

Y^m
23^b



Biblioteka Uniwersytecka
we Wrocławiu

Wratislaviana

Y^m 23^b 81592

Julius Wolf

Die
Bedeutung
der
Flottenpolitik für
die deutsche
Arbeiterschaft

1911

SP

Y m 23^b

81592 G&T

Die Bedeutung
der
Flottenpolitik
für die deutsche
Arbeiterſchaft.

Vortrag,

Ym 23^b.

gehalten in der Hauptverſammlung des Provinzverbandes
Schleſien des Deutſchen Flottenvereins am 24. Juni 1911

von

Dr. Julius Wolf,

ord. Profeſſor der Staatswiſſenſchaften an der Univerſität Breſlau,
Geheimer Regierungsrat.

BASSO VON JOHNSON

KATALAN

[1911]

Vorwort.

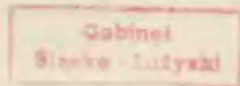
Der hier folgende kurze Vortrag wurde auf Veranlassung des Vorstandes des Provinzverbandes Schlesien des deutschen Flottenvereins auf der Hauptversammlung 1911 gehalten. Die Veröffentlichung war bei seiner Ausarbeitung von mir nicht ins Auge gefaßt. Wenn sie doch erfolgt, so weil aus der Mitte der Versammlung spontan der Wunsch nach einer solchen kundgegeben und von seiten des Vorsitzenden, Seiner königlichen Hoheit Prinzen Friedrich Wilhelm von Preußen, dringend unterstützt wurde. Zu Beginn der Versammlung hatte der Prinz geäußert:

„Ich freue mich, meine Herren, daß Ihnen im Anschluß an die geschäftlichen Einzelheiten eine Darlegung von berufener Seite geboten werden kann, die die Bedeutung unserer Flottenpolitik, insbesondere auch für die deutsche Arbeiterschaft betrifft, denn ich bin überzeugt, daß die richtige Erkenntnis dieser Bedeutung und die Möglichkeit, sie auch weiteren Kreisen nahezubringen, Ihrer Arbeit bei der Ausbreitung und Befestigung des Flottengedankens sehr zustatten kommen muß.“

Die Wichtigkeit dieser Gedanken kann nicht wohl bezweifelt werden. Ist einmal die deutsche Arbeiterschaft für die Flottenpolitik gewonnen, so ist der Widerstand gegen dieselbe an der Stelle, wo er bisher am heftigsten und zähesten war, aus dem Wege geräumt. Und im Hinblick auf gewisse Möglichkeiten der Zukunft, auf welche gerade die politische Situation der letzten Zeit ein Licht hat fallen lassen, wird die Wichtigkeit einer solchen Aussicht von niemandem bestritten werden!

Breslau, im Herbst 1911.

Prof. Julius Wolf.



R 1984/28

81592 Ost

Eure Königliche Hoheit!

Hochgeehrte Herren!

Es ist notorisch, daß sich die deutsche Arbeiterschaft in ihrer Mehrzahl der deutschen Flottenpolitik gegenüber ablehnend verhält. Selten ihr überhaupt Aufwendungen für den Militärmoloch, wie sie es nennt, für überflüssig, durch die politische Weltlage und die Möglichkeiten der Zukunft in keiner Weise erfordert, da wir ja angeblich einem Zeitalter ewigen Friedens entgegengehen und heute schon mit einem Fuße darin stehen, so sind insbesondere Aufwendungen für die Flotte, die sich auf einzelne gigantische Objekte konzentrieren, welche alsbald, nachdem sie geschaffen sind, Gegenstand allmählicher Entwertung werden, ihrer Meinung nach verschwendet und ihr darum verhaßt. Und doch kann es für den nüchternen Beurteiler der Verhältnisse, auch für jenen, der der pazifistischen Bewegung jede Würdigung entgegenbringt und sie nicht als ohnmächtig erklärt und lästig findet, keinem Zweifel unterliegen, daß diese Ausgaben mit in erster Linie dem deutschen Arbeiter zugute kommen. Diesem Nachweis in möglichster Gebrängtheit und Knappheit und damit hoffentlich auch möglichster Klarheit soll die Darstellung dienen, die ich Ihnen hier zu geben berufen bin.

