ergibt sich also durchwegs eine ansehnliche Mehrausfuhr, nur in den Jahren 1856—58, wo das Silberagio ausnahmsweise tief stand, ferner in den Jahren 1870—74, wo die Folgen der englischen Nachtragskonvention und der Zusammenbruch von 1873 fühlbar wurden, stellte sich der Außenhandel zu Gunsten der Einfuhr.

Die russische Handelsstatistik hielt sich bis zum Jahre 1864 an die Zolldeklarationen, bei den wichtigsten

Artikeln wurden außerdem Durchschnittswerte nach den Marktpreisen berechnet; im Jahre 1865 wurden offizielle Werte eingeführt, seit 1872 aber finden wieder Schätzungen statt. Die Ziffern sind sehr unzuverlässig, weil der Schmuggel auch heute noch beträchtlich ist, und weil ferner die großen Valutaschwankungen einen Vergleich erschweren<sup>1</sup>; im Jahre 1868 wurde beispielsweise der Papierrubel mit 86 Kopeken, im Jahre 1878 aber nur mehr mit 63<sup>2</sup>/<sub>8</sub> Kopeken bewertet. Immerhin kann man auch bei entsprechender Umrechnung des Kreditrubels auf Metall konstatieren, daß der Export steigt, während der Import, besonders seit dem Jahre 1878, eine allmähliche Abnahme zeigt. In den letzten Jahren stellte sich die Mehrausfuhr wie folgt:

1886 . . .	62.6 Millionen Rubel	=	14.1 %	der Ausfuhr		
1887 . . .	227.4	-	=	38.9 %	-	-
1888 . . .	397.4	-	=	50.5 %	-	-
1889 . . .	357.4	-	=	47.5 %	-	-
1890 . . .	292.6	-	=	40.3 %	-	-
1891 . . .	351.8	-	=	50.5 %	-	-
1892 . . .	103.2	-	=	21.9 %	-	-
1893 . . .	172.7	-	=	29.0 %	-	-

Der plötzliche Rückschlag im Jahre 1892 war bekanntlich eine Folge der außergewöhnlichen Mißernte von 1891.

Zu den bedeutenderen Handelsstaaten mit vorwiegend aktiver Warenverkehrsbilanz gehören auch die Vereinigten Staaten von Amerika, konstant allerdings erst seit dem Jahre 1876. Auch in den Jahren 1888 und 1889 ergab sich ein vorübergehender Rückschlag zu Gunsten der Einfuhr. Die Höhe des Ausfuhrüberschusses schwankt innerhalb ziemlich weiter Grenzen.

Einen wichtigen Maßstab für die Beurteilung der kommerziellen Bedeutung eines Landes bietet die Um-

---

<sup>1</sup> B. Wittschewsky, Die Zoll- und Handelspolitik Rußlands während der letzten Jahrzehnte. Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. XLIX, 1, S. 435.

rechnung der im Wege des auswärtigen Handelsverkehrs erfolgten Umsätze auf den Kopf der Bevölkerung. Dadurch wird der Außenhandel auf eine Einheit reduziert, welche einen Vergleich der kommerziellen Kapazität verschiedener Zeitperioden eines Landes und mehrerer Länder untereinander ermöglicht.

Ein solcher Vergleich für mehrere Jahresperioden eines Landes wurde für England durchgeführt<sup>1</sup> und liefert ein sehr interessantes Ergebnis. Es entfielen nämlich von der Einfuhr resp. Ausfuhr auf den Kopf der Bevölkerung:

	Einfuhr			Ausfuhr (engl. Erzeugnisse)		
	L.	s.	d.	L.	s.	d.
1855—59 . .	6	0	3	4	2	4
1860—64 . .	8	1	2	4	14	8
1865—69 . .	9	8	2	5	19	0
1870—74 . .	10	17	2	7	7	3
1875—79 . .	11	3	5	6	0	0
1880—84 . .	11	11	0	6	12	9
1885—89 . .	10	4	10	6	2	0

Diese Ziffern sprechen deutlich genug von einem Rückgange des englischen Außenhandels, welcher sich am spätesten und schwächsten bei der Einfuhr, in ziemlich scharfer Weise aber bei der Ausfuhr bemerkbar macht. Dieses Ergebnis steht mit der anderweitigen Beobachtung über das Sinken der englischen Handelssuprematie in Übereinstimmung.

In der nachfolgenden Zusammenstellung soll der Versuch geboten werden, den Kopfanteil für die wichtigsten Handelsstaaten der Gegenwart zu berechnen. Dieser Berechnung wurden die letzten, auf das Jahr 1890 oder 1891 bezüglichen Volkszählungsergebnisse der verschiedenen Staaten zu Grunde gelegt, weiters wurden sowohl von der Einfuhr wie von der Ausfuhr die Durchschnitts-

---

<sup>1</sup> Karl Johannes Fuchs, Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. LVII, 4, S. 320.

ziffern für die fünf Jahre 1886--90 gewählt, um so die mehr zufälligen Schwankungen einzelner Ausnahmjsjahre wenigstens einigermaßen zu paralysieren. Die entsprechenden Zahlen für die Bevölkerung und den Specialhandel (ohne Edelmetalle), nach der Gröfse der ersteren geordnet, sind:

	Bevölkerung	Einfuhr	Ausfuhr
		1886—90 durchschnittlich	
Rufsland(90),europ., ohne Finnland .	94 980 033	364 925 Tsd. Rubel	634 424 Tsd. Rubel
Vereinigte Staaten von Amerika (90)	62 979 766	759 127 - Dollar	779 370 - Dollar
Deutschland (90) . .	49 428 470	3 583 307 - Mark	3 251 434 - Mark
Österr.-Ungarn (91)	43 233 073	568 154 - Guld.	725 528 - Guld.
Frankreich . . . . .	38 343 192	4 218 958 - Frks.	3 439 874 - Frks.
England (91) . . . .	37 879 285	389 611 - £	298 489 - £
Italien (91) . . . . .	30 347 291	1 389 605 - Lire	954 365 - Lire
Belgien(91) . . . . .	6 136 444	1 505 968 - Frks.	1 312 389 - Frks.
Schweiz (90) . . . .	2 952 928	875 318 - -	690 116 - -

Der Kopfanteil stellt sich demnach bei Reduzierung der verschiedenen Währungen auf eine einheitliche folgendermaßen:

	Einfuhr	Ausfuhr
Schweiz . . . . .	296.4 Frks. = 240.1 Mark	233.7 Frks. = 189.3 Mark
England . . . . .	10.29 £ = 210.2 -	7.88 £ = 161.0 -
Belgien . . . . .	245.4 Frks. = 198.8 -	213.9 Frks. = 173.3 -
Frankreich . . . ,	110.3 - = 89.3 -	89.7 - = 72.7 -
Deutschland . . .	— 72.5 -	— = 65.8 -

	Einfuhr	Ausfuhr
Vereinigte Staaten	10.5 Dollar = 44.0 Mark	12.5 Dollar = 52.4 Mark
Italien . . . . .	45.8 Lire = 37.1 -	31.4 Lire = 25.4 -
Österreich-Ungarn .	13.1 Guld. = 22.3 -	16.8 Gulden = 28.6 -
Rußland (europ., ohne Finnland) .	3.8 Rubel = 12.3 * -	6.7 Rubel = 21.7 * -

Diese Tabelle gewährt im Vergleich mit der vorigen ein überraschendes Bild. Vor allem muß auffallen, daß die kommerzielle Bedeutung dieser Handelsstaaten nahezu im umgekehrten Verhältnisse ihrer Bevölkerungszahl steht. An der Spitze steht die Schweiz, in zweiter Linie folgen Belgien und England und erst nach weiteren großen Abständen die übrigen Länder. Die Unterschiede müssen als sehr bedeutend bezeichnet werden, denn danach besitzt die Schweiz eine dreimal so große kommerzielle Entfaltung als Deutschland und eine mehr als achtmal so große als Österreich-Ungarn. Allerdings darf nicht vergessen werden, daß bei Österreich-Ungarn, Rußland und den Vereinigten Staaten die ungleiche kulturelle Höhe der verschiedenen Landesteile das Gesamtergebnis in ungünstiger Weise herabdrückt.

Wir betrachteten bisher nur die Gesamtwerte für den Außenhandel, ohne Rücksicht darauf, wie sich diese Werte im einzelnen zusammensetzen. Es läßt sich aber nicht leugnen, daß gerade in der Untersuchung der einzelnen Warenkategorien und ihres Verhältnisses zu einander ein wichtiges Moment für die Beurteilung des äußeren Wirtschaftsverkehrs gefunden werden kann. Die Verfechter der merkantilistischen und

\* Bei Berücksichtigung des Kurses bedeutend niedriger.

schutzzöllnerischen Theorien haben zwar wiederholt aus dieser Rüstkammer ihre Waffen geholt, der einseitige Kampf lieferte aber auch immer ein einseitiges Resultat, bis man schliesslich das Rüstzeug als veraltet wieder zurückwarf. Die Analyse des Warenverkehrs nach verschiedenen Kategorien bietet jedoch ein so bedeutsames Zeichen der wirtschaftlichen Entfaltung eines Gebietes, daß es nicht übersehen werden darf.

Die hier in Betracht kommenden Waren lassen sich am einfachsten in die drei großen Gruppen der Nahrungsmittel, Rohstoffe und Fabrikate klassifizieren. Es ist keineswegs gleichgiltig, welche dieser Gruppen im Außenhandel eines Wirtschaftsgebietes prävaliert.

Bezieht ein Land im Wege der Einfuhr vorwiegend Rohstoffe, so deutet dies, falls sie nicht als Wiederausfuhr nur transitieren, auf eine entwickelte Industrie, welche im Lande die Rohstoffe zu Fabrikaten verarbeitet. Die so gewonnenen Fabrikate werden gewiß nur zu einem Teile exportiert, einen Teil konsumiert das Land selbst. Den Mehrwert dieser im Inlande konsumierten Fabrikate hat nun das Land selbst erzeugt, und zwar nur auf Basis des Außenhandels, ohne daß jedoch dieser Mehrwert in der Handelsstatistik zum Ausdruck käme. Die natürliche innere Produktionsfähigkeit eines solchen Landes wird also durch den auswärtigen Handelsverkehr künstlich erhöht. Der den Rohstoffen im Inlande verliehene Mehrwert wirkt wie eine Mehrproduktion und auch dann, wenn er nicht als Ausfuhr erscheint, wie eine Ausfuhr, indem er die Konsum- und Importfähigkeit des Landes erhöht. Wollte man im konkreten Falle jenen Betrag berechnen, welcher diesen Ausführungen zufolge auf die Wirtschaftsbilanz wie eine Ausfuhr wirkt, trotzdem er nicht in der Handelsstatistik erscheint, so müßte man den Wert der importierten Rohstoffe, den denselben durch Verarbeitung gegebenen Mehrwert, und den Teil der

Fabrikate ermitteln, welcher nicht exportiert und daher handelsstatistisch nicht nachgewiesen wurde; der Mehrwert dieser Fabrikate über den entsprechenden Rohstoff ist der gesuchte Betrag.

Ganz anders stellt sich die Sachlage, wenn ein Land zumeist Fabrikate importieren und dieselben mit Rohstoffen oder Nahrungsmitteln (Getreide, Fleisch etc.) bezahlen muß. Die importierten Fabrikate gehen direkt, ohne erhebliche Werterhöhung, in den Konsum über, erscheinen daher mit ihrem vollen Werte in der Einfuhrstatistik, die Rohstoffe und Nahrungsmittel hingegen machen nicht mit dem vollen Werte importfähig, wie sie in der Ausfuhrstatistik eingestellt sind. Eine Minderung ergibt sich aus einer zweifachen Ursache, nämlich aus der ungleichen Produktionsfähigkeit und der verminderten Absatzfähigkeit der letzteren Waren. Die Produktion der Rohstoffe und Nahrungsmittel hängt von den jeweiligen Verhältnissen des Bodens und des Klimas ab und erleidet demgemäß große Schwankungen, denen der Konsum und Import von Fabrikaten sich nicht oder nicht in gleichem Grade akkommodieren kann. Aber auch innerhalb eines Jahres konzentriert sich der Export von Rohstoffen und Nahrungsmitteln auf gewisse, durch Ernteverhältnisse bestimmte Zeitabschnitte, während sich die Fabrikateinfuhr so ziemlich auf alle Monate gleichmäßig verteilen wird. Dadurch, daß die Industrie eines Landes zumeist auf einige wenige Punkte beschränkt ist, wird auf dem Wege ausdrücklicher oder stillschweigender Vereinbarung eine Regulierung der Produktion ermöglicht, wie sie bei der Landwirtschaft nicht durchführbar ist. Daraus folgt, daß der volle Rohstoff- und Nahrungsmittelexport zugleich die Assekuranzprämie und die Zinsen zahlen muß für die Ausfälle in den Mißjahren und den außerhalb der Erntezeit fallenden Monaten. Von ausschlaggebender Wichtigkeit sind ferner die Unterschiede bezüglich



der räumlichen und zeitlichen Absatz- und Verkehrsfähigkeit. Die landwirtschaftlichen Rohprodukte repräsentieren bei gleichem Werte ein verhältnismässig größeres Volumen, so daß sich ihr Transport nicht überall hin lohnt, sie sind leicht dem Verderben ausgesetzt u. s. w., während beispielsweise die Massenerzeugnisse der englischen Metall- und Textilindustrien eine Absatz- und Verkehrsfähigkeit genießen, die fast an jene des Geldes grenzt. Die Preise der letzteren erleiden keine plötzlichen und starken Veränderungen, da sich eine neue Konkurrenz immer nur allmählich entwickeln kann, während der Markt in landwirtschaftlichen Produkten durch die Entdeckung und Bebauung neuer Länderstrecken nicht selten einer vollständigen Umwälzung unterworfen wird. Dieses in der schwankenden Absatzfähigkeit der Waren gelegene Risiko spielt daher gleichfalls eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Ein Vergleich der handelsstatistischen Ergebnisse der verschiedenen Länder lehrt denn auch, daß die Ziffern der sogenannten Agrikulturstaa ten, wie Rußland, Österreich-Ungarn, die Vereinigten Staaten von Amerika, Italien, Spanien u. s. w., deren Außenhandel vorherrschend auf dem Exporte von landwirtschaftlichen Produkten beruht, außerordentliche Schwankungen aufweisen. Gerade in den letzten Jahren bot Rußland ein eklatantes Beispiel hiefür, da infolge einer totalen Mißernte des Jahres 1891 die Regierung sogar zu einem Ausfuhrverbote für einzelne Getreidearten schreiten mußte. Von der russischen Warenausfuhr entfielen auf

	1890	1891	1892	
Nahrungsmittel . . . . .	384 059	413 539	199 199	Tausend Rubel
Rohstoffe und Halbfabrikate	269 911	245 901	232 599	- -
Tiere . . . . .	10 881	15 943	15 220	- -
Fabrikate . . . . .	22 186	25 088	23 594	- -

Die Nahrungsmittelausfuhr fiel also im Jahre 1892 um 51.8 Prozent gegen das Vorjahr, darunter Getreide allein

auf 195.3 Mill. Pud im Werte von 163.1 Mill. Rubel von 389.5 Mill. Pud. im Werte von 352.6 Mill. Rubel im Jahre 1891. Die Ausfuhr von Fabrikaten blieb dabei ziemlich konstant.

Wie wenig sich die Einfuhr den großen Schwankungen der Ausfuhr eines solchen Landes anpassen kann, zeigt folgende Übersicht des russischen Außenhandels in den einzelnen Monaten des Jahres 1892<sup>1</sup>:

	Ausfuhr	Einfuhr		
	totale	Nahrungsmittel allein	totale	
Januar . . . .	27.2	5.1	22.2	Tausend Rubel
Februar . . . .	22.0	3.0	20.7	- -
März . . . . .	25.9	4.6	22.9	- -
April . . . . .	21.7	3.7	26.7	- -
Mai . . . . .	31.4	8.5	44.5	- -
Juni . . . . .	38.3	13.6	37.4	- -
Juli . . . . .	52.0	22.7	38.5	- -
August . . . .	45.4	23.7	30.2	- -
September . . .	52.6	31.3	29.9	- -
Oktober . . . .	60.9	37.5	35.2	- -
November . . .	53.4	29.9	33.1	- -
Dezember . . . .	40.1	15.7	26.2	- -

Während demnach bei der Einfuhr 20.7 und 44.5 Tausend Rubel die äußersten Endpunkte sind, schwankt die Ausfuhr zwischen 22.0 und 60.9 Tausend Rubel, die der Nahrungsmittel aber gar zwischen 3 und 37.5 Tausend Rubel.

Wie plötzlich sich die Absatzverhältnisse der landwirtschaftlichen Produkte ändern können, das hat zur Genüge das Auftreten der amerikanischen Konkurrenz vor drei Jahrzehnten dargethan. Während die Vereinigten Staaten Mitte dieses Jahrhunderts nur 5 Mill. hl Getreide und Mehl exportierten, betrug die Ausfuhr in den Jahren 1879—81 bereits 102 Mill. hl. Die Folge davon war, daß die Kontinentalstaaten von der Versorgung des englischen Marktes jäh verdrängt wurden, namentlich Rußland, welches noch im Jahre

<sup>1</sup> Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1893. Bd. I, S. 401.

1867 44 Prozent des englischen Getreidebedarfes lieferte, wurde in wenigen Jahren von Amerika überflügelt. Dieser Rückschlag war eines der Hauptmotive, welches die Kontinentalstaaten zur Schutzzollpolitik trieb, weil sie nun die englischen Fabrikate mit ihrem Getreideexporte nicht mehr zu bezahlen in der Lage waren. Das Argument der Anti-cornlaw league, daß durch Aufhebung der englischen Getreidezölle der europäische Kontinent auf der Stufe eines Ackerbaustaates zurückgehalten werde, wurzelte daher auf einer ganz richtigen Erkenntnis. Die englische Statistik liefert denn auch den Beweis, daß sich seitdem der Kontinent in industrieller Beziehung von England immer mehr emanzipiert, was sich in der Abnahme der Einfuhr von Rohstoffen und der Ausfuhr von Halbfabrikaten deutlich kundgiebt<sup>1</sup>.

Übrigens können sich auch die Vereinigten Staaten von Amerika trotz ihres gegenwärtig dominierenden Einflusses auf die Getreideproduktion der Welt den Schwankungen der Absatzfähigkeit nicht entziehen, wie sich dies aus den folgenden Ziffern für Produktion, Import und Export von Weizen und Weizenmehl ersehen läßt<sup>2</sup>.

	Produktion und Import Millionen Bushels	Export	Prozentueller Anteil des Exports
1876	289.7	57.5	19.85
1877	365.6	93.4	25.55
1878	422.2	149.5	35.41
1879	449.2	180.9	40.28
1880	498.8	186.5	37.39
1881	384.1	122.6	32.17
1882	505.3	148.8	29.45
1883	421.1	111.6	16.77
1884	513.0	132.9	25.89

<sup>1</sup> Fuchs a. a. O. S. 103 fg.

<sup>2</sup> Dr. Richmond Mayo-Smith and Edwin R. A. Seligman, The Commercial Policy of the United States of America. 1860—90. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. XLIX 1, S. 49.

	Produktion und Import Millionen Bushels	Export	Prozentueller Anteil des Exports
1885	357.5	94.9	26.55
1886	457.5	154.2	33.70
1887	456.9	120.1	26.29
1888	416.0	88.8	21.35

In wenigen Jahren stieg also der Exportanteil von 19.85 auf 40.28 Prozent, um ebenso rasch wieder auf 16.77 Prozent zu fallen.

Die Erzeugnisse der landwirtschaftlichen Industrien neigen in dieser Beziehung mehr zu den landwirtschaftlichen Produkten als zu den eigentlichen Fabrikaten, da infolge ihrer größeren Abhängigkeit von dem ihren wichtigsten Preisbildungsfaktor bildenden Rohstoffe plötzliche Umgestaltungen in der Produktion durch Auffindung neuer Produktionsgebiete und neuer Materialien viel leichter möglich sind. Ein Beispiel hiefür bietet die siegreiche Verdrängung des Rohzuckers durch den Rübenzucker. Im Jahre 1853 erreichte die Rübenzuckerproduktion kaum 203 Mill. kg, in der Campagne 1889/90 dagegen wurden bereits 3536 Mill. kg erzeugt; der Anteil an der gesamten, für den Welthandel in Betracht kommenden Produktion ist in dieser Zeit von 14 Prozent auf mehr als 50 Prozent gestiegen<sup>1</sup>. Je größer der Anteil ist, welcher von dem Preise des fertigen Fabrikates auf die industrielle Verarbeitung entfällt, desto schwieriger und langsamer wird sich eine Erweiterung oder Veränderung in der Produktionsweise vollziehen. Die Baumwolle hat gegen Leinen einen viel hartnäckigeren Kampf bestehen müssen als der Rübenzucker gegen den Rohrzucker; auch die wirtschaftliche Gesetzgebung fast aller wichtigeren Staaten legt hiefür beredtes Zeugnis ab.

---

<sup>1</sup> Übersichten der Weltwirtschaft. Herausgeg. von Dr. Franz v. Juraschek. Jahrg. 1885—89. S. 265. — Vgl. Hermann Paasche, Zuckerindustrie und Zuckerhandel. Jena 1891.

Nach diesen Ausführungen muß es als zweifellos erscheinen, daß die fortschreitende Kultur in jedem Lande das ursprüngliche Übergewicht der Landwirtschaft durch ungleich stärkere Förderung der Industrie und des Außenhandels allmählich zu beseitigen trachten wird. Gerade auf dem Gebiete der Industrie und des Handels ist eine künstliche Ausdehnung der geographisch beschränkten natürlichen Produktion möglich, indem das Land Stoffe, die es nicht zu erzeugen vermag, vom Auslande bezieht und nach weiterer Verarbeitung oder bloßen Vermittlung an das Ausland wieder abgibt. Ja die Landwirtschaft wird sogar nicht nur zu einem relativen Stillstande, sondern direkt zum Rückgange verurteilt, weil das Land seine industrielle und kommerzielle Thätigkeit wirtschaftlich vorteilhafter findet und auch aus handelspolitischen Rücksichten (um den Industrieerzeugnissen Absatz zu sichern) geneigt sein wird, sich von anderen Agrikulturstaaen mit den notwendigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen versorgen zu lassen. Dieser Prozeß ist statistisch vielfach nachgewiesen worden, am überzeugendsten in England. Die offizielle Statistik hat für den kurzen Zeitraum von 1861—81 nachgewiesen, daß die Zahl der in der Landwirtschaft thätigen Personen um 32.1 Prozent abgenommen hat, daß sich hingegen die in der Industrie Beschäftigten um 22.9 Prozent und die im Handel um 57.1 Prozent vermehrt haben<sup>1</sup>. In welcher Weise die Versorgung in den wichtigsten Nahrungsmitteln mehr und mehr durch fremde Zufuhren, als durch einheimische Produktion erfolgt, erhellt aus folgender Übersicht. Die jährliche Versorgung in Weizen und Mehl betrug per Kopf der Bevölkerung<sup>2</sup>:

---

<sup>1</sup> Fuchs a. a. O. S. 145.

<sup>2</sup> The Yearbook of Commerce for 1892. Edited by Kenric B. Murray. London 1892. S. 137 und 139.

	heimische	fremde
1870/1	3.33	2.05 Bushels
1874/5	3.16	2.87 -
1880/1	1.95	3.72 -
1884/5	2.06	3.98 -
1885/6	1.58	3.28 -
1886/7	1.91	3.70 -
1887/8	1.78	3.53 -
1888/9	1.83	3.84 -
1889/90	1.85	3.98 -
1890/1	1.86	3.96 -

Noch auffälliger stellen sich die Ziffern für die durchschnittliche Fleischversorgung:

	heimische	fremde
1870	91.97	9.45 Lbs.
1875	91.78	17.68 -
1880	80.40	33.69 -
1885	83.91	28.61 -
1886	81.35	27.87 -
1887	80.80	26.63 -
1888	78.58	28.39 -
1889	78.68	36.29 -
1890	85.45	41.04 -

Dieser unleugbare Wandel sieht wohl zu Anfang recht glückverheißend aus; die Engländer sahen es als ihr handelspolitisches Ideal an, ihr Land als „the workshop of the world“ funktionieren zu sehen. Bei näherer Betrachtung offenbart uns dieser Prozeß nicht geringe wirtschaftliche Gefahren. Die geschilderte künstliche Produktionserweiterung ist eben nur eine künstliche, ihre Grundlage ruht in dauernden und regelmäßigen Beziehungen zum Auslande, welche nach Wunsch zu gestalten das Land nicht immer in seiner Macht hat. Fremde Gewalten können in diese Beziehungen jäh und bestimmend eingreifen, können den Lebensnerv der durch sie erhaltenen Produktionszweige mit einem Schlage zerschneiden. Auf diese Weise schwindet das wirtschaftliche

Selbstbestimmungsrecht des Landes mehr und mehr vor dem anwachsenden Abhängigkeitsverhältnisse zum Auslande. Der Beispiele hiefür bietet die Geschichte des Welthandels in Fülle; es sei nur auf die berühmte cotton famine, die Baumwollnot hingewiesen, welche in England infolge des letzten amerikanischen Bürgerkrieges im Jahre 1863 ausbrach. Von den 1678 Baumwollfabriken Lancashires und Chestershires hatten 278 die Arbeit gänzlich eingestellt, von den übrigen hatten die meisten den Betrieb reduziert. Unter etwa 400 000 Menschen erhob sich ein Notstand, welcher nur durch eine umfassend organisierte Unterstützungsaktion einigermaßen gemildert werden konnte.

Die moderne Handelspolitik eines Staates wird daher nicht bloß ängstlich darauf zu achten haben, nach welcher Seite sich das Zünglein der Handelsbilanz neigt, sondern sie muß sich vor allem der Thatsache bewußt werden, daß der Staat nicht eine Privatwirtschaft, sondern eine Gesamtwirtschaft darstellt, welche die innere Organisation und die darauf basierte Harmonie der Interessen in erster Linie im Auge behalten muß; nicht das äußere Gleichgewicht, sondern das innere Gleichgewicht bleibt die Hauptsache. Die erste Sorge einer solchen Handelspolitik wird es sein, die Entfaltung der eigenen wirtschaftlichen Kräfte vor gewaltsamen äußeren Störungen zu bewahren, sie wird sich aber deshalb auch nicht hermetisch abschließen dürfen, sondern der Erwägung Raum geben müssen, daß ein bis zu einem gewissen Grade entwickeltes Wirtschaftsgebiet den stärksten Ansporn für ein weiteres Fortschreiten gerade von außen empfängt. Nicht Schutzzoll und nicht Freihandel können die Leitsterne einer modernen Handelspolitik bilden, denn in jedem Falle, wo sich die Regelung des gesamten Außenverkehrs oder einer bestimmten Richtung desselben als notwendig erweist, treten andere Faktoren mitwirkend auf, welche von Fall zu Fall zu be-

stimmen und in Rechnung zu ziehen sind. Das moderne Vertragssystem dürfte sich diesem Ideale am meisten nähern, sobald es nur sichergestellt ist, daß die Handelsverträge wirklich das Resultat eingehender Untersuchungen und Verhandlungen sind und nicht bloß eine offene oder verschleierte Meistbegünstigung enthalten.

---



#### IV.

### **Der indirekte äußere Warenverkehr.**

---

In erster Linie wird dem äußeren Warenverkehre die Funktion obliegen, die innere Produktion und Konsumtion eines Landes zu ergänzen und in der Weise zu regulieren, daß die Einfuhr das Manko der Produktion gegenüber dem Konsume deckt und die Ausfuhr den Überschufs derselben verwertet. In diesem Falle steht der Außenhandel mit dem inneren Wirtschaftsleben in direktem Zusammenhange, die ein- und ausgeführten Waren treten mit ihrem vollen Werte in die äußere Wirtschaftsbilanz. Aber nicht alle Waren, welche die Grenzen eines Wirtschaftsgebietes überschreiten, kommen zum eigenen Verbräuche oder stammen aus der eigenen Produktion. Wie im Binnenhandel, so stehen sich in noch stärkerem Maße im internationalen Handel Produzent und Konsument nicht direkt gegenüber, sondern sehr oft schiebt sich ein drittes Land als Mittelglied ein. So gelangen wir zum Begriffe des indirekten Außenhandels, der nicht vorwiegend dem eigenen Bedürfnisse des Wirtschaftsgebietes Rechnung trägt, sondern wesentlich nur transitrischen Charakter aufweist und den wirtschaftlichen Zwecken eines anderen Landes dient.

Der indirekte Außenhandel kann sich nun in doppelter Form äußern. Entweder führt ein Land die Waren, welche es vom Ausland bezogen hat, nach einem anderen Lande wieder aus, oder es führt dieselben — verarbeitet oder nicht — nach demselben Lande wieder zurück, aus welchem es dieselben eingeführt hat. In allen diesen noch näher zu betrachtenden Fällen übernimmt das betreffende Land nur die Rolle eines Kaufmannes, eventuell die eines Gewerbsmannes, die Einfuhr und Ausfuhr lassen sich bei Berechnung der internationalen Wirtschaftsbilanz nicht mit ihrem vollen Werte einstellen, sondern naturgemäß nur mit jenem Mehrwerte, welchen die Waren zwischen dem Momente ihrer Einfuhr und dem ihrer neuerlichen Ausfuhr erhalten haben, und welcher sich aus Frachtkosten, Vermittlungsgebühren, Auslagen für Verbesserung, Erhaltung u. s. w. zusammensetzt.

In jenem Zweige des indirekten Außenhandels, welcher die eingeführten Waren nach einem anderen als dem Provenienzlande überträgt, ergibt sich eine namentlich für handelsstatistische Zwecke nicht unwichtige Unterscheidung. Sehr oft werden die Waren mit der gleich von vornherein feststehenden Bestimmung in das Land treten, daß sie das Land nur zu transitieren haben und in eben derselben individuellen Beschaffenheit an ein anderes Land abgegeben werden sollen. Dieser Verkehr erscheint gewöhnlich als Transitverkehr oder Durchfuhr ausgewiesen. Schwieriger statistisch richtig zu erfassen sind dagegen jene Waren, welche ohne feste Bestimmung über ihre Wiederausfuhr eingeführt und erst später an das Ausland abgegeben werden. In der Regel stapelt hier das Land ein Quantum von Waren für eigene Rechnung auf, um es gelegentlich ganz oder zumeist nur teilweise an das Ausland wieder zu verkaufen. In diesem Falle spricht man von einer Wiederausfuhr im engeren Sinne oder einer Ausfuhr fremder Waren (wie die englische Statistik: foreign and colonial — domestic

produce, oder die amerikanische: foreign — domestic merchandise).

Die Einfuhrwaren können aber auch, wie erwähnt, in dasselbe Land wieder ausgeführt werden, aus welchem sie stammen, so daß der Wiederausfuhr des einen Landes die Wiedereinfuhr des anderen entspricht. Die Ursachen, aus welchen diese Art des Warenverkehrs entsteht, und die Zwecke, welche sie verfolgt, können sehr verschieden sein. Es werden Waren ausgeführt zum unbestimmten Verkaufe (Losungsverkehr) für Märkte und Messen, für Warenniederlagen (Niederlageverkehr), für Ausstellungen, als Muster für Geschäftsreisende, zu einem bloß vorübergehenden Gebrauche, als Emballage (Säcke, Fässer u. s. s.), zur Reparatur, zur weiteren Verarbeitung (Veredlungsverkehr) u. s. w. Ein bedeutsamer Unterschied dieser Verkehrsarten wird sich aus dem Umstande ergeben, ob die wiedereingeführte Ware im Auslande eine Bearbeitung erfahren hat oder nicht, denn in diesem Falle wird sich bei der Wiederausfuhr ein Mehrwert ergeben, welcher statistisch nachweisbar ist. Die bloß zum Verkaufe, Gebrauche oder als Emballage exportierten Waren werden jedoch bei ihrer Rückkehr einen Mehrwert in der Regel nicht konstatieren lassen. Vom fiskalischen Standpunkte aus faßt man diese Gruppe von Verkehrsarten als Vormerkverkehr zusammen; theoretisch könnte man sie im Gegensatze zum Transitverkehre (Wiederausfuhr und Durchfuhr) als Retourverkehr bezeichnen.

Der indirekte Außenhandel ist das Stiefkind der internationalen Handelsstatistik; kein einziges Land hat sich auch nur prinzipiell die Aufgabe gesetzt, alle Arten des indirekten Warenverkehrs entsprechend auszuweisen. Der schon beim direkten Außenhandel störend einwirkende fiskalische Standpunkt ist hier geradezu der einzig dominierende. Die Wiederausfuhr wird meist nur bei den zollpflichtigen Waren dann zu konstatieren sein, wenn die letzteren in öffentliche Nieder-

lagen oder Freilager gebracht und aus denselben wieder direkt an das Ausland abgegeben werden. In ähnlicher Weise verhält es sich mit der Durchfuhr. Nachdem mit der gröfseren Entwicklung des internationalen Verkehrs im Laufe dieses Jahrhunderts die meisten Staaten von der Erhebung von Durchfuhrzöllen abgekommen sind, wird von denjenigen Waren, welche ohne weitere Umladung ein Land transitieren sollen, bei Vorhandensein gewisser Kautelen im Falle der Zollpflicht (Zollverschlufs) seitens der Zollbehörden wenig Notiz genommen; nur bei Umladung im Inlande wird für zollpflichtige Waren die gröfsere Kontrolle auch in statistisch genaueren Ziffern zum Ausdrucke kommen. Die verschiedenen Arten des Retourverkehrs werden gleichfalls nur bei den zollpflichtigen Waren nachweisbar sein, indem sich der Exporteur bei der Ausfuhr durch zollamtlichen Vermerk dagegen schützen wird, im Falle der Wiedereinfuhr einen Einfuhrzoll auf die eigene Ware entrichten zu müssen. Namentlich der Veredlungsverkehr hat hiebei in einzelnen Staaten gröfsere Bedeutung erlangt. Eine vergleichende Statistik des indirekten Aufsenhandels der verschiedenen Staaten wird durch diese thatsächlichen Verhältnisse von vornherein unmöglich gemacht, zumal hierin jeder Staat ein eigenes System befolgt. Zumeist wird der direkte Aufsenhandel mit Einschlufs einzelner wichtiger Arten des indirekten Aufsenhandels als „Generalhandel“ dem blofsen direkten Aufsenhandel als „Specialhandel“ gegenübergestellt.

Die englische Handelsstatistik trennt die Ausfuhr in die der einheimischen und die der fremden und kolonialen Erzeugnisse; letztere ist daher als Wiederausfuhr (Re-Export) anzusehen. Daneben enthält sie auch Ziffern für die Durchfuhr (Transshipment), jedoch nur für jenen Teil derselben, welcher zollpflichtig ist und unter zollamtlicher Aufsicht (in

bond) umgeladen werden muſs. Die offiziellen Daten für die englische Wiederausfuhr sind:

1855—59	durchschnittlich	23 Mill. £	=	16.6 %	der Gesamtausfuhr
1860—64	-	42	- - =	23.3 %	-
1865—69	-	49	- - =	21.3 %	-
1870—74	-	55	- - =	19.0 %	-
1875—79	-	55	- - =	21.4 %	-
1880—84	-	64	- - =	21.5 %	-
1885—89	-	61	- - =	21.3 %	-
1890	-	65	- - =	19.7 %	-
1891	-	62	- - =	18.9 %	-
1892	-	65	- - =	22.3 %	-
1893	-	59	- - =	21.3 %	-

Etwa der vierte Teil der Wiederausfuhr entfällt auf Schafwolle, mit weit geringeren Anteilen folgen rohe Baumwolle, Kaffee, Kautschuk, Hanf, Leder, Thee, Reis, Jute, Zinn u. s. w. ; die kolonialen Rohprodukte bilden daher das Gros der Wiederausfuhr. Der direkte Transithandel weist im Gegensatze zu der Wiederausfuhr, welche den allgemeinen Schwankungen des Aufsenhandels nicht in allen Phasen gefolgt ist, einen deutlichen Parallelismus mit dem letzteren auf und läßt in der letzten Zeit eine unleugbare Depression erkennen. Die Zahlen für denselben lauten:

1855—59	4.8 Mill. £
1860—64	5.1 - -
1865—69	7.3 - -
1870—74	12.3 - -
1875—79	11.5 - -
1880—84	12.1 - -
1885—89	10.6 - -
1890	9.8 - -
1891	9.9 - -
1892	9.6 - -

Der englische Transithandel erfüllt in gewissem Grade die gegenteilige Funktion der Wiederausfuhr, indem er vorwiegend die überseeischen Ländergebiete mit den Ausfuhrwaren des europäischen Kontinents versorgt. Dies geht aus

folgender von Rawson<sup>1</sup> auf Prozente umgerechneten Übersicht der Provenienz- und Destinationsländer hervor:

Durchfuhr aus	1872	1886	
Frankreich . . . . .	38.7	28.6	Prozent
Deutschland . . . . .	17.1	15.3	-
Holland . . . . .	12.1	4.8	-
Belgien . . . . .	8.7	5.4	-
China . . . . .	4.1	7.9	-
Vereinigte Staaten . . . .	3.0	8.6	-
Britisch-Indien . . . . .	1.4	9.1	-
Durchfuhr nach	1872	1886	
Vereinigte Staaten . . . .	28.8	32.5	Prozent
Australien . . . . .	8.7	8.5	-
Deutschland . . . . .	6.0	4.8	-
Chile . . . . .	5.5	2.6	-
Brasilien . . . . .	5.5	1.9	-
China . . . . .	5.4	6.2	-
Britisch-Indien . . . . .	4.6	8.3	-
Frankreich . . . . .	4.2	2.2	-
Argentinien . . . . .	3.9	1.5	-
Neu-Granada . . . . .	3.4	2.4	-
Britisch-Nordamerika . . .	3.4	2.0	-

Die Handelsstatistik für das Deutsche Reich unterscheidet den Specialhandel, welcher Einfuhr und Ausfuhr im freien Verkehre (direkter Aufsenhandel) und auf Niederlagen und Konten umfaßt, den Gesamteigenhandel, welcher auch den Veredlungsverkehr berücksichtigt, und endlich den Generalhandel, welcher die direkte Durchfuhr gleichfalls mit einbezieht.

