

Jelena und Alexander Charlamenko

Ökonomische Gesellschaftsformationen als Stufen der Genesis von Weltgeschichte

In der Geschichte des Denkens über Gesellschaft gibt es seit langem zwei prinzipiell unterschiedliche Ansätze, mit dem Problem des Verkehrs¹ zwischen den Völkern umzugehen, die zwei gegensätzlichen Methoden der theoretischen Verallgemeinerung des Geschichtsprozesses entsprechen. Das sind zum einen pluralistische Konzeptionen mit ihrer Vorstellung von einer Menge lokaler Zivilisationen, die jeweils - isoliert und für sich genommen – ihre Entstehungs-, Blüte- bzw. Verfallsphasen durchlaufen. Solchen Konzeptionen ist die Auffassung von Weltgeschichte als einem einheitlichen, innerlich zusammenhängenden Prozess fremd und die wechselseitige Beeinflussung der Völker wird hier als etwas rein Äußerliches, Unorganisches, Zufälliges und ihnen auch häufig Schaden Zufügendes begriffen. Zum anderen gibt es monistische Konzeptionen, die von der Idee der Einheit des Geschichtsprozesses ausgehen und konkret-historische Gesellschaften von lokaler Dimension für besondere Erscheinungsformen eines einheitlichen Wesens halten. Ihre Blüte erlangte diese Richtung im Marxismus, in dem sie als Formationskonzeption der Weltgeschichte figuriert. Bei diesem Ansatz wird der historische Verkehr zwischen den Völkern gesetzmäßig als Bedingung der Menschheitsentwicklung interpretiert.

Die ständig fortschreitende Erweiterung des internationalen Verkehrs scheint in der Tat dem Zivilisationskonzept jegliche Berechtigung zu entziehen. Dieses Konzept ist jedoch nicht nur bis heute sehr vital geblieben, sondern auch zur Offensive gegen die Positionen des Formationskonzeptes angetreten. Eine derartige Lage lässt sich nicht allein durch außerwissenschaftliche Ursachen erklären, also entweder infolge politischer Reaktion oder aufgrund spontanen Protestes gegen imperiale Expansion, obwohl die eine so gut wie der andere die verschiedensten Konzeptionen von nationaler oder religiöser Autonomie nähren. Offensichtlich erwies sich das Formationskonzept in seiner gegenwärtigen Form als unzureichend für die Erfassung der geschichtlichen, besonders aber der gegenwärtigen Realität.

Die Tradition des historischen Monismus kennt nicht nur eine Ausprägung. Die Französische Aufklärung formulierte beispielsweise die Vorstellung vom Monozentrismus des Geschichtsprozesses, der sich von seinem Zentrum zur übrigen Peripherie hin ausbreitet. Diese Anschauungen wurden vom utopischen Sozialismus aufgegriffen und vom Positivismus vollendet, und sie existieren in unseren Tagen in Form der Idee von einer *westernisation* oder von einer „Rückkehr in die menschliche Zivilisation“ u.a. fort.

Die deutsche Philosophie hatte in Gestalt Herders und Hegels den Monozentrismus dialektisch negiert – durch die Idee des Übergangs der geschichtlichen Führungsrolle von den einen zu den anderen Völkern. Doch setzte diese Idee zugleich die Einteilung der Völker in „historische“ und „unhistorische“ voraus.

Das Marxsche Formationskonzept hatte zwar die rationalen Kerne beider Ansätze aufgehoben, vermochte aber dennoch deren negative Seiten nicht gänzlich zu überwinden,

¹ Das russische Wort „obszsenije“ ist wie das deutsche Wort „Verkehr“ sehr vieldeutig. Es wird hier durchgehend in dieser Übersetzung verwendet, um im allgemeinsten Sinne die Verhältnisse des Austauschs, der Kommunikation, des (nicht nur im technischen Sinn von Transport) Verkehrs nicht so sehr innerhalb, als *zwischen* verschiedenen Gemeinden, Völkern, Nationen im Verlaufe der Weltgeschichte zu betrachten (vgl. den Begriff der Produktions- und Verkehrsverhältnisse bei Marx in der „Deutschen Ideologie“ oder in den „Grundrissen“). – Anm. d. Übers.

was sich partiell daraus erklärt, dass die Probleme der Dimension von Weltgeschichte und des Typs des internationalen Verkehrs, die logisch aus dem monistischen Ansatz hervorgehen, für die Klassiker nur am Rande ihrer Aufmerksamkeit liegen konnten. Die Lösungsansätze für diese Probleme blieben bei ihnen auf dem Niveau genialer Vermutungen stehen. Mit der Verbreitung des Marxismus aber gerieten diese in der Regel gänzlich aus dem Blick.