Meine Argumentation ist im wesentlichen die folgende: Es ist sicher, daß ohne Flottenpolitik das Los des Arbeiters in Deutschland ein erheblich schlechteres wäre, als es das gegenwärtige ist: denn ohne Kriegsflotte kein jederzeit gesicherter Absatz deutscher Produkte ins Ausland, keine Möglichkeit des fortgesetzten Ausbaus der deutschen Volkswirtschaft in der Richtung des Exportindustrialismus und letzten Endes keine Möglichkeit der Verwendung von Millionen Arbeitern, die gegenwärtig in Deutschland für die Herstellung von Gegenständen des Exports tätig sind!

Schon vor einem Dezennium sind zwei freisinnige, auf dem Gebiete der Volkswirtschaft wohl unterrichtete Männer, der hier in Breslau wohlbekannte Abgeordnete Gothein und der Lehrer der Nationalökonomie an der Akademie für Sozial- und Handelswissenschaften in Frankfurt a/M. Professor Arndt — ich nenne mit Absicht freisinnige Autoren, weil sie, ob schon Freihändler, angesichts der geringen Kriegsflottenfreudigkeit des Freisinns zweifellos unverdächtige Zeugen sind — zu dem Ergebnis gelangt, daß etwa 12 Millionen Deutsche mittelbar und unmittelbar vom Außenhandel leben. Das war damals ein Fünftel der Bevölkerung. Nach Bohle, einem konservativen Volkswirt, läge jener in Auslandsindustrie und Auslandshandel beschäftigte Teil der deutschen Bevölkerung sogar zwischen ein Fünftel und ein Viertel. Das bedeutet, meine Herren, daß heute nahe an 15 Millionen Menschen im deutschen Volke, sei es als Arbeitende, sei es als im Haushalt der Arbeitenden Lebende, an den Ausfuhrindustrien, dann am Ausfuhrhandel, auch am Einfuhrhandel, an dem daraus resultierenden Binnenzwischenhandel und am internationalen Transportgeschäft beteiligt sind.

Wie weit unsere Abhängigkeit vom Auslandshandel reicht, illustrierte Professor Arndt dadurch, daß er sagte:

Im bescheidensten Haushalt finden sich heute Produkte fast aller Länder der Erde vereinigt. Wer sich nur ein wenig in seiner alltäglichen Umgebung umsieht, stößt überall auf Gegenstände, die ganz oder teilweise aus dem Auslande stammen. Er findet — auch im Hause des wenig Bemittelten — Brot aus russischem, rnmänischem, nordamerikanischem, argentinischem oder indischem Korn, Eier aus Italien oder Rußland, Fische von der norwegischen oder schottischen Küste, Fleisch, Speck aus den Vereinigten Staaten, Käse aus Holland oder der Schweiz, Südfrüchte aus Spanien, Italien oder der Türkei, Öl aus Frankreich oder Italien, Reis aus Ostindien, Kaffee aus Zentral- oder Südamerika oder aus Holländisch-Indien, Kakao aus Afrika oder Südamerika, Gewürze aus allen tropischen Gegenden, Kleidungsstoffe aus amerikanischer, ägyptischer Wolle, aus russischem Flach, Steinkohlen aus England, Petroleum aus Nordamerika, Tabak aus Indien und Amerika, metallene Geräte, die aus spanischen, schwedischen, amerikanischen, asiatischen und australischen Rohstoffen angefertigt sind usw. usw.

Hier ist vornehmlich der Verbrauch ausländischer Waren, zumal solcher, die im Wege des Seehandels — von dem gesamten Außenhandel

Deutschlands entfallen gegenwärtig rund 70 Prozent auf den Seehandel — herbeigeschafft werden müssen und auf die man Verzicht leisten müßte, wenn man sie nicht von außen her gewänne, ins Auge gefaßt. Meine Beweisführung geht aber nicht so sehr auf diese Einfuhrwaren — trotzdem natürlich auch hier ein Interesse des Arbeiters, nicht bloß der Luxus-treibenden Klassen mitspricht — d. h. nicht auf die grausame Verödung, die auch der Arbeiterhaushalt erfahren müßte, wenn wir eine sozusagen autonome, in sich beruhende, alle Bedürfnisse aus sich heraus befriedigende Volkswirtschaft inaugurieren wollten, sondern darauf, daß ohne die Möglichkeit und Sicherheit steter Exporte deutscher Waren, in großen und steigenden Massen, Millionen deutscher Arbeiter keine Möglichkeit der Verwendung für ihre Fähigkeiten und Kräfte fänden.

