

Deutscher Verkehrsbund (DVB.)

Von Anton Reißner

Der Deutsche Verkehrsbund war bis 1929 die freigewerkschaftliche Zentralorganisation für das in den Handels-, Transport- und Verkehrsbetrieben bzw. -verwaltungen des Reiches, der Länder, Provinzen, Gemeindeverbänden und Gemeinden, den privaten Handels-, Transport- und Verkehrsbetrieben, den Handels- und Transportabteilungen industrieller Unternehmungen, sowie für das in der Hauswirtschaft einschließlich Wach- und Schließgesellschaften usw. beschäftigte Personal, soweit nicht nach den Satzungen und Beschlüssen des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes oder besonderen Abmachungen andere Organisationen zuständig sind.

Zur Wahrnehmung der besonderen Interessen der einzelnen Berufsgruppen hatte der Deutsche Verkehrsbund **Reichsabteilungen** eingerichtet. Solche Reichsabteilungen bestanden:

- a. für Handels-, Transport- und diverse Betriebe,
- b. für Binnenschifffahrt, Wasserbau, Wasserstraßenverwaltung, Seeschifffahrt, Fischerei, Lotsenwesen und Hafenbetriebe,
- c. für Straßen-, Privat-, Hafen- und Werksbahnen,
- d. für das Kraft- und Luftfahrwesen (Reichsverband der Berufskraftfahrer im DVB.),
- e. für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr (Allgemeine Deutsche Postgewerkschaft im DVB.),
- f. für die öffentlichen Betriebe und Verwaltungen und den
- g. Zentralverband der Hausangestellten, Reichsfachgruppe im DVB.

Der Deutsche Verkehrsbund erstreckte sich über das Deutsche Reich, den Freistaat Danzig und das Memelland. Das Reichsgebiet war in 16 Gaue eingeteilt. Daneben bestanden die Wirtschaftsbezirke Groß-Berlin und Hamburg sowie die nach Stromläufen zusammengefaßten Mitgliedschaften der Binnenschiffer. Die Organisation gliedert sich weiter in Bezirks- und Ortsverwaltungen, Zahlstellen und örtliche Berufs- oder Fachabteilungen. Am Schlusse des Jahres 1928 zählte der Deutsche Verkehrsbund 390 360 Mitglieder in 538 Verwaltungsstellen. Der Sitz der Organisation war in Berlin.

Die **Verwaltung des Bundes** bestand aus einem geschäftsführenden Vorstand von 25 Mitgliedern und einem erweiterten Vorstand von 27 Mitgliedern. Der geschäftsführende Vorstand setzte sich zusammen aus dem ersten und zweiten Vorsitzenden, dem Hauptkassierer, dem leitenden Redakteur, 7 Sekretären und 14 Beisitzern. Zur Ueberwachung der Tätigkeit des Bundesvorstandes bestand der Bundesausschuß. Die Körperschaft zählte 5 Mitglieder und hatte ihren Sitz in Magdeburg. Die Wahl der Mitglieder des geschäftsführenden Vorstandes, des Bundesausschusses und der Revisionskommission erfolgte durch den alle drei Jahre stattfindenden ordentlichen Bundestag, während die Mitglieder des erweiterten Vorstandes

in den Gauen bzw. Wirtschaftsbezirken gewählt wurden.

Das **Publikationsorgan** des Verbandes war der wöchentlich erscheinende „Deutscher Verkehrsbund“, dessen Auflageziffer am Schlusse des Jahres 1928 260 500 betrug. Neben dem Hauptorgan gab der Deutsche Verkehrsbund noch folgende **Fachblätter** heraus: „Deutsche Privat- und Straßenbahner-Zeitung“ (wöchentlich, Auflage 55 700), „Luft- und Kraftfahrt“ (14-täglich, Auflage 54 000), „Post und Telegraphie“ (wöchentlich, Auflage 40 400), „Die Schifffahrt“ (wöchentlich, Auflage 41 600) und die „Hausangestelltenzeitung“ (monatlich, Auflage 20 500). Die angegebenen Zahlen beziehen sich alle auf Dezember 1928.

