

## **Geopolitik und Nationalökonomie vor dem Ersten Weltkrieg\***

### **Plädoyer für eine transnationale Geschichte der Wirtschaftswissenschaften**

Von *Erik Grimmer-Solem*, Middletown (Connecticut)

The English conquest of great military nations is a physical impossibility, and it would involve the collapse of the principle upon which the Empire is based if it were. The day for progress by force has passed; it will be progress by ideas or not at all. – *Norman Angell* (1913)

Deutsche Volkswirte waren während des Ersten Weltkriegs an der Kriegsfinanzierung und Kriegswirtschaft, an der Ausarbeitung der Kriegsziele, und an der Gestaltung der Kriegsstrategie direkt beteiligt. Obwohl die damals schon recht greisen „Kathedersozialisten“ Gustav Schmoller, Lujo Brentano und Georg Friedrich Knapp nur indirekten Einfluss auf die Kriegsführung hatten, spielten insbesondere deren Schüler eine ausschlaggebende Rolle in allen Aspekten der ökonomischen Kriegsführung. Besonders zu erwähnen seien der Knapp-Schüler Karl Helfferich, der ab 1908 Direktor der Deutschen Bank und 1915 Staatssekretär des Reichsschatzamt wurde und die Verantwortung für die Finanzierung des Krieges übernahm; der Schmoller- und Knapp-Schüler Max Sering, der Professor an der Landwirtschaftlichen Hochschule Berlin war, in der Kriegszeit Vorsitzender einer wissenschaftlichen Kommission zur Vorbereitung kriegswirtschaftlicher Maßnahmen im Kriegsministerium wurde und im Auftrag des Auswärtigen Amts die eroberten Ostgebiete zwecks zukünftiger Annektierung erforschte; der Schmoller-Schüler Hermann Schumacher, Professor an der Universität Bonn, welcher während des Krieges als Sachverständiger in der Essener Handelskammer tätig war und die Kriegsziele der deutschen Schwerindustrie in Belgien und Frankreich ausarbeitete; sowie der Brentano-Schüler Hermann Levy, Profes-

---

\* Dieser Beitrag ist eine erweiterte Fassung des auf der Jahrestagung des Ausschusses für die Geschichte der Wirtschaftswissenschaften in Marbach am 15. Juni 2012 gehaltenen Referats. Der Verfasser bedankt sich herzlich bei Ulrich Plass und Gerhard Wegner für das Gegenlesen einer früheren Fassung dieses Beitrags.

sor an der Universität Heidelberg, der während des Krieges als einflussreicher Sachverständiger im Admiralitätsstab diente und im Dezember 1916 die Wiedereinführung des uneingeschränkten U-Bootkriegs erfolgreich befürwortete.

Fritz Fischers kritische Erläuterung der deutschen Kriegszielpolitik im Ersten Weltkrieg hat in dieser verhängnisvollen Verquickung von ökonomischer Wissenschaft und Politik – die seiner Zeit schon Max Weber bei den Kathedersozialisten scharf kritisierte – eine eigenartig aggressive deutsche Politik gesehen, die den Deutschen die größte Verantwortung für den Kriegsausbruch zuschrieb und in den Kriegszielen des Kaiserreichs wichtige Vorläufer und Wegbereiter eines zweiten „Griffs nach der Weltmacht“ unter Hitler sahen.<sup>1</sup> Historiker der Bielefelder Schule haben diesem Bild des Weltkriegs seitdem ein solides Fundament geschaffen, indem sie insbesondere die aggressive deutsche Vorkriegspolitik und -diplomatie als Ausdruck einer innenpolitischen Krise deuten, die durch den Widerspruch einer modernen Gesellschaft und Industrie mit veralteten, autoritären Regierungsstrukturen ausgelöst wurde und die die Außenpolitik von unaufgeklärten neomerkantilistischen Ansichten leiten ließ, um von dieser innenpolitischen Krise abzulenken.<sup>2</sup> Schon Jahre vor Kriegsausbruch war dieser „soziale Imperialismus“ auf den Ausbau einer Schlachtflotte, die Erlangung eines mitteleuropäischen Zollvereins und koloniale Konzessionen im Nahen Osten, Afrika und Südamerika ausgerichtet.<sup>3</sup>

Ökonomen und Wirtschaftshistoriker werden eine ähnliche Interpretation des Krieges schon lange kennen. In einem berühmten Aufsatz kurz nach Ende des Ersten Weltkrieges hat Joseph Schumpeter die friedensorientierte und anti-imperiale Neigung des Kapitalismus betont und die Irrationalität des aggressiven Imperialismus der Vorkriegszeit hervorgehoben, die er den egoistischen Interessen einer kleinen Minderheit und atavistischen Neigungen einer verschwindenden feudalen Kaste zuschrieb.<sup>4</sup> Hätte man damals in Europa, vor allem in Deutschlands einflussreichen Kreisen und politischer Führung, ein aufgeklärteres Verständnis des Eigeninteresses besessen und hätte das Wirtschaftsbürgertum mehr Einfluss auf die Politik ausgeübt, so hätte man die enormen Vorteile des freien Welthandels, die das Britische Empire ermöglichte, eingesehen und sich mit England verständigen können;

---

<sup>1</sup> *Fritz Fischer*, Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/18, 2. Aufl., Düsseldorf 1962.

<sup>2</sup> Siehe vor allem *Hans-Ulrich Wehler*, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3, München 1995.

<sup>3</sup> Ebd., S. 1109–1152.

<sup>4</sup> *Joseph Schumpeter*, Zur Soziologie der Imperialismen, in: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik 46 (1918–19), S. 1–39, 275–310.

auf diese Weise hätte man den sinnlosen Flottenbau und die aggressive Weltpolitik der Vorkriegszeit unterlassen können. Man könnte ergänzen: hätte die deutsche Elite im Studium mehr Smith, Ricardo und Marshall gelesen statt List, Roscher und Schmoller, so wäre es 1914 vielleicht friedlicher ausgegangen.

Im selben Jahr als Schumpeters Aufsatz über den Imperialismus erschien, veröffentlichte Karl Helfferich sein dreibändiges Werk „Der Weltkrieg“.<sup>5</sup> Im ersten Band analysierte er die Vorgeschichte des Weltkriegs und bemängelte an einer Stelle die „rednerischen Entgleisungen“ der deutschen Vorkriegsdiplomatie, und zwar „die oft lauten und weithin klingenden Worte, mit denen wir es liebten, unseren Willen zum Frieden durch ein allzu deutliches Betonen unsrer Bereitschaft zum Krieg zu unterstreichen.“<sup>6</sup> Zugleich aber betonte er als Volkswirt – selbstverständlich auch um Rechenschaft über seine Rolle im verlorenen Krieg abzulegen – die strukturellen Faktoren, die die Reibungen der Vorkriegszeit ausgelöst und den politischen Handlungsraum eingeschränkt hatten:

Eine die ganze Welt von Grund aus umkehrende Wandlung der Beziehungen zwischen den Völkern, wie sie in den zwei Jahrzehnten seit Bismarcks Abgang eingetreten ist, wäre auch als Werk der vollendetsten Staatskunst und politischer Schulung nicht möglich gewesen, wenn nicht stärkere Treibkräfte und Entwicklungstendenzen innerhalb der einzelnen Völker den Boden für diese Wandlung geschaffen hätten.<sup>7</sup>

Die treibenden Kräfte der Vorkriegszeit waren geopolitischer, wirtschaftlicher und demographischer Art und spiegelten sich in vielen Bereichen des ökonomischen Denkens und der Politik der Vorkriegszeit wider. Sie waren nicht nur Auswüchse einer innenpolitischen Reformblockade, oder Ausdruck unaufgeklärter, merkantilistischer Ansichten. Vorstellungen über diese treibenden Kräfte wurden durch Betrachtungen anderer Staaten geprägt, oft nach längerem Aufenthalt im Ausland, und es ist bemerkenswert, dass Helfferich, Sering, Schumacher und Levy alle längere Zeit im Ausland verbracht hatten und zahlreiche wissenschaftliche Arbeiten Aspekten der Weltwirtschaft widmeten.<sup>8</sup> Wenn man andere deutsche Volkswirte der Vorkriegszeit, die sich aktiv an der deutschen Weltpolitik beteiligt hatten, zusätzlich in

---

<sup>5</sup> *Karl Helfferich*, *Der Weltkrieg*, 3 Bände, Berlin 1919.

<sup>6</sup> Ebd., Bd. 1: *Die Vorgeschichte des Weltkriegs*, S. 37.

<sup>7</sup> Ebd., S. 37.

<sup>8</sup> Siehe z.B. *Karl Helfferich*, *Das Geld im russisch-japanischen Krieg*. Ein Finanzpolitischer Beitrag zur Zeitgeschichte, Berlin 1906; *Max Sering*, *Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft*. Landwirtschaft, Kolonisation und Verkehrswesen in den Vereinigten Staaten und in Britisch-Nordamerika. Auf Grund von Reisen und Studien, Leipzig 1887; *Hermann Schumacher*, *Die Chinesischen Vertragshäfen, ihre Wirtschaftliche Stellung und Bedeutung*, Jena

Betracht zieht, wie z.B. den ersten Rektor des Hamburger Kolonialinstituts Karl Rathgen, oder den Kaiserlich deutschen Wirklichen Admiralitätsrat und Volkswirt des Nachrichtenbüros des Reichsmarineamts Ernst Levy von Halle – ein Schmoller- bzw. Brentano-Schüler –, so springt die auswärtige Orientierung dieser Ökonomen geradezu hervor.<sup>9</sup> Auf die Bedeutung dieser Auslandserfahrungen und Studien für die geopolitischen Vorstellungen der Vorkriegszeit und die Kriegszielpolitik des Weltkrieges wird in diesem Aufsatz noch eingegangen werden, doch stellt sich unmittelbar die Frage, welche geopolitischen Vorstellungen Ökonomen über die deutsche Lage damals hatten und wie sie zu diesen Vorstellungen gelangten. Diese Frage ist für die Geschichte der Wirtschaftswissenschaften von besonderem Interesse, weil sie die verschiedenen Einflussfäden der Vorkriegszeit bündelt und zu einer tieferen Analyse eines ökonomischen Gedankengutes einlädt, das von der Theoriegeschichte bis heute relativ vernachlässigt geblieben ist. Eine transnationale und vergleichende Perspektive der geopolitischen Vorstellungen deutscher Ökonomen um 1914 erlaubt zugleich eine Neueinschätzung und Neubewertung dieses wichtigen Kapitels der Geschichte der Wirtschaftswissenschaften.