Der Veredlungsverkehr hat in den kommerziellen Beziehungen Deutschlands zu den Nachbarländern früher eine große Rolle gespielt, namentlich der sogenannte Appreturverkehr mit Österreich-Ungarn stand vielfach im Mittelpunkt der handelspolitischen Transaktionen, bis er durch das österreichische Gesetz vom 24. Dezember 1881 mit einem Schlage unterbunden wurde. Aber auch gegenwärtig kommt

<sup>1</sup> W. Rawson, Sequel to Synopsis of the Tariffs and Trade of the British Empire. London 1889. S. 67.

dem Veredlungsverkehre eine gewisse Bedeutung zu, besonders da der aktive Veredlungsverkehr (die Veredlung ausländischer Waren im Inlande) den passiven (die Veredlung inländischer Waren im Auslande) an Umfang erheblich übersteigt und ansehnliche Gewinne abwirft, wie folgende — erst seit dem Jahre 1884 statistisch erhobene — Daten beweisen:

	Veredlung im Inlande		Veredlung im Auslande.	
	Zur Veredlung eingegangen	Nach der Veredlung wieder ausgegangen	Zur Veredlung ausgegangen	Nach der Veredlung wieder eingegangen
	Wert der Waren in 1000 M.			
1884	39 450	64 698	17 942	22 896
1885	45 519	61 717	16 115	20 845
1886	36 019	62 496	17 076	20 690
1887	40 817	72 306	16 911	20 561
1888	37 571	73 746	17 961	22 019
1889	73 584	117 285	17 744	21 872
1890	77 090	116 943	15 223	19 258
1891	80 460	120 853	15 064	18 447
1892	65 802	92 700	14 831	17 785

Die plötzliche Steigerung des Jahres 1889 ergibt sich als eine Folge des Zollanschlusses von Hamburg und Bremen denn nächst Mühlhausen im Elsaß ist Hamburg der wichtigste Platz für den Veredlungsverkehr geworden. Die wichtigsten Waren des aktiven Veredlungsverkehrs sind Reis zum Schälen und Polieren und Kaffee zum Brennen und Vermahlen aus den überseeischen Ländern; Garne und Gewebe zum Bleichen, Färben, Bedrucken, Appretieren, Besticken u. s. w. aus der Schweiz und Großbritannien; Eisen und Eisenwaren aus Belgien, Frankreich, Schweden, Spanien; Nutzhölzer zum Schneiden, Hobeln u. s. w. aus Rußland, Österreich-Ungarn, Schweden; Spiritus zum Rektifizieren aus Rußland und Österreich-Ungarn; Getreide und Hülsenfrüchte u. s. w. Der passive Veredlungsverkehr bezieht sich vornehmlich auf Wollwaren zum Walken und Färben nach

Holland und Belgien; Baumwollwaren zum Färben und Bedrucken, Rohseide zum Färben nach der Schweiz; Getreide zum Vermahlen nach Österreich-Ungarn, Frankreich und der Schweiz u. s. w. Die Beteiligung der einzelnen Länder erhellt aus folgender Übersicht (Wert in 1000 Mark):

	1890		1891		1892	
	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
Schweiz . . . . .	21 624	25 707	20 111	25 927	18 619	18 809
Großbritannien . . . . .	13 770	14 513	10 659	14 679	9 133	11 520
Freihafen Hamburg . . . . .	2 990	10 813	1 942	11 471	1 894	11 457
Österreich-Ungarn . . . . .	5 475	8 023	4 724	10 556	4 082	10 371
Vereinigte Staaten . . . . .	1 093	11 170	1 683	11 189	1 558	9 100
Niederlande . . . . .	5 551	7 571	4 912	6 967	4 566	6 090
Frankreich . . . . .	4 388	7 597	3 219	7 873	2 797	4 328
Belgien . . . . .	2 838	3 992	3 606	4 175	3 334	3 447
Brasilien . . . . .	675	4 412	699	4 249	2 615	3 387
Italien . . . . .	244	3 627	242	2 659	540	2 621
Türkei . . . . .	21	1 864	8	1 464	298	2 250
Britisch-Ostindien . . . . .	25 398	1 587	26 521	1 819	19 864	1 626
Spanien . . . . .	4	6 327	522	7 069	52	1 294
Rußland . . . . .	8 807	2 322	11 854	1 410	4 597	968
Japan . . . . .	724	179	3 656	507	4 558	563

Weit größere Summen repräsentiert die unmittelbare Durchfuhr, über deren Ausdehnung jedoch die offiziellen statistischen Daten kein richtiges Urteil ermöglichen.

Sehr detaillierte Ausweise bietet die französische Handelsstatistik über den indirekten Außenhandel, welchen sie als „commerce général“ dem bloßen „commerce spécial“ entgegensetzt. Als besondere Verkehrsarten des indirekten Außenhandels hebt sie hervor: die zeitweilige Einfuhr und Wiederausfuhr (admissions temporaires), die direkte Durchfuhr (transit) und den Niederlageverkehr (mouvement des entrepôts).

Die zeitweilige Einfuhr und Wiederausfuhr stellt einen Veredlungsverkehr dar, welcher dem Lande einen jährlichen Durchschnittsgewinn von mehr als 50 Mill. Franks abwirft. Es betrug nämlich der Wert:



	der zur Verarbeitung ein- geführten Rohmaterialien:	der wieder ausgeführten bearbeiteten Erzeugnisse:
1880	78.4	132.1 Mill. Frank
1881	70.9	124.3 - -
1882	78.3	136.2 - -
1883	71.5	132.7 - -
1884	61.6	120.9 - -
1885	42.4	94.3 - -
1886	45.8	94.5 - -
1887	50.3	104.0 - -
1888	66.9	114.4 - -
1889	70.3	117.1 - -
1890	82.9	137.5 - -
1891	83.4	152.0 - -
1892	66.0	112.0 - -

Die wichtigsten hier in Betracht kommenden Artikel des Jahres 1891 waren:

Importierte Rohmaterialien		Exportierte Fabrikate	
Weizen . . .	47.7 Mill. Frank	Weizenmehl . . .	44.2 Mill. Frank
Gusseisen . .	5.8 - -	Maschinen u. Fahrzeuge	32.2 - -
Kupfer, roh .	5.3 - -	Gusseisenwaren . . .	18.3 - -
Olivöl, roh .	3.6 - -	Kupferwaren . . .	12.3 - -
Palmöl . . .	3.4 - -	Eisenwaren . . .	5.6 - -
Eisen, gewalzt	2.3 - -	Olivöl, rein . . .	4.1 - -
Wollengewebe	1.5 - -	Stahlwaren . . .	2.4 - -
Stahl . . .	1.0 - -	Chokolade . . .	2.4 - -
Ölsämereien .	0.9 - -	Wollengewebe, gefärbt	
Kakao . . .	0.7 - -	und bedruckt . . .	1.8 - -

Die Gröfse des Niederlage- und Durchfuhrverkehres geht aus nachstehenden Ziffern hervor:

	Durchfuhrverkehr		Niederlageverkehr	
	Menge in q	Wert in Mill. Frank	Menge in q	Wert in Mill. Frank
1891	5 591 847	602	31 565 177	796
1892	4 850 659	546	24 565 177	665
1893	6 184 966	583	29 081 624	704

Getreide, Früchte, Reis, Kolonialwaren, Kohle, Eisen u. s. w. sind die wichtigsten Artikel, welche Gegenstand des Niederlageverkehres bilden. Die Durchfuhr besteht zum weitaus grössten Teile aus Textilwaren aller Art; als Herkunftsländer gelten der Reihe nach: die Schweiz, Deutschland,

Belgien, Italien, Großbritannien, Spanien etc., als Bestimmungsländer aber Großbritannien, die Schweiz, die Vereinigten Staaten von Amerika, Spanien, Deutschland, Italien, Belgien, Brasilien, die Türkei u. s. w.

Belgien berücksichtigt in seiner Handelsstatistik sowohl den Veredlungsverkehr als auch die Durchfuhr. Der durch Gesetz vom 4. März 1846 geregelte aktive Veredlungsverkehr umfaßt einerseits Waren, welche zum Zwecke der Verarbeitung und demnächstigen Wiederausfuhr importiert werden, andererseits Waren, welche nur behufs Anbringung an andere Gegenstände, behufs Vervollkommnung und Reparatur zur Einfuhr und Wiederausfuhr gelangen. Das Gros dieser Waren wird aus Eisen und Stahl in den verschiedenen Stadien ihrer Verarbeitung gebildet. Von noch geringerem Umfange ist der durch Gesetz vom 29. März 1873 zugelassene passive Veredlungsverkehr; vornehmlich werden leichte Wollengewebe zum Färben und Appretieren, sowie Leinwand zum Bleichen, Bedrucken, Färben und Appretieren zu diesem Zwecke exportiert.

Wirtschaftlich ungleich wichtiger für Belgien ist die Durchfuhr, welche teils unmittelbar, teils über Niederlagen erfolgt. Ihr Gesamtwert belief sich im Jahre 1893 auf 1234.3 Mill. Franken, während die Einfuhr im Specialhandel selbst nur 1575.1 Mill. und die Ausfuhr 1355.9 Mill. betrug. Die Durchfuhr weist wie der gesamte Aufsenhandel überhaupt in den allerletzten Jahren eine Depression auf. Dies zeigt folgende Gegenüberstellung:

	Einfuhr	Ausfuhr	Durchfuhr
	im Specialhandel		
1880	1680.9	1216.7	1008.4 Mill. Frank
1881	1629.9	1302.7	1158.0 - -
1882	1607.6	1325.9	1238.0 - -
1883	1552.1	1343.1	1262.4 - -
1884	1425.7	1337.5	1346.2 - -
1885	1347.0	1200.0	1219.5 - -
1886	1335.0	1882.0	1330.1 - -

	Einfuhr im Specialhandel	Ausfuhr	Durchfuhr
1887	1431.9	1240.6	1474.7 Mill. Frank
1888	1534.4	1243.7	1556.3 - -
1889	1556.4	1458.5	1554.5 - -
1890	1672.1	1437.0	1511.1 - -
1891	1799.8	1519.0	1328.0 - -
1892	1536.5	1369.4	1274.9 - -
1893	1575.1	1355.9	1234.3 - -

Der belgische Durchfuhrhandel vermittelt gröfstenteils den überseeischen Verkehr des europäischen Kontinents und erstreckt sich auf eine grofse Menge von Warengattungen, wie Garne und Gewebe aller Art, Maschinen, Porzellan- und Glaswaren, Eisen, Wolle, Baumwolle, Seide, Häute, Kaffee, Eier, Wein u. s. w. Am stärksten waren an der belgischen Durchfuhr im Jahre 1893 folgende Staaten beteiligt:

	in der Einfuhr	in der Ausfuhr
Deutschland . . . . .	340.7	259.6 Mill. Frank
Frankreich . . . . .	248.5	225.6 - -
Großbritannien . . . . .	177.9	192.6 - -
Niederlande . . . . .	121.2	108.5 - -
Schweiz . . . . .	108.4	49.8 - -
Vereinigte Staaten von Amerika	29.7	154.9 - -
Argentinien . . . . .	33.6	36.9 - -
Australien . . . . .	57.2	6.0 - -
Italien . . . . .	30.6	15.4 - -
Österreich-Ungarn . . . . .	16.0	28.7 - -
Brasilien . . . . .	23.5	19.0 - -
Britisch-Indien . . . . .	18.8	11.8 - -
Rußland . . . . .	11.7	19.1 - -
China . . . . .	2.4	21.0 - -

Die Durchfuhr wird in der offiziellen belgischen Statistik in der Zusammenfassung mit dem Specialhandel als Generalhandel bezeichnet, wodurch sich die im Verhältnis zu anderen Ländern außerordentliche Höhe des letzteren erklärt.

Eine ähnliche Bedeutung wie für Belgien besitzt der Durchfuhrverkehr auch für die Niederlande. Die niederländische Statistik trennt von der Einfuhr zum Verbrauch und der Ausfuhr aus dem freien Verkehre die all-

gemeine Einfuhr und Ausfuhr, in der auch der indirekte Handel ausgewiesen erscheint; für die letztere beschränkt sie sich seit dem Jahre 1872 auf die Angabe der Mengen. Danach bezifferte sich die

	allgemeine Einfuhr	allgemeine Ausfuhr	Durchfuhr
1891	15 876.8	8 617.4	3 175.1 Mill. kg
1892	15 710.7	9 008.8	3 337.9 - -
1893	16 378.1	9 599.9	3 346.6 - -

Auch die Verkehrsrichtungen der Durchfuhr sind ähnlich wie bei Belgien. Im Jahre 1893 participierten von den hauptsächlichsten Ländern hieran:

Belgien mit . . . . .	1617.9 Mill. kg
Preußen mit . . . . .	1227.4 - -
Großbritannien mit . . . . .	206.3 - -
Hamburg mit . . . . .	66.7 - -
Vereinigte Staaten von Amerika mit	54.2 - -
Niederl.-Ostindien mit . . . . .	43.3 - -
Afrika (Ostküste) mit . . . . .	16.8 - -
Afrika (Westküste) mit . . . . .	14.0 - -
Bremen mit . . . . .	9.0 - -
Rußland mit . . . . .	4.5 - -
Norwegen mit . . . . .	4.0 - -

Der unmittelbare Durchfuhrhandel der Schweiz mit den Nachbarstaaten Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich - Ungarn hat sich rapid entwickelt und zur kommerziellen Hebung des Landes nicht wenig beigetragen. Mit den Grenzdistrikten Österreich-Ungarns und Deutschlands unterhält die Schweiz seit alter Zeit auch einen ausgedehnten Veredlungsverkehr, welcher namentlich Textilfabrikate betrifft. Leider bietet die offizielle Mengenstatistik zu wenig Anhaltspunkte, um die genannten Verkehrsarten in ihrer Tragweite richtig beurteilen zu können.

Sehr detaillierte Angaben publiziert in dieser Richtung die offizielle Statistik für Österreich-Ungarn, welche neben dem freien Verkehr noch den Durchzugsverkehr und den Vormerkverkehr mit mehreren Unterabteilungen gesondert ausweist. Der Durchzugsverkehr repräsentierte im

Jahre 1891 einen Handelswert von 329.8 Mill. Gulden, eine im Verhältnis zum Eigenhandel sehr bedeutende Summe. Unter der Bezeichnung Vormerkverkehr umfaßt die Statistik:

	Einfuhr		Ausfuhr			
	1891	1892	1891	1892		
den Veredlungsverkehr . . . . .	20.7	24.3	33.9	42.8	Mill. fl.	
- Reparaturverkehr . . . . .	0.8	0.8	0.9	0.6	-	-
- Losungsverkehr . . . . .	3.8	0.7	6.5	1.8	-	-
- Verkehr mit Mustern zum Vorzeigen .	1.9	1.8	2.1	1.7	-	-
- Ausstellungsverkehr . . . . .	2.0	2.9	1.3	2.8	-	-
- Verkehr mit Waren zum vorüber- gehenden Gebrauch . . . . .	3.2	2.0	1.1	1.0	-	-
- Verkehr mit Packungsgegenständen, bestimmt zur Füllung . . . . .	0.1	0.2	0.1	0.2	-	-

Die wichtigsten Verkehrsarten hierunter, nämlich der Veredlungs- und der Losungsverkehr, stellen sich demnach für Österreich-Ungarn in hohem Grade aktiv.

Der russische Durchfuhrhandel vermittelt einerseits den Verkehr der östlichen Teile Österreich-Ungarns und Rumäniens mit Deutschland, anderseits den Landverkehr Europas mit Asien. Die Durchfuhr ausländischer Waren über das europäische Rußland ergab in den letzten Jahren folgende Werte:

1887:	2 261.6	Tausend	Rubel
1888:	2 236.1	-	-
1889:	3 257.7	-	-
1890:	3 609.2	-	-
1891:	2 674.2	-	-

Der indirekte Aufsenhandel spielt somit in den europäischen Staaten eine nicht unbedeutende, aber auch ungleiche Rolle, so daß sich auch in dieser Beziehung sehr leicht Interessengegensätze herausbilden. Den aktiven Veredlungsverkehr beispielsweise wird jedes Land zu pflegen trachten, weil dadurch der Aufsenhandel einen oder mehrere Produktionszweige nährt; den passiven Veredlungsverkehr wird aber ein Land nur dann gern dulden, wenn es sich nur um unbedeutende Quantitäten und Werte handelt, und

die Veredlung im Lande selbst nicht vorteilhaft vorgenommen werden kann. Auch das Interesse, welches ein vorzugsweise auf den Durchfuhrhandel angewiesener Staat an der Ausgestaltung seiner handelspolitischen Beziehungen nimmt, wird in vielen Fällen ein anderes sein wie bei den anderen Staaten. Die Niederlande z. B. werden immer das Hauptgewicht auf eine möglichst freihändlerische Handelspolitik legen, durch welche ihr Zwischenhandel am wenigsten behindert wird, während Österreich zunächst seine aufblühende Eigenproduktion gegen eine überwältigende ausländische Konkurrenz zu schützen haben wird.

-----

## V.

### **Der Außenverkehr in Edelmetallen.**

---

Nur auf der primitivsten Stufe des internationalen Handels können sich die Transaktionen in der Weise vollziehen, daß im Tauschwege Ware um Ware umgesetzt wird, daß Leistung und Gegenleistung Zug um Zug erfolgen. Mit fortschreitender Verkehrsentwicklung werden Leistung und Gegenleistung immer weiter auseinander fallen, neben dem Warenhandel werden noch andere wirtschaftliche Verkehrsarten erstehen, auch einseitige Wertübertragungen werden sich ergeben, so daß es immer schwieriger werden wird, die an das Ausland jeweilig fälligen Verbindlichkeiten durch Warenbestände zu decken. Hier tritt nun das Geld in seine Funktion als Zahlungsmittel.

Über das Wesen des Geldes, insbesondere über das Verhältnis von Geld zur Ware herrscht bekanntlich in der Wissenschaft ein alter Streit. Die Merkantilisten behaupteten, das Geld sei nur ein Zeichen des Warenwertes, ein ideales Wertmaß, ein Repräsentant der Ware, aber nicht selbst Ware. Demgegenüber behauptete die spätere Nationalökonomie, daß das Geld namentlich für den Außenhandel nichts anderes als Ware sei, daß insbesondere der Verkehr in Geld denselben Gesetzen von Angebot und Nachfrage

unterliege wie der in Waren. Sie verfiel in den entgegengesetzten Fehler, indem sie übersah, daß das Geld seinen ursprünglichen Charakter als Ware zwar auch jetzt nicht verleugnen kann, daß es aber doch als allgemeines Tauschmittel eine ganz besondere Funktion erfüllt.

Wie oben bereits angedeutet wurde, wird die kommerzielle Bedeutung einer Ware durch zwei wesentliche Momente bestimmt: durch die Absatzfähigkeit und durch die Verkehrsfähigkeit. Je allgemeiner eine Ware der Befriedigung menschlicher Bedürfnisse dient, je ausgedehnter und notwendiger ihr Gebrauch ist, desto absatzfähiger, je leichter und gefahrloser sie sich ihrem Volumen und ihrer Beschaffenheit nach selbst auf große Entfernungen transportieren läßt, desto verkehrsfähiger wird sie sein. England beherrscht beispielsweise mit seinen Baumwollwaren fast die ganze Welt, weil sie überall gebraucht werden und ohne Gefahr überallhin gesendet werden können. Beschränkter in der Absatzfähigkeit sind dagegen die Fez, welche Österreich-Ungarn exportiert, indem sie nur von muhammedanischen Völkern getragen werden, beschränkter in der Verkehrsfähigkeit sind die Südfrüchte Italiens, weil sie leicht dem Verderben ausgesetzt sind.

Untersuchen wir nun jene Waren, welche zu irgend einer Zeit und an irgend einem Orte die Funktion des Geldes erfüllt haben, so sehen wir, daß sie immer mit Rücksicht auf die Zeit- und Ortsverhältnisse das höchste Maß von Absatz- und Verkehrsfähigkeit repräsentierten. Menger, welcher zuerst auf die Bedeutung der Absatzfähigkeit hingewiesen hat, erblickt in dieser bloßen Thatsache die Entstehungsursache des Geldes. „Der Umstand“ — so behauptet er — „daß die relativ absatzfähigsten Waren zum Gelde werden, bewirkt . . . eine gesteigerte Differenzierung zwischen der Absatzfähigkeit der zum Gelde gewordenen Waren einerseits und allen übrigen Waren andererseits, einen Unterschied



der Absatzfähigkeit, welcher nicht mehr lediglich als ein gradueller, sondern in gewisser Beziehung als ein absoluter bezeichnet werden muß<sup>1</sup>. Wenn jedoch die Thatsache an und für sich imstande wäre, die fortschreitende Differenzierung zwischen der zu Geld gewordenen Ware und den übrigen Waren herbeizuführen, dann könnte es leicht vorkommen, daß sich mehrere Waren gleichzeitig zur Geldfunktion emporschwingen würden, zudem müßte sich im Laufe der Zeit ein Wechsel in der Geldware leicht ergeben. Diese Betrachtung führt zu dem Schlusse, daß zu der bloßen Thatsache, daß sich eine Ware infolge ihrer Absatz- und Verkehrsfähigkeit zum Gelde eignet, auch die Anerkennung derselben als solcher hinzutreten muß. Allerdings wird die Anerkennung anfangs nicht gesetzlich, sondern durch fortgesetzten Gebrauch zum Ausdrucke kommen.

Als Bargeld kommen für den heutigen Welthandel nur die Edelmetalle in Betracht, und zwar entweder in der Form von Barren oder geprägt als Münzen. Barren finden sich namentlich als Depositen der großen Banken, um für eventuelle Versendungen ins Ausland bereit zu liegen, denn für den internationalen Edelmetallverkehr eignen sich die Barren deshalb besser, da die Kosten der Einschmelzung und Umprägung erspart werden und auch die Abnutzung bei den Münzen eine verhältnismäßig große ist. Als wirkliches Geld im internen Verkehre werden die Barren nur in China verwendet. Der ausschließliche Weltmarkt für Gold und Silber (bullion) ist London, indem fast alle produzierten Mengen in die Bank von England gelangen, bevor sie in weiteren Umlauf kommen.

Münzen gelangen im internationalen Handel namentlich dann zur Versendung, wenn die betreffende Münzsorte

---

<sup>1</sup> Vgl. Art. Geld im Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. III S. 735.

im Auslande thatsächlich cirkuliert. Dahin gehören zunächst die Handelsmünzen, welche in erster Linie oder gar ausschließlich für die Zwecke des internationalen Verkehrs nach bestimmten Wirtschaftsgebieten geprägt worden sind. So ist der mexikanische Piaster infolge seiner über fast alle aufser-europäischen Länder ausgedehnten Cirkulationsfähigkeit zu einer Art Weltmünze geworden; die amerikanische Dollarwährung und japanische Yen-Währung nahmen sich dieselbe zum Vorbild. Eine eigenartige Rolle spielen in dieser Hinsicht auch die Maria-Theresien-Thaler, welche Österreich-Ungarn mit der Jahreszahl 1780 noch jetzt, und zwar ausschließlich für den levantinischen Handel, ausprägt (1858—92 betrug die Ausprägung 92.56 Mill. Gulden). Übrigens können auch andere Münzen in einem fremden Gebiete Umlaufsfähigkeit erlangen, wie z. B. die Geldcirkulation Portugals zumeist aus englischen Sovereigns besteht.

Für die verschiedenen Währungsmünzen, deren wirklicher Wert durch die Münzgesetze des betreffenden Landes unveränderlich festgesetzt ist, erscheint es von Wichtigkeit, die sich aus dieser Festsetzung ergebenden Paritäten zu berechnen. Nach den bedeutenderen Währungen werden geprägt aus 1 kg Feingold:

136.568 £ in England,

3444.44 Frank in Frankreich, Belgien etc.,

2790.— Mark in Deutschland,

3280.— Kronen in Österreich-Ungarn,

664.662 Dollars in Amerika,

1653.44 Goldgulden in Holland,

2480.— Kronen in den skandinavischen Ländern.

Daraus ergeben sich folgende fixe Paritäten:

1 £ = 25.22 Frank = 20.43 Mark,

100 Mark = 123.46 Frank,

100 Frank = 81 Mark,

100 österreichische Kronen = 105.01 Frank = 85.06 Mark,

100 skandinavische Kronen = 138.89 Frank = 112.5 Mark,  
 100 Dollar = 518.26 Frank = 419.79 Mark,  
 100 holländische Gulden = 208.32 Frank = 168.74 Mark,

Aus 1 kg Feinsilber werden geprägt:

239.52 Frank in Belgien, Frankreich etc.,  
 200.— Mark in Deutschland,  
 191.17 Schilling in England,  
 200.— Kronen in Österreich,  
 44.44 Dollars in Amerika,  
 109.27 Gulden in Holland (in Stücken zu 25 c.),  
 166.66 Kronen in den skandinavischen Ländern,  
 93.77 Rubel in Rußland,  
 43.64 Milreis in Portugal.

Infolge der außerordentlichen Silberentwährung der letzten Jahre und der infolge dessen fast überall verfügten Einstellung der freien Silberprägungen kann bei den Silbermünzen von einem fixen Pari keine Rede sein. Während gegenwärtig (Anfang 1895) der Silberpreis um 28 d. oscilliert, was einem Wertverhältnis von Gold zu Silber wie 1:33.68 entspricht, wurden den Silberprägungen in den einzelnen Ländern folgende Preise und Wertverhältnisse zu Grunde gelegt<sup>1</sup>:

	Silberpreis per Unze standard		Wertverhältnis von Gold und Silber
in Frankreich . . . . .	65 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	=	1:14.38
- Deutschland . . . . .	67 <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	=	1:13.95
- England . . . . .	66	=	1:14.29
- Österreich-Ungarn . . . . .	68 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	=	1:13.69
- Amerika . . . . .	63 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	=	1:14.95
- Holland . . . . .	62 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	=	1:15.13
- den skandinavischen Ländern . . . .	63 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	=	1:14.88

Die Silbermünzen sind soweit zur Scheidemünze herabgesunken, und das Gold hat sich die faktische Welt-

---

<sup>1</sup> Vgl. Ottomar Haupt, Arbitrages et parités. 8<sup>em</sup>. ed. Paris 1894. S. 41 fg.

herrschaft erkämpft. Nur im Verkehre mit Ostasien und Britisch-Indien, sowie mit einigen Ländern des mittleren und südlichen Amerika kommt dem Silber eine grössere Bedeutung zu.

Mit der zunehmenden Intensivität und Ausweitung mußte es jedoch der internationale Verkehr bald lästig finden, bei jeder an das Ausland fälligen Zahlung die Edelmetallbestände zu mobilisieren. Mit Zuhilfenahme des Kredits gleicht er daher die internationalen Zahlungsverbindlichkeiten mit Wertpapieren aller Art aus, und erst in letzter Linie, wenn Mangel an solchen Papieren entsteht, wird die Sendung von wirklichem Metall lohnend. Gerade dieser Umstand trug viel dazu bei, daß man die Edelmetalle den übrigen Warenkategorien gleichstellte, nachdem sie denselben Gesetzen von Angebot und Nachfrage unterliegen. Man lehrte: „Bullion is never sent abroad in payment of an unfavourable balance, unless it be at the time the cheapest and most profitable article of export“<sup>1</sup>. Da für den internationalen Geldverkehr vorzüglich Wechsel in Betracht kommen, so muß also theoretisch genommen vor allem der sogenannte Goldpunkt in den Wechselkursen erreicht sein, bevor die Edelmetallausfuhr lohnend wird. Wir werden hierüber noch ausführlich handeln.

Trotzdem daß demnach die Edelmetalle nur einen Teil des zwischen zwei Wirtschaftsgebieten fluktuierenden Geldverkehrs repräsentieren, werden sie noch nicht zu einer bloßen Ware degradiert, sondern erfüllen nach wie vor ihre eigene Funktion als Regulatoren der internationalen Wertübertragungen. Zudem ist der obige Satz, daß nur beim Goldpunkt der Wechselkurse Barsendungen von Edelmetall erfolgen, nur theoretisch richtig und annähernd verwirklicht

---

<sup>1</sup> Mc Culloch in seinem „Introductory discourse“ zu Ad. Smiths *Wealth of nations*, London 1839, S. XXXII.

nur in einem kommerziell so fein organisierten Lande wie England. Im Oriente ist ein so ausgedehnter Wechselverkehr undurchführbar, so daß nach wie vor Barsendungen erfolgen müssen. Große Summen gehen auch jährlich in den Taschen der Auswanderer und Reisenden über die Grenze, ohne daß dieselben durch den Stand der Wechselkurse beeinflusst wären. So konstatiert Caillard<sup>1</sup> in seinem Berichte über die Administration der öffentlichen Schuld in der Türkei, daß eine große Menge Goldes durch Pilger und Touristen eingebracht wird. Gwinner<sup>2</sup> berichtet, daß Goldrimessen über die spanisch-französische Grenze durch Angestellte der Wechsler überbracht werden.

Nach dem Gesagten muß es als verfehlt erscheinen, wenn die Handelsstatistik einzelner Staaten die Edelmetalle nur als eine besondere Kategorie der Wareneinfuhr- und Ausfuhr auffaßt, da ihrer Verkehrsbewegung eine ganz selbständige wirtschaftliche Bedeutung zukommt. Allerdings ist der Teil des Edelmetallquantums, welcher nur als Rohstoff zur Verarbeitung für industrielle Zwecke bestimmt ist, bloße Ware; derselbe läßt sich jedoch, obwohl er insbesondere bei einzelnen Ländern nicht unbedeutend sein mag, statistisch nicht absondern.

Über den gewerblichen Edelmetallkonsum im allgemeinen hat der bekannte amerikanische Münzdirektor Preston in seinem Jahresberichte auf Grund von amtlichen Daten und von Schätzungen hervorragender Autoritäten, namentlich Haupts und Soetbeers, interessante Berechnungen angestellt. Danach beläuft sich das für industrielle Zwecke konsumierte Gold in einem Jahre (1893) auf 75 456 kg (nach Haupt auf 79 000 kg) im Münzwerte von 50 177 300 Dollars und das demselben Zwecke gewidmete Silber auf

---

<sup>1</sup> Diplomatic and Consular Reports. Nr. 1224. S. 3.

<sup>2</sup> A. a. O. S. 91.

662 588 kg (nach Haupt auf 600 000 kg) im Münzwerte von 27 554 280 Dollars oder im Marktwerte von 16 622 980 Dollars (zum Durchschnittspreis von 0.78 Dollar). Auf die einzelnen Länder verteilen sich die Mengen in folgender Weise:

	Gold kg	Silber kg
Vereinigte Staaten 1893 . . . . .	15 736	184 570
Frankreich 1893 . . . . .	12 000	120 000
Schweden 1893 . . . . .	120	2 000
Niederlande 1893 . . . . .	330	6 618
England 1890 . . . . .	17 000	80 000
Deutschland 1890 . . . . .	15 000	100 000
Schweiz 1890 . . . . .	6 000	50 000
Belgien 1885 . . . . .	2 070	17 400
Österreich-Ungarn 1885 . . . . .	2 400	30 000
Rußland 1885 . . . . .	2 400	32 000
Andere civilisierte Länder 1885	2 400	40 000

Die gesamte Gold- und Silberproduktion der Welt stellte sich in den letzten Jahren:

	Gold Münzwert in Dollars	Silber
1890	118 848 700	172 234 500
1891	126 183 500	186 446 800
1892	138 861 000	196 458 800

Die Prägungen von Gold erreichten im Jahre 1892 in der Welt 167 917 337 Dollars, die von Silber 143 696 239 Dollars. Zur Vervollständigung dieser Daten diene die gleichfalls vom amerikanischen Münzbureau aufgestellte Statistik der Cirkulationsmittel aller Länder der Welt. Der Gesamtbetrag des cirkulierenden Goldes wird auf 3 901.9 Mill., der des Silbers auf 3 391.1 Mill. und der des ungedeckten Papiergeldes auf 2 700 Mill. Dollars angegeben. (Haupt schätzt die gesamte monetarische Cirkulation der Welt für Ende 1885 auf 48 Milliarden Frank). Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, entfallen von den einzelnen Geldsorten in den verschiedenen Ländern:

	Gold	Silber	Ungedecktes Papiergeld	Zus.
Vereinigte Staaten von Amerika	981	925	696	2 602 (Cents)
Großbritannien . . . . .	1 417	294	333	2 044
Frankreich . . . . .	2 089	1 305	287	3 681
Deutschland . . . . .	1 251	435	170	1 856
Belgien . . . . .	885	900	885	2 670
Italien . . . . .	316	54	589	959
Schweiz . . . . .	317	517	414	1 448
Griechenland . . . . .	23	136	1 063	1 222
Spanien . . . . .	228	886	600	1 714
Portugal . . . . .	851	213	1 042	2 106
Rumänien . . . . .	4	2	454	460
Serbien . . . . .	136	86	205	427
Österreich - Ungarn . . . . .	300	206	453	959
Niederlande . . . . .	413	1 217	804	2 434
Norwegen . . . . .	360	85	215	660
Schweden . . . . .	138	102	31	271
Dänemark . . . . .	645	245	282	1 172
Rußland . . . . .	340	33	444	817
Türkei . . . . .	127	112	—	339
Australien . . . . .	2 442	163	—	2 605
Egypten . . . . .	1 765	220	—	1 985
Mexiko . . . . .	44	438	18	500
Centralamerika . . . . .	15	242	121	378
Südamerika . . . . .	131	87	1 799	1 967
Japan . . . . .	199	201	—	400
Indien . . . . .	—	331	13	344
China . . . . .	—	180	—	180
Straits Settlements . . . . .	—	2 894	—	2 894
Canada . . . . .	292	104	604	1 000
Cuba . . . . .	1 187	94	—	1 281
Haiti . . . . .	200	299	—	490

Wie man sieht, ist namentlich das Verhältnis des Metallgeldes, besonders des Goldes, zu dem ungedeckten Papiergeld in den meisten Ländern der Indikator ihrer wirtschaftlichen Prosperität.

Der Außenhandel in Edelmetallen stellt unzweifelhaft einen wichtigen Faktor in der Reihe der internationalen Wertübertragungen dar. Vor allem fällt ihm die Aufgabe zu, das durch die anderweitigen Wertübertragungen nicht

gedeckte Maß der internationalen Verbindlichkeiten auszugleichen, die zwischen den einzelnen Staaten notwendigen Transaktionen zu regulieren. Da aber die auswärtige Edelmetallbewegung in das wirtschaftliche Leben der einzelnen Staaten tief eingreift, so wird sie durch währungs- und finanzpolitische Maßregeln auch direkt beeinflusst, künstlich gehemmt oder befördert. Der Edelmetallverkehr eines Landes, welchen die offizielle Statistik allerdings nicht vollständig anzugeben in der Lage ist, da auch auf den Reiseverkehr, die Auswanderung u. s. w. ein Teil entfällt, muß demnach als die Resultante einer Anzahl von verschiedenartig wirkenden Kräften gelten, weshalb sich denn auch von einem Jahre zum andern starke Schwankungen ergeben können.

Wie bereits angeführt wurde, konzentriert sich der Edelmetallhandel hauptsächlich in London; England weist demnach einen sehr ansehnlichen Außenhandel in Edelmetallen auf. Wenn wir die Ziffern für die englische Einfuhr und Ausfuhr in Gold und Silber im Laufe der letzten Decennien einander gegenüberstellen, so bemerken wir in den Jahren 1862—1876 regelmäßig eine starke Mehreinfuhr in Gold; auch das Silber zeigt, wenn auch nicht in demselben Maße, ein Plus zu Gunsten der Einfuhr. Auf fünfjährige Durchschnittsziffern berechnet, stellt sich der Außenhandel folgendermaßen für Gold:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1860—64	16.14	14.29	1.85	— Mill. £
1865—69	16.94	10.06	6.88	— - -
1870—74	19.52	16.03	3.49	— - -
1875—79	19.26	17.62	1.64	— - -
1880—84	10.46	11.69	—	1.13 - -
1885—89	13.84	12.89	0.95	— - -
1890	23.57	14.31	9.26	— - -
1891	30.27	24.17	6.10	— - -
1892	21.47	14.83	6.64	— - -



und für Silber:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1860—64	10.09	10.77	—	0.68 Mill. £
1865—69	8.04	7.47	0.57	— - -
1870—74	12.72	10.92	1.80	— - -
1875—79	13.55	12.82	0.73	— - -
1880—84	8.41	8.47	—	0.06 - -
1885—89	8.02	8.63	—	0.61 - -
1890	10.39	10.86	—	0.47 - -
1891	9.31	13.06	—	3.75 - -
1892	10.75	14.08	—	3.33 - -

Ein gewisser Parallelismus mit dem Außenhandel in Waren ist hierin unverkennbar, denn gerade in diese Periode fällt bekanntlich eine ungewöhnliche Erstarkung der Warenausfuhr. Während aber in neuester Zeit der Goldverkehr wieder stark zu Gunsten der Einfuhr umgeschlagen hat, zeigt das Silber eine konstante Mehrausfuhr. Die Mehreinfuhr in Gold beläuft sich in dem Zeitraume von 1856 bis 1892 auf rund 106.6 Mill. £; hievon entfallen höchstens 65 Mill. £ auf den gewerblichen Konsum, der Rest bedeutet eine Vermehrung des im Umlaufe befindlichen Münzvorrates<sup>1</sup>. Die Mehreinfuhren in Silber halten in dieser Zeit den Mehrausfuhren so ziemlich das Gleichgewicht.

Viel bewegter und weit stärker beeinflusst von allen Fluktuationen des nationalen und internationalen Geldmarktes gestaltet sich der Edelmetallhandel der Vereinigten Staaten von Amerika, welche zugleich als das wichtigste Produktionsgebiet in Betracht kommen. Die offizielle Statistik, welche erst seit dem Jahre 1863 Gold und Silber getrennt nachweist, zeigt vor allem bei Gold eine merkwürdige Kongruenz zwischen der Edelmetall- und Warenbilanz. Man vergleiche diesbezüglich folgende Zusammenstellung:

<sup>1</sup> Vgl. Übersichten der Weltwirtschaft. Jahrg. 1885—89. S. 551.

	Mehreinfuhr in Waren	Mehrausfuhr	Mehreinfuhr in Gold	Mehrausfuhr	
				0.6 Mill. Doll.	
1862/3	39.4	—	—	89.5	- -
1863/4	157.6	—	—	51.9	- -
1864/5	72.7	—	—	63.0	- -
1865/6	86.0	—	—	22.0	- -
1866/7	101.3	—	—	63.7	- -
1867/8	75.5	—	—	21.9	- -
1868/9	131.7	—	—	21.6	- -
1869/70	43.2	—	—	59.8	- -
1870/1	77.4	—	—	40.8	- -
1871/2	182.4	—	—	36.2	- -
1872/3	119.7	—	—	14.5	- -
1873/4	—	18.9	—	53.3	- -
1874/5	19.6	—	—	23.2	- -
1875/6	—	79.6	—	0.3	- -
1876/7	—	151.2	—	—	- -
1877/8	—	257.8	4.1	—	- -
1878/9	—	264.7	1.0	—	- -
1879/80	—	167.7	77.1	—	- -
1880/1	—	259.7	97.5	—	- -
1881/2	—	25.9	1.8	—	- -
1882/3	—	100.7	6.1	—	- -
1883/4	—	72.8	—	18.3	- -
1884/5	—	164.7	18.2	—	- -
1885/6	—	44.1	—	22.2	- -
1886/7	—	23.9	33.2	—	- -
1887/8	28.0	—	25.6	—	- -
1888/9	2.7	—	—	49.7	- -
1889/90	—	68.5	—	4.3	- -
1890/1	—	39.6	—	68.1	- -
1891/2	—	202.9	—	0.5	- -
1892/3	—	—	—	87.5	- -

Bis zum Jahre 1872/73 entspricht der passiven Warenbilanz eine stetige Mehreinfuhr in Gold. Seitdem besserte sich die Handelsbilanz, und die finanzielle Lage der Vereinigten Staaten wurde günstiger, indem die in Abnahme begriffenen auswärtigen Staatsschulden nicht mehr so viele Zahlungen an das Ausland erheischten. Die Bilanz des Goldverkehrs folgte diesem Umschwunge, und mit dem Jahre 1877/8 erschienen regelmälsig Einfuhrüberschüsse, welche in

den Jahren 1879/80 und 1880/1 infolge der namhaften Exporte und der im Jahre 1879 erfolgten Wiederaufnahme der Barzahlungen eine solche Höhe erreichten, daß sie den internationalen Geldmarkt empfindlich alterierten. Seitdem nahm jedoch der Goldzufluß ab, und nachdem sich infolge ungünstiger Warenbilanz bereits in den Jahren 1883/4 und 1885/6 Exportüberschüsse in Gold zeigten, wurden dieselben seit 1889/90 wieder zur Regel, obwohl sich die Handelsbilanz aktiv stellte. Die letztere Anomalie erklärt sich daraus, daß die Vereinigten Staaten in diesen Jahren zum Baue von Eisenbahnen und zu anderen industriellen Unternehmungen zahlreiche Anleihen im Auslande abschlossen. Die auswärtige Verkehrsbewegung in Silber ergibt Jahr für Jahr einen Exportüberschuß; die Höhe desselben unterlag auch in der für Gold kritischen Zeit von 1877/8 bis 1882/3 einer vorübergehenden Depression, blieb aber im übrigen vom internationalen Markte weniger beeinflusst, da es zur Bezahlung der Wareneinfuhren aus Ostasien dient. Nach den Berechnungen Soetbeers und Jurascheks beträgt die von den Vereinigten Staaten von ihrer Produktion dem Weltverkehr übergebene Mehrausfuhr in Gold für den Zeitraum von 1850/1 bis 1891/2 1837.2 Mill. und die in Silber 3664 Mill. Mark.