Das Kategoriensystem des Marxismus unterlag gerade dort der größten Vergröberung, wo es um den internationalen Verkehr ging. So identifizierte man die Produktionsverhältnisse einerseits mit den „Verkehrsformen“ und betrachtete sie andererseits nur im Rahmen einzelner Länder. Verhältnisse von internationaler Dimension wurden dabei nur als sekundär im Vergleich zu den inneren Prozessen betrachtet, als ob sich nicht der Umfang des „Inneren“ und des „Äußeren“ selbst im Maße wachsender Internationalisierung gesellschaftlicher Verhältnisse wandeln würde. Die Produktivkräfte hingegen reduzierte man auf die Produktionsmittel und die Fertigkeiten im Umgang mit ihnen, ohne die Mittel des Verkehrs angemessen zu untersuchen. Dabei ziehen die Verhältnisse der Produktion im engeren Sinne stets relativ selbständige Verhältnisse des Verkehrs nach sich (worauf insbesondere Friedrich Engels wiederholt hinwies).

Methodologisch gründet sich ein solcher Ansatz auf die Subsumtion konkreter historischer Gesellschaften unter allgemeine Kategorien, d.h. auf ein schon von Hegel überwundenes Verständnis des Allgemeinen als Ähnlichkeit statt als Zusammenhang und Wechselwirkung. Dadurch aber werde, wie V.A. Vazjulin richtig unterstreicht, die Gesetzmäßigkeit gesellschaftlicher Entwicklung auf deren Gleichförmigkeit, Gleichartigkeit reduziert: Je ähnlicher sich die Entwicklung in einzelnen Ländern vollziehe, desto gesetzmäßiger sei sie angeblich.²

Von einem derartigen Standpunkt aus würden dann die Sklaverei, der Feudalismus usw. als eine Summe von Ländern vorgestellt, in denen ihrerseits jeweils Produktivkräfte, Produktionsverhältnisse, eine Sozialstruktur, ein Überbau von entsprechendem Typ aufgefunden werden könnten. In einer beliebigen Epoche, auch einer Übergangsepoche, würden folglich verschiedene Formationen koexistieren: In den Nordstaaten der USA entwickle sich Kapitalismus, ganz unabhängig davon in den Südstaaten Sklaverei. Ganz augenscheinlich lässt ein solcher Ansatz die Hintertür für die Verwechslung einer Formation mit einer „Zivilisation“ und im Grunde für ein Verlassen des Formationskonzepts offen.

Natürlich lassen sich viele konkrete geschichtliche Phänomene nicht in dieses Prokrustesbett pressen. Wozu sollten dann beispielsweise die zahlreichen altorientalischen Gesellschaften oder des präkolumbianischen Amerikas gehören, in denen die Mehrzahl der Produzenten und nicht selten auch der Herrscherschicht nach dem Stammes- bzw. Gemeindeprinzip organisiert waren, obwohl es im Unterschied zur Urgesellschaft soziale Hierarchie und staatliche Macht gab? Die Unentschiedenheit bei der Interpretation dieses Problems führte bekanntlich zu den Diskussionen um eine „asiatische Produktionsweise“, welche es bislang nicht zu lösen vermochten.

Ungeklärt bleibt auch die Wechselbeziehung zwischen Formation und sozialökonomischer Ordnung, eine Frage, die gerade für das Verständnis von Übergangsepochen besonders wichtig ist. Welchen Formationscharakter tragen z.B. die Plantagensklaverei in Amerika oder die Leibeigenschaft in Ost- und Mitteleuropa? Ihre Ausbeutungsformen erinnern an

² Vgl. V.A. Vazjulin, Die Logik der Geschichte, Norderstedt 2011

Sklavenhalterordnungen, ihre Ständestruktur scheint feudaler Natur zu sein und ihre sozialökonomische Form ist insgesamt dem System der so genannten ursprünglichen Akkumulation zuzurechnen, d.h. der Genesis des Kapitalismus. In der marxistischen Literatur herrscht die Meinung vor, diese Gesellschaften besäßen feudalen, auf alle Fälle vorkapitalistischen Charakter, was zu weitreichenden Schlussfolgerungen sowohl hinsichtlich des mit Leibeigenschaft verwechselten Feudalismus als auch in Hinblick auf Alter und Perspektiven des Kapitalismus führte. Die Verantwortung für die sozialökonomischen Probleme des überwiegenden Teils der Weltbevölkerung kann dadurch auf vorkapitalistische Formationen abgewälzt werden, während der Kapitalismus als alleiniger Motor von Fortschritt erscheint. Logischerweise sei er dann auch heute diejenige Kraft, die die Völker Asiens, Afrikas, Lateinamerikas und Osteuropas von feudalen und allen anderen „Überbleibseln“ befreien und an die Weltzivilisation heranführen würde.

Und schließlich offenbaren sich die Schwächen einer vulgarisierten Vorstellung von den Gesellschaftsformationen in voller Breite im Zusammenhang mit der Krise des Frühsozialismus. Die Frage nach seiner Formationszugehörigkeit stand im Zentrum nicht nur wissenschaftlicher Dispute, sondern vor allem der weltanschaulichen Auseinandersetzung. Was wurden da nicht alles für Antworten offeriert: Der Sozialismus sei eine erste Phase des Kommunismus bzw. die Übergangsphase zu ihm, er sei nichts anderes als Staatskapitalismus, oder aber Feudalsozialismus, letztlich aber doch eher eine Spielart der asiatischen Produktionsweise etc..