### **Wirtschaft und Weltpolitik um 1900**

Die wirtschaftliche Kriegszielpolitik des Ersten Weltkrieges war in vielen ihrer Züge nichts Neues; sie war eine radikalisierte Version gewisser Ansprüche, die verschiedenen Erfahrungen der Vorkriegszeit entstammten, welche die prekäre geopolitische und wirtschaftliche Lage des Deutschen Reichs in vielen Bereichen hervorgehoben hatten. Schon in den 1890er Jahren hatte sich zum Beispiel ein Konsens unter einflussreichen deutschen Ökonomen gebildet, dass die Industrialisierung Deutschlands und der steigende Wettbewerb mit anderen Industrienationen eine Neuorientierung in der Außenpolitik rechtfertige. Diese Neuorientierung zielte vor allem auf Sicherung deutscher Seeinteressen, die durch den steigenden Export sowie Rohstoff- und Lebensmitteleinfuhren entstanden waren, aber durch einen stets wachsenden internationalen Protektionismus bedroht waren, wie z.B. den amerikanischen Tariff Act of 1890 (McKinley Tariff), der die durchschnittlichen Einfuhrzölle auf fast 50% anhub. Es ist in diesem Aufsatz weder möglich noch nötig auf den massiven Ausbau der Deutschen Hoch-

---

1899; *Hermann Levy*, Die Stahlindustrie der Vereinigten Staaten von Amerika in ihren heutigen Produktions- und Absatz-Verhältnissen, Berlin 1905.

<sup>9</sup> *Karl Rathgen*, Japans Volkswirtschaft und Staatshaushalt, Leipzig 1891; *Ernst von Halle*, Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den Nordamerikanischen Südstaaten, 2 Bände (Staats- und Socialwissenschaftliche Forschungen, 64), Leipzig 1897–1906.

seeflotte nach 1897 näher einzugehen, oder das strategische Kalkül des energischen Architekten der expandierten Flotte, dem Staatssekretär der Marine Alfred Tirpitz, zu bewerten. Es genügt zu betonen dass, im Verbund mit Handels- und Kolonialinteressen sowie den Interessen der deutschen Schwerindustrie, eine ganze Reihe von Faktoren eine wichtige Rolle in der Flottengesetzgebung gespielt haben: der britische Naval Defence Act von 1889, der einen „Zwei-Mächte-Standard“ in der Aufrüstung der Britischen Flotte etablierte und später einen weltweiten Rüstungswettkampf auslöste; der damals breite Einfluss des amerikanischen Marinestrategen Alfred Thayer Mahan in Marinekreisen und der gebildeten deutschen Öffentlichkeit; die damaligen internationalen Spannungen (der Chinesisch-Japanische Krieg 1894–95, der Jameson Raid und das Krüger-Telegramm 1895–96); Macht- und Ressorteißer bei Tirpitz; und nicht zuletzt, die Flottenbegeisterung Kaiser Wilhelms. Die alte These Volker Berghahns, die Flottengesetzgebung sei vorwiegend zur Erhaltung eines monarchisch-autoritären Regierungssystems geschaffen worden, ist allerdings nach den neuesten Ergebnissen der Geschichtsforschung unhaltbar.<sup>10</sup>

Hier ist es am Platze, insbesondere solche Argumente zu beleuchten, die Nationalökonomern damals für die Flotte mobilisierten, und ein Brief Gustav Schmollers an Alfred Tirpitz vom 29. Juli 1897 ist dafür besonders aufschlussreich:

Ich bin sehr glücklich wenn man in der Leitung der deutschen Handelspolitik die enormen Gefahren des Panamericanismus, der englischen Agitationen für Greater Britain und der russischen Weltmächtspläne begreift, wie Sie es in Ihren Zeilen aussprechen. Mein Freund Peez in Wien,<sup>11</sup> der verstorbene Constantin Rössler<sup>12</sup> und einige wenige andere Nationalökonomern waren bis vor kurzem fast die Einzigen, die Derartige in der Literatur betonten. Und natürlich hängen alle Flottenpläne aufs engste mit der künftigen deutschen Handelspolitik zusammen. Ich fürchte nur, die vordringenden agrarischen Interessen werden jede Lösung im Sinne einer kühnen Zukunftspolitik erschweren. Wenn ein Hochschutzzollsystem im Bismarck-Kardorff'schen<sup>13</sup> Sinne eingeführt werden soll, dann kann man nicht zugleich Export und Flottenpolitik treiben.

---

<sup>10</sup> Siehe hierzu *Patrick J. Kelly*, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington/Indianapolis 2011; und Dirk Bönker, *Militarism in a Global Age. Naval Ambitions in Germany and the United States before World War I*, Ithaca/London, 2012; vgl. *Volker Berghahn*, *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II*, Düsseldorf 1971.

<sup>11</sup> Alexander von Peez, deutsch-österreichischer Zeitungsredakteur und Industrieller.

<sup>12</sup> Constantin Rössler, deutscher Philosoph und Professor der Philosophie in Jena.

<sup>13</sup> Wilhelm von Kardorff, Vertrauensmann Bismarcks, Gutsbesitzer und Mitbegründer der Freikonservativen Partei (Deutsche Reichspartei). Kardorff stand unter dem Einfluss des amerikanischen Nationalökonomern Henry Charles Carey und war

Freilich hoffe ich noch auf Hohenlohe, der als alter Freihändler auch nicht so leicht für eine Überspannung der Schutzzölle zu haben sein wird. Wir können aber auch die Handelsverträge nicht fallen lassen, wenn wir nicht unsere Industrie und unseren Export vernichten wollen.<sup>14</sup>

Diese Ansichten teilten insbesondere Ökonomen aus freiliberalem Lager, wie Lujo Brentano:

Jede Politik, welche die Hebung unseres Exports wirksam betreibt, ist meiner Unterstützung sicher. Denn – ob man es nun als Glück oder Unglück betrachten mag – jedenfalls ist es eine Thatsache, daß Deutschland nunmehr ein Industriestaat ist. Da dies so ist, ist die wichtigste Fürsorge die für den Absatz seiner Produkte, und zwar für den Export seiner Industriellen Produkte. [...] Die Zahlungsfähigkeit der industriellen Arbeiterbevölkerung ist an die Stelle des alten: „Hat der Bauer Geld, hats die ganze Welt“ getreten. Die Zukunft der Landwirtschaft liegt nunmehr in der Kaufkraft unsrer industriellen Arbeiterbevölkerung, in der Entwicklung ihrer Bedürfnisse, der Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit und in der Anpassung der landwirtschaftlichen Produktion an ihre Bedürfnisse. Die Zahlungsfähigkeit unserer Arbeiterbevölkerung hat aber zur Voraussetzung die Entwicklung unseres Exports.

Die Zukunft unseres Exports ist aber z.Z. sehr bedroht. Die Entwicklung des Verhältnisses von England zu seinen Colonien dürfte für uns sehr nachteilig werden. Desgleichen hat unsere sinnlose Prämienpolitik uns die amerikanische Dingley Bill<sup>15</sup> zugezogen, deren Schrecken sich uns noch rascher fühlbar machen dürften. Die Arbeit unserer Kaufleute während Jahrzehnten dürfte dadurch gefährdet werden. Unter solchen Umständen sieht man sich naturgemäß nach einen Ersatz um. Diesen von unseren Colonien zu erwarten, wäre kindisch. Aber in Asien und Südamerika ist vielleicht noch sehr viel zu holen. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint auch eine Vermehrung der deutschen Flotte als gerechtfertigt.<sup>16</sup>

Es ist in diesen Briefen bemerkenswert, welche zentrale Rolle die Exportabhängigkeit der deutschen Industrie und der steigende Protektionismus im Ausland – vor allem in den USA – in der Rechtfertigung einer größeren Flotte bei Ökonomen damals schon gespielt hatte. Zum Vorschein kommen auch die steigende Enttäuschung über die deutschen Kolonien und Hoffnungen auf damals vielversprechende Zukunftsmärkte in Südamerika und Asien. Der Spanisch-Amerikanische Krieg, der wenige Monaten danach ausbrach und der den Vereinigten Staaten zum ersten Mal den Status einer übersee-

---

ein früher Anhänger eines deutschen Schutzzollsystems. Durch seinen Einfluss auf Bismarck wurden die Zölle von 1879 erhoben.

<sup>14</sup> Bundesarchiv N 253 NI Alfred Tirpitz, Nr. 40, Bl. 154–155, Schmoller an Tirpitz, 29. Juli 1897.

<sup>15</sup> Dingley Act of 1897, der höchste und langlebigste amerikanische Schutzzoll, der durchschnittlich 52% betrug.

<sup>16</sup> Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, VI. HA NI Schmoller, Nr. 114, Bl. 275–76, Brentano an Schmoller, 27. Juli 1897.

ischen Kolonialmacht bescherte – zugleich in der Karibik und Südostasien –, hat diese Befürchtungen eher bestätigt, ebenso der Konflikt mit den Amerikanern und Briten um Samoa im Jahre 1899. Provokativ waren auch in diesen Jahren die Äußerungen des damaligen britischen Staatssekretärs für Kolonien, Joseph Chamberlain, der sich offen für einen imperialen Zollverein einsetzte.

Sehr ähnliche Ansichten verbreiteten sich bis ins Jahr 1900 unter vielen Volkswirten, die sich freiwillig für die Flottengesetzgebung in Wort und Schrift einsetzten. Unter den 270 dokumentierten „Flottenprofessoren“ aus allen Wissenszweigen waren 38 Volkswirte, darunter (und zusätzlich zu den schon in der Einleitung genannten) Heinrich Dietzel, Richard Ehrenberg, Wilhelm Hasbach, Wilhem Lexis, Sartorius von Waltershausen, Gustav Schönberg, Albert Schäffle, Werner Sombart, Adolph Wagner und Max Weber.<sup>17</sup> Die Argumente, die mobilisiert wurden, waren vielfältig, lassen sich aber durch das Beispiel eines Vortrags Gustav Schmollers aus dem Jahr 1900 kurz zusammenfassen.<sup>18</sup>

Zusätzlich zu den schon erwähnten Argumenten bezüglich des weltweit steigenden Protektionismus, der zunehmenden Handelsabhängigkeit Deutschlands und der wichtigen Rolle der Handelsverträge und Zukunftsmärkte in Südamerika und Asien, die schon in den zitierten Korrespondenzen zum Ausdruck kamen, wurde insbesondere auf die damals stark wachsende deutsche Bevölkerung hingewiesen, die Schmoller bei jährlich einprozentigem Bevölkerungszuwachs bis 1965 auf eine Größe von 104 Millionen Einwohner schätzte – der französische Demograph Leroy-Beaulieu rechnete sogar mit 200 Millionen Deutschen bis zum Jahr 2000!<sup>19</sup> Die steigende Bevölkerungsdichte, die beschränkten Produktivitätssteigerungsmöglichkeiten der Landwirtschaft und Schwierigkeiten bei der Exportsteigerung mache eine „Wasserwanderung“ zu neuen Siedlungsgebieten außerhalb Europas – so wie sie Großbritannien schon längst am Kap, in Kanada und Australien erfolgreich

---

<sup>17</sup> *Wolfgang Marienfeld*, Wissenschaft und Schlachtflottenbau in Deutschland 1897–1906, in: *Marine Rundschau*, Beiheft 2 (April 1957), S. 109–115. Die Annahme, Nationalökonomien und andre Akademiker seien in ihrem Engagement für die Flotte für sozialimperialistische Zwecke vom Reichsmarineamt manipuliert worden, ist überzogen. Siehe hierzu *Erik Grimmer-Solem*, *Imperialist Socialism of the Chair. Gustav Schmoller and German Weltpolitik, 1897–1905*, in: *Wilhelminism and its Legacies: Crisis, Continuity, and the Meanings of Reform in Germany, 1890–1930*. Hrsg. von Geoff Eley und James Retallack, New York/Oxford 2003, S. 106–21.

