

Verkehrsgemeinschaft und Handelspolitik.

Nicht nur aus Gründen ihrer Ideologie, sondern auch aus höchst materiellen Gründen verfolgt die Arbeiterklasse seit jeher die Politik der Verkehrs-freiheit. Dem Bourgeois, der nichts als seine Ware und deren Zoll im Kopfe hat, wird es meist recht sauer, sich mit diesem Programm zurechtzufinden, weil er es bloß mit der Schablone „Freihandel oder Schutzzoll“ mißt und somit niemals weiß: Sind die Sozialisten also für oder gegen meine Ware, für Freihandel oder Schutzzoll, für oder gegen mich?

Ausgangs- und Zielpunkt des Sozialisten sind eben durchaus andere. Der Bourgeois geht aus von seiner Ware, seinem Kapital, seinem Profit, der Sozialist von den Staaten und Völkern der Erde in ihrer Verbindung. Der Bourgeois geht aus von seinem Sondervorteil, der Sozialist von dem Gesamtinteresse der Völker, von der Verkehrsgemeinschaft der Welt und hält diese als obersten Richtpunkt fest. Nichts kann deutlicher seine guten Gründe dafür erweisen als dieser Krieg. Die Sperrung des Seeverkehrs trifft am furchtbarsten das Proletariat der Mittel- wie der Randmächte, schafft Teuerung hier durch Knappheit und dort durch die hohen Seefrachten und nimmt dem Lohne seine Kaufkraft — die Kapitalistenklasse verdient dabei hier und dort, zum Teil sogar mehr als im Frieden. Der Mangel der Rohstoffzufuhren wie der Warenabfuhren schafft auf der einen Seite Arbeitslosigkeit, auf der anderen Verteuerung des Konsums: Jede Beeinträchtigung der internationalen Verkehrsgemeinschaft schlägt die Arbeiterklasse jedes Landes, jede Verarmung hebt sie. Gegen die elementare Einsicht, gegen die unmittelbare Anschauung dieses internationalen Zusammenhanges, den der Arbeiter Tag für Tag nicht erdenkt, sondern erfährt, ist alle nationalistische Verhegung machtlos. Die Aufrechterhaltung und Ausgestaltung der wirtschaftlichen Verkehrsgemeinschaft ist ebenso eines der untersten Bedürfnisse wie der höchsten Ideale des Arbeiters.

Diese Verkehrsgemeinschaft der Gesamtheit nimmt für den Einzelstaat die Gestalt der Verkehrsfreiheit an und insoweit tritt die Arbeiterklasse für diese ein. Sie bezieht sich nicht nur auf die Schlagbäume des Zollsystems gegen Waren, sondern ebenso sehr auf die Wander- und Einbürgerungsverbote wider Personen und auf Bewegungshindernisse der Kapitalien, am meisten aber auf Verkehrswege und Verkehrsmittel des Weltverkehrs: der Gegensatz „Freihandel oder Schutzzoll“ schöpft ihren Inhalt nicht aus. Sie ist im Grunde am nächsten nicht dem wirtschaftlichen, sondern dem völkerrechtlichen Begriff des freien Verkehrs (Liberum commercium). Andererseits aber liegt das Gewicht nicht auf der Freiheit des Einzelstaates, sondern auf der Verkehrsgemeinschaft aller Staaten, die vorangeht, die dem einzelnen Grenzen und Schranken auferlegen kann. Und insofern trifft die Frage: Seid ihr

Sozialisten für Freihandel? das Wesen der sozialistischen Auffassung gar nicht, sie läßt nur die richtigstellende Antwort zu: Wir sind für international geregelte Verkehrsgemeinschaft.

Der Sozialismus hat mit der manchesterlichen Freihandelspropaganda nichts zu tun, die nur ein anarchisches Nebeneinander von juristisch Freien und Gleichen gelten lassen wollte, auch wo das Bedürfnis nach der ordnenden Hand der Gesamtheit schreit. Nicht geleugnet wird, daß die Freihandelsideologen eine der höchsten Ideenerhebungen auf wirtschaftlichem Gebiet vorstellen, aber was real hinter ihnen stand und steht, ist Bank-, Handels- und Industriekapital. Solange der englische Kapitalist in der Bank von England das Herz des Edelmetallmarktes, in den Londoner Kaufhäusern die Herzkammern des Warenmarktes und in den Fabriken Englands die Werkstatt der Welt sieht, ist er Freihändler, denn in der rechtlich so harmlosen Form des Freihandels verhüllt sich die finanzielle, kommerzielle und industrielle Herrschaft aller anderen Völker. Sobald und soweit London diese Herzkammer und England diese Werkstatt nicht mehr ist, hört der englische Bourgeois auch auf, Freihändler zu sein. Die Formel „Freihandel“ verhüllt wie die Formel „Schutzzoll“ kapitalistische Interessen, die durchschaut werden müssen, wenn man jene Formeln verstehen will.

Nicht nur zwischen Unternehmer und Arbeiter, Gläubiger und Schuldner, Grundherrn und Pächter, sondern auch zwischen Staat und Staat, Volk und Volk bestehen kapitalistische Abhängigkeitsverhältnisse. Ein reiner Handelsstaat, wie etwa seinerzeit die Republik Venedig, vermag die Staaten, denen er dient, ebenso auszuplündern wie etwa ein Krämer eine hilflose Rundschafft. Es kann ein reiner Gläubigerstaat seine Schutlinge genau so auszuhren wie ein Bucherer seine Schuldner. Die jüngste Form dieser Art ist der Unternehmerstaat, der die Arbeiterschaft fremder Länder anlockt, ausbeutet und in die Krankenhäuser und Friedhöfe der Heimatstaaten zurücksendet, wie dies im großen ganzen die Vereinigten Staaten gegen Osteuropa praktizieren. Mit einem Worte: Die kapitalistischen Ausbeutungsverhältnisse der Individuen wiederholen sich auf der höchsten Stufenleiter zwischen Staaten und Völkern. Die Staatengegensätze sind in diesem Blicke kapitalistische Klassengegensätze auf der höchsten Stufenleiter, und zwar ganz überwiegend Klassengegensätze zwischen den verschiedenen Abteilungen der Kapitalistenklasse, die selbst durch die Kapitalarten dargestellt werden. Grundbesitz, Industriekapital, Handelskapital, Leihkapital: Agrarstaat, Industriestaat, Handelsstaat, Gläubigerstaat stehen in wirtschaftlichen Gegensätzen und in diesen Rivalitäten der Bourgeoisien sind Freihandel und Schutzzoll im landläufigen Sinne nichts als wie zwei ganz gleichwertige oder, wenn man will, gleich unwerte Mittel zum Zweck, bloße wirtschaftliche Waffen.

So waren die ostelbischen Junker zur Zeit der teuren und unsicheren Segelschiffahrt, wo sie in erster Linie England mit Brotfrucht versorgten, Freihändler. Sobald die Dampfschiffahrt die Ueberseezufuhren, die Eisenbahnen die Ueberlandfrachten verbilligten, Amerika und Rußland nicht nur den englischen Markt besetzten, sondern in Ostelbien selbst die