Die deutsche Handelsstatistik gestattet ebenso wie für den Warenhandel, so auch für den Verkehr mit Edelmetallen aus technischen Gründen nur für eine kurze Reihe von Jahren einen verlässlichen Vergleich. Die Verkehrsbewegung des Deutschen Reiches in gemünzten und ungemünzten Edelmetallen ergab folgende Beträge:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1881	28.4	65.5	—	37.1 Mill. Mark
1882	36.3	55.8	—	19.5 - -
1883	28.4	65.0	—	36.6 - -
1884	24.8	65.9	—	41.1 - -
1885	52.7	55.8	—	3.1 - -
1886	67.7	67.4	0.3	— - -
1887	77.4	56.1	21.3	— - -

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1888	165.1	149.1	16.0	— Mill. Mark
1889	97.5	91.6	5.9	— - -
1890	127.4	83.0	44.4	— - -
1891	252.6	164.2	87.4	— - -
1892	208.5	196.0	12.5	— - -

Stellt man die Edelmetallbilanz mit der Warenbilanz zusammen, so sieht man, daß im Gegensatze zu den bei anderen Staaten gemachten Beobachtungen den seit dem Jahre 1884 aufgetretenen Einfuhrüberschüssen im Warenverkehre mit dem Jahre 1886 auch der Edelmetallverkehr mit konstanten Einfuhrüberschüssen gefolgt ist, während sonst die Edelmetallbilanz das Widerspiel zur Warenbilanz bildet. Der Grund hievon liegt in den rasch wachsenden Einnahmen, welche das Reich aus seinen auswärts placierten Kapitalien und seinen überseeischen Unternehmungen bezieht, obwohl nicht übersehen werden darf, daß auch die Veränderungen des Zollgebietes nicht ohne Einfluß auf die Handelsstatistik geblieben sind.

Außerordentlich großen Schwankungen unterliegt der Edelmetallverkehr Frankreichs, ergibt jedoch bezüglich beider Metalle regelmäsig eine Mehreinfuhr. Die Einfuhr und Ausfuhr in Gold (Münzen und Barren) stellte sich:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	534.7	99.0	435.7	— Mill. Frank
1878	364.4	128.0	236.4	— - -
1879	194.0	361.5	—	167.5 - -
1880	194.9	408.0	--	213.1 - -
1881	233.5	223.1	10.4	— - -
1882	283.4	192.1	91.3	— - -
1883	64.6	134.9	—	70.3 - -
1884	127.5	81.9	45.6	— - -
1885	243.6	201.1	42.5	— - -
1886	260.4	198.1	62.3	— - -
1887	93.2	258.1	—	164.9 - -
1888	101.1	192.4	—	91.3 - -
1889	337.6	129.4	208.2	— - -
1890	117.2	250.3	—	133.1 - -
1891	362.5	235.4	129.8	— - -

In Silber betrug dieselbe:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr	
1877	148.1	42.2	95.9	—	Mill. Frank
1878	179.0	60.2	108.8	—	- -
1879	137.8	62.2	75.6	—	- -
1880	101.0	62.2	38.8	—	- -
1881	130.1	79.0	51.1	—	- -
1882	128.1	157.3	—	29.2	- -
1883	81.4	95.9	—	13.5	- -
1884	101.0	46.3	54.7	—	- -
1885	235.8	137.7	98.1	—	- -
1886	184.0	134.3	49.7	—	- -
1887	178.0	138.5	39.5	—	- -
1888	164.1	108.9	55.2	—	- -
1889	110.6	102.7	7.9	—	- -
1890	139.2	108.8	20.4	—	- -
1891	176.4	145.4	31.0	—	- -

Ein direkter Zusammenhang zwischen der Warenbilanz und der Edelmetallbilanz läßt sich nur insoweit zuverlässig konstatieren, als mit dem plötzlichen Emporschnellen der Einfuhrüberschüsse im Warenhandel mit dem Jahre 1878 sich in Gold und Silber eine Verminderung der Mehreinfuhr, ja in Gold sogar ansehnliche Exportüberschüsse zeigten. Die gesamte Mehreinfuhr seit dem Jahre 1815 wird folgendermaßen berechnet:

	Silber	Gold	
1815—70	5029	1391	Mill. Frank
1871—85	1436	2044	- -
1886—90	—117	180	- -
1891	124	—19	- -
1892	277	17	- -
	<hr/> 6749	<hr/> 3613	Mill. Frank

Diese hohen Summen finden ihre Erklärung in dem bedeutenden gewerblichen Konsum, welchem die Edelmetalle, besonders aber das Silber, in Frankreich ausgesetzt sind.

Sehr unregelmäßig, weil durch die verschiedenen Phasen der Währungspolitik beeinflusst, gestaltet sich die Edelmetallbilanz Österreich-Ungarns. Dafs die Warenbilanz aber

auch ihre Wirkung übte, äußert sich gerade in gewissen abnormen Veränderungen des Waren- und Edelmetallverkehrs. Der höchsten Mehreinfuhr in Waren im Jahre 1872 (225.7 Mill. fl.) entspricht auch die höchste Mehrausfuhr in Edelmetallen (29.6 Mill. fl.). Andererseits wurde das starke Einströmen von Silber und Silbermünzen in den Jahren 1876—81, welches das seit 1848 bestehende Silberagio verschwinden machte, durch günstige Warenbilanzen mit verursacht. Die Edelmetallbewegung seit dem Jahre 1855 war folgende:

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr	
1855—59 durchschnittlich	35.0	24.7	10.3	—	Mill. fl.
1860—64	-	26.9	35.7	—	8.8 - -
1865—69	-	29.7	35.5	—	5.6 - -
1870—74	-	39.6	41.2	—	1.6 - -
1875—79	-	39.7	18.1	21.6	-- - -
1880—84	-	25.1	18.3	6.8	— - -
1885—89	-	17.4	7.3	10.3	— - -
1890	-	43.4	8.7	34.8	— - -
1891	-	39.5	10.1	28.7	— - -
1892	-	84.0	17.9	66.1	— - -
1893	-	150.9	30.1	120.8	— - -

Trennt man die Werte für Gold und Silber, so ergibt sich für die 32 Jahre von 1858—1889 eine Mehreinfuhr in Gold von 212.7 Mill. Gulden, während Silber eine Mehrausfuhr von 99.3 Mill. Gulden auszuweisen hat.

Bei der Besprechung des internationalen Edelmetallverkehrs darf ferner eine Erscheinung nicht übergangen werden, welche wiederholt auf die wirtschaftlichen Verhältnisse Europas bestimmend eingewirkt hat. Seit dem 16. Jahrhundert vollzieht sich nämlich aus Europa nach Britisch-Indien und anderen Gebieten Ostasiens ein ständiger Abfluß von Silber, das diese Länder für ihre großen Mehrexporte in Waren erhalten. Die Menge an Silber, welche auf diese Weise abgeströmt ist, wird für die Zeit von 1550 bis 1830 auf 55.5 Mill. kg geschätzt. Für die Zeit von 1831

bis 1885 berechnet Neumann-Spallart<sup>1</sup> diesen Abgang mit 46 Mill. kg und für die Jahre 1886 bis 1892 giebt Juraschek<sup>2</sup> die Jahresmenge mit 1.3 Mill. kg an. Auch das Gold, welches bis in die dreissiger Jahre aus dem Oriente nach Europa strömte, hat seitdem eine Rückwanderung angetreten, die allerdings weit geringer als die des Silbers ist.

---

<sup>1</sup> Neumann-Spallart, Edelmetallgewinnung und Verwendung in den Jahren 1881—1890. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Bd. III. S. 518 fg.

<sup>2</sup> Übersichten der Weltwirtschaft. Jahrg. 1885—89. S. 574.

-----

## VI.

### Der Aussenverkehr in Wertpapieren.

---

Für den internationalen Verkehr bleiben die Edelmetalle in Form von Münzen oder Barren stets ein unbequemes Zahlungsmittel; die ausgedehnte Kreditwirtschaft giebt ein Mittel an die Hand, dieselben auch thatsächlich aus dem Verkehre zum grössten Teile zu eliminieren und sie durch Wertpapiere im weitesten Sinne des Wortes so zu ersetzen, dafs erst in letzter Linie zum Edelmetall gegriffen werden mufs. Der Übersichtlichkeit wegen teilen wir diese Wertpapiere in drei grosse Gruppen; die erste bildet das Papiergeld als „Repräsentant des Zahlungskredits“ (Goldschmidt), die zweite besteht aus Geldkreditpapieren als „Repräsentanten des Einlösungskredits“ (Anweisung, Check, Wechsel, Banknote), und in die dritte teilen wir die sonstigen Wertpapiere aller Art ein, welche in der Form von Kapitalbeträgen, Zinsen, Dividenden u. s. w. einen Geldwert repräsentieren (Staatspapiere, Obligationen, Aktien, Coupons u. s. w.).

Das Papiergeld kommt in dieser Beziehung wenig in Betracht, weil gerade die Länder mit ausgedehnter Papiergeldwirtschaft keinen derartigen internationalen Kredit geniessen, dafs ihre Noten überall gern genommen werden; die



in der dritten Gruppe genannten Wertpapiere dienen vornehmlich Anlage- und Spekulationszwecken der Kapitalisten, und wenn sie auch, wie wir noch sehen werden, die gesamte Verkehrsbilanz erheblich beeinflussen können, so können sie doch nicht als reguläres Zahlungsmittel betrachtet werden. Die wichtigste Rolle spielt hierin die zweite Gruppe, und in dieser vor allem der Wechsel auf das Ausland, die Devisen.

Der Wechsel, welchem schon im inländischen Verkehre eine große Bedeutung zukommt, hat seine eigentliche Domäne erst im internationalen Verkehre gefunden. Er ist in der civilisierten Welt der Hauptträger des Geldverkehrs und damit der wichtigste Faktor des internationalen Geldmarktes geworden, soweit der Weltverkehr seine Kreise gezogen hat. Bis zu welchem Maße der Wechsel an den internationalen Zahlungen beteiligt ist, erhellt beispielsweise aus der Kriegsentschädigung von fünf Milliarden, welche Frankreich an Deutschland zu leisten hatte. Dieselbe wurde entrichtet

in Wechseln . . . . .	4248	Mill.	Frank
in Bargeld . . . . .	617	-	-
in französischen Banknoten . . . . .	125	-	-
als Abrechnung für Überlassung der Ostbahn	325	-	-

Fast 85 Prozent der Summe sind also durch Wechsel verschiedener Währung übertragen worden. In neuester Zeit liefert Indien ein eklatantes Beispiel, indem es, wie später ausgeführt wird, seine Zahlungen in Europa, speciell in London, mit Tratten ausführt; während sich die Summe der auf diese Weise ins Ausland übertragenen Beträge jährlich auf 15—16 Mill. £ beläuft, erreicht die jährliche Ausfuhr von Edelmetallen regelmässig nicht einmal 2 Mill. £. Gerade in diesem Wechselverkehre wird eine der Hauptursachen der gegenwärtigen Silberentwertung gefunden.

In dem speciellen Falle, als ein Land insbesondere für

den Bezug von Waren an ein anderes eine Zahlung zu leisten hat, geschieht die Abrechnung derart, daß der Käufer in der Höhe des Fakturabetrages auf das Land des Verkäufers gezogene Tratten kauft und als direkte Rimessen einschickt, oder daß der Verkäufer den Fakturabetrag auf den Käufer trassiert. Letzteres ist in der Regel der Fall bei Importen von überseeischen Plätzen nach Europa. Die Ausstellung dieser Rimessen, beziehungsweise Tratten erfolgt natürlicherweise mit Vorliebe in der Währung jenes Landes, welches am Welthandel den meisten Anteil nimmt; die Devisen London ist denn auch im internationalen Verkehre die tonangebende. Ihr zunächst steht die Frank-Währung, weiters kommt infolge der Errungenschaften des deutschen Exporthandels auch die Markwährung immer stärker in Aufnahme, namentlich im Verkehre mit Südamerika, und in Niederländisch-Indien und in Nordamerika ist auch die holländische Guldenwährung von Bedeutung.

Bezüglich der Verfallszeit der Wechsel ist zu bemerken, daß die europäischen Langwechsel in London und Paris mit dreimonatlicher, in Berlin mit zweimonatlicher Frist notiert werden, daß zuweilen aber auch kurze Fristen von 8—10 Tagen vorkommen. Auf überseeischen Plätzen notieren die Devisen entweder 3 Tage nach Sicht oder je nach der Entfernung 30, 60, 90 oder (auf den ostasiatischen Plätzen) sogar 120 und 180 Tage nach Sicht. Bei den Sichtkursen muß jedoch auch auf die Überfahrtszeit Rücksicht genommen werden, welche der Wechsel zur Überfahrt vom Ausstellungs-orte zum Domizile des Acceptanten braucht; usancegemäß wird diese Überfahrtszeit von London nach Newyork mit 15 Tagen, nach Rio de Janeiro mit 30 Tagen, nach Hongkong, Shanghai und Yokohama mit 60 Tagen berechnet. Bei der Reduktion des Sichtkurses auf den à vista-Kurs müssen demnach beispielsweise für einen 60 Tagewechsel auf Newyork Zinsen für 75 Tage aufgerechnet werden, ein Langsicht-

wechsel auf 90 Tage auf Rio de Janeiro ist eigentlich ein 120 Tage-Datowechsel. Zudem werden aber auch in neuester Zeit Auszahlungen durch telegraphischen Auftrag geleistet (cable transfers); die diesbezüglichen Notierungen stellen sich natürlich etwas höher.

Hinsichtlich der Sicherheit unterscheidet man unter den Devisen verschiedene Qualitäten. Im Verkehre Englands mit seinen Kolonien werden gehandelt die Bank Bills, welche auf die Bank von England gezogen sind, ferner die First Class Credits, Wechsel erster Klasse von Bankiers, welche miteinander in laufender Rechnung stehen, dann die Documents, sogenannte Waren- oder Agenturwechsel, denen zur Beglaubigung des faktischen Warenexportes die Konnosamente und die Versicherungspolizzen beigegeben sind. Ähnlich trennt man auch in Newyork die Newyork Bank Bills von den etwas billiger erhältlichen Prime commercial und Documentary<sup>1</sup>.

In diesen verschiedenen Formen hat sich bei der Umständlichkeit und Gefährlichkeit der Bargeldsendungen im internationalen Verkehre der auswärtige Wechsel als das vorzüglichste Mittel zur Ausgleichung der Schulden und Guthaben verschiedener Länder ausgebildet. Da Angebot und Nachfrage den Preis der Wechsel, den Wechselkurs bestimmen, andererseits aber Angebot und Nachfrage eben durch den jeweiligen Stand der Schulden und Forderungen eines Landes bestimmt werden, so gestatten die Wechselkurse einen direkten Rückschluß auf den Stand der jeweiligen internationalen Verbindlichkeiten. Jener Wechselkurs, welcher bei einem vollständigen Gleichgewichte der Forderungen und Schulden eines Landes bezüglich ihrer Höhe, Fälligkeit, Sicherheit u. s. w. notiert wurde, gilt als

---

<sup>1</sup> Dr. Rudolf Sonndorfer, Die Technik des Welthandels. Wien 1889, S. 108 und 130.

der Pariwert. Je nach der Richtung, in welcher dieses Gleichgewicht gestört wird, gehen die Wechselkurse über oder unter den Pariwert.

Das Wechselpari stellt sich jedoch nicht immer als ein fixes Verhältnis dar. Abweichend von der Cirkulation im Inlande, wo die Geldwerte ohne Rücksicht auf die faktische Lage gesetzlich geregelt sind, kommen für die Transaktionen mit dem Auslande nur die faktischen Geldwerte in Betracht, und das Wechselpari bleibt sich nur dann gleich, wenn auch die Geldwerte, deren Austausch der Wechsel vermitteln soll, entweder gleich sind oder doch in einem sich immer gleichbleibenden Verhältnisse zu einander stehen. Das erstere ist der Fall, wenn in den beiden betreffenden Wirtschaftsgebieten die reine Goldwährung oder in beiden die reine Silberwährung herrscht. Besteht aber in dem einen Lande die Goldwährung, in dem anderen die Silberwährung, so wird sich das Wechselpari nur dann nicht ändern, wenn die Marktwerte der beiden Edelmetalle in demselben Verhältnis geblieben sind. 100 Franken sind gleich 81 Mark, wenn beide Beträge in Gold gezahlt werden, 100 Franken Silber gelten aber nur dann 81 Mark in Gold, wenn die ursprünglich fixierte Relation von Gold zu Silber ( $15\frac{1}{2}$ ) den wirklichen Marktpreisen dieser Edelmetalle entspricht, was bekanntlich nicht mehr der Fall ist. Natürlicherweise kann das Verhältnis der beiderseitigen Geldwerte auch dadurch beeinflusst werden, wenn zwar in beiden Ländern die Goldwährung eingeführt ist, in dem einen aber auch Silbermünzen zugelassen sind, und die Gefahr vorhanden ist, daß auch diese als Zahlungsmittel verwendet werden. Ein besonderer Fall ergibt sich dann, wenn ein Land mit metallischer Währung mit einem Lande in Verbindung tritt, das gesetzlich oder auch nur faktisch die Papierwährung eingeführt hat. Hier fehlt streng genommen jede Grundlage für die Berechnung des Wechselparis, da der Aufsenwert

des Papiergeldes sich nach dem Mafse des Kredits richtet, welchen das betreffende Land mit Rücksicht auf seine politische und wirtschaftliche Entfaltung im Auslande genießt. Faktischen Anhaltspunkt für die Berechnung des Pariwertes erhält man gewöhnlich dadurch, daß das Land mit der Papiergeldwährung immer das Agio zu Gold und Silber feststellt; dieses Disagio muß der Berechnung zu Grunde gelegt werden.

Die Schwankungen der Wechselkurse über und unter den Pariwert finden jedoch auch gewisse Grenzen. Die auswärtigen Wechsel sind ja gewissermaßen nur Geldsurrogate, sie werden daher nur solange verwendet, als ihr Preis rentabel ist. Erreichen die Wechselkurse auf das Ausland eine derartige Höhe, daß sich die Versendung des Bargeldes lohnt, so wird man eben zur Versendung des Bargeldes greifen, der Aufwärtsbewegung der Wechselkurse in dem einen und der entsprechenden Abwärtsbewegung der Wechselkurse in dem anderen Lande wird dadurch ein natürlicher Halt geboten. Die obere Grenze der Schwankungen im Wechselkurse bestimmt sich also nach dem Pari unter Zurechnung, die untere Grenze unter Abrechnung der Prägekosten und diversen Spesen der Versendung (Fracht, Versicherung u. s. w.) des Bargeldes. Gegenüber dem oben dargelegten theoretischen Pari ergeben sich auf diese Weise zwei praktische Pariwerte, einer für die Einfuhr, einer für die Ausfuhr<sup>1</sup>; man bezeichnet diese Punkte als Goldpunkte (bullion-points, specie-points). So ist beispielsweise der theoretische Pariwert für 1 Pfund Sterling 20.43 Mark; steigt der Wechselkurs in Berlin auf London auf 20.52 Mark, so wird für den Kaufmann in Berlin die Goldzahlung rentabler, bei einem Kurs von 20.32 Mark dagegen tritt der entgegen-

---

<sup>1</sup> Ottomar Haupt, Arbitrages et parités. S. 31.

gesetzte Fall ein, indem der Bezug von Bargeld aus London vorteilhafter wird als die Begebung der Forderung im Wege des Wechsels<sup>1</sup>.

Bei Ländern mit ungleicher Metallwährung verschiebt sich natürlich diese Grenze mit den durch die Preisverhältnisse der Edelmetalle verursachten Änderungen im Pari, bei Ländern mit Papierwährung ist hierbei das Disagio des Papiergeldes gegenüber den Edelmetallen maßgebend, allerdings unter der Voraussetzung, daß die Metallausfuhr aus dem Lande der Papierwährung nicht verboten oder anderweitig gehemmt ist, in welchem Falle sich für die Schwankungen des Wechselkurses überhaupt keine Grenze berechnen läßt.

Innerhalb dieser Grenzen regeln den Wechselkurs lediglich Angebot und Nachfrage. Und da nun Angebot und Nachfrage den Ausdruck bilden sollen für den „augenblicklichen ziffermäßigen Stand der gesamten liquiden gegenseitigen Forderungen und Schulden ohne Rücksicht auf die Art und die wirtschaftliche Tragweite der einzelnen Geschäfte“<sup>2</sup>, so hat man in dem Wechselkurse den Talisman erblickt, welcher zur untrüglichen Erkenntnis der internationalen Zahlungsbilanz und damit auch der internationalen Wirtschaftsbilanz überhaupt führt: „Eine jede Veränderung“, so erklärte man<sup>3</sup>, „die hinsichtlich des entgeltlichen Austausches von Gütern und Wertobjekten zwischen zwei Ländern eintritt, ist somit von einer entsprechenden Veränderung von Angebot und Nachfrage nach Wechselforderungen begleitet, die wieder notwendig eine entsprechende Veränderung der auswärtigen Wechselkurse im Gefolge hat.

---

<sup>1</sup> M. Schraut, Die Lehre von den auswärtigen Wechselkursen. Leipzig 1881. S. 10 fg.

<sup>2</sup> Goschen a. a. O. S. 41 fg.

<sup>3</sup> Dr. Karl Heiligenstadt, Beiträge zur Lehre von den auswärtigen Wechselkursen. Jahrb. f. Nationalökonomie und Statistik. III. Folge. VI. Bd. S. 346.

Bewirkt aber eine Veränderung im Gütertausch zweier Wirtschaftsgebiete eine korrespondierende Veränderung der auswärtigen Wechselkurse der beiden Länder, so ist man auch berechtigt, tritt diese ein, auf das Vorhandensein jener zu schließen. In den auswärtigen Wechselkursen spiegelt sich so das gegenseitige jeweilige Verschuldungsverhältnis der Länder zu einander getreu wieder, und sie sind daher gewiß ganz zutreffend das Barometer der internationalen Zahlungsbilanz genannt worden“.

Diese Schlußfolgerungen sind auch theoretisch nicht vollkommen richtig. Vor allem muß hiebei die oft außer Acht gelassene Voraussetzung festgehalten werden, daß den Wechselkursen überhaupt nur für die Zahlungsbilanz unmittelbare Bedeutung innewohnt, und daß die letztere nur einen Faktor der Wirtschaftsbilanz abgibt. Nicht das gegenseitige Verschuldungsverhältnis, nicht der Stand der Forderungen und Schulden kann sich in den Wechselkursen widerspiegeln, da ja die Forderung und Schuld an und für sich Angebot und Nachfrage nach auswärtigen Wechseln nicht erzeugen. Dies zu bewirken sind nur die faktisch zu bewerkstellenden Zahlungen imstande, ohne jede Rücksicht darauf, ob dadurch eine Verbindlichkeit getilgt oder erzeugt wird; selbst einseitige Wertübertragungen, wie Entschädigungen, Subsidien, Unterstützungsgelder für notleidende Teile der Bevölkerung u. s. w. rufen ebenso eine Nachfrage nach Wechseln hervor, wie Zahlungen infolge zweiseitiger Geschäfte. Drastisch zeigt sich die Richtigkeit des Satzes, daß nur die jeweiligen faktischen Zahlungen von Einfluß auf die Wechselkurse sind, in dem Falle, als ein Land ein auswärtiges Anlehen aufnimmt oder fremde Kapitalien im Inlande investiert. Die Wechselkurse des borgenden Landes werden, weil es Zahlungsmittel erhält, fallen, die Wechselkurse des abgebenden Landes auf das aufnehmende werden aber steigen, während doch die gesteigerte Ver-

schuldung des aufnehmenden Landes das Gegenteil herbeiführen sollte.

Die faktischen Zahlungen können also allein für die Bewegung der Wechselkurse maßgebend sein, weil sie Angebot und Nachfrage nach Zahlungsmitteln hervorrufen. Hierbei wird nun der Irrtum begangen, daß man außer dem Bargeld nur den Wechsel als Zahlungsmittel berücksichtigt und dann theoretisch allerdings richtig deduziert, daß das Bargeld nur dann in Verkehr treten wird, wenn der Wechselkurs seinen „Goldpunkt“ erreicht hat. In Wirklichkeit aber dienen auch teilweise die Warenexporte, ferner Wertpapiere aller Art als Zahlungsmittel, von denen gleichfalls Angebot und Nachfrage nach Wechseln abhängen. Das hat auch Heiligenstadt gefühlt; er hilft sich aber dadurch, dass er einfach den Begriff des Wechsels willkürlich erweitert, indem er darunter „alle Zahlungsmodalitäten, die sich der Handel geschaffen hat, und die gleichsam als Surrogate des Wechsels dienen“ unter „Wechsel“ verstanden wissen will<sup>1</sup>, eine Fiktion, die er selbst nicht festzuhalten in der Lage ist. Weiters darf nicht außer Acht gelassen werden, daß das Bargeld zu internationalen Wertübertragungen ohne Rücksicht auf den Stand der Wechselkurse übertragen wird; dies geschieht namentlich durch persönliche Übertragung (Reiseverkehr, Auswanderung u. s. w.). Je größer, je ausgebildeter der Geldverkehr eines Landes ist, desto stärker wird allerdings der Wechsel als Zahlungsmittel dienen, desto mehr wird sich die Theorie der Wirklichkeit nähern, daß die Wechselkurse ein Ausdruck der faktischen Zahlungsbilanz des Landes sind. Je mehr in einem Wirtschaftsgebiete anderweitige, für die innere Volkswirtschaft leicht entbehrliche und vom Ausland vielleicht gesuchte Zahlungsmittel (z. B. Waren) vorhanden sind, je kleiner und je gefährdeter dessen internationaler

---

<sup>1</sup> Heiligenstadt a. a. O. S. 346.



Kredit ist, auf dem der Wechselverkehr fußt, desto stärker tritt die Bedeutung der Wechselkurse für die Zahlungsbilanz in den Hintergrund. Die auf englischem Boden erwachsene Theorie der Wechselkurse läßt sich daher nicht ohne weiters auf die ganze Welt übertragen, wie es erst gelegentlich der jüngsten Währungsmaßnahmen einzelner Länder so oft geschah; die vielgerühmte „Barometer“-Eigenschaft der Wechselkurse in London darf man nicht auch in Petersburg oder Wien suchen.

Das Verhältnis der Wechselkurse zur Zahlungsbilanz wird aber andererseits auch durch gewisse im Wechselverkehre selbst liegende Umstände beeinflusst. So muß in Betracht gezogen werden, daß im internationalen Geldverkehre auch Spekulationswechsel cirkulieren, welche auf keinem effektiven Geschäfte basieren und daher ungedeckt sind. Ein Wirtschaftsgebiet, dessen Export meist aus gewissen, an bestimmte Erntezeiten gebundenen Naturprodukten besteht, wird in solchen Wechseln eine willkommene Handhabe finden, um seine Importwaren das ganze Jahr hindurch regelmäßig beziehen zu können; das Übermaß der infolge des Exportes entstehenden Forderungen auf das Ausland verteilt sich so gleichmäßig auf das ganze Jahr, die sonst unvermeidlichen Erschütterungen der Zahlungsbilanz werden dadurch vermieden. Der Verkehr in Spekulationswechseln artet jedoch leicht in die sogenannte Wechselreiterei aus, indem durch Ausstellung von Blankowechseln dem Mangel an Zahlungsmitteln künstlich abgeholfen wird. Da nun die Wechselkurse sich nach dem faktischen Wechselverkehre richten, ohne Rücksicht darauf, ob derselbe gedeckt oder ungedeckt ist, so wird ersichtlich, daß in diesem Falle der Wechselkurs kein getreues Abbild der effektiven Zahlungsbilanz genannt werden kann.

Ein weiteres, noch wichtigeres Moment für die Gestaltung der Wechselkurse muß in dem indirekten Wechsel-

verkehre gesucht werden. Zwei wenn auch in unmittelbarem Handelsverkehre stehende Wirtschaftsgebiete werden nicht immer die Abrechnung gleichfalls unmittelbar durch den Austausch von Wechseln besorgen. In der Natur des internationalen Handelsverkehrs liegt es, daß die Wechsel in gewissen Währungen überall bevorzugt werden, und daß auf diese Weise die betreffenden Länder sich zu Vermittlern des Geldverkehrs emporschwingen. So vermittelt London den Wechselverkehr zwischen dem europäischen Kontinente und Ostasien, wenn auch der Warentransport direkt erfolgt ist. Wenn Deutschland aus Indien Waren empfängt, so wird eine Bank in England die Zahlung vermitteln, weil deutsche Wechsel in Indien nicht im allgemeinen Verkehre stehen. Der indische Exporteur wird daher zunächst eine Tratte auf ein Londoner Bankhaus ziehen. Dieselbe wird gerade so auf den Kurs wirken, als ob zwischen England und Indien ein direktes Geschäft gemacht worden wäre, in dem England als Schuldner dasteht; die Nachfrage nach Wechseln auf Indien wird in London größer. Auf der anderen Seite muß der deutsche Kaufmann Wechsel auf London kaufen, um die englische Bank zu bezahlen, wodurch eine Nachfrage in Berlin auf London erzeugt wird; der Kurs in Berlin auf London steigt, während der Kurs in London auf Berlin entsprechend fällt. Die Wirkung einer direkten Warenübertragung von Indien nach Deutschland wird sich also schließlich darin äußern, daß sich die Wechselkurse in London auf Indien und in Berlin auf London erhöhen, die Wechselkurse in Indien auf London und in London auf Berlin erniedrigen werden. Der Londoner Wechselkurs wird also hier beeinflusst, obzwar England keine effektive Zahlung zu leisten oder zu empfangen hatte; eine Ausgleichung der entgegengesetzt wirkenden Zahlungen einerseits von London an Indien und an London von Deutschland wird umso weniger stattfinden können, als dieselben zeitlich auseinander fallen.

Deshalb darf man auch jenes Moment nicht überschätzen, welches man die ausgleichende Wirkung der Wechselkurse genannt hat. Man erklärt dieselbe in folgender Weise. Wenn in einem Lande A der Wechselkurs auf das Land B unter den Pariwert sinkt, so steigt dadurch die Kaufkraft des Geldes von A in dem Lande B, denn dann braucht ja beispielsweise Deutschland (A) in England (B) für Waren im Werte von ein Pfund Sterling nicht mehr 20.43 Mark, sondern einen dem Wechselkurs entsprechend geringeren Betrag zu zahlen. Umgekehrt aber muß in diesem Falle England (B) in Deutschland (A) mehr Pfund Sterling zahlen, um dieselbe Zahl von Mark kaufen zu können, wie beim Paristande der Wechselkurse. Als Folge davon ergibt sich, daß die vermehrte Kaufkraft des deutschen Geldes in England die Wertübertragungen von England (B) nach Deutschland (A) stimulieren, die in gleicher Weise verminderte Kaufkraft des englischen Geldes in Deutschland die Wertübertragungen von Deutschland nach England hemmen wird. Bei niedrigen Wechselkursen wird sich also die Ausfuhr Deutschlands nach England steigern, die Einfuhr von England nach Deutschland aber verringern, das heißt also, die Bilanz der Wertübertragungen wird eine Tendenz zu Gunsten Deutschlands annehmen, wodurch sich die Wechselkurse bessern müssen. Diese Stimulierung einerseits und Hemmung der Wertübertragungen andererseits wird sich natürlich umso stärker fühlbar machen, sobald die Wechselkurse auf dem Punkte angelangt sind, wo sich die Übertragung von Metallgeld lohnt. In dem Lande, welches das Metallgeld abgeben muß, tritt eine Geldverteuerung ein, der Zinsfuß steigt und wird ausländische Kapitalien anlocken. Auf diese Weise wird die Ausgleichung umso rascher herbeigeführt.

Diese Lehre von der ausgleichenden Wirkung der Wechselkurse geht von thatsächlichen Voraussetzungen aus,

welche in Wirklichkeit fast nie vorhanden sind. Zunächst wird angenommen, daß der Geldmarkt des betreffenden Landes ein so organisierter und infolge des steten Vorhandenseins mobiler Kapitalien so elastischer ist, daß er den äußeren Einflüssen in jeder Richtung leicht nachgeben kann. Die wichtigste und kühnste Voraussetzung aber besteht darin, daß der innere Wirtschaftsverkehr so regelmäßig und gleichzeitig verläuft, daß er selbst nie die äußeren Beziehungen stört, im Gegenteil, er muß so beschaffen sein, daß er sich in jeder Lage den Wandlungen des äußeren Wirtschaftsverkehres zu akkomodieren vermag. Wie wir noch nachzuweisen Gelegenheit haben werden, bestehen nämlich zwischen den diversen Einfuhren und Ausfuhren eines Landes keineswegs direkte Beziehungen, sondern der innere Wirtschaftsverkehr tritt als Zwischenglied ein, und alle wirtschaftlichen Vorgänge nach außen sind gleichzeitig von solchen im Innern eines Landes begleitet. Die Wirkung der ungünstigen Wechselkurse äußert sich analog der einer Geldentwertung im Lande, worüber noch gesprochen werden wird. Gewöhnlich treten bei entschieden ungünstigen Wechselkursen derartige Erscheinungen im inneren wirtschaftlichen Leben auf, daß die stimulierende Wirkung auf den Export mehr als paralyisiert wird.

Nehmen wir hier nur ein Beispiel. Rußland hatte eine totale Missernte in Getreide, die Wechselkurse stellten sich ungünstig. Wie soll sich nun die stimulierende Wirkung auf den Export äußern, wenn die Ausfuhr von Getreide sogar verboten wird und die übrigen Exportartikel wenig in Betracht kommen? Die Einfuhr wird infolge der gedrückten wirtschaftlichen Lage allerdings auch zurückgehen, in dem Maße wird sich der Konsum aber doch nicht einschränken können, als es der Ausfall in der Ernte und im Exporte erheischen würde. Die Folge davon ist, daß die Wechselkurse dauernd ungünstig bleiben.

Als wichtigstes Mittel, durch künstliche Einwirkung eine ungünstige Gestaltung der Wechselkurse zu beseitigen, wird die Diskontopolitik der Centralnotenbanken betrachtet, welche sich namentlich in der Regulierung des Diskontsatzes äußert. Der Grundgedanke ist folgender: Ungünstige Wechselkurse bedeuten eine Störung der Zahlungsbilanz, die Guthaben des Inlandes sind kleiner wie die Forderungen des Auslandes. Die natürliche Ausgleichung dieser Störung wäre eine vermehrte Warenausfuhr; diese läßt sich jedoch nicht so rasch bewirken, weil der vermehrten Warenausfuhr auch eine vergrößerte Produktion vorausgehen muß. Man hilft sich viel kürzer durch eine Diskontoerhöhung oder vielmehr durch die darin gelegene Kreditverteuerung. Die Wirkung wird die sein, daß zunächst die inländischen Kreditnehmer sich Zurückhaltung auferlegen werden, weiters werden aber auch namentlich aus dem Auslande Geldbestände der Bank infolge der höheren Verzinsung zufließen. Während unter gleichen Verhältnissen erst infolge einer vermehrten Warenausfuhr eine verstärkte Geldeinfuhr und damit eine Ausgleichung der gestörten Zahlungsbilanz zu erwarten wäre, wird hier mittels einer Diskontoerhöhung im Wege des Kredits der letztere Effekt vorweg erreicht, indem sich sofort eine vermehrte Geldeinfuhr und Bilanzausgleichung vollzieht.

Diese theoretische Deduktion erweist sich aber nur dann richtig, wenn gewisse dabei stillschweigend vorausgesetzte Bedingungen im gegebenen Falle wirklich zutreffen. Vor allem wird als selbstverständlich angenommen, daß der Geldmarkt unter dem dominierenden Einflusse der Centralnotenbank steht, und daß sich der jeweiligen Haltung derselben alle übrigen Faktoren, besonders die wichtigeren Privatbanken, konformieren. Nun wird aber das Verhältnis der Notenbank zum Geldmarkt doch auch teilweise durch den letzteren mit bestimmt, so daß sich die

Bank nicht immer von einer gewissen Rücksicht auf die momentane Lage wird lossagen können. Selbst in England hat die Bank nicht jeden von der Theorie diktierten Schritt auf dem Wege der Diskontopolitik zu unternehmen gewagt.

Weiter darf nicht übersehen werden, daß nicht nur der ungünstige Wechselkurs, sondern auch die Diskonterhöhung ein Übel ist, so daß man, bevor man das eine Übel durch das andere vertreibt, zuerst fragen muß, welches denn größer sei. Der ungünstige Wechselkurs bewirkt schlimmsten Falls eine Hemmung des Außenhandels, in der Diskonterhöhung liegt hingegen eine Kreditverteuerung; entweder wird demnach der Importeur und Großkaufmann oder aber der Produzent in erster Linie betroffen. In einem Staate wie England, dessen wirtschaftliches Schwergewicht auf dem Außenverkehre ruht, so daß die Ergebnisse des letzteren die innere Produktion direkt tangieren, wird der ungünstige Wechselkurs als großes Übel gelten; die Kreditverteuerung wird den englischen Fabrikanten nicht so hart treffen, weil er infolge der Nähe der Rohstoffmärkte und der rascheren Absatzverhältnisse nur einen kurzen Betriebskredit braucht und einer Verteuerung oder Verbilligung in seinen Kalkulationen leicht Rechnung tragen kann. Wenn aber ein Land kommerziell weniger entwickelt ist, dann leidet unter den Schwankungen des Wechselkurses nur ein kleiner Teil, und zwar gerade der kapitalkräftigste der Produzenten unmittelbar darunter, die Kreditverteuerung aber hemmt Produktion und Absatz im Innern, denn der Bauer braucht an und für sich langen Kredit und in diesem Falle der Industrielle auch, weil die Rohstoffmärkte entlegen sind und das Inkasso durch den temporären Charakter der landwirtschaftlichen Produktion beeinflusst wird.

Diese Betrachtungen finden ihre Bestätigung durch die Art und Weise, wie in den verschiedenen Ländern die

Diskontopolitik thatsächlich gehandhabt wird; gerade in jenen Ländern, welche der Ungunst der Wechselkurse am meisten ausgesetzt sind, hat die Diskontopolitik ihren Zweck nicht erfüllen können. Aus der im Anhange befindlichen vergleichenden Diskontotabelle geht hervor, welche außerordentlichen Schwankungen der Diskontosatz der englischen Bank in den letzten dreissig Jahren aufzuweisen hat, während die Veränderungen der österreichisch-ungarischen Bank und der italienischen Nationalbank minimal sind. Beachtenswert ist auch die Zahl der Diskontoveränderungen in den Jahren 1861—90<sup>1</sup>; dieselbe betrug:

in England . .	269	oder durchschnittlich	9	pro Jahr
in Belgien . .	163	-	5.4	-
in Holland . .	108	-	3.6	-
in Deutschland	96	-	3.2	-
in Frankreich .	74	-	2.5	-
in Italien . .	46	-	1.5	-
in Österreich .	35	-	1.2	-

Allerdings darf die Thatsache nicht übersehen werden, dafs der offizielle Diskontosatz nicht allein ausschlaggebend ist, indem in Paris und Berlin nur das schlechteste Material zum offiziellen Satze diskontiert wird; als Fingerzeig für die Art und Weise der Bewegung des Diskontosatzes können die offiziellen Ziffern immerhin gelten.

