

worden. Mitte der siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts ist dieser tiefgreifende Umschwung eingetreten, der kurz dahin gekennzeichnet werden kann: bisher waren Massenartikel, wie Getreide, nur transportfähig in Europa, und jetzt werden sie es, mit der Vervollkommnung der Seedampfschiffahrt und dem Ausbau der Eisenbahnen, insbesondere auch in überseeischen Gebieten, für die ganze Welt. Der Getreidehandel greift jetzt von Europa und seinen Küstenmeeren hinüber auf die Ozeane und die dünnbesiedeltesten fremden Erdteile mit ihrem billigen Boden und ihrer extensiven Kultur. Damit werden in Europa Getreideverbrauch und Getreideerzeugung von Grund aus umgestaltet. Solange England auf das Getreide Osteuropas angewiesen war, hatte es als das Land der stärksten Nachfrage nach fremdem Getreide die höchsten Getreidepreise, und jede Transportverbilligung bedeutete eine Gewinnsteigerung für die Produktionsgebiete. Es war natürlich, daß in dieser Zeit die Vertreter der blühenden ostdeutschen Landwirtschaft als Ausführinteressenten auch Freihändler waren. Seit Mitte der siebziger Jahre ermöglicht die fortschreitende Verbilligung der transatlantischen Frachten es den schnell wachsenden Scharen von Siedlern in den Vereinigten Staaten, ihre mit wenig Kapital und Arbeit hervorgebrachten Erzeugnisse des bisher ungenutzten und daher billigen und fruchtbaren Bodens mit Gewinn auf den europäischen Markt zu bringen. Das Land der stärksten Getreidenachfrage wird damit immer mehr zum Lande des stärksten Getreideangebots und unter dem zunehmenden Wettbewerbe der sich mehrenden Getreideausfuhrländer tritt an die Stelle des osteuropäischen Verkaufsmonopols eine Art englischen Kaufmonopols. So wird England in jähem Umschwung aus dem Lande der höchsten zum Lande der niedrigsten Getreidepreise, und alle Transportverbilligungen kommen hinfort den europäischen Verbrauchern, nicht mehr den Erzeugern zugute. Die Getreideerzeuger, die bisher, im wirklichen Schutze der hohen überseeischen Transportkosten, nur den milden Wettbewerb mit naheliegenden und gleichartigen Gebieten zu bestehen hatten, verlieren jetzt diesen so lange genossenen Frachtenschutz und müssen sich mit fernen Ländern mit ganz andersartigen Produktionsbedingungen messen. Ein neuer Gleichgewichtszustand zwischen Angebot und Nachfrage mußte damit geschaffen werden. Das war nur möglich entweder durch Beseitigung des Produktionsunterschieds zwischen den neu in Wettbewerb miteinander gebrachten Getreidegebieten oder durch Erfaß des bisher natürlich sich ergebenden Frachtenschutzes durch einen künstlichen neuen Schutz. Den ersten Weg hat England, den zweiten Deutschland und mit ihm fast das ganze europäische Festland beschritten.

Da man die überseeischen Gebiete nicht in der Intensität ihrer Landwirtschaft zu heben vermochte, war eine Gleichstellung in den Produktionsländern nur dadurch zu erreichen, daß man in Europa zu dem extensiven Betrieb überging, den der amerikanische Getreidebau aufwies. Solche Extensivierung bedeutet eine Minderung des Rohertrags zugunsten des Reinertrags, der volkswirtschaftlichen Produktivität zugunsten der privatwirtschaftlichen Rentabilität und muß eine verringerte Möglichkeit der Verwendung von Arbeitskräften, also eine verstärkte Entvölkerung des