Ich habe schon darauf hingewiesen, daß nach den Berechnungen kompetenter Männer nicht weniger als ein Fünftel, vielleicht ein Viertel des deutschen Volks in Exportindustrie und Außenhandel wurzelt. Ich erwähnte weiter, daß mindestens 70 Prozent des deutschen Handels über See gehen. An der Ein- und Ausfuhr über See und den damit verbundenen Industrien wären danach in genauerer Berechnung Arbeiter und ihre Familien in der Zahl von $10\frac{1}{2}$ Millionen (70 Prozent von 15 Millionen) interessiert. Dieser Anteil wächst zudem von Jahr zu Jahr. Denn immer mehr wird unser Außenhandel Seehandel.

Man setze nun einmal den Fall, daß jene Millionen, bezw. die Arbeitenden daraus, innerhalb der deutschen Grenzen keine Verwendung fänden, etwa infolge einer Blockade, die die Ausfuhr unmöglich macht, — eine grauenhafte Katastrophe wäre die unvermeidliche Folge. Es kann nicht im geringsten die Rede davon sein, daß ohne Auslandsindustrie und Auslandshandel für diese Millionen Arbeiter auf dem heimischen Boden Beschäftigung gefunden werden könnte.

Gelegentlich wird darauf verwiesen, daß durch die mögliche Entwicklung der heimischen Land- und Forstwirtschaft die Basis, auf welcher die deutsche Volkswirtschaft steht, noch unendlich verbreitert werden kann. Es könne in der Landwirtschaft noch sehr wesentlich mehr produziert werden als heute. Bereits habe ja die Menge des in Deutschland durchschnittlich geernteten Getreides von 1878/1882 auf 1900/1910 eine Steigerung von $14\frac{3}{4}$ auf 25 Millionen Tonnen erfahren bei einer Erweiterung der Anbaufläche, die nur von 13 auf 14 Millionen Hektar ging. Bei einer Fortsetzung dieser Entwicklung wären Kaufobjekte auch für eine wesentlich vergrößerte Inlandindustrie geschaffen. Dann müßte die

Industrie nicht ins Ausland gehen, um einen Absatz zu haben. — An diesem Raisonnement ist richtig, daß, wenn die Produktion der Landwirtschaft vervielfacht ist, sie damit einer wesentlich vergrößerten Industrie die Absatzmöglichkeit für ihre Waren gewährt. Die Kaufkraft der Landwirtschaft entscheidet die Größe des Absatzmarkts für die Industrieprodukte. Leider stimmt aber die hier wiedergegebene Rechnung trotzdem nicht. Jene theoretisch „unbegrenzte“ Entwicklungsfähigkeit unserer Land- und Forstwirtschaft in Hinsicht ihrer Produktion ist nämlich in Wirklichkeit nur dann vorhanden, wenn man auf die Produktionskosten nicht Rücksicht nimmt; ohne Rücksicht auf die Kosten, d. h. rein technisch, läßt sich allerdings unsere Cerealienproduktion noch sehr stark steigern, vielleicht sogar verdoppeln. Aber leider kommt der praktische Volkswirt um jene Rücksicht auf die Kosten nicht herum. Denn es genügt keineswegs, daß die Waren erzeugt werden, sie müssen auch gekauft werden können, mit andern Worten, sie müssen zu Kosten produziert werden, daß die Preise noch erschwingbar sind. Kann aber die Urproduktion weiterhin kaum stark gesteigert werden, ohne daß die Kosten eine wesentliche Erhöhung erfahren, so liegt, da der industrielle Arbeiter entfernt nicht „jeden“ Preis bezahlen kann, auch nicht die Möglichkeit vor, die bisher dem Ausland zugewandt gewesene Industrie aus den Produkten der inländischen Landwirtschaft zu bezahlen und keine Möglichkeit, die bisher in Auslands-handel und Auslandsindustrie beschäftigten Arbeiter aus der inländischen Volkswirtschaft zu unterhalten, zumal — was auch nicht zu vergessen ist — wir jährlich nicht weniger als 900 000 Menschen, den regelmäßigen Bevölkerungszuwachs Deutschlands, neu zu versorgen haben, davon rund zwei Fünftel arbeitende Hände. Und diese Menschenmasse auf einem Territorium, das, wie einmal der Berliner Volkswirt Sering schlagend ausführte, kleiner ist, als das des einen nordamerikanischen Staats Texas!

