

## Weltwirtschaft!

Unterseeboote und Minen haben die Zahl der Handelschiffe, die über alle Meere der Welt die kostbaren Frachten befördern und die Völker der Erde miteinander verbinden, beträchtlich vermindert und eine der größten Sorgen der Volkswirte aller Länder für die erste Zeit des wiederkehrenden Friedens ist der Mangel an Schiffsraum. Große Warenmengen sind in den neutralen und überseeischen Staaten aufgehäuft und harren ebenso der Verfrachtung, wie in den kriegsführenden Staaten Millionen Menschen der Nahrungsmittel, Millionen Hände der Rohstoffe harren, die es zu bearbeiten gelten wird. Der wiederkehrende Friede muß der Welt einen überaus dichten Welt-handelsverkehr bringen, den dauernd zu sichern eine Hauptaufgabe des Friedensschlusses ist.

Vergebens rebelliert der enge Altvätergeist, der sich in seinem Ländchen ebenso gern einspinnen möchte wie vorerst in der Baummeile seines Kirchturms, gegen die weltumspannende, alle Erdteile umfluchtende Gewalt des Verkehrs. Der Krieg hat den Geist, der an der Scholle klebt, in gefährlicher Weise gestärkt und ihm in der Lehre von der nationalen Selbstgenügsamkeit eine neue Ideologie bereitet. Nichts aber würde in der Zukunft einem Volke verhängnisvoller werden als solche verhängnisvolle Verengung des Gesichtskreises, als solche Haupttugend, die ihren Kreislauf in dem sorgfältig zugespinnenen Puppenschein beschlossen wähnt. Wohlberechnetes Profitinteresse der heimischen Urproduktion, der landwirtschaftlichen wie der industriellen, verbreitet solchen Pfahldörfler- und Pfahlbürgersinn als zugkräftigen Vorspann für Zollpläne. Die große Welt aber will von solcher Einpuppung nichts wissen.

Der Laie macht sich keine zulängliche Vorstellung, wie gewaltig die Verdichtung des Weltverkehrs just in den letzten zwei Jahrzehnten vorgeschritten ist. Gab es doch im Jahre 1890 in der ganzen Welt nur erst 7719 Dampfer aus Eisen mit 8 $\frac{1}{2}$  Millionen und 2343 Dampfer aus Stahl mit 4 Millionen Tonnen Gehalt, insgesamt also 10.000 Fahrzeuge, die 12 $\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen befördern konnten. Fünfzehn Jahre später, im Jahre 1905, hingegen neben 5500 eisernen schon 12.000 Stahlerne, im ganzen 17.500 Dampfer mit rund 30 Millionen Tonnen Gehalt: die Zahl der Fahrzeuge hat sich in fünfzehn Jahren um 75 Prozent, die Zahl der Tonnen aber um 140 Prozent vermehrt. Nach 1905 aber setzt erst der Bau der Riesendampfer auf den deutschen und englischen Werften ein. Die letzten zwanzig Jahre haben sicherlich die Masse der Weltfrachten zur See um das doppelte Ausmaß dessen vermehrt, was alle vorangegangenen Jahrzehnte und Jahrhunderte miteinander geschaffen haben. Dieser Gang der Entwicklung läßt annehmen, daß am künftigen Ausgang des zwanzigsten Jahrhunderts die Karte der Seeschiffahrtsrouten für die Staatenwelt dieselbe Rolle spielen wird wie für den einzelnen Menschen sein Blutadernsystem. Hat das achtzehnte Jahrhundert Europa die Reichsstraßen, das neunzehnte die Kontinentalbahnen gebracht, so wird das zwanzigste die Weltwasserstraßen abschließen und die Bahnen werden nur ihre Zweigadern, die Straßen nur die winzigen Naderchen im Gewebesystem der Welt sein. Welches Volk sein Zeitalter begreifen und in ihm wirksam schaffen will, das muß sein Denken einstellen auf die Aufgaben, die der heraufsteigenden Zeit gestellt sind.