Statistische Daten, aus denen sich ein Bild des internationalen Wechselverkehrs konstruieren liefse, sind leider nicht beizubringen. Seine Ausdehnung kann man nur indirekt erfassen, indem man die Wechselportefeuilles der wichtigsten Zettelbanken einer Vergleichung unterzieht. Der Bestand derselben hat sich in der Gesamtsumme von 4 Milliarden Mark im Jahre 1868 und nach einem Rückschlage infolge der Krise des Jahres 1873 auf 10 bis

---

<sup>1</sup> Nach den Statistischen Tabellen zur Währungsfrage. Herausg. vom Finanzministerium. Wien 1892. S. 204.

11½ Milliarden Mark in den letzten Jahren gehoben. Diese Summen verteilten sich in folgender Weise:

	Bank von England	Bank von Frankreich	Deutsche Notenbanken	Österr.-ung. Bank	Belgische Nationalbank	Niederländische Nationalbank	Amerikanische Nationalbanken	Summa
Millionen Mark								
1868	370	397	456	139	165	65	2.622	4.214
1873	456	924	952	308	209	125	3.966	6.940
1878	558	403	612	186	201	111	3.503	5.574
1880	458	745	648	233	230	69	4.372	6.777
1885	479	499	736	232	225	75	5.486	7.732
1890	678	703	819	283	253	118	8.342	11.196
1891	627	524	745	323	262	106	8.423	11.010
1892	475	476	769	292	273	97	9.118	11.500
1893	557	509	790	292	294	93	7.743	10.278

Einen statistisch kontrollierbaren Verkehr besitzen nur die indischen Council Bills. Diese Council Bills oder Council Drafts sind Wechsel, welche der India Council in London als Vertreter der indischen Regierung auf die Regierungsstelle in Calcutta zieht, und welche zur Begleichung der Zinsen für auswärtige Anlehen, zur Bezahlung der Pensionen und sonstigen in Europa zu leistenden Verbindlichkeiten benutzt und von allen denen gekauft werden, welche in Indien Zahlungen zu machen haben. Die auf diese Weise erfolgten Zahlungen erreichten in den letzten Jahren folgende Beträge:

1880/1	15 240	Mill. £	1881/2	18 412	Mill. £
1882/3	15 120	- -	1883/4	17 600	- -
1884/5	13 759	- -	1885/6	10 293	- -

<sup>1</sup> Übersichten der Weltwirtschaft. Jahrg. 1885—89. S. 609 fg.



1886/7	12 136	Mill. £	1887/8	15 359	Mill. £
1888/9	14 263	- -	1889/90	15 474	- -
1890/1	15 969	- -	1891/2	16 094	- -

Hiebei muß bemerkt werden, daß hier der faktische Wert in Pfund Sterling angegeben ist, und daß nach dem Nennwert berechnet infolge des größeren Disagios der Rupie die angeführten Beträge sich bedeutend höher stellen würden.

Dem Wechsel stehen alle übrigen Wertpapiere an internationaler Verkehrsfähigkeit nach, sie erfüllen zumeist auch andere Funktionen. Namentlich dienen sie Anlagezwecken und werden, sobald Papiergeld und Banknoten ohne metallische Deckung vorhanden sind, leicht zum Spekulationsobjekt.

Ziffernmäßige Daten lassen sich hier noch weniger bieten als beim Wechsel. In einem Falle aus jüngster Zeit hat man Schätzungen versucht, als nämlich in Österreich-Ungarn gelegentlich der Valutaregulierung ein plötzliches Rückströmen der im Auslande plazierten Effekten einen ungünstigen Einfluß auf die Wirtschaftsverhältnisse zu äußern begann. Die „Neue Freie Presse“ hielt Umfrage bei den Wiener Banken und Firmen und gelangte danach zu folgenden Ziffern für die Effekten-Einfuhr und -Ausfuhr in Österreich-Ungarn im Jahre 1893 (Nummer vom 31. Dezember 1893):

	Summe der effektiven Versendungen (Renten, Pfandbriefe, Aktien)	Verkehrssaldo in Ultimo-Aktien	Totale
Einfuhr . . . .	187.25	65.36	252.61 Mill. fl
Ausfuhr . . . .	134.67	3.25	137.92 - -
	<u>52.58</u>	<u>62.11</u>	<u>114.69 -</u>

Danach hätte Österreich-Ungarn um mehr als 114 Mill. fl Wertpapiere aus dem Auslande in einem Jahre zurückgezogen. Allerdings beziehen sich die obigen Ziffern nur auf den Wiener Platz, die „Neue Freie Presse“ glaubt jedoch, daß die anderen Geldmärkte Österreich-Ungarns

dieses Resultat um nicht mehr als 15 Prozent alterieren dürften.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß der Geldverkehr zwischen den Ländern, welche sich gegenseitig Zahlungen zu leisten haben, sich nicht immer direkt abspielt, sondern daß heutzutage nach Analogie des indirekten Warenverkehrs auch der indirekte Geldverkehr eine hohe Bedeutung erlangt hat. Die Basis desselben bildet gleichfalls der Wechsel; aber auch Papiergeld, Banknoten und andere Wertpapiere partizipieren je nach den Verhältnissen in stärkerem oder geringerem Grade am indirekten Geldverkehre.

Zunächst dient der indirekte Geldverkehr einem ähnlichen Zwecke wie der indirekte Warenverkehr: er verbindet Wirtschaftsgebiete miteinander, die infolge geographischer oder wirtschaftlicher Lage nicht in unmittelbarem Kontakte stehen. Das vermittelnde Land repräsentiert hier den Bankier, bei dem sich die verschiedenen Verbindlichkeiten und Forderungen ausgleichen. Es kann hiebei der Fall sein, daß der Geldverkehr parallel mit dem Warenverkehre seinen Weg nimmt, daß das vermittelnde Land Zwischenhändler und Bankier zugleich ist, es kann aber auch der Fall sein, daß die Waren in direkter Richtung verfrachtet werden, während die Zahlungen von derselben abweichen, so z. B. wenn der deutsche Kaufmann Waren aus Indien unmittelbar bezieht, jedoch über London zahlt.

Der indirekte Geldverkehr erfüllt aber noch eine andere Funktion. Die Möglichkeit verschiedener und örtlich differierender Kursschwankungen und die dadurch entstehenden Gewinn- und Verlustchancen haben bewirkt, daß der Wechsel und auch andere Wertpapiere aus einem Zahlungsmittel selbst zum Handelsobjekt geworden sind. Der Arbitragehandel nimmt Wechsel oder andere Papiere nur zu dem Zwecke auf, um sie an einem anderen Orte wieder zu verkaufen

und aus den hiebei auftretenden Kursunterschieden Gewinn zu ziehen.

Die Gewinne aus dem einfachen Vermittlungsverkehre und der Arbitrage sind für den internationalen Wirtschaftsverkehr kein unbedeutender Faktor. Die größten Gewinne entfallen auch hier auf England, das infolge seiner Kolonialländer und seiner alten und ausgedehnten Handelsbeziehungen über einen weitverzweigten Kredit verfügt und sozusagen der Bankier der ganzen Welt geworden ist. Die Londoner Foreign Stock Exchange stellt die Centralstelle vor. Über die Höhe des Gewinnes, welchen England durch die Vermittlung des Geldverkehrs zwischen fremden Ländern bezieht, sind auch Berechnungen angestellt worden. Ein deutscher Konsularbericht aus Chile nimmt an, daß aus dem überseeischen Handel des europäischen Kontinents jährlich mehr als 6 Milliarden Mark auf England gezogen werden, wobei England über 50 Mill. Mark verdienen würde<sup>1</sup>. Als Maßstab für diese Berechnung wird angeführt, daß der Handelsverkehr Deutschlands mit Chile 60 Mill. Mark beträgt; da nun fast die gesamte Summe über London zum Ausgleich kommt, fällt dadurch für England etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. Mark ab.

Eine detaillierte Berechnung des Vermittlungsgewinnes Englands für die Zahlungen aus dem deutschen Warenhandel stellt Heiligenstadt an<sup>2</sup>. „Im Jahre 1892 stellte sich im Specialhandel der Wert der gesamten Wareneinfuhr Deutschlands auf 4272.9 Mill. Mark. Man kann annehmen, daß von diesem Betrage ungefähr 20 Prozent oder 854 Mill. Mark durch Vermittlung der Londoner Bankiers reguliert werden. Auf diese 854 Mill. Mark ist eine Acceptprovision von durchschnittlich 0.25 Prozent und für Stempel 0.05 Prozent, zusammen 0.30 Prozent, oder ungefähr  $2\frac{1}{2}$  Mill. Mark an

---

<sup>1</sup> Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1888. Septemberheft.

<sup>2</sup> Heiligenstadt a. a. O. S. 360 fg.

England zu zahlen. Der Wert der deutschen Ausfuhr stellte sich im gleichen Jahre auf 3409.5 Mill. Mark. Rechnet man, daß auch hier 20 Prozent oder 682 Mill. Mark der verkauften deutschen Waren in englischen Wechseln beglichen werden, so würde das Inkasso ( $\frac{1}{8}$  Prozent) derselben 852 000 Mark verursachen. Die Einnahme, die England aus der Vermittlung des Zahlungsausgleiches des deutschen Warenhandels mit dem Auslande zieht, ist auf Grund dieser Berechnung, die eher zu hoch als zu niedrig sein wird, ungefähr mit 3 bis  $3\frac{1}{2}$  Mill. Mark zu veranschlagen . . .“

In ähnlicher Weise, jedoch in viel beschränkterem Umfange vermittelt auch Deutschland den Zahlungsausgleich der nordischen Länder Dänemark, Schweden und Norwegen, ferner Österreich-Ungarns, Rußlands und Rumäniens mit England und anderen Ländern. So z. B. exportieren Dänemark, Norwegen und Schweden um 8—10 Mill. £ mehr nach England als sie von dort importieren, andererseits verzeichnen sie aber aus Deutschland einen Mehrimport von 50—70 Mill. Mark jährlich. Diesen Mehrimport bezahlen sie mit den aus England erhaltenen Wechseln, welche unter günstigen Bedingungen als Rimessen nach Hamburg und Berlin verwendet werden.

## VII.

### **Der internationale Frachtverkehr.**

---

Wie die Produktion, so erfordert auch der Verkehr einen gewissen Aufwand von materiellen und immateriellen Gütern, welche erstere wir unter der Bezeichnung Kosten zusammenfassen. Während aber vom Standpunkte des äußeren Wirtschaftsverkehres die Kosten der Produktion durch den Wert des übertragenen Gutes absorbiert erscheinen, kommen die Kosten des Verkehres sehr oft abgesondert in Betracht. Wie wir bereits bei Gelegenheit der Betrachtung des indirekten Waren- und Geldverkehrs gesehen haben, ist die Situation nicht immer derartig, daß das übernehmende Wirtschaftsgebiet das Gut in dem Momente übernimmt, in welchem es das übergebende abgibt, sondern es schieben sich infolge der räumlichen Entfernung des produzierenden Landes vom konsumierenden Mittelglieder ein, welche den Verkehr vermitteln und sich die Kosten dieser Vermittlung selbständig berechnen. Aus dieser Vermittlung ergeben sich insbesondere die im Frachtverkehre erzielten Verdienste.

Der Frachtverkehr zu Lande kommt hier allerdings nicht gesondert in Betracht. Alle Waren, welche aus einem Lande exportiert und in ein anderes importiert werden, müssen richtigerweise mit dem Werte in Rechnung gestellt

werden, welcher ihnen im Momente der Grenzüberschreitung zukommt; in diesem Grenzwerte sind aber die Frachtkosten, welche im Exportlande aufgelaufen sind, bereits mit inbegriffen, die Frachtkosten im Importlande bilden aber überhaupt keinen Faktor des internationalen Wirtschaftsverkehrs. Für die Länder, welche eine Ware nur transitirt, kommt allerdings ein eigener, im Verhältnis des zurückgelegten Weges zu bemessender Gewinn in Anrechnung, derselbe gehört aber zu den anderweitigen Verdiensten, welche das transitierende Land aus dem bereits behandelten indirekten Waren- oder Geldverkehre zieht und deren Höhe in der Differenz zwischen dem Einfuhr- und Ausfuhrwerte im Transitlande ihren ziffermäßigen Ausdruck findet.

Wenn nun auch die Frachtkosten im Landverkehre hier nicht Gegenstand specieller Untersuchung werden können, so verdienen dennoch die Verkehrsmittel zu Lande eine besondere Würdigung an dieser Stelle, denn die Art und Menge derselben beeinflusst die äusseren wirtschaftlichen Beziehungen eines Landes in mehrfacher Weise. Der direkte Warenverkehr erfährt eine wesentliche Förderung, wenn die Vervollkommnung der Verkehrsmittel es gestattet, die Transportkosten aus dem Innern des Landes bis zur Grenze zu vermindern, denn dadurch werden manche Waren, welche mehr im Centrum produziert werden, exportfähiger, aber auch ausländische Waren können durch eine Erweiterung des Konsumtionsgebietes importfähiger werden. Die größte Bedeutung aber gewinnen die Verkehrsmittel für den indirekten Handelsverkehr, weil der Transithandel naturgemäß jene Bahnen aufsucht, welche ihm die schnellste und beste Verbindung zwischen dem Produktions- und Absatzgebiet gewähren. So kommt es, daß Staaten mit verhältnismäßig geringer Eigenproduktion und geringem Eigenbedarfe, wie die Niederlande und Belgien, einen großen Warenverkehr aufweisen und bedeutende Gewinne daraus ziehen können.

Die ursprünglichsten Verkehrsmittel eines Wirtschaftsgebietes sind die Wasserstraßen. Über die Ausdehnung der schiffbaren Flüsse und Kanäle finden sich im „Jahrbuch der Naturwissenschaften“ (8. Jahrg. 1892/3) folgende Daten:

in	der Kanäle	die Länge der Flüsse	zusammen	
Deutschland . . . . .	264	3 152	3 416	geogr. Meilen
Dänemark . . . . .	40	—	40	- -
Schweden und Norwegen . .	20	92	112	- -
Rußland . . . . .	175	4 188	4 363	- -
Österreich-Ungarn . . .	83	585	668	- -
Italien . . . . .	64	381	445	- -
Spanien . . . . .	54	163	217	- -
Portugal . . . . .	—	94	94	- -
Frankreich . . . . .	630	1 080	1 710	- -
Belgien . . . . .	107	142	249	- -
Holland . . . . .	186	68	254	- -
Großbritannien und Irland.	625	357	982	- -
Europa zusammen .	<b>2 248</b>	<b>10 302</b>	<b>12 550</b>	- -
Ver. Staaten von Amerika .	666	3 370	4 036	- -
Canada . . . . .	107	564	671	- -
Brasilien . . . . .	—	4 442	4 442	- -
Amerika zusammen	<b>773</b>	<b>8 376</b>	<b>9 149</b>	- -
Indien . . . . .	448	520	968	- -
China . . . . .	1 054	740	1 794	- -
Asien zusammen .	<b>1 502</b>	<b>1 260</b>	<b>2 762</b>	- -

Die Wertschätzung, welche diese Art von Verkehrsmitteln in den einzelnen Staaten genießt, erhält einen deutlichen Ausdruck in dem Verhältnis, in welchem die künstlichen Wasserstraßen zu den vorhandenen natürlichen stehen. Das günstigste Verhältnis weist Holland auf, wo auf 100 Meilen schiffbaren Flußlaufes 271 Meilen Kanäle kommen; sodann folgen Großbritannien mit 170, China mit 142 und Belgien mit 75 Meilen künstlicher auf 100 Meilen natürlicher Wasserstraßen.

Von eminenter wirtschaftlicher Bedeutung unter den Verkehrsmitteln sind die Eisenbahnen. Die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde wurde für das Jahr 1892 mit

653 937 km (gegen 573 802 km im Jahre 1888), das darin investierte Kapital mit ungefähr 139.5 Milliarden Mark berechnet<sup>1</sup>. Amerika trägt an der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes mit 352 230 km den größten Anteil, in größerem Abstände folgt Europa mit 232 317 km. Wie bei den Wasserstraßen, so läßt sich auch hier die Thatsache erkennen, daß gerade jene Staaten, welche den stärksten indirekten Außenhandel betreiben, auch die relativ größte Zahl von Eisenbahnkilometern besitzen; es zeigt sich hierin deutlich der Zusammenhang zwischen der Ausdehnung der Verkehrsmittel und der Größe des indirekten Warenverkehrs, namentlich der Durchfuhr. Ende 1892 kamen nämlich auf je 100 km in Belgien 18.4, in Großbritannien und Irland 10.4, in den Niederlanden 8.7, in Deutschland 8.2 (in Sachsen sogar 17), in der Schweiz 8.1, in Frankreich 7.2, in Dänemark 5.2, in Österreich-Ungarn 4.2 u. s. w. km Eisenbahnen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse mit dem Verkehre auf offener See infolge des internationalen Charakters des letzteren. Die Seeschifffahrt läßt sich bezüglich ihrer wirtschaftlichen Rückwirkungen in drei getrennte Gebiete einteilen.

Zunächst kommt die Schifffahrt in Betracht, welche den Verkehr des eigenen Landes mit den fremden Gebieten vermittelt. Wie bereits erwähnt, wird für die Frage der internationalen Wirtschaftsbilanz am besten die Fiktion des Völkerrechtes verwendet, wonach das Schiff einen Teil des Territoriums bildet, dessen Flagge es trägt. Das Land, welches seine Waren auf eigenen Schiffen in ein anderes verfrachtet, erweitert dadurch seine Grenze bis in das importierende Land, während sich umgekehrt dann, wenn sich das Importland die Waren aus dem exportierenden Gebiete auf seinen Schiffen holt, die Grenzen des Importlandes

---

<sup>1</sup> Archiv für Eisenbahnwesen. Jahrg. 1894. S. 466.



bis an das exportierende heranschieben. Danach ist zu beurteilen, ob der durch die Seefracht verursachte Mehrwert der Ware dem abgebenden oder dem empfangenden Lande zugute kommt.

Die großen seefahrenden Nationen begnügen sich jedoch nicht damit, ihre Schiffe im eigenen Aufsenverkehre ausschließlich zu benützen, sie verwenden dieselben auch für den Verkehr fremder Länder untereinander. Wenn nun das Land A Waren in das Land B auf Schiffen eines Landes C verfrachtet, so ist der Erfolg unter Zugrundelegung der obigen Fiktion derselbe, wie wenn die Waren das Land C transitiiert hätten, der Frachtverdienst fällt also wie beim indirekten Aufsenhandel dem Transitlande C zu, denn die Schiffe bringen den reinen Verdienst aus diesem indirekten Verkehre in ihre Heimat (engl. *carrying trade*).

Die dritte Gruppe bildet die Küstenschiffahrt, wo die Schiffe den Verkehr aus dem einen Hafen in einen anderen Hafen desselben Landes besorgen. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Küstenschiffahrt gestaltet sich wesentlich anders, je nachdem sie auf nationalen oder fremden Fahrzeugen stattfindet. Im ersten Falle bildet sie nur einen Teil des Binnenhandels, fällt demnach nicht unter den Gesichtspunkt des äußeren Wirtschaftsverkehrs. Sobald jedoch fremde Fahrzeuge in der Küstenschiffahrt thätig sind, kommt der Frachtverdienst dem fremden Lande als eine Einnahmequelle zu, welche sich von der aus der zweiten Gruppe nur dadurch unterscheidet, daß sie aus dem Binnenhandel des fremden Landes und nicht aus dessen Aufsenhandel fließt.

Wie die Berechnung dieser bisher unkontrollierten Frachtverdienste stattzufinden hätte, darüber hat Kiaer<sup>1</sup> einen Vorschlag gemacht. Danach hätte die stati-

---

<sup>1</sup> A. N. Kiaer, *Statistique internationale. Navigation maritime*. Christiania 1876--1892. Bd. IV, S. 86.

stische Erhebung nach den jährlich zur Beförderung gelangten Tonnen Ladung und den in Ladung zurückgelegten Kilometern zu erfolgen; zu diesem Zwecke müßte jeder Reeder auf Grund der Schiffsbücher diese Zahlen einem statistischen Bureau übergeben, welches dieselben analog wie bei der jetzigen Handelsstatistik zu verarbeiten hätte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß damit für die Erkenntnis der im internationalen Verkehre wirkenden wirtschaftlichen Faktoren sehr viel gewonnen wäre.

Vorderhand sind wir auf die statistischen Angaben angewiesen, welche uns über den Stand der Handelsmarine und die Schiffsbewegung seitens der einzelnen Staaten geliefert werden. Dieselben leiden jedoch an derselben Mangelhaftigkeit und Lückenhaftigkeit, wie die Ziffern der Handelsstatistik, so daß ein Vergleich nicht ohne weiters durchführbar ist. Namentlich ergeben sich aus der verschiedenen Art und Weise der Bestimmung des Tonnengehaltes der Schiffe und infolge der Abweichungen in der unteren Grenze, bis zu welcher die statistische Erhebung in den einzelnen Staaten herabgeht, bedeutende Verschiedenheiten der internationalen Schifffahrtsstatistik.

Die Bestimmung des Tonnengehaltes kann sich auf den Brutto-Raumgehalt (engl. gross tonnage, amerik. total tonnage, franz. tonnage brut) oder auf den Netto-Raumgehalt (engl. register tonnage, franz. tonnage net) beziehen, bei welch letzterem die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume, sowie die Logisräume der Schiffsmannschaft in Abzug gebracht werden. Die Vermessung geschieht in metrischem oder englischem Maße (1 register ton = 100 engl. Kubikfuß = 2.83 Kubikmeter) und ist in den verschiedenen Staaten durch besondere Gesetze geregelt. In der Messung des Brutto-Raumgehaltes ist ohne internationales Übereinkommen insofern eine Einheitlichkeit eingetreten, als die sogenannte Moorsomsche Vermessungsmethode allgemein an-

genommen wurde; in der Berechnung des Netto-Raumgehaltes dagegen hat sich noch keine einheitliche Regel ausgebildet (englische, deutsche, Donau-Regel). Das Verhältnis dieser Messungen stellt sich nach Kiaer in der Weise, daß der Nettoraum der Dampfer nach der englischen Regel 63.8, nach der Donauregel 66.5 und nach der deutschen Regel 71.1 Prozent des Bruttoreumes beträgt. Die Bestimmung der Tragfähigkeit wird dadurch erzielt, daß man auf eine Registertonne Nettoraum bei Segelschiffen  $1\frac{1}{2}$  und bei Dampfschiffen  $1\frac{3}{4}$  Gewichtstonnen (zu 1000 kg) Ladung schwerer Güter rechnet. Da aber die statistischen Angaben auf Registertonnen lauten, so ergeben sich bei der Vergleichung der statistischen Daten große Schwierigkeiten.

Was die untere Grenze betrifft, bis zu welcher die Statistik der einzelnen Staaten die Schiffe zur Handelsmarine einbezieht, so sind auch hier sehr große Schwankungen zu konstatieren. Deutschland berücksichtigt nur Schiffe, deren Bruttoreumgehalt 50 cbm = 17.65 Registertonnen übersteigt; in England ist diese Grenze auf 15 Registertonnen, in Frankreich auf 2 (franz.) Tonnen, in Norwegen und Dänemark auf 4, in Schweden auf 20 (bei Segelschiffen) und 10 Tonnen (bei Dampfschiffen), in Finnland auf 10 (teilweise auch darunter), in den Niederlanden, in Belgien, Spanien und Griechenland auf 50, in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Rußland und Portugal auf 20 Tonnen angesetzt. Für das Jahr 1886 hat Kiaer die Gesamtzahl der Schiffe von mehr als 20 Tonnen in allen Kulturstaaen (ausgenommen: Japan, China, Egypten und Hawaii) mit 82 590 und einem Gehalte von 20 331 600 internationalen Registertonnen berechnet; davon waren 69 000 Segelschiffe mit 12 654 800 Tonnen und 13 590 Dampfschiffe mit 7 676 800 Tonnen. Die gesamte Leistungsfähigkeit der Handelsmarine der Welt giebt er unter der Annahme, daß ein Dampfschiff mindestens dreimal soviel transportiert als ein Segelschiff gleichen Tonnengehaltes, auf 55 Mill. Tonnen (zu 1000 kg).

Über den Stand der europäisch gebauten Handelsschiffe der ganzen Welt von mehr als 50 Registertonnen GröÙe giebt das Schiffsklassifikationsinstitut Veritas in Hamburg alljährlich ausführliche Verzeichnisse heraus. In der Entwicklung der Handelsmarine der letzten Jahre ist besonders der siegreiche Kampf des Dampfers gegen das Segelschiff bemerkenswert; während noch vor zwanzig Jahren die Segelflotte die Dampferflotte um das Vierfache übertraf, hat sich gegenwärtig die Dampferflotte bereits die Vorherrschaft gesichert. Parallel zu diesem Entwicklungsgange vollzieht sich auch bezüglich der Bauart der Schiffe die Verdrängung des Holzes durch das Eisen. Den Bestand der Handelsmarine in den letzten Jahren veranschaulichen folgende Ziffern:

	Dampfer	Segler in 1000 Registertonnen	Zusammen
1890	8 286	10 540	18 826
1891	8 872	10 217	19 089
1892	9 226	10 093	19 319
1893	9 674	9 829	19 503
1894	9 994	9 547	19 541

Berücksichtigt man den Anteil der Flaggen, so umfaßt Großbritannien mit einer Dampferflotte von 6 100 000 und einer Segelflotte von 3 574 000 Registertonnen nahezu die Hälfte der ganzen Handelsflotte der Welt. Die stärkste Tonnenzahl in Segelschiffen weisen Nordamerika mit 1 403 000 und Norwegen mit 1 279 000 Tonnen auf; diese Ziffern sinken aber von Jahr zu Jahr. Deutschland steht, was die Dampfer betrifft, mit 860 000 Tonnen zunächst England; seine Segelflotte kommt mit 624 000 Tonnen an vierter Stelle. Frankreich muß sich, seitdem es im Jahre 1888 von Deutschland überflügelt wurde, mit dem dritten Platze begnügen; es zählt 480 000 Tonnen Dampfer und 256 000 Tonnen Segler. Die viertgrößte Dampferflotte besitzt Nordamerika mit 464 000 Tonnen.

Was nun die Schifffahrtsverhältnisse der wichtigsten Länder anbelangt, so hat vor allem die britische Schifffahrt eine große Entwicklung erlangt. Zwar hat sich die Zahl der Segelschiffe in den letzten dreißig Jahren auf die Hälfte vermindert, die Zahl der Dampfschiffe jedoch fast auf das Vierfache, der gesamte Tonnengehalt aber fast auf das Zwölfwache gesteigert, wie dies folgende Ziffern beweisen:

	Segelschiffe	1000 Reg.-Tonnen	Dampfschiffe	1000 Reg.-Tonnen:
1860	25 663	4 204	2 000	454
1865	26 069	4 937	2 718	824
1870	23 189	4 578	3 178	1 113
1875	21 291	4 207	4 170	1 940
1880	19 938	3 851	5 247	2 732
1885	17 018	3 457	6 644	3 973
1890	14 181	2 936	7 410	5 042
1891	13 823	2 972	7 720	5 307

Eine überraschende Entwicklung hat die Schiffsbewegung in den Häfen des britischen Reiches erlangt. Die Tonnenzahl der mit Ladung und in Ballast ein- und ausgelaufenen Schiffe hat von 10 Mill. Tonnen im Einlauf, resp. 10.7 Mill. Tonnen im Auslauf im Jahre 1860 auf 37 Mill. Tonnen im Jahre 1890 zugenommen; relativ pro Kopf der Bevölkerung berechnet, ergibt sich eine Steigerung von 0.39, bzw. 0.39 Tonnen in den Jahren 1855—59 auf 0.89, bzw. 0.91 in den Jahren 1885—89. Während an dieser Schifffahrtsbewegung die englische Handelsmarine im Jahre 1860 nur mit 60 Prozenten beteiligt war, partizipiert sie gegenwärtig mit mehr als 73 Prozent. Es ergibt sich hieraus, daß die für die Wareneinfuhr und -Ausfuhr zu entrichtenden Frachtkosten zum größten Teile dem Lande verbleiben. Die britische Küstenschifffahrt kommt für uns, insoweit englische Schiffe daran teilnehmen, nicht in Betracht, dagegen muß hervorgehoben werden, daß der Anteil der fremden Länder hieran zwar sehr gering ist, in neuester Zeit aber etwas

gewachsen ist. Über die Schifffahrt, welche die britische Marine zwischen fremden Ländern vermittelt, ohne die heimischen Häfen zu berühren, liegen leider keine Daten vor, was umsomehr bedauert werden muß, als dieselbe sehr ansehnlich ist.

Für Frankreich wird die Zahl der Seereisen, welche unter allen Flaggen von beladenen Fahrzeugen zwischen Frankreich und den Kolonien oder dem Auslande, sowie in der Grofsfischerei stattgefunden haben, im Jahre 1893 auf 45 737 und der Tonnengehalt der beteiligten Dampfer und Segelschiffe auf 22 086 000 Register-Tonnen berechnet; bemerkenswert ist, daß dieselben in den letzten Jahren eine ständige Abnahme zeigen. Die französische Marine war an diesem Verkehre mit nur 35 Prozent beteiligt, es ist hier somit der umgekehrte Fall wie bei Großbritannien zu konstatieren. Die Handelsmarine setzte sich für das Jahr 1893 aus 15 376 Fahrzeugen und 895 423 Register-Tonnen zusammen; davon entfielen auf:

	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt
Kleinfischerei . . . . .	10 543	91 160
Großfischerei . . . . .	434	40 277
Küstenfahrt . . . . .	1 838	109 616
Schifffahrt in europäischen Meeren und im Mitteländischen Meere . . . . .	479	186 865
Große Fahrt . . . . .	477	417 109
Lotsefahrzeuge, Schlepper, Yachten etc. . . .	1 605	50 396

Über den Stand der deutschen Handelsmarine wurden im ersten Vierteljahrshefte 1894 zur Statistik des Deutschen Reiches interessante Zusammenstellungen publiziert. Denselben ist zu entnehmen, daß die Handelsmarine am 1. Januar 1883 aus 4370 Schiffen mit einem Nettoraumgehalt von 1 226 650 Registertonnen, am 1. Januar 1893 dagegen aus 3 728 Schiffen mit 1 511 579 Registertonnen bestand. Die Anzahl der Schiffe hat also in diesem Decennium um 14.7 Prozent abgenommen, der Raumgehalt ist aber in demselben Zeit-

raume um 23.2 Prozent gestiegen, ein Resultat, das auch hier hauptsächlich auf die Zunahme der Dampfschiffahrt und die Abnahme der Segelschiffahrt zurückzuführen ist. Über die Seereisen der deutschen Kauffarteschiffe geben folgende Ziffern Auskunft, wobei jedes Schiff so oft gerechnet ist, als es Reisen ausführt:

		Schiffe	Registertonnen
Reisen zwischen deutschen Häfen.	{ 1883:	32 155	1 394 710
	{ 1892:	38 730	2 588 479
Reisen zwischen deutschen und fremden Häfen . . . . .	{ 1883:	18 990	6 296 267
	{ 1892:	18 425	9 614 532
Reisen zwischen aufserdeutschen Häfen	{ 1883:	12 307	7 904 921
	{ 1892:	16 725	18 272 806

Namentlich die letzten Ziffern sind frappant, indem sie die Bedeutung und die Ausdehnung der deutschen Schiffahrt in überseeischen Gebieten illustrieren. Die Schiffe der deutschen Reederei verbleiben oft mehrere Jahre im Auslande und dienen hier besonders dem Küstenhandel. So wird der Frachtenverkehr an der chinesischen Küste zu einem grossen Teile von deutschen Seglern und Dampfern vermittelt, welche meist erst in 8—10 Jahren den heimatlichen Hafen berühren, um daselbst grössere Reparaturen vorzunehmen u. s. w. Zur Hebung dieses Verkehrs haben sich grosse Hamburger Firmen in Shanghai etabliert<sup>1</sup>. Die Gewinne, welche die deutsche Handelsmarine als Frachtführer im Dienste des Auslandes verdient, sind nach den Berechnungen Soetbeers<sup>2</sup> und Heiligenstadts<sup>3</sup> sehr bedeutend.

<sup>1</sup> Vgl. Dr. R. Januasch, Die deutsche Handelsstatistik und die deutsche Handelspolitik im „Export“. Jahrg. 1893, Nr. 23 vom 8. Juni, S. 350.

<sup>2</sup> Ad. Soetbeer, Bemerkungen über die Handelsbilanz Deutschlands. Hirths Annalen, Jahrg. 1875, S. 772.

<sup>3</sup> Karl Heiligenstadt, Beiträge zur Lehre von den auswärtigen Wechselkursen. Jahrb. f. Nationalök. und Stat. III. Folge. Bd. VI, S. 356 fg.

Letzterer hat diesen Ertrag auf folgende Weise ermittelt: Am 1. Januar 1892 betrug der Nettorauengehalt der Segelschiffe 704 274 Registertonnen, der der Dampfschiffe 764 711 Registertonnen; da aber ein Dampfschiff durchschnittlich etwa dreimal soviel Reisen unternimmt als ein Segelschiff, so kann man den gesamten Raumgehalt der deutschen Flotte auf  $704\,274 + (3 \times 764\,711) = 2\,998\,407$  Segelschiff-Netto-Registertonnen angeben. Unter der Annahme, daß die Netto-Registertonne durchschnittlich  $1\frac{1}{2}$  Tonnen Ladung aufnimmt, würde sich eine Ladefähigkeit von 4 496 610 Tonnen ergeben. Der Bruttofrachtertrag der deutschen Kauffarteiflotte würde bei einer Frachtrate von 50 Mark pro Tonne Ladung 224 880 500 Mark betragen; da nun nach einer Schätzung von Kiaer ungefähr 35 Prozent der deutschen Flotte im Dienste des Auslandes verkehren, so hatte aus diesem Verkehre das Ausland jährlich fast 79 Mill. Mark an Deutschland zu entrichten; wenn man nun auch die im Auslande seitens der Schiffe gemachten Auslagen mit der Hälfte dieses Betrages veranschlagt, so verbliebe dennoch ein Reinertrag von 40 Mill. Mark, welchen Deutschland dem Auslande unter diesem Titel entnimmt.

Was den Schiffsverkehr in den deutschen Hafenplätzen anbetrifft, so betrug derselbe:

	Schiffe	Registertonnen
1883	113 966	18 858 548
1892	131 503	28 296 357

woraus eine Zunahme in der Schiffszahl von 15.4 und im Raumgehalte von 50 Prozent hervorgeht. Die Beteiligung der fremden Flaggen hieran ist von 26.8 Prozent in der Schiffszahl und 51.8 Prozent im Raumgehalte im Jahre 1883 auf 26.2 und 47.5 Prozent im Jahre 1892 zurückgegangen. Also fast die Hälfte des Seefrachtverkehrs besorgen noch immer Schiffe fremder Flaggen.

Die bedeutendste Kauffarteiflotte des europäischen

9\*



Kontinents besitzt Norwegen; die Entwicklung der letzten fünf Jahre zeigt uns folgende Übersicht:

	Dampfschiffe		Segelschiffe	
	Zahl	Registertonnen	Zahl	Registertonnen
1. Januar 1889:	526	137 500	6 697	1 396 998
1. Januar 1890:	592	168 100	6 693	1 443 300
1. Januar 1891:	672	203 100	6 760	1 502 600
1. Januar 1892:	735	238 500	6 798	1 500 100
1. Januar 1893:	767	251 500	6 739	1 493 500

Die Schiffsbewegung in den norwegischen Häfen erscheint den angeführten Ziffern gegenüber als gering, denn es sind im Jahre 1893

		beladen		in Ballast	
		Zahl	Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen
angekommen .	Dampfschiffe:	3 030	1 418 406	722	329 348
	Segelschiffe:	2 610	374 876	3 796	714 491
abgegangen .	Dampfschiffe:	3 362	1 406 975	421	341 715
	Segelschiffe:	6 915	957 055	854	253 304

Dies erklärt sich daraus, daß an dieser Schiffsbewegung fremde Flaggen nur zu gewissen Teilen partizipieren, und daß eine große Anzahl der Segelschiffe den Frachtverkehr zwischen fremden Häfen vermittelt und erst in größeren Zeiträumen in die Heimat zurückkehrt.

Die Handelsmarine der Vereinigten Staaten von Amerika, bezüglich ihrer Tonnenzahl die zweitgrößte der Welt, hat sich vom Jahre 1790, wo sie nur 478 377 Tonnen umfaßte, konstant vergrößert, bis sie im Jahre 1861 5 539 813 Tonnen erreichte; seitdem sank sie jedoch infolge der europäischen Schutzzollpolitik bis auf 4 057 734 Tonnen im Jahre 1882, hob sich zwar inzwischen wieder, hat aber ihre frühere Ausdehnung noch nicht erreicht. In den letzten Jahren bestand dieselbe aus:

	Dampfschiffe		Segelschiffe	
	Zahl	Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen
1890/1	6 216	2 016 264	17 683	2 668 495
1891/2	6 392	2 074 417	17 991	2 690 504

Der Schiffsverkehr hat sich in steter Aufwärtsbewegung erhalten, obzwar auch hier grössere Schwankungen vorkamen; während er im Jahre 1821 noch 845 525 Tonnen betrug, stellte er sich in dem Decennium 1881—1890 auf 13 541 547 Tonnen durchschnittlich und erreichte im Jahre 1891/2 die noch nie dagewesene Ziffer von 18 180 480 Tonnen. In entgegengesetzter Richtung bewegt sich dagegen der Anteil der amerikanischen Flagge an diesem Schiffsverkehr, indem derselbe einen konstanten Rückgang bis auf die jüngste Zeit aufweist. Es betrug nämlich der Anteil an dem Schiffsverkehre<sup>1</sup> der Vereinigten Staaten von Amerika seitens

	der amerikanischen Flagge	fremder Flaggen
1821—1830 <sup>2</sup>	88	12 Prozent
1831—1840	72	28 -
1841—1850	65	35 -
1851—1860	67	33 -
1861—1870	46	54 -
1871—1880	28	72 -
1881—1890	22	78 -
1891	24	76 -
1892	21	79 -

Die amerikanische Schifffahrt hatte sich zu Ende des vorigen Jahrhunderts dadurch ausserordentlich entwickelt, daß Frankreich und England in einem destruktiven Konkurrenzkampf ihre Kräfte aufrieben. Die Frachtverdienste, welche Amerika durch seine immer mehr und mehr sich entfaltende Handelsflotte erwarb, ermöglichten ausgiebige Kapitalinvestitionen in industriellen Gründungen<sup>3</sup>. Von dieser Höhe ist aber die Flotte der Vereinigten Staaten, wie wir aus

<sup>1</sup> Annual Report and Statements of the Chief of the Bureau of Statistics on the Foreign Commerce and Navigation, Immigration and Tonnage of the United States. Washington 1893. S. 138 fg.

<sup>2</sup> Finanzjahre, bis 1843 endend mit 30. September und dann mit 30. Juni.

<sup>3</sup> Mayo-Smith and Seligman, The Commercial Policy of the United States of America, S. 7.

obigen Ziffern gesehen haben, rapid herabgesunken. In erster Linie waren hieran die amerikanischen Navigationsgesetze schuld, denen zufolge ein Schiff nur dann unter amerikanischer Flagge gehen durfte, wenn es in Amerika selbst gebaut war. So lange Holz das Hauptmaterial war, konnte die amerikanische Schiffsbauindustrie konkurrieren, als aber mit der Ersetzung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt Eisen das Holz ablöste und England die Schiffe billiger baute, ging die Flotte, weil die Amerikaner ihre Schiffe nicht in England kaufen und in Amerika registrieren lassen konnten, in fremde Hände über. Weiters hatte auch der Bürgerkrieg, in dessen Verlaufe viele Schiffe zerstört wurden und nach dessen Beendigung die Arbeitslöhne und die Materialien sehr hoch waren, nachteilig auf die amerikanische Reederei eingewirkt. So kam es, daß noch im Jahre 1857 70.5 Prozent des Außenhandels durch amerikanische Schiffe vermittelt wurden, 1860 nur 60.5, 1870 35.6, 1880 17.18 und 1890 nur 12.29 Prozent; im Jahre 1891/2 verfrachteten die amerikanischen Schiffe 16.82 Prozent der Einfuhr und nur 7.87 Prozent der Ausfuhr<sup>1</sup>. Trotzdem die Schifffahrtspolitik nun eine Änderung erfuhr, konnte sich doch die Schiffbauindustrie nicht mehr erholen. Welche Erträge infolge dessen dem eigenen Lande entrissen wurden, beweist eine Berechnung aus dem Jahre 1869, wonach die Frachteinnahmen der amerikanischen Schiffe sich auf 28 Mill. Dollars beliefen, während 47 Mill. aus diesem Titel an das Ausland remittiert werden mußten<sup>2</sup>.

