

§ 7. Moderne Wandlungen der Konsumtion.

Erst die Beschäftigung mit dem empirischen Detail dieser Wirtschaftsrechnungen hat nun den Anlaß geboten, in der bunten Fülle der Konsumtionsgestaltungen gewisse leitende Typen der Konsumtionsgeschichte zu unterscheiden und Entwicklungstendenzen zu studieren, zunächst auf dem Gebiete der Ernährung ¹⁾. Nach unserer heutigen Einsicht können wir Folgendes sagen.

1. Die erste Unterscheidung, auf die wir Wert legen, ist die zwischen dem Konsumenten der alten *Eigenwirtschaft* und dem der modernen *Verkehrswirtschaft*. Der sich vollendende Uebergang aus der alten bäuerlichen Eigenwirtschaft, die ihre eigenen Produkte verbraucht, in die kaufende und verkaufende Verkehrswirtschaft ist für alle Volkswirtschaft grundlegend, für den Gang der Kulturgeschichte von einschneidender Bedeutung. In diesem Abschnitte des Handbuchs handelt es sich nur um den direkten Einfluß, den er auf die Konsumtion übt. Für die Produktion von tausendfachem Gewinn, ist er nicht ohne schwere Nachteile für den Konsumenten, zunächst durch den Verlust von Konsumtionswerten.

a) Der Uebergang in die Verkehrswirtschaft bedeutet für den Konsumenten eine Einbuße an ideellen Werten.

1. Die spezifischen Affektionswerte der *Eigenwirtschaft* gehen verloren, mag auch äußerlich die Lebenshaltung des verkehrswirtschaftlichen Konsumenten komfortabler werden. Wie er nicht mehr für den Bedarf der eigenen Familie arbeitet, so verzehrt er nicht mehr das Erzeugnis der eigenen Wirtschaft; er ißt nicht das selbstgebaute Brot und trägt nicht die im eigenen Hause gesponnene und gewebte Leinwand, sondern fremdes gekaufte Produkt. Sein wirtschaftliches Leben ist innerlich verarmt, aber nur selten kommt diese Verarmung ihm durch einen äußerlichen Maßstab zum Bewußtsein ²⁾.

2. Aber auch innerhalb der Verkehrswirtschaft potenziert sich diese Verarmung; der *mechanisierende* Einfluß des Großbetriebs und die moderne *Arbeitshetze* beeinträchtigen die in der Produktion selbst, auch in der berufsteiligen Produktion noch wurzelnde Befriedigung, die als solche ja Konsumtion ist; das Tretrad verscheucht die Arbeitsfreude. Die *abhängige* Stellung des lebenslänglichen Arbeitnehmers mindert zugleich die Berufsfreudigkeit, die die Arbeit des selbständigen Produzenten verschönte.

3. Indem die moderne Verkehrswirtschaft einen wachsenden Teil der Bevölkerung in Großstädten konzentriert, trennt sie ihn von der *Natur*. Der Mensch hat heute vergessen, wie er einst unmittelbar in der Natur gelebt hat, und mit welchem Reichtum lebensvoller Eindrücke die Natur seinen Gesichtskreis gefüllt haben muß; in der Stadt ist er bettelarm geworden. Am beklagenswertesten ist die Masse der Großstadtjugend; wird doch Ostlondoner Volksschülern bei Exkursionen ins naturgeschichtliche Museum zwischen Spirituspräparaten exotischer Tiere die Photographie je eines Baumes mit und ohne Laub gezeigt, weil die Kinder in der Wirklichkeit beides nicht sehen. Mag in der Uebergangszeit den Großstädter sein Großstadtstolz und

¹⁾ Eine Vorarbeit gaben schon die Studien *Le Plays*, dessen Konstruktionen aber über das Gebiet der Konsumtion weit hinausgreifen. In neuerer Zeit hat neben Max *Weber*s Analyse der Ernährung ostelbischer Landarbeiter (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 55, 1892, und Archiv für soziale Gesetzgebung 1894) namentlich Dr. med. *Grotjahn* durch seine in § 1 zitierte Schrift (1902) trotz mancher Irrtümer anregend gewirkt. Von der einschlägigen physiologischen Literatur (vgl. § 1) wird noch die Rede sein.

²⁾ Vgl. Max *Weber* im Archiv für soziale Gesetzgebung 1894, S. 11, Amn.: „Es ist zweifellos, daß heute das ländliche Gesinde ganz unvergleichlich besser genährt ist, als irgend eine andere Kategorie ländlicher Arbeiter. Der Deputant und verheiratete Tagelöhner würde eine Kost, wie sie ihm seine Frau vorsetzt, niemals dauernd sich aus der Gutsküche bieten lassen; die gleiche subjektive Befriedigung könnte ihm diese, wenn überhaupt, nur durch ein erhebliches Mehrmaß von Leistungen dauernd verschaffen.“ Die vertragsmäßige Naturalkost repräsentiert hier den verkehrswirtschaftlichen Typus insofern, als ihr der subjektive Reiz des Eigenwirtschaftlichen fehlt.