

darf ich hinzufügen, als man in Deutschland von Basel nach Eydtkuhnen zu durchfahren hat, und auch mehr, als in den Vereinigten Staaten von Amerika die Eisenerzlager des Oberen Sees von den Kohlenklosterformen Pittsburg trennt. Im Anschluß hieran werden dann die wichtigsten Industriezweige behandelt, die man für Sibirien in Aussicht nimmt: Steinkohlenbergbau, Grobstein- und Buntmetallindustrien, Maschinenbau, Chemische und Holzindustrien. Der Elektrizitätsversorgung, der Arbeiter- und der Absatzfrage sind je besondere Abschnitte gewidmet. Ein zusammenfassender Ausblick macht den Schluß.

Ist das Zukunftsland, das der Verfasser wiedergibt, wirtschaftlich gesehen wirklich so eindrucksvoll, wie es die Stalin-Regierung vor die eigene Bevölkerung hinstellt, und wie es auch der Verfasser im Rerone nimmt? Dieser selbst schon erhebliche Zweifel gegenüber der Zeitdauer an, die in den Günstigkeitsplänen vorgesehen ist; und er läßt auch sonst bei den Einzelheiten einiges Wasser in den amtlichen Wein fließen. Das entscheidende Element kommt jedoch zu kurz: die Raumfrage. Nicht nur dürften die gewaltigen Entfernungen, die es für das Zusammenbringen der verschiedenen Produktionselemente zu überwinden gilt, sowohl für die Organisation der Transporte als auch namentlich hinsichtlich der hier entstehenden Kosten aller Wahrscheinlichkeit nach dauernd erheblich größere Schwierigkeiten bereiten, als man in der Güte-Union wahrhaben will. Es spricht doch Bände, daß eine der ersten Eisenbahnen, welche als Zubringer der großen Durchgangslinie erbaut worden sind, ausgerechnet nahe dem Irtysh, dem bei weitem wichtigsten Strom von ganz Sibirien, von Omisk nach Semipalatinsk zu verläuft, und daß man früher die schon ganz modernen Dampfzüge, weil sie des öfteren im ewig wechselnden Strom festzuhalten pflegten, zur Beförderung der Post dann doch nicht benutzt hat, sondern lieber das primitive Wägelchen längs des Stromes auf erst recht primitiven Steppenwegen über Hunderte und selbst Tausende von Kilometern wie in Argentinien dahinfahren ließ. Sollte es da wirklich einen Sinn haben, die viel weiter nördlich verlaufenden Nebenflüsse für einen Großverkehr zu erbauen, lieren, oder gar zwischen Obi und Jenissei einen Großkanal zu graben, obwohl sie alle vom Winter für fast drei Viertel des Jahres in Bann geschlossen sind? In Nordamerika hat die Natur doch wenigstens in den Großen Seen von sich aus eine Verkehrsstraße geschaffen, die mit ihrer meerhaften Leistungsfähigkeit einen reichlichen Ausgleich für die nur kurze Hemmung des Winters darbietet. Für den — auch nach Berzentröpf maßgeblichen — Ost-West-Verkehr Sibiriens werden wohl immer die Schienenwege das Ganze der Transportaufgabe zu lösen haben, die Hauptströme also nur die Rolle von Zubringern spielen können.

Wichtiger aber noch scheint mir die Raumfrage nach der Richtung zu sein, daß sie den Vergleich mit anderen Räumen wesentlich anders stellt, als es gemeinhin geschieht. Will man sich nämlich in wirtschaftlicher Betrachtung ein Urteil über den „Reichtum an Bodenschätzen“ bilden, den ein so riesiges Gebiet wie Sibirien besitzt, so darf man diesem nicht irgend-

einen europäischen Staat gegenüberstellen, kaum schon das Ganze des nicht-russischen Europa. Aber schon dieses Europa weist so viele und so dicht beieinanderliegende Möglichkeiten der Rohstoffgewinnung auf, daß es im Verhältnis zu seinem Raum weit eher als „reich“ zu bezeichnen ist denn Sibirien, das zwischen die verschiedenen Lagerstätten immer Entfernungen von durchaus nicht-europäischem Maßstab gelegt sieht. Auch Sibirien gegenüber sollte der Europäer sich nicht durch die in Rußland (wie in Nordamerika) so beliebten Superlative verblüffen lassen.