In all diesen Fällen aber wurde diese Gesellschaft betrachtet, als ob sie sich isoliert, fernab von jeglichem Zusammenhang mit anderen Gesellschaften, auf eigener Grundlage entwickelt habe und im Wettbewerb mit dem Kapitalismus ihre Formationspotentiale hätte entfalten können.

Derartige Auffassungen hatten in früheren Zeiten den übertriebenen Vorstellungen ideologischer Führer vom Reifegrad des „realen Sozialismus“ und von seinem Einfluss auf die weitere Entwicklung der Welt gedient und trugen nun wenig später dazu bei, den Eindruck vom endgültigen und prinzipiellen Zusammenbruch des Sozialismus zu bekräftigen und diesem eine notwendige Absage zu erteilen.

Bezeichnend für diesen ganzen Vorstellungskomplex ist die Annahme, man könne die Entwicklung des historischen Prozesses – beginnend von den frühen Klassengesellschaften bis hin zum Frühsozialismus - auf Länder-Ebene erfassen, was auch heute noch die Grundlage neo-menschewistischer Konzepte bildet. Diese sind geneigt, sämtliche Schwierigkeiten und Misserfolge der Revolutionen des 20. Jahrhunderts auf die Rückständigkeit der betreffenden Länder, auf deren mangelnde Reifestufe, auf den zu frühen Zeitpunkt der Revolutionen selbst zu reduzieren und sie mahnen das Erfordernis an, abzuwarten, bis alle Voraussetzungen der neuen Formation im Schoße der alten herangereift seien. Es versteht sich von selbst, dass bei einem solchen Ansatz die Realität der Revolutionen des 20. Jahrhunderts selbst keine andere Erklärung erfährt, als die von subjektiven Fehlern und der Willkür verschiedener Führer. Die Schwächen des Formationskonzepts bilden auf diese Weise eine der theoretischen Ursachen der Krise der kommunistischen Weltbewegung.

In der marxistischen Wissenschaft hat sich nun aber zugleich auch die Tradition eines prinzipiell anderen Herangehens an die Rolle des internationalen Verkehrs in der Entwicklung von Gesellschaftsformationen herausgebildet. Das betrifft die Analyse der Rolle

des Kolonialismus in der ursprünglichen Akkumulation des Kapitals durch Marx, die Betrachtung der Wechselbeziehungen zwischen den Verhältnissen der Produktion, der Verteilung und des Austausches in Engels' „Anti-Dühring“, Lenins Imperialismus-Konzeption, die in Lenins letzten Arbeiten enthaltene Idee der Differenz zwischen den historischen Wegen von entwickelten und Entwicklungsländern und die damit verbundene Idee der wichtigsten revolutionären Rolle der antiimperialistischen Bewegung in den Kolonien und Halbkolonien, die weitere Entwicklung dieser Ideen in den Konzeptionen von der abhängigen Entwicklung, vertreten durch eine Reihe von lateinamerikanischen Marxisten, sowie auch die Arbeiten einiger sowjetischer Wissenschaftler. Dieser Tradition verpflichtet möchten wir den folgenden prinzipiellen Lösungsansatz für dieses Problem zur Diskussion stellen.

Nach der Auflösung der Urgesellschaft erweist sich jede historische Stufe als weltgeschichtliche nicht nur und nicht so sehr infolge der Ähnlichkeit von Merkmalen der sich auf dieser Stufe befindenden Völker, als vielmehr infolge des Verkehrs zwischen ihnen.

Von dieser Position aus kann man von einer jeweils bestimmten Dimension und einem Typ des Verkehrs sprechen, die zusammen auch das Formationsniveau des „Welt-Maßstabs“ von Geschichte ausmachen. Dieses Niveau definiert u.a. auch Gehalt und Umfang des Begriffs „Welt“ für die entsprechende Epoche.

Der Urgesellschaft war der Maßstab einer Abstammungsgemeinde adäquat, weshalb die eigene Abstammungsgemeinde in vielen Sprachen auch völlig gesetzmäßig als „Welt“ und seine Mitglieder als „Menschen“ bezeichnet wurden. Das Siedlungsgebiet einer solchen Gemeinde bestimmte deren geographische Ausdehnung, die seiner historischen entsprach und als mit der Stammesgemeinschaft untrennbar verknüpft empfunden wurde. Dementsprechend war auch der Typ des Verkehrs durch natürliche Arbeitsteilung innerhalb der Gemeinde bestimmt. Dimension und Typ des Verkehrs dieser Art entstehen schon im Verlaufe der Herauslösung der Urmenschen aus der Natur. In der Epoche des Neolithikums bedurfte jedoch die Produktion bereits verfeinerter Werkzeuge solcher Rohstoffe, die durchaus nicht auf jedem Gemeindeterritorium aufzutreiben waren. Und spätestens dann, als Obsidian, Nephrit und Zinn entdeckt und Wege zu ihnen bekannt wurden, wurde die Entwicklung von Arbeitsmitteln abhängig von der Entwicklung von Mitteln des Austauschs und Verkehrs zwischen den Gemeinden. Über die auf natürliche Weise innerhalb der Gemeinde herausgebildete Arbeitsteilung erheben sich nunmehr Verhältnisse des Verkehrs zwischen den Gemeinden. Gegen Ende der Epoche der Urgesellschaft bildeten sich „Kettenbeziehungen“ zwischen den Gemeinden heraus, die ganze Kontinente umfassen konnten, ohne dass die voneinander am weitesten entfernten „Kettenglieder“ je eine Ahnung von der Existenz der anderen zu haben brauchten. Der regelmäßige Verkehr zwischen den Gemeinden in Form von Handel und Krieg kündigen den Zerfall der urchesellschaftlichen Ordnung an.