<sup>18</sup> *Gustav Schmoller*, Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Flottenvorlage, in: *Zwanzig Jahre Deutscher Politik (1897–1917)*. Aufsätze und Vorträge. Hrsg. von Lucie Schmoller, München/Leipzig 1920, S. 1–20.

<sup>19</sup> Ebd., S. 3.

unternommen hatte – nötig und sichere dabei Deutschlands Platz unter den großen Völkern der Erde. Nur eine größere Flotte ermögliche dies.<sup>20</sup> Am Ende des Vortrags betonte Schmoller, dass diese Siedlerkolonie hoffentlich in Südbrasilien sein werde: „Wir müssen um jeden Preis wünschen, das in Südbrasilien ein deutsches Land von 20–30 Millionen Deutschen im folgenden Jahrhundert entstehe; einerlei ob es ein Teil Brasiliens bleibt, ob es ein selbstständiges Staatsgebilde wird, ob es mit unserem Reiche in nähere Beziehung kommt; ohne eine durch Kriegsschiffe stets gesicherte Verbindung, ohne die Möglichkeit eines nachdrücklichen Auftretens von Deutschland dort ist diese Entwicklung bedroht.“<sup>21</sup>

Schmoller stellte in Frage, „ob die Handelspolitik heute oder in künftiger Zeit überhaupt unabhängig von der Machtpolitik und den Machtmitteln der Staaten zu führen sei.“<sup>22</sup> Besonderer Kritik sah sich die damalige britische Kolonial-, Handels- und Marinepolitik ausgesetzt, die sich – ganz im Gegensatz zu den liberalen Äußerungen Cobdens und Gladstones – seit Disraeli immer schroffer der Mittel der Blockade, Durchsuchungen und Beschlagnahmungen neutraler Schifffahrt, eingeschränkter Benutzung von Kohlestationen und Telegraphenkabeln, und im Falle der Buren nackter Aggression bediente, um das britische Territorium weltweit zwischen 1866–1899 von 12,6 auf 27 Millionen Quadratkilometer zu vermehren (u. a. Natal, Zypern, Ägypten und Birma).<sup>23</sup> Auf die massive Ausweitung des Russischen Reichs nach Ostasien und des US-amerikanischen Staates nach Westen und durch die Eroberungen Kubas und der Philippinen wurde auch hingewiesen.<sup>24</sup> Als Mittelmacht müsse Deutschland sich mit einer stärkeren Flotte gegen die „drei großen Eroberungs- und Kolonisierungsreiche“ wehren und an der „weiteren Teilung Afrikas und Chinas, an der Zukunft in der Südsee, an der Offenhaltung oder Schließung Nord- und Südamerikas“ teilnehmen.<sup>25</sup> Das Deutsche Reich, so Schmoller, habe diese angespannten Bedingungen nicht geschaffen, könne aber dem unerbittlichen Kampf um das wirtschaftliche Überleben nicht ausweichen:

Der Umschwung der Weltverhältnisse, die notwendige Liquidation absterbender Reiche, die notwendige Teilung der Erde unter die Kulturnationen, die allein herrschen, höhere wirtschaftliche Zustände und Einrichtungen schaffen können, die Steigerung der Konkurrenz in der Weltwirtschaft haben die neuen Zustände geschaffen, aus denen heraus die heutige Spannung, der heutige Handelsneid, die Konflikte aller Art entstanden. Wir dürfen nicht vergessen, daß gerade in den

---

<sup>20</sup> Ebd., S. 3–9.

<sup>21</sup> Ebd., S. 19.

<sup>22</sup> Ebd., S. 10.

<sup>23</sup> Ebd., S. 13.

<sup>24</sup> Ebd.

<sup>25</sup> Ebd.



freiesten Staaten, in England und Nordamerika, aus den Volks- und Masseninstinkten heraus die Eroberungstendenzen, die imperialistischen Pläne, der Haß gegen neu emporkommende wirtschaftliche Konkurrenten erwachsen, als deren Führer die großen Spekulanten erschienen die mit den Manieren halb eines Seeräubers, halb eines Börsenmannes Milliarden besitzen und zugleich als politische Parteiführer und Minister auftreten.<sup>26</sup>

Nur eine größere Flotte könne diesem „überspannten Räubermerkantilismus allerwärts und einer solchen Teilung der Erde durch die drei Weltmächte entgegen treten, welche alle anderen Staaten ausschließen und zugleich ihren Handel vernichten möchte.“<sup>27</sup>

Eine Schutzzollmauer wie in Russland, Frankreich und den Vereinigten Staaten lehnte Schmoller wegen seiner Gefahren für die Beziehungen zu England und der Bedeutung des Handels für die Industrie strikt ab.<sup>28</sup> Stattdessen erhoffte sich Schmoller von einer größeren deutschen Hochseeflotte Schutz deutscher und anderer europäischer Mittel- und Kleinstaaten, in der Erwartung, dass Deutschlands Nachbarstaaten (Österreich, Schweiz, die skandinavischen Staaten und Holland) die Logik eines Handels- und Zoll- und Kolonialbündnisses mit dem Deutschen Reich einsehen werden.<sup>29</sup>

Übersieht man die überhitzte Rhetorik der Schmollerschen Ausführungen, die im Schatten des Zweiten Burenkriegs (1899–1902) gemacht wurden, bietet sein Vortrag eine gute Zusammenfassung der wirtschaftlichen Geopolitik der Vorkriegszeit, in der die Ziele (1) Welthandelsfreiheit, (2) mitteleuropäischer Zollverein und (3) agrarische Siedlerkolonien klar artikuliert waren, die die Grundzüge der weltpolitischen Vorstellungen vieler deutscher Ökonomen bis zum Kriegsausbruch blieben. Im Krieg nahmen sie dann erst recht konkrete, aber auch sehr verzerrte, sogar perverse Formen an, die dann die Kriegszielpolitik direkt beeinflussen sollten.<sup>30</sup>

Wie gerechtfertigt waren diese Ansichten damals? Die besprochenen demographischen Prognosen für Deutschland sind aus heutiger Sicht geradezu absurd, doch darf man nicht vergessen, dass der demographische Übergang zu einem Gleichgewicht zwischen niedriger Fruchtbarkeit und Sterblichkeit erst um 1910 anfang, dass das Deutsche Reich zuvor noch eine der am stärksten wachsenden Bevölkerungen in Europa hatte und dass viele in den

---

<sup>26</sup> Ebd., S. 14. Diese Zeilen wurden im Schatten des Burenkriegs geschrieben und gemeint ist hier sicherlich u. a. Cecil Rhodes.

<sup>27</sup> Ebd., S. 18.

<sup>28</sup> Ebd., S. 15.

<sup>29</sup> Ebd., S. 19.

<sup>30</sup> Siehe hierzu *Klaus Schwabe*, Ursprung und Verbreitung des Alldeutschen Anxionismus in der deutschen Professorenenschaft im Ersten Weltkrieg, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 14, Heft 2 (April 1966), S. 105–38.

Zahlen eine große Gefahr sahen.<sup>31</sup> Die damit zusammenhängende steigende Lebensmitteleinfuhr um 1900 hatte damals diese Gefahr unterstrichen. Die stark wachsende Handelsabhängigkeit des Reichs und die wichtige Rolle des industriellen Exports in einem geographisch beschränkten Staat mit steigender Bevölkerung war auch eine gerechtfertigte Einschätzung. Im Unterschied zu den Vereinigten Staaten mit ihrem enormen internen Markt und hervorragender Rohstoffversorgung hatten zum Beispiel deutsche Stahlproduzenten einen relativ kleinen internen Markt, der durch Kartellabkommen aufgeteilt war und in dem nur mit Schwierigkeiten die effiziente Mindestgröße („minimum efficient scale“) in den damals relativ neuen und durch stark steigende Skalenerträge gekennzeichneten Massenherstellungstechniken (Siemens-Martin und Gilchrist-Thomas) zu erreichen war.<sup>32</sup> Wie die Unternehmensgeschichte Thyssens klar zeigt, waren deutsche Stahlproduzenten aus diesen und anderen Gründen schon sehr früh auf Exportmärkte angewiesen.<sup>33</sup> Gleichzeitig war geeignetes Eisenerz in Deutschland knapp und der deutsche Rohstoffmarkt (vor allem Roheisen und Kohle) durch Kartellabkommen durchdrungen, so dass Firmen wie Thyssen, die international konkurrenzfähig bleiben mussten, auf Rohstoffimport angewiesen waren.<sup>34</sup> Die Zweite Industrielle Revolution wäre in Deutschland in vielen Branchen wie Stahl, Chemie Elektrotechnik und Automobilherstellung ohne Europa- und Welthandel, sofern überhaupt möglich, kaum langfristig profitabel geblieben. Es darf deshalb auch kaum verwundern, dass beim steigenden europäischen und amerikanischen Protektionismus jener Jahre (z. B. der französische Méline-Tarif von 1892) die Hoffnung auf einen mitteleuropäischen Zollverein, die schon Mitte der 1880er Jahre ausgesprochen worden war, sehr schnell zur fixen Idee deutscher Volkswirte der Vorkriegszeit wurde.<sup>35</sup> Erst im Ersten Weltkrieg artete sie dann zu annexionistischen Kriegszielen mit alldeutschen Zügen aus.<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> *Jean-Claude Chesnais*, *The Demographic Transition. Stages, Patterns, and Economic Implications*. Übersetzt von Elizabeth und Philip Kreager, Oxford 1992, S. 104–105, 543.

<sup>32</sup> Siehe hierzu *Alfred Chandler*, *Scale and Scope. The Dynamics of Industrial Capitalism*, Cambridge, Mass./London, 1990, S. 488–502.