Davon, daß der Arbeiter, der heute von dem Absatz ins Ausland lebt, aus der inländischen Volkswirtschaft heraus beschäftigt werden könnte, durch die Arbeitsgelegenheiten, welche sie von der Urproduktion her aufsteigend bietet, kann also keine Rede sein. Dieser Arbeiter hat, wenn er nicht in der Exportindustrie Verwendung findet, bloß die ganz anders geartete Möglichkeit der Beschäftigungslosigkeit und in weiterer Folge die, das muß hier klar und nett ausgesprochen werden, des „Verhungerns“ oder des „Auswanderns“, welchen Möglichkeiten sich dann allerdings noch eine dritte anschließt, nämlich, um es einigermaßen drastisch

auszudrücken, die des Nichtgeborenwerdens. Einmal geboren, verfügt er freilich über die letztere Möglichkeit nicht mehr. Wenn ich dieses Bild brauchte, sollte damit nur gesagt sein, daß die Geburtenfrequenz eine noch viel weitergehende Einschränkung erfahren müßte, als sie sie bereits erfahren hat — denn unsere Wachstumsrate haben wir ja bekanntlich nur einer Verminderung der Sterblichkeit, die stärker war als die Verminderung der Geburten, zu danken! — wenn wir ohne Verhungern und Auswanderung das Auslangen finden sollten. Einschränkung der Geburten also zusammen mit weiterhin vermehrter Sterblichkeit wäre die zweifellose und ganz unvermeidliche Folge, wenn jene Erwerbsgelegenheiten verschüttet würden, die der Export heute schafft. Das deutsche Volk wäre damit wirtschaftlich zurückgeworfen, gleich als ob ein zweiter dreißigjähriger Krieg das Land verwüstet hätte, und es könnte von sich sagen, was einmal von einem Politiker gesagt worden ist, es habe — eine große Zukunft hinter sich!

Gegner dieser Auffassung weisen darauf hin, daß es Völker mit großem Außenhandel gibt, die gleichwohl keine große Handelsflotte haben. Vor allem müssen hier die Vereinigten Staaten von Amerika herhalten. Die Vereinigten Staaten haben in der Tat Passivhandel in dem Sinne, daß ihr überseeisches Frachtgeschäft nicht von ihnen selbst, sondern im wesentlichen von England und Deutschland besorgt wird. Eine amerikanische Handelsflotte gibt es, mit Ausnahme der Küstenflotte und jener auf den großen Seen, nicht. Sie ist erst in der Entwicklung begriffen und ist heute noch rückständig, u. a. darum, weil es im Inlandsgeschäft der Union mehr zu verdienen gibt als im internationalen Frachtgeschäft, auch bei uns haben ja Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd durchschnittlich mäßige Dividenden. Aber wenn sie auch eine Handelsflotte nicht besitzen, ohne Kriegsflotte stehen die Vereinigten Staaten selbstverständlich nicht da, und immer mehr konzentrieren sie ihre Anstrengungen darauf, diese ihre Kriegsflotte im Hinblick auf gewisse Möglichkeiten der Zukunft auszubauen. Wäre es ihnen ohne eine immerhin schon achtbare Kriegsflotte keinesfalls gelungen, Kuba und die Philippinen den Spaniern abzufragen, so wären sie ohne sie allzu leicht auch seitdem die Beute der Überlegenheit Japans auf diesem Gebiete geworden. So geschah denn alles schon unter Roosevelt, um die Union im Hinblick auf ihre Seerüstung den anderen maritimen Großstaaten ebenbürtig zu machen. Roosevelt konnte sich auch noch als Präsident „außer Dienst“ lange Zeit nicht genug tun in der Anwendung von Beschwörungsformeln, um