Die Entfernungen sind es aber auch, die bei politischer Betrachtung der wirtschaftlichen Möglichkeiten deren Bedeutung mitbestimmen. Zwischen Rußlands Westgrenze und dem Großen Ozean liegen nun einmal rund 10000 km oder rund das Zweieinhalbfache der Entfernung Newyork—San Francisco, und vom Ural, dem zukünftigen Zentrum also der russischen Eisenindustrie, sind es rund 6000 km bis Vladivostok, von Rußland rund 4500 km. Sollte dies, da der Osten nur verhältnismäßig geringe Kohlen- und Eisenerzvorkommen zu besitzen scheint, keinen Einfluß auf Rußlands politische Stellung am Pazifik haben? Was Berzentröpf in seinem Schlußwort über das politische Verhältnis zwischen Rußland und Japan ausführt, scheint mir eben dieser Entfernungen wegen — von Rußland her gesehen — durchaus zutreffend zu sein: diese beiden Mächte Asiens können sich vertragen.

Seipzig

R. Wiedenfeld

Grih Noehricht: Die Theorie des Internationalen Handels als Methodologisches Problem. Verlag Carl Neff, Meisnerode (Harz), Burgplatz 3. 75 S. 4,40 M.

Niemand ist des Lobes der Fachgenossen gewisser als der Verfasser einer bloßen Methodenschrift: Wie kann man den Weg zeigen, ehe man am Ziel war! Ein Alchimist mag sein Verfahren noch so überzeugend darlegen, der Alchimist schwindet nicht eher als bis er Gold zeigt. Sobald er das kann, braucht er kein Wort mehr über die Güte seiner Methode.

Mit diesem Größ habe ich das Buch, eine Dissertation offenbar, zu lesen begonnen, und in der Tat, es kommt auf den ersten 20 Seiten über langweilige logische Wahrheiten wenig hinaus. Aber dann gewinnt es Farbe durch eine Wendung zum Wirklichen. Es zeigt am Beispiel des internationalen Handels, wie eine Theorie, die Lebensnah und anwendbar sein soll, denn nun eigentlich anzufangen ist. Das geschieht auf einem kritischen Gang durch die Dogmengeschichte: Die Merkantilisten sahen den Außenhandel zum erstenmal in Ausrichtung auf das Ganze, den Staat. Das war realistisch, denn die Politik, die auch den Handel in den Dienst des Staates spannte, war damals in der Tat das Bestimmende. Aber es war eine enge Realität, die Merkantilisten blieben an den Problemen des Tages hängen, sie beschäftigten nur die Begegnung auf das Ganze. Weil sie das Funktionieren des Handels an sich nicht interessierte und sie deshalb nicht um seine Regeln wußten, waren ihre praktischen Vorschläge zum guten

Seil besser gemeint als gedacht. Ein einziger Beweis, daß auch das Ganzheitsdenken noch nicht genügt, um bessere Theorien als rationales, atomistisches Denken zu zeitigen". — Die Frage, was denn den internationalen Handel vom Handel schlechthin unterscheidet, konnte erst von den Klassikern aufgeworfen werden, weil sie (doch wohl dem Zeitbewußtsein entsprechend) die Begrenztheit der Wirtschaft auf den Staat fallen ließen und das Gemeinschaftsinteresse nur noch insoweit in den regulären Ablauf einbezogen, als es mit den Einzelinteressen identisch war und von ihnen also mitvertreten wurde. Alle selbständigen Eingriffe des Gemeinwillens wurden zu „Störungen". Die Theorie vom internationalen Handel wurde im Grunde zu einer Theorie der Raumwirtschaft. Die Volkswirtschaft wurde zum Markt. Diese Konzeption des nationalen Marktes begründete man eigentlich nur mit physiologischen Hemmungen und sonstigen Reibungswiderständen. Aber bei der Diskussion der Handelspolitik und der Geldprobleme liegt die Vorstellung einer durch staatliche Hoheitsakte geschaffenen nationalen Wirtschaftseinheit deutlich zugrunde. Dennoch, und das ist der springende Punkt, wird nach Roehrich diese Auffassung der Wirtschaft nicht völlig gerechtfertigt. Es müsse nicht nur die Einheit vorausgesetzt, sondern auch der Einheitswille in Rechnung gestellt werden. Das Einheitsgefühl entspringe über allen Zwang hinaus durch Traditionen-, Wert- und politische Schicksalsgemeinschaft. Es sei ein in den Individuen vorhandener und durch sie über ihre Organe zum Ausdruck gebrachter Sozialwille. Er wirke überall, aber das Besondere des zwischenstaatlichen Handels sei die Ausschließlichkeit, mit der er sich hier Geltung verschaffe. Diese Einbeziehung des Gemeinwillens ist das wesentlich Neue. Sie muß erfolgen, sobald die Bedarfsdeckung der einzelnen mit den Zielen der Gemeinschaft in Widerspruch gerät und z. B. die Einwirkung des Staates zu einem wesentlichen Faktor der wirtschaftlichen Erscheinungen wird. Dann hat es keinen wesentlichen Erkenntniswert mehr, sie nur als Fiktion zu behandeln. Aber es ist nicht leicht, ja die eigentliche Schwierigkeit, diesen Einheitswillen idealtypisch zu erfassen. Dennoch ist die alte Theorie nicht sogleichweg zu verdammen: sie wird durch keine andere an Konsequenz und Einheitlichkeit übertroffen, sie arbeitet den rein wirtschaftlichen Zusammenhang besser heraus und ist zeitloser, weil sie immer gilt, wo Fiktionen das Bild nicht wesentlich beeinflussen. — In einer dritten Gruppe „Deutsche nationale Theoretiker" faßt R. M. Müller, Velt, Fohle und Schüller zusammen. Müller trage wenig zum Schema bei, da es ihm darauf ankomme, den zwischenstaatlichen Wirtschaftslauf zu erklären nicht wie er ist, sondern wie er sein soll. „Man soll die Naturgesetze des Welt Handels — wie sie das Comptoir und Adam Smith lehren — kennen . . . um zu wissen, wie man ihn den höheren nationalen Zwecken unterordnen könne." (20). Ist dagegen habe die Elemente aufgezeigt, die beachtet werden müssen, wenn die Analyse des wirtschaftlichen Geschehens auch den Gemeinwillen miteinbeziehen wolle. Er habe freilich sein System nur für einen möglichen Gemeinwillen (Entwicklung der Nation auf eine bestimmte Stufe) durchgeführt und es sozusagen nur für den Staatsmann geschrieben,