<sup>33</sup> *Jeffrey Fear*, August Thyssen and German Steel, in: *Creating Modern Capitalism*. Hrsg. von Thomas K. McCraw, Cambridge, Mass./London 1995, S. 185–219, hier: S. 188.

<sup>34</sup> Ebd., 194.

<sup>35</sup> *Erik Grimmer-Solem*, *The Rise of Historical Economics and Social Reform in Germany, 1864–1894*, Oxford 2003, S. 226–227.

<sup>36</sup> Siehe *Schwabe*, *Ursprung und Verbreitung des Alldeutschen Annexionismus* (wie Anm. 30).

### Das amerikanische Vorbild

Die Ausführungen Schmollers zur Flotte erinnern daran, wie sehr die Weltwirtschaft vor 1914 noch unter dem Eindruck merkantilistischer Vorstellungen stand, und zwar nicht nur oder vorwiegend in Deutschland, sondern in Großbritannien und vor allem in den Vereinigten Staaten. Das wird weiter unten im Aufsatz ideengeschichtlich behandelt, doch ist es hier am Platze kurz zu schildern, wie diese Vorstellungen unter Nationalökonomien und unter der gebildeten Öffentlichkeit verbreitet wurden. Eine besondere Rolle spielte hier der Brentano- und Schmoller-Schüler Ernst Levy von Halle, der in den Jahren 1893–95 durch Schmollers Empfehlung im Auftrag des Vereins für Sozialpolitik auf eine Forschungsreise in die Vereinigten Staaten geschickt wurde, um amerikanische Trusts und Unternehmerverbände zu untersuchen.<sup>37</sup> Später widmete er sich dem Thema der amerikanischen Baumwollproduktion, von der die Deutsche Textilindustrie damals stark abhängig war und die zu einem erheblichen Handelsdefizit mit den USA beitrug.<sup>38</sup> Seine Studie befasste sich auch mit der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte, insbesondere der effektiven Handelsblockade der Union gegen die Südstaaten während des Bürgerkriegs 1860–65, und somit leitete sie für von Halle ein Themengebiet ein, mit dem er sich fortan intensiv beschäftigen sollte. Im Jahre 1895 hatte von Halle auch noch Gelegenheit, die erste Venezuela-Krise zu beobachten, die durch einen Grenzstreit zwischen der südamerikanischen Republik und Großbritannien ausgelöst wurde, die aber durch eine gewaltige US-amerikanische Flottenpräsenz zur Verteidigung der Monroe-Doktrin die Briten zu einem dramatischen Rückzug zwang. Von Halle sah in diesem Ereignis und im amerikanischen Protektionismus die Gefahr, dass Deutschland womöglich zukünftig mit dem Ausschluss vom damals vielversprechenden amerikanischen Markt rechnen müsse, und drängte in „Schmollers Jahrbuch“ im Jahr 1896 auf eine größere deutsche Flotte und den Kauf der Hafenanlage St. Thomas auf den dänischen Westindischen Inseln, um diesem Szenario vorzubeugen.<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> *Ernst von Halle*, Industrielle Unternehmer- und Unternehmungsverbände in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in: Über wirtschaftliche Kartelle in Deutschland und im Ausland. Fünfzehn Schilderungen nebst einer Anzahl Statuten und Beilagen, in: Schriften des Vereins für Sozialpolitik 60 (1894), S. 93–326.

<sup>38</sup> *Ders.*, Baumwollproduktion und Pflanzungswirtschaft in den Nordamerikanischen Südstaaten (wie Anm. 9).

<sup>39</sup> *Ders.*, Das Interesse Deutschlands an der amerikanischen Präsidentenwahl des Jahres 1896, in: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche 20 (1896), S. 1353–87; *ders.*, Reisebriefe aus West Indien und Venezuela, Hamburg 1896.

Die Lehren, die von Halle aus seinen amerikanischen Erfahrungen für die deutsche Handelspolitik zog, verschafften ihm rasch Ansehen in Marinekreisen. Kurz nachdem Alfred von Tirpitz im Jahr 1897 zum Staatssekretär des Marineamts ernannt wurde, holte er von Halle ins Nachrichtenbüro des Reichsmarineamts, wo er als Pressesprecher bis kurz vor seinem frühen Tod im Jahre 1909 in schier unerschöpflicher Form in den Seiten des „Jahrbuchs für Deutschlands Seeinteressen“ für die Flotte und Flottengesetzgebung Propaganda machte.<sup>40</sup> Dass das Tirpitzische Flottenprogramm auf falschen Prämissen ruhte (Küstenblockade, Risikotheorie und Bündnisfähigkeit), wie sich später herausstellte, und eine gefährliche Eigendynamik annahm, die später auf die deutschen Finanzen, die deutsch-britischen Beziehungen und die strategische Stellung des Reichs in Europa verheerende Auswirkungen haben sollte, ist kaum zu bezweifeln. Man darf allerdings nicht übersehen, dass die Flotte von weiten Kreisen des deutschen Bürgertums eifrig unterstützt wurde, die in der Vorzeigetechnik der Flotte eine Bestätigung des Fortschritts, der Modernität und der ebenbürtigen Großmachtstellung des Deutschen Reichs sahen.<sup>41</sup> Für Liberale und gemäßigt Konservative insbesondere hatte die Flotte noch zusätzlich den Reiz, dass sie als eine Abschreckungswaffe – also ein friedenerhaltendes Machtinstrument – wahrgenommen wurde, und es ist hier zu bemerken, dass der damalige deutsche „maritime Militarismus“ nach Erkenntnis der neuesten Geschichtsforschung in seinen Grundzügen nicht von dem der Amerikaner – der anderen aufstrebende Macht, die sich der britischen Hegemonie nicht fügen wollte – zu unterscheiden ist.<sup>42</sup> Die jeweiligen geographischen Lagen dieser aufstrebenden Mächte konnten allerdings nicht grundverschiedener sein.

Die britische Meereshegemonie, die durch den US-amerikanischen und deutschen Flottenbau in der Vorkriegszeit in Frage gestellt wurde, hatte im Kriegsfall als *ultimo ratio* die Handelsblockade ohne Rücksicht auf internationale Abkommen wie die Pariser Deklaration von 1856. Daraus machten Jackie Fisher und die britische Admiralität keinen Hehl.<sup>43</sup> Das bestätigte vor dem Weltkrieg das Verhalten der Briten im Burenkrieg, als im Dezember 1899 und Januar 1900 die deutschen Post- und Handelsdampfer *Bundesrath*, *Herzog*, und *Hans Wagner* in der Delagoa Bucht in Portugiesisch Ost-Afrika (ein neutraler Hafen) auf den Verdacht, Kriegskonterbande zu tragen, von der britischen Marine beschlagnahmt und nach Südafrika gebracht

---

<sup>40</sup> Siehe hierzu *Wilhelm Deist*, *Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897–1914*, Stuttgart 1976.

<sup>41</sup> *Jan Rüger*, *The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire*, Cambridge 2007, S. 50–92.

<sup>42</sup> *Bönker*, *Militarism in a Global Age* (wie Anm. 10), S. 23–46.

<sup>43</sup> *Avner Offer*, *The First World War. An Agrarian Interpretation*, Oxford 1989, S. 270–299.

wurden.<sup>44</sup> In Aden wurde kurz darauf noch der deutsche Reichspostdampfer *General* aus ähnlichen Gründen besetzt. Während des Burenkriegs kam es zu ähnlichen Übergriffen auf neutrale Dampfer anderer Nationen und vor dem ersten Weltkrieg hat Großbritannien die Einschränkung seines Blockaderechts oder einen stärkeren Schutz neutraler Schifffahrt durch Abkommen verweigert – die Londoner Deklaration von 1909 wurde zum Beispiel vom britischen House of Lords nie ratifiziert.<sup>45</sup> Wie es damals hieß: „*Britannia rules the waves because she waives the rules*“. In vielen deutschen Zeitungen wurden damals folgende Schlüsse gezogen:

Die Organe der englischen Regierung haben sich eben daran gewöhnt, daß sie zur See frei schalten und walten können. Daß gegen derartige Präventionen nur derjenige Staat anzukämpfen und sich Geltung zu verschaffen vermag, der sich selbst in den Stand setzt, eine Flotte zu besitzen, vor der England Respekt hat, liegt auf der Hand. Alles Spiel mit großen Worten hat hier gar keinen praktischen Werth, deßhalb ergibt sich als einzig richtige *raison d'être* auch aus diesem Zwischenfall [...] die Flottenverstärkung in Gestalt einer gesetzlichen Festlegung des „Riesenschrittes“, den wir zu thun uns veranlaßt fühlen, so schnell wie möglich durchzuführen.<sup>46</sup>

Wie Brentano in seinem Brief aus dem Jahre 1897 schon betont hatte und wie Schmollers Hoffnungen auf eine südbrazilianische deutsche Siedlerkolonie klar bezeugen, waren die deutschen Überseekolonien schon um 1900 eine große wirtschaftliche Enttäuschung. Zwar engagierten sich viele deutsche Volkswirte noch in der Vorkriegszeit für die Kolonien, vor allem während der kolonialen Krise 1906–07, die durch Eingeborenenaufstände in Deutsch Südwest- und Ostafrika 1904–06 und deren brutale Niederschlagung durch deutsche Schutztruppen ausgelöst wurde. Als kleines Beispiel dafür kann man das von Schmoller und Max Sering ins Leben gerufene „Kolonialpolitische Aktionskomité“ erwähnen, das während der „Hottentottenwahlen“ von 1907 für Kanzler Bülow und den neuen Staatssekretär des Kolonialamts, Bernhard Dernburg, Propaganda machte.<sup>47</sup> Noch vor Kriegs-

---

<sup>44</sup> Siehe z. B. Aufbringung eines deutschen Dampfers in Südafrika, in: Münchener Neueste Nachrichten, 30. Dezember 1899; Die Affäre „Bundesrath“, in: Berliner Tageblatt, 3. Januar 1900; Die Beschlagnahme deutscher Schiffe durch Engländer, in: Berliner Lokal-Anzeiger, 3. Januar 1900.

<sup>45</sup> *Lance Davis/Stanley Engerman*, *Naval Blockades in Peace and War. An Economic History Since 1750*, Cambridge 2006, S. 13.

<sup>46</sup> Deutsches Reich. Eine bittere Lehre, in: Allgemeine Zeitung [München], 3. Januar 1900.