Auf der darauffolgenden Etappe der Weltgeschichte, die mit dem Begriff der „Sklavenhalterordnung“ bezeichnet wird, erweitert sich die Dimension des Verkehrs von einzelnen Stammesbündnissen bis zu Territorien mit einer Millionenbevölkerung, die sich durch Wirtschaftsbeziehungen, politische Verhältnisse und Schriftkultur zu einem einheitlichen System verknüpften. Dieser Formation ist auch ein spezifischer Typ des internationalen Verkehrs eigen: Die Oikumene unterteilte sich in zivilisierte Metropolen und die barbarische Peripherie als Quelle für Sklaven und Tribut. Die Begriffe „Zivilisation“,

„Barbarei“ und „Metropole“ selbst sind ja bekanntlich antiken Ursprungs. Das Wort „civitas“, das bei den Römern die Stadtgemeinde bezeichnete, erfuhr einen Bedeutungswandel und wurde später zum Eckpfeiler des Zivilisationskonzepts. Tatsächlich umfasste die Gruppe von Metropolen und ihrer angrenzenden barbarischen Peripherie ein Territorium, das geographisch wie demographisch hinreichend ausgedehnt war, um als ganze Zivilisation, und zugleich hinreichend eigenständig, um als selbstgenügsame Zivilisation zu gelten. **Die maximale Dimension für Weltgeschichtlichkeit in der Antike war die regionale:** Gegen Ende der Epoche der Sklaverei lässt sie sich durch die Grenzen von fünf bis sieben Weltreichen bestimmen.

Doch fällt bereits in dieser Epoche der Formationsbegriff nicht mit dem Begriff der in den Metropolen vorherrschenden sozialökonomischen Ordnung zusammen. Letztere kann prinzipiell nicht ohne Berücksichtigung der nahen und fernen Peripherie begriffen werden, nur bei oberflächlicher Betrachtung scheint sie unberührt vom Massiv „asiatischer“ oder urgesellschaftlicher Verhältnisse. Die Existenzmöglichkeit dieser Ordnung selbst hat nicht zuletzt den Zufluss von Mehrprodukt und Arbeitskraft von der Peripherie in die Metropolen zu ihrer Bedingung. Das Mehrprodukt (nicht selten aber auch das notwendige Produkt) wurde als Kriegsbeute oder Tribut von den bezwungenen „Barbaren“ angeeignet. Die „Barbaren“ selbst wurden zunächst in die Metropolen zu Zwangsarbeiten verschickt, später dann entstand Sklavenhandel. All diese Ausbeutungsformen waren vermittelt durch Krieg, der zu jener Zeit nicht nur wichtigster Bestandteil der internationalen Beziehungen, sondern untrennbares Moment der Verhältnisse der Produktion und der Verteilung gewesen ist, und zwar der Verteilung nicht nur des Arbeitsproduktes, sondern auch der Arbeitskraft. Mit der Entfaltung einer anderen Form des internationalen Verkehrs – des Handels – wurde die Rolle des Krieges mitnichten geschwächt, sie nahm umgekehrt noch an Bedeutung zu: Die Ware-Geld-Beziehungen vermochten zwar damals noch nicht die Arbeitskraft des Menschen in Ware verwandeln, degradierten diesen aber selbst effektiv zur Ware.

Die „barbarische“ und „halbbarbarische“ Peripherie, die in diese internationalen Beziehungen einbezogen war, blieb zwar scheinbar urgesellschaftlich strukturiert. In Wirklichkeit entwickelte sie sich aber völlig anders als eine sich auf eigener Grundlage entfaltende Urgesellschaft. An dieser Peripherie entstanden sozialökonomische Strukturen, die ebenso untrennbar mit der ersten Ausbeuterformation verbunden waren, wie unabdingbar für sie selbst die Metropolenstruktur der „klassischen Sklaverei“ war. Ohne diese Umstände zu berücksichtigen, lässt sich weder die Herausbildung der „militärischen Demokratie“ bei den „Barbaren“, noch ihre Rolle bei der Ablösung der Sklaverei durch den Feudalismus sowohl im Westen, als auch im Osten, begreifen. Als Grenze für den Formationswechsels erweist sich von diesem Standpunkt her nicht die sich über Jahrhunderte hinweg erstreckende sozialökonomische Umwälzung in den Metropolen selbst, sondern der Niedergang der bisherigen (Metropolen-„Barbaren“-) Dimension und des bisherigen Typs des internationalen Verkehrs.