Finanzen: Die Gesamteinnahmen des Bundes bezifferten sich im Jahre 1928 auf 14 507 828 RM, denen Gesamtausgaben in der Höhe von 14 698 602 RM gegenüberstanden. Das Barvermögen des Bundes betrug am Jahresende 1928 4 969 712 RM. **Beiträge:** Die Höhe des Beitrages richtete sich nach dem Einkommen. Im Jahre 1928 wurden 14 664 920 Wochenbeiträge geleistet. Im Durchschnitt bezifferte sich der Wert des einzelnen Wochenbeitrages auf 90,5 Pf.

Unterstützungen: Der Deutsche Verkehrsbund gewährte seinen Mitgliedern Unterstützung im Falle der Krankheit und Arbeitslosigkeit (Erwerbslosenunterstützung), Reiseunterstützung, Unterstützung bei Todesfällen, Notfallunterstützung, Rechtsschutz, Streik- und Gemaßregeltenunterstützung. Für die genannten Unterstützungszwecke hatte der Deutsche Verkehrsbund im Jahre 1928 rund 5½ Millionen Reichsmark verausgabt, davon allein für Streik- und Gemaßregeltenunterstützung die respektable Summe von 2 420 525 RM. Die Unterstützungssätze richteten sich im Einzelfalle nach der Höhe der geleisteten Beiträge und der Dauer der Mitgliedschaft. Als besondere Unterstützungseinrichtungen des Deutschen Verkehrsbundes sind zu nennen: Die „Renten- und Sterbezuschußkasse“ (Rentka) und die „Freiwillige Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützung“ (Fakulta).

Tarifwesen: Der Deutsche Verkehrsbund hatte im Jahre 1928 insgesamt 1867 Lohnbewegungen durchgeführt, von denen 408 Orte, 43 Tarifbezirke, 6 Stromgebiete und das Gebiet der Nord- und Ostsee erfaßt wurden. An diesen Lohnbewegungen waren insgesamt 539 166 Personen beteiligt. Von den Beteiligten waren 358 765 = 66,5 Prozent organisiert. Neben vielen anderen Erfolgen, die sich auf die Regelung der Arbeitszeit und der sonstigen Arbeitsverhältnisse beziehen, gelang es, durch die Bewegungen eine Lohnerhöhung von insgesamt 1 539 400 RM pro Woche für 498 990 Beteiligte durchzusetzen. Am Schlusse des Jahres 1928 hatte der Deutsche Verkehrsbund 956 Tarifverträge für 44 546 Betriebe mit 535 604 Beschäftigten in Geltung.

Da der Deutsche Verkehrsbund auch **Beamte** organisierte (z. B. Post- und Telegraphenbeamte, Straßenbahner mit Gemeindebeamteneigenschaft usw.), war er neben dem „Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund“ auch dem „Allgemeinen Deutschen Beamtenbund“ angeschlossen. Seine **internationale Vertretung** fand er in der „Internationalen Transportarbeiter-Föderation“ (I. T. F.), die ihren Sitz in Amsterdam hat, und in der „Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe“ (IPTT.), deren Sitz sich in Wien befindet.

Geschichte. Vorläufer der Organisation waren zahlreiche Lokalvereine der Handelsarbeiter, Transportarbeiter, Kutscher, Fuhrleute, Hafendarbeiter und Seeleute. Diese Lokalvereine waren über ganz Deutschland zerstreut und dienten vorwiegend Unterstützungs- und Vergnügungszwecken. Die Gründung der Organisation erfolgte auf dem Kongreß in Altenburg am 25. und 26. Dezember 1896 unter der Führung von Oswald Schumann, der die Organisation seither ununterbrochen als 1. Vorsitzender leitet, und dem am 5. 9. 23 verstorbenen langjährigen verdienstvollen Redakteur Hans Dreher. Die neugegründete Organisation trat am 1. Januar 1897 ins Leben und führte zunächst den Namen „Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands.“ Der Name der Organisation wurde dann vom 1. Juli 1903 ab in „Zentralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen Deutschlands“ und vom 1. Juli 1907 ab in „Deutscher Transportarbeiter-Verband“ abgeändert. Von besonderer Bedeutung in der Geschichte des Deutschen Verkehrsbundes war der am 1. Juli 1910 durchgeführte Zusammenschluß des Deutschen Transportarbeiter-Verbandes mit dem am 1. Januar 1891 gegründeten „Verbande der Hafendarbeiter und verwandter Berufsgenossen Deutsch-