<sup>47</sup> Schmoller, Dernburg, Delbrück, Schäfer, Sering, Schillings, Brunner, Jastrow, Penck, Kahl über Reichstagsauflösung und Kolonialpolitik. Offizieller stenographischer Bericht über die Versammlung in der Berliner Hochschule für Musik am 8. Januar 1907. Hrsg. vom Kolonialpolitischen Aktionskomité, Berlin 1907. Siehe hierzu *Erik Grimmer-Solem*, *The Professors' Africa. Economists, the Elections of*

ausbruch nahm der Verein für Sozialpolitik auch eine längere Studie europäischer Siedlungserfahrungen in tropischen Kolonien vor, kam aber zu recht nüchternen Schlüssen, die unter anderem die Hoffnungen für ein großes deutsches Siedlungsgebiet in Brasilien in Frage stellte.<sup>48</sup> Bis 1910 waren nur 15.420 deutsche Siedler in den deutschen Kolonien, die Mehrzahl (9.283) im dünnen und äußerst kargen Südwest-Afrika.<sup>49</sup> Mit Ausnahme des kleinen Togo konnte keine der deutschen Kolonien ihre eigenen Verwaltungskosten tragen, und alle Kolonien zusammen hatten einen nur winzigen Anteil am deutschen Handel.<sup>50</sup> Daran konnten sogar gewaltige Eisenbahninvestitionen nach 1907, systematische Entwicklungsinitiativen (wie z. B. Baumwollpflanzungen in Togo und Deutsch-Ostafrika), eine professionellere Kolonialverwaltung und das zu diesen Zwecken 1908 gegründete Hamburger Kolonialinstitut nicht viel ändern.

Die damaligen Erwartungen an Kolonien wurden am Erfolg der englischen Siedlerkolonien und vor allem der Vereinigten Staaten gemessen. Max Sering hatte schon in den 1880er Jahren ein genaueres Studium des amerikanischen Homestead Act von 1862 und der amerikanischen und kanadischen Siedler der Prärie durch eine nordamerikanische Forschungsreise im Jahr 1883 unternommen.<sup>51</sup> Hoch beeindruckt vom nordamerikanischen Siedlerprojekt, doch zugleich tief enttäuscht darüber, dass die „deutsche Nationalität“ sich auf die Dauer in den USA nicht halte, wurde Sering Anhänger der Idee einer deutschen Kolonie in Südamerika.<sup>52</sup> Allmählich aber sah Sering die deutsche Siedlerzukunft in der inneren Kolonisierung der

---

1907, and the Legitimation of German Imperialism, in: *German History* 25, Nr. 3 (2007), S. 312–347.

<sup>48</sup> Ständiger Ausschuss des Vereins für Sozialpolitik, *Die Ansiedlung von Europäern in den Tropen*, in: *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, 147 (1912–15). Die Studie wurden in fünf Teilen veröffentlicht: (1) *Deutsch-Ostafrika unter Berücksichtigung Britisch-Ostafrika und Nyassalands* (1912); (2) *Mittelamerika, Klein Antillen, Niederländisch-West und Ostindien* (1912); (3) *Natal, Rhodesien, Britisch-Ostafrika* (1913); (4) *Britisch-Kaffraria und seinen deutschen Siedlungen* (1914); und (5) *Die deutschen Kolonisten im brasilianischen Staate Espirito Santo* (1915).

<sup>49</sup> *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, 1910. Hrsg. vom Kaiserlichen Statistischen Amt, Berlin 1911, S. 396.

<sup>50</sup> Siehe hierzu *Horst Gründer*, *Geschichte der deutschen Kolonien*, 5. Aufl., Paderborn 2004. Selbst die leistungsstärkste Kolonie, Südwest-Afrika, erzeugte Ausfuhren im Jahre 1913 im Wert von nur 70 Millionen Mark, davon überwiegend aus Kupfer- und Diamantenverkauf, ebd., 126.

<sup>51</sup> *Max Sering*, *Die Landpolitik der Vereinigten Staaten von Nordamerika*, in: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche* 8 (1884): S 441–495; *ders.*, *Die landwirthschaftliche Konkurrenz Nordamerikas* (wie Anm. 8).

<sup>52</sup> *Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz*, VI. HA NI Schmoller, Nr. 141, Bl. 185–192, Max Sering an Gustav Schmoller, 16. Juli 1883.

preußisch-polnischen Ostgebiete für landflüchtige deutsche Bauern, die sonst nach Nordamerika auswandern würden. Diese Idee schlug praktische Wurzeln durch den brombergischen Regierungspräsidenten Christoph von Tiedemann in Form der Königlich Preußischen Ansiedlungskommission von 1886.<sup>53</sup> Sering beschäftigte sich ab 1894 im preußischen Landesökonomiekollegium mit der Ausarbeitung der Ansiedlungs- und Rentengütergesetzgebung, doch seine Erfahrungen führten bald zu großen Enttäuschungen über die halbherzige Vorgehensweise und bescheidenen Mitteln, die der preußische Staat dafür aufbrachte, wie auch gesetzliche Hürden einer Umsetzung im Wege standen, etwa die Fideikomnisse, welche die Parzellierung des Großgrundbesitzes in bäuerlichen Klein- und Mittelbetrieb verhinderten. Im Vergleich zu der massiven Ausdehnung der klein- und mittelbäuerlichen Landwirtschaft in den Vereinigten Staaten, im Britischen Empire und in Russland oder zur weitaus aktiveren Förderung des bäuerlichen Klein- und Mittelbesitzes in Skandinavien nahmen sich die deutschen Bestrebungen in diesen Jahren bescheiden aus.<sup>54</sup> Sering gründete deshalb 1912 die „Gesellschaft zur Förderung der inneren Kolonisation“, um größeres Verständnis in der deutschen Öffentlichkeit dafür zu erwecken, und wie schon erwähnt wurde er später im Weltkrieg als Sachverständiger des Auswärtigen Amtes in den eroberten Ostgebieten (Kurland und Litauen) tätig, um über die Ansiedlung deutscher Kolonisten zu beraten.<sup>55</sup> Vorstellungen über den deutschen und europäischen Osten wurden also maßgeblich durch Beobachtung nordamerikanischer Verhältnisse geprägt.

### Das lange Merkantilzeitalter

Durch die transnationale Perspektive der wirtschaftlichen Geopolitik Deutschlands vor und während des ersten Weltkriegs, die sich aus der obigen Diskussion ergibt, können einige Merkmale eines deutschen „merkantilistischen“ Sonderwegs in Frage gestellt werden. Im Vergleich mit anderen europäischen Staaten wie z.B. Frankreich, Österreich-Ungarn, Italien, Russland, Spanien oder Schweden waren deutsche Einfuhrzölle auf industrielle Produkte niedrig, und im Vergleich zu den beiden anderen aufstrebenden Industriestaaten der damaligen Zeit (USA und Japan), der britischen „Dominions“ (Australien, Canada, Neuseeland), oder Lateinamerika war das Deutsche

---

<sup>53</sup> Siehe hierzu *Robert L. Nelson*, From Manitoba to Memel. Max Sering, inner colonization and the German East, in: *Social History* 35, Nr. 4 (November 2010), S. 439–457.

<sup>54</sup> *Max Sering*, Verhandlungen des Landes-Oekonomie-Kollegiums am 9. Februar 1912 über die Politik der Grundbesitzverteilung in den grossen Reichen, Berlin 1912.

<sup>55</sup> *Nelson*, From Manitoba to Memel (wie Anm. 53), S. 452.

Reich ausgesprochen freihändlerisch.<sup>56</sup> Dieser freie Handel war aber auf die imperiale Machtpolitik des Britischen Empires und seiner Marinehegemonie angewiesen – also eine wirtschaftliche Raumordnung – deren politische Realität bei Spannungen und im Kriegsfall sehr schnell machtpolitische Züge annehmen konnte. Besonders erhellend ist dabei auch die Einsicht, wie verstrickt Entwicklungen im Deutschen Reich mit Parallelercheinungen in den Vereinigten Staaten waren, die mit der damaligen Globalisierung und dem daraus entstehenden Spannungsverhältnis mit dem Britischen Empire eng verbunden waren. Diese Verfangenheit beruhte auf einer gemeinsamen industriellen Entwicklung, die nicht zuletzt auch Interessenskonflikte und Spannungen zwischen Deutschland und den USA auslösten. Im Kern war also die deutsche geopolitische Frage vor 1914, wie sich das Deutsche Reich mit moderner Industrie, wachsender Bevölkerung und bei steigendem Protektionismus im Ausland entwickeln sollte, ohne über die günstigen Ausdehnungsmöglichkeiten eines überseeischen oder anhängenden Neulands zu verfügen, wie sie Großbritannien und die Vereinigten Staaten hatten.

Der deutsch-amerikanische wirtschaftswissenschaftliche Dialog vor 1914 hatte in seinem Kern auch auf ideologischer und dogmengeschichtlicher Ebene sehr starke Gemeinsamkeiten. Diese waren weniger eine Kritik der englischen klassischen Ökonomie als solcher sondern eher eine Kritik der britischen imperialen Wirtschaftspolitik, die sich aus den klassischen Lehrmeinungen rechtfertigen ließen. Letztere wurden zum ersten Male einer systematischen, empirischen Kritik durch Alexander Hamiltons brillanten und weitsichtigen „Report on the Subject of Manufactures“ von 1791 unterzogen; der Report wurde später durch Daniel Raymond und andere Popularisierer zum Programm des „amerikanischen Systems“. Hamilton bediente sich in seinem Bericht der Einsichten Adam Smiths und David Humes, um die Logik der imperialen Arbeitsteilung der atlantischen Welt, in die die junge amerikanische Republik hineingeboren und integriert war, in Frage zu stellen, eine Arbeitsteilung, die nur eine landwirtschaftliche Zukunft vorsah. Dabei unterzog er Adam Smiths ungerechtfertigte – und sehr stark physiokratisch-angehauchte – Bevorzugung der Landwirtschaft besonderer Kritik, doch seine schärfsten Äußerungen hierzu zielten auf seine Demokratisch-Republikanischen Gegner in den Südstaaten, vor allem auf Thomas Jefferson und James Madison, die damals noch stark unter dem Einfluss der Physiokratie standen:

It has been maintained, that Agriculture is, not only, the most productive, but the only productive species of industry. The reality of this suggestion in either aspect,

---

<sup>56</sup> *Donald Findlay/Kevin O'Rourke, Power and Plenty: Trade, War and the World Economy in the Second Millenium, Princeton/Oxford 2007, S. 403.* Im Jahr 1913 betrug durchschnittliche ad valorem Zolltarife auf importierte Manufakturwaren 20% in Frankreich, 40% in Spanien, 25–30% in Japan, 26% in Kanada, 44% in USA, 28% in Argentinien, 50–70% in Brasilien, und 40–50% in Mexiko.