Die Feudalgesellschaft entstand im Umfeld grandioser Migration, d.h. der Großen Völkerwanderungen, die praktisch die ganze antike Welt ergriffen. Ihre Fortsetzung fanden sie einerseits in der massenhaften Umsiedlung von Bauern in neue Ländereien, und andererseits in den permanenten Kriegen zwischen den Feudalherren um Land und Untertanen. Unter diesen Umständen ließ sich eine Wirtschaft nur dann führen, wenn die gesamte Wirtschaftseinheit durch militärische Gewalt geschützt war. Infolgedessen verwandelte sich die militärische Rolle der Feudalherren unter den Bedingungen der

Naturalwirtschaft in eine ökonomische – zur Sicherung der Unantastbarkeit des Wirtschaftsraums im Rahmen des betreffenden Feudums. Der Krieg hörte auf, unmittelbarer Bestandteil der Produktionsverhältnisse zu sein und verwandelte sich in eine der Produktionsbedingungen. Er wurde damit folgerichtig zur Beschäftigung nicht mehr aller, sondern vorrangig eines besonderen Standes.

Unter den Bedingungen einer tiefgehenden Naturalisierung der Wirtschaft musste sich die Rolle der beiden Formen des internationalen Verkehrs verändern, nicht nur des Krieges, sondern auch des Handels. Krieg wurde, wie schon bemerkt, nicht mehr für die unmittelbare Aneignung des Mehrprodukts und für den Erwerb von Sklaven geführt, sondern um Land und Untertanen, d.h. um die Aneignung der Gesamtheit der Produktionsbedingungen und Produktivkräfte. Zugleich vermittelte er das Verschwinden des Austausches zwischen Metropolen und „Barbaren“ und die Entwicklung von „Kettenbeziehungen“, die der Naturalwirtschaft adäquat waren und die nunmehr eine ungleich größere Intensität erlangten, als in der Epoche des Zerfalls der Urgesellschaft. In nur wenigen „finsternen Jahrhunderten“ des Frühmittelalters vergrößert sich die weltgeschichtliche Dimension der gesellschaftlichen Entwicklung um ein Vielfaches und umfasst nunmehr ganz Eurasien und einen bedeutenden Teil Afrikas.

Die Genesis der Feudalgesellschaft zeichnete sich durch eine allseitige Synthese der früheren Sklavenhaltergesellschaften – von Griechenland, Rom, dem Nahen Osten, China, Nordindien – mit ihren „barbarischen“ Peripherien aus. Die frühere Metropole, mit ihren hoch entwickelten, von der vorangegangenen Epoche tradierten Ware-Geld-Beziehungen, wurde zum Zentrum von Handwerk und Handel und zugleich auch zum *Zentrum der religiösen Organisation*, die diese Beziehungen entsprechend den Bedürfnissen des Feudalismus regulierte. Die frühere Peripherie mit der in ihr vorherrschenden Naturalwirtschaft wurde zur *Stütze der militärisch-feudalen Organisation*. Beide Subregionen bedurften einander nicht nur zum Produktaustausch, sondern vor allem deshalb, weil nur *koordinierte* Handlungen der militärischen *und* religiösen Organisation die Klassenverhältnisse des Feudalismus zu konsolidieren vermochten. Daher spielten im Verlaufe des gesamten Mittelalters religiöse Schrift-Traditionen eine wichtige Rolle (die katholische, die orthodoxe, die islamische, die hinduistisch-buddhistische, die konfuzianisch-daoistische), die regionalen Charakter trugen, aber ihrerseits durch das Zivilisationskonzept verabsolutiert werden. Indem die Rolle des Kulturellen, wie bei allen Idealisten üblich, überschätzt wird, stellen sich die Anhänger dieses Konzeptes die Regionen der genannten Traditionen als selbstgenügsame „Zivilisationen“ dar, was mit den Tatsachen einfach nicht in Übereinstimmung zu bringen ist.

Für den Feudalismus ist, solange er sich auf seiner eigenen Grundlage entwickelt, die Teilung der Welt in Metropolen und abhängige Länder überhaupt nicht typisch. Etwa um das 5.-8. Jahrhundert herum senkte sich das Maß der Ungleichmäßigkeit der Entwicklung der eurasischen Welt im Vergleich zum Altertum um ein Vielfaches. Naturalwirtschaft bedarf keiner abhängigen Peripherie, weil sie über keinerlei ökonomische Basis zu deren Ausbeutung verfügt. Ungeachtet der Meerese Expeditionen skandinavischer, chinesischer u.a. Seefahrer verbreitete sich der Feudalismus nicht auf die durch Ozeane von Eurasien getrennten Kontinente, denn Möglichkeiten für eine feudale Synthese derartig entfernter Ländereien gab es nicht. Und Möglichkeiten für Raub und Austausch von Glasperlen gegen Gold waren dem Feudalismus nicht nur nutzlos, sondern auch gefährlich.