Sehr spät, jedoch ziemlich rasch hat sich die russische Handelsflotte entfaltet. Im Jahre 1785 bestand sie nur aus 50 Schiffen, 1840 besaß sie 682 Schiffe mit einem Gehalte

---

<sup>1</sup> Annual Report and Statements of the Chief of the Bureau of Statistics on the Foreign Commerce and Navigation, Immigration and Tonnage of the United States of America, S. 97.

<sup>2</sup> Adolf Beer, Geschichte des Welthandels, Bd. III, 2, 2, S. 94.

von 90 000 Last (20 000 kg), im Jahre 1871 2 665 Schiffe mit 255 104 Tonnen, am 1. Januar 1888 zählte man 365 Dampfschiffe mit 128 116 und 2 602 Segelschiffe mit 371 510 Tonnen. Trotzdem ist die Beteiligung der russischen Kauffarteflotte am russischen Handel eine verhältnismäßig geringe. Im Jahre 1893 war die Schiffsbewegung folgende:

Häfen des	Zahl	Einlauf		Auslauf	
		Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen	
Weissen Meeres . . . . .	609	222 276	591	221 328	
Baltischen Meeres . . . . .	4 823	2 795 320	4 823	2 781 606	
Schwarzen und Asowschen Meeres . . . . .	4 680	4 624 094	4 667	4 590 904	

Der Anteil der russischen Flagge hieran belief sich in den

Häfen des	Zahl	Einlauf		Auslauf	
		Reg.-Tonnen	Zahl	Reg.-Tonnen	
Weissen Meeres . . . . .	37.4	9.2	35.7	8.8 Prozent	
Baltischen Meeres . . . . .	13.4	8.3	14.0	8.6	-
Schwarzen und Asowschen Meeres . . . . .	7.5	8.0	7.1	7.7	-

Es wurden also im ganzen genommen nur etwas mehr als 8 Prozent des russischen Warentransportes zur See mit Schiffen eigener Flagge befördert. Die Frachtbeträge, welche Rußland auf diese Weise jährlich an das Ausland zu entrichten hat, werden mit 60—80 Mill. Rubel berechnet<sup>1</sup>.

Die Schiffahrtspolitik in den wichtigsten Staaten hat sich in ihrer Entwicklung ziemlich enge an die einzelnen Phasen der Handelspolitik angelehnt. Das protektionistische System Englands, das seinen deutlichsten Ausdruck in der Navigationsakte (1651) erhalten hatte, wurde auch für die anderen Länder vorbildlich. Erst als anfangs dieses Jahrhunderts England auf eine freiere Ausgestaltung des inter-

<sup>1</sup> Wittschewsky a. a. O. S. 441.

nationalen Handelsverkehrs hinzuwirken begann, erwiesen sich die früheren Beschränkungen für die fremde Schifffahrt als unhaltbar, weil gerade die mächtig angewachsene englische Flotte ein großes Interesse daran hatte, an der in den Handelsverträgen stipulierten Gegenseitigkeit teilnehmen zu können. Allmählich hatte sich ein anderes System zur Hebung der heimischen Schifffahrt herausgebildet: das Prämiensystem, welches in verschiedenen Formen in den meisten europäischen Staaten auch heute noch Geltung hat.

## VIII.

### **Verschiedenartige internationale Güter- übertragungen.**

---

Eine reiche Quelle von internationalen wirtschaftlichen Wechselbeziehungen liegt in einer Reihe von Kapitalsübertragungen, welche im Wege des Staatskredits dem übernehmenden Lande nur für eine gewisse Zeitdauer überlassen werden und ihn zu einer späteren Restitution verpflichten. Die hier zu behandelnden Kapitalsübertragungen lassen sich ihrem juristischen Charakter nach in zwei Gruppen sondern: bei der einen, den auswärtigen Anlehen, wird das Eigentum selbst übertragen, zugleich aber eine Verpflichtung zur späteren Rückzahlung damit verbunden, bei der anderen, den auswärtigen Unternehmungen, geschieht die Übertragung nur zum Zwecke der Investition und das Eigentum verbleibt dem übertragenden Lande. Die momentane Wirkung beider Arten der Kapitalsübertragung auf die Gestaltung der äußeren Wirtschaftsbilanz des gebenden und nehmenden Wirtschaftsgebietes bleibt in allen Fällen die gleiche. Bei dem abgebenden Staate erscheint die Übertragung als Waren- oder Geldausfuhr, bei dem übernehmenden als Waren- oder Geldeinfuhr, ohne Rücksicht auf die fernere wirtschaftliche Tragweite. Wenn nun, wie es in der Regel der Fall ist, Geldkapital übertragen

wird, dann stellt sich die Zahlungsbilanz zu Ungunsten des leihenden kapitalkräftigen und zu Gunsten des borgenden kapitalarmen Staates; in diesem Sinne wird auch der die Zahlungsbilanz anzeigende Stand der Wechselkurse beeinflusst. Erst die späteren Zahlungen des borgenden Landes für Zinsen, Dividenden, Amortisation u. s. w. werden in nachhaltiger Weise die entgegengesetzte Wirkung üben.

Die Heranziehung auswärtiger Kapitalien wird sich unter zwei Voraussetzungen vorteilhaft für ein Land gestalten; einerseits muß effektiver Kapitalbedarf sich geltend machen, für welchen kein im Inlande brachliegendes Kapital vorhanden ist, so daß dasselbe nur durch anderweite Einschränkung der Produktion frei gemacht werden könnte, andererseits muß sich demzufolge der Gebrauchswert des Kapitals im Inlande erheblich höher stellen als im Auslande, was in der Differenz im Zinsfusse deutlich erkennbar sein wird. In dieser Differenz steckt der Gewinn für das borgende Land, von dem nur die Kosten des Transports, der Vermittlung u. s. w. in Abzug zu bringen sind. Da andererseits das leihende Land hiedurch eine produktive Verwendung seiner überschüssigen Kapitalien finden kann, so unterliegt es keinem Zweifel, daß solche internationale Übertragungen sich sowohl für das kapitalkräftige, als auch für das kapitalarme Land gewinnbringend gestalten können. Auf dieser Thatsache beruht die hohe Ersprieflichkeit der wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zwischen hoch kultivierten und weniger vorgeschrittenen Wirtschaftsgebieten.

Wenn man nun auch den Fehler der Merkantilisten vermeiden muß, welche jede auswärtige Verschuldung eines Landes verwarfen, so muß man sich doch auch hüten, in den entgegengesetzten Fehler zu verfallen und eine derartige Verschuldung nach rein privatwirtschaftlichen Grundsätzen zu beurteilen. Jede Verschuldung bringt ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis mit sich, indem die erste Wertüber-

tragung die Veranlassung für eine Reihe von künftigen Übertragungen wird, und dieses Abhängigkeitsverhältnis kann sich in politischer und wirtschaftlicher Richtung für das eine wie für das andere Land bald günstig bald ungünstig äußern. Bemerkenswert erscheint hierbei, daß unter einzelwirtschaftlichen Subjekten in jedem staatlich organisierten Wirtschaftsgebiete die Möglichkeit der Anwendung eines Rechtszwanges den Schuldner in größere Abhängigkeit vom Gläubiger bringt, während unter den als gesamtwirtschaftliche Subjekte betrachteten Staatswesen infolge des Mangels einer übergeordneten Zwangsgewalt das Abhängigkeitsverhältnis sich nicht selten umkehrt. Dieser Umstand war mit bestimmend für das Bestreben der Kulturstaaen, sich durch Kolonisation, Übernahme von Protektoraten u. s. w. die nötige politische Macht zu sichern, welche die Nachteile eines solchen verkehrten wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnisses paralysieren sollte.

Wenn wir nun vor allem zur Betrachtung der auswärtigen Anlehen speziell übergehen, so müssen wir zunächst den Unterschied in der Bedeutung präzisieren, je nachdem man von auswärtigen Anlehen in technischer oder in ökonomischer Hinsicht spricht. Die technische Bedeutung findet ihre Anwendung namentlich in der Finanzwissenschaft, wo jene Anlehen als auswärtige bezeichnet werden, welche direkt im Auslande aufgenommen und in auswärtigen Börsenplätzen durch besondere Zahlstellen negotiiert werden. In der Bedeutung, welche für unsere Untersuchungen allein brauchbar ist, gelten alle Anlehen als auswärtige, insoweit sich deren Schuldbriefe thatsächlich im Auslande befinden<sup>1</sup>. Damit ist auch gesagt, daß die Grenze zwischen inneren und äußeren Anlehen im kon-

---

<sup>1</sup> Vgl. Ad. Wagner, Finanzwissenschaft. 3. Aufl. I. Teil. Leipzig und Heidelberg 1883. S. 157 fg. Er benennt die Anleihen als „formell und reell auswärtige“.



kreten Falle sehr schwer zu ziehen ist, denn die Schuld-papiere, welche das Ausland besitzt, können allmählich in das Inland wandern, so daß sich dieselbe Schuld aus einer äußeren unversehens in eine innere verwandeln kann und umgekehrt. Hierin liegt die Hauptschwierigkeit für eine Erfassung statistischer Daten. Bei der Beweglichkeit des Geldmarktes und der Schwierigkeit einer Kontrolle des äußeren Geldverkehrs läßt sich in einem bestimmten Momente nicht konstatieren, welcher Teil der Schuld im Auslande oder im Inlande untergebracht ist. Nur die Wechselkurse werden eine sinkende Tendenz annehmen, sobald eine stärkere Rückströmung der im Auslande begebenen Schuldpapiere sich geltend macht.

Im allgemeinen läßt sich behaupten, daß nur England, Frankreich, Deutschland, Belgien, die Niederlande und die Schweiz ihre Anlehen ganz oder vorzugsweise im Inlande selbst aufgenommen haben, während alle übrigen Staaten mehr oder weniger auf das Ausland angewiesen sind. Eine Statistik der auswärtigen Verschuldung giebt es nicht, wir sind hiebei nur auf Schätzungen von Fachmännern in den einzelnen Ländern angewiesen. Einige solcher Angaben mögen hier ihren Platz finden.

Am frühesten hat sich England bezüglich seiner Staatsschulden vom Auslande unabhängig gemacht, indem sich bereits im Jahre 1762 nur 15 Prozent derselben in den Händen von Ausländern befanden; gegenwärtig dürfte der Prozentsatz ein verschwindend kleiner sein. Hingegen wurde das englische Kapital seitens fremder Staaten zu Anfang dieses Jahrhunderts sehr stark in Anspruch genommen. Nach Baumstark<sup>1</sup> lieh England in der Zeit von 1818—25 allein 49 Mill. £ an das Ausland, während 55½ Mill. £ in russi-

---

<sup>1</sup> Ed. Baumstark, Staatswissenschaftliche Versuche über Staatskredit. Heidelberg 1833.

schen, französischen und nordamerikanischen Papieren bereits angelegt waren. Seyd<sup>1</sup> giebt den Betrag der in England befindlichen fremden Wertpapiere mit 1 Milliarde £ an, welche eine jährliche Zinsenzahlung des Auslandes an England in der Höhe von 50 Mill. £ erfordern. Die Summe dürfte eher zu niedrig als zu hoch gegriffen sein, denn in einer vor der Handelskammer zu Bradford gehaltenen Rede schätzte der Präsident des Board of Trade, Mr. G. J. Shaw-Lefebvre die Schuld des Auslandes an England auf 1500 Mill. £ in Gold.

Für Frankreich geben Seyd und Léon Say übereinstimmend den Betrag der im Inlande befindlichen ausländischen Effekten mit 7500—8000 Mill. Franks an<sup>2</sup>. Seither dürfte eine erhebliche Steigerung eingetreten sein.

Die Höhe der Zinsen und Rückzahlungen, welche Deutschland jährlich vom Auslande erhält, wurde von Soetbeer<sup>3</sup> im Jahre 1875 auf 300—400 Mill. Mark berechnet. Heiligenstadt<sup>4</sup> erhöht diese Summe unter Berücksichtigung der seitherigen Entwicklung Deutschlands auf 450—600 Mill. Mark.

Für Holland, Belgien und die Schweiz, welche gleichfalls zu den international verleihenden Staaten gehören, liegen leider gar keine Daten vor. Wir wenden uns nunmehr zu einzelnen der verschuldeten Staaten.

Die Verschuldung Österreich-Ungarns an das Ausland wurde in der im Jahre 1892 abgehaltenen Expertise des österreichischen Abgeordnetenhauses über die auf die

---

<sup>1</sup> Ernst Seyd, Wahre Grundsätze des Banknotenwesens. Leipzig 1875. S. 3.

<sup>2</sup> Fellmeth a. a. O. S. 80.

<sup>3</sup> Ad. Soetbeer, Bemerkungen über die Handelsbilanz Deutschlands. Hirths Annalen, Jahrg. 1875, S. 776.

<sup>4</sup> Heiligenstadt a. a. O. S. 363.

bevorstehende Valutaregulierung bezüglichlichen Fragen vom Bankdirektor Taussig auf 4 Milliarden Gulden beziffert; die aus dieser Schuldenlast jährlich an das Ausland abzuführen-den Zinsen können mit 1600 Mill. Gulden veranschlagt werden.

Von der russischen Staatsschuld im Gesamtbetrage von 17 Milliarden Franks sollen nach französischen Berechnungen Anfang 1895 etwa zwei Drittel, also 10—11 Milliarden im Ausland kontrahierte Anlehen sein, wovon sich nicht weniger als 8 Milliarden im Besitze von französischen Rentiers befinden sollen. Eine offizielle Berechnung weist den Gesamtbetrag der auswärtigen Verschuldung Rußlands am 1. Januar 1895 mit nur 8 Milliarden aus; dabei sind jedoch die Eisenbahn-Anlehen nicht mit einbezogen.

Für Dänemark wurde anläßlich der durch Gesetz vom 25. März 1872 vorgenommenen Abstempelung der Wertpapiere (nach den Angaben Soetbeers) konstatiert, daß sich für 93.6 Mill. Reichsbankthaler (1 Reichsbankthaler = 2.25 Mark) ausländischer Wertpapiere in Dänemark befanden; hingegen besaß das Ausland gleichzeitig an dänischen Staatsschuldscheinen allein etwa 15 Mill. Reichsbankthaler.

Der Betrag der im Auslande befindlichen Schuldpapiere Italiens hat durch die abweisende Haltung der französischen Finanzwelt gegen italienische Rente seit Juli 1893 eine beträchtliche Reduzierung erfahren. Im Dezember 1893 war einer Schätzung zufolge nur noch  $\frac{1}{8}$  der gesamten italienischen Staatsschuld im Auslande placiert<sup>1</sup>.

Die Verschuldung Spaniens an das Ausland wird mit  $6\frac{1}{2}$  Milliarden Pesetas nominal berechnet, und zwar sollen nach einer Ende 1891 angestellten Schätzung 85 Prozent der spanischen Staatspapiere im Inlande placiert sein; auch die von Spanien garantierte Schuld Cubas im Betrage

---

<sup>1</sup> Handelsmuseum, Kommerzielle Berichte. Jahrg. 1894. S. 614.

von 875 Mill. Pesetas soll grösstenteils im spanischen Besitze sein. Trotzdem belaufen sich die jährlichen Remittierungen an das Ausland auf 30—40 Mill. Pesetas für die Verzinsung der Staatsschuld und auf 80—90 Mill. Pesetas für die Verzinsung und Amortisation der mit französischem Kapital gebauten Eisenbahnen<sup>1</sup>.

Die Vereinigten Staaten von Amerika stürzten sich namentlich durch die ausserordentlichen wirtschaftlichen Verluste, welche der Bürgerkrieg im Gefolge hatte, in eine grosse Schuldenlast, welche grösstenteils im Auslande aufgenommen war; seither ist jedoch eine starke Erholung eingetreten, wie folgende Ziffern beweisen:

	Schuld	Zinsenlast
1865	2 374	114 Mill. Dollars
1880	1 724	80 - -
1885	951	39 - -
1890	726	29 - -
1891	610	23.6 - -

Immerhin schätzt der „Statist“ vom 4. April 1892 die jährlichen Zahlungen der Union in Europa auf 25 Mill. £.

Die grossen englischen Kolonien haben sehr bedeutende finanzielle Verpflichtungen ihrem Mutterlande gegenüber. Britisch-Indien allein hat jährlich an 300 Mill. Rupien an England zu entrichten, ebenso haben die australischen Kolonien, wie aus der folgenden Übersicht zu ersehen ist, eine ausserordentlich hohe Schuldenlast zu tragen.

Aus diesen hier wiedergegebenen isolierten, mehr oder minder zuverlässigen Schätzungen läßt sich kein Gesamtbild der internationalen Verschuldung konstruieren. Wir wollen versuchen, dieses Gesamtbild auf einem anderen Wege zu erreichen, wobei uns die obigen Schätzungen allerdings als wertvolle Anhaltspunkte dienen werden. Zunächst geben

---

<sup>1</sup> Gwinner a. a. O. S. 83 und 89.

wir im nachfolgenden eine Statistik der Staatsschulden überhaupt<sup>1</sup>.

Europa:	Mill. Mark
Belgien (1891) . . . . .	1.808
Dänemark (31. März 1890) . . . . .	212
Deutsches Reich (1891) . . . . .	1.414
Deutsche Bundesstaaten (1891) . . . . .	8.870
Frankreich (1891) . . . . .	25.317
Griechenland (1. Januar 1891) . . . . .	581
Großbritannien und Irland (31. Mai 1891) .	13.777
Italien (1. Juli 1889) . . . . .	8.993
Luxemburg (1891) . . . . .	13
Niederlande (1890) . . . . .	1.850
Österreich-Ungarn (1890/91) { . . . . .	7.665. 3.468
Portugal (30. Juni 1890) . . . . .	2.551
Rumänien (1. April 1892) . . . . .	776
Rußland (1. Januar 1891) . . . . .	13.234
Finnland (1891) . . . . .	66
Schweden (1. Januar 1891) . . . . .	292
Norwegen (30. Juni 1890) . . . . .	130
Serbien (1. Januar 1891) . . . . .	264
Spanien (1. Januar 1890) . . . . .	4.966
Türkei (1. März 1887) . . . . .	2.101
Schweiz (1890) . . . . .	47
Bulgarien (1. Januar 1890) . . . . .	93
Summa . . . . .	98.492

<sup>1</sup> Vgl. Heinrich Hirsch, Übersichten der Staats- und Volkswirtschaften. VI. Jahrg. 1894. S. 231 fg. — Ferner Art. Staatsschulden im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. V, S. 844 fg.

Amerika:	Mill. Mark
Vereinigte Staaten (1. Juli 1890) . . . . .	3.786
Argentinien (1. Januar 1891) . . . . .	1.472
Brit.-Westindien (1889) . . . . .	50
Brit. Guyana (1890) . . . . .	15
Bolivia (1891) . . . . .	21
Brasilien (31. Mai 1891) . . . . .	2.234
Chile (1. Januar 1890) . . . . .	112
Columbia (30. April 1891) . . . . .	104
Costa Rica (1. April 1891) . . . . .	87
Domingo (1. Januar 1890) . . . . .	26
Ecuador (1. Januar 1890) . . . . .	73
Guatemala (Februar 1891) . . . . .	27
Haiti (1890) . . . . .	47
Honduras (1888) . . . . .	280
Canada (1. Juli 1890) . . . . .	1.009
Mexiko (August 1890) . . . . .	458
Nikaragua (1887) . . . . .	6
Paraguay (1. Januar 1891) . . . . .	82
Peru (1890) . . . . .	120
Salvador (1890) . . . . .	38
Uruguay (1. Januar 1890) . . . . .	354
Venezuela (31. December 1890) . . . . .	89
Summa . . . . .	10.492
Asien:	
China (1874 und 1882) . . . . .	155
Ceylon (1889) . . . . .	44
Japan (1890) . . . . .	1.283
Brit. Indien (1891) . . . . .	4.161
Summa . . . . .	5.643
Grunzel, Der internationale Wirtschaftsverkehr.	10

Australien:	Mill. Mark
Fidschi-Inseln (1889) . . . . .	5
Hawaii (1. April 1890) . . . . .	8
Neu-Süd-Wales (1889) . . . . .	939
Süd-Australien (1889) . . . . .	411
Tasmanien (1889) . . . . .	101
Queensland (1889) . . . . .	520
Victoria (1889) . . . . .	753
West-Australien (1889) . . . . .	28
Neu-Seeland (1889) . . . . .	775
Summa . . .	3.540

Wenn wir nun von den europäischen Staaten die nicht oder zu geringem Teile im Auslande verschuldeten Staaten Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, die Niederlande und die Schweiz mit einer Summe von 58.899 Mill. Mark ausscheiden, verbleibt für die übrigen eine Schuldsomme von rund 40.000 Mill. Mark. Nehmen wir hievon durchschnittlich noch 50 Prozent als im Inlande untergebracht an, so hätten die europäischen Staaten eine auswärtige Verschuldung von 20.000 Mill. Mark, was gegenüber der Wirklichkeit eher zu niedrig gegriffen sein wird. Fügen wir noch 8000 Mill. (von 10 500) von amerikanischen, 5000 von den asiatischen und 3000 von den australischen Ländern und Kolonien hinzu, so ergäbe sich die auswärtige Verschuldung aller Staaten der Erde auf 36 Milliarden Mark, welche jährlich an Zinsenzahlungen 1½ Milliarden Mark erfordert.

Wie bereits erwähnt, giebt es ausser der Aufnahme von Anleihen noch einen anderen Weg, welcher ein Wirtschaftsgebiet in die Lage versetzen kann, mit fremden Kapitalien zu arbeiten, indem die letzteren nämlich zu Investitionen in größeren Unternehmungen aller Art herangezogen werden. Am vollständigsten und vorteilhaftesten wird sich für ein Land die Heranziehung fremder Kapitalien dann gestalten,

wenn die Kapitalisten selbst mit übersiedeln, weil zunächst die Zinsen und Dividenden des Kapitals wenigstens teilweise im Lande verbleiben, und weil die gegründete Hoffnung vorhanden ist, daß das Kapital nicht mehr zurückwandert, die Rückzahlungsverbindlichkeit also entfällt und das betreffende Land eine dauernde Mehrung seines Vermögens erfährt. Aber auch dann, wenn die übernommenen Kapitalien im Eigentum des Auslandes verbleiben und eine dauernde wirtschaftliche Tributpflichtigkeit zu demselben begründen, kann die Verwendung fremder Kapitalien erhebliche Vorteile bieten. Eine Menge von bisher schlummernden produktiven Kräften des Landes wird geweckt, die einheimische Kapitalbildung wird — zum Teil schon durch das gegebene Beispiel — gefördert, die Arbeitskräfte werden geschult. Freilich wird im konkreten Falle vorerst zu untersuchen sein, ob diese Vorteile durch anderweitige Nachteile nicht aufgewogen werden. Unstreitig haben aber viele Länder dem fremden Kapital einen großen Teil ihres wirtschaftlichen Aufschwunges zu verdanken, und nicht ganz mit Unrecht wird dem über die ganze Welt verbreiteten englischen Kapitale von Engländern der Vorwurf gemacht, daß es dem Auslande vielfach zur Konkurrenzfähigkeit mit England verholfen hat.

Die Investitionen, welche fremde Kapitalien in den einzelnen Ländern gefunden haben, sind natürlich höchst verschiedener Natur; vor allem dienen hiezu grössere Unternehmungen industriellen und kommerziellen Charakters. Eine Statistik hiefür giebt es nicht. Im allgemeinen läßt sich nur sagen, daß die bereits bei Betrachtung der internationalen Verschuldung genannten kapitalkräftigen Staaten als solche auch hier anzusehen, daß dagegen das südliche und östliche Europa und alle überseeischen Handelsgebiete mehr oder weniger mit fremdem Kapital befruchtet sind.



Die russische Industrie, der Bergbau in Spanien und Griechenland arbeiten zumeist mit ausländischem Kapital. In Spanien wurden auch etwa 10.002 km der im Betriebe stehenden Eisenbahnen mit französischem Kapital gebaut<sup>1</sup>. Interessante Berechnungen sind für Bulgarien angestellt worden<sup>2</sup>. Danach beläuft sich das durchschnittliche Einkommen des Landes (nach den Jahren 1888—1892 berechnet) auf 825 Mill. Franks jährlich; davon entfallen 550 Mill. auf Land- und Forstwirtschaft und 275 Mill. auf die Industrie. Der kapitalisierte Reichtum Bulgariens wird mit 4.201 Mill. Franks angegeben, wovon sich 153 Mill. in den Händen ausländischer Kapitalisten befinden sollen.

Ein reiches Feld für Investitionen europäischen Kapitals sind die südamerikanischen Staaten geworden. In Chile sind fast alle Kupferminen und Salpetergruben im Besitze deutscher Unternehmer und Kapitalisten<sup>3</sup>. Über das in Argentinien befindliche fremde Kapital giebt ein ausführliches für den argentinischen Kongress 1892 vorbereitetes Promemoria des Finanzministers Hansen Aufschluß; danach verteilte sich das europäische Kapital in Argentinien auf<sup>4</sup>:

#### I. Öffentliche Schuld

Nationalschulden . . . . .	205 692 404	Doll. Gold
Provinzialschulden . . . . .	143 315 533	- -
Munizipalschulden . . . . .	24 596 423	- -

#### II. Eisenbahnen

Garantierte . . . . .	81 800 000	Doll. Gold
Nicht garantierte . . . . .	230 700 000	- -

<sup>1</sup> Gwinner a. a. O. S. 89.

<sup>2</sup> Diplomatic and Consular Reports. Nr. 1300. Report for the year 1892 on the trade of Bulgaria. S. 1.

<sup>3</sup> Export. Jahrg. 1893, Nr. 23. Dr. R. Jannasch, Die deutsche Handelsstatistik und die deutsche Handelsbilanz. S. 350.

<sup>4</sup> Diplomatic and Consular Reports. Nr. 1140. Report for the year 1892 on the finances of the Argentine Republic. 1892. S. 4.

### III. Industrielle und kommerzielle Unternehmungen:

Fleischkonserven - Faktoreien und

Zucker - Raffinerien . . . . .	6 700 000	Doll.	Gold
Banken . . . . .	20 600 000	-	-
Tramways . . . . .	15 300 000	-	-
Telephon . . . . .	2 200 000	-	-
Gasgesellschaften . . . . .	4 900 000	-	-

IV. Hypothekar-Cedulas in Gold	15 000 000	-	-
Hypothekar-Cedulas in Papier . .	86 000 000	-	-

Die Gesamtsumme beziffert sich auf 836.8 Mill. Dollars in Gold, woraus sich eine Zinsenlast von 40 Mill. Dollars Gold oder 8 Mill. £ ergibt.

In den Ländern des Orients ist es hauptsächlich der Handel, welcher sich vorwiegend in den Händen von Ausländern befindet. So wurde konstatiert, daß in Japan im Jahre 1892 ungefähr 78½ Prozent des Importhandels und 85½ Prozent des Exporthandels durch Ausländer vermittelt werden; im Jahre 1891 stellte sich dieses Verhältnis beim Import auf 77 und beim Export auf 87 Prozent.

Sehr beachtenswert sind auch die Gewinne, welche in den verschiedenen Zweigen der See-, Lebens- und Feuerversicherung in fremden Ländern gemacht werden. In Österreich-Ungarn waren beispielsweise Ende des Jahres 1892 61 ausländische Versicherungsgesellschaften tätig (45 direkt und 16 indirekt, d. h. im Rückversicherungswege); denselben standen nur 49 einheimische Gesellschaften gegenüber.

Mit der allmählichen Verdichtung der internationalen Beziehungen, mit der Ausbildung des Verkehrswesens und der Steigerung der internationalen Rechtssicherheit hat auch der Personenverkehr eine eminente Ausdehnung erfahren, so daß jedes Wirtschaftsgebiet auch eine gewisse Anzahl von Fremden zeitweise oder dauernd beherbergt.

Dieser Personenverkehr ist aber durchaus nicht gleichartig. Wir können folgende Unterscheidung machen: Entweder verlegen die ins Ausland abgehenden Personen gleichzeitig auch den Sitz ihrer bisherigen wirtschaftlichen Thätigkeit, indem sie für eine bestimmte oder unbestimmte Zeit im Auslande einem Erwerbe nachgehen; in diesem Falle sprechen wir von einer Ein- und Auswanderung, welche an anderer Stelle betrachtet werden soll. Oder die Angehörigen eines Wirtschaftsgebietes nehmen ohne Veränderung ihrer rechtlichen oder wirtschaftlichen Stellung im Heimatlande nur einen vorübergehenden Aufenthalt im Auslande, in welches sie eine Vergnügungsreise oder eine dienstliche Verwendung führt; die Kosten dieses Aufenthaltes fallen dem Heimatlande des Fremden zur Last. Mit dieser letzteren Gruppe haben wir es hier zu thun.

Hierher sind die Zahlungen zu rechnen, welche der Staat für seine diplomatischen und konsularischen Vertretungen im Auslande, für außerordentliche Missionen und Expeditionen, für im Auslande stationierte Kriegsschiffe u. s. w. aufzuwenden hat. In wirtschaftlicher Hinsicht am bedeutsamsten gestaltet sich aber der Reiseverkehr, indem ein Land infolge der Anziehungskraft seiner landschaftlichen Schönheiten, seiner natürlichen Heilkräfte, seiner historischen Denkmäler, seiner kulturellen Errungenschaften (durch Ausstellungen) einen Zuzug von Fremden veranlassen kann, welcher sich in vielfacher Beziehung als gewinnbringend erweist. Auf eine Statistik müssen wir freilich verzichten, dafür sind aber in neuester Zeit nicht uninteressante Schätzungen bekannt geworden.

Italien schätzt beispielsweise die Geldbeträge, welche dem Lande der jährliche Besuch englischer Reisender zuführt, auf mehr als 20 Mill. £. In der Schweiz wurden auf Grund von statistischen Daten und Wahrscheinlichkeitsziffern die Einnahmen der Hotelindustrie aus dem Fremden-

verkehr allein auf 67 Mill. Franks berechnet<sup>1</sup>. Englischen Konsularberichten zufolge wird in den letzten Jahren Norwegen außerordentlich viel von englischen Sportsmen und Touristen besucht<sup>2</sup>.

Österreich besitzt an seinen Heilbädern und den Naturschönheiten der Gebirgsländer infolge des Fremdenzuzuges gleichfalls eine wichtige Einnahmequelle. In der Valuta-Enquete wurde die Höhe der Frequenzziffer der ausländischen Kurgäste in den verschiedenen Bädern mit mindestens 35.000 angegeben. Bei der Annahme, daß jeder dieser Kurgäste durchschnittlich 200 fl. verbraucht, so ergäbe sich aus dem Bäderbesuch allein eine auswärtige Einnahme von mindestens 7 Mill. fl. Der Touristenverkehr in den Alpengegenden und in den böhmischen Grenzgebirgen soll gleichfalls ein Erträgnis von 5 Mill. fl. abwerfen<sup>3</sup>.

Über den sehr bedeutend angewachsenen Reiseverkehr der Amerikaner in Europa hat man für das Jahr 1892 folgende Berechnungen angestellt: Im ganzen besuchten aus den Vereinigten Staaten von Amerika 80.000 Personen hauptsächlich zum Vergnügen den europäischen Kontinent. Die Oceanfahrt mit 200 Dollar berechnet würde den Schiffahrtsgesellschaften eine Einnahme von 16 Mill. Dollars einbringen. Wenn man die Menge der reichen amerikanischen Familien berücksichtigt, welche Europa bereisen, so erscheint eine durchschnittliche Ausgabe von 18 Dollars pro Tag und Kopf mit Einschluss der Landreisen nicht zu hoch berechnet. Dies

---

<sup>1</sup> Jahresbericht pro 1892 des öst. Generalkonsulates in Zürich. Handelsmuseum, Kommerzielle Berichte, 1893. S. 393.

<sup>2</sup> Diplomatic and Consular Reports. Nr. 1272. Report for the year 1892 on the trade of the District of H. M. Consulate General of Christiania, S. 26, 63, 65 u. s. w.

<sup>3</sup> Dr. Emil Sax, Die österreichisch-ungarische Zahlungsbilanz. „Neue freie Presse“ vom 1. Februar 1894.

würde also bei einer Reisedauer von 4 Monaten eine Gesamtausgabe von 144 Mill. Dollars ausmachen<sup>1</sup>.

Im Anhang zu den vorstehend behandelten auswärtigen Staatseinnahmen müssen wir auch noch eine Gruppe von Erträgen erwähnen, welche zwar zumeist der inländischen Produktion zugeschrieben und wirtschaftlich auch mehr als solche in Betracht kommen, gleichwohl aber bei unserer Fassung des Wirtschaftsgebietes als auswärtige zu bezeichnen sind. Es zählt hieher die Seefischerei. Das charakteristische dieser Einnahmequelle liegt darin, daß sie nicht wie die übrigen durch den internationalen Wirtschaftsverkehr gegebenen Einnahmequellen einer derivativen, sondern einer originären Erwerbsart entspringt, indem hier nicht ein anderes Wirtschaftsgebiet, sondern die internationale See der gebende Teil ist, so daß an ihren Produkten einfach die Occupation Platz greift.

Man teilt die Seefischerei in die Hochseefischerei und in die Küstenfischerei. Die letztere, deren Ausübung auf eine Entfernung von 3 Seemeilen vom Lande beschränkt ist, steht in der Regel dem Uferstaate ausschliesslich zu, die erstere ist nach Völkerrecht jedem frei gegeben. Über die Erträge hat B e n e c k e einige interessante Daten zusammengestellt, aus denen wir das Wesentlichste reproduzieren<sup>2</sup>.

Nach einer im Jahre 1883 angefertigten Statistik wurde die Seefischerei in England von mehr als 100.000 Fischern mit 32.678 Fahrzeugen betrieben. An Fischen wurden im Jahre 615.032 Tonnen gefangen, was, eine Tonne mit 12 £ geschätzt, einen Gesamtertrag von 7.3 Mill. £ oder 146 Mill. Mark ergibt; das Jahreserträgnis der englischen Seefischerei überhaupt soll sich auf ca. 240 Mill. Mark belaufen.

---

<sup>1</sup> Handelsmuseum. Jahrg. 1894, I, S. 128.

<sup>2</sup> B. Benecke in Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie. Bd. II, S. 336 fg.

In Frankreich wurde die Seefischerei in den Jahren 1869—1877 durchschnittlich von 92.200 Fischern mit 19.700 Fahrzeugen betrieben; der durchschnittliche Ertrag bezifferte sich mit ca. 60 Mill. Mark jährlich.

In den Niederlanden und ebenso in Dänemark sollen 10.000 Fischer mit 2500 Fahrzeugen thätig sein. Die niederländische Heringsfischerei ergibt beiläufig 2—4 Mill., die Kabliaufischerei 1—1½ Mill. Mark jährlich.

Italien zählte im Jahre 1870 etwa 31.000 Fischer und 11.566 Seefischereifahrzeuge, das Erträgnis wurde 1869 mit ca. 30 Mill. Mark angegeben, wovon 5—6 Mill. für Thunfische und 8 Mill. für Korallen entfallen.

An der spanischen Nordküste verarbeiten mehr als 600 Faktoreien jährlich etwa 100.000 Tonnen Sardinen; der Export allein beträgt 60 Mill. kg. im Werte von 1½ bis 2½ Mill. Mark.

Schweden soll durch den Fang von Heringen und Sprotten, Lachs, Aal und Plattfischen jährlich an 10 Mill. Mark verdienen.

Für Norwegen geben uns die Konsularberichte folgende Daten. Die Nordland- und Lofotenfischereien lieferten in Stockfisch im Jahre 1891 ein Erträgnis von 146 Mill. Kronen; der Heringsfang ergab für Frühjahrsheringe 195.000 hl im Werte von 700.000 Kronen, für Fettheringe 473.280 hl im Werte von 2,750.000 und für Winterheringe 225.000 hl im Werte 1,134.000 Kronen<sup>1</sup>.

Nach dem Census der Vereinigten Staaten vom Jahre 1880 war das gesamte daselbst in der Fischerei angelegte Kapital 158 Mill. Mark, der Ertrag bezifferte sich auf 180 Mill. Mark. Davon entfielen auf die allgemeine Seefischerei 93, auf die Walfisch-, Robben- und Menhadenfischerei

---

<sup>1</sup> Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1892, II, S. 364. — Diplomatic and Consular Reports. Nr. 1143. Report for the year 1891 on the trade of Norway. S. 12 fg.

je 9, auf die Austernfischerei ca. 56, auf die Schwammfischer 1 und auf die Seesalzgewinnung  $1\frac{1}{2}$  Mill. Mark.

In der Fischerei Canada's waren im Jahre 1893 67.753 Mann beschäftigt, welche mit 1104 Schiffen und Gerätschaften im Werte von 8,681.557 Dollars, sowie mit 31.508 kleineren Boten und Netzen im Werte von 1,637.707 Dollars arbeiteten. Der Ertrag repräsentierte einen Wert von 20,686.660 Dollars<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Jahresbericht pro 1893 des öst. Konsulates in Montreal. Handelsmuseum, Kommerzielle Berichte. Jahrg. 1894. S. 726.

## IX.

### **Die Ein- und Auswanderung in wirtschaftlicher Hinsicht.**

---

Wenn wir an dieser Stelle die Frage der Ein- und Auswanderung einer Untersuchung unterwerfen, so geschieht es durchaus nicht zu dem Zwecke, um alle die zahlreichen wirtschaftlichen und socialen Thatsachen zu erörtern, welche sich an diese Bewegung knüpfen. Die Motive derselben, ihre Rückwirkungen und die Mafsnahmen zu ihrer Hemmung oder Förderung sind so vielgestaltiger Natur, dafs eine Untersuchung derselben weit über den Rahmen dieser Arbeit hinausführen würde. Wir wollen hier mit der Ein- und Auswanderung als einer Thatsache rechnen und die wirtschaftliche Tragweite feststellen, welche eine dauernde Übertragung von menschlichen Arbeitskräften aus dem einen Wirtschaftsgebiete in das andere herbeiführt. Dafs eine solche Übertragung unter Umständen einen fast ebenso ziffermäfsig zu berechnenden Gewinn oder Verlust für das eine oder andere Land bedeuten kann, wie die Übertragung von Geld und Ware, darüber belehrt uns ein Blick auf die Kolonialländer und die amerikanischen Staaten. Der Unterschied bleibt nur der, dafs in dem einen Falle der wirt-



schaftliche Güterbestand eines Landes direkt, in dem anderen Falle indirekt beeinflusst wird.