has, however, not been verified by any accurate detail of facts and calculations, and the general arguments, which are adduced to prove it, are rather subtil and paradoxical, than solid or convincing.<sup>57</sup>

Er zählte dann die vielen Weisen auf, wodurch die Industrie einen positiven Beitrag zum Nationalprodukt und der Einnahmen erzeugen könne:

1. The division of labour.
2. An extension of the use of Machinery.
3. Additional employment to classes of the community not ordinarily engaged in the business.
4. The promotion of emigration from foreign Countries.
5. The furnishing greater scope for the diversity of talents and dispositions which discriminate men from each other.
6. The affording a more ample and various field of enterprize.
7. The creating in some instances a new, and securing in all, a more certain and steady demand for the surplus produce of the soil.<sup>58</sup>

Hamilton würdigte das Beispiel der Entwicklung der Baumwollindustrie in England, die durch den hohen Grad der Anwendung von Maschinen die natürliche Produktivität der Arbeitskraft in einem viel höherem Maße steigern als in der Landwirtschaft möglich.<sup>59</sup> Später in seinem Bericht stellte er fest, dass europäische Staaten mit gleichzeitig florierender Industrie und Landwirtschaft höheren Wohlstand erzeugen und eine positive Handelsbilanz gegenüber nur landwirtschaftlich orientierten Staaten aufweisen.<sup>60</sup> Eine der scharfsichtigsten und für diesen Aufsatz relevantesten Einsichten Hamiltons betraf den Handel; er erkannte, dass das Smithsche System kaum der damaligen Realität des Welthandels entsprach:

If the system of perfect liberty to industry and commerce were the prevailing system of nations – the arguments which dissuade a country in the predicament of the United States, from the zealous pursuits of manufactures would doubtless have great force. [...] In such a state of things, each country would have the full benefit of its peculiar advantages to compensate for its deficiencies or disadvantages. If one nation were in condition to supply manufactured articles on better terms than another, that other might find an abundant indemnification in a superior capacity to furnish the produce of the soil [...] though the circumstances which have been mentioned and others [...] render it probable, that nations merely Agricultural would not enjoy the same degree of opulence, in proportion to their numbers, as those which united manufactures with agriculture. [...]

But the system which has been mentioned, is far from characterizing the general policy of Nations. The prevalent one has been regulated by an opposite spirit.

---

<sup>57</sup> *Alexander Hamilton*, Writings (New York 1961), S. 650.

<sup>58</sup> Ebd., S. 658–59.

<sup>59</sup> Ebd., S. 660–61.

<sup>60</sup> Ebd., S. 689–90.

The consequence of it is, that the United States are to a certain extent in a situation of a country precluded from foreign Commerce. They can indeed, without difficulty obtain from abroad the manufactured supplies, of which they are in want; but they experience numerous and very injurious impediments to the emission and vent of their own commodities. [...]The regulations of several countries, with which we have the most extensive intercourse, throw serious obstructions in the way of the principle staples of the United States.

In such a position of things, the United States cannot exchange with Europe on equal terms; and the want of reciprocity would render them the victim of a system, which should induce them to confine their views to Agriculture and refrain from Manufactures.<sup>61</sup>

Bekanntlich hat Hamilton aus diesen Gründen die Förderung der einheimischen Industrie durch Schutzzölle gerechtfertigt. Die Konsolidierung und Verbriefung der Staatsschulden, eine wirtschaftsfördernde Staatsbank (Bank of the United States, 1791), Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur und gute Beziehungen zu Großbritannien gehörten gleichfalls zum Programm des ersten Schatzministers, die bis 1837 die Wirtschaftspolitik der jungen Republik stark prägte.<sup>62</sup> Wie der Krieg von 1812 und die britische Handelsblockade der Jahre 1812–14 aber jedoch zeigten, waren die souveräne Wirtschafts- und Handelspolitik der Amerikaner, trotz der Bemühungen um gute Beziehungen zu England, ein klarer wirtschaftlicher Affront gegen das Britische Empire.

Im Grunde ging es Hamilton darum, was Schmoller in seinen Ausführungen über den Merkantilismus als „Staats- und Volkswirtschaftsbildung“ bezeichnete<sup>63</sup> oder was Walter Eucken später die „Gestaltung der Ordnungsformen der Wirtschaft“ nannte.<sup>64</sup> Sie ist in der Tat auch eine räumliche Wirtschaftsordnung, die innerhalb der Hoheitsgrenzen des souveränen Staats liegt. Der Bürgerkrieg und die „Reconstruction Era“ sahen den Ausbau eines starken amerikanischen föderalen Staats vor, der, wenngleich weniger sichtbar, nicht weniger regierte als europäische Beamtenstaaten und im Bereich des Handels besonders aktiv wurde.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> Ebd., S. 668.

<sup>62</sup> Siehe hierzu *Songho Ha*, *The Rise and Fall of the American System. Nationalism and the Development of the American Economy, 1790–1837*, London 2009; *John Lauritz Larson*, *Internal Improvement. National Public Works and the Promise of Popular Government in the Early United States*, Chapel Hill/London 2001; *John R. Nelson, Jr.*, *Liberty and Property. Political Economy and Policymaking in the New Nation, 1789–1812*, Baltimore/London 1987.

<sup>63</sup> *Gustav Schmoller*, *Umriss und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte* Leipzig 1898, S. 37.

<sup>64</sup> *Walter Eucken*, *Grundsätze der Wirtschaftspolitik*, Tübingen 1952, S. 336.

<sup>65</sup> Siehe *Brian Balogh*, *A Government Out of Sight. The Mystery of National Authority in Nineteenth-Century America*, Cambridge 2009; *Richard Franklin Ben-*

Friedrich Lists „Nationales System der Politischen Oekonomie“ von 1841 wurde ungemein stark von Hamilton und Raymond beeinflusst.<sup>66</sup> Trotz des unsystematischen journalistischen Stils, der teils ungerechtfertigten Vorwürfe gegen Smith und der überdrehten anti-englischen Polemik, stimmen Lists Schlussfolgerungen mit denen Hamiltons und Raymonds im Kern überein. Ja, es ist in der Tat nicht unangemessen, List aus diesem Grund (und nicht nur wegen seiner Einbürgerung im Jahr 1830) als einen amerikanischen Ökonomen einzuschätzen. Auf der Tagung des Deutschen Volkswirtschaftlichen Verbandes im Jahre 1907 würdigte Gustav Schmoller seinen schwäbischen Landesgenossen dafür, die Stufenlehre, den nationalen Standort der Wirtschaft und die Produktivkraft der politischen und wirtschaftlichen Institutionen in der deutschen Volkswirtschaftslehre verankert zu haben.<sup>67</sup> Wenn das zutrifft, sprach die deutsche Volkswirtschaftslehre schon lange vor dem 21. Jahrhundert mit amerikanischem Akzent. Die deutsche Volkswirtschaftslehre war also schon sehr früh Teil einer anti-imperialen atlantischen Welt, die eine nachholende Industrialisierung propagiert hat. Deutschland war mit den Vereinigten Staaten eines der ersten Schwellenländer.

Wie bekannt lassen sich Denker wie Hamilton, Raymond und List nur sehr unbequem in die Geschichte der Wirtschaftswissenschaften einordnen. Die Suche nach Vorgängern einer erst später dominanten klassischen Ökonomie hat dazu geführt, dass der eigentliche Einfluss von sogenannten „Merkantilisten“ weitgehend unterschätzt wurde. Die Dogmengeschichte ist seitdem damit beschäftigt, die Vorläufer Adam Smiths zu identifizieren und zu würdigen. Aus diesen Gründen wurde traditionell den Physiokraten sehr viel Platz eingeräumt, obwohl ihre wirtschaftlichen Experimente fast ausnahmslos scheiterten. Vieles deutet jedoch daraufhin, dass Hamilton und seine Epigonen an eine schon halb in Vergessenheit geratenen Tradition der „Whig Imperialists“ anknüpften, und so kann die Geschichte in Bezug zu den Ursprüngen des englischen Wirtschaftsaufstiegs gebracht werden. Die Verwendung des pauschalisierenden und gleichzeitig geringschätzenden Begriffs „Merkantilismus“ hat dazu verleitet, die vielen Nuancen englischer ökonomischer Ideen des 17. und frühen 18. Jahrhunderts zu übersehen, vor allem die Tatsache, dass es seinerzeit keinen einheitlichen merkantilistischen

---

sel, *Yankee Leviathan. The Origins of Central State Authority in America*, Cambridge 1990; *Stephen Skowronek, Building a New American State. The Expansion of National Administrative Capacities, 1870–1920*, Cambridge 1982.

<sup>66</sup> Siehe hierzu *Keith Tribe, Strategies of Economic Order. German Economic Discourse 1750–1950*, Cambridge 1995, S. 32–65.

<sup>67</sup> *Gustav Schmoller, Friedrich List als praktischer Volkswirt [Vortrag 8.12.1907]*, in: *Volkswirtschaftliche Blätter* 7 (1908), S. 1–12.

Konsens in der englischen (und später britischen) Wirtschaftspolitik gegeben hat.<sup>68</sup>

Viele englische Entdecker, Politiker, Kaufmänner, und Schriftsteller haben zu der Whig Gedankentradition beigetragen, u. a. John Smith, Carew Reynell, Richard Blome, William Carter, John Lowther, John Carey, John Locke, Daniel Defoe, Roger Coke, Nicholas Barbon und Henry Martin.<sup>69</sup> Gemessen an seinem zeitgenössischen Einfluss auf die englische Wirtschaftspolitik, der Auflage seiner Schriften und die Anzahl der Übersetzungen in europäische Sprachen war der 1649 geborene Bristoler Kaufmann John Cary der bedeutendste unter ihnen. Nach seinem Tod wurde er einer der weltweit einflussreichsten ökonomischen Denker des 18. und 19. Jahrhunderts;<sup>70</sup> seitdem ist er aber fast völlig in Vergessenheit geraten. Sein „Essay on the State of England in Relation to its Trade“ (1695) wurde von Zeitgenossen wie John Locke sehr geschätzt, und sein starkes Engagement für den Parlamentarismus, die interne Gewerbefreiheit, die moderne Staatsfinanzierung durch die Bank of England, die Abschaffung der Handelsmonopole und die aktive Förderung der Textilmanufaktur gehören zweifelsohne zur Ökonomie der Aufklärung und der Moderne.<sup>71</sup> Hervorzuheben sei vor allem Carys frühes Verständnis für die Vorzüge des erfinderischen Geists in der Mechanisierung sämtlicher Gewerbebereiche, die England nicht nur Wettbewerbsvorteile gaben, sondern auch höhere Löhne durch höhere Arbeitsproduktivität rechtfertigten:

Manufacturers [...] may be carried on to Advantage, without running down the Labour of the Poor; [...] Refiners of Sugars go through that operation by easier methods, and in less Time, than their Predecessors did: Thus the Distillers draw more Spirits from the Things they work on, than those formerly did who taught them the Art. The Glass-Maker hath found a quicker way of making it out of Things which cost him little. Silk stockings are wove; Tobacco is cut by Engines: Books are printed; Deal Boards are sawn with Mills; Lead is smelted by Wind-Furnaces; all of which save the Labour of many Hands, so the Wages of those employed need not be fallen. [...]