Dem Feudalismus entspricht die kontinentale Dimension des Verkehrs. Im 11.- 12. Jahrhundert waren seine räumlichen Grenzen erreicht, es bildet sich allmählich eine kontinentale Arbeitsteilung heraus. Zugleich avancierte der Handel zur Hauptform des

internationalen Verkehrs. Krieg hingegen verwandelte sich aus einem Mittel zur Sicherung der Integrität des Wirtschaftsraums und der Ermöglichung des Handels in ein Mittel der Kontrolle über schon entstandene Handelswege und über die an den selbigen gegründeten Städte. Der Feudalismus verliert mit der Zeit die ihm adäquate naturalwirtschaftliche Basis. Zeitgleich damit nahm schrittweise auch die Ungleichmäßigkeit der Entwicklung der Länder und Regionen wieder zu. Diese Veränderungen lassen sich an der Schaffung mittelalterlicher Reiche nachweisen, in deren Rahmen das Handelskapital aktiv wird und sich bereits Metropolenzentren und eine ausgebeutete oder abhängige Peripherie abzuzeichnen beginnen. So zogen beispielsweise norditalienische und norddeutsche Städte allergrößten Vorteil aus den Kreuzzügen und den Eroberungszügen eines Dschingis Khan. Seit Mitte des 13. Jahrhunderts aber kam es zu einer echten Generalprobe für die ursprüngliche Akkumulation. Die Prozesse der Expropriation von Kleinproduzenten und der Genesis der Manufakturproduktion in den neuen Zentren der kontinentalen Arbeitsteilung waren unlösbar mit der Entwicklung von Sklaverei, Sklavenhandel, Leibeigenschaft und Keimen von Kolonialismus in denjenigen Ländern verbunden, die einen untergeordneten Platz in dieser Arbeitsteilung eingenommen hatten. Darin bestand der Doppelprozess der Geburt frühbürgerlicher Strukturen und der Erneuerung des Metropole-Peripherie-Typs des internationalen Verkehrs auf veränderter Grundlage. Die Widersprüche zwischen dem feudalen und dem entstehenden kapitalistischen Typ des internationalen Verkehrs kontinentaler Dimension gerieten in eine Krise. Doch war die Ungleichmäßigkeit der Entwicklung während des Feudalismus nicht so hoch, dass selbst die reichsten frühbürgerlichen Zentren eine entscheidende ökonomische und militärische Vorherrschaft über selbst die rückständigsten feudalen Länder erlangt hätten und tatsächlich in ihre abhängige Peripherie hätten verwandeln können. Daher erwies sich ein Ausweg aus der Krise durch lediglich intensive Entwicklung frühbürgerlicher Strukturen zur kapitalistischen Formation als unmöglich. Allerdings blieb noch die Möglichkeit des extensiven Auswegs, die dann auch durch die großen geographischen Entdeckungen und den Beginn der kolonialen Eroberungen realisiert wurde. Damit wurde der Rahmen der feudalen Welt überschritten und erneut eine Erweiterung der Dimension von Weltgeschichte eingeleitet.

Vor diesem historischen Einschnitt vollzog sich die Entwicklung Amerikas, Australiens, Ozeaniens und des größten Teils von Afrika völlig oder fast völlig isoliert von Eurasien, was auch die kolossale Kluft zwischen ihren Formationsniveaus bedingte. Die im Vergleich zu allen vorangegangenen Berührungen zwischen den Formationen intensivste hob die Prozesse der „ursprünglichen Akkumulation“ auf eine qualitativ neue Stufe und legte auch den Grundstein für die Genesis des **Kapitalismus als Formation, der ein internationaler Verkehr von interkontinentaler Dimension und vom Typ „Metropole-abhängige Peripherie“ adäquat ist.** Nicht zufällig hat Marx im „Kapital“ den Beginn der kapitalistischen Ära gerade auf das 16. Jh. bezogen. Zu jener Zeit gelangte die Entwicklung vorkapitalistischer Formationen auf ihrer eigenen Grundlage an ihren Endpunkt. Indem der historisch bedingte Abstand der Entwicklungsniveaus zwischen den Kontinenten ausgenutzt werden konnte, insbesondere über den Mechanismus der „Preisrevolution“³, erlangten die bürgerlichen Strukturen entscheidende Überlegenheit über alle übrigen in Europa, Asien und auf anderen Kontinenten. Die Verhältnisse der Protoklassen-, Frühklassen- und Feudalgesellschaft

³ Hiermit ist der rasante Preisverfall von Gold und Silber im Zusammenhang mit dem Zufluss der Edelmetalle aus Amerika im 16. Jh. gemeint. Die „Preisrevolution“ führte zur Verteuerung der übrigen Waren und entwertete in bedeutendem Maße die traditionelle Feudalrente.

verwandelten sich in raschem Tempo in abhängige, periphere des jungen kapitalistischen Systems, in Strukturen kolonialer Sklaverei und Leibeigenschaft.