Wir müssen hier zunächst auf unseren eingangs untersuchten Güterbegriff zurückkommen. Aus der großen Menge der vorhandenen natürlichen und socialen Güter bezeichneten wir nur jene als Güter im engeren Sinne, welche einen Gegenstand der planmäßigen Fürsorge des Menschen bilden; unter diesen trennten wir wieder die materiellen oder wirtschaftlichen von den immateriellen Gütern. Die Wertschätzung der verschiedenartigen Güter ist aber nicht nur objektiv — nach den Eigenschaften des Gutes —, sondern auch subjektiv — nach der Menge und Größe der Wirtschaftssubjekte — eine sehr ungleiche. Mindestens wird der Gebrauchswert eines Subjektes vorhanden sein müssen, damit wir einem Gute die Güterqualität zuerkennen, dieser Gebrauchswert kann sich aber verallgemeinern und wird schließlich zur Grundlage eines ebenfalls bald engeren, bald ausgedehnteren Tauschwertes. Auf diese Weise erhalten wir eine Güterskala, an deren Spitze die Edelmetalle stehen, weil sie sich einen so allgemeinen Tauschwert errungen haben, daß dagegen der Gebrauchswert vollständig in den Hintergrund tritt. Einzelne Warenkategorien, wie Baumwolle, Eisen, kommen darin den Edelmetallen nahe, bei anderen dagegen, wie bei einzelnen Lebensmitteln, schwindet der Tauschwert, während noch ein ziemlich allgemeiner Gebrauchswert zu konstatieren ist, bei anderen schließlich, wie z. B. bei Kunstgegenständen verengert sich auch der Gebrauchswert. Die immateriellen Güter sind nun vorwiegend solche, denen der Tauschwert fast ganz fehlt und denen auch nur ein beschränkter Gebrauchswert zukommt; nur in gewissen Fällen können innere natürliche oder sociale Güter (Rechte, Befugnisse u. s. w.) Gegenstand eines Tauschverkehrs werden.

Die menschliche Arbeitskraft repräsentiert eine

Summe von inneren natürlichen Gütern; dieselben werden aber durchaus nicht immer kostenlos geboten, sondern für einen großen Teil mußte durch Ernährung, Erziehung, Unterricht, Rechtsschutz u. s. w. eine Menge von bereits vorhandenen natürlichen und socialen Gütern aufgewendet werden und deshalb sprechen wir der menschlichen Arbeitskraft einen gewissen Wert zu, obwohl dies nur der Kostenwert ist. Ein Tauschwert ist im Verkehre der civilisierten Staaten allerdings durch ausdrückliche Vereinbarungen ausgeschlossen, die Voraussetzung für einen solchen — ein objektiver Wert — ist aber, wie dies einzelne Kulturperioden der Menschheit beweisen, für gewisse Kategorien von Arbeitskräften, namentlich für die sogenannte gemeine Arbeit, vorhanden. Dieser objektive Wert hat viele Forscher veranlaßt, das in einer Arbeitskraft latente, immaterielle Kapital durch Berechnung der vom Heimatlande auf Ernährung, Erziehung und Bildung verwendeten materiellen Opfer in eine ziffermäßige Form zu bringen und danach die Formel zu finden, nach welcher der Verlust und Gewinn eines Staates durch Auswanderung zu berechnen wäre. Auf diese Weise giebt Engel den Kapitalwert eines Arbeiters auf 750 Thaler, den Wert eines Auswanderers unter Berücksichtigung der weiblichen und jugendlichen Auswanderer mit 500 Thaler pro Kopf an. Dem gegenüber hat Becker den Maßstab darin zu finden gesucht, daß er den Überschuf der künftigen Leistungen des Auswanderers über den gleichzeitigen Bedarf als Verlust für das Heimatland berechnete und auf diese Weise zu einer Summe von 800—900 Mark pro Kopf gelangte. Jannasch stützt seine Berechnung auf das Einkommen. Das Nationaleinkommen summire sich aus dem Einkommen der einzelnen Angehörigen, das kapitalisierte Einkommen des Einwanderers im neuen Lande bedeute einen ebenso großen Verlust für das alte; da ein Auswanderer wohl durchschnittlich jährlich 400 Mark an Ein-

kommen beziehe, so gebe das einen Kapitalwert von 8000 Mark. Philippovich verzichtet auf jede Berechnung des immateriellen Auswandererkapitals<sup>1</sup>.

In der That ist die künstliche Konstruierung eines Tauschwertes für Güter, welche keinen Tauschwert haben, ein Widerspruch, denn dort wo der Tauschwert fehlt, fehlt auch der durch denselben bedingte Verkehr. Sobald aber kein Tauschwert in Betracht kommen kann, darf nur mit einem Gebrauchswerte gerechnet werden, welcher aber nicht durch allgemeine Normen bestimmt wird, sondern sich je nach der Stellung ändert, welche das Gut in dem betreffenden Wirtschaftsgebiete einzunehmen gezwungen ist. An Güter mit bloßem Gebrauchswert legt jedes Wirtschaftssubjekt seinen eigenen Maßstab an. Deshalb muß auch in der Frage der Auswanderung für jeden konkreten Fall untersucht werden, ob sich auf der einen oder der andern Seite Vorteil oder Nachteil ergibt. Es kann sich herausstellen, daß dem Verluste, welche das Heimatland durch die Auswanderung erleidet, ein größerer oder kleinerer Gewinn auf Seite des Einwanderungsstaates entsprechen kann, es kann aber auch sehr wohl der Fall sein, daß beide Teile nur Verlust oder nur Gewinn aus dieser Bewegung gezogen haben. Es kommt vor, daß Leute aus politischen oder religiösen Gründen die Heimat verlassen, um sich anderwärts eine Existenz zu suchen, daß sie aber daselbst die Vorbedingungen für ein gedeihliches Fortkommen nicht finden, verarmen und dem neuen Lande zur Last fallen. Es kann aber aus der Auswanderung ebensogut auf beiden Seiten ein Gewinn resultieren, wenn beispielsweise in dem einen Gebiete Überbevölkerung eintritt und die überschüssig gewordenen Arbeitskräfte sich einem Gebiete zuwenden, in welchem neue Produktionszweige mit Vorteil geschaffen oder alte erweitert

<sup>1</sup> Art. Auswanderung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. I, S. 1014.

werden können. Die Auswanderer halten dann gern ihre Verbindung mit dem Mutterlande aufrecht, knüpfen mannigfache wirtschaftliche, insbesondere kommerzielle Beziehungen zwischen der alten und neuen Heimat und zahlen auf diese Weise reichlich das Kapital zurück, welches einst auf sie aufgewendet wurde. In dieser Richtung hat Großbritannien beträchtliche Vorteile aus seiner kolonisatorischen Auswanderung gezogen, aber auch Deutschland verdankt seinen Auswanderern nicht in letzter Linie den mächtigen Aufschwung seines Exportes nach den amerikanischen Staaten<sup>1</sup>.

Die Wirkung der Auswanderung auf das Mutterland macht sich in doppelter Richtung geltend: sie mindert die produktiven Kräfte, aber auch den Konsumbedarf des betreffenden Wirtschaftsgebietes. Wäre für die Kräfte genügend günstige Verwendung in der Heimat möglich, dann bedeutet die Auswanderung an und für sich eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse, weil ja erfahrungsgemäß zumeist die produktiven Altersklassen von 20—40 Jahren auswandern, welche auch für den Bedarf der nicht produktiven Angehörigen zu sorgen hätten; demnach erfährt in diesem Falle die Produktion eine größere Verringerung als die Konsumtion. Eine Übervölkerung des Landes wird die Auswanderung als notwendig erscheinen lassen, und es können dann leicht die Nachteile derselben in der oben angedeuteten Weise sogar in Vorteile umschlagen. Eine absolute Übervölkerung wird jedoch, wenn eine solche überhaupt möglich ist, wohl selten in Betracht kommen, doch wird bei der Unmöglichkeit einer idealen Verteilung aller Güter in der Volkswirtschaft schon eine relative Übervölkerung die Erscheinungen einer absoluten zeitigen. Den Einfluss der effektiven Auswanderung auf die Bevölke-

---

<sup>1</sup> C. Herzog, Was fließt den Vereinigten Staaten durch die Auswanderung zu? Schmollers Jahrb., Bd. IX, S. 72.

rungröfse der verschiedenen europäischen Staaten veranschaulicht folgende Tabelle, welche einerseits den Überschuß der Geburten über die Sterbefälle, anderseits die Auswanderung und die sich hieraus ergebende Verminderung des natürlichen Zuwachses für je 1000 Einwohner berechnet (nach Philippovich):

	Geburten- Überschuß	Aus- wanderung	Vermindert. Zuwachs	Geburten- Überschuß	Aus- wanderung	Vermindert. Zuwachs
	1885			1886		
Deutschland . . . . .	11.4	2.2	7.9	10.9	1.6	9.3
Italien . . . . .	11.5	2.7	8.8	8.2	2.9	5.3
Frankreich . . . . .	2.3	0.1	2.2	—	—	—
Großbritannien und Irland .	12.3	5.7	6.6	12.2	6.3	5.9
(darunter Irland. . . . .)	5.1	12.2	—7.1	5.4	12.5	6.1)
Schweiz . . . . .	6.4	2.6	3.8	6.4	2.5	3.9
Schweden . . . . .	11.6	5.0	6.6	13.2	6.9	6.3

Für die Jahre 1871—1883 wird die durchschnittliche Zahl der Auswanderer für 100.000 der Bevölkerung in folgender Weise angegeben für:

Irland . . . . .	1206	Dänemark . . . . .	260
Norwegen . . . . .	642	Deutschland . . . . .	198
Schottland . . . . .	527	Schweiz . . . . .	192
England . . . . .	432	Italien . . . . .	143
Schweden . . . . .	360	Frankreich . . . . .	13
Portugal . . . . .	306		

Was nun die Wirkungen der Einwanderung für die aufnehmenden Wirtschaftsgebiete anbelangt, so haben die letzteren im großen und ganzen erhebliche Vorteile daraus gezogen. Die amerikanischen Staaten verdanken der mächtigen europäischen Auswanderungsbe-

wegung in diesem Jahrhundert ihre Besiedlung und wirtschaftliche Entfaltung. Nach der sehr niedrigen Schätzung von Mulhall's Dictionary of Statistics belief sich die Zahl der Auswanderer von Europa nach Amerika in dem Zeitraum von 1820—1882 auf mehr als 17 Millionen, wovon die Vereinigten Staaten 11.7 Millionen, die britischen Kolonien 3.9 und die Südamerikanischen Staaten 1.5 Millionen erhalten hätten. Nach der offiziellen Statistik der Vereinigten Staaten läßt sich jedoch berechnen, daß die Gesamtzahl der Einwanderer dahin in der Zeit von 1820—70 mehr als  $7\frac{1}{2}$  Millionen und in der Zeit von 1871—92 ungefähr 11 Millionen betrug. In neuester Zeit ist in einzelnen Territorien Amerikas eine gewisse Übersättigung mit Einwanderern eingetreten, weshalb sich auch schon die Anfänge einer systematischen Einwanderungspolitik bemerkbar machen. Jeder Staat muß ohne Zweifel das Recht haben, den Einwanderungsstrom in der ihm günstigsten Weise zu lenken, eventuell ganz zu hemmen; von diesem Standpunkte ist die Chinesenbill der Vereinigten Staaten und Australiens zu beurteilen. Der Zufluß auswärtiger Arbeitskräfte kann in den Produktionsbedingungen und in der Konsumtionsrichtung sehr leicht eine solche Verschiebung herbeiführen, daß eine schwere Krise unvermeidlich wäre.

Wir hatten bei den vorstehenden Ausführungen hauptsächlich die dauernde oder definitive Auswanderung im Auge. Daneben giebt es aber noch die sogenannte zeitweilige oder periodische Auswanderung, wo die Arbeiter nur für eine gewisse Jahreszeit oder eine kurze Reihe von Jahren in das Ausland gehen, daselbst einen Erwerb suchen, um später einmal mit den gesammelten Ersparnissen in die alte Heimat zurückzukehren. Diese Art der Auswanderung wird für das Mutterland wohl selten nachteilig sein, für das aufnehmende Land wird sie eine nicht unwichtige Quelle der Ausfuhr von Kapitalien.

Als Beispiel sind hier vor allem die Italiener zu nennen, welche namentlich als Erdarbeiter, Maurer und Steinmetze im Frühjahr ihre Heimat verlassen, nach Frankreich, der Schweiz, Österreich und noch weiter gehen und im Herbst, sobald die Arbeit im Freien nicht mehr möglich ist, wieder zurückkehren. Nach Bodio belief sich die Zahl dieser Auswanderer in den letzten 2 Decennien auf etwa 90 000 im Durchschnitte und erreichte mit 105.289 Köpfen im Jahre 1889 ihr bisheriges Maximum.

In viel größerem Maßstabe stellt sich uns die Chinesen-Auswanderung dar, welche zum großen Teil gleichfalls unter den Begriff der periodischen fällt. Der „Ostasiatische Lloyd“ hat berechnet, daß sich trotz der scharfen Maßregeln einzelner Staaten gegen die Chinesen Einwanderung gegenwärtig etwa 3 Millionen Chinesen im Auslande befinden.

---

## X.

### Die innere und äußere Wirtschaftsbilanz.

-----

In der eingangs ausgeführten Übersicht der Theorien der Handelsbilanz haben wir gezeigt, daß gegenüber der Einseitigkeit der Merkantilisten Adam Smith die Handelsbilanz überhaupt verwarf und der Bilanz der inneren Produktion und Konsumtion den Vorzug gab. Wenn auch später die seither vernachlässigten Untersuchungen über den äußeren Wirtschaftsverkehr wieder aufgenommen wurden, so wurde doch nicht die Brücke gefunden, welche den inneren und äußeren Wirtschaftsverkehr in jedem Gebiete mit Notwendigkeit verbindet. Gerade Goschens Werk, dem wir einen so kräftigen Impuls für die Entwicklung der ganzen Lehre verdanken, hat dadurch, daß es eben nur die Wechselkurse und ihre Ursachen und Wirkungen behandelte, zu einer neuen Einseitigkeit geführt. Der internationale Wirtschaftsverkehr vollzieht sich ebenso wie der innere nicht immer in den Formen des Handels- und Zahlungsverkehrs, so daß einer Güterübertragung auf der einen Seite auch jederzeit ein Äquivalent von der anderen Seite entspricht. Der Begriff der Handels- und Zahlungsbilanz, welcher in seiner Anwendung auf den Verkehr mit Ware und Geld auch seine Berechtigung hat, ist uns daher zu eng, und wir greifen zu



einem neuen: dem der Wirtschaftsbilanz. Wie bereits angedeutet, trennen wir den inneren und äußeren Wirtschaftsverkehr eines Landes, erkennen aber auch zugleich einen tiefen und notwendigen Zusammenhang zwischen dem inneren und äußeren Verkehr und seiner Bilanz.

Der innere Güterverkehr giebt das Fundament ab, auf welchem sich der äußere aufbauen kann; es ist daher verfehlt, nur die Krone eines Baumes zu messen, ohne sich um die Wurzeln desselben zu kümmern. Wie in der Einzelwirtschaft sich aus einer Summe verschiedener Faktoren Angebot und Nachfrage krystallisieren, welche einen entsprechenden Verkehrsakt erzeugen, so bewegt auch den internationalen Verkehr ein Importbedürfnis des empfangenden oder ein Exportbedürfnis des abgebenden Landes. Importbedürfnis und Exportbedürfnis können aber nur entstehen, wenn sich das Gleichgewicht zwischen Produktion und Konsumtion in einem Lande nach irgend einer Seite hin verschoben hat. Eine solche Verschiebung erfolgt nun in mehrfacher Weise.

Die Güter, welche ein höher entwickeltes Wirtschaftsgebiet produziert, lassen sich bezüglich ihres Verhältnisses zur Konsumtion in drei Klassen teilen. Die erste Klasse besteht aus solchen Gütern, in welchen sich Produktion und Konsumtion im Inlande die Wage halten (Inlandgüter), die zweite aus solchen, wo die Produktion den Konsum übertragt (Exportgüter), und die dritte aus solchen, wo die einheimische Produktion dem Konsum allein nicht genügt (Importgüter). Auf der primitivsten Stufe kultureller Entwicklung herrscht natürlich die erste Güterklasse vor, die Produktion bestimmt sich nach dem voraussichtlichen Konsum, und der Konsum muß sich in Ermangelung anderweitiger Güterquellen auf das im Lande selbst produzierte Quantum einschränken. Nachbarliche Wirtschaftsgebiete lernen aber infolge mannigfacher Berührungspunkte in Krieg

und Frieden wechselseitig Güter kennen, nach denen ein Bedürfnis entsteht, das nicht durch Eigenproduktion befriedigt werden kann; es erfolgt daher eine Einfuhr. Später kommt gar die Erkenntnis hinzu, daß das eine Wirtschaftsgebiet gewisse Güter unter dem Einflusse natürlicher und socialer Vorbedingungen besser und billiger herstellen kann als ein anderes; letzteres schränkt daher seine Produktion für diese Art von Gütern ein und wendet seine Produktionsmittel anderen Güterarten zu, welche es seinerseits vorteilhafter erzeugen und als Ausfuhr gegen eine entsprechende Einfuhr umsetzen kann. So bildet sich ein wirtschaftlicher Wechselverkehr heraus, in dessen Verlauf die erste Güterklasse immer mehr zusammenschrumpft, während die beiden anderen Güterklassen sich rapid vergrößern. Es bildet sich damit jenes wirtschaftliche Abhängigkeitsverhältnis heraus, welches wir als internationale Arbeitsteilung bezeichnen.

Durch die Höhe jenes Fehlbetrages, um welchen die einheimische Produktion dem Konsum in gewissen Güterklassen nicht mehr genügt, bestimmt sich der Importbedarf. Er stellt demnach die unterste Grenze dar, bis zu welcher die Einfuhr eines Landes sinken darf, ohne daß hieraus wirtschaftliche Nachteile erwachsen. Selbstverständlich ist diese Grenze keine fixe, weil auch der inländische Konsum keine feste Grenze bildet, und namentlich in solchen Gütern, welche mehr dem Luxus dienen, je nach den Verhältnissen eingedämmt werden kann. Eine solche Eindämmung des einmal vorhanden gewesenen Konsums, ein Zurücktreten des als unterste Grenzlinie bezeichneten Importbedarfes wird sich aber auch nicht ohne Störungen vollziehen, weil ja doch auch bei der Einfuhr inländische Arbeit und inländisches Kapital in Anspruch genommen sind und auf die genannte Weise leicht brach gelegt werden. Wenn wir nun dem Importbedarfe als der unteren Grenze

die Importfähigkeit als die oberste Grenze entgegenstellen, so wäre die letztere an und für sich durch die für jede Klasse von Gütern speziell festzustellende Aufnahmefähigkeit eines Landes gegeben. Dies ist aber in Wirklichkeit nur der Fall bei jenen Güterübertragungen, welche kein Äquivalent an wirtschaftlichen Gütern erfordern. Dort, wo ein solches Äquivalent gegeben werden muß, wird die Importfähigkeit begrenzt durch die wirklich stattgehabten oder durch die voraussichtlich stattfindenden Exporte an wirtschaftlichen Gütern. Während also der Importbedarf zunächst nur durch das Verhältnis der inneren Produktion und der einheimischen Produktion beeinflusst wird, stellt sich die Importfähigkeit bei allen wirtschaftlichen Gütern, welche ein analoges Äquivalent notwendig machen, als das Resultat des äußeren Verkehrs dar.

Gerade umgekehrt verhält es sich mit den Grenzen des Bedarfes und der Fähigkeit beim Exporte. Der Exportbedarf ergibt sich aus den faktisch stattgehabten oder noch statthabenden Importen an allen solchen wirtschaftlichen Gütern, welche im internationalen Verkehr ein Tauschobjekt von wirtschaftlichen Gütern erheischen. Die Exportfähigkeit hingegen findet ihre Grenze in jener Gütermenge, mit welcher die einheimische Produktion den inländischen Konsum überragt.

Der ideale Ruhezustand einer Volkswirtschaft wäre dann gegeben, wenn sich Import und Export die Wage halten und die Grenzen des Importbedarfes und der Importfähigkeit einerseits und des Exportbedarfes und der Exportfähigkeit andererseits hiemit zusammenfallen würden. Es sei jedoch ausdrücklich bemerkt, daß dies nur bezüglich jener wirtschaftlichen Güter gilt, für welche ein Äquivalent gleichfalls in wirtschaftlichen Gütern hingegeben werden muß. Ist demnach gar kein Äquivalent erforderlich, wie bei Geschenken, Kontributionen u. s. w., dann kann ein Import an wirt-

schaftlichen Gütern und eine Bereicherung des Wirtschaftssubjektes stattfinden, ohne daß das wirtschaftliche Gleichgewicht dadurch gestört würde. Besteht dieses Äquivalent nicht aus materiellen (wirtschaftlichen) Gütern, sondern aus immateriellen, dann wird dieses wirtschaftliche Gleichgewicht ebenfalls nicht direkt beeinflusst; der Import, welcher beispielsweise durch die Hingabe von Arbeitskräften oder Arbeitsleistungen ins Land geleitet wird, tangiert in keiner Weise unmittelbar die Bilanz der zweiseitigen wirtschaftlichen Güterübertragungen. Mittelbar allerdings wird insofern ein Einfluß zu konstatieren sein, als die abgegebenen immateriellen Güter der einheimischen Produktion fehlen werden, welche ihrerseits wieder einen Faktor des Importbedarfes und der Exportfähigkeit bildet.

Natürlicherweise besteht das ebengeschilderte wirtschaftliche Gleichgewicht in Wirklichkeit nirgends. Produktion und Konsum sind keine festen unveränderlichen Größen, zudem steht jedes Wirtschaftsgebiet in der Brandung eines wirtschaftlichen Verkehres und hat dessen Wellenschläge mehr oder minder hart zu fühlen. Die sich ergebenden Schwankungen können nun verschiedener Natur sein. Sinkt die Exportfähigkeit, dann sinkt auch der faktische Export und die Importfähigkeit wird unter den Importbedarf herabgedrückt; die Folge wird wohl zunächst eine Verschuldung an das Ausland sein, kann aber auch zu einer Steigerung der Produktion oder zu einer Reduktion des Konsums an Importgütern sein. Ganz analog stellt sich das Verhältnis, wenn der faktische Export infolge äußerer Einflüsse zurückgeht, ohne daß eine Minderung der Exportfähigkeit vorangegangen ist; in diesem Falle wird sich allerdings auch noch eine Überproduktion an Exportgütern einstellen.

Nehmen wir nun den entgegengesetzten Fall. Es sinkt der Importbedarf, so daß sich ihm gegenüber die Exportfähigkeit höher stellt. Dadurch gerät das Wirtschaftsgebiet

in einen Zustand der Aktivität, indem sich nun der faktische Import und Export innerhalb der durch die Exportfähigkeit einerseits und den Importbedarf andererseits gesteckten Grenzen scheinbar ohne Nachteil frei bewegen können. Hier kann also das Land mehr importieren und braucht weniger zu exportieren, als infolge des äußeren Wirtschaftsverkehres notwendig ist. Da aber ein Überwiegen der Exportfähigkeit über den faktischen Export einer Überproduktion und einer Brachlegung produktiver Kräfte des Inlandes gleichkommt, eine Steigerung des Exportes aber auch den Import stimulieren muß, so ergibt sich die Tendenz einer Gleichstellung von Exportfähigkeit und Exportbedarf auf der einen und Importfähigkeit und Importbedarf auf der anderen Seite. Vom Standpunkt des internationalen Wirtschaftsverkehres ist also eine dauernde Aktivität einer Volkswirtschaft ebenso wenig denkbar als eine dauernde Passivität, soweit es sich um wirtschaftliche Güter-Übertragungen zweiseitiger Natur handelt.

So erklärt sich auch die bereits von Goschen gemachte Beobachtung, daß auswärtige Anlehen in Geld oder Ware im Momente ihres Abschlusses nicht wie eine Einfuhr, sondern wie eine Ausfuhr auf das borgende Land wirken. Durch ein Anlehen wird nämlich die Importfähigkeit eines Landes dadurch künstlich gesteigert, daß die künftig zur Amortisation erfolgenden Exporte im Wege des Kredits als bereits geschehen zu betrachten sind. Bei der späteren Rückzahlung erfolgen die Exporte ohne Import-Äquivalent, der Spielraum zwischen Exportfähigkeit und dem die Einfuhr aufwiegenden faktischen Exporte wird um diesen Betrag gekürzt.

Wir sehen demnach, daß die verschiedenen Ein- und Ausgänge an wirtschaftlichen Gütern nicht direkt unter einander kommunizieren, sondern durch die innere Güterbewegung mit einander verbunden sind. Produktion und Kon-

sumtion eines Landes bilden die Basis, auf der sich Einfuhr und Ausfuhr entwickeln können, die äußere Wirtschaftsbilanz ist somit nur ein Korrelat der inneren.

Bezüglich der Berechnung der äußeren Wirtschaftsbilanz müssen wir jedoch eine Unterscheidung machen, in welcher eigentlich der Kern der Handelsbilanztheorie gelegen ist. Wenn wir von Güter-Übertragungen zwischen Einheiten der Einzelwirtschaft handeln, dann ziehen wir jenen Tauschwert in Rechnung, welcher den wirtschaftlichen Gütern in der verkehrswirtschaftlichen Organisation der Volkswirtschaft zugesprochen wird. Wenn wir aber Einheiten der Gesamtwirtschaft, hier also die Wirtschaftsgebiete ins Auge fassen, dann müssen wir streng genommen auch einen anderen Tauschwert konstruieren, welcher sich nicht innerhalb einer Volkswirtschaft, sondern in der Weltwirtschaft, im Verkehr von einem Wirtschaftsgebiete zum andern ausgebildet hat. Wir stellen also dem speziellen, nationalen oder volkswirtschaftlichen Tauschwerte einen allgemeinen, internationalen oder weltwirtschaftlichen gegenüber.

Je nachdem man nun dem äußeren Güterverkehre eines Landes die eine oder die andere Berechnung zu Grunde legt, gelangt man auch zu einem verschiedenen Resultate, das einemal vom Standpunkte der Volkswirtschaft zur äußeren Wirtschaftsbilanz, das anderemal vom Standpunkte der Weltwirtschaft zur internationalen Wirtschaftsbilanz. Bei den Edelmetallen und einigen Kategorien von Waren und Kreditpapieren wird der allgemeine Tauschwert mit dem speziellen zusammenfallen. Eine mehr oder minder bedeutende Differenz wird jedoch bei einer Menge von wirtschaftlichen Gütern unvermeidlich sein, und gerade diese Differenz wird dadurch, daß sie bei höherem allgemeinen Tauschwerte den Export, bei höherem speziellen Tauschwerte den Import fördern, der gewichtige Motor des inter-

nationalen Wirtschaftsverkehrs bleiben. Die Zollpolitik hat, insoweit sie nicht rein fiskalische Zwecke verfolgt, keine andere Aufgabe als die, die Tauschwertdifferenz im nationalen und internationalen Verkehre in einer dem Inland günstigen Weise zu regulieren.

Wenn die Merkantilisten einst von dem festen Glauben befangen waren, daß ein Land durch den Handelsverkehr immer nur das gewinnen kann, was ein anderes verloren hat, so konnte dies vom Standpunkte der internationalen Bilanz nicht bezweifelt werden; bei gleichbleibendem Tauschwerte konnte das eine Land nur soviel bekommen, als ein anderes Land hergegeben hat. Wenn dagegen Adam Smith die Behauptung aufstellte, daß bei jeder internationalen Transaktion beide Länder gleichviel oder doch nahezu gleichviel gewinnen, so konnte er dies nur vom Standpunkte der äußeren Wirtschaftsbilanz sagen. Nach seiner Ansicht vollzieht sich eine Güter-Übertragung nur dann, wenn für das betreffende Gut ein Importbedürfnis in dem einen und für das Äquivalent, sei es nun Geld oder wieder Ware, ein Importbedürfnis in dem anderen Lande besteht, d. h. wenn in beiden Fällen der spezielle Tauschwert des importierten Gutes höher steht als der allgemeine. Dann bedeutet allerdings die Transaktion beiderseitigen Gewinn.

Wenn nun auch nicht geleugnet werden kann, daß die gegenwärtige Entwicklungstendenz der Wirtschaftsgebiete der Erde in mancher Hinsicht einer weltwirtschaftlichen Organisation zustrebt, so bleibt doch die Thatsache bestehen, daß die Weltwirtschaft jetzt eine Fiktion ist, die überhaupt nie an und für sich, sondern nur in ihren Rückwirkungen auf die einzelnen Wirtschaftsgebiete richtig erfaßt werden kann. Damit rückt aber auch der internationale Gesichtspunkt in dieser Frage in die zweite Linie, die Hauptsache bleibt die Ermittlung der äußeren, nicht der internationalen Wirtschaftsbilanz, und ihres Verhältnisses

zu dem inneren Gleichgewicht einer speziellen Volkswirtschaft.

Hiermit haben wir den äusseren Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz aus dem inneren Güterverkehre abzuleiten und die so gewonnenen Resultate zusammenzufassen gesucht. Es ergeben sich aber häufig Rückwirkungen in umgekehrter Richtung, und diese wollen wir bezüglich des Geld- und Warenverkehrs in den folgenden Kapiteln untersuchen.



## XI.

### **Rückwirkungen des äußeren Geldverkehrs auf die Volkswirtschaft.**

---

Wenn wir zunächst an die Betrachtung der Rückwirkungen gehen, welche der internationale Geldverkehr auf die Güterbewegung der inneren Volkswirtschaft ausübt, so müssen wir vor allem die Wertpapiere im engeren Sinne ausscheiden, da ihr spezieller und allgemeiner, nationaler und internationaler Tauschwert keine wesentlichen Abweichungen zeigt. Die zum Papiergeld erhobenen Wertpapiere, sowie das Metallgeld können jedoch in dieser Beziehung erhebliche Differenzen aufweisen, weil die gesetzliche Anerkennung als Zahlungsmittel den speziellen Tauschwert derselben über den internationalen erheben kann. Im Außenverkehre eines Staates wird das Metallgeld nur nach seinem Feingehalte, das Papiergeld nur nach der Kreditwürdigkeit des verausgabenden Staates geschätzt, es wird demnach nicht der nominale, sondern der reale Wert bzw. Kurswert in Rechnung gestellt.

Das in einem Wirtschaftsgebiete gesetzlich eingeführte Metallgeld ändert sich demnach im Werte, sobald es die Grenze desselben nach der einen oder anderen Richtung überschreitet. Der durch den Feingehalt repräsentierte reale

und internationale Wert des Metallgeldes stellt sich jedenfalls niedriger als der nur für den internen Verkehr maßgebende Nominalwert, daher erfährt das Metallgeld durch die Ausfuhr eine Wertverminderung und durch die Einfuhr eine Werterhöhung. Besteht zwischen dem realen und nominalen Werte eine derartige Differenz, daß sie die Kosten der Versendung, Versicherung und Umprägung der Münzen im Auslande übersteigt, dann tritt eine Begünstigung der Einfuhr und eine Hemmung der Ausfuhr solcher Münzen ein, d. h. das schlechte Geld bleibt im Lande und vermehrt sich, wenn völlige Prägefreiheit besteht. Der reale Wert ist aber keine unveränderliche Größe; für seine Höhe bleibt das jeweilige Verhältnis der beiden Währungsmetalle Gold und Silber maßgebend, daher denn auch die oben geschilderten Wirkungen dann am schärfsten hervortreten, wenn Länder mit verschiedenen Währungsmetallen in kommerziellen Verkehr treten.

Eine viel geringere Verkehrsfähigkeit in internationaler Beziehung kommt dem Papiergelde zu, weil im Auslande nur dessen schwankender Kurswert gilt, und weil es früher oder später seinen Kreislauf im Ursprungslande beenden muß. In Wirklichkeit dient es im internationalen Verkehre vorzüglich Spekulationszwecken; es wird vom Auslande genommen, wenn der Kurswert fällt, hingegen fließt es zurück, wenn derselbe steigt.

Allgemein also macht sich durch das Sinken des äußeren oder realen Geldwertes gegenüber dem inneren oder nominalen eine Vermehrung der Geldeinfuhr und eine Restrictierung der Geldausfuhr geltend, das auswärtige Geld wird durch die im Inlande eingetretene Werterhöhung angelockt, das innere Geld wird durch die bei der Ausfuhr unvermeidliche Entwertung abgeschreckt. Daraus entwickelt sich eine Geldfülle, welche den Geldbedarf immer mehr und mehr übersteigt. Das Geld sinkt infolge dessen im Ver-

hältnisse zu den Waren im Preise, während eben dadurch der Geldpreis der Waren steigt. Die Produktionskosten, namentlich die Arbeitslöhne, halten mit dem Preise des Geldes, nicht mit dem der Ware gleichen Schritt, sie drücken sich nach wie vor der Geldentwertung in derselben Zahl von Geldstücken aus, bleiben sich demnach nominell im Inlande allerdings gleich, erscheinen aber im Vergleiche zum Auslande mit der Geldentwertung entsprechend verbilligt. In jenen Produktionszweigen, welche den inländischen Bedarf nicht decken und deshalb einen Import ermöglichen, wird die ausländische Konkurrenz in ein ungünstigeres Verhältnis gesetzt, jene Produktionszweige dagegen, welche für den Export arbeiten, erfahren dadurch eine Steigerung ihrer Konkurrenzfähigkeit. Eine Geldentwertung übt also — dem ersten Anschein nach — auf die heimische Produktion eine günstige Wirkung, sie hemmt die Wareneinfuhr und stimuliert die Warenausfuhr, sie wirkt ungefähr wie ein Einfuhrzoll auf der einen und eine Exportprämie auf der anderen Seite.

Die geschilderten Wirkungen lassen sich, wie wir dies bei Besprechung einzelner Fälle sehen werden, vielfach konstatieren, im allgemeinen muß jedoch betont werden, daß diese rein theoretische Entwicklung der Dinge durch mannigfache Verhältnisse alteriert und demnach selten rein zum Ausdrucke gelangen wird.

Betrachten wir zunächst den Einfluß der Geldentwertung auf die verschiedenen Produktionszweige. Jene Produzenten, welche für den Export arbeiten, würden daraus, daß sie die Kosten in dem entwerteten heimischen Gelde zu tragen haben, den Preis für die Ware vom Auslande jedoch in dem unverändert gebliebenen auswärtigen Gelde bezahlt bekommen, einen dieser Differenz entsprechenden Gewinn ziehen. Es sind nun zwei Fälle möglich. Entweder dominiert das betreffende Land mit einem bestimmten

Exportartikel die auswärtigen Märkte; dann wird sicher der durch die günstigeren Chancen ganz besonders angeregte heimische Wettbewerb eine Preisermäßigung auf den fremden Plätzen zur Folge haben, da sich erfahrungsgemäß die Preisbildung immer dem Orte des geringeren Widerstandes anpaßt. Oder das vom Lande exportierte Quantum bildet nur einen Teil der Marktzufuhren einer bestimmten Ware; dann wird der Preisdruck auf den fremden Märkten sich zwar nicht in voller Stärke fühlbar machen, dagegen werden die heimischen Produktionskosten solange eine steigende Tendenz beobachten, bis das alte Gleichgewicht wieder hergestellt ist.

Jene Waren, deren heimische Produktion dem eigenen Bedarf des Landes nicht genügt, daher noch für einen ansehnlichen Import aus dem Auslande Raum läßt, werden sich infolge der Geldentwertung im Preise höher stellen. Eine plötzliche Steigerung der Produktion wird kaum durchführbar sein, so daß der Bezug aus dem Auslande fort dauern wird. Aber auch hier werden sich die auswärtigen Produzenten eher zu einem Preisnachlasse, als die inländischen Konsumenten zu einer Preiserhöhung verstehen, andererseits werden sich auch die Produktionskosten verteuern. Weiters werden aber auch jene Produktionszweige, welche nur für den heimischen Bedarf arbeiten und diesen auch völlig decken, bei der Verteuern der Produktionskosten infolge der allgemeinen Konnexität der wirtschaftlichen Güterbewegungen mit in Mitleidenschaft gezogen.

Es tritt also im Verlaufe der Zeit eine Nivellierung ein; eine Steigerung oder Förderung der heimischen Produktion wird nur in dem Übergangsstadium vor der Nivellierung möglich sein. Aber auch eine Schattenseite wird hiebei unvermeidlich werden. Die unnatürliche Preisbewegung der Waren wird zumeist zu einer Verschwendung von Arbeit und Kapital führen, welche ganz besonders dann auf der heimischen Produktion schwer lasten wird, wenn eine Regu-

lierung der Valuta gerade das Gegenteil aller jener Wirkungen hervorbringen wird, welche hier besprochen wurden.

Ein Hauptmoment, welches jedoch bei den hier einschlagenden theoretischen Deduktionen übersehen wird, ist die Notwendigkeit einer Kontinuität und Stabilität für jeden und in ganz besonderem Maße für den internationalen Verkehr. Eine Entwertung des Geldes vollzieht sich nicht nach einer bestimmten, voraus zu berechnenden Scala, sondern sprungweise, bald mit einem Vorsprung, bald mit einem Rückschlag. Die Folge einer solchen Marktbeziehung ist aber immer eine vollständige Lahmlegung des Handelsverkehrs, denn nunmehr arbeitet der Kaufmann nicht mehr auf Grund einer festen Kalkulation, er arbeitet überhaupt nicht mehr, sondern er spielt. Das Risiko jeder geschäftlichen Transaktion, die er unternimmt, steigert sich von Tag zu Tag, der Import wird gelähmt und ebenso der Export, schon deshalb, weil das Äquivalent fehlt. Zu den natürlichen Warenpreisen müssen immer noch die Assekuranzkosten für das kaufmännische Risiko gezahlt werden, und diese Assekuranzkosten zahlt wohl stets das an Geldentwertung leidende Land.

Das gesteigerte Risiko im Ausföhrhandel bringt es mit sich, daß auch der oben aufgestellte Satz, daß durch die Entwertung ein Ausströmen von Geld verhindert, ein Einströmen hingegen befördert wird, einer erheblichen Modifikation bedarf. Ein Ausströmen wird bei einem Lande, dessen Valuta sich entwertet hat, meist ohnedies nicht stattgefunden haben, ein Einströmen wird aber in größerem Maßstabe schon deshalb nicht zu konstatieren sein, weil sich bei so schwankenden Geldverhältnissen die fremden Kapitalisten hüten werden, in dem betreffenden Lande Investitionen ihres Kapitals vorzunehmen. Das Risiko wird also auch hier etwaige günstigere Wirkungen paralisieren.

Am mildesten wird dieses paralysierende Moment sowohl im Warenhandel als auch im Geldverkehre dann hervortreten,

wenn die Geldentwertung nicht eine Folge innerer Ereignisse der Volkswirtschaft, sondern eine Begleiterscheinung äußerer Verhältnisse ist. Als Beispiel hierfür kann die Silber-Entwährung der letzten Jahre gelten. Eine gewisse aleatorische Bewegung wird auch hier nicht zu vermeiden sein, wenigstens aber ist der Kredit nicht in gleichem Maße erschüttert. Demgemäß werden auch die anfangs dieses Kapitels erörterten Wirkungen am reinsten in dem genannten Falle zur Geltung kommen.

Vor allem haben die jüngsten währungs- und handelspolitischen Ereignisse in Ostasien ein wertvolles Material zu der hier behandelten Frage geliefert. Die von der indischen Regierung am 26. Juni 1893 verfügte Schließung der indischen Münzstätten für die Prägung von Silber-Rupien für Privatrechnung verursachte eine Steigerung des Rupienkurses von  $14\frac{1}{2}$  d auf 16 d, d. h. auf jenes Verhältnis, in welchem die Regierung Gold gegen Silber einzulösen erklärte. Dieser Geldverteuerung entsprechend sank der Geldwert in den Silberwährungsländern, mit denen Indien in lebhaftem Handelsverkehr steht; so sank der Kurs des Silberdollars zwischen Indien und China, welcher lange Zeit auf 100 Dollars = 220 Rupien gestanden war, plötzlich auf 100 Dollars = 192 Rupien. Das Resultat dieser Vorgänge spiegelt sich in den offiziellen Daten wieder, welche die „Review of trade of India in 189 $\frac{3}{4}$ “ bezüglich des indischen Handels giebt. Während sich die Einfuhr um volle 18 Prozent gegenüber dem Vorjahre steigerte, ging die Ausfuhr in den Hauptstapelartikeln erheblich zurück, so in Baumwolle um 23 Prozent, in Getreide um 20.6, in Opium um 13.3 Prozent. Der amtliche Bericht konstatiert, daß diese Veränderungen — mit einziger Ausnahme der Getreide-Ausfuhr — auf Rechnung der währungspolitischen Maßnahmen Indiens zu setzen sind.