die Vereinigten Staaten zur Eile in der Entfaltung ihrer Seemacht anzuspornen. Und sind ihre Flottenausgaben auch nicht größer als die deutschen, so bauen die Vereinigten Staaten doch die größten Kriegsschiffe der Welt, die beiden Linienschiffe des Stats von 1910, „New York“ und „Texas“, deren Bau Ende Februar d. J. an die Newport Company vergeben wurde, sollen ein Displacement von 28000 Tons erhalten und mit 35,6 cm Geschützen armiert sein. Ähnliches ist in der Geschichte der Kriegsmarine bisher nicht dagewesen. Daneben der enorme Aufwand für die Panamabefestigung, für den Ausbau des Kriegshafens auf Hawaii. Die Amerikaner, wenn auch infolge des Fehlens einer Handelsflotte, infolge der Nachbarlosigkeit ihres Landes — fast dürfen sie sich ein Inselstaat nennen! — und dessen ungeheurer Ausdehnung durch alle Breiten, ihrer sogenannten „Autarkie“, in gegen uns außerordentlich bevorzugter Lage, verlieren also die Notwendigkeiten einer maritimen Rüstung sicher nicht so völlig aus dem Auge!

Die Gegner unserer Flottenpolitik sind aber auch dadurch noch nicht überzeugt. Sie erklären uns, daß es immerhin auch heute Handelsvölker von Bedeutung gibt, deren Kriegsflotte in keinem Verhältnis zu ihrem Handel über See steht, und doch „gehe es auch so“! Insbesondere mit Belgien und Holland wird hier demonstriert. Die Daten an sich sind nicht unrichtig. Fraglich ist nur, ob durch sie bewiesen wird, was durch sie bewiesen werden soll. Ich kann diese Auffassung nicht teilen. Man muß in der Tat schon mit Blindheit geschlagen sein, um zu verkennen, wie wenig, was für jene kleineren Handelsvölker richtig sein mag — ob es in der Tat ganz richtig ist, wird erst die Zukunft lehren!! — darum für Völker vom Stile des deutschen Geltung haben muß. Nachdem einmal Spanien, Holland und später Frankreich maritim von England zu Boden geworfen waren, hat sich Großbritannien um diese Länder in Hinsicht ihrer Seebetätigung nicht mehr zu kümmern gehabt. Gefahr droht seiner Handels suprematie von hier ja längst nicht mehr, dagegen solche von der Union auf der einen, von Deutschland auf der anderen Seite. Daß die Handelsseifersucht Albions aber „niemals“ gegen Deutschland rege gewesen sei, niemals aufgestachelt, ja aufgepeitscht gewesen sei, wird man nicht wohl behaupten können. Wo jedermann doch weiß, daß England wiederholt zum Schläge gegen Deutschland anshob und es seine Faust wohl längst hätte niederfallen lassen in keiner anderen Absicht als Deutschlands Volkswirtschaft in ihrem Lebensnerv zu treffen und seine Seegeltung zu zerschmettern, wenn dieses

Deutschland nicht rechtzeitig, hier hauptsächlich dank der kühnen Initiative Kaiser Wilhelm des Zweiten, seiner Zähigkeit, auch seiner Rücksichtslosigkeit, auf eine Seerüstung bedacht gewesen wäre. Ich bitte mich zu korrigieren, meine Herren, wenn das nicht richtig ist! Ohne Seerüstung wäre Deutschland dank der Handelsseifersucht Englands wohl längst zu einer Handelsmacht zweiten Ranges degradiert, eben im Stile von Nationen wie Holland und Belgien, auf welche als auf nachahmenswerte Muster uns gewisse hochwohlweise Politiker verweisen.

Das hier Entwickelte — ich will mit Bezug auf England nicht deutlicher werden! — gilt aber nicht nur von der jüngsten Vergangenheit und von der Gegenwart, es gilt ebenso für die Zukunft. Wir, der ich mich wie jeder meiner Kollegen auf den volkswirtschaftlichen Lehrstühlen Deutschlands wohl rühmen darf, einen Teil, ein Stück des deutschen volkswirtschaftlichen Gewissens zu repräsentieren, schneidet es jedesmal ins Herz, wenn ich einen neuen Dreadnought auf den Kiel legen sehe und ich mir die ungeheuren Aufwendungen vergegenwärtige, welche jedes solche Meerungeheuer verschlingt. Auf der anderen Seite ist mir aber ganz klar, daß der Zeitpunkt, mit der Seerüstung innezuhalten, heute noch nicht gekommen ist, wir vielmehr, wenn nicht im hentigen Augenblick, so im nächsten wieder bedroht sein können in unseren wichtigsten wirtschaftlichsten Lebensinteressen. „Nur der Starke behält Recht“; das gilt noch mehr als für den Daseinskampf der Individuen für jenen der Nationen, und diesen Kampf kämpfen wir heute noch. Daß wir zu Schluß dieses Jahrhunderts oder im nächsten darüber hinaus sein werden, dieser Hoffnung und Annahme möchte ich allerdings sein, danach können wir aber unsere heutige Politik nicht einrichten.