Als einziges Mittel zeitweiliger Selbstverteidigung gegen die frühkapitalistische Expansion erwies sich die Verstärkung wirtschaftlicher Funktionen des Staates, z.B. in Form der Abschließung der betreffenden Länder gegen den von westeuropäischen Kaufleuten monopolisierten Außenhandel. So geschah es in Japan, China und Korea. Diese „Abschottung“ behinderte immer wieder das Eindringen westlichen Kapitals, führte aber keineswegs zur Wiederherstellung der naturalwirtschaftlichen Basis des Feudalismus im Osten. Ihr Resultat war vielmehr ein spezifisches System der Regulierung des Wirtschaftslebens – ein in halbfeudale Gewänder gekleideter Keim von Etatismus, der in sich zwei Tendenzen barg: die Tendenz zur peripheren Form des Kapitalismus und die Tendenz zum Widerstand gegen die Abhängigkeit.

Die Entstehung der interkontinentalen Dimension des internationalen Verkehrs vom Typ „Metropole - abhängige Peripherie“ bedeutete den Beginn der Genesis des Kapitalismus als Formation. Im Verlaufe ihrer Entstehung und Entfaltung, die durch bürgerliche Revolutionen in den Metropolen und Ausweitung kolonialer Eroberungen an der Peripherie gekennzeichnet waren, bildeten sich die verschiedenartigsten Strukturen für die Ausbeutung dieser Peripherie aus. Sie mögen zwar an die unterschiedlichen Arten von Feudalismus oder sogar Sklaverei erinnern, sind aber ihrem Wesen nach Momente der kapitalistischen Formation, d.h. sie gehören strukturell zu deren System der Produktionsverhältnisse: Diese Strukturen sind in die internationale kapitalistische Arbeitsteilung eingebunden, hängen mit dem kapitalistischen Weltmarkt zusammen und der in ihrem Rahmen produzierte Wert verwandelt sich in Kapital, wenn nicht vor Ort, so in den Metropolen.

Im Maße der Verschärfung kapitalistischer Ausbeutung wächst auch der Widerstand der kolonialen und halbkolonialen Länder, wobei eine der Formen des Widerstands wiederum der Etatismus wird. Es muss festgestellt werden, dass dieser Etatismus feudale Formen annehmen kann, ohne sich dabei, wie das manchmal behauptet wird, in feudale Reaktion zu verwandeln, obgleich es zu zeitweiligen Verflechtungen mit dieser kommen kann. Der Kampf wird aber nicht um die Rückkehr zur feudalen Ausbeutungsweise geführt, sondern für die Befreiung von der oder wenigstens Abschwächung der kapitalistischen Ausbeutung von Formations-Ausmaß. In den Augen eines Volkes kann er natürlich als Kampf um die Rückkehr zu den „guten alten Zeiten“ erscheinen.

Bereits im 19. Jh. legt der Etatismus gegen die Abhängigkeit sein feudales Gewand ab und tritt in mehr oder weniger reifer Form zutage. Beispiele dafür liefern die Regimes von Mohammed Ali in Ägypten (1811-1838) oder Jose Gaspara de Rodriguez (Francia) in Paraguay (1814-1840). Tendenzen zum Etatismus von diesem Typ lassen sich auch in den Befreiungsbewegungen einer Reihe von anderen Ländern auffinden, darunter in der Dekabristenbewegung in Russland (das auffälligste Beispiel liefert die „Russkaja Pravda“ von P.I. Pestel). Der Etatismus gegen die Abhängigkeit stellt eine „zweite Front“ des antikapitalistischen Kampfes dar, zu dessen erster Front die Arbeiterbewegung in den Metropolen avancierte.

Gegen Ende des 19. Jh. erreicht die interkontinentale Dimension des internationalen Verkehrs vom Typ „Metropole - abhängige Peripherie“ die Schranke ihrer extensiven Entwicklung, was unserer Ansicht nach einen wichtigen Faktor für den Eintritt des Kapitalismus in sein imperialistisches Stadium bildet. Der Kapitalexport ist schon ein intensiver Weg der Entwicklung eben jener Verkehrs-Dimension und jenes Verkehrs-Typs. Die Extra-Ausbeutung der abhängigen Länder wurde zur wichtigsten Basis der Stabilisierung

des Kapitalismus, die das Heranreifen der Voraussetzungen einer neuen Formation und vor allem – des sozialen Trägers der proletarischen Revolution gebremst hat. In den Metropolen bildete sich eine Arbeiteraristokratie heraus und in den abhängigen Ländern vollzog sich das Anwachsen einer Arbeiterbewegung innerhalb von solchen Strukturen sozialer Widersprüche, die, allgemein gesagt, ihrer kommunistischen Orientierung nicht zuträglich sind, obwohl sie gesetzmäßig eine antiimperialistische Bewegung hervorrufen. **Bereits die revolutionäre Krise zu Beginn des 20. Jh. hatte gezeigt, dass der Übergang zu einer neuen Formation unmöglich ist ohne Überwindung des herrschenden Verkehrstyps im Weltmaßstab.**