Den Einfluß des Preisfalles von Silber auf die Preis-

bewegung der Waren in China hat eine interessante Untersuchung des englischen Generalkonsuls in Shanghai erwiesen<sup>1</sup>. Der Wert des Haikuan Tael ist nämlich von 6 s. 6 d. in der Periode 1866—73 allmählich auf 5 s. 7 d. in den Jahren 1879—84, von da an aber bis auf 4 s. 4 d. im Jahre 1892 (3 s. 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> d. im Jahre 1893) zurückgegangen. Der Konsularbericht kompiliert nun 3 Tabellen, welche die Marktpreise in Silber (Haikuan Taels) und Gold (£) für die Jahre 1870 und 1892 enthalten; in der ersten Tabelle finden sich Waren, welche China selbst produziert und hauptsächlich auch selbst konsumiert, in der zweiten solche, welche vom Auslande importiert und in China konsumiert werden, und in der dritten solche, welche China produziert, aber größtenteils exportiert. Danach zahlte man für ein und dieselbe Warenmenge:

in der ersten Gruppe (Waren des Binnenhandels)

	Haikuan Taels		£	sh.
1873	81.56	oder	26	10
1892	74.27		16	12

Abnahme: 8.9 Prozent      Abnahme: 17.6 Prozent

in der zweiten Gruppe (Waren des Importhandels)

	Haikuan Taels		£	sh.
1873	43.09	oder	14	—
1892	29.96		6	10

Abnahme: 30.5 Prozent      Abnahme: 53.6 Prozent

in der dritten Gruppe (Waren des Exporthandels)

	Haikuan Taels		£	sh.
1873	375.06	oder	121	17
1892	381.21		83	0

Zunahme: 1.6 Prozent      Abnahme: 35.9 Prozent

Es sind demnach in der 1. und 2. Gruppe die Silber- und Goldpreise der Waren gefallen, d. h. die Kaufkraft

<sup>1</sup> Report on the effect of the fall in value of silver on prices of commodities in China. Miscellaneous Series. London, Foreign Office, 1893. — Vgl. Dr. Joseph Grunzel, China und die Silberkrise. Jahrb. f. Nationalök. u. Statistik. Dritte Folge. VI. Bd., S. 613 fg.

des Silbers und Goldes hat sich erhöht. In der 3. Gruppe sind die Silberpreise etwas gestiegen, die Goldpreise aber beträchtlich gefallen. Die Ziffern bestätigen unsere Deduktionen vollauf. Die Silberentwertung hatte einen allgemeinen Rückgang auch der Warenpreise zur Folge, weil die Preise sich nach dem Orte des geringeren Widerstandes richten, nur in den Exportwaren läßt sich eine geringe Steigerung wahrnehmen, zumal China mehrere spezifische Artikel produziert, mit denen es mehr oder weniger die auswärtigen Märkte beherrscht.

In neuester Zeit bot auch Griechenland ein Beispiel für ein Land mit zunehmender Geldentwertung, indem sich Ende 1893 das Goldagio auf 167 Prozent stellte. Die letzten Handelsberichte geben keine Nachricht von irgend welchen günstigen Ergebnissen für die heimische Volkswirtschaft. Die Einfuhr fiel von 119.3 Mill. Franks im Jahre 1892 auf 91.5 Mill. im Jahre 1893, d. h. um  $30\frac{1}{4}$  Prozent. Die Ausfuhr stieg zwar von 82.3 Mill. Franks auf 88 Mill. in derselben Zeitperiode, also um 7 Prozent, es muß jedoch beachtet werden, daß diese statistische Feststellung auf Grund von Preiszißern erfolgte, welche gegen den Durchschnittspreis des Jahres viel zu hoch gegriffen waren. Namentlich in dem Hauptausfuhrartikel, in Korinthen, welche mehr als die Hälfte der gesamten Ausfuhr bilden, ist infolge der Überproduktion auf der einen und der im Laufe der finanziellen Krise eingetretenen Schädigung des auswärtigen Absatzes eine solche Krise eingetreten, daß die Regierung sogar entschlossen scheint, einen Teil der Korinthenvorräte einfach zu vertilgen. Drastischer kann wohl die durch die Geldentwertung herbeigeführte „Hebung der heimischen Produktion“ nicht mehr illustriert werden.

Einen tiefen Einblick in die Folgewirkungen und Begleiterscheinungen der Geldentwertung gewähren uns auch die chronisch damit behafteten südamerikanischen Staaten. So



steht Argentinien nach einer vorübergehenden Erholung im Jahre 1886 vollständig unter der Herrschaft einer mit Zwangskurs .ausgestatteten und immer stärker sinkenden Papierwährung. Die Zahl und Höhe der Schwankungen zeigt uns beispielsweise der Goldkurs des Monats Dezember, welcher Anfangs 364 Pesos notierte, am 6. auf 370 stieg, Mitte des Monats auf 347 fiel, um wieder auf 370 zu steigen und mit 358 zu schliessen<sup>1</sup>. Diese Zustände haben natürlich nachteilig auf den Import gewirkt, sie haben aber auch dem Londoner „Economist“ zufolge einen erheblichen Rückgang der Ausfuhr zur Folge gehabt. Nach den der Wirklichkeit nicht entsprechenden hohen Wertangaben der Zollbehörden belief sich nämlich die Ausfuhr:

1889:	122	Mill. Pesos	
1890:	100.4	-	-
1891:	99.0	-	-
1892:	112.8	-	-
1893:	92.7	-	-

Der wichtigste Exportartikel, nämlich Schafwolle, verzeichnet seit 1889 allein einen Rückgang von 49 Prozent. Nicht viel besser liegen die Verhältnisse in Brasilien, wo der Kurs für eine Mark im Jahre 1892 zwischen 747—1177 und im Jahre 1893 zwischen 980—1175 Réis schwankte. Die Lebensmittelpreise sind ungeheuer gestiegen, dementsprechend auch der Nominal-Lohn der Arbeiter; Ackerbau, Industrie und Handel liegen vollständig darnieder, allerdings haben hierin auch die politischen Wirren der letzten Jahre vielfach Verheerungen angerichtet<sup>2</sup>. In Paraguay beträgt das Goldagio seit 1892 500—600 Prozent, so daß der Wert des Papierpeso statt etwa 4 Mark nur 0.60 Mark repräsentiert. Die Importhäuser verkaufen, um sich gegen Verluste zu decken, nur baar und decken ihre Warenbezüge aus dem

---

<sup>1</sup> Handelsmuseum, Kommerzielle Berichte. Jahrg. 1895, I, S. 60.

<sup>2</sup> Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1894, II, S. 158.

Ausland mit Warenexporten; im allgemeinen liegt jedoch der Aufsenhandel total darnieder<sup>1</sup>. In Chile ist der Peso von 29½ Pence oder 2.50 Mark im Jahre 1889 beständig auf 12⅓ Pence oder 1.03 Mark im Jahre 1893 gefallen. Die Importeure erlitten schwere Verluste, aber auch die heimische Industrie konnte sich trotz der theoretisch bestehenden Begünstigungen nicht aufraffen. „Die Industriellen selbst gebrauchen mancherlei Rohprodukte oder Materialien, die nach Kurs bezahlt werden müssen, was mancher Branche hemmend entgegentreten mag, andererseits müssen maschinelle Einrichtungen meist aus dem Ausland bezogen werden, und da solche neue Anlagen heute sehr teuer eintreten würden, so findet sich kaum jemand, der jetzt eine neue Unternehmung zur Ausführung bringen möchte“<sup>2</sup>.

Die Wirtschaftsgeschichte früherer Decennien liefert uns gleichfalls Belege für die Wechselbeziehungen zwischen währungspolitischen Ereignissen und Vorgängen auf dem Gebiete des Aufsenhandels. So hatte Italien am 1. Mai 1866 den Zwangskurs eingeführt, infolgedessen das Goldagio im Jahre 1866 auf 20.5 Prozent stieg und sich erst seit dem Jahre 1873 konstant ermäßigte, bis es im Jahre 1883 durch Abschaffung des Zwangskurses vollständig verschwand. Ein direkter Zusammenhang zwischen den Wandlungen des Agios und der Handelsbilanz in diesem Zeitraume wird zwar von mancher Seite bestritten, und es mag wohl richtig sein, daß bei einer detaillierten Vergleichung sehr vorsichtig zu Werke gegangen werden müßte<sup>3</sup>. So viel steht jedoch fest, daß die außerordentlichen Schwankungen, welche die offizielle Handelsstatistik bezüglich der Einfuhr und Ausfuhr ausweist, den Bewegungen des Agios überhaupt nicht ferne stehen. Sie beweisen, in welchen Grenzen sich beim Bestehen eines

---

<sup>1</sup> Deutsches Handelsarchiv. Jahrg. 1893, II, S. 23.

<sup>2</sup> Ebenda. Jahrg. 1894, II, S. 222 u. 252.

<sup>3</sup> Vgl. Sombart a. a. O. S. 102.

Agios die Risiken des auswärtigen Handels bewegen können.  
Es betragen nämlich:

	das Goldagio		die Mehreinfuhr	
1873	13.05 Prozent		129.8 Mill. Lire	
1874	12.22	-	317.5	- -
1875	8.36	-	184.6	- -
1876	8.45	-	98.6	- -
1877	9.68	-	207.6	- -
1878	9.50	-	60.4	- -
1879	11.20	-	175.3	- -
1880	9.49	-	82.3	- -
1881	1.88	-	74.4	- -
1882	2.65	-	76.4	- -

Nach der Aufhebung des Zwangskurses aber steigerte sich die Mehreinfuhr Italiens in folgender Weise:

1883:	106.4 Mill. Lire
1884:	253.1 - -
1885:	512.1 - -
1886:	434.9 - -
1887:	580.8 - -

Im Jahre 1892 hat sich neuerdings ein starkes Goldagio eingestellt, welches im November 1893 vorübergehend sogar 16 Prozent erreichte. Damit machten sich zwar einige dem Zwangskurse eigene Wirkungen auf Handel und Verkehr fühlbar, die offizielle Festsetzung des Zwangskurses hätte aber zu allen bestehenden Nachteilen auch noch die Schädigung des auswärtigen Kredits hinzugefügt.

Auch für Österreich läßt sich unter der Herrschaft des bis zur Einstellung der freien Silberprägung im Jahre 1879 eine Wechselbeziehung zwischen Agio und Handelsbilanz nicht völlig in Abrede stellen. Ein Aufschnellen des Silberagios hat regelmäfsig eine Erhöhung des Aktivsaldos zur Folge und umgekehrt. Man vergleiche in dieser Richtung folgende Übersicht:

	Silberagio	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1854	28.3	—	8.7
1855	21.6	—	3.0
1856	5.4	7.2	—
1857	5.5	31.7	—

	Silberagio	Goldagio	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1858	4.1	—	27.5	—
1859	20.6	—	—	16.8
1860	32.3	—	—	55.8
1861	41.7	—	—	32.9
1862	28.1	—	—	55.0
1863	13.2	—	—	37.0
1864	15.9	—	—	68.6
1865	8.4	—	—	87.7
1866	20.0	—	—	111.6
1867	24.8	—	—	113.1
1868	14.8	—	—	41.5
1869	21.3	—	—	19.2
1870	22.2	—	36.5	—
1871	20.6	—	73.2	—
1872	9.5	—	225.7	—
1873	8.6	10.8	159.5	—
1874	5.3	11.2	124.7	—
1875	3.4	11.7	—	1.6
1876	4.7	20.8	—	60.9
1877	9.5	22.9	—	111.3
1878	2.7	18.0	—	102.6

Seither lassen sich die Wandlungen des Goldagios mit den Schwankungen der Handelsbilanz nicht in Einklang bringen; offenbar hat sich die Zahl und Gröfse der die letztere beeinflussenden Faktoren erheblich vermehrt.

Aus allen diesen Beispielen geht hervor, wie außerordentlich empfindlich der Mechanismus einer jeden Volkswirtschaft gegen alle Veränderungen ist, welche sich in dem Wertverhältnis der eigenen Geldzeichen zu den fremden ergeben. Leider ist unsere Wissenschaft noch nicht so weit gediehen, daß sie sicher bestimmen könnte, in welcher Richtung sich ein plötzlicher Stofs in diesem Mechanismus fortpflanzen wird; sie kann nur eine Lehre geben, und die heißt Vorsicht.

## XII.

### **Rückwirkungen des äußeren Warenverkehrs auf die Volkswirtschaft.**

---

Die Rückwirkungen des äußeren Wirtschaftsverkehrs auf das Verhältnis von Produktion und Konsumtion in einem Wirtschaftsgebiete lassen sich in mannigfacher Richtung verfolgen. Mit steigender Kulturentwicklung muß ein immer größerer Teil des Konsums durch Einfuhren aus dem Auslande gedeckt werden, muß ein immer größerer Teil der Produktion sich durch Ausfuhr das mangelnde Absatzgebiet suchen. Wir haben oben die Wechselbeziehungen zwischen Importbedarf und Importfähigkeit, Exportbedarf und Exportfähigkeit untersucht und gezeigt, daß nicht nur der äußere Verkehr, sondern auch die Lage der inneren Volkswirtschaft der Einfuhr und der Ausfuhr gewisse natürliche Grenzen setzt. Der äußere Verkehr bezeichnet nur im allgemeinen das Wertminimum und Wertmaximum, innerhalb deren sich Einfuhr und Ausfuhr bewegen können, die Frage nach der Verteilung der Werte auf die einzelnen Kategorien der wirtschaftlichen Güter kann aber nur vom Standpunkte der inneren Volkswirtschaft aus beantwortet werden.

Die Aufnahmefähigkeit eines Wirtschaftsgebietes für solche Waren, welche es selbst nicht produ-

ziert und welche auch nicht als Surrogate an die Stelle anderer im Inlande produzierter Waren treten können, wird in der Regel eine ziemlich weite und elastische sein. Verstärkt sich in irgend einer Weise die Einfuhr, so wird infolge dessen der Preis der Ware im Inlande herabgedrückt werden, und der Konsum wird sich demgemäß vergrößern, ohne daß dadurch die wirtschaftliche Entwicklung eine Störung erleiden müßte. Anders stellt sich die Sache, wenn das Land in gewissen Importwaren selbst als Produzent mitkonkurriert. Hier kann eine vermehrte Einfuhr alle die gefährlichen Folgeerscheinungen einer Überproduktion hervorrufen, nur mit dem Unterschiede, daß eine Überproduktion von selbst auf eine Einschränkung hinarbeitet und ein Gleichgewicht herzustellen bestrebt ist, während die Einfuhr den vollständigen Ruin der heimischen Produktion herbeiführen kann. Die Unterschiede in der Konkurrenzfähigkeit im internationalen Verkehre sind viel schärfer ausgeprägt, als auf nationalem Gebiete. Differenzen im Arbeitslohne und in den sonstigen Produktionskosten gleichen sich viel schwieriger aus, technische Erfindungen werden nicht so rasch Gemeingut aller Staaten, wie bei Einzelnen im Staate. Die Kapitalkraft eines Landes kann es zu Wege bringen, selbst durch Opfer die Produktion eines anderen Landes auf lange Zeit hinaus lahmzulegen, so daß die momentanen Verluste durch den späteren Monopolsgewinn umso reichlicher aufgewogen werden. In letzterer Hinsicht hat die englische Baumwollindustrie in Österreich zu Anfang unseres Jahrhunderts durch den Verkauf von Garnen und erst neuestens im Zwirnhandel krasse Beispiele geboten.

Aber auch in der entgegengesetzten Richtung droht eine Gefahr, wenn nämlich ein Land seine Aufnahmefähigkeit für Importwaren dermaßen gesteigert hat, daß bei einer plötzlichen Unterbindung der Einfuhr der Konsum sich nicht in demselben Grade einschränken läßt,

und auch die inländische Produktion überhaupt oder nicht vollkommen imstande ist, den Ausfall zu decken. Der Preis der Importware kann namentlich dann, wenn das Land infolge natürlicher Verhältnisse zur Eigenproduktion unfähig ist, ins Ungemessene steigen; die als Wertmaximum durch den äusseren Verkehr fixierte Importfähigkeit wird sich infolge dessen sehr bald erschöpfen. Als Beispiel hiefür kann die durch den Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten von Amerika hervorgerufene „cotton famine“ in England gelten, welche den Preis der Baumwolle von  $5\frac{3}{4}$  d im Juli 1860 auf  $31\frac{1}{2}$  d pro Pfund im Jahre 1864 hinauftrieb. Der Konsumbedarf einer Importware lässt sich viel rascher und leichter ausdehnen als einschränken und wird besonders schwer und gefahrvoll dann zu restringieren sein, wenn es sich um Waren des täglichen Bedarfes handelt, und die Unmöglichkeit der Aufstapelung von Vorräten eine regelmässige und gleichartige Zufuhr erheischt.

Der Export von Waren wird sich umso günstiger gestalten, je näher er der Grenze der Exportfähigkeit kommt, d. h. je mehr er im Vereine mit dem inländischen Konsum die Produktionsfähigkeit des Landes erschöpft. Der inländische Konsum wird im allgemeinen eine weniger rasch und weniger stark veränderliche Grösse darstellen, dagegen bringt der Export namentlich für einzelne Zweige der Produktion leicht ein aleatorisches Moment. Ein Staat wird den im Innern sich entfaltenden Produktionszweigen die gleiche Fürsorge entgegenbringen müssen, über den Staaten aber existiert keine gleichartige regulierende wirtschaftliche Macht, im internationalen Verkehre tritt der Eigennutz in sein volles Recht. Kriegerische Verwicklungen und wirtschaftliche Massnahmen werden sich daher gewissen auswärtigen Absatzrichtungen der einheimischen Produktion in ihrer vollen Schärfe fühlbar machen. Durch die Lähmung eines Produktionszweiges werden plötzlich Kapitalien und Arbeitskräfte überschüssig,

welche sich nur unter erheblichen Verlusten einem andern Zweige zuwenden können, weil dadurch das Kapital eine materielle und die Arbeitskraft eine immaterielle Entwertung erleidet. Diese Verluste werden auch dann nicht mehr vollständig wett gemacht, wenn die Hindernisse infolge ihres vorübergehenden Charakters wieder verschwunden sind, weil sich das fremde Absatzgebiet inzwischen in andere Verhältnisse zurecht gefunden hat.

Bezüglich der Exportfähigkeit haben wir noch einen Fall zu betrachten. Da die Exportfähigkeit sich aus dem Überschusse ergibt, um welchen die Produktion in Exportgütern den inländischen Konsum überragt, so kann man leicht versucht sein, eine Erhöhung der Exportfähigkeit eines Landes durch eine Steigerung der Produktion anzubahnen, zumal sich der Konsum nur in den seltensten Fällen herabdrücken lassen wird. Dabei kann es nun vorkommen, daß gewisse natürliche Grenzen überschritten werden, und daß einer momentanen Hebung des Exportes zu Liebe die nationale Produktionskraft durch Überspannung für die Zukunft geschwächt und das Nationalvermögen selbst gemindert wird. Dies kommt namentlich dann vor, wenn ein Mehrertrag in Bodenprodukten vorwiegend durch Raubbau erzielt wird. So werden beispielsweise die erhöhten Umsätze im auswärtigen Handel Schwedens auf eine unmäßige Waldplünderung zurückgeführt<sup>1</sup>. Nichts wäre verfehlter, als aus einer so aktiv gewordenen Handelsbilanz auf die Prosperität des Landes schließen zu wollen.

Nur in den ersten Entwicklungsstadien wird ein Land eine allseitig harmonische Ausbildung seiner wirtschaftlichen Kräfte und ein gleichartiges Verhältnis derselben erstreben können. Je zahlreichere und innigere Beziehungen

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. Fahlbeck, Die Handelspolitik Schwedens und Norwegens. Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. XLIX, 1, S. 344.



der mit fortschreitender Kultur wachsende auswärtige Verkehr zu anderen Ländergebieten anknüpft, desto mehr verschiebt sich dieses nationale Gleichgewicht zu Gunsten eines internationalen, indem sich jedes Land gerade jenen Produktionszweigen zuwendet, in denen es mit dem kleinsten Kräfteaufwande die besten Resultate zu erzielen vermag. Je rascher und vollkommener ein Staat sich in diese internationale Arbeitsteilung hineinfügt, je glücklicher er in der Wahl jener Produktionszweige ist, die er sich vorzugsweise aneignet, desto vorteilhafter wird sich der internationale Wirtschaftsverkehr für ihn gestalten, desto gröfser wird seine wirtschaftliche Übermacht in der Weltwirtschaft werden. Die richtige Erkenntnis dieser Thatsache gab der Freihandelschule das Leben, in ihrer Verwertung wurzelt die heutige Gröfse Englands. Die weitere untrennbare und dauernde Folge dieses internationalen Wettbewerbes ist aber eine tiefgehende gegenseitige wirtschaftliche Abhängigkeit der Staaten, welche zwar bei einer gewaltsamen Störung der friedlichen Beziehungen dem wirtschaftlich dominierenden Staate vielleicht am unangenehmsten fühlbar werden kann, im gewöhnlichen Verlaufe der Zeiten aber gerade jene Staaten am meisten bedrückt, welche infolge ihrer geringeren kulturellen Entwicklung vorwiegend einem Staate als Kaufmann gegenüber die Rolle der Kundschaft übernommen haben.

Die Regulierung des geschilderten internationalen Abhängigkeitsverhältnisses ist Sache der Handelspolitik; jeder Staat verfügt in diesem Belange über eine grofse Rüstkammer von vielen, auch heute noch sehr scharfen Waffen. Das Ideal einer Handelspolitik wäre allerdings eine ruhige und friedliche, fast geräuschlose Handhabung dieser Waffen als Werkzeuge, nicht ein Krieg. Aber wie jede Erkenntnis dann, wenn sie herangereift ist und durch die Erfahrung die Feuertaufe empfangen hat, sich plötzlich und gewaltsam

Bahn bricht, so bewegt sich leider auch die Handelspolitik nicht in langsamen Übergängen, sondern in stoßweisen Sprüngen. Deshalb ist die Handelspolitik öfters ein nachteiliger, als ein günstiger Faktor des äußeren Wirtschaftsverkehrtes geworden, welcher zwar manches Hindernis zu bezwingen weiß, durch nichts aber so geschädigt wird, als durch den Mangel an Stabilität und Kontinuität.

Wenn auch die Rückwirkungen eines handelspolitischen Systemwechsels zunächst immer mit Bezug auf die innere wirtschaftliche Lage eines Landes untersucht werden sollten, so wird doch in den meisten Fällen auch schon die Handelsstatistik gewisse Veränderungen zeigen. Ein Beispiel bietet hierfür der Rückschlag, welcher auf die freihändlerische Ära des Decenniums nach 1860 in den kontinentalen Staaten erfolgte. Dieser Rückschlag richtet sich natürlicher Weise in erster Linie gegen England; in dieser Beziehung hat Fuchs interessante Tabellen zusammengestellt, aus denen er deduziert, daß „die Folgen der verschiedenen Phasen der internationalen Handelspolitik, soweit solche in dieser Statistik überhaupt sich erkennen lassen, auffallend gering“ sind<sup>1</sup>. Bei richtiger Beleuchtung aber läßt sich nicht verkennen, daß — gerade an der Hand der von Fuchs gebotenen Tabellen — die Veränderungen markant genug sind. Die Ausfuhr Englands gestaltete sich nach fünfjährigen Durchschnitten nach den verschiedenen Kontinentalstaaten wie umstehende Tabelle zeigt (in Mill. £).

Somit stellt die englische Exportbewegung nach den europäischen Staaten in den letzten drei Decennien eine gebrochene Linie dar; das Jahr 1873 bildet so ziemlich allgemein den Wendepunkt. Die Einfuhr hingegen nimmt einen ganz anderen Weg; die meisten Länder verzeichnen auch nach Eintritt dieses Wendepunktes eine größere Ziffer für

---

<sup>1</sup> Fuchs a. a. O. S. 119.

	Rußland	Deutschland	Niederlande	Belgien	Frankreich
1861—65	5.2	23.1	12.7	2.2	22.3
1866—70	8.2	29.5	16.2	3.5	23.7
1871—75	10.8	37.5	22.5	6.3	29.7
(Höhepunkt)	(1874 : 11.9)	(1872 : 43.2)	(1873 : 24.6)	(1873 : 7.2)	(1873 : 30.2)
1876—80	9.2	29.3	16.1	5.5	27.2
1881—85	7.9	29.9	16.3	8.0	27.8
1886—90	7.7	28.6	15.5	7.1	23.4

	Italien	Österreich- Ungarn	Spanien	Portugal	Schweden- Norwegen	Dänemark
1861—65	6.8	1.2	3.7	2.4	2.0	1.2
1866—70	6.4	1.4	2.9	2.1	2.6	1.8
1871—75	8.0	1.7	4.4	2.9	5.7	2.6
(Höhepunkt)	(1873 : 8.6)	(1871 : 2.1)	(1874 : 5.0)	(1873 : 3.3)	(1874 : 7.1)	(1873 : 3.1)
1876—80	6.8	1.1	4.1	2.6	5.2	2.2
1881—85	7.7	1.2	4.5	2.3	5.1	2.4
1886—90	7.7	1.4	4.5	2.6	5.5	2.4

die von England bezogene Einfuhr, ein deutlicher Hinweis, daß wir es hier mit einer allgemeinen handelspolitischen Strömung zu thun haben.

Die tiefgehendsten Spuren in die Handelsstatistik gräbt ein Zollkrieg, der alte Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Staaten zerschneidet. Ein großartiges Beispiel bietet uns die Kontinentalsperre zu Anfang dieses Jahrhunderts, aber auch die neueste Zeit hat einige Fälle eines handels-

politischen Kriegszustandes zu verzeichnen; Österreich-Ungarn und Rumänien im Jahre 1886, Italien und Frankreich im Jahre 1887, die Schweiz und Frankreich im Jahre 1893 sind deutliche Belege. Wie jeder Krieg, so bedeutet auch ein Zollkrieg eine große Zerstörung von Werten für beide Teile, nur dritte Staaten können daraus Vorteil ziehen. Da es keine überstaatliche Macht giebt, welche an Stelle der staatlichen Selbsthilfe einen Urteilsspruch setzen und durchführen könnte, so hat man die definitive Beseitigung der Möglichkeit eines Kriegszustandes sowohl in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht für unmöglich erklärt und alle darauf abzielenden Vorschläge und Ideen in das Reich unerfüllbarer Träume verwiesen. So berechtigt diese Anschauung sein mag, soweit es sich um politische Machtverhältnisse und deren Entscheidung handelt, so wenig sollte sie Platz greifen, so oft es sich um Streitfälle aus rein wirtschaftlichen Beziehungen handelt, durch deren Regelung und Pflege das eine wie das andere Land gewinnen kann, durch deren Beschneidung oder Zerreißung aber jeder Teil verlieren muß. Die Ausdehnung des internationalen Verkehrs hat bereits die Notwendigkeit ergeben, für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen eine internationale Instanz zu schaffen, deren Beschlüsse und Entscheidungen trotz des Mangels einer Zwangsgewalt allgemeine Anerkennung genießen. Nun kann allerdings in analoger Weise kein Staat die Regelung seiner handelspolitischen Beziehungen einem internationalen Forum überlassen, wohl aber liesse sich ein aus Delegirten aller Staaten zusammengesetzter Areopag denken, welcher in Streitfällen als ständiges Schiedsgericht fungieren könnte. Seine moralische Macht würde vollkommen ausreichen, um Übertretungen allgemein anerkannter Grundsätze und spezieller Vereinbarungen zu ahnden, zumal schon nach heutigem Kriebsrecht die Kulturstaaten im Falle eines politischen Zerwürfnisses das Bestreben zeigen, die wirtschaftlichen Be-

ziehungen zu einander so wenig als möglich dadurch tangieren zu lassen. Als erster Schritt zu diesem Ziele würde sich in alle zukünftig abzuschließenden Handelsverträge die Aufnahme einer Schiedsgerichtsklausel empfehlen. Die Schweiz hat auch schon in ihren jüngsten Handelsverträgen hiemit den Anfang gemacht.

In früherer Zeit hat dem Bestreben der europäischen Staaten, ungeachtet der Ausdehnung des internationalen Handelsverkehrs die Nachteile einer daraus resultierenden wirtschaftlichen Abhängigkeit zu paralysieren, das Kolonialsystem gedient, indem Produktion und Handel der Kolonien zu Gunsten des Mutterlandes monopolisiert wurden. England bestimmte durch die Navigationsakte von 1651 und 1660, daß gewisse speziell aufgezählte Kolonialartikel nicht direkt in ihr Bestimmungsland, sondern zuerst nach England verfrachtet werden mußten. Andererseits durften durch Gesetz vom Jahre 1663 die Kolonien fremde Waren nur in England kaufen, auch wenn ihnen der direkte Bezug aus dem Provenienzlande bedeutend leichter war. Auch später noch, als die ausdrücklichen Verbote nicht mehr zu halten waren, führte man Differenzialzölle ein, deren letzter Rest selbst in dem Geburtslande des Freihandels — in England — erst mit dem Jahre 1860 beseitigt wurde. Dieses Beispiel befolgten auch Frankreich, die Niederlande, Dänemark u. s. w. Die neueste Zeit konnte dieses System nicht mehr aufrecht erhalten, nachdem inzwischen auch die Kolonien mehr oder weniger zu einer wirtschaftlichen, ja selbst politischen Selbständigkeit gelangt waren.

In den vorangegangenen Ausführungen haben wir die äußere Güterbewegung eines Wirtschaftsgebietes unter einem rein ökonomischen Gesichtspunkte betrachtet, es sollen nun noch einige Worte den Wirkungen gewidmet werden, welche sich in socialpolitischer Hinsicht daraus ergeben<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Vgl. Dr. Heinrich Herkner, Die sociale Reform als Gebot des wirtschaftlichen Fortschritts. Leipzig 1891. S. 70 fg.

Die Unterscheidung von drei Güterklassen (Inlandgüter, Exportgüter und Importgüter) ist nicht so rein theoretischer Natur als es den Anschein hat. Die Wirtschaftsgeschichte der wichtigsten Länder lehrt uns, daß jede dieser Klassen ganz bestimmte Güterkategorien umfaßt. Während die erste zumeist auf leicht verderbliche und schwer transportable Artikel des täglichen Bedarfes eingeschränkt wird, begreift die zweite zumeist industrielle Artikel, weil diesen bezüglich ihrer Produktion sowohl als auch ihres Absatzes die größte Expansionskraft innewohnt; für die dritte bleiben dann vorwiegend Getreide und Rohstoffe übrig. Die kommerzielle Eroberung der entferntesten Weltgegenden hat vor allem in England, aber auch in anderen europäischen Staaten gerade die Produktion der für den Export bestimmten Industrie-Artikel zu riesigen Dimensionen anwachsen lassen, wogegen sich die Eigenproduktion von agrarischen Produkten stark reduziert hat. Die wichtigsten Folgeerscheinungen davon waren beispiellose Vermögens- und Bevölkerungskonzentrationen.

In neuester Zeit werden die Schattenseiten dieser raschen Verschiebung stark fühlbar. Die Expansion konnte ja nicht ins Ungemessene gehen, im Gegenteil, die vermehrte Konkurrenz und die Entstehung nationaler Industrien in den wichtigsten Absatzgebieten haben einen gewissen Rückschlag hervorgerufen, der seine Wirkung am härtesten auf den beweglichsten Teil der Produktionskosten, auf die Arbeitslöhne äußert, damit aber zugleich eine andere Absatzmöglichkeit unterbindet, indem die Kaufkraft breiter Volksschichten herabgesetzt wird. Überproduktion infolge allzugroßer Expansion, verminderte Konsumtion im Inlande infolge veringertener Kaufkraft großer Bevölkerungsteile, an diesen Übeln krankt unser heutiger Güterverkehr. Wir erleben das traurige Schauspiel, daß ein wirtschaftlich hochentwickeltes Land weit in der Fremde seine Waren unter den Herstellungskosten los-

schleudern muß, während daheim Massen des Volkes an dem Mangel dieser Waren leiden. Es liegt darin eine bedeutsame Mahnung, einzuhalten auf einer schiefen Bahn, welche in eine Welt von Krisen führt.

War es mit Recht das Streben der früheren Jahrzehnte, die wirtschaftliche Macht eines Staates nach außen zu erweitern und zu kräftigen, so müssen wir uns heute — ohne deshalb in ein anderes Extrem zu verfallen — doch vor Augen halten, daß diese äußere Macht nur in einer inneren wurzeln kann. Wir dürfen über der äußeren Wirtschaftsbilanz die innere nicht vergessen. Bei aller Pflege der auswärtigen Beziehungen muß nun auf eine Hebung der gesunkenen Konsumtionskraft im Lande selbst durch Anstrebung einer zweckmäßigeren Vermögensverteilung hingearbeitet werden. In dieser Arbeit liegt der wirtschaftliche Beruf unserer Zeit.

---

## **Vergleichende Tabelle des Aufsenhandels der wichtigeren Länder der Erde.**

(Zusammengestellt nach den offiziellen Ausweisen. Die Umrechnungen in  
Mark sind auf Grund der Nominalwerte vorgenommen.)

— —





# Europa.

Land	Art des Handelsverkehrs	Berechnungseinheit	1892		1893		Umrechnung in Millionen Mark	
			Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Großbritannien . . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen £	423.8	291.5	404.7	277.1	8268.0	5661.0
Deutschland . . .	" "	Millionen Mark	4018.5	2954.1	3961.7	3092.0	3961.7	3092.0
Frankreich . . .	" "	Millionen Francs	4188.1	3460.7	3853.7	3236.1	3121.8	2621.5
Niederlande . . .	Specialh. mit Edelmetallen	Mill. holl. Gulden	1284.2	1133.9	1408.7	1116.6	2377.0	1884.1
Rußland (europ.). . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen Rubel	367.3	471.2	422.0	594.7	1367.3	1427.3
Österreich-Ungarn	" "	Millionen Gulden	627.2	723.6	675.7	806.7	1351.4	1613.4
Belgien . . . . .	Specialh. mit Edelmetallen	Millionen Francs	1519.0	1369.4	1575.1	1355.9	1275.8	1098.3
Italien . . . . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen Lire	1173.4	958.2	1191.2	964.2	964.9	781.0
Schweiz. . . . .	Specialh. ohne gemünzte Edelmetalle	Millionen Francs	913.2	688.0	872.4	695.1	706.6	563.0
Spanien. . . . .	Generalhandel	Millionen Pesetas	850.5	759.5	770.7	709.7	624.3	574.9
Türkei <sup>1)</sup> . . . . .	"	Millionen Piaster	2455.4	1537.0	—	—	454.2	283.0
Schweden . . . . .	"	Millionen Kronen	359.0	328.4	332.7	328.3	382.6	377.5
Rumänien. . . . .	"	Millionen Lei	380.7	285.4	430.5	370.7	368.7	300.2
Dänemark. . . . .	"	Millionen Kronen	324.5	252.3	320.3	235.1	368.3	270.4
Norwegen . . . . .	"	Millionen Kronen	200.0	126.5	204.6	136.1	235.3	156.5
Portugal . . . . .	Specialh. mit Edelmetallen	Millionen Milreis	34.6	34.0	39.8	29.3	178.3	131.3
Finnland . . . . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionenfinn. Mark	145.7	93.7	126.2	114.8	102.2	93.0
Bulgarien . . . . .	Generalhandel	Millionen Francs	77.3	74.6	90.9	91.5	73.6	74.1
Griechenland . . .	Specialh. mit Edelmetallen	Mill. Drachmen	119.3	82.3	91.5	88.0	66.3	63.9
Serbien . . . . .	Generalhandel	Millionen Dinars	37.1	46.5	40.9	40.9	33.1	39.6

<sup>1)</sup> Finanzjahre vom 1. März bis 28. Februar.

## A s i e n.

Land	Art des Handelsverkehrs	Berechnungseinheit	1892		1893		Umrechnung in Millionen Mark
			Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
China . . . . .	Handel d. Vertragshäfen	Mill. Haikuan Taels	135.1	102.6	151.4	116.6	1029.5
Britisch-Indien <sup>1)</sup> . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen Rupien	665.9	1080.4	626.0	1065.4	851.4
Singapore . . . . .	Generalhandel	Millionen Dollars	96.6	97.9	108.2	108.5	432.8
Japan . . . . .	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen Yen	71.3	91.1	88.3	89.7	370.9
Niederl. Ostindien .	Generalhandel	Mill. holl. Gulden	170.9	214.9	177.4	192.4	298.0
Persien <sup>2)</sup> . . . . .	„	Millionen £	—	—	12.0	8.0	240.5
Penang . . . . .	„	Millionen Dollars	41.8	43.6	43.9	43.7	175.6
Philippinen <sup>3)</sup> . . . .	„	Millionen Pesos	23.8	—	25.9	35.1	103.6
Ceylon . . . . .	„	Millionen Rupien	70.7	62.3	72.3	74.2	98.3
Aden . . . . .	„	Millionen Rupien	26.8	30.1	29.6	32.8	59.3
Korea . . . . .	„	Millionen Dollars	4.6	3.3	3.9	2.6	15.6

<sup>1)</sup> Finanzjahre vom 1. Juli bis 30. Juni.

<sup>2)</sup> Eine offizielle Statistik existiert nicht, daher Schätzung.

<sup>3)</sup> Die Ausfuhr ist berechnet nach den Ausfuhrlisten der Exportfirmen.

# Amerika.

Land	Art des Handelsverkehrs	Berechnungseinheit	1892		1893		Umrechnung in Millionen Mark
			Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
Vereinigte Staaten <sup>1)</sup>	Specialh. ohne Edelmetalle	Millionen Dollars	827.4	1015.7	866.4	831.0	3638.9
Brasilien <sup>4)</sup> . . . .	Generalhandel	Millionen Dollars	—	—	200.0	150.0	800.0
Canada <sup>1)</sup> . . . . .	„	Mill. Gold-Dollars	127.4	114.0	129.1	118.6	542.2
Argentinien <sup>3)</sup> . . . .	Specialh. mit Edelmetallen	Millionen Pesos	91.5	113.4	91.2	94.1	364.8
Chile <sup>3)</sup> . . . . .	„	Millionen Pesos <sup>2)</sup>	78.0	64.2	68.2	72.2	272.8
Mexico <sup>1)5)</sup> . . . . .	„	Millionen Dollars	43.4	87.5	30.3	79.3	127.3
Venezuela <sup>3)</sup> . . . . .	„	Millionen Bolivars	—	—	100.0	120.0	81.0
Uruguay <sup>3)</sup> . . . . .	„	Mill. Pesos Fuertes	18.4	26.0	19.7	27.7	78.8
Peru <sup>4)</sup> . . . . .	„	Millionen Soles	—	—	10.7	17.1	42.8
Ecuador . . . . .	„	Millionen Sueros	8.4	12.1	10.5	14.4	42.5
Britisch-Columbien .	„	Millionen Dollars	6.2	6.6	4.9	5.6	20.6
Paraguay <sup>2)6)</sup> . . . .	„	Millionen Pesos	2.2	9.3	2.5	9.1	6.6
Guatemala . . . . .	Specialh. ohne gemünzte Edelmetalle	Millionen Pesos	?	14.5	—	—	? 58.0

<sup>1)</sup> Finanzjahre vom 1. Juli bis 31. Juni.

<sup>2)</sup> Hier als besondere Rechnungseinheit zu 38 Pence Gold.

<sup>3)</sup> Die offiziellen Werte sind um 25% niedriger als die wirklichen Warenwerte.

<sup>4)</sup> Eine offizielle Statistik besteht nicht, daher Schätzung.