Der britische Handel hat in jüngerer Zeit wieder eine ungeheure Expansion genommen. Nachdem man bereits der Meinung geworden war, er weiche allmählich zurück, hat er jetzt alle Rekorde früherer Zeit geschlagen. Wir gönnen das England und die Tatsache selbst kommt unserem Verhältnis zu England einigermaßen zugute. Trotz alledem fallen wir England nach wie vor auf die Nerven. Und daß dem so ist, kann wieder nicht verwunderlich sein. Nach Feststellungen der Reichsmarineamts vom Jahre 1905 schreitet der Aufschwung Deutschlands im Weltseeverkehr beinahe viermal so schnell fort wie seine Bevölkerungszunahme, die Vermehrung des überseeischen Verkehrs der deutschen Häfen beinahe sechsmal so schnell. Diese Feststellung ist allerdings schon vor 6 Jahren getroffen. Aber auch beispielsweise von 1909 auf 1910,

also in den letzten Jahren, für welche wir Ausweise besitzen, ist unsere Ausfuhr nach europäischen Ländern im ganzen von 3,8 auf 3,9 Millionen Tonnen, dagegen unsere Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern von 2,5 auf 3,1 Millionen Tonnen gestiegen, in einem Jahre!, die außereuropäische Ausfuhr also um das sechsfache der Zunahme der europäischen gewachsen. Unsere Kolonialwirtschaft, die ein Gebiet fünfmal so groß wie das Deutschlands zu entwickeln hat, ist erst ganz in den primitivsten Anfängen, die deutschen Schutzgebiete sind gegenwärtig mit 13 Millionen, im wesentlichen Negern, bevölkert, das kleinere holländische Schutzgebiet dagegen mit 40 Millionen eines arbeitswilligen Menschenschlags, bei uns ist alles also noch zu leisten und alles das sind Interessen „über See“.

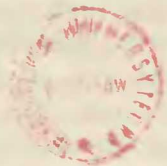
Was aber die Bedeutung der deutschen Flottenpolitik für den Arbeiter betrifft, so gibt es überhaupt keinen Stand im deutschen Vaterlande, welcher derartigen Vorteil aus der Sicherung unseres auswärtigen Handels zöge wie er! Ohne Seewirtschaft wären über 10 Millionen in Deutschland, Arbeiter mit ihren Familien, aufs Trockene gesetzt, würden sie der Möglichkeit der Subsistenz entbehren, müßten sie im Elend verkommen, und zögen natürlich die übrigen mit, Verelendung der arbeitenden Gesamtheit wäre die Folge. Ich will den Fortschritt, den das vergangene halbe Jahrhundert in der sozialen Lage des Arbeiters gebracht hat, keineswegs übertreiben. Aber wenn erwiesenermaßen der Reallohn des ländlichen Arbeiters in den östlichen Provinzen Preußens während der 40 Jahre 1849 bis 1892 auf das Doppelte gestiegen ist, er 1892 für seinen Lohn doppelt so viel Roggen kaufen konnte wie 1849 (seitdem, während der letzten 20 Jahre, haben wir eine weitere Steigerung des Lohns von sicher nicht unter 40—50 % gehabt), wenn der oberchlesische Montanarbeiter noch 1887 600 M. Geldlohn, 1910 aber wie übrigens schon 1907 nahe an 1200 M. bezog, wenn, um zu einem etwas anderen Gebiet überzugehen, eine exzellente Köchin im 18. Jahrhundert, wie Biedermann berichtet, 30 M. jährlich in bar bekam und heute im Westen 240—500 M., wenn auch wohl bei einiger Steigerung der Tauglichkeit, erhält, so haben sich alle diese Entwicklungen nur vollzogen — an weiteren Daten fehlt es selbstredend nicht — dank der Entlastung, welche der deutsche Arbeitsmarkt erfuhr durch die Verwendung von Millionen Arbeitern für Zwecke des Auslandshandels bzw. der Auslandsindustrie, mit anderen Worten durch den Umbau unserer Volkswirtschaft zu einer Weltwirtschaft, derart, daß wir heute eher zu wenig Arbeiter haben als zu viel. Niemand, der auch nur beiläufig mit volkswirtschaftlichen Verhältnissen vertraut ist, kann daran