lands“ und dem „Zentralverband seemännischer Arbeiter Deutschlands“, der seit dem 20. April 1886 bestand. Auch die Eisenbahner fanden eine Zeitlang ihre gewerkschaftliche Vertretung im Deutschen Transportarbeiter-Verband, und zwar in der Zeit vom 1. Juli 1908 bis zum 1. Juli 1916. Der 11. Verbandstag, der in der Zeit vom 3. bis 8. September 1922 in Berlin stattfand, beschloß dann die Aenderung des Verbandsnamens in „Deutscher Verkehrsbund“. Diesen Namen führte die Organisation seit dem 1. Januar 1923. Seit 1929 stand der Deutsche Verkehrsbund in Zusammenschlußverhandlungen mit dem „Verbande der Gemeinde- und Staatsarbeiter“, die im Herbst 1929 ihren Abschluß fanden*.

* Am 9. Oktober 1929 haben auf einer in Berlin stattgefundenen gemeinsamen Tagung der „Deutsche Verkehrsbund“, der „Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter“, der „Verband der Gärtner und Gärtnereiarbeiter“ und der „Verband deutscher Berufsfeuerwehrmänner“ ihre Vereinigung beschlossen. Die neue Organisation, die den Namen führt „**Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs**“ (vgl. diesen Artikel) und rund 700 000 Mitglieder zählt, hat ihre Tätigkeit am 1. Januar 1930 aufgenommen und mit diesem Tage hat der Deutsche Verkehrsbund seine Selbständigkeit zugunsten der vereinigten größeren Organisation aufgegeben.

Literatur

Dreher-Schumann: Aus der Geschichte der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiterbewegung (Verlagsanstalt „Courier“ G. m. b. H., Berlin SO 16)
25 Jahre Gewerkschaftsarbeit (Verlagsanstalt „Courier“ G. m. b. H., Berlin SO 16)
Jahrbuch 1928 des Deutschen Verkehrsbundes (Verlagsanstalt „Courier“ G. m. b. H., Berlin SO 16).

Deutscher Werkmeister-Bund (DWB.)

Von **Georg Brost**

Der Deutsche Werkmeister-Bund ist am 13. Dezember 1919 in Essen, wo sich auch heute noch sein Sitz befindet, gegründet worden. Als sein Vorläufer kann der 1911 gegründete **Reichsverband deutscher Angestellten** angesehen werden, der eine gewerkschaftliche Zusammenfassung aller Angestellten ohne Unterschied des Berufs sein wollte. Er gliederte sich in Fachgruppen, zu denen auch eine für die Werkmeister gehörte. Diese Werkmeisterfachgruppe des Reichsverbandes kann als Ausgangspunkt des Deutschen Werkmeister-Bundes angesehen werden.

Zu ihr kamen, als sich nach dem Kriege der Reichsverband auflöste, die Werkmeister, die sich mit der im Jahre 1919 vollzogenen Umstellung des bis dahin politisch farblosen Deutschen Werkmeister-Verbandes zu einer freigewerkschaftlichen

Organisation aus weltanschaulichen Gesichtspunkten nicht einverstanden erklären konnten. Beide Gruppen fanden sich in der Erkenntnis der Notwendigkeit gewerkschaftlichen Zusammenschlusses auf beruflicher Grundlage zusammen; sie hatten den Willen, ihre praktische Arbeit unter Ablehnung der freigewerkschaftlichen Ideologie auf eine anders gestaltete geistige Grundlage aufzubauen. Aus dieser doppelten Zielsetzung ist der Deutsche Werkmeister-Bund entstanden. Er bekennt sich unbeschadet seiner parteipolitischen und konfessionellen Neutralität zum Ideengehalt der christlich-nationalen Arbeitnehmerbewegung, die ihre Zusammenfassung ungefähr gleichzeitig im Deutschen Gewerkschaftsbund fand. Ihm gehört der Deutsche Werkmeister-Bund vom ersten Tage seines Bestehens an; ebenso dem Gesamtverband deutscher Angestellten-Gewerkschaften.