New Projections are every Day set on Foot to render the making our Woolen Manufactures easy, which should be rendered cheaper by the Contrivance of the Manufacturers, not by falling the Price of Labour: Cheapness creates Expense, and gives fresh Employments, whereby the Poor will still be kept at Work.<sup>72</sup>

<sup>68</sup> Siehe hierzu *Steve Pincus*, Rethinking Mercantilism. Political Economy, the British Empire, and the Atlantic World in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, in: *William and Mary Quarterly*, 3. Ser., 69, Nr. 1 (Januar 2012), S. 3–34.

<sup>69</sup> Ebd., S. 16, 20–23, 26–27; ders. 1688. *The First Modern Revolution*, New Haven, Conn./London 2009, S. 369–372, 382–383, 386–387, 390, 392, 396.

<sup>70</sup> Zu diesem Einfluss siehe *Sophus A. Reinert*, *Translating Empire. Emulation and the Origins of Political Economy*, Cambridge, Mass./London 2011.

<sup>71</sup> Ebd. S. 73–128.

Diese Zeilen erinnern sehr an die von Alexander Hamilton. Cary hat allerdings gleichzeitig eine schonungslose Handelspolitik mit dem Ausland und den englischen Kolonien vertreten, die die Vorherrschaft des englischen Manufakturexports sichern und die Einfuhr auf Rohstoffe beschränken sollte. Der 1699 erzwungene Handelsvertrag mit Irland, der den irischen Export auf Rohwolle beschränkte und für England monopolisierte sowie die beiden „Calico Laws“ von 1701 und 1721, die die Einfuhr indischer Baumwollstoffe bannten, aber die der rohen Baumwolle zuließ, lehnten sich stark an Carys Ideen an, genauso wie die Exportsubventionen („Bounties“), die kurz darauf für Seide (1722), Schießpulver (1731), Segeltuch (1731) und Zucker (1733) erlassen wurden, um die einheimische englische Manufaktur zu stärken. Seine Befürwortung solcher aktiven Kolonial- und Industriepolitik hat dazu geführt, dass Cary in der Geschichte der Wirtschaftswissenschaften als unaufgeklärter „Merkantilist“ eingeschätzt und seine analytischen Fähigkeiten geringgeschätzt wurden.<sup>73</sup> Gabe es noch in der ersten Auflage der „Palgrave Dictionary of Economics“ (1910) einen biographischer Eintrag über Cary, so fehlte er im 1987 herausgegebenen „New Palgrave“.<sup>74</sup> Die Freihandelslehre ist seitdem in der Geschichtsschreibung der „Lackmustest“ des aufgeklärten Denkens über Ökonomie geworden, und es wird heute immer noch behauptet, dass der Übergang zu den Ideen der klassischen Ökonomie und des freien Handels den Wirtschaftsfortschritt der industriellen Revolution erst ermöglicht hat.<sup>75</sup>

Wie ist es zu dieser Unterschätzung des „Merkantilismus“ und Überschätzung der klassischen Ökonomie und des Freihandels gekommen? In einigen sehr anregenden Zeilen seines Buches „Location and Space-Economy“ hat Walter Isard die Raumlosigkeit der neoklassischen Theoretiker der 1950er Jahre bemängelt und dabei gewisse englische Vorurteile der klassischen Ökonomie identifiziert, die mit der eigenartigen Geographie und Wirtschaftsentwicklung Englands eng verbunden waren:

The classical school and their followers were too prone to overlook the local differences within the English economy. England's dominant international position and the dynamic aspects of her industrial development further helped to cloud

---

<sup>72</sup> *John Cary*, *A Discourse on Trade and Other Matters Relative to It*, London 1745, S. 98.

<sup>73</sup> So zum Beispiel *Joseph A. Schumpeter*, *History of Economic Analysis*, London 1954, S. 197: „... every attempt he [Cary] makes to carry analysis beyond the obvious is a failure.“

<sup>74</sup> *Robert H. I. Palgrave*, Hrsg., *Dictionary of Political Economy*, Bd. I (London 1910), S. 230; *John Eatwell/Murray Milgate/Peter Newman* (Hrsg.), *The New Palgrave: A Dictionary of Economics*, 4 Bände, London 1987.

<sup>75</sup> Siehe z. B. *Joel Mokyr*, *The Enlightened Economy. An Economic History of Britain, 1700–1850*, New Haven, Conn. 2009, S. 158.

their vision. It was in international trade theory that the spatial structure of the domestic economy was most explicitly assumed away or relegated to the background.<sup>76</sup>

Man könnte hinzufügen, dass die englische klassische Ökonomie nicht nur eine raumlose Wirtschafts- und Handelssphäre konzipierte, sondern auch eine Welt ohne Politik. Schon lange vor Adam Smith's „Wealth of Nations“ (1776) machte nicht nur eine nationale, sondern eine koloniale Arbeitsteilung das englische Selbstverständnis aus. Die weltweite Monopolstellung der englischen Industrie kurz nach Smiths Tod (1790) war auch ein Teil davon. Die englische Insellage, die Wollindustrie, der Textilhandel und das damit verbundene enorme Wachstum Londons machte schon im 17. Jahrhundert aus den englischen Provinzen mit ihren regionalen Wirtschaftszentren ein London-orientiertes wirtschaftliches Hinterland. Die ungewöhnlich auswärtorientierte englische Wirtschaft und ihre Pionierrolle in der Industrialisierung leiteten spätere Ökonomen der englischen Klassik fast naturgemäß in eine metropol-orientierte Betrachtungsweise, in der das Allgemeinwohl durch Konsum gemessen wurde und in der die industrielle Produktion und ihre räumliche Struktur sowie das aktive Eingreifen des Staates in der Sicherung dieser Produktion systematisch vernachlässigt wurden. Der britische Standort der Industrie und deren weltweiter Export waren im 19. Jahrhundert für Ökonomen wie Ricardo, Mill und Jevons so selbstverständlich und natürlich, dass auf ihre Entstehung und räumliche Strukturen kaum näher eingegangen wurde. Smiths eigene scharf kritische Haltung zum Merkantilismus – in seiner Zeit verständlich, aber auch übertrieben – hat der Dogmengeschichte eine ähnliche Haltung vermittelt und so auch die Rolle des Staates in der Gestaltung des Handels und Förderung der Industrie verdrängt.

Die wirtschaftsgeschichtliche Historiographie der letzten 20 Jahre hat dieses „laissez-faire“ Bild englischer Wirtschaftsentwicklung, das in der Dogmengeschichte noch bis heute vertreten ist, in Frage gestellt. Statt einer organischen und endogenen Wirtschaftsentwicklung Smithscher „invisible hands“ war die wirtschaftliche Vorherrschaft Englands die Frucht der ersten modernen politischen Revolution im Jahr 1688, eines ungewöhnlich dynamischen Staats und einer aktiven Wirtschafts- und Handelspolitik.<sup>77</sup> Die liberale Staatsverfassung Englands ab 1688 ermöglichte *höhere* Steuern als in absolutistischen Staaten wie Spanien und Frankreich und den Ausbau eines starken,

---

<sup>76</sup> *Walter Isard, Location and Space-Economy. A General Theory Relating to Industrial Location, Market Areas, Land Use, Trade and Urban Structure, New York/London 1956, S. 27.*

<sup>77</sup> Zu den revolutionären wirtschaftlichen Folgen siehe *Pincus, 1688* (wie Anm. 68), S. 366–399.

effektiven Staates mit einer überlegenen Marine.<sup>78</sup> Die Bank of England wurde 1694 gegründet, um den Kriegsschiffbau und eine kreditschwache Krone zu finanzieren, und in englischen Kolonien herrschten private Firmen mit staatlichem Freibrief und Handelsmonopol, die die Risiken und Kosten überseeischer Unternehmungen ausglich und deshalb überseeische Pflanzungen und Kolonien erfolgreich betrieben.<sup>79</sup> Wie schon oben erwähnt, wurden zwischen 1701–33 mehrere Schutzzölle und Exportsubventionen erlassen, um die einheimische Woll- und Seidenindustrie zu schützen, die aber völlig unerwartet die einheimische Baumwollindustrie förderten.<sup>80</sup> Die spätere Mechanisierung der Baumwoll- und Eisenindustrie war eine Auswirkung der hohen Löhne und des sehr frühen Übergangs zur Kohle, mit der Folge einer massiven Entwaldung schon im 17. Jahrhundert. Diese Entwicklungen wurden durch das enorme Wachstum Londons und des internationalen und kolonialen Handels stark angeregt.<sup>81</sup> Schon 1784–86 ging fast 60% des englischen Baumwolltextilexports nach Amerika, Afrika, und Asien.<sup>82</sup> Zugleich wurden britische Einfuhrzölle auf koloniale Rohstoffe abgeschafft und die Metall- und Textilindustrie in den Kolonien entweder gesetzlich verboten oder durch prohibitivem Schutzzoll behindert.<sup>83</sup> Die Kolonien und eine koloniale Arbeitsteilung spielten also in der Entwicklung des modernen Kapitalismus und der Industriellen Revolution in Großbritannien eine zentrale Rolle.

Der Einfluss der klassischen Ökonomie auf die englische Wirtschaftspolitik im 19. Jahrhundert wird auch in der Dogmengeschichte deutlich überschätzt. In Wirklichkeit ist ein starker Bruch mit merkantilistischen Vorstellungen der „Whig Imperialists“ nach 1815 nicht festzustellen, und viele Merkmale der merkantilistischen Wirtschaftspolitik sind weit ins 19. Jahrhundert hinein zu belegen.<sup>84</sup> In den 1820er Jahre waren die britischen Schutz-

---

<sup>78</sup> Siehe Philip T. Hoffmann/Kathryn Nordberg (Hrsg.), *Fiscal Crises, Liberty and Representative Government, 1450–1789*, Stanford, Calif. 1994, S. 299–310.

<sup>79</sup> Siehe hierzu John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State, 1688–1783*, New York 1988; Kenneth Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton/Oxford 2000, S. 165–207. Der relativ kleine englische Staat mit seiner liberalen Staatsform war deshalb keineswegs schwach oder unfähig. Ein kleiner Staatsapparat sollte nicht mit geringer Kompetenz oder Schwäche identifiziert werden.