In den früheren Epochen konsolidierte sich ein neuer Verkehrstyp in bedeutendem Maße durch extensive Ausdehnung der Dimension von Weltgeschichte, die den meisten Revolutionen vorausgegangen war. In unserer Epoche fällt der revolutionären Bewegung die Aufgabe der Überwindung des alten Verkehrstyps zu. Der Frühsozialismus des 20. Jh., der vor allem in den Ländern der abhängigen Peripherie des kapitalistischen Systems aufkam, war gezwungen, die Aufgaben der Überwindung der Abhängigkeit zu lösen, was ihn mit der antiimperialistischen Bewegung der Völker der „dritten Welt“ verwandt machte. Diese Aufgaben sind aber vom Prinzip her unlösbar im Rahmen eines oder mehrerer Länder, die sich im „Kraftfeld“ des Weltkapitalismus befinden und seiner mannigfaltigen Einwirkung unterliegen. Bevor diese Aufgaben gelöst sind, ist es unmöglich, eine höhere oder auch nur die erste Phase des Kommunismus zu erreichen, da die Entwicklung nicht auf ihrer eigenen Grundlage erfolgt. **Die Genesis einer eigenen Grundlage erfordert einen neuen Verkehrstyp im Weltmaßstab, insbesondere eine neue internationale Arbeitsteilung.**

Entgegen der Annahme liberaler und linksradikaler Kritiker zeugt allerdings die Transformation des Frühsozialismus in Richtung des Etatismus noch nicht von der Niederlage der Revolution. Im Unterschied zum staatsmonopolistischen Kapitalismus trägt der antiimperialistische Etatismus nicht zur Stabilisierung des kapitalistischen Typs der internationalen Arbeitsteilung bei, sondern steht ihm entgegen, tritt als seine Negation auf. Je konsequenter der antiimperialistische Etatismus ist, desto mehr überschreitet er den Rahmen des Staatskapitalismus. Es versteht sich unserer Ansicht nach von selbst, dass er in Begriffen wie „Feudalsozialismus“, „Kasernenkommunismus“, „Totalitarismus“ etc. wissenschaftlich nicht zu erfassen ist. Aus einer Reihe von Spielarten des antiimperialistischen Etatismus hebt sich der Frühsozialismus ab durch seine größere Konsequenz und seine internationale Organisiertheit, die ihn zum Keim eines neuen internationalen Verkehrstyps machten.

Wegen der Unmöglichkeit eines unmittelbaren Übergangs zu einer klassenlosen Gesellschaft nimmt der Frühsozialismus die Form des Etatismus an, dem auch eine kapitalistische Tendenz innewohnt. Diese Tendenz birgt die Möglichkeit seiner Zerstörung und wird verstärkt durch den allseitigen Einfluss des kapitalistischen Systems, in dessen „Kraftfeld“ er sich befindet. Während die bürgerlichen Revolutionen, und zwar nicht allein die des 18. und 19. Jh., sondern schon die des 16. und 17. Jh., bereits unter den Bedingungen der Genesis und Entwicklung einer neuen Dimension und eines neuen Typs des internationalen Verkehrs stattfanden, die es der neuen Gesellschaft gestatteten, sich in wachsendem Maße auf ihrer eigenen Grundlage zu entfalten, so wurde die Entwicklung des Frühsozialismus fortgesetzt objektiv durch die Widersprüche der von ihm negierten Formation determiniert, darunter durch den entsprechenden Typ des internationalen Verkehrs. Die Keimformen des Neuen beugten sich bislang vorwiegend den Gesetzmäßigkeiten der sozialen Revolution, nicht aber denen eines neuen Formationsganzen. Daher rührt auch der höhere Grad an

Verwundbarkeit der frühsozialistischen Revolutionen im Vergleich zu den bürgerlichen Revolutionen. Doch kann die Beseitigung einer Macht, die sich einem solchen revolutionären Prozess verdankt, selbst schon aus Prinzip keine Revolution sein, sie führt dagegen gesetzmäßig zu konterrevolutionärer Restauration.

Die Untersuchung von Wegen der Entwicklung und Ablösung ökonomischer Gesellschaftsformationen erlaubt die Schlussfolgerung, **dass die Dimension internationalen Verkehrs eines der wichtigsten Merkmale für das System von Produktivkräften darstellt und der Verkehrstyp – für das System der Produktionsverhältnisse.** Die Widersprüche zwischen Produktivkräften und Produktionsverhältnissen, aber auch der grundlegende Klassenantagonismus einer beliebigen Ausbeuterformation entstehen auf der Ebene und im Maßstab von Weltgeschichte der entsprechenden Epoche und finden nur dort ihre Lösung.

Der Maßstab des internationalen Verkehrs in jeder Epoche ist ein Kriterium für die Bestimmung des revolutionären oder konterrevolutionären Charakters dieser oder jener Ereignisse, Bewegungen, Regimes.

(1993 veröffentlicht in den Materialien der 1. Konferenz der Internationalen Schule der Logik der Geschichte, Moskau, Verlag „Mysl“, Übersetzung aus dem Russ.: Gudrun Havemann)