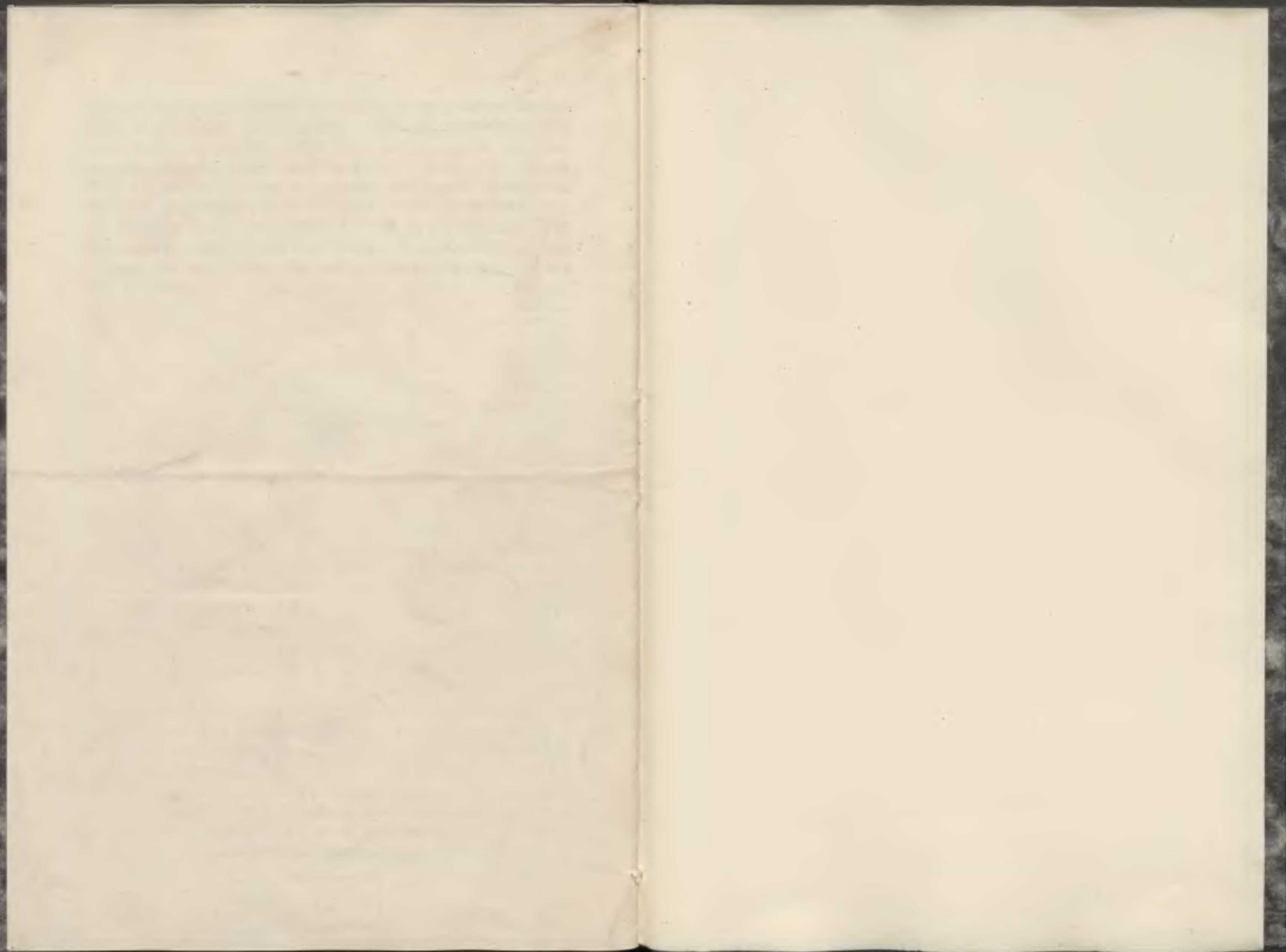
zweifeln, daß ohne diesen Ausbau unserer Volkswirtschaft die Lage der arbeitenden Klassen eine ungleich traurigere wäre, daß sie von Krankheit und Elend ganz anders heimgesucht würden als jetzt, wo die allgemeine Sterblichkeit ja einen Rückgang in früher nie geahnten, nie für möglich gehaltenen Mäßen erfahren hat.