<sup>5)</sup> Einfuhr in Gold-Dollars, Ausfuhr in Silber-Dollars.

<sup>6)</sup> Einfuhr in Gold-Pesos, Ausfuhr in Papier-Pesos.

# Afrika.

Land	Art des Handelsverkehrs	Berechnungs- einheit	1892		1893		Umrechnung in Millionen Mark	
			Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Algier . . . . .	Generalhandel	Mill. Francs	253.1	244.0	239.7	192.6	194.2	156.0
Kapkolonie . . . . .	Generallh. ohne gemünzte Edelmet.	Millionen £	9.5	12.0	11.4	13.0	228.6	260.5
Ägypten . . . . .	Specialhandel	Mill. egypt. £	9.0	13.3	8.6	12.8	178.5	265.6
Südafrikan. Republik.	Generallh. ohne gemünzte Edelmet.	Millionen £	3.5	?	—	—	70.0	?
Mauritius . . . . .	Generalhandel	Millionen £	3.5	1.9	—	—	70.0	38.0
Natal . . . . .	Generallh. ohne gemünzte Edelmet.	Millionen £	3.2	1.3	2.2	1.2	44.0	24.0
Tunis <sup>1)</sup> . . . . .	Specialhandel	Mill. Francs	39.3	37.2	38.4	29.7	31.1	24.1
Kanarische Inseln <sup>2)</sup> .	Generalhandel	Mill. Pesetas	—	—	14.7	15.3	12.3	11.8
Kongrostaat . . . . .	Specialhandel	Mill. Francs	5.0	5.5	—	—	4.0	4.1
Mozambique . . . . .	Generalhandel	Mill. Reis	642.6	397.8	607.2	401.2	2.4	1.6

<sup>1)</sup> Berechnung nach amtlichen Angaben.

<sup>2)</sup> Nach einem britischen Konsulatsbericht.

# Australien.

Land	Art des Handelsverkehrs	Berechnungs- einheit	1892		1893		Umrechnung in Millionen Mark	
			Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Neu-Südwaies . . . . .	Generalhandel	Millionen £	20.8	22.0	18.1	22.9	369.8	467.8
Victoria . . . . .	"	"	17.2	14.2	13.3	13.3	271.7	271.7
Süd-Australien . . . . .	"	"	7.4	7.8	8.0	8.5	163.4	173.7
Neuseeland . . . . .	"	"	6.9	9.5	6.9	9.0	141.0	183.9
Queensland . . . . .	"	"	4.4	9.2	4.3	8.9	87.2	181.8
West-Australien . . . . .	"	"	1.4	0.9	1.4	0.9	18.4	18.4
Tasmanien . . . . .	"	"	1.5	1.3	1.1	1.4	22.5	28.6
Hawaii . . . . .	"	Mill. Dollars	4.7	8.2	5.3	10.8	22.3	45.4
Fidschi-Inseln . . . . .	"	Millionen £	0.3	0.4	0.3	0.4	6.1	8.2

# Die Handelsbewegung der wichtigsten Länder.

## Grossbritannien.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Pfund Sterling.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1860	210	165	46	—
1861	217	160	58	—
1862	226	166	60	—
1863	249	197	52	—
1864	275	213	62	—
1865	271	219	52	—
1866	295	239	56	—
1867	275	226	49	—
1868	295	228	67	—
1869	295	237	58	—
1870	303	244	59	—
1871	331	284	47	—
1872	355	315	40	—
1873	371	311	60	—
1874	370	298	72	—
1875	374	282	92	—
1876	375	257	118	—
1877	394	252	142	—
1878	369	245	123	—
1879	363	249	114	—
1880	411	286	125	—
1881	397	297	100	—
1882	413	307	106	—
1883	427	305	121	—
1884	390	296	94	—
1885	371	271	99	—
1886	350	269	81	—
1887	362	281	81	—
1888	388	299	89	—
1889	427	316	112	—
1890	421	328	92	—
1891	435	309	126	—
1892	424	292	132	—
1893	405	277	128	—

## Deutschland.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Mark.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1880	2819.0	2893.0	—	74.0
1881	2961.8	3028.8	—	67.0
1882	3099.0	3224.1	—	125.1
1883	3220.3	3274.0	—	53.7
1884	3236.2	3207.9	28.3	—
1885	2922.4	2866.7	55.7	—
1886	2873.1	2974.3	—	101.2
1887	3109.0	2937.8	171.2	—
1888	3264.3	3207.4	56.9	—
1889	3989.6	3164.8	824.8	—
1890	4145.5	3326.5	819.0	—
1891	4150.8	3175.5	975.3	—
1892	4018.5	2954.1	1064.4	—
1893	3961.7	3092.0	869.7	—

## Frankreich.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Francs.

Jahr	Ein- fuhr	Aus- fuhr	Mehr- ein- fuhr	Mehr- aus- fuhr	Jahr	Ein- fuhr	Aus- fuhr	Mehr- ein- fuhr	Mehr- aus- fuhr
1860	1897.3	2277.0	—	379.7	1877	3669.8	3436.3	233.5	—
1861	2442.3	1926.3	516.0	—	1878	4176.2	3179.7	996.5	—
1862	2198.6	2242.7	—	44.1	1879	4595.2	3231.3	1363.9	—
1863	2426.4	2642.6	—	216.2	1880	5033.2	3467.9	1565.3	—
1864	2528.2	2924.2	—	396.0	1881	4863.4	3561.5	1291.9	—
1865	2641.8	3088.4	—	446.6	1882	4821.8	3574.4	1247.4	—
1866	2793.5	3180.6	—	397.1	1883	4804.3	3451.9	1352.4	—
1867	3026.5	2825.9	200.6	—	1884	4343.5	3232.5	1111.0	—
1868	3303.7	2789.9	513.8	—	1885	4088.4	3088.1	1000.3	—
1869	3153.1	3074.9	78.2	—	1886	4208.1	3248.8	959.3	—
1870	2867.4	2802.1	65.3	—	1887	4026.0	3246.5	779.5	—
1871	3566.7	2872.5	694.2	—	1888	4107.0	3246.7	860.3	—
1872	3570.3	3761.7	—	191.4	1889	4316.8	3704.0	612.8	—
1873	3554.7	3787.3	—	232.6	1890	4423.3	3720.1	703.2	—
1874	3507.7	3701.1	—	193.4	1891	4767.9	3569.7	1198.2	—
1875	3536.7	3872.6	—	235.9	1892	4188.1	3460.7	727.4	—
1876	3988.4	3575.6	412.8	—	1893	3853.7	3236.4	616.3	—

## Niederlande.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen holländ. Gulden.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	736.0	529.8	206.2	—
1878	795.7	554.9	240.8	—
1879	817.7	578.6	239.1	—
1880	828.0	624.7	203.3	—
1881	910.6	682.4	228.2	—
1882	979.5	747.4	232.1	—
1883	1041.8	683.4	358.4	—
1884	1112.8	838.2	274.6	—
1885	1073.0	889.3	183.7	—
1886	1073.9	947.3	126.6	—
1887	1133.5	991.5	142.0	—
1888	1261.8	1096.9	164.9	—
1889	1241.6	1078.9	162.7	—
1890	1291.7	1081.6	210.1	—
1891	1335.1	1137.4	197.7	—
1892	1266.9	1129.7	137.2	—
1893	1408.7	1116.6	292.1	—

## Rußland.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Rubel.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	321.0	527.9	—	206.9
1878	595.6	618.2	—	22.6
1879	587.7	627.8	—	40.1
1880	622.8	498.7	124.1	—
1881	517.7	506.4	11.3	—
1882	566.8	617.8	—	51.0
1883	562.2	640.3	—	78.1
1884	536.9	589.9	—	53.0
1885	435.4	538.7	—	103.3
1886	426.5	488.5	—	62.0
1887	399.6	623.0	—	223.4
1888	386.1	793.9	—	407.8
1889	432.0	766.0	—	334.0
1890	406.7	705.1	—	298.4
1891	371.6	721.6	—	350.0
1892	399.5	489.4	—	89.9



# Oesterreich-Ungarn.

## Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Gulden.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1854—58	246.4	235.5	10.9	—
1859	200.6	217.4	—	16.8
1860	208.9	264.7	—	55.8
1861	243.8	276.7	—	32.9
1862	239.0	293.0	—	54.0
1863	254.2	291.2	—	37.0
1864	254.8	323.4	—	68.6
1865	256.8	344.5	—	87.7
1866	217.9	329.5	—	111.6
1867	294.3	407.4	—	113.1
1868	387.4	428.9	—	41.5
1869	418.9	438.1	—	19.2
1870	431.9	395.4	36.5	—
1871	540.8	467.6	73.2	—
1872	613.7	388.0	225.7	—
1873	583.1	423.0	159.5	—
1874	627.5	502.8	124.7	—
1875	549.3	550.9	—	1.6
1876	534.3	595.2	—	60.9
1877	555.3	666.6	—	111.3
1878	552.1	654.7	—	102.6
1879	556.6	684.0	—	127.4
1880	613.5	676.0	—	62.5
1881	641.8	731.5	—	89.7
1882	654.2	781.9	—	127.7
1883	624.9	749.9	—	125.0
1884	612.6	691.5	—	78.9
1885	557.9	672.1	—	114.2
1886	539.2	698.6	—	159.4
1887	568.6	672.9	—	104.3
1889	533.1	728.8	—	195.7
1890	589.2	766.2	—	177.0
1891	618.3	787.6	—	168.3
1892	627.2	723.6	—	95.4
1893	675.7	806.7	—	131.0

# Belgien.

## Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Francs.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1860	516.5	469.4	47.1	—
1861	556.8	453.6	103.2	—
1862	588.8	502.1	86.7	—
1863	616.3	533.7	82.6	—
1864	688.9	596.9	92.0	—
1865	756.4	601.7	154.7	—
1866	747.4	643.2	104.2	—
1867	775.2	597.3	177.9	—
1868	864.4	656.6	207.8	—
1869	903.6	691.6	212.0	—
1870	920.8	690.1	230.7	—
1871	1277.0	888.7	388.3	—
1872	1277.9	1051.1	226.8	—
1873	1422.7	1158.6	264.1	—
1874	1292.5	1114.6	177.9	—
1875	1307.1	1101.8	205.3	—
1876	1448.6	1063.8	384.8	—
1877	1426.2	1081.9	344.3	—
1878	1472.8	1112.4	360.4	—
1879	1525.5	1190.4	335.1	—
1880	1680.9	1216.7	464.2	—
1881	1629.9	1302.7	327.2	—
1882	1607.6	1325.9	281.7	—
1883	1552.1	1343.1	209.0	—
1884	1425.7	1337.5	88.2	—
1885	1347.0	1200.0	147.0	—
1886	1335.0	1182.0	153.0	—
1887	1431.9	1240.6	191.3	—
1888	1534.4	1243.7	290.7	—
1889	1556.4	1458.5	97.9	—
1890	1672.1	1437.0	235.1	—
1891	1799.8	1519.0	280.8	—
1892	1536.5	1369.4	167.1	—
1893	1575.1	1355.9	219.2	—

# I t a l i e n .

## Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Lire.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1862	829.9	576.4	253.5	—
1863	902.0	633.5	268.5	—
1864	983.6	573.3	410.3	—
1865	965.1	557.5	407.6	—
1866	868.7	613.0	255.7	—
1867	884.4	732.2	152.2	—
1868	895.1	785.6	109.5	—
1869	935.0	791.4	143.6	—
1870	894.4	755.3	39.1	—
1871	964.5	1074.6	—	110.1
1872	1182.5	1162.3	20.2	—
1873	1261.2	1131.4	129.8	—
1874	1295.6	978.2	317.4	—
1875	1206.9	1022.3	184.6	—
1876	1307.1	1208.5	98.6	—
1877	1141.5	934.0	207.5	—
1878	1062.3	1021.3	41.0	—
1879	1251.7	1072.0	179.7	—
1880	1186.8	1104.1	82.7	—
1881	1239.7	1165.5	74.2	—
1882	1227.0	1151.8	75.2	—
1883	1287.0	1187.7	99.3	—
1884	1318.8	1070.9	247.9	—
1885	1459.9	950.8	509.1	—
1886	1456.3	1028.2	428.1	—
1887	1604.4	1005.1	599.3	—
1888	1174.6	891.9	282.7	—
1889	1391.2	950.6	440.6	—
1890	1319.6	895.9	413.7	—
1891	1126.6	876.8	249.8	—
1892	1173.4	958.2	214.8	—
1893	1191.2	964.2	227.0	—

## S c h w e i z.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Francs (einschl. Edelmetalle).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1885	756.3	665.7	90.6	—
1886	799.2	667.4	131.8	—
1887	837.0	671.1	165.9	—
1888	827.1	673.1	144.0	—
1889	955.8	710.9	244.9	—
1890	1022.5	724.3	298.2	—
1891	982.0	703.9	278.1	—
1892	913.2	688.0	225.2	—
1893	872.4	695.1	177.3	—

## S p a n i e n.

### Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Pesetas.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1881	650.6	670.9	—	20.3
1882	816.7	765.4	51.3	—
1883	893.4	719.5	173.9	—
1884	779.6	619.2	160.4	—
1885	764.8	698.0	66.8	—
1886	855.2	727.3	127.9	—
1887	811.2	722.2	89.0	—
1888	716.1	763.1	—	47.0
1889	866.3	896.9	—	30.6
1890	941.1	937.8	3.3	—
1891	1018.8	932.2	86.6	—
1892	850.5	759.5	91.0	—
1893	770.7	709.7	61.0	—

## Türkei. Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Piastern.

Jahr (v. 1. März bis 28. Februar)	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1881	1784.8	849.7	935.1	—
1882	1948.6	1129.5	819.1	—
1883	2019.2	1096.4	922.8	—
1884	1975.8	1239.0	736.8	—
1885	2063.8	1279.8	784.0	—
1886	2000.4	1207.6	792.8	—
1887	2070.3	1270.7	799.6	—
1888	2010.6	1128.9	881.7	—
1889	1945.7	1354.7	591.0	—
1890	2104.2	1517.2	587.0	—
1891	2291.4	1283.6	1007.8	—
1892	2455.4	1537.0	918.4	—

## Schweden. Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Kronen.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	300.0	215.2	84.8	—
1878	231.8	183.6	48.2	—
1879	213.3	185.0	28.3	—
1880	271.4	236.4	35.0	—
1881	282.3	222.0	60.3	—
1882	293.3	253.7	39.6	—
1883	328.0	256.4	71.6	—
1884	320.2	238.6	81.6	—
1885	336.8	246.2	90.6	—
1886	296.0	228.2	67.8	—
1887	290.7	246.6	44.1	—
1888	322.5	281.6	40.9	—
1889	372.4	301.6	70.8	—
1890	376.1	304.4	71.7	—
1891	368.5	323.0	45.5	—
1892	359.0	328.4	30.6	—
1893	332.7	328.3	3.4	—

## Rumänien.

### Warenverkehr.

(Generalhandel in Millionen Lei.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1871	82.9	177.6	—	94.7
1872	109.3	166.6	—	57.3
1873	97.9	157.6	—	59.7
1874	122.8	134.7	—	11.9
1875	100.8	145.0	—	44.2
1876	165.9	235.3	—	69.4
1877	335.5	141.1	194.4	—
1878	306.6	217.0	89.6	—
1879	254.5	238.7	15.8	—
1880	255.3	218.9	36.4	—
1881	274.8	206.5	68.3	—
1882	268.9	244.7	24.2	—
1883	359.9	220.7	139.2	—
1884	295.0	184.1	110.9	—
1885	268.5	248.0	20.5	—
1886	296.5	255.5	41.0	—
1887	314.7	265.7	49.0	—
1888	310.4	256.8	53.6	—
1889	367.9	274.2	83.7	—
1890	362.8	276.0	86.8	—
1891	336.7	274.7	62.0	—
1892	380.7	235.4	95.3	—
1893	430.5	370.7	59.8	—

## Dänemark.

### Warenverkehr.

(Generalhandel in Millionen Kronen.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1881	245.2	183.5	61.7	—
1882	253.1	188.0	65.1	—
1883	288.5	199.9	88.6	—
1884	274.2	178.4	95.8	—
1885	249.2	159.2	90.0	—
1886	211.6	163.4	48.2	—
1887	250.7	183.1	67.6	—
1888	274.4	186.6	87.8	—
1889	304.3	209.3	95.0	—
1890	307.0	233.8	73.5	—
1891	334.6	249.0	85.6	—
1892	324.5	252.3	72.2	—
1893	320.3	235.1	85.2	—

## Norwegen.

### Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Kronen.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1882	160.5	123.0	37.5	—
1883	161.3	116.1	45.2	—
1884	158.8	112.2	46.6	—
1885	145.6	101.9	43.7	—
1886	135.2	102.8	32.4	—
1887	133.7	106.6	27.1	—
1888	158.4	122.4	36.0	—
1889	191.6	132.7	58.9	—
1890	208.7	131.1	77.6	—
1891	223.0	130.4	92.6	—
1892	200.0	126.4	73.6	—
1893	204.6	136.1	68.5	—

## Portugal.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Milreis (einschl. Edelmetalle und Münzen).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	32.0	24.6	7.4	—
1878	32.2	20.1	12.1	—
1879	34.0	20.5	13.5	—
1880	35.0	24.7	10.3	—
1881	36.4	20.8	15.6	—
1882	37.1	25.2	11.9	—
1883	35.2	23.3	11.9	—
1884	35.3	21.9	13.4	—
1885	36.9	23.5	13.4	—
1886	46.7	26.1	20.6	—
1887	42.2	21.2	21.0	—
1888	44.8	24.1	20.7	—
1889	52.3	25.3	27.0	—
1890	58.8	32.1	26.7	—
1891	47.8	51.2	—	3.4
1892	34.6	34.0	0.6	—
1893	39.8	29.3	10.5	—

## Finnland.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen finnische Mark.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1881	112.1	72.1	40.0	—
1882	120.2	80.8	39.4	—
1883	106.5	88.1	18.4	—
1884	90.9	80.0	10.9	—
1885	199.0	89.9	109.1	—
1886	98.4	77.4	21.0	—
1887	105.9	77.1	28.8	—
1888	112.2	90.5	21.7	—
1889	133.5	102.7	30.8	—
1890	140.6	92.4	48.2	—
1891	146.5	104.2	41.3	—
1892	145.7	93.7	52.0	—
1893	126.2	114.8	11.4	—

## Bulgarien.

### Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Francs.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1886	64.3	50.4	13.9	—
1887	64.7	45.7	19.0	—
1888	66.4	64.2	2.2	—
1889	72.9	80.6	—	7.7
1890	84.5	71.1	12.4	—
1891	81.3	71.1	10.2	—
1892	77.3	74.6	2.7	—
1893	90.9	91.5	—	0.6
1894	99.2	72.9	26.3	—



## Griechenland.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Drachmen (einschl. Edelmetalle und Münzen).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	97.6	54.2	43.4	—
1878	109.2	39.0	70.2	—
1879	101.7	44.8	56.5	—
1880	114.1	41.7	72.4	—
1881	109.7	67.7	42.0	—
1882	154.2	85.7	68.5	—
1883	136.3	92.9	43.4	—
1884	?	?	—	—
1885	?	?	—	—
1886	?	?	—	—
1887	131.8	102.7	29.1	—
1888	109.1	95.7	13.4	—
1889	132.7	107.8	24.9	—
1890	120.8	95.8	25.0	—
1891	140.4	107.5	32.9	—
1892	119.3	82.3	37.0	—
1893	91.5	88.0	3.5	—

## Serbien.

### Warenverkehr.

Generalhandel in Millionen Dinars.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1884	50.5	40.0	10.5	—
1885	40.5	37.6	2.9	—
1886	51.7	40.7	11.0	—
1887	36.5	36.1	0.4	—
1888	33.8	38.9	—	5.1
1889	34.8	39.1	—	4.3
1890	38.0	45.8	—	7.8
1891	42.8	52.5	—	9.7
1892	37.1	46.5	—	9.4
1893	40.9	48.9	—	8.0
1894	34.9	46.0	—	11.1

## Britisch-Indien.

### Warenverkehr.

Generalhandel (ohne Edelmetalle) in Millionen Rupien.

Jahr (endend mit 31. März)	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1886	518.1	807.3	—	309.2
1887	586.6	884.3	—	297.7
1888	623.8	904.7	—	320.9
1889	665.7	969.8	—	304.1
1890	665.6	1034.0	—	368.4
1891	690.3	1001.4	—	311.1
1892	665.9	1080.4	—	414.5
1893	626.1	1064.4	—	438.3
1894	739.6	1064.5	—	324.9

## China.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Haikwan Taels.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1882	77.7	67.3	10.4	—
1883	73.6	70.2	3.4	—
1884	72.8	67.1	5.7	—
1885	88.2	65.0	23.2	—
1886	87.5	77.2	10.3	—
1887	102.3	85.9	16.4	—
1888	124.8	92.4	32.4	—
1889	110.9	96.9	14.0	—
1890	127.1	87.1	40.0	—
1891	134.0	100.9	33.1	—
1892	135.1	102.6	32.5	—
1893	151.4	116.0	35.4	—
1894	162.1	128.1	34.0	—

## Japan.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Yen.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1880	41.1	29.4	11.7	—
1881	35.3	33.0	2.3	—
1882	32.7	37.7	—	5.0
1883	32.0	36.7	—	4.7
1884	32.1	33.1	—	1.0
1885	32.7	36.1	—	4.6
1886	37.6	48.0	—	10.4
1887	51.7	51.5	0.2	—
1888	65.4	64.9	0.5	—
1889	66.0	69.3	—	3.3
1890	81.7	55.8	25.9	—
1891	62.9	78.7	—	15.8
1892	71.3	90.4	—	19.1
1893	88.3	88.1	0.2	—

## Vereinigte Staaten von Amerika.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Dollars.

Jahr (endend mit 30. Juni)	Ein- fuhr	Aus- fuhr	Mehr- ein- fuhr	Mehr- aus- fuhr	Jahr (endend mit 30. Juni)	Ein- fuhr	Aus- fuhr	Mehr- ein- fuhr	Mehr- aus- fuhr
1860	353.6	333.6	20.0	—	1878	437.1	694.9	—	257.8
1861	289.3	219.6	69.8	—	1879	445.8	710.4	—	264.7
1862	189.4	190.7	—	1.3	1880	668.0	835.6	—	167.7
1863	243.3	204.0	39.4	—	1881	642.7	902.4	—	259.7
1864	316.4	153.8	157.6	—	1882	724.6	750.5	—	25.9
1865	238.7	166.0	72.7	—	1883	723.2	823.8	—	100.7
1866	434.8	348.9	86.0	—	1884	667.7	740.5	—	72.8
1867	395.8	294.5	101.3	—	1885	577.5	742.2	—	164.7
1868	357.4	282.0	75.5	—	1886	635.4	679.5	—	44.1
1869	417.5	286.1	131.7	—	1887	692.3	716.2	—	23.9
1870	436.0	392.8	43.2	—	1888	724.0	696.0	28.0	—
1871	520.2	442.8	77.4	—	1889	745.1	742.4	2.7	—
1872	626.6	444.2	182.4	—	1890	789.3	857.8	—	68.5
1873	642.1	522.5	119.7	—	1891	844.9	884.5	—	39.6
1874	567.4	586.3	—	18.9	1892	827.4	1030.3	—	202.9
1875	533.0	513.4	19.6	—	1893	866.4	847.7	18.7	—
1876	460.7	540.4	—	79.6	1894	655.0	892.1	—	237.1
1877	451.3	602.5	—	151.2					

## Argentinien.

### Warenverkehr.

Specialhandel<sup>1)</sup> in Millionen Pesos (einschl. Edelmetalle und Münzen).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	40.4	44.8	—	4.4
1878	43.8	37.5	6.3	—
1879	46.4	49.4	—	3.0
1880	45.5	58.4	—	12.9
1881	55.7	57.9	—	2.2
1882	61.2	60.4	0.8	—
1883	80.4	60.2	20.2	—
1884	94.1	68.0	26.1	—
1885	92.2	83.9	8.3	—
1886	95.4	69.8	25.6	—
1887	117.4	84.4	33.0	—
1888	128.4	100.1	28.3	—
1889	164.6	122.8	41.8	—
1890	142.2	100.8	41.4	—
1891	67.2	103.2	—	36.0
1892	91.5	113.4	—	21.9
1893	91.2	94.1	—	2.9
1894	92.7	101.2	—	8.5

<sup>1)</sup> Die hier angegebenen offiziellen Werte sind um 25 % niedriger als die wirklichen Werte.

## Chile.

### Warenverkehr.

Specialhandel<sup>1)</sup> in Millionen Pesos fuertes (einschl. Edelmetalle und Münzen)

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	29.2	29.7	—	0.5
1878	25.2	31.7	—	5.5
1879	22.8	42.7	—	19.9
1880	29.7	51.6	—	21.9
1881	39.6	60.5	—	20.9
1882	51.0	71.2	—	20.2
1883	54.4	79.7	—	25.3
1884	52.9	57.8	—	4.9
1885	40.1	51.3	—	11.2
1886	44.2	51.2	—	7.0
1887	48.6	59.6	—	11.0
1888	60.7	73.1	—	12.4
1889	65.1	66.0	—	0.9
1890	67.9	68.4	—	0.5
1891	63.7	65.7	—	2.0
1892	78.0	64.2	13.8	—
1893	68.2	72.2	—	4.0

<sup>1)</sup> Die hier angegebenen offiziellen Werte sind um 25 % niedriger als die wirklichen Werte.

## Uruguay.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen Pesos.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1862	8.2	8.8	—	0.6
1868	16.1	12.1	4.0	—
1877	15.0	15.9	—	0.9
1878	15.9	17.5	—	1.6
1879	15.9	16.6	—	0.7
1880	19.5	19.8	—	0.3
1881	17.9	20.2	—	2.3
1882	18.2	22.1	—	3.9
1883	20.3	25.2	—	4.9
1884	24.6	24.8	—	0.2
1885	25.3	25.3	—	—
1886	20.2	23.8	—	3.6
1887	24.6	18.7	5.9	—
1888	29.5	28.0	1.5	—
1889	36.8	26.0	10.8	—
1890	32.4	29.1	3.3	—
1891	19.0	27.0	—	8.0
1892	18.4	26.0	—	7.6
1893	19.7	27.7	—	8.0
1894	23.8	33.5	—	9.7

## Egypten.

### Warenverkehr.

Specialhandel in Millionen ägyptischer Pfund.

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr	Mehrausfuhr
1877	4.5	12.7	—	8.2
1878	4.8	8.1	—	3.3
1879	5.8	13.4	—	7.6
1880	7.6	13.0	—	5.4
1881	8.0	13.0	—	5.0
1882	6.3	10.8	—	4.5
1883	7.9	12.2	—	4.3
1884	8.2	12.5	—	3.3
1885	9.0	11.4	—	2.4
1886	7.8	10.1	—	2.3
1887	8.1	10.9	—	2.8
1888	7.7	10.4	—	2.3
1889	7.0	12.0	—	5.0
1890	8.0	11.9	—	3.9
1891	9.2	13.9	—	4.7
1892	9.0	13.3	—	4.3
1893	8.6	12.8	—	3.2

# Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1892.

(Nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen“, Jahrg. 1894, S. 463 ff.)

Länder	Länge der Eisen- bahnen Ende 1892 in km	Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1892 Bahnlänge auf je	
		Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100	10000
				qkm	Einw.
I. Europa.					Kilometer
Deutschland . . . . .	44 177	540 500	50 279 000	8,2	8,8
Oesterreich-Ungarn. . . . .	28 357	676 700	43 233 000	4,2	6,6
Großbritannien und Irland . . . . .	32 703	314 600	37 888 000	10,4	8,6
Frankreich . . . . .	38 645	536 400	38 343 000	7,2	10,1
Rußland, einschl. Finnland . . . . .	31 626	5 390 000	100 188 000	0,6	3,2
Italien . . . . .	13 673	286 600	31 234 000	4,8	4,4
Belgien . . . . .	5 438	29 500	6 195 000	18,4	8,8
Niederlande, einschl. Luxemburg.	3 079	35 600	4 833 000	8,7	6,4
Schweiz . . . . .	3 350	41 400	2 950 000	8,1	11,4
Spanien . . . . .	10 894	514 000	17 566 000	2,1	6,2
Portugal . . . . .	2 293	92 600	4 708 000	2,5	4,9
Dänemark . . . . .	2 065	39 400	2 300 000	5,2	9,0
Norwegen . . . . .	1 562	322 300	2 000 000	0,5	7,8
Schweden . . . . .	8 461	450 600	4 807 000	1,8	17,6
Serbien . . . . .	540	48 600	2 227 000	1,1	2,5
Rumänien . . . . .	2 611	131 000	5 038 000	2,0	5,2
Griechenland . . . . .	915	65 100	2 187 000	1,4	4,2
Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien . . . . .	1 818	272 500	9 000 000	0,7	2,0
Malta, Jersey, Man . . . . .	110	1 100	325 000	—	—
Zusammen Europa	232 317	9 788 500	365 301 000	2,4	6,4

Länder	Länge der Eisen- bahnen Ende 1892 in km	Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1892 Bahnlänge auf je	
		Flächen- größe qkm	Be- völkerungs- zahl	100	10000
				qkm	Einw.
<b>II. Amerika.</b>				Kilometer	
Vereinigte Staaten von Amerika .	281 228	7 692 300	65 302 000	3,7	43,1
Britisch Nordamerika . . . . .	23 925	8 952 000	4 833 000	0,3	49,5
Neufundland . . . . .	391	108 800	204 000	0,4	19,1
Mexiko . . . . .	10 660	1 946 500	12 056 000	0,5	8,8
Mittelamerika . . . . .	1 000	449 600	3 248 000	0,2	3,1
Vereinigte Staaten von Columbien	420	1 203 100	3 920 000	0,0	1,1
Cuba . . . . .	1 731	118 800	1 632 000	1,5	10,6
Venezuela . . . . .	800	1 043 900	2 324 000	0,1	3,4
Dominikanische Republik . . . .	115	48 600	504 000	0,2	2,3
Portorico . . . . .	18	9 300	807 000	0,2	0,2
Vereinigte Staaten von Brasilien	10 281	8 361 400	14 602 000	0,1	7,0
Argentinische Republik . . . . .	13 134	2 894 300	4 326 000	0,5	30,4
Paraguay . . . . .	253	253 100	460 000	0,1	5,5
Uruguay . . . . .	1 700	186 900	772 000	0,9	22,0
Chile . . . . .	3 100	753 200	3 200 000	0,4	9,7
Peru . . . . .	1 667	1 137 000	2 980 000	0,1	5,6
Bolivia . . . . .	955	1 334 200	1 435 000	0,1	6,6
Ecuador . . . . .	300	299 600	1 505 000	0,1	2,0
Britisch Guyana . . . . .	35	282 300	285 000	—	1,2
Jamaika, Barbados, Trinidad, Mar- tinique . . . . .	517	—	—	—	—
Zusammen Amerika	352 230	—	—	—	—
<b>III. Asien.</b>					
Britisch Indien . . . . .	28 590	4 040 800	287 223 000	0,7	1,0
Ceylon . . . . .	308	65 700	3 008 000	0,5	1,0
Kleinasien . . . . .	1 591	1 778 200	15 478 000	0,1	1,0
Russisches transkaspisches Gebiet	1 433	554 900	700 000	0,3	20,5
Persien . . . . .	54	1 645 000	7 500 000	—	—
Niederländisch Indien . . . . .	1 720	581 500	26 909 000	0,3	0,6
Japan . . . . .	3 020	382 400	40 719 000	0,8	0,7
Portugiesisch Indien . . . . .	82	3 700	514 000	2,2	1,6
Malayische Staaten . . . . .	140	86 000	619 000	0,2	2,3
China . . . . .	200	11 115 600	360 250 000	—	—
Cochinchina, Pondichéry, Malakka, Tonkin u. a. . . . .	229	—	—	—	—
Zusammen Asien	37 367	—	—	—	—

Länder	Länge der Eisen- bahnen Ende 1892 in km	Der einzelnen Länder		Es trifft Ende 1892 Bahnlänge auf je	
		Flächen- grösse qkm	Be- völkerungs- zahl	100	10000
				qkm	Einw.
IV. Afrika.				Kilometer	
Egypten . . . . .	1 547	994 300	6 848 000	0,2	2,3
Algier und Tunis . . . . .	3 193	783 400	5 675 000	0,4	5,5
Kapkolonie . . . . .	3 932	573 200	1 610 000	0,7	24,4
Natal . . . . .	643	48 600	544 000	1,3	11,8
Südafrikanische Republik . . . . .	312	308 600	769 000	0,1	4,1
Oranje Freistaat . . . . .	900	131 100	208 000	0,7	43,3
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet, Angola, Mozambique u. a. . . . .	1 080	—	—	—	—
Zusammen Afrika	11 607	—	—	—	—
V. Australien.					
Neuseeland . . . . .	3 232	270 600	650 000	1,2	49,7
Victoria . . . . .	4 699	227 600	1 167 000	2,1	40,3
Neu-Süd-Wales . . . . .	3 862	805 700	1 198 000	0,5	32,2
Süd-Australien . . . . .	2 933	2 340 600	332 000	0,1	88,4
Queensland . . . . .	3 786	1 731 400	421 000	0,2	89,9
Tasmanien . . . . .	752	67 900	153 000	1,1	49,2
West-Australien . . . . .	1 062	2 745 400	59 000	—	180,0
Hawaii . . . . .	90	16 900	90 000	0,5	10,0
Zusammen Australien	20 416	8 206 100	4 070 000	0,2	50,2
Wiederholung.					
Europa . . . . .	232 317	9 788 500	365 301 000	2,4	6,4
Amerika . . . . .	352 230	—	—	—	—
Asien . . . . .	37 367	—	—	—	—
Afrika . . . . .	11 607	—	—	—	—
Australien . . . . .	20 416	8 206 100	4 070 000	0,2	50,2
Zusammen auf der Erde	653 937	—	—	—	—



## Stand der Handelsmarine in den einzelnen Staaten im Jahre 1892.

(Nach offiziellen Ausweisen aus den Annales du commerce extérieur, 1894,  
11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> fasc.)

		Schiffe	Tonnen
Großbritannien:	Segelschiffe	13 266	3 054 244
	(Schiffe zu 50 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	7 918
		Totale	21 184
Frankreich:	Segelschiffe	14 117	407 044
	(Schiffe zu 2 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	1 161
		Totale	15 278
Norwegen:	Segelschiffe	6 739	1 493 503
	(Schiffe zu 10 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	767
		Totale	7 506
Schweden:	Segelschiffe	2 927	376 903
	(Schiffe zu 10 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	1 209
		Totale	4 136
Deutschland:	Segelschiffe	2 742	725 182
	Segelschiffe zu 16 und Dampfschiffe zu 11 Tonnen u. darüber)	Dampfschiffe	986
		Totale	3 728
Rußland:	Segelschiffe	2 614	361 572
	(Schiffe zu 50 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	369
		Totale	2 983
Italien:	Segelschiffe	6 308	609 821
	Dampfschiffe	316	201 443
		Totale	6 624
Spanien:	Segelschiffe	1 233	196 650
	Dampfschiffe	474	455 490
		Totale	1 707

		Schiffe	Tonnen
Holland:	Segelschiffe	447	123 394
	(Schiffe zu 30 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	150
	Totale	597	292 763
Belgien:	Segelschiffe	6	1 039
	(Schiffe zu 60 Tonnen und darüber)	Dampfschiffe	47
	Totale	53	70 395
Österreich-Ungarn:	Segelschiffe	214	94 332
	Dampfschiffe	107	102 315
	Totale	321	196 647
Vereinigte Staaten von Amerika:	Segelschiffe	15 435	2 178 475
	Dampfschiffe	6 392	2 074 417
	Totale	21 827	4 252 892
China:	Segelschiffe	58	11 888
	Dampfschiffe	123	30 353
	Totale	181	42 241
Japan:	Segelschiffe	778	45 994
	Dampfschiffe	643	102 322
	Totale	1 421	148 316

---

# Schiffsbewegung der wichtigsten Staaten im Jahre 1892.

Eingelaufene Segel- und Dampfschiffe in Ladung.

(Nach offiziellen Ausweisen aus den Annales du commerce extérieur, 1894,  
11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> fasc.)

		Schiffe	Tonnen
Großbritannien:	Eigener Flagge	28 667	21 356 067
	Fremder „	19 457	8 173 802
	Totale	48 124	29 529 869
Holland:	Eigener Flagge	2 508	5 015 331
	Fremder „	6 017	10 790 309
	Totale	8 525	15 805 640
Frankreich:	Eigener Flagge	8 164	4 323 588
	Fremder „	17 568	8 837 473
	Totale	25 732	13 161 061
Deutschland:	Eigener Flagge	40 954	6 812 325
	Fremder „	15 309	6 289 175
	Totale	56 263	13 101 500
Italien:	Eigener Flagge	7 840	1 631 214
	Fremder „	5 552	4 777 157
	Totale	13 392	6 408 371
Belgien:	Eigener Flagge	305	443 894
	Fremder „	5 372	4 491 737
	Totale	5 677	4 935 631
Spanien:	Eigener Flagge	6 262	865 709
	Fremder „	5 238	2 452 670
	Totale	11 500	3 318 379
Schweden:	Eigener Flagge	6 347	1 241 802
	Fremder „	4 504	1 264 538
	Totale	10 851	2 506 340

		Schiffe	Tonnen
Norwegen:	Eigener Flagge	—	1 092 100
	Fremder „	—	682 826
	Totale	—	1 774 926
Vereinigte Staaten von Amerika:	Eigener Flagge	6 968	3 432 813
	Fremder „	15 715	12 480 095
	Totale	22 683	15 912 908
Canada:	Eigener Flagge	3 386	497 370
	Fremder „	3 208	2 873 451
	Totale	6 594	3 370 821
China:	Eigener Flagge	263	147 345
	Fremder „	3 210	3 312 624
	Totale	3 473	3 459 969

## Vergleichende Disconto-Tabelle.

(Aus „Statistische Tabellen zur Währungsfrage“, herausgegeben vom Finanzministerium, Wien 1892, S. 204.)

Jahr	Englische Bank		Bank von Frankreich		Deutsche Reichsbank		Österr.-ungar. Bank		Italien. Nationalbank		Belgische Nationalbank		Niederländische Bank	
	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.
1861	8	3	7	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	5	5	7	5	5	3	4	3
1862	3	2	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	5	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	4	3	4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1863	8	3	7	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	5	5	9	5	6	3	5	3
1864	9	6	8	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5	9	7	6	4	7	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1865	7	3	5	3	7	4	5	5	7	5	6	3	6	3
1866	10	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	3	9	4	5	4	7	6	6	3	7	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1867	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2	3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	4	4	6	5	3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1868	3	2	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	4	4	5	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1869	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	4	5	4	5	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1870	6	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8	4	6	5	6	5	6	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	3
1871	5	2	6	5	5	4	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	3
1872	7	3	6	5	5	4	6	5	5	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1873	9	3	7	5	6	4	6	5	5	5	7	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4
1874	6	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	4	6	4	6	5	5	5	6	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1875	6	2	4	4	6	4	5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3
1876	5	2	4	3	6	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	3
1877	5	2	3	2	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	3
1878	6	2	3	2	5	4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	4	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	3
1879	5	2	3	2	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	4	4	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1880	3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	4	4	4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	3	3
1881	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	4	4	5	4	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3
1882	5 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>	3	5	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	4	5	4	5	5	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1883	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	5	4	5	4	5	5	4	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1884	5	2	3	3	4	4	4	4	5	4	4	3	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3
1885	5	2	3	3	5	4	4	4	6	5	4	3	3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1886	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2	3	3	5	3	4	4	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1887	5	2	3	3	5	3	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1888	5	2	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1889	5	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	5	3	5	4	6	6	5	3	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1890	6	3	3	3	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	6	6	4	3	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1891	—	—	—	—	—	—	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	—	—	—	—	—	—

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.