Diese wachsende Verdichtung des Verkehrs schafft eine Interessenverflechtung, die viel zu wenig festgehalten und gewürdigt ist. Unsere wirtschaftliche Gesetzgebung, die leider noch von mittelalterlichem, zünftlerischem Geist erfüllt ist, möchte am liebsten den Arbeiter noch als Gesellen unter das Dach und an den Herd des Meisters bannen. Ihr ist die Tatsache,

daß Unternehmer und Arbeiter nicht mehr beisammen haufen und der Arbeiter sich anmaßt, außerhalb des Werksgebäudes, wenn auch am gleichen Orte, sein eigenes Heim zu begründen, schon etwas leidig. Der heutige Weltverkehr schafft ganz andere Schwierigkeiten. Die amerikanischen Trusts sind Unternehmer, deren Arbeiter in Galizien, in der Slowakei, in Russisch-Polen, in Mazedonien, in Italien und Spanien zu Hause sind. Dort werden sie aufgezogen, mit den Mitteln des Heimatstaates in den Volksschulen vorgebildet, gleichsam auf der Jungweide heimatlicher Landwirtschaft gekräftigt, um dann in wenigen Jahren von amerikanischen Unternehmern ausgebeutet und erschöpft in den Heimatstaat, in seine Kranken- und Armenhäuser zurückspeidiert zu werden. Der Gegensatz

von Kapitalist und Proletarier erscheint hier wieder als Gegensatz zwischen einer Unternehmer- und vielen Arbeiternationen! Will man in diesem Falle an Jugendschutz und Altersversicherung denken — und jeder Sozialist, selbst jeder bloße Menschenfreund muß es —, so kommt man zu staats- und völkerrechtlichen Formen, also zu Gebilden, an denen die veraltete Vorstellung unserer Gewerbeordnung von Meister und Geselle natürlich rettungslos scheitern muß. Das zwanzigste Jahrhundert birgt in seinem Schoß Probleme von einer Ausmessung und Spannung, die uns zunächst bewußt werden muß, wenn wir sie bloß begreifen, noch mehr, wenn wir sie meistern wollen.

Die europäische Gedankenlosigkeit — sie ist nicht nur landesüblich — ist noch nicht recht dazu gekommen, das völlig Neue der Lage zu erwägen und zu erforschen, in das die Menschheit des zwanzigsten Jahrhunderts geraten ist. Tausend Kleinigkeiten ließen sich hierfür als Zeugnisse führen. Die europäischen Gewerksvereine haben in den letzten Jahren einen aufreibenden Kampf um die Aufrechterhaltung ihrer Lebenshaltung geführt, sie haben unter unsagbaren Opfern versucht, die Lohnhöhe den steigenden Preisen anzupassen. Sie sahen mit Verzweiflung, wie die Kaufkraft der Münze in ihrer Hand immer geringer wurde, und niemand vermag ihnen diese ständige Verringerung völlig aufzuklären. Ist es doch, als ob Gold und Silber an einer auszehrenden Krankheit litten, die ihren inneren Wert langsam verbrennt. Nun gibt es Gelehrte, die dafür die staunenswerte Ergiebigkeit der Goldminen Südafrikas verantwortlich machen: Gold hat nach ihnen — wir untersuchen hier nicht, ob und wie weit diese Gelehrten recht haben — den Wert seiner Produktionskosten mit samt dem Durchschnittsprofit. Seitdem spottbillige Negerarbeit im Randgebirge Südafrikas Gold in Massen auf die Märkte wirft, wird es täglich, so sagen jene, wertloser. Wenn sie recht haben, dann schlägt der billige Neger Südafrikas dem hochzivilisierten Arbeiter Europas den sauer verdienten Lohndollar aus der Hand! Ist dem so, dann werden auch der chinesische Kuli und der indische Reisesser dank der innigen Verflechtung der Weltwirtschaft allmählich dazu beitragen, die hochqualifizierte Arbeitskraft Alteuropas zu reduzieren auf den einfachen gesellschaftlichen Durchschnitt! Das zwanzigste Jahrhundert birgt Probleme, die aus der Froschperspektive des Heimatländchens nicht zu begreifen sind.

Denn es ist das Jahrhundert der Weltwirtschaft und wehe jenen Volkswirtschaften, die sich aus der Bahn der Zeit in die großväterliche Enge flüchten und vor dem Expreszug zitternd in die Postkutsche retten wollen! Das Jahrhundert, dessen Geburtswehen dieser Krieg ist, fordert Weltgesichtspunkte, fordert internationales Denken. Und nur solches Denken vermag uns über den Jammer der Zeit und das traurige Wirrsal dieses Krieges hinauszuhelben. Die Stahlkolosse, die das Weltmeer durchheilen, werden alle Bande zwischen Völkern und Staaten wieder knüpfen. Sie liegen noch heute in Todesstarre an den Molen; aber bald werden die Proletarier wieder die Kessel heizen, die Anker lösen und vorwärts geht es, in den Frieden hinein, in die Zukunft!