der allein den Außenhandel in den Dienst dieser Entwicklung stelle. Deshalb, und weil er den Einfluß des dem Gemeinwillen nicht notwendig parallelen gehenden Einzelinteresses völlig negiere, gebe er keine Wirtschaftswissenschaft. Ähnliches wird gegen Fohle gesagt, dessen Leitidee die Selbständigkeit und Dauer des Ganges ist, während Schüller die Erhöhung des Gesamteinkommens als Gemeinwillen einsetzt, aber mit dieser Fiktion, wie die Klassiker, dem Leben nicht gerecht wird. — Kurz und gut, es fehlt eine Theorie des internationalen Handels, die ihn darstellt, wie er wirklich ist: ein Ergebnis des Spieles der Einzelinteressen und des Gemeinwillens. Denn es darf nicht ein fiktiver, sondern es muß der für eine bestimmte Periode und reale Länder charakteristische Gemeinwille eingesetzt werden, wenn eine lebensnahe, anwendbare Theorie herauskommen soll. Es ist also nicht eigentlich die Methode, sondern die Problemstellung reformbedürftig.

Es ist ein Verdienst dieser Schrift, die Fragestellung weiter zu klären und das, was anders werden soll, fassbarer zu formulieren. Wahrscheinlich wäre sie lebendiger und deutlicher geworden, wenn der Verf. mehr seine eigene Sprache verwendet hätte. Auch kommt es nicht genügend heraus, daß für die Höhe der liberalen Zeit, wo im Wirtschaftlichen ein aktiver Gemeinwille sich kaum geltend machte, die klassische Lehre Wirtschaftswissenschaft war. Aber solche tastenden Versuche soll man nicht schon im Reim niederkritisieren. Nur eine Frage: Wie sieht die geforderte Wirtschaftswissenschaft, deren Ziel nun wenigstens klarer ist, eigentlich aus? Wird sie anders dargestellt werden können, als ein vom Einzelinteresse abgeleitetes System, das vom Gemeinwillen begrenzt und durchbrochen wird, oder als ein vom Gesamtinteresse abgeleitetes System, mit dem vom Einzelwillen ausgehenden Störungen? Der Verf. hat gezeigt, daß er alten Leistungen über billiges Fordern und Kritisieren hinausgetan. Wann wird endlich über billiges Fordern und Kritisieren hinausgetan. Wann wird endlich der zweite, entscheidende Schritt folgen, wann wird die immer noch unerreichte neuklassische Lehre von einem besseren Durf übertriffen?!

Bonn.

Rapferer, C. und Schwenzner, J.: Exportbetriebslehre. Deutsches Druck- und Verlagshaus G. m. b. H., Mannheim 1935. XI und 319 S. Groß. 13 RM., geb. 16 RM.

Rapferer, C. und Schwenzner, J.: Exportbetriebslehre. Deutsches Druck- und Verlagshaus G. m. b. H., Mannheim 1935. VII und 28 S. 2 RM.

Über die Bedeutung, die der Export gegenwärtig in erhöhtem Maße hat, braucht kein Wort verloren zu werden. Für Praxis und Wissenschaft kommt dieses „Handbuch zur Einführung in die Ursachen und Probleme des Exportgeschehens" in einem besonders günstigen Augenblick. Die Betrachtungsweise ist in erster Linie eine betriebswirtschaftliche. Doch sind, wie das der Gegenstand erfordert, die Ergebnisse zahlreicher anderer Wissenschaftsgebiete, der Volkswirtschaftslehre, der allgemeinen und der