

braucht, daß der Staat nicht nur mit den negativen Mitteln der Vernichtung und Absperrung dreinzuschlagen braucht, sondern daß für ihn ebensosehr positive Einwirkungen auf die Produktivkräfte in Betracht kommen. In der Agrarfrise der 80er Jahre glaubte die Schweiz, ihrer Landwirtschaft besser, als durch Zölle, durch die Förderung des landwirtschaftlichen Unterrichts aufzuhelfen. Anlässlich des Bülowtarifs äußerte Schöffle, der Staatsmann, dem es gelänge, das Augenmerk der Nation von den Zollsätzen auf die Verkehrsfragen zu lenken, mache sich um sie aufs beste verdient, und ist nicht heute für die notleidende Landwirtschaft die Organisation des Kredits wichtiger als die Zollpolitik?

Schärfer als je stehen sich überall die sozialen Gegensätze gegenüber, schärfer als je schließen sich die Völker gegeneinander ab. Die Natur hat der Mensch zu beherrschen gelernt, in den Fragen der eigenen Organisation scheint er zu versagen. Aber ist nicht nur eine Form des Zusammenseins zusammengebrochen? Regen sich nicht überall Kräfte, die auf richtiger gelegtem Grunde einen besseren Zusammenschluß unter gegenseitiger Anerkennung erstreben? So schmerzlich die gegenwärtige Zersplitterung, deren Aufkommen wir zu schildern hatten, dem Patrioten und dem Weltbürger sein mag, bleibt uns doch die Aufgabe, die Grundsätze des internationalen Verkehrs uns vor Augen zu halten.

II. Die Grundlagen der Handelspolitik.

1. Handelsbilanz und Handelsstatistik.

Der auswärtige Handel ist für die einzelnen Länder von sehr verschiedener Bedeutung. Je kleiner ein Land ist, um so größer verhältnismäßig der Verkehr über seine Grenzen.