<sup>80</sup> William Bernstein, *A Splendid Exchange. How Trade Shaped the World*, New York 2008, S. 261–263.

<sup>81</sup> Siehe Robert Allen, *The British Industrial Revolution in Global Perspective*, Cambridge 2009.

<sup>82</sup> Findlay/O'Rourke, *Power and Plenty* (wie Anm. 56), S. 326.

<sup>83</sup> Ha-Joon Chang, *Kicking Away the Ladder. Development Strategy in Historical Perspective*. London 2002, S. 51–53.

<sup>84</sup> Patrick K. O'Brien, *Inseparable Connections. Trade, Economy, State, and Empire*, in: *The Oxford History of the British Empire*, Bd. II, Oxford 1998, S. 52–77.

zölle auf industrielle Produkte mit Abstand die höchsten in Europa und sogar durchschnittlich 10% höher als in den besonders protektionistischen Vereinigten Staaten.<sup>85</sup> Die Erbeutung von zwei der später wichtigsten Zuckerinseln der Karibik, Barbados (1624) und Jamaica (1655), die Beschlagnahmung Neu Amsterdams (1664) so wie die gewaltsame Zurückdrängung der niederländischen Handelsvorherrschaft vor 1700, die fünf Kriege gegen Frankreich der Jahre 1688–97, 1702–13, 1744–48, 1754–63, 1793–1814, die zur britischen Inbesitznahme fast des gesamten französischen Kolonialreichs in Nordamerika und Indien führte, die vorbeugende Zerstörung der neutralen Marine Dänemarks (1801) und die Handelsblockade der Vereinigten Staaten der Jahre 1812–14, sind nicht prinzipiell vom Imperialismus der liberalen Ära nach 1815 zu trennen. Das zeigen die beiden Opiumkriege gegen China in den Jahren 1840–42 und 1856–60, die Handelsblockade Russlands (1854–56), Konstantinopels (1897) und Venezuelas (1902–03), sowie die Verletzung neutraler Schifffahrt durch Durchsuchungen und Beschlagnahmungen während des Zweiten Burenkriegs (1899–1902).

Im Übergang zum freien Handel waren die radikalen Argumente David Ricardos von nur sehr beschränktem Einfluss. Viel einflussreicher waren dagegen weit verbreitete evangelisch-christliche Ansichten der Mittelschichten seit der parlamentarischen Reform von 1832, die im freien Handel einen Weg zur Erlösung der Nation sahen.<sup>86</sup> Das war besonders während der irischen Hungersnot der Fall. Sogar der Vater des freien Handels, William Huskisson, war in erster Linie bestrebt, die Stelle Englands als „Workshop of the World“ durch bilaterale Handelsabkommen zu sichern, bevor andere europäische Staaten ihre Märkte verriegelten.<sup>87</sup> Geopolitische Ambitionen und britischer Nationalismus spielten also eine erhebliche Rolle im Übergang zum freien Handel, denn die Ansicht war weit verbreitet, dass der freie Handel die Verbreitung industrieller Methoden im Ausland hemmen, das Wachstum der britischen Kolonien unterstützen und die andauernde Vorherrschaft der britischen Marine garantieren sollte, Ansichten die wiederum deutliche Kontinuität mit dem Gedankengut des Merkantilismus zeigen.<sup>88</sup> Es ist also durchaus nicht unangebracht, von einem „freihändlerischen Imperialismus“ zu sprechen.

Es sei auch nicht übergegangen, dass erst 1849 und 1854 die letzten Bestimmungen der Navigationsgesetze aufgehoben wurden und dass das Insel-

<sup>85</sup> *Chang*, *Kicking Away the Ladder* (wie Anm. 83), S. 17.

<sup>86</sup> *Anthony Howe*, *Restoring Free Trade. The British Experience, 1776–1873*, in: *The Political Economy of British Historical Experience, 1688–1914*. Hrsg. von Donald Winch und Patrick O’Brien, Oxford 2002, S. 193–213.

<sup>87</sup> *Ebd.*, 196–199.

<sup>88</sup> *Bernard Semmel*, *The Rise of Free Trade Imperialism*, Cambridge 1970, S. 203–211.



reich noch bis Ende der 1870er Jahre höhere durchschnittliche Zölle hatte als Frankreich.<sup>89</sup> Doch auch dieser recht späte freie Handel wurde schon um 1900 in Frage gestellt. Bei steigendem Wirtschaftswettbewerb mit den Vereinigten Staaten und Deutschland und Protektionismus in den USA und in weißen britischen Siedlerkolonien gewann Joseph Chamberlains Idee eines imperialen Zollvereins an Popularität. Schon 1915 ging Großbritannien zum Schutzzoll über und 1932 wurde ein Imperialer Zollverein verwirklicht. Die Ära des britischen freien Handels betrug demnach etwa ganze 40 Jahre.

Wie die neueren Erkenntnisse der britischen Wirtschaftsgeschichte deutlich machen, herrscht in der Geschichte der Wirtschaftswissenschaften bis heute ein idealisiertes Bild der Vergangenheit, in dem ökonomischen Ideen überhaupt, und denen der klassischen Ökonomie insbesondere, ein stärkerer Einfluss auf die Wirtschaftspolitik zugesprochen wird als es einer wirtschaftshistorischen Prüfung standhält. Gleichzeitig werden Denker und Ideen der Aufklärung, die bedeutenden Einfluss auf die moderne industrielle Wirtschaftsentwicklung ausgeübt haben, wie zum Beispiel John Carey und Alexander Hamilton, wenn überhaupt, dann nur in kurzen Kommentaren oder Fußnoten besprochen. Die anti-imperiale Logik der amerikanischen und deutschen Industrialisierungsprojekte – die letztendlich eine Ablehnung der imperialen Arbeitsteilung der Briten, nämlich ihres vorgeblich „freien Handel“ und vor allem ihrer Marinehegemonie bedeutete – wird durch diese transnationale Perspektive deutlich klarer und erlaubt eine nuancierte Einschätzung der gewaltigen auswärtigen Herausforderungen, denen die deutsche Vorkriegspolitik ausgesetzt war. Im längeren historischen Vergleich mit den Briten und Amerikanern ragt sogar weniger ein merkantilistischer Sonderweg, sondern geradezu die Liberalität der deutschen Handels- und Wirtschaftspolitik hervor.<sup>90</sup> Der Vergleich mit den Vereinigten Staaten deutet stark darauf hin, dass die geographische Lage und die Handelsabhängigkeit des Kaiserreichs die treibenden Kräfte der damaligen Spannungen waren und so der deutschen Weltpolitik vor 1914 ihre gefährlichen Konturen gaben. Dass die ungeschickte deutsche Vorkriegsdiplomatie diese Konturen zugespitzt und später maßgeblich zur Julikrise beigetragen hat, steht außer Zweifel, aber alles in allem kann man die Imperialismus-These Schumpeters stark bezweifeln. Die wirtschaftliche Globalisierung der Vorkriegszeit hat

---

<sup>89</sup> *Kenneth Morgan*, *Mercantilism and the British Empire, 1688–1815*, in: *The Political Economy of British Historical Experience, 1688–1914*. Hrsg. von Donald Winch und Patrick O’Brien, Oxford 2002, S. 165–191; John V. C. Nye, *War, Wine and Taxes: The Political Economy of Anglo-French Trade, 1689–1900*, Princeton/Oxford, 2007, S. 4.

<sup>90</sup> Immer noch sehr überzeugend bleibt hierzu *Volker Hentschel*, *Wirtschaft und Wirtschaftspolitik im wilhelminischen Deutschland. Organisierter Kapitalismus und Interventionsstaat?* Stuttgart 1978.

zwar nicht allein den Ersten Weltkrieg verursacht, aber sie hat viele Reibungen geschaffen und hat die Logik einer Schlachtflotte und eines formellen oder informellen kolonialen Ausdehnungsraums bekräftigt. Wie der Weltkrieg dann selbst zeigen sollte, wurden die westlichen Alliierten, vor allem die Briten, durch massive Zulieferungen von Lebensmitteln, Rohstoffen, Kriegsmaterial- und Soldaten aus den (formellen und informellen) Kolonien beliefert, die letzten Endes den Unterschied zwischen Sieg und Niederlage ausgemacht haben. Und keiner würde heute ernsthaft bezweifeln, dass die Britische Handelsblockade des Nordseeraums, vor allem in den letzten zwei Kriegsjahren 1916–18, zur Niederlage der Zentralmächte erheblich beigetragen hat.

### **Schlussbemerkungen**

Die transnationale und vergleichende historische Perspektive dieses Aufsatzes bietet hoffentlich mehr als nur einen differenzierteren historischen Kontext für den Ersten Weltkrieg oder eine neue Perspektive für den Merkantilismus. Wie Ha-Joon Chang in seiner kritischen Analyse wirtschaftlicher Entwicklungsstrategien argumentiert, hat die historische Amnesie des wirtschaftlichen Entwicklungsgangs der Industriestaaten die heutige Diskussion über optimale Entwicklungspolitik sehr stark geprägt.<sup>91</sup> Entwicklungsländer werden heute durch internationale Gremien wie die Weltbank, den IWF und die WTO wie von einzelnen Industriestaaten unter enormen Druck gesetzt, keine aktive Industrie-, Handels- und Technologiepolitik zu betreiben, intellektuelle Eigentumsrechte durchzusetzen und eine restriktive Haushalts- und Währungspolitik zu betreiben, die angeblich aus den Lehren der Geschichte „best practice“ bedeuten, die aber kein einziger erfolgreicher Industriestaat in seiner Wirtschaftsentwicklung eingehalten hat und an die sich heute das aufstrebende China nur in sehr beschränktem Maße hält. Die Parallelen dieser Entwicklungsvorschläge zum „Whig imperialism“ des 17. und 18. und des „free trade imperialism“ des 19. Jahrhunderts sowie die vielen Parallelen zwischen dem damaligen Verhältnis zwischen Großbritannien und Deutschland und dem heutigen zwischen den USA und China sind faszinierend, aber auch ernüchternd. Ob der gegenwärtige Globalisierungsprozess und die Bewegung des weltwirtschaftlichen Schwergewichts eine weniger gewaltsame Zukunft sehen wird als vor hundert Jahren, lässt sich nur hoffen. Eines steht allerdings fest: Wie vor 1914 ist die heutige wirtschaftliche Globalisierung mit vielen unbeantworteten geopolitischen Fragen befrachtet, die uns nicht zu der Annahme verleiten sollte, dass die Verflochtenheit der Weltwirtschaft Konflikte unwahrscheinlicher mache.

---

<sup>91</sup> Chang, *Kicking Away the Ladder* (wie Anm. 82).