Um das Gesagte ein wenig in die Sprache der Sozialdemokratie zu übersetzen! Marx ist es gewesen, der „Prophet“ und wissenschaftliche Begründer dieser Richtung, der das Gesetz der industriellen Reservearmee zum Angelpunkt seiner Kritik der bürgerlichen Wirtschaftsordnung gemacht hat. Er hat den Beweis zu führen unternommen, daß immer zu viel Arbeiter da sind und in der kapitalistischen Wirtschaftsordnung da sein müssen, und daß sich auf dieses Überangebot der Glendeln der Arbeiter und die Unmöglichkeit für den Arbeiter, sich über das Existenzminimum zu erheben, zurückführt. Ich stehe keinen Augenblick an, auszusprechen, daß ohne deutsche Seewirtschaft die Theorie der industriellen Reservearmee nach Marx mindestens in ihren letzten Konsequenzen für uns richtig wäre. Ein chronisches Überangebot von Arbeitern drückt den Lohn zweifellos gegen jenes Minimum; und ohne Seewirtschaft hätten wir ein Arbeiterangebot, das in unserer Volkswirtschaft entfernt nicht Verwendung finden könnte, die Verelendung des Arbeiters wäre also in der Tat das „Gesetz“ der Wirtschaftsordnung, in welcher wir stehen. Unser Auslandshandel und die ihm zugehörige Industrie sind es, die den Arbeitsmarkt im Interesse vor allem des Arbeiters entlasten, weit mehr des Arbeiters als z. B. des Unternehmers oder des Kapitalisten oder des Konsumenten der vom Arbeiter erzeugten Waren, denen allen niedrigerer Lohn nur willkommen sein könnte! Und so ist also wirtschaftliches „Sein oder Nichtsein“ vor allem des Arbeiters aufs engste mit einer Politik verknüpft, die es auf nichts anderes abzielt, als die deutsche Volkswirtschaft gegen jene Gefahren zu sichern, die dank der Rivalität der großen seefahrenden Nationen uns heute noch bedrohen.

Es wäre mir nicht schwer, eine Verknüpfung, eine solche Abhängigkeit des Arbeiterinteresses von unserer Flottenpolitik noch unter anderem Gesichtspunkte nachzuweisen, denn auch bei Herstellung unserer Kriegsflotte geht der Arbeiter nicht leer aus. Aber ich habe nicht nötig, auch diese Momente zweiten Ranges heranzuziehen. Denn vor allem auf dem allgemeinen Arbeitsmarkte, wo das Wohl und Wehe der deutschen Arbeiterschaft entschieden wird, leistet die deutsche Seepolitik für den Arbeiter Entscheidendes. Und darum sollte gerade die deutsche Arbeiter-

schaft zur deutschen Flottenpolitik ganz anders Stellung nehmen, als das bisher in allerweitesten Kreisen geschieht. Unsere Flottenpolitik kann mit gutem Rechte der deutschen Arbeiterschaft zurufen, daß sie vor allem auch ihre Geschäfte besorgt: „Tua res agitur.“ Wenn heute noch die Masse der deutschen Arbeiter der deutschen Flottenpolitik feindlich oder doch fremd gegenübersteht, so ist das nichts anderes als Mißverständnis und falsche Rechnung. Die Arbeiterschaft hat ihr Interesse, jenes ihr Lebensinteresse, welches sie mit einer deutschen Sicherungspolitik zur See verbindet, noch nicht erfaßt. Es gilt ihr darum die Augen darüber zu öffnen